

Braucht es einen Ersatz für die F-5, Tiger?

Autor(en): **Läubli, Rudolf**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **174 (2008)**

Heft 12

PDF erstellt am: **26.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-71507>

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

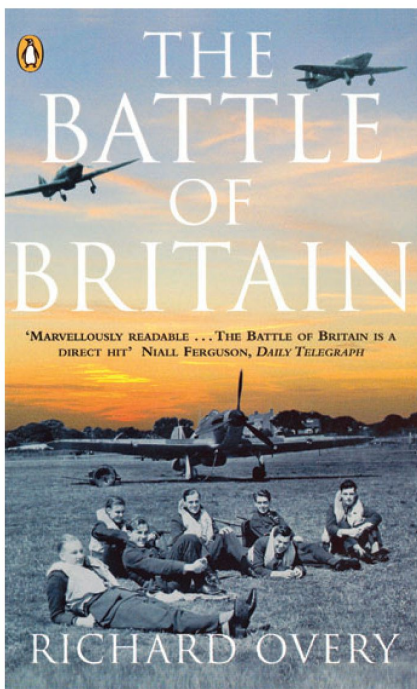
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Braucht es einen Ersatz für die F-5, Tiger?

Seit 30 Jahren sind die F-5, Tiger, in der Schweizer Luftwaffe im Einsatz. In absehbarer Zeit müssen sie liquidiert werden. Die Frage stellt sich: Müssen die Tiger – mindestens teilweise – ersetzt werden, oder kann man auf eine Beschaffung eines neuen Kampflugzeuges verzichten?

Rudolf Läubli, Stv. Chefredaktor ASMZ

Braucht es eine Luftwaffe? Für den Armee-Abschaffer stellt sich diese Frage nicht. Wer auf eine Armee verzichten will, wird bestimmt keiner Kampfflugzeug-Beschaffung zustimmen. Wer der Auffassung ist, die Schweiz brauche eine Armee (bei der Armee-Abschaffungs-Initiative waren dies 2/3 aller Stimmenden) muss sich überlegen, ob eine Armee ohne Luftwaffe in der heutigen Zeit glaubwürdig ist.



Seit vielen Jahrzehnten wurde keine relevante kriegerische Auseinandersetzung ohne Beteiligung der Luftwaffe geführt. Im Gegenteil: Die Geschichte zeigt einige Beispiele, bei welchen Entscheidungen ausschliesslich durch die Luftwaffe erzwungen wurden (Battle of Britain, 1940; Kosovo, 1999). Daraus fol-

gert logischerweise: Zu einer modernen, glaubwürdigen Armee gehört zwingend eine Luftwaffe.

Glaubwürdigkeit

Eine Armee ist dann glaubwürdig, wenn Qualität und Quantität von Ausrüstung und Ausbildung der Bedrohung angemessen ist. Diese Glaubwürdigkeit ist natürlich auch für die Luftwaffe ausschlaggebend. Eine veraltete, ungenügend ausgebildete Luftwaffe kann weder für das Heer noch für die Bevölkerung die erwünschte Leistung erbringen. Zur Glaubwürdigkeit einer Armee gehört auch die Fähigkeit, das Heer mittels operativem Feuer Luft-Boden und durch Luftaufklärung zu unterstützen. Diese beiden Fähigkeiten haben wir in der Schweiz mit der Liquidation der Hunter (1994) und der Mirage III RS (2003) verloren. Der Wiederaufbau dieser Fähigkeiten ist mit einer Beschaffung von neuen Kampfflugzeugen möglich.

Es ist offensichtlich, dass ein dauernder Effort für eine kontinuierliche Erneuerung des Materials notwendig ist. Parallel dazu ist eine angemessene Ausbildung sicherzustellen. Bei der Frage nach der Quantität von Material und Personal gibt es nur eine sichere Aussage: Im Ernstfall hat man von beidem immer zuwenig.

Qualität

Dem Thema entsprechend werden die folgenden Überlegungen auf die Kampfflugzeuge der Luftwaffe fokussiert. Die Qualität der heutigen F/A-18 ist unbestritten; diese Flugzeuge werden noch für viele Jahre (möglicherweise sogar Jahrzehnte) ihre Glaubwürdigkeit behalten.

Anders verhält es sich beim F-5, Tiger. Die Tiger-Flotte ist 30 Jahre alt und war seit Anbeginn am unteren Limit der qualitativen Anforderungen im modernen Luftkrieg. Heute ist der Tiger als Zielstellungs-Flugzeug und (beschränkt) für den Luftpolizeidienst geeignet.

Um sowohl im modernen Luftkrieg als auch im Luftpolizeidienst bei Tag und Nacht und in den Wolken eingesetzt werden zu können, braucht es einen Ersatz für den F-5, Tiger. Um die verloren gegangene Fähigkeit der Luftaufklärung und des operativen Feuers Luft-Boden wiederzuerlangen, genügen die vorhandenen F/A-18 nicht.

Diese qualitativen Begründungen für eine Beschaffung von neuen Kampfflugzeugen sind materiell nicht zu widerlegen. Weniger offensichtlich ist die Antwort auf die Frage der Quantität.

Quantität

Mit dem Hinweis, dass es im Ernstfall immer zuwenig Personal und Material habe, kann man die Beschaffung von neuen Kampfflugzeugen nicht begründen. Offensichtlich kann die Frage der minimal notwendigen Anzahl Kampfflugzeuge nicht wissenschaftlich exakt abgeleitet werden. Beeinflussende Faktoren sind unter anderem:

- Die subjektiv wahrgenommene Bedrohung (in Israel gross; in der Schweiz klein)
- Zwang zur autonomen Handlungsfähigkeit (nicht Mitglied in einer Koalition)
- Fähigkeit, einen länger dauernden Konflikt durchzustehen (Durchhaltefähigkeit / Sustainability)

Länder welche die oben erwähnten Faktoren überdurchschnittlich gewichten, weisen quantitativ sehr grosse Flugzeugbestände aus. Im Jahr 2008 verfügt

Israel über 530 und Taiwan über 450 Kampfflugzeuge¹.

Aber auch Länder, welche die oben erwähnten Faktoren unterdurchschnittlich gewichten, unterhalten (2007) beachtliche Kampfflugzeugflotten: Schweden 137, Holland 108, Belgien 71, Finnland 63, Norwegen 57.

Die Schweiz verfügte im Kalten Krieg über 18 Kampfflugzeugstaffeln. Beschafft wurden zwischen 1964 und 1982 58 Mirage, 160 Hunter, 110 F-5, Tiger. Die damalige Quantität kann als angemessen beurteilt werden. Bezüglich Qualität mussten schon bald Abstriche in Kauf genommen werden. So wurde beispielsweise die Überlebensfähigkeit des Hunter im gegnerischen Flabklima zunehmend fraglicher.

Heute umfasst die Schweizer Luftwaffe 87 Kampfflugzeuge (33 F/A-18 und 54 F-5, Tiger). Diese Quantität wird aus folgenden Gründen als knapp genügend beurteilt:

- Aus Gründen der Neutralität kann die Schweiz nicht a priori mit der Unterstützung von Koalitionspartnern rechnen. Auch die Wahrung der Lufthoheit (Luftpolizeidienst) muss autonom durchgeführt werden können.








- Die Durchhaltbarkeit (Sustainability) ist bei einem länger dauernden Konflikt problematisch. Schon nach wenigen Tagen muss mit abnehmender Leistung gerechnet werden. Wird nun nach der Liquidation der F-5, Tiger, auf eine Beschaffung von neuen Kampfflugzeugen verzichtet, ist weder der Luftpolizeidienst und schon gar nicht eine autonome Luftverteidigung über eine vertretbare Zeit möglich. Die Beispiele Israel und Taiwan zeigen, welche Grössenordnung eine Kampfflugzeugflotte aufweisen soll, wenn eine autonome Handlungsfähigkeit

der Luftwaffe erreicht werden soll.

Die geostrategische Lage der Schweiz und die auf absehbare Zeit zu erwartende Bedrohung zwingen nicht zu einer solch grossen Zahl von Kampfflugzeugen. Berechnungen der Luftwaffe² kommen auf eine optimale Zahl von ca. 70 Kampfflugzeugen. Dass dies keine utopische Grösse ist, zeigen die Beispiele Schweden, Holland und Belgien (siehe Kasten). Das würde bedeuten, dass als

Kampfflugzeugflotten von ausgewählten europäischen Staaten.

Land	Anzahl K Flz	Bemerkungen
Schweden 	137 Gripen	Vorgesehen 100 KFlz, für 70 Gripen werden Abnehmer gesucht
Norwegen 	57 F-16 A/B MLU	
Finnland 	63 F-18 C/D	
Belgien 	71 F-16 A/B MLU	Bis 2015 Reduktion auf 60 KFlz vorgesehen
Holland 	108 F-16 A/B MLU	Beteiligung JSF (85 !)
Dänemark 	48 F-16 A/B MLU	
Schweiz 	33 F/A-18 54 F-5	Mit TTE Reduktion auf ca. 66 KFlz vorgesehen

Ersatz für die F-5, Tiger, etwa 40 neue Kampfflugzeuge beschafft werden müssten.

Die im Rüstungsprogramm 2010 vorgesehene Beschaffungssumme genügt nicht für eine Beschaffung von 40 neuen Kampfflugzeugen. Je nach gewähltem Flugzeugtyp dürfte es nur etwa zur Hälfte dieser – an sich notwendigen – Zahl reichen.

Der kritische Weg

Gelegentlich wird argumentiert, dass bei einer Verschlechterung der Lage genügend Zeit bestehen würde, um die Zahl der Kampfflugzeuge zu erhöhen. Diese Hypothese ist aus zweierlei Gründen fraglich:

- In Krisenzeiten ist es mehr als unsicher, ob auf dem Markt rasch (und in genügender Anzahl) moderne Kampfflugzeuge erhältlich sein werden.
- Die Ausbildung von Kampfpiloten bis zur vollen operationellen Einsatzfähigkeit dauert mindestens 8 Jahre. Diese lange Dauer ist der eigentlich kritische Weg.

Weil es sehr lange dauert, bis neue Kampfflugzeuge beschafft werden können und noch etwas länger, bis neue Kampfpiloten einsatzbereit sind, ist es unverantwortlich, die Flottengrösse unter eine minimale Grösse absinken zu lassen.

Fazit

Die Luftwaffe eines neutralen Kleinstaates ist ein unabdingbarer Bestandteil einer glaubwürdigen Armee. Weil die Leistung autonom, ohne Koalitionspartner, erbracht werden muss, ist eine gewisse minimale Flottengrösse notwendig.

Dies gilt auch für den Luftpolizeieinsatz im tiefen Frieden. Die aktuelle Bedrohungslage erlaubt die Konzentration auf diese Einsatzform. Um eine vertretbare Durchhaltefähigkeit sicherzustellen, sind die vorhandenen 33 F/A-18 nicht ausreichend. Damit die verloren gegangene Fähigkeit der Luftaufklärung und des operativen Feuers Luft-Boden wieder hergestellt werden kann, ist eine Ergänzung zur vorhandenen F/A-18 Flotte notwendig.

Es braucht also zwingend einen Ersatz für die F-5, Tiger. Optimal wäre die Be-

schaffung von 40 neuen Kampfflugzeugen. Politische (auch finanzpolitische) Gründe bestimmen schlussendlich den Umfang der Beschaffung. Sicherheitspolitisch nicht vertretbar ist ein völliger Verzicht.

Sicherheit für Land und Leute bedingen einen verantwortungsbewussten Umgang mit den sicherheitspolitischen Instrumenten. Utopische, idealistische Argumente sind zur Abwehr von real existierenden Bedrohungen untauglich. Eine glaubwürdige Luftwaffe in genügender Quantität ist ein wichtiger Beitrag für die Sicherheit in unserem Land. ■

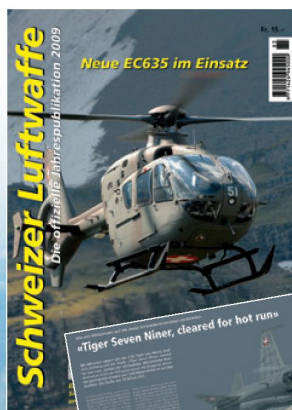
- 1 IISS-Publikation: The Military Balance 2008, www.iiss.org
- 2 Air Power Revue Nr.1, Oktober 2003, Seite 29/30 (Beilage zur ASMZ 10/2003)



Brigadier aD
Rudolf Läubli
Stv. Chefredaktor ASMZ
3098 Köniz

Jetzt bestellen!

Die offizielle Jahrespublikation der Schweizer Luftwaffe



Folgende Themen prägen den Inhalt, das Heft umfasst 84 Seiten:

- Titelstory über den neuen Eurocopter EC 635
- 50 Jahre Hunter in der Schweiz
- Die erste Pilotenschule mit Pilatus PC-21
- Rückblick auf den Luftwaffeneinsatz während der EURO'08
- Reportage über den Patrouille Suisse Fanclub
- Die taktische Ausbildung der Helikopterpiloten
- Tiger-Pilot, der an der Axalp-Demonstration scharf schießt
- Die Kandidaten für den Tiger-Teilersatz und deren Evaluation
- SPHAIR – der Einstieg in die Berufswelt der Luftfahrt
- ... und vieles mehr

Im Preis von CHF 15.– pro Heft sind die Versandkosten in der Schweiz sowie die Verpackung eingeschlossen. Eine Bestellung wird ausgeführt, wenn der Betrag von CHF 15.– auf das Postkonto 87-334084-2 (Aviation Media AG, 8428 Teufen ZH) überwiesen worden ist. Sichern Sie sich heute schon Ihr persönliches Exemplar, am besten über www.skynews.ch: Talon ausfüllen, CHF 15.– einzahlen und schon senden wir Ihnen das druckfrische Exemplar. Selbstverständlich können Sie uns auch anrufen.

Aviation Media AG | Oberteufenerstr. 58 | CH-8428 Teufen-ZH | Telefon 044 881 72 61 | Fax 044 881 72 63 | E-Mail: info@skynews.ch