Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 170 (2004)

Heft: 9

Artikel: Die Luftwaffe übernimmt den Lufttransportdienst des Bundes

Autor: Gygax, Markus

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-69275

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 22.11.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Die Luftwaffe übernimmt den Lufttransportdienst des Bundes

Seit Anfang 2004 gibt es nicht mehr zwei zuständige Stellen für den Lufttransportdienst des Bundes. Früher haben sich das Bundesamt für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK, BAZL) und das VBS (Luftwaffe) diese Aufgabe geteilt. Dieser Transfer der Zuständigkeit bringt der Luftwaffe Anerkennung der Kompetenz und der nachgewiesenen Leistungsfähigkeit. Divisionär Markus Gygax ist verantwortlich für die Operationen der Luftwaffe. Unter seiner Führung wird die Integration der ehemaligen BAZL-Piloten durchgeführt. Er ist wie kein anderer prädestiniert und legitimiert, uns die neue Situation beim Lufttransportdienst des Bundes vorzustellen. Lä

Markus Gygax

Seit jeher wird die Luftwaffe als eine Truppengattung wahrgenommen, welche eine hohe Einsatzorientierung vorweist. Zahlreiche Lufttransporte (LT), insbesondere mit Helikoptern, machen die Live-Einsätze der Luftwaffe auch für ein breites, militärisches und ziviles Publikum sichtbar. In Generalstabslehrgängen, Stabsübungen und FDTs wird bei jeder Planung jeweils rasch der Ruf nach LT-Mitteln laut.

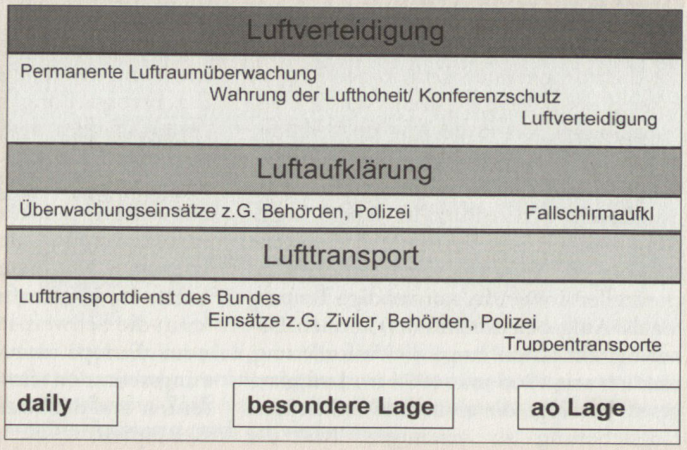
Die Luftwaffe war und ist tatsächlich stets bestrebt, den Anteil realer Einsätze an der Gesamtflugstundenzahl möglichst hoch zu halten. Zum Beispiel wurde bereits in der im Jahre 2000 unter der Projektleitung von Br a D Rudolf Läubli erstellten Konzeptionsstudie LWXXI die Konzentration auf die täglichen, wahrscheinlichen Einsätze zum Leitmotiv erhoben.

Es geht also darum, nicht nur im Lufttransport, sondern auch in den anderen Kernaufträgen der Luftwaffe, der Luftaufklärung und der Luftverteidigung, den Anteil der Echteinsätze zu erhöhen und damit den Nutzen der Luftwaffe regelmässig sichtbar zu machen. Die Live-Missionen WEF03/04 und G8 zeigten, dass auch die Luftverteidigung in zunehmendem Masse im täglichen Betrieb ihren Stellenwert hat, was durch die Implementierung der permanenten Luftraumüberwachung ab nächstem Jahr noch deutlicher zum Ausdruck kommen wird.

Dem **Bereiche Lufttransport (LT)** wollen wir uns in der Folge aus aktuellem Anlass etwas genauer widmen.

Der Lufttransport der Luftwaffe unterscheidet zwischen militärischem Helikoptertransport (inkl. PC-6, z. B. Transport von Truppen und Material, Waldbrandbekämpfung usw.) und dem Lufttransportdienst des Bundes. Die vom Bundesrat an seiner Sitzung vom 19. Dezember 2003 angeregte Änderung im Bereich LT, nämlich die Zusammenführung aller staatlichen Lufttransportdienste des Bundes unter einer gemeinsamen Verantwortung, drängte sich seit geraumer Zeit auf: Die gesamte Bundesverwaltung ist, nicht nur in Zeiten erhöhten Spardrucks, angehalten, dem Primat der ökonomischen Effizienz vermehrt Nachachtung zu verschaffen. In diesem konkreten Fall heisst dies: Bündelung des *Know-hows,* Elimination von Parallelbetrieben, Vermeidung von Tätigkeiten mit unterkritischen Produktionsgrössen. Seit 1988 gab es aber neben dem im Bundesamt für Zivilluftfahrt angesiedelten STAC (Service de Transport Aérien de la Confédération) auch die durch die Luftwaffe betriebenen Learjets. Diese Flugzeuge waren für den Einsatz zu Gunsten des damaligen EMD vorgesehen und flogen auch im Rahmen der Schweizer Leistungen für die UNO und OSZE. In Erinnerung dürften in diesem Zusammenhang die zahlreichen Aufträge für den Chefunterhändler der USA, Richard Holbrooke, sein, welcher einen massgeblichen Beitrag zur Austarierung des Abkommens von Dayton leistete.

Ebenfalls Mitte der Neunzigerjahre kam im Lichte des Schweizer OSZE-Präsidialjahres zunehmend das Bedürfnis auf, mit Staatsluftfahrzeugen in periphere Gebiete zu fliegen, in welchen die Guten Dienste der Schweiz gefragt waren, so zum Beispiel in die zentralasiatischen Republiken (Turkmenistan, Usbekistan, Tadschikistan, Kirgisistan). Weder die Luftwaffe noch das BAZL verfügten aber über Flugzeuge mit der entsprechenden Reichweite. Aus diesem Bedarf resultierte der Kauf eines Occasion-Falcon 50, der nun bereits seit acht Jahren für die Eidgenossenschaft im Einsatz steht. Mit der Beschaffung dieses auch für den Transport von VIPs geeigneten Mittelstreckenflugzeuges verwischten die anfänglich klar gezogenen Grenzen der Zuständigkeit zwischen BAZL und Luftwaffe zusehends. Ökonomische Argumente (die Auslastung der Flugzeuge) standen zunehmend im Vordergrund. Ökonomische Effizienz steht aber in einem natürlichen Konflikt zur militärischen oder operationellen Effektivität, also der möglichst wirksamen Zielerreichung. Beim ehemaligen STAC bestand die Hauptaufgabe ja im Wesentlichen in der Sicherstellung der Transportbedürfnisse von Magistratspersonen und anderen ausgewählten VIPs. Nebst dem selbstverständlichen, vorrangigen Primat der Flugsicherheit stehen in diesem Bereich eine hohe Flexibilität, höchste Serviceleistung und eine maximale Bereitschaft mit minimaler Reaktionszeit im Vordergrund. All diese Aspekte wirken *a priori* kostentreibend. Durch eine Zusammenlegung des Flugbetriebes können nun Querschnittsfunktionen wie die Flottenplanung, das Dispatching (die eigentliche Einsatzplanung), das Catering usw., pro Einheit günstiger angeboten werden. Dies ist das Hauptargument, welches für die Zusammenführung aller Lufttransportdienste spricht. Wie in anderen Ländern üblich, werden die Flugzeuge künftig in der Verantwortung der Luftwaffe betrieben. Dies ist nicht zuletzt darum sinnvoll, da gerade Krisengebiete oft nicht mit zivil immatrikulierten Flugzeugen angeflogen werden können. Zum einen sind für gewisse Anflugverfahren militärische Regeln zu beachten, zum anderen verweigern Versicherungsgesellschaften die Deckung bei Flügen in von ihnen bezeichnete Spannungsgebiete - meist Regionen, die von hohem politischen Interesse sind (vgl. dazu z. B. den im Juni dieses Jahres erfolgten Besuch unserer Aussenministerin in Darfur). Nicht zuletzt wird auch von den Besatzungen militärische Fachkenntnis erwartet, zum Beispiel wenn es darum geht, Risiken vor Ort kurzfristig zu beurteilen oder mit lokalen Militärbehörden zu verhandeln.



Alle fliegerischen Mittel der Luftwaffe mit Komponenten des täglichen Einsatzes.

Ergänzt die militärische Helikopterflotte optimal: SA 365 Dauphin 2N.

Ab 1. Januar 2005 neu im Einsatz: Citation Excel. Fotos: Luftwaffe

Ein durchaus erwünschter Nebeneffekt des Fusionsprozesses ist zudem, dass die Luftwaffe ihre Kostenrechnungen anpassen und verfeinern kann und somit selber viel über ihre eigenen Kostenstrukturen dazulernt. Im eben erwähnten täglichen Bemühen, unseren Kunden den Wert unserer Leistungen offensichtlich zu machen, ist dies ein entscheidender Schritt in Richtung Effizienzsteigerung.

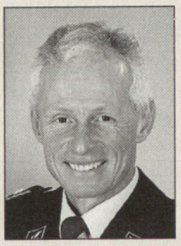
Der eigentliche Fusionsprozess kann in drei Phasen gegliedert werden: Bis zum 1. Januar 2005 wird die Personalmigration vollzogen (wobei sich ein BAZL-Pilot zum Übertritt zur Luftwaffe entschieden hat), es finden Umschulungskurse statt, und Verordnungen werden angepasst oder neu erstellt. Anschliessend wird der Betrieb mit den neu zur Luftwaffe stossenden Luftfahrzeugen (Citation Excel und Dauphin, siehe Abbildungen) aufgenommen. Mittelfristig soll dann, ganz im Sinne der oben erwähnten betriebswirtschaftlichen Effizienz, die Flugzeugflotte harmonisiert werden. Dabei stehen eine Reduktion der Anzahl Flugzeugtypen, aber auch eine sich ergänzende Flottenfamilie im Vordergrund.

Der neue Lufttransportdienst des Bundes (LTDB) wird nach militärischem Prinzip **eine Aufgabe, eine Verantwortung, ein Chef** seinen operationellen Status am 1. Januar 2005 erreichen. Major Urs Nagel, ehemaliger UeG-, Patrouille Suisse- und Swissair-Pilot, wurde diese anspruchsvolle Aufgabe anvertraut. Seit Wochen ist er mit einem Team von ausgewiesenen Spezialisten sowohl der Luftwaffe als auch des BAZL an der intensiven Planung. Der primäre Einsatzstandort des LTDB wird, aus im wörtlichen Sinne nahe liegenden Gründen, in Bern-Belp sein.

Zusammengefasst kann festgestellt werden, dass die Übernahme des gesamten Lufttransportdienstes des Bundes durch die Luftwaffe aus folgenden Gründen sinnvoll ist:

- Erstens entspricht dies internationalen Gepflogenheiten. Staatschefs und Minister sollen mit Staatsluftfahrzeugen auch Gebiete anfliegen können, die durch zivile Carrier nicht (mehr) bedient werden.
- Zweitens passt der VIP-Transport perfekt in das Produkteportefeuille der Luftwaffe, es werden täglich, in allen Sparten Echteinsätze produziert, und damit wird ein Mehrwert geschaffen.
- Drittens – und mit Blick auf die Bundesfinanzen, vor allem – werden betriebswirtschaftliche Synergien genutzt, welche es erlauben, bei gleich hoher Serviceleistung dem Bundesrat und einem exklusiven Teil von VIPs Flüge zu einem optimalen Kosten-Nutzen-Verhältnis anzubieten.

Die Luftwaffe ist sich der hohen Anforderungen bewusst, die in diesem Geschäftsbereich gestellt werden, und sie ist bereit, sich dieser Herausforderung und Verantwortung zu stellen. ■



Markus Gygax, Divisionär, Berufsmilitärpilot, Chef Einsatzstab Luftwaffe und Stellvertretender Kommandant Luftwaffe, 8484 Weisslingen

Der Marktplatz
EGun
für Jäger, Schützen und Angler
www.egun.ch
NEU!
Waffen-
Online-
Auktionen

THOMAS BARGETZI
real · management · power
Schätzen Sie ein professionelles Management-Kommando?
Fordern Sie die Kompetenz von professionellem, erprobten Turnaround- und Crises-Management. Entscheiden Sie sich für die Einsatz-Flexibilität in operativen Prozessen auf Management-Ebene: **www.bargetzi.com**