

Von der Notwendigkeit eines militärischen Transportflugzeuges

Autor(en): **Studer, Jürg**

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 5

PDF erstellt am: **18.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-513513>

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.

Von der Notwendigkeit eines militärischen Transportflugzeuges

Seit Anfang dieses Jahrhunderts diskutieren Politik und Armee intensiv über die Beschaffung eines militärischen Transportflugzeuges. Vor allem im EDA gäbe es dafür eine deutliche Unterstützung. Nach der Streichung des leichten Transportflugzeuges aus dem Rüstungsprogramm 2004 (RP 04) nimmt das VBS jetzt mit einer gewissen Verzögerung die Umsetzung diverser parlamentarischer Vorstösse an die Hand.



Beispiel für ein mittleres Transportflugzeug: C-130J-30 Hercules.

Bild: Adrian Pingstone

Jürg Studer, Redaktor ASMZ

In der Planungsphase für einen allfälligen humanitären Armee-Einsatz zur Unterstützung einer UNO-Mission in den Ebola-Gebieten setzte sich auch die Sonntagspresse mit der Notwendigkeit eines militärischen Transportflugzeuges auseinander. Sie erinnerte dabei daran, dass im Juli 2014 das Schweizer Botschaftspersonal – einschliesslich eines Schutzdetachements der Armee – in letzter Minute und nur mit grosszügiger ausländischer Unterstützung mit einem militärischen Transportflugzeug der Tschechischen Republik – einem NATO-Mitglied – aus Libyen ausgeflogen werden konnte. Dabei werden Erinnerungen wach an den Libanon-Konflikt 2006, wo die Schweizer Bürger mittels einer gecharterten Fähre und unter dem Schutz der französischen Marine evakuiert wurden. Als Vergleich sei hier erwähnt, dass damals Staaten, wie Kolumbien oder Österreich, ihre Bürger mit eigenen militärischen Transportflugzeugen evakuiert hatten.

Motion Burkhalter 2007

Nachdem ein leichtes Transportflugzeug im Rüstungsprogramm 2004 (RP 04) nicht zu überzeugen vermochte, lan-

cierte im Nachgang zum Libanonkonflikt der damalige Nationalrat Didier Burkhalter im Jahr 2007 eine Motion, in welcher der Bundesrat beauftragt wurde, «ein neues Konzept für Transportflugzeuge zur Unterstützung ziviler und militärischer Einsätze im Rahmen der humanitären Hilfe und der Friedensförderung im Ausland auszuarbeiten.»¹ Diese Motion wurde 2008 von beiden Räten angenommen und vom C VBS mit den Worten «der Bedarf an Lufttransportkapazitäten ist aus der Sicht des Bundesrates unbestritten» unterstützt.² So fand offenbar ein mittleres Transportflugzeug auch kurzzeitig einen Platz im Masterplan, in welchem alle Beschaffungsvorhaben aufgelistet sind, wovon es aber schon bald wieder verschwand. Deshalb ist auch nicht verwunderlich, dass nach etlichen Jahren Stillstand im Jahre 2013 die Motion Burkhalter von beiden Räten abgeschrieben wurde.³ Doch schon ein Jahr später wurden zwei neue Motionen eingereicht, welche die Beschaffung eines militärischen Transportflugzeuges verlangen, unter anderem mit der Begründung «die Bereitschaft von eigenen Transportflugzeugen entspricht der aktuellen und der zukünftigen Ausrichtung unserer Sicherheits- und Aussenpolitik.»⁴

Will die Schweiz ihre Bürger und vor allem ihre Angehörigen der Armee aus Kri-

sengebieten evakuieren, beziehungsweise rückführen, so ist dies oft mit zivilen Mitteln nicht mehr möglich und man ist aktuell auf die gütige Hilfe befreundeter Staaten angewiesen, welche aber in solchen Situationen bereits selber gegenüber ihren eigenen Bürgern in der Pflicht stehen. Zudem ist für die friedenserhaltenden und humanitären Einsätze der Schweizer Armee die rechtzeitige und verlässliche Verfügbarkeit von Lufttransportkapazität nach wie vor eine Schlüsselfähigkeit. Das Vorhandensein eigener Transportflugzeuge bietet die grösste Flexibilität in Bezug auf Reaktionsfähigkeit, Geschwindigkeit und Reichweite.

Welches Flugzeug brauchen wir?

Es stellt sich nun die Frage, was für ein Transportflugzeug die Schweiz benötigt. Hierbei darf es nicht um Präferenzen einzelner Flugzeugtypen gehen. Prinzipiell muss erst einmal ein Anspruchsniveau definiert werden, welches primär auf benötigten oder gewünschten Transportkapazitäten und Einsatzdistanzen basiert. Dabei soll natürlich der finanzielle Aspekt nicht ausser Acht gelassen werden, er darf aber auch nicht zum Haupt-Treiber der Auswahl werden.

Grundsätzlich sollte man sich fragen, ob nur ein einziger Flugzeugtyp beschafft werden soll oder ob man mit einem kleineren Transportflugzeug einsteigen will und später ein grösseres beschaffen möchte. Bereits gemachte Erfahrungen im Bereich von Flugzeugbeschaffungen lassen berechnete Zweifel aufkommen, ob nach der Beschaffung eines kleineren Transportflugzeuges noch ein grösseres gekauft würde. Die zweite Tranche F/A-18 Hornet, von welcher in den 90er Jahren noch gesprochen wurde, wurde auch nie realisiert. Deshalb wäre es wohl sinnvoll, direkt ein mittleres Transportflugzeug zu beschaffen. Das Beispiel Österreichs hat gezeigt, dass auch ein kleines Land in der Lage ist, aus dem Stand ein solches Flugzeug erfolgreich einzuführen und zu betreiben. Zusätzlich ist die Flexibilität mit einem mittleren Transportflugzeug bereits beträchtlich. Mit einer Heckklappe versehen, können sie luftverlastbare Standard-Container und leicht gepanzerte Fahrzeuge bis zur Grösse Piranha oder Duro transportieren, bei kleineren Flugzeugen ist schon beim Eagle (C-27J) oder sogar beim Puch (Casa-295) Ende der Fahnenstange.

Aufwand ...

Sicherheit, und damit auch Transportkapazität gibt es natürlich nicht zum Nulltarif. Der Occasionsmarkt für mittlere Transportflugzeuge ist entweder nicht existent, wie beim A400M wo erst ein Dutzend Flugzeuge ausgeliefert sind, oder weitgehend ausgetrocknet, wie beim C-130 Hercules. Die angebotenen Hercules-Flugzeuge sind meist über 30 Jahre alt und der Aufwand, solche Flugzeuge auf einen modernen Stand zu bringen, wird somit prohibitiv. Deshalb muss für die Beschaffung eines neuen, mittleren Transportflugzeuges nach vorsichtiger Schätzung und je nach Flugzeugtyp zwischen etwa 100 und 200 Mio. CHF pro Stück gerechnet werden. Der Systempreis dürfte wohl noch etwa 50% mehr betragen. Zusätzlich würde eine Beschaffung von 2–3 Flugzeugen etwa 12–18 Besatzungsmitglieder (Piloten, Navigatoren, Loadmaster), etwa 3–5 Personen für die Operationsplanung und etwa 10–15 Personen für den Betrieb und die Wartung erfordern.

... und Ertrag

Manch einer mag sich fragen, was man für dieses Geld kriegen würde. Die Evaluierung und Rückführung von Schwei-

zer Bürgern aus Krisengebieten wurde bereits vorgängig erwähnt. Im normalen Betrieb könnte mit einem Transportflugzeug die Versorgung des Kontingentes der SWISCOY weitgehend autonom erfolgen. Der regelmässige Transport von Gütern zu Gunsten des Schweizer KFOR-Einsatzes wird seit Jahren für einen beträchtlichen Preis durch die Firma FARNAIR sichergestellt.⁵ Auch Einsätze von Ausbildnern des Kompetenzzentrums ABC-KAMIR sowie Schweizer Inspektoren und Kontrolleure für die OSZE wären flexibler und zudem wäre die Verschiebung von Teilnehmern an internationalen Übungen mit eigenen Mitteln möglich. Das eingesparte Geld der heutigen Fremdtransporte sollte im Gegenzug mindestens den grössten Teil der laufenden Betriebskosten decken.

Ein nicht zu unterschätzender Gegenwert würde sich erst beim Einsatz im Bereich der Humanitären Hilfe zeigen. Es gäbe wohl kaum eine bessere Werbung für unser Land als auf CNN das Entladen von Hilfsgütern aus einem Transportflugzeug mit dem Schweizerkreuz am Heck zu sehen. Solche Einsätze finden mehr Beachtung als es auf Antriebs scheint, dem Verfasser wurde im Ausland jedenfalls mehrmals für den Einsatz der Luftwaffe im Kosovo, in Israel oder in Indonesien gedankt.

Allenfalls überschüssige Transportkapazitäten könnten auch in einen internationalen Transport-Pool eingebracht werden. Hier wäre eine Kooperation mit dem Nachbarn Österreich denkbar oder die Teilnahme am European Air Transport Command. Man sollte vielleicht auch etwas über den Tellerrand hinausschauen und sich überlegen, ob die Schweiz sich in die *Strategic Airlift Capability* (SAC) einbringen möchte, so wie dies auch bündnisfreie Staaten wie Schweden oder Finnland praktizieren. Denkbar wäre eine rein finanzielle Beteiligung, wobei allerdings die drei Transportflugzeuge Boeing C-17 des Heavy Airlift Wing bereits stark ausgelastet sind und bei erhöhter Nachfrage dürfte die Schweiz kaum erste Priorität geniessen. Das Einkaufen mit einem

eigenen Flugzeug scheitert an der Tatsache, dass Boeing die Produktionslinie für die C-17 Mitte 2015 beenden wird.

Fazit

Zusammengefasst muss man leider sagen, dass das Thema eines militärischen Transportflugzeuges seit Beginn des Jahrhunderts vor sich hin dümpelt, ohne wirklich vom Fleck zu kommen. Sobald eine Krise die Schweiz betrifft, wie das 2006 im Libanon, 2014 in Libyen oder später in Afrika der Fall war, schreckt die Politik auf und reicht Motionen ein, welche anschliessend in Bundesbern nur zögerlich behandelt werden. Es ist zu hoffen, dass es nun vorwärts geht, schliesslich ent-



Beispiel für ein mittleres Transportflugzeug: Airbus A400M.

Bild: J.L. Brunet, armée de l'air

spricht ja «die Bereitschaft von eigenen Transportflugzeugen [...] der aktuellen und der zukünftigen Ausrichtung unserer Sicherheits- und Aussenpolitik»⁶. Sollte sich dies bald in einer Evaluation konkretisieren, wäre es wünschenswert, dass die operationellen Bedürfnisse und die Transportkapazität höher gewichtet werden als Passagierkomfort und das Vorhandensein von Fenstern. ■

1 Motion 07.3597, http://www.parlament.ch/d/suche/seiten/geschaefte.aspx?gesch_id=20073597.

2 http://www.parlament.ch/ab/frameset/d/s/4806/285385/d_s_4806_285385_285496.htm.

3 http://www.parlament.ch/ab/frameset/d/s/4909/407678/d_s_4909_407678_407739.htm.

4 Motion 14.4060, http://www.parlament.ch/d/suche/seiten/geschaefte.aspx?gesch_id=20144060 und Motion 14.4061, http://www.parlament.ch/d/suche/seiten/geschaefte.aspx?gesch_id=20144061.

5 <http://www.farnair.com/Html/Company/History3.php>.

6 Motion 14.4060