Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 179 (2013)

Heft: 5

Artikel: Die Luftwaffe steht vor grossen Herausforderungen

Autor: Schneider, Peter / Studer, Jürg

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-327666

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Die Luftwaffe steht vor grossen Herausforderungen

KKdt Aldo C. Schellenberg hat am 1. Januar das Kommando über die Luftwaffe von KKdt Markus Gygax übernommen. Er steht vor grossen Herausforderungen, einerseits durch die sehr grossen Projekte Beschaffung des Gripen (Teilersatz der Tiger) und Erneuerung unserer Fliegerabwehrmittel (BODLUV 2020), andererseits durch eine immer knappere Personal- und Ressourcenlage.

Interview Peter Schneider, Chefredaktor und Jürg Studer, Redaktor ASMZ

Herr Korpskommandant, Sie haben als «Aussenstehender» die spannende, aber auch anspruchsvolle Aufgabe übernommen, die Luftwaffe zu kommandieren. Wie gehen Sie vor, um sich den Anforderungen zu stellen und sich den Respekt Ihrer Truppe zu verdienen?

Mit engagierter Arbeit. Ich habe darauf geachtet, nicht mit der «Türe ins Haus zu fallen». Vielmehr hielt ich mich ans Fussgängerprinzip «luege, lose, laufe». Bei Besuchen aller Teilbereiche der Luftwaffe habe ich mir die Zeit genommen, mit offenen Augen und gespitzten Ohren sowie viel Engagement ein umfassendes Bild zu erhalten – eben «luege und lose». Danach werden wir – sinnbildlich gesprochen – gemeinsam «laufe». Das Wir ist mir wichtig.

Und in Zukunft?

Der Weg in die Zukunft wird für die Luftwaffe, ja für die ganze Armee, einige Hindernisse bereithalten und wir werden liebgewonnene Gedanken aufgeben müssen. Der interne Konsens und getroffene Entscheidungen loyal umzusetzen, sind Voraussetzungen für den Erfolg. Ich betrachte mich als Teamplayer, der Respekt, Vertrauen, Loyalität, Engagement und Ehrlichkeit sehr hoch hält und sich trotzdem nicht scheut, klare Entscheidungen zu fällen. Damit bin ich bis anhin sehr gut gefahren.

Der Schutz des Luftraumes ist eine hoheitliche Aufgabe unseres Landes, die Luftwaffe ist aber für den Luftpolizeidienst nur zu Bürozeiten einsatzbereit, die permanente Luftraumüberwachung mit bewaffneten Kampfflugzeugen wurde von C VBS sistiert. Wie stehen Sie dazu?

Der Schweizer Luftraum wird elektronisch rund um die Uhr überwacht. Die Möglichkeit zur Intervention mit Kampfflugzeugen besteht jedoch nur während der Flugzeiten. Bei Bedarf kann die Luftwaffe sehr kurzfristig und für eine begrenzte Zeit Luftpolizeidienst rund um die Uhr mit Interventionsmitteln leisten, wie dies alljährlich anlässlich des WEF (mit Unterstützung der Miliz) stattfindet oder – einmalig – beispielsweise beim Besuch des damaligen russischen Präsidenten Medwedjew (nur mit der Berufsorganisation) umgesetzt wurde.

Die meisten europäischen Länder verfügen über einen eigenen Luftpolizei-Bereitschaftsdienst, der einen Einsatz innert weniger Minuten rund um die Uhr ermöglicht – Stichwort QRA (Quick Reaction Alert). In der Schweiz wäre dazu in der Luftwaffe, LBA und FUB der Aufbau von ca. 100 Stellen notwendig. Bei der herrschenden Unsicherheit über die der Armee in Zukunft zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel ist der politische Entscheid, einen solchen Bereitschaftsdienst vorderhand nicht aufzubauen, gut nachvollziehbar. Es gilt, unter Berücksichtigung der Gesamtsicht Armee und der geopolitischen Lage Prioritäten zu setzen.

Während des WEF hat sich wieder gezeigt, dass die Luftwaffe über keine Mittel verfügt, um das Abfangen eines extrem langsam fliegenden Flugzeuges oder Helikopters durchzusetzen. Ist für Sie eine Bewaffnung für Helikopter ein Thema?

Die internationale Zivilluftfahrtorganisation ICAO sieht auch Verfahren gegen sehr langsam fliegende Ziele vor. Allerdings sind diese sehr anspruchsvoll. Der Luftpolizeidienst mit Helikoptern ist eine sinn-

«Luege, lose» und erst dann «laufe» und: «Das Wir ist mir wichtig.»
Bilder: Schweizer Luftwaffe

volle Alternative. Einige Schweizer Helikopterpiloten haben eine entsprechende Ausbildung absolviert. Diese Ausbildung für alle Berufshelikopterpiloten ist ein erkanntes Bedürfnis und wird vorangetrieben. Bei der Bewaffnung von Helikoptern für den Luftpolizeidienst steht der Einsatz von Bordschützen im Vordergrund.

Die Ausbildung der Jet-Piloten auf PC-21 scheint ein Erfolgsmodell zu sein und findet auch im Ausland grosse Beachtung. Werden die daraus resultierenden Kooperationsanfragen für die Pilotenschule zu einer Belastung?

Vorerst einmal sind wir sehr froh darüber, dass die Schweizer Luftwaffe in dieser Hinsicht Vorreiterin ist und die Jetpiloten-Ausbildung auf dem Schweizer Produkt Pilatus PC-21 ein Erfolgsmodell wurde. Wir ermöglichen mit diesem Ausbildungsmodell den direkten Umstieg von Propellermaschinen (PC-21) auf Jet-Kampfflugzeuge (F/A-18) ohne Umweg über wesentlich teurere Jet-Schulungsmaschinen. Entsprechend gross ist das Interesse – weltweit. Das ehrt uns, hat aber in Form von Besuchen, Interviews, Präsentationen etc. eine spürbare Belastung für die Pilotenschule zur Folge. Andererseits profitieren wir von den vielen ausländischen Kontakten, erhalten wir doch dadurch spannende Einblicke in die Pilotenausbildung anderer Nationen. Es geht also darum, ein vernünftiges Verhältnis zwischen Eigentraining und Erfahrungsaustausch sowie Demonstrationen und Präsentationen zu finden, um letztendlich die Qualität unserer eigenen Ausbildung zu optimieren.

Die Armee, speziell aber die Luftwaffe, steht in diesem Jahr vor der Herausforderung, das Parlament von der Notwendigkeit der Beschaffung des Kampfflugzeuges Gripen zu überzeugen. Wie sehen Sie Ihre Rolle in dieser Aufgabe?

Informieren, erklären, überzeugen, warum unser Land eine glaubwürdige Luftwaffe braucht und weshalb der Teil-Ersatz der 54 veralteten F-5 Tiger durch 22 moderne Gripen für die Sicherstellung der Durchhaltefähigkeit im Luftpolizeidienst sowie für den Wiederaufbau einer minimalen Befähigung zur Luftaufklärung und zum Erdkampf notwendig und finanziell verantwortbar ist. Das ist die Hauptaufgabe und die grosse Herausforderung. Die Möglichkeit, die Aufgaben der Luftwaffe im Gesamtkontext der Armee und ihren Beitrag zur Sicherheit und Freiheit unseres Landes aufzuzeigen, erachte ich als grosse Chance.

Der Kdt LW versteht sich als Teamplayer, der sich Zeit nimmt, mit der Basis zu diskutieren.

Man hört, dass die Flugstunden für die F/A-18 vom CdA massiv gekürzt wurden. Sind Ihre Piloten im internationalen Vergleich noch konkurrenzfähig?

Der direkte Vergleich mit anderen Nationen in verschiedenen internationalen Übungen hat gezeigt, dass die Piloten der Schweizer Luftwaffe in ihrer Hauptaufgabe – der Luftverteidigung – international konkurrenzfähig sind. Die aktuelle Flugstundenzahl – ca. 120 Flugstunden pro Jahr für einen Staffelpiloten F/A-18 – ist im internationalen Vergleich zwar eher tief, kann aber mit einer Spezialisierung auf Luftpolizeidienst und Luftverteidigung und durch die Nähe zu den Übungsräumen teilweise kompensiert werden. Hingegen sind die meisten Staffelpiloten gleichzeitig als Jet-Fluglehrer tätig, was dazu führt, dass ein erheblicher Teil ihrer Flugstunden nicht für das Training des eigentlichen Kernauftrages aufgewendet werden kann. Flugsimulatoren sind eine hervorragende Ergänzung, ersetzen das Flugtraining aber nicht. Wenn mit der Einführung des Gripen neue Fähigkeiten (Aufklärung, Erdkampf) wieder minimal aufgebaut werden und die Piloten mehrere Rollen gleichzeitig beherrschen sollen, wird der Bedarf an Flugstunden eher zunehmen. Wir werden die Entwicklung genau beobachten.

«Die Luftwaffe ist stolz darauf, Vorreiterin für die Jet-Piloten-Ausbildung auf dem Pilatus PC-21 zu sein.»

Unlängst hat das Inspektorat VBS festgestellt, dass die Leistungsfähigkeit der Luftwaffe ohne eigenes Verschulden oft unter den viel zu vielen Schnittstellen zu Querschnittbereichen leidet. Was gedenken Sie dagegen zu unternehmen?

Jede Form von Arbeitsteilung hat Vor- und Nachteile und führt zu Schnittstellen. Der Vorteil der heutigen Lösung liegt darin, dass die Querschnittsleistungen von FUB und LBA je aus einer Hand und damit einheitlich und kostengünstig erbracht werden können. Das Risiko dabei ist, dass den spezifischen Anforderungen eines Leistungsbezügers unter Umständen nicht immer vollumfänglich gerecht werden kann. Ich vergleiche einen Militärflugplatz gerne mit einem Flugzeugträger: Egal, welche Farbe die Bérets der verschiedenen Soldaten haben, sie alle müssen einen koordinierten Beitrag an eine erfolgreiche Mission leisten und die geforderten Operationen ermöglichen. Deshalb werden sie letztlich vom kommandierenden Offizier auf der Brücke eingesetzt. Für mich be-

deutet das konkret – unabhängig vom Béret, das die verschiedenen Leistungserbringer tragen –, dass wir bestrebt sein müssen, aus den Schnittstellen Nahtstellen zu machen und das gemeinsame Ziel ins Zentrum zu stellen. Ich bin überzeugt, dass wir hier gute Lösungen finden werden.

Der Kostendruck im VBS ist unverändert hoch. Warum leistet sich die Luftwaffe nach wie vor drei verschiedene Flabsysteme, welche alle nur den untersten Luftraum abdecken und für ein Kampfflugzeug mit moderner Bewaffnung keine Bedrohung darstellen?

Die drei Flabsysteme der BODLUV – genannt TRIO – ergänzen sich gegenseitig: Stinger mit Infrarot sowie Fire und Forget-Eigenschaften; Rapier mit Radarlenkwaffen und die Mittelkaliber-Flab mit Kanonenmunition. Man kann nicht sagen, dass dieser Waffenmix für moderne Kampfflugzeuge keine Bedrohung darstellt. Auch sie müssen die Wirkungsräume der BODLUV meiden. Dadurch werden sie gezwungen, höher zu fliegen und können somit besser durch Radars detektiert und durch die fliegende Komponente der Luftverteidigung bekämpft werden. BODLUV und Jagdflugzeuge ergänzen sich also. Es ist allerdings korrekt, dass die Systeme der BODLUV das Ende ihrer Lebensdauer erreichen und ersetzt werden müssen.

Mit welchem Ziel?

Beim Ersatz der heutigen Systeme (Projekt BODLUV 2020) geht es auch darum, dass die Fähigkeitslücke bei der Abwehr von sehr kleinen Flugkörpern und bei der Wirkung auf mittlere Reichweite optimal geschlossen werden kann. Dabei steht der Erhalt bzw. der Aufbau entsprechender Kernfähigkeiten mit einer minimalen Anzahl Systeme im Vordergrund. Lassen Sie mich hier noch erwähnen, dass die Luftwaffe im Bereich BODLUV seit 1995 beachtliche Sparbeiträge geliefert hat – durch die Reduktion von vormals 38 auf heute noch 9 Flab-Abteilungen. Die Kampfkraft wurde dadurch verkleinert. Und dennoch, TRIO ist eine wirkungsvolle und zuverlässige Fliegerabwehr.

Die Finanzierung des Gripen wird das Budget des VBS stark belasten, auch wenn 5 Milliarden schlussendlich bewilligt würden. Das zwingend notwendige Projekt BODLUV 2020 kommt dazu. Wenn gleichzeitig die schlimmsten Löcher beim Heer und bei der LBA gestopft werden sollen, reichen 5 Milliarden bei weitem nicht. Wie stellen Sie sich, als Mitglied der Geschäftsleitung, das Vorgehen dazu vor?

Das im Armeebericht 2010 geforderte Leistungsprofil und die in Aussicht stehenden finanziellen Mittel stehen in einem erheblichen Ungleichgewicht. Bereits ein Ausgabenplafond von 5.0 Mia. Fr. bedingt ein resolutes Sparprogramm für die Armee.

KKdt Aldo C. Schellenberg lässt sich das Cockpit des Gripen erklären.

Eine gemessen am Leistungsprofil finanzierte Armee – all inclusive, also inkl. Gripen und inkl. die Beseitigung der Ausrüstungslücken und des Instandhaltungsrückstandes bei Immobilien – würde über Jahre hinaus ein Budget von 5,4 Mia. Franken benötigen. Von solchen Beträgen kann jedoch nicht ausgegangen werden.

Was sind die Konsequenzen?

Leistungsverzicht und in der Folge die Aufgabe von Fähigkeiten, Standorten, Infrastrukturen und auch Arbeitsplätzen. Trotzdem dürfen einzelne Bereiche nicht gegeneinander ausgespielt werden. Vielmehr muss die Armee weiterhin als Gesamtsystem funktionieren und mit jedem Steuerfranken soviel Sicherheit wie möglich produzieren. Im Rahmen der Masterplanung wird deshalb – ausgehend von der Bedrohungslage und der Doktrin – aufgezeigt, mit welcher zeitlichen Priorität welche Fähigkeiten mit den verfügbaren finanziellen Mitteln über die nächsten Jahre erhalten bzw. aufgebaut werden sollen, damit die wahrscheinlichsten Einsätze jederzeit erfüllt werden können. Es zeigt sich, dass in allen Projekten eine konsequente Ausrichtung an den finanziellen Ressourcen gefordert ist.

Wie beim Gripen-Entscheid?

Gerade die Wahl des Gripen und die angestrebte Kooperation mit Schweden sind typische Beispiele für dieses Konzept: Der Gripen erfüllt die gestellten militärischen Anforderungen und ist sowohl in der Anschaffung wie auch im Betrieb finanzierbar, ohne die Weiterentwicklung der übrigen Bereiche der Armee langfristig zu gefährden. Diese Bedingungen müssen auch die übrigen Projekte der Luftwaffe erfüllen – BODLUV 2020 und ADS 15.

Unter Luftwaffenangehörigen herrscht die weitverbreitete Ansicht, dass die Leistungen der Luftwaffe von der obersten Armeeführung schlecht honoriert werden. Wie wollen Sie das Verhältnis der Luftwaffe zur obersten Armeeführung verbessern?

Meine Wahrnehmung ist damit nicht deckungsgleich. Die Luftwaffe betreibt und unterhält zusammen mit der FUB und der LBA die teuersten Systeme der Armee. Sie ist deshalb in der Pflicht, zusammen mit ihren Partnern einen substanziellen Beitrag an die Sparbemühungen des Gesamtsystems Armee zu leisten. Dies wird in Zukunft nicht ohne Leistungsverzichte möglich sein. Natürlich führt dies in einer Kultur, in der die unbedingte Auftragserfüllung an erster Stelle steht, mancherorts zu Frustrationen. Trotzdem wird der Spardruck nicht nachlassen. So oder so: Meine Aufgabe in der Armeeführung liegt auch darin, offen, ehrlich und transparent über Leistungen, Verfahren und Organisation zu informieren und Bedürfnisse anzumelden, ohne dabei die Gesamtsicht Armee zu vergessen. Schliesslich bin ich zusammen mit der Luftwaffenführung dafür verantwortlich, dass die LW richtig aufgestellt ist, um auch in Zukunft einen glaubwürdigen Beitrag zur Sicherheit und Freiheit unseres Landes zu leisten. ■