

Wie kommen wir zu einem neuen Kampfflugzeug?

Autor(en): **Thomann, Eugen**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **182 (2016)**

Heft 7

PDF erstellt am: **05.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-630262>

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 kommen wir zu einem neuen Kampfflugzeug?

Nicht ob, sondern wie die Schweiz neue Kampfflugzeuge beschaffen kann, beschäftigte jüngst eine Diskussionsrunde des Vereins «Chance Schweiz» (www.chanceschweiz.ch). Die Analyse des ausgefeilten Beschaffungsverfahrens zeigte: Schon wieder herrscht Zeitdruck!

Eugen Thomann, Redaktor ASMZ

Der Moderator, Oberst i Gst Dr. Dieter Wicki, stellte klar, den Absturz der «Gripen»-Vorlage wolle er nicht ein weiteres Mal analysiert sehen. Dann kamen drei Impulsreferenten zu Wort: Der Volkswirtschaftler und Major Dr. Peter Müller, der 13 Jahre als Stabschef der armasuisse diente und zur Redaktion der ASMZ zählt, stellte den Beschaffungsprozess vor (siehe Kasten) und klopfte ihn auf Optimierungspotenzial ab. – Oberst i Gst und dipl. Ing. ETH Wolfgang Hoz, Chef Doktrin der Luftwaffe, untersuchte die «Entwicklungstendenzen Luft» und zog daraus die für die Schweiz geltenden Schlüsse. – Divisionär Claude Meier, selber Pilot des F/A-18, leitet als Chef des Armeestabes auch die «Expertengruppe für die Evaluation und Beschaffung eines neuen Kampfflugzeugs» (NKF); er blickte zurück auf die Geschichte unserer Luftrüstung und skizzierte den Gang des aktuellen Projektes.



Pilotiert das NKF durch die ersten Turbulenzen: Div Claude Meier, C A Stab. Bilder: ASMZ

Danach diskutierten der Referent Peter Müller, zwei Nationalräte und der Luftwaffenkommandant der Jahre 2008 bis 2012. Korpskommandant aD Markus Gygax bekräftigte, zum Kampfflugzeug biete sich auf absehbare Zeit keine echte

Alternative an: Der Helikopter ist schon für Luftpolizeiaufgaben zu langsam. Die Drohne taugt so wenig zur Luftpolizei wie bodengestützte Mittel der Luftverteidigung (BODLUV). Der freisinnige Aargauer Nationalrat Thierry Burkart fordert die Luftraumsicherung als unentbehrlichen Teil unserer Glaubwürdigkeit. Skeptisch betrachtet er die vom Vorsteher des VBS berufene, aus Fachleuten, Politikern, Vertretern der Verwaltung und gesellschaftlicher Gruppen zusammengesetzte «Begleitgruppe für die Evaluation und Beschaffung eines neuen Kampfflugzeugs», die auf keinen Fall politisch Einfluss nehmen dürfe. Darin pflichtete ihm der Schaffhauser Thomas Hurter bei, Mitglied der Sicherheitskommission des Nationalrates, Vertreter der SVP und Lini-

enpilot. Er betonte, ohne Luftwaffe gebe es keine Armee und die Luftüberlegenheit müssten wir mit eigenen Mitteln herstellen.

Neue Kampfflugzeuge kaum je ohne harten Kampf

Kampfflugzeuge zu beschaffen, fällt der Schweiz nie leicht. Mitunter misslingen solche Rüstungsvorhaben ganz. Einen kritischen Faktor bilden sicher die Kosten. Alsdann geht es um Hochtechnologie «für» wenige Spezialisten. Deren Notwendigkeit ist so schwer zu vermitteln wie weiland der Eliteverband der Kavallerie des 19. Jahrhunderts oder ein paar Jahrzehnte später die ersten Panzer.

Zu einem Skandal geriet der Kauf der französischen «Mirages» 1964, und zwar nicht nur wegen einer Kostenexplosion, als deren Folge statt 100 bloss 57 Maschinen in der Schweiz landeten. Der Beschaffungsprozess krankte an Mängeln; weil beispielsweise zu spät an den Tag kam, dass die Leitwerke nicht in die Kavernen passten, behalf man sich mit einem Kippmechanismus samt Hebehydraulik des Frontfahrwerks. In der Folge verschwand die «Kriegstechnische Abteilung» aus der Armee. Sie bildete innerhalb des Departementes eine eigene «Gruppe für Rüstungsdienste», woraus nach Jahren einerseits das Bundesamt für Rüstung, die «armasuisse», und andererseits der privatrechtlich organisierte, aber vollständig der Eidgenossenschaft gehörende Technologiekonzern RUAG entstanden.

1972 verzichtete der Bundesrat auf den Kauf von 60 Kampfflugzeugen des amerikanischen Typs «Corsair II», nachdem politischer Streit entbrannt war. Drei Jahre später kam der Kauf der ersten Tranche «Tiger» zu Stande.

Als das Parlament 1992 die Beschaffung von 34 «F/A-18» beschloss, regte sich Widerstand. Binnen weniger Wochen gelang

Schritte des Beschaffungsverfahrens

Zwischen der Planung und der Übernahme des Gerätes durch die Truppe liegen:

- Projektauftrag des VBS
- Botschaft des Bundesrates (Kredit für Projektierung, Erprobung, Beschaffungsvorbereitung)
- Kommissions- und Plenardebatten beider Parlamentskammern
- Genehmigung des PEB-Kredits
- Vorevaluation (Longlist)
- Evaluation (Shortlist)
- Truppentauglichkeit
- Typenwahl
- Beschaffungsreife
- Botschaft des Bundesrates (Rüstungsprogramm)
- Kommissions- und Plenardebatten beider Parlamentskammern
- Genehmigung des Rüstungsprogramms

Unbequeme Einsichten

Der langjährige frühere Kommandant der Luftwaffe, KKdt Markus Gygas, überzeugte mit ein paar klaren persönlichen Aussagen:

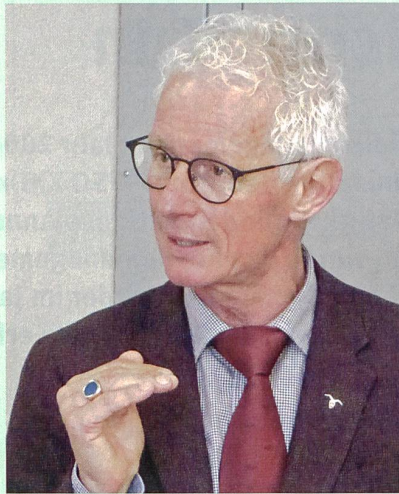
Für jede Art von Konflikt brauchen wir 60 bis 70 Kampfflugzeuge.

Das Geld dafür ist in unserem reichen Land vorhanden. Reden wir in der Kostendiskussion lieber über die geringen Bruttosozialprodukt-Anteile als über Milliarden!

Die Luftwaffe ist Teil des Gesamtsystems Armee, und das Kampfflugzeug ist auf absehbare Zeit *raison d'être* der Luftwaffe.

Weltweit werden ungefähr 40 Prozent der Verteidigungskosten für die Luftwaffe aufgewendet, und wir können uns glücklich schätzen, mit zwei Teilstreitkräften auszukommen, keine teure Marine finanzieren zu müssen.

Die Schweiz muss sich auf ihre Wehrhaftigkeit besinnen. Dank ihr blieben wir von verheerenden Kriegen verschont.



Die F/A-18-Staffeln waren erst sieben Jahre nach dem Zulauf der ersten Maschine voll operationell.

Schon ein Monat ohne Kampfflugzeugflotte wäre für unsere Glaubwürdigkeit eine Katastrophe.

den Gegnern, weit mehr als die erforderlichen 100 000 Unterschriften für eine Verbotssinitiative zu sammeln. Das wiederum scheuchte die Befürworter auf. So unterlag die Volksinitiative 1993 einer Nein-Mehrheit von 57 Prozent. Indes grub man geräuschlos den ursprünglichen Plan einer zweiten Tranche.

Das Scheitern des «Gripen»-Fondsgesetzes in der Volksabstimmung von 2014 ist bekannt.

Das perfekte Beschaffungsverfahren?

Die Referate und die Diskussion orteten wenige Ansätze zum Verbessern oder Straffen der Abläufe. Obenan steht das Bedürfnis, Planungssicherheit herzustellen, wozu das Parlament jüngst einen vierjährigen Finanzrahmen von 20 Milliarden durchsetzte. Allerdings darf man sich nicht täuschen; kraft der Budgethoheit bleibt dem Parlament die Befugnis erhalten, jedes Jahr auf diese Absicht zurückzukommen.

Die Kriterien der Beschaffungsreife liessen sich flexibler gestalten, doch steigen damit die Risiken. Angesichts der grossen auf dem Spiel stehenden Geldsummen warnte Meier davor. Eher fiel in Betracht, künftig die am Anfang stehenden Bedarfsdefinitionen zu verschärfen,

was zwar einengt, jedoch vielleicht Zeit spart.

Am meisten Anklang fand der Ruf, «ab Stange» zu kaufen, mithin ein bereits erprobtes Gerät. Dazu merkte der Chef



Geniale Verbindung von Tradition und Moderne: Silvan Wegmann 1993 im «Nebelspalter».

A Stab an, das früher beliebte «Helvetisieren» durch grössere und kleinere Eingriffe finde schon lange nicht mehr statt.

Stand der Dinge

Zweifel am Bedarf nach einem NKF deutete niemand an. Kein System kann das polyvalente Kampfflugzeug ersetzen, wie das vom Bundesrat 2014 verabschiedete «Konzept zur langfristigen Sicherung

des Luftraums» dartut. Jedoch muss das NKF Teil eines Gesamtsystems bilden, zumal das Vernetzen der verschiedenen Mittel auch beim Schutz des Luftraums den grössten Mehrwert verheisst. Nicht ausser Acht bleiben dürfen die Fähigkeitsverluste, wie sie die Luftwaffe in den letzten Jahrzehnten aus Spargründen erlitt. Die vorhandenen Kampfflugzeuge taugen kaum mehr zum Erdkampf und zur Aufklärung, wären aber in beiden Rollen eigentlich vonnöten.

Die vorhandenen 31 F/A-18 erreichen 2025 das Ende ihrer Nutzung. Deren Dauer liesse sich mit dem Aufwand von 500 Millionen um gerade fünf Jahre strecken. Das mit dem gleichen Flugzeugtyp operierende Finnland denkt aus ökonomischen Überlegungen nicht daran. Übrigens würden solche Arbeiten die Verfügbarkeit unserer kleinen Flotte gefährlich einschränken, so dass auf jeden Fall die ersten NKF 2025 verfügbar sein müssen.

Derzeit erarbeiten die Experten das Grundlagenpapier, damit der Bundesrat 2017 den PEB-Kredit – die Abkürzung steht für Planung, Erprobung und Beschaffungsvorbereitung – dem Parlament beantragen kann. In dieser Vorbereitungsphase erlebt Meier das Zusammenwirken mit der «Begleitgruppe» als bereichernd.

Der Typenentscheid sollte 2020 fallen,

worauf die nötigen Gelder ins Rüstungsprogramm 2022 gehören.

So zeichnet sich ein «sportlicher» Zeitplan ab; Platz findet darin eine allfällige Neuauflage der Verbotssinitiativen samt Abstimmung. Allein des Finanzrahmens wegen ist er auf das Projekt «Weiterentwicklung der Armee» angewiesen. Ferner stellen nennenswerte Kür-

zungen ihn sofort in Frage. Denn von den jährlich fünf Milliarden dient ein Fünftel den Investitionen. Schon das Kürzen von 10 Prozent entzieht wegen der vielen gesetzlich gebundenen Kosten der Rüstung gleich 30 Prozent.

Ausserdem erreichen ab 2020 einige Grosssysteme der Armee ihr Nutzungsende. Zu ersetzen gilt es dann Kampfpanzer, Panzerhaubitzen, gepanzerte Fahrzeuge. Aber das ist eine andere Geschichte. ■