

Wie weiter nach dem Grippen-Nein?

Autor(en): **Borer, Roland F.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **180 (2014)**

Heft 11

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-515519>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Wie weiter nach dem Gripen-Nein?

Nach dem Nein zum Gripen-Fonds-Gesetz vom 18. Mai 2014 muss ein Lösungsvorschlag zur Frage erarbeitet werden, wie die Luftwaffe mit den noch zur Verfügung stehenden Kampfflugzeugen die ihr übertragenen Aufgaben wahrnehmen kann.

Roland F. Borer*

Gemäss Aussagen der Gripen-Befürworter im Abstimmungskampf genügt die bestehende F/A-18-Flotte nicht, um Aufgaben über den normalen Luftpolizeiauftrag hinaus wahrnehmen zu können. Da ein weiterer Anlauf für einen Tiger-Teilersatz zum heutigen Zeitpunkt aus verschiedensten Gründen nicht opportun zu sein scheint, muss eine Übergangslösung gesucht werden.

Aktuelle Mittel

Für den Bereich Luftpolizei und allenfalls Luftverteidigung stehen aktuell folgende Flugzeuge zur Verfügung: 26 F/A-18 C, 6 F/A-18 D, 42 F-5 E, 12 F-5 F.

Mögliche Notlösung in der Übergangszeit

Es darf davon ausgegangen werden, dass die Schweiz spätestens auf 2030 die F/A-18-Flotte ebenfalls mit einem neuen Flugzeugtyp ersetzt haben muss. Ein Ersatz mittels Drohnen und/oder BOD-LUV-Systemen sind keine Alternative!

Geht man vom Vorschlag des VBS aus, die F-5-Flotte Ende 2015 ausser Betrieb zu stellen, ist eine Lösung, die für mehr als zehn Jahre allein auf den 32 F/A-18 basiert, meines Erachtens ein nicht akzeptables Sicherheitsrisiko im Schweizer Luftraum. Es kann zudem nicht garantiert werden, dass bis zum Ende der Einsatzdauer alle F/A-18 einsatzbereit bleiben. Auch kann ein umfassender 24-Stundenbetrieb (Motion SR Hans Hess) allein mit der bestehenden F/A-18-Flotte nicht in jedem Fall erfüllt werden.

Eine wichtige Rolle für die Zukunft der Schweizer Luftwaffe kommt der RUAG Aviation zu. Dieses bundeseigene Unternehmen mit rund 2300 Mitarbeitenden sichert die Einsatzbereitschaft der Kampfflugzeugflotte allein und umfassend. Die alten Organisationen innerhalb der Luft-

waffe, welche früher diese Aufgabe wahrgenommen hatten (BAME, BABLW), sind Geschichte. Es ist anzunehmen, dass die RUAG Aviation nach einem möglichen Stilllegen der F-5-Flotte ihren Unterhaltsbetrieb aus betriebswirtschaftlichen Gründen massiv reduzieren muss. Ob dieser später bei Bedarf (Gesamterneuerung der Luftwaffe) wieder hochgefahren würde und könnte, erscheint äusserst fraglich.

Aus diesen vorgenannten und weiteren Gründen ist bis zur Gesamterneuerung der Luftwaffe eine Übergangslösung zu suchen, welche zusammen mit den F/A-18 eine den Aufgaben angepasste, minimale Flottengrösse ergibt.

Die Flugzeugmiete oder ein Flugzeugleasing eines neuen, bisher in der Schweiz nicht eingesetzten Kampfflugzeuges als Übergangslösung, wäre nur dann sinnvoll, wenn man den Typenentscheid für den Ersatz des F/A-18 schon heute kennt. Da dem nicht so ist (Befürworter des Gripen haben immer wieder betont, dass dieser für den Tiger-Teilersatz steht und nicht für den Ersatz des F/A-18!), ergibt sich nur eine praktikable Lösung: Erhalt einer minimalen Anzahl von F-5 E/F als Ergänzung zur F/A-18 C/D-Flotte! Eine Lösung mit dem F-5 E/F ist machbar, da die Struktur dieses Flugzeugs keiner Flugstundenbeschränkung unterliegt und demzufolge der weitere Betrieb dieses Flugzeugtyps kein Sicherheitsrisiko darstellt!

Übergangslösung im Detail

Es ist verständlich, dass die Verantwortlichen im VBS und in der Armeeführung einer solchen Lösung (noch) nicht vorbehaltlos zustimmen wollen. Haben sie doch im Abstimmungskampf für das Gripen-Fondsgesetz dauernd darauf hingewiesen, dass dieses Flugzeug die ihm zugeordneten Aufgaben nicht mehr erfüllen könne und deshalb ersetzt werden müsse. Diese Aussage gilt jedoch für den F-5 E/F in der heute in der Schweiz eingesetzten Konfi-

guration und für die Einsatzbereiche Luftpolizei im Allwettereinsatz und Luftverteidigung!

Mehrere Benutzer des F-5 (u.a. Brasilien, Singapur, Malaysia) haben ihre Flotte kampfwertgesteigert, meistens mit Avionik von ELBIT und dem GRIFO Radar von SELEX und haben vor, dieses Flugzeug bis 2020+ zu betreiben.

Damit alle Entscheidungsträger einer sinnvollen Schweizer Übergangslösung für 12-15 Jahre zustimmen können, wird folgendes Vorgehen als politische Diskussionsgrundlage angedacht:

- Das VBS verkauft sämtliche noch vorhandenen F-5 E/F für einen symbolischen Betrag an die RUAG Aviation;
- Die Luftwaffe als Leistungserbringer definiert umgehend, wie viele F-5 E und F-5 F sie in welcher Konfiguration benötigt, um als Übergangslösung die ihr übertragenen Aufgaben wahrnehmen zu können. Als Varianten stehen dabei zur Verfügung:
 - Weiterbetrieb ohne jegliche Upgrades;
 - Weiterbetrieb mit Upgrades «light» oder «medium»;
 - Weiterbetrieb mit einem vollständigen Upgrade (analog Brasilien mit ELBIT-Systemen, Selex Radar und Radarlenk Waffen).

Selbstverständlich können mehrere Varianten zu einer leistungsbezogenen und sinnvollen Lösung kombiniert werden (z. B. kein Upgrade für Flugzeuge, welche der reinen Zielerstellung dienen, stufenförmige Upgrades für jene, welche für Luftpolizeieinsätze, unter Umständen sogar allwetter- und nachteinsatztauglich sein müssen):

- Die RUAG Aviation vermietet der Luftwaffe die für den Einsatz benötigten F-5. Sollte die Luftwaffe F-5 mit Upgrade benötigen, so nimmt die RUAG diese KAWEST-ierung in Zusammenarbeit mit den erwähnten Firmen vor. Zu erwähnen ist dabei, dass die RUAG

für derartige Arbeiten am F-5 schon heute zertifiziert ist. Langwierige und teure Upgrades mit dem Flugzeughersteller Northrop sind also nicht notwendig!

- In der Annahme, dass die Schweizer Luftwaffe zur Erfüllung Ihrer Aufgaben etwa zwei Staffeln F-5 E benötigt (22 bis 24 Flugzeuge) und die F-5 E-Flotte aktuell aus 42 Flugzeugen besteht, ergibt dies 18 bis 20 überzählige Flugzeuge;
- Da Österreich zur Entlastung seiner 15 Eurofighter ebenfalls Interesse an einigen ein- und zweisitzigen F-5 (mit Upgrade) bekundet hat, könnte RUAG Aviation diese aus den Überbeständen an Österreich vermieten. Der zeitgleiche Betrieb eines typengleichen Flugzeuges in Österreich und der Schweiz könnte die Basis für eine noch vertiefte Zusammenarbeit der beiden Nachbarn in den Bereichen Luftraumüberwachung, Luftpolizei, Betrieb und Unterhalt der Luftverteidigungsmittel und anderes mehr darstellen;
- Ein Upgrade könnte sofort in die Wege geleitet und vorgenommen werden. Alle Komponenten sind vom Hersteller zertifiziert. Die Aussage, wonach es mehrere Jahre dauern würde, bis ein derartiges Projekt realisiert werden kann und dadurch eine Übergangslösung für max. fünf bis acht Jahre wäre, stimmt so nicht. Erste Flugzeuge könnten schon im Jahr 2015, spätestens jedoch 2016 modernisiert werden. Für ein Vollupgrade benötigt die Industrie nach eigenen Angaben auch nicht mehr als drei Jahre;
- Die vorgeschlagene Lösung würde RUAG Aviation auf dem internationalen Markt stärken und diesen Betriebszweig von RUAG weiterhin auslasten. Es ist im Sinne einer eigenständigen und unabhängigen Luftverteidigung unabdingbar, dass dieser RUAG-Zweig erhalten bleibt;
- Die finanziellen Mittel für die notwendigen Upgrades sind vorhanden. Dass Armeebudget von fünf Mia. Franken lässt dies nach dem Gripen-Nullent-



F-5E Tiger

Bild: VBS

scheid zu. Voraussetzung ist, dass entsprechende Forderungen nun von Seiten des VBS klar und deutlich in die Planung der RP, respektive die Budgetplanung des Bundes der kommenden Jahre eingebracht werden und mit realistischen Zahlen betreffend der Upgrade-Kosten operiert wird! Gemäss Informationen aus der Luftfahrtindustrie kostet ein Upgrade von 24 F-5 E je nach Ausbauwünschen zwischen 50 und 250 Millionen Franken. Diese Investition für eine minimale Luftraumsicherheit als Übergangslösung für etwa zehn Jahre macht Sinn!

- Jeder Pilot des Schweizerischen Berufsmilitärpilotenkörpers ist in der Lage, neben dem F/A-18 C/D parallel auch den F-5 E/F zu fliegen. Dies gilt auch für die in Ausbildung stehenden und zukünftigen Militärpiloten.

Fazit

Die vorgeschlagene Lösung darf nicht als Ersatz für eine Neubeschaffung von Kampfflugzeugen betrachtet werden. Es ist eine Notlösung nach dem negativen Volksentscheid. Bis spätestens 2030 muss die Luftwaffe so oder so erneuert sein.

Es ist eine Tatsache, dass die noch vorhandenen FA-18 C/D heute für den ordentlichen Luftpolizeidienst ausreichen. Auf der anderen Seite ist mit diesen 32

Flugzeugen eine Mehrleistung gegenüber dem Normalfall länger als ein bis zwei Wochen nicht möglich. Verschärft wird diese Situation zudem immer dann, wenn diese F/A-18 für Upgrades am Boden bleiben müssen. Der Weiterbetrieb des F-5 stellt neben der qualitativen Komponente (F/A-18) also auch die quantitative (F-5) für die Übergangsphase bis zur Gesamterneuerung der Luftwaffe sicher! Mit dem Weiterbetrieb von zwei Staffeln F-5 E und dem Erhalt von ca. 6 F-5 F sind die langfristigen Probleme nicht gelöst, kurz- und mittelfristig aber entschärft. Wenn diese Flugzeuge bei Bedarf gar einem Upgrade unterzogen würden, stehen zusätzliche allwetter- und nachtkampftaugliche Einsatzmittel zur Verfügung. ■

* Roland F. Borer vertritt seit 1991 den Kanton Solothurn und die SVP im Nationalrat. Er ist Mitglied der Sicherheitspolitischen Kommission NR (SiK-NR) sowie der Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit NR (SGK-NR).



Major ret.
Roland F. Borer
Nationalrat
4703 Kestenholz