

F/A-18 bis 2035/2040?

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz**

Band (Jahr): **92 (2017)**

Heft 12

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-731648>

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.



Bild: Schenker

Der Kurvenflug in den Alpen nutzt die F/A-18 stark ab – Bild von der Axalp 2017.

F/A-18 bis 2035/2040?

In der unendlichen Geschichte der Schweizer Kampffjet-Beschaffung entbrannte noch im Oktober 2017 eine Debatte um die Lebensdauer der 30 F/A-18, die die Luftwaffe nach den Verlusten der letzten Jahre noch besitzt. In einem von zwei journalistischen Knüllern fliegen die unbestritten hervorragenden F/A-18 über das derzeit vorgesehene Ende um 2030 hinaus bis 2035 – im anderen gar bis 2040, womit sie auf eine fabelhafte Einsatzdauer von mehr als vier Jahrzehnten kämen.

Je nach Projektion fallen laut Presseberichten unterschiedliche Kosten an:

- In der kurzen Variante Nr. 1 käme die Verlängerung auf 800 Millionen Franken zu stehen, zusätzlich zu den 450 Millionen Franken, denen die eidgenössischen Räte im Herbst 2017 zustimmten; Nr. 1 würde praktisch ein Jahresrüstungsbudget beanspruchen.
- In der Variante Nr 2 müsste mit Kosten von 1,75 Milliarden gerechnet werden (exklusive der 2017 gesprochenen 450 Mio. Fr.). Darin enthalten wären neu der Radar, der Missionscomputer und Selbstschutzsysteme.

Erhebliche Einwände

Gegen die beiden Projekte wurden rasch berechtigte Einwände laut:

- Die Schweizer F/A-18 werden, gerade im Bereich der Flügel, ausseror-

dentlich stark beansprucht. Sie werden für den Luftpolizeidienst und die Luftverteidigung eingesetzt, nicht für den zellenschonenderen Erdkampf.

- Überdies sind die Wege zwischen den Militärflugplätzen und den Trainingsräumen äusserst kurz; lange Anflugwege entfallen weitgehend; sie führen zwar zu höheren Flugstunden, belasten aber das Flugzeug nur wenig.
- Die Schweizer F/A-18 altern schneller als die F/A-18 der amerikanischen Navy, die beim Start und der Landung einiges auszuhalten haben, oft aber über offenem Meer operieren und primär Bodenziele bekämpfen.
- Auch wenn die amerikanischen Flieger die F/A-18A-D als gewaltige Schlachtrösser loben, rechnen die USA nur bis maximal 2032 mit dem Jet; die US Navy als grösste Flottenbe-

treiberin wird ihre F/A-18A-D gemäss Planung sogar schon zu Beginn der 2020er-Jahre ausser Dienst stellen.

- Bis 2035 oder gar 2040 stünde die Schweiz allein auf weiter Flur; bis dann haben auch alle anderen Betreiber ihre F/A-18A-D liquidiert.

Wo stehen F/A-18 anno 2040?

Überhaupt stellt sich die Frage, ob der F/A-18C/D, den das Volk im Juni 1993 guthiess, 2040 noch bestehen könnte – die neuen Suchoi lassen grüssen, wie auch die Amerikaner mit ihren F-22 und F-35.

Konkurrenzfähig wären die F/A-18 nur, wenn man die Schweizer Flugzeuge massiv kampfwertsteigern würde.

Ohne Partner dürfte dies illusorisch sein, allein schon finanziell. Eine Luftwaffe nur für den Luftpolizeidienst, wie dies linke Kreise fordern, wäre zudem weder verfassungs- noch völkerrechtskonform.

Ungünstig lauten auch die Zahlen für Nutzen und Kosten. Je stärker die Maschinen altern, desto teurer wird der Unterhalt. Dies wäre umso fataler, wenn die Schweiz ab Beginn der 2030er-Jahre mit ihren gerade einmal 30 Flugzeugen weltweit die einzige Betreiberin der F/A-18C/D wäre.

NKF bringt neuen Jet ab 2030

Der Hersteller müsste den Unterhalt und die Bewirtschaftung der Ersatzteile allein für die Schweiz aufrechterhalten!

Im Vergleich zum Projekt NKF sticht hervor, dass die Schweiz mit dem neuen Kampffjet ab 2030 am europäischen Himmel modern gerüstet anträte. fo. 