

Die Bedrohungen der Schweizer Luftwaffenbasen

Autor(en): **Tschirren, Hans**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **188 (2022)**

Heft 10

PDF erstellt am: **05.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1033163>

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 Bedrohungen der Schweizer Luftwaffenbasen

Wie verletzlich sind die Basen der Luftwaffe gegen Angriffe? Eine Bestandesaufnahme über die Bedrohungen und mögliche Gegenmassnahmen – heute und mit Air2030.

Hans Tschirren

Eine Salve russischer Katjuscha-Raketen, abgefeuert durch den Iran, ging am 8. Januar 2020 auf die US-Airbases Erbil und Al-Asad im Irak nieder. Mehr als 100 US-Angehörige erlitten traumatische Hirnverletzungen. Eine Rakete schlug in ein Munitionszelt ein. Die Schäden bei Einschlägen auf die Shelter, in denen F-16-Kampffjets standen, konnten vorerst nicht beziffert werden.

«Die nächsten vier Stunden wurden zu einer verschwommenen Mischung aus Emotionen und Chaos», schrieb ein Mitglied des Sicherheitsteams der 443rd Air Expeditionary Squadron in Al-Asad danach. Es war ein Weckruf: «Die US-Stützpunkte sind verwundbar.»

Nach dem Beschuss verlegten die USA Patriot-Luftabwehrraketen in das Krisenland.

Airbases und Ausweichplätze in der Schweiz

Wie verletzlich sind die Schweizer Luftwaffenbasen? Die Lehren aus vergangenen Kriegen und Konflikten zeigen, dass der Gegner in erster Priorität die Luftüberlegenheit zu erlangen versucht. Im Rahmen diverser Debatten um die Kampffjetbeschaffung gab es Politiker, welche die Behauptung aufstellten, es mache keinen Sinn einen High-Tech-Kampffjet zu beschaffen, da die Schweizer Luftwaffenbasen ohnehin innert kürzester Zeit unbrauchbar gemacht würden. Als Beispiel wurde die Luftwaffenbasis Meiringen genannt.

Neben Meiringen (Flpl Kdo 13) verfügt die Schweizer Luftwaffe zurzeit über folgenden Basen: Flugplatzkommando Alpnach (Flgpl Kdo 2), Flugplatzkommando Emmen (Flpl Kdo 7), Flugplatzkommando Locarno (Magadino) (Flpl Kdo 4), Flugplatzkommando Payerne (Flpl Kdo 11) sowie das Flugplatzkommando Bern-Belp (Lufttransportdienst des Bundes LTDB).

Der Flugplatz Dübendorf wird von Helikoptern, Flächen- und Spezialflugzeugen

der Schweizer Luftwaffe, aber nicht mehr von Kampffjets genutzt. Zudem beherbergt er die operative Führung der Schweizer Luftwaffe.

Sämtliche noch intakten Flugfelder, welche über mindestens eine 2000 Meter lange Landebahn verfügen, können kurz- und mittelfristig reaktiviert werden. Dazu gehören unter anderen Dübendorf, Sion, Turmann, St. Stephan, Mollis und Alpnach. Em-

men wird im Rahmen von Air30 wieder als Jetflugplatz/Airbase reaktiviert. Auch die Flughäfen Genf, Zürich und Basel würden im Verteidigungsfall miteinbezogen werden können.

Zusätzlich verfügt die Schweiz über zahlreiche Autobahnabschnitte, die sich für Landungen mit Jets eignen. In der Vergangenheit hatte die LW beispielsweise auf dem Autobahnabschnitt A6 bei Münsingen Starts und Landungen mit Kampffjets geübt. Die Autobahnraststätte Münsingen wurde kurzerhand zu einer Luftwaffenbasis umgebaut. Neben Münsingen wurden auch die Abschnitte Oensingen, Flums, Alpnach, Sitten, Aigle und Lodrino als Landepisten vorgesehen.

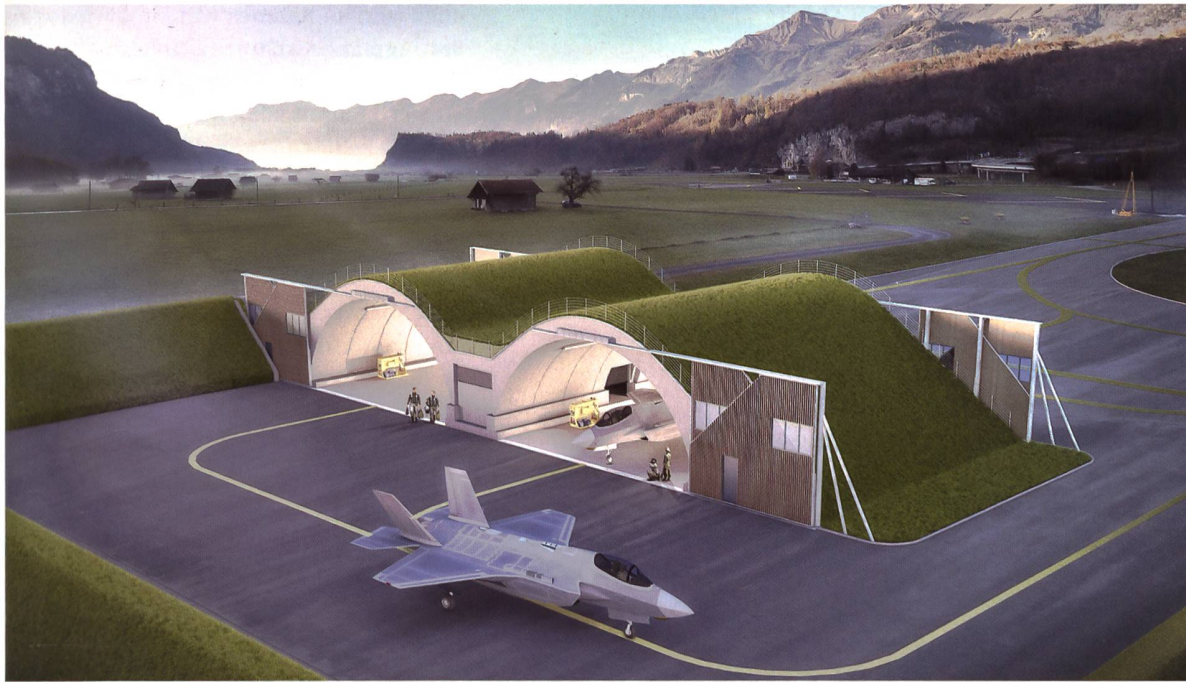
Nach insgesamt zehn Übungen bei Münsingen, Flums und Alpnach fand im Jahr 1991 die letzte Übung dieser Art im Tessin statt. Beim Bau der Autobahn Bern–Lausanne Ende der 1990er-Jahre wurde der A1-



▲ Während der Übung STABANTE war es möglich, unbemerkt zum Flugfeld St. Stephan zu gelangen.
Bild: Hans Tschirren



► Der Flugplatz St. Stephan wird rundum abgesichert.
Bild: Hans Tschirren



◀ Der Flugplatz Meiringen soll mit Shelters für den F-35 ausgestattet werden.
Bild: VBS

Abschnitt parallel zum Flugplatz Payerne als Notlandepiste ausgebaut. Vom Hangar nahe der Autobahn führt etwa ein Taxiway direkt zur Autobahn. Diesen Rollweg in Betrieb zu nehmen, dürfte innerhalb von acht Stunden möglich sein.

Die Schweizer Luftwaffe nutzte Sitten als einen ihrer vier Jetflugplätze neben Payerne, Meiringen und Emmen. Er war die Heimatbasis der Milizpilotenstaffeln Fliegerstaffel 19 mit F-5E. Sitten ist mit einer Kabelfanganlage für die F/A-18 ausgerüstet. Die Autobahn A9 wurde so gebaut, dass sie bei Bedarf als Start- und Landepiste für Militärflugzeuge genutzt werden konnte. Mit dem Stationierungskonzept der Armee war vorgesehen, dass sich die Luftwaffe nach 2018 von Sitten zurückzieht und dieses nur noch als rein ziviler Flugplatz betrieben wird, jedoch als Ausweichflugplatz für die Kampffjets nutzbar bleibt. Die Luftwaffe hatte im Spätherbst 2016 die Piste nochmals saniert. Im Rahmen der Übung Stabante 22 wurden die Flugplätze Sion und Turtmann als Back-up virtuell aktiviert und vorbereitet, aber nicht angeflogen. Die Flugplätze Mollis und St. Stephan wurden in Betrieb genommen.

Frühzeitige Detektion

Mit dem Kampffjet F-35 Lightning II von Lockheed-Martin, seinen sechs Sensoren und der damit verfügbaren Technologie der Sensorfusion erhält die Schweizer Luftwaffe genau das Mittel, welches im Verbund mit

Taflir (Taktisches Fliegerradar) und dem Florako via Link 16* ein nahtloses Aufklärungs- und Überwachungssystem ermöglicht.

Die F-35 bietet als System einen völlig neuartigen Ansatz der Luft- und Bodenverteidigung. Dieses Flugzeug kann «per se» nicht mit Kampffjets der vierten Generation verglichen werden. Die F-35 verfügt über äusserst effiziente Sensoren und verarbeitet mittels Datafusion eine hohe Informationsdichte in Echtzeit. Die Jets können sowohl unter sich als auch – passende Infrastruktur vorausgesetzt – mit dem Boden interagieren. Dies macht einem Gegner eine Annäherung sehr schwer.

Mit einem Zugang zu Satelliten könnte die Schweiz ihren Detektionsradius zudem stark erweitern.

Die Angriffsmöglichkeiten

Von den verschiedenen Möglichkeiten eines Angriffs auf die Basen erscheint eine Attacke durch Kampffjets als die unwahrscheinlichste. Sollte dieser Fall doch eintreffen, wäre die Schweiz bereits tief im Krieg und hätte die Lufthoheit verloren.

Marschflugkörper, die mit hoher Geschwindigkeit (zum Beispiel Iskander mit Mach 6,3) anfliegen, sind die wahrscheinlichste Bedrohung. Allerdings müsste wegen der beschränkten Einsatzdistanz von 450 bis 500 km der Gegner bereits im nahen Ausland agieren können. Langstreckenwaffen mit Reichweiten von 7000 bis 18 000 km sind eher weniger realistische Bedrohungen.

Angriffe auf die Infrastruktur durch hybride Gegner aus der Nähe sind immer möglich. Darum werden aktuell die Flugplätze mit baulichen Massnahmen, Schritt für Schritt, so angepasst, dass ein direkter Beschuss auf Kavernen schwierig wird (siehe Bild oben).

Cyberattacken gehören heute bereits zur Realität. Aber die jüngsten Beispiele aus der Ukraine zeigen, dass die meisten abgefangen und neutralisiert werden können und keine langfristige Bedrohung darstellen.

Verteidigung heute und morgen

Zur Verteidigung der Flugplätze stehen der Luftwaffe aktuell die Stinger mit einer Reichweite von 8 km in der Tiefe und bis in eine Höhe von 3500 Meter sowie die 35 mm Fliegerabwehrkanone mit Wirkungsdistanz bis 4 km zur Verfügung. In Zukunft wird die Patriot dazukommen, welche im Bereich von 30 bis 160 km und einer Höhe bis zu 24 200 m eingesetzt werden kann. Es bleibt damit eine Lücke im Bereich von 8 bis 30 km, die in Zukunft ebenfalls geschlossen werden wird. Im Weiteren ist die Beschaffung von gelenkter Artillerie in Planung. Himars (High Mobility Artillery Rocket System) wäre die ideale Ergänzung, um Lücken zu schliessen. 2022 wurden sämtliche Cyber-Formationen der Schweizer Armee in das neu gegründete Cyber Batallion 42 integriert.

Einem potenziellen Gegner muss ein direkter Sichtkontakt auf Jets verunmöglicht oder erschwert werden. Meiringen ist hier et-

was unglücklich aufgestellt. Noch ist es möglich, die Piste mit zivilen Fahrzeugen direkt zu befahren und an die Unterstände zu gelangen oder bis nahe an die Kaverne im Berg.

Was für das Publikum spannend ist, ist für einen potenziellen Angreifer attraktiv. Auch St. Stephan bedarf diesbezüglich baulicher Anpassungen. Anlässlich der jüngsten Luftwaffenübung STABANTE war es sogar möglich, bis zur Kabelfanganlage zu gelangen, ohne entdeckt zu werden.

Im Falle von Payerne sieht es besser aus. Die Airbase ist umzäunt, videoüberwacht und durch zivile und militärische Polizei geschützt. Die Piste ist mit 2800 Meter sehr lange und müsste mit mindestens vier Raketen direkt und präzise getroffen werden. Ein Beschuss, beispielsweise mit Iskander, würde Krater von rund 20 Metern im Durchmesser und einer Tiefe von etwa 6 Metern erzeugen.

Die Flpl-Sappeure sind in der Lage, innert 72 Stunden einen Einschlagkrater in dieser Dimension zu beheben. Ausserdem würden in einer Phase Delta – wie anlässlich STABANTE 22 geübt – die Jets dezentralisiert.

Und nicht nur das. Sie würden die Standorte verschleiern und wären laufend in Bewegung, sodass ein Gegner deutlich mehr Aufwand und Zeit investieren müsste, um hier nachhaltigen Schaden anrichten zu können. Nebenbei erwähnt: Die Jetflugplätze in der Ukraine sind teilweise beschädigt, aber die Luftwaffe ist immer noch aktiv.

Fehlendes Training

Die BODLUV ist in naher Zukunft in der Lage, die Infrastruktur gezielt zu schützen. Die Redundanz ist bezüglich Führungsunterstützungsmittel auf Flugplätzen weitgehend sichergestellt. Dies war unter anderem eine Teil-Zielsetzung anlässlich der Übung STABANTE 22.

In den vergangenen Jahren wurde die Kompetenz der schnellen und flexiblen Dezentralisation vernachlässigt. Das fehlende Training generell, insbesondere aber im Bereich Dezentralisation, wird bei der Auswertung der Übung offensichtlich werden. Die Luftwaffe ist sich der Schwachpunkte offenbar bewusst und wird die Organisation,

die OB der Jetformationen, anpassen. In Zukunft wird auf mobile Flugplatzkommandos gesetzt und die Logistik nicht abgetrennt, sondern integriert werden. Ebenso werden Sicherungselemente, Nahverteidigung und Sappeure kompakte, flexibel einsetzbare Einheiten bilden. Es ist davon auszugehen, dass die Luftwaffe in Zukunft wieder vermehrt «Sleeping Bases» reaktiviert und regelmässig in Betrieb nimmt. Die Ausbildungslücken sollen so in naher Zukunft wieder geschlossen werden. Die Luftwaffe ist mit den geplanten Anpassungen und Übungen jedenfalls auf bestem Weg. ■

* Mittels Link 16 können Flugzeuge, Schiffe und Heeresinheiten eines Verbandes ihre Lageinformationen mit sehr geringer Verzögerungszeit übertragen. So kann beispielsweise eine F-35 aufgeklärte Ziele sowohl einer Bodenstation als auch direkt anderen Flugzeugen mitteilen. Zudem wird Link 16 für die Befehlsgebung sowie den koordinierten Waffeneinsatz genutzt. Ebenfalls stehen Datenformate für die Fliegerleitung von Luftfahrzeugen zur Verfügung. In jüngster Zeit laufen Entwicklungen dahin, Link 16 vermehrt auch für den Informationsverbund von zur Abwehr ballistischer Raketen geeigneten Waffensystemen zu nutzen

Banner INSIDE: BOMAG, KÄSSBOHRER, LIEBHERR, MAN, MERCEDES, ...

Banner

THE POWER COMPANY

DIE NEUE BUFFALO BULL

SHD PROfessional

**ENTSCHEIDEND MEHR POWER
FÜR NUTZFAHRZEUGE!**

Wo andere längst aufgeben zeigt die neue Banner **BUFFALO BULL SHD PROfessional** ihre volle Power. Vollcalcium Technologie, ConCast Produktionsverfahren, Zentralentgasung und patentierter 4-Kammern Auslaufschutz machen die **SHD PROfessional** fit für härteste Einsätze.

