

Die Sicherheit im Luftraum soll langfristig gewahrt werden

Autor(en): **Schellenberg, Aldo C.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **181 (2015)**

Heft 4

PDF erstellt am: **18.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-513489>

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.

Die Sicherheit im Luftraum soll langfristig gewahrt werden

Auch nach der gescheiterten Beschaffung des Gripen E müssen die Sicherheitslücken beim Schutz des Luftraums geschlossen werden. Ein Weiterbetrieb des F-5 ist dazu kein taugliches Mittel. Vielmehr sollen die knappen Mittel in eine Lebensdauererlängerung des F/A-18 und die Beschaffung eines neuen Kampfflugzeugs investiert werden.

Aldo C. Schellenberg

Am 18. Mai 2014 lehnten die Stimmbürger das Fondsgesetz zur Beschaffung von 22 Gripen E ab. Mit diesem Entscheid stellte sich die Frage des Ersatzes der alternden F-5 Tiger erneut. Am 22. September 2014 ist der Nationalrat auf die Vorlage des VBS zur Ausserdienststellung von Rüstungsmaterial (unter anderem Tiger F-5 per 2016) nicht eingetreten und folgte damit dem Ständerat. Somit wurde ein zeitlich beschränkter Weiterbetrieb der Tiger-Flotte Tatsache, denn der Chef VBS wird dem Parlament erst nach Inkrafttreten des geänderten Militärgesetzes (WEA) eine neue Botschaft zur Ausserdienststellung von Rüstungsgütern vorlegen.

Trotz den aktuell aufgetretenen Strukturproblemen beim Tiger wird die Luftwaffe bis zur Entscheidung des Parlaments über die Ausserdienststellung des F-5 weiterhin eine reduzierte Flotte von 26 Flugzeugen flugtüchtig erhalten und mit Schwergewicht zur Zielerstellung für die F/A-18 und die Fliegerabwehr sowie für die Patrouille Suisse einsetzen. Die restlichen der insgesamt 54 F-5 werden sukzessive stillgelegt, aber nicht verkauft. Der Betrieb einer Flotte von 26 Flugzeugen kostet ca. 40 Millionen Franken pro Jahr.

Der Tiger kann keinen nennenswerten Beitrag zur Sicherheit im Luftraum leisten und spielt in der Luftverteidigung keine Rolle mehr. Die mangelnde operationelle Nacht- und Schlechtwettertauglichkeit ergibt sich vor allem aus dem technisch veralteten Bordradar und der limitierten Avionik sowie fehlender Zusatzausrüstung. Beispielsweise verfügt der F-5 über keinen Scheinwerfer zur Identifikation von Luftfahrzeugen bei Dunkelheit, und seine Cockpit-Instrumente sind nicht für die Verwendung eines Nachtsichtge-



Bis 2020 soll rund um die Uhr eine Patrouille bewaffneter F/A-18 für Luftpolizei-Einsätze bereit sein. Bild: VBS

räts geeignet. Auch bei Regen und schlechter Sicht sind die Sensoren des F-5 nicht einsetzbar. Die durchaus vorhandene Fähigkeit zu einem Instrumentenflug bei Nacht oder Schlechtwetter darf nicht mit der Fähigkeit zur Erfüllung einer Luftpolizeidienst-Aufgabe verwechselt wer-

den. Hinzu kommt, dass die Lenkwaffe des Tigers nur noch für den Kriegseinsatz zugelassen ist.

Von verschiedener Seite wird nun gefordert, die Tiger-Flotte sei bis zum Ersatz durch ein neues Kampfflugzeug weiter zu betreiben oder sogar technisch aufzurüsten. Damit könne die F/A-18-Flotte entlastet und ein Beitrag zur Sicherheit im Schweizer Luftraum geleistet werden. Beide Argumente sind nicht zutreffend!

Keine Entlastung der F/A-18

Die Anzahl jährlich zu leistender Flugstunden auf dem F/A-18 ergibt sich durch die Anzahl operationeller Berufspiloten und deren minimal zu erbringenden Flugstunden (120 pro Jahr). Durch die Einführung einer Interventionsbereitschaft rund um die Uhr für den Luftpolizeidienst wird sich die Anzahl der benötigten Berufspiloten erhöhen, wodurch im Vergleich zu heute die Anzahl Flugstunden für die F/A-18-Flotte um etwa 1000 pro Jahr ansteigen wird. Mit diesen Flug-



stunden kann das Training der Luftwaffe im ganzen Spektrum der Luftverteidigung, aber auch der Luftpolizeidienst rund um die Uhr sichergestellt werden.

Weil der F-5 mit Ausnahme der Patrouille Suisse nicht von Berufspiloten geflogen wird, ergäben sich aus der Ausdienststellung des F-5 keine direkten Auswirkungen auf die Flugstunden pro Jahr und damit auf die Lebensdauer des F/A-18: Alle Berufsmilitärpiloten müss-

ten weiterhin ihre Minimalanzahl von Stunden pro Jahr auf dem F/A-18 fliegen. Mit der Beschaffung des Gripen E wäre dies anders gewesen, da ein Teil der Berufsmilitärpiloten ihre Flugstunden auf dem neuen Flugzeug absolviert hätten. Ohne den Gripen wird die F/A-18-Flotte stärker belastet und darum ihr vom Hersteller zertifiziertes Flugstunden-Maximum bereits etwa 2025 erreichen. Damit keine operationelle Lücke bis zur Einsatzbereitschaft eines neuen Kampfflugzeugs als Ersatz für den F-5 entsteht, wird eine Nutzungsverlängerung der F/A-18 bis 2030 notwendig.

Upgrade F-5?

Eine Aufrüstung von 26 F-5 könnte nach Angaben der RUAG je nach konkreter Ausgestaltung zwischen 250 Millionen («light upgrade», ohne Fähigkeit für Allwetter-Luftpolizeidienst) und über 750 Millionen Franken kosten («full upgrade», jedoch ohne zusätzlich notwendige Lenkwaffen). Bei einer Nutzungsdauer von 15 Jahren würde der Betrieb von 26 für den Einsatz im Allwetter-Luftpolizeidienst aufgerüstete F-5 Tiger jährlich bis gegen 90 Millionen Franken kosten.

Durch eine solche Aufrüstung werden jedoch bei weitem nicht diejenigen operationellen Fähigkeiten erreicht, die ein modernes Kampfflugzeug heutzutage aufweisen muss. Die Flugleistungen des F-5 würden nicht verbessert. Die Integration der Flugsteuerung, der Sensoren und der Bewaffnung in eine einheitliche Software wäre nicht möglich. Die Plattform für ein solches Gesamtpaket wäre immer noch ein fast vierzigjähriges Flugzeug. Am Ende der verlängerten Nutzungsdauer wären die F-5 dann über 50 Jahre alt, was auch finanzielle Risiken in sich trägt, wie die jüngst entdeckten Risse in tragenden Strukturteilen bereits heute aufzeigen. Zudem wären auch mit einer Aufrüstung der F-5 Tiger die Fähigkeiten zur weitreichenden Aufklärung und der Luft-Boden-Unterstützung immer noch nicht abgedeckt.

Das von der Industrie vorgeschlagene «light upgrade» würde zwar «nur» 250 Millionen Franken kosten, doch könnten diese Flugzeuge mangels geeigneter Bewaffnung nur für die Ausbildung und Zieldarstellung genutzt werden. Sie hätten also trotz beträchtlicher Kosten keinen zusätzlichen Nutzen verglichen mit nicht aufrüsteten Flugzeugen.

Langfristige Perspektiven

Der Bundesrat hat am 3. September 2014 ein «Konzept zur langfristigen Sicherung des Luftraums» zu Händen des Parlaments verabschiedet. Darin hält er fest, dass 32 F/A-18 zur Erfüllung des geforderten Leistungsprofils der Luftwaffe nicht genügen. Für länger anhaltenden Luftpolizeidienst mit zwei bis vier Flugzeugen permanent in der Luft wären an sich fünf Staffeln mit insgesamt 55 Kampfflugzeugen nötig. Luftverteidigung ist noch anspruchsvoller. In drei bis vier Jahren soll deshalb die Beschaffung eines neuen Kampfflugzeugs eingeleitet werden. Angestrebt wird gemäss Bundesrat eine erste Tranche von 22 Kampfflugzeugen als Ersatz für die F-5 Tiger ab Mitte des nächsten Jahrzehnts. Dies bedeutet, dass ein Typenentscheid spätestens ca. 2020 getroffen werden müsste. Eine weitere Tranche als Ersatz für die F/A-18C/D soll rund fünf Jahre später folgen.

Wenn diese Investitionen nicht zeitgerecht getätigt werden können, wird spätestens Ende des nächsten Jahrzehnts die zwischenzeitlich aufgebaute Bereitschaft zum Luftpolizeidienst rund um die Uhr wieder aufgegeben werden müssen, von der Verteidigung unseres Luftraums ganz zu schweigen. Bereits heute kann mit Blick auf die Bundesfinanzen festgestellt werden, dass für ein Upgrade des F-5 Tiger und die Beschaffung eines neuen Kampfflugzeugs nicht genügend Mittel zur Verfügung stehen werden.

Fazit

Jeder Franken, den wir für den Weiterbetrieb des F-5, und vor allem für Upgrades ausgeben, wird später bei der Lebenswegverlängerung des F/A-18 und bei der Beschaffung eines neuen Kampfflugzeugs fehlen. Somit generiert ein Weiterbetrieb des F-5 nicht nur keine zusätzliche Sicherheit für die Schweiz, sondern gefährdet sogar langfristig die Sicherung des Schweizer Luftraums! ■



Korpskommandant
Aldo C. Schellenberg
Dr. oec. publ., LL. M.
Kommandant
Luftwaffe
3003 Bern