Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 184 (2018)

Heft: 8

Artikel: Air2030 : wie die Hürden meistern?

Autor: Müller, Peter

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-813211

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: 10.12.2025

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

Air2030: Wie die Hürden meistern?

Die Erneuerung der Mittel zum Schutz des Luftraums ist das grösste und wichtigste Rüstungsgeschäft der kommenden Jahre. Am diesjährigen Symposium der AVIA herrschte weitgehend Einigkeit über die künftigen Bedrohungen und die Anforderungen an eine integrierte Luftverteidigung. Der Weg zum Erfolg über einen erstmals anzuwendenden Planungsbeschluss dürfte sich als steinig und möglicherweise kontraproduktiv erweisen.

Peter Müller, Redaktor ASMZ

Rund 250 Mitglieder folgten am 9. Juni 2018 dem Ruf der AVIA (Gesellschaft der Offiziere der Luftwaffe) nach Dübendorf, um sich aus erster Hand über das Thema «Erneuerung der Schweizer Luftwaffe» orientieren zu lassen. Oberst Patrick Richter, Zentralpräsident der AVIA, führte eloquent durch ein vielschichtiges und attraktives Symposium. Im Zentrum der Präsentationen und Diskussionen stand das Programm Air2030. Spätestens anlässlich der abschliessenden Podiumsdiskussion unter der Leitung von Michael Weinmann, Journalist SRF, wurde den Teilnehmenden klar: Es braucht noch viel Überzeugungsarbeit, einen kommunikativen Quantensprung und vor allem auch ein geschlossenes Auftreten.

Anfang eines Marathons

Botschafter Christian Catrina, Delegierter des Bundesrates für die Erneuerung der Mittel zum Schutz des Luftraums, setzte in seinem Einleitungsreferat sieben Kernargumente des Programms Air2030 ins Zentrum (siehe Kasten rechts). Er verglich den aktuellen Stand des Programms mit einem Marathon: Wir befänden uns jetzt ungefähr 1,5 Kilometer nach dem Start, welchen er als geglückt erachte. Eines seiner Hauptanliegen sei, stets einfach und verständlich zu bleiben.

Den Planungsbeschluss bezeichnete er als richtig und verteidigte ihn hauptsächlich mit folgenden Argumenten: Es handle sich um ein Geschäft von grosser Tragweite, welches sich über voraussichtlich zwölf Jahre erstrecke. Da brauche es Planungssicherheit. Angesichts von früheren zwei Volksabstimmungen zu Flugzeugbeschaffungen fühle sich der Bundesrat zwar nicht rechtlich, jedoch aus «politisch relevanten Erwartungshaltungen» verpflichtet, mit dem Planungsbeschluss eine Vernehmlassung und eine Volksabstimmung zu ermöglichen. Dabei gehe es ganz klar um ein Gesamtpaket und nicht um Einzelvorhaben. Nun brauche es «Einigkeit und Engagement»; seine Wünsche seien: Keine verfrühte Typen- und Mengendiskussion; das Gesamtpaket würdigen und nicht das eine gegen das andere Vorhaben ausspielen.

Wer ist kompetent?

Aus politischen Kreisen war am AVIA Symposium zu hören, der «Typenentscheid dürfe nicht auf der Strasse diskutiert werden»; das Stimmvolk sei nicht kompetent, darüber zu befinden. Dem ist grundsätzlich beizupflichten.

Die Frage sei jedoch erlaubt: Ist dann das Parlament kompetent, über Typenentscheid, Stückzahl, Systemkosten und dergleichen zu befinden? Vor allem jetzt, da sogar zwei sich ergänzende Systeme optimal gegeneinander abgewogen werden müssen?

Die Lösung wäre naheliegend: Diese Entscheide den Experten überlassen. Mit dem Planungsbeschluss würde die Beschaffungsstrategie «Luftverteidigung» durch Parlament (und eventuell Stimmvolk) genehmigt. Die anschliessende Spezifikation wäre dem VBS zu überlassen.

Diese Spezifikationsbefugnis ist aus Rüstungs- und Immobilienprogrammen bereits bekannt und bewährt. Der erstmals anzuwendende Planungsbeschluss ist inhaltlich noch nicht vorbelastet und damit formbar. Es bräuchte Mut, Pioniergeist und Rückgrat von mehreren Akteuren im Beschaffungsprozess. Aber die Planungssicherheit dürfte markant steigen und die Lobbyintrigen würden weitgehend unterbunden.

Air2030: Kernargumente

- Die Armee braucht Kampfflugzuge und bodengestützte Luftverteidigung;
- Was wir haben, ist veraltet oder wird es demnächst sein – bei BODLUV klafft gar eine Lücke;
- Wir brauchen auch in Zukunft Kampfflugzeuge und bodengestützte Luftverteidigung;
- Die konzeptionellen Grundlagen liegen vor; es braucht nicht mehr Papiere;
- Es gibt immer noch keine tauglichen Alternativen zu Kampfflugzeugen;
- Air2030 ist bezahlbar – auch die dringenden Bedürfnisse anderer Teile der Armee;
- Der Planungsbeschluss ist der richtige Weg; er erhöht die Planungssicherheit.

Botschafter Christian Catrina
Delegierter VBS Air2030

Technologie und Taktik

Unter dem Titel «Zukünftige Bedrohungen aus der Luft – die Antwort im Ausland» brachte Colonel Anders Persson, Head of Air Force Department, die Sicht der Schwedischen Luftwaffe ins Symposium ein. Er erkannte viele Gemeinsamkeiten mit der Schweiz; ein Hauptunterschied läge im Baltischen Meer und in der Nähe von Kaliningrad (russische Exklave). Schweden sei damit möglichen grossen Operationen viel stärker ausgesetzt, zumal Russland dieses Ziel und diese Fähigkeiten nie aufgegeben habe. Er bekannte sich ausdrücklich zu Kooperation und Interoperabilität. Wie die Schweiz, so kämpfe auch Schweden mit sinkenden Militärbudgets. Momentan belaufe sich dieses noch auf 1% des Bruttosozialprodukts. Nach 2020 solle es bis 2025 auf 2% angehoben werden; dies stelle eine gewaltige Herausforderung dar.

Schweden werde mengenmässig bei der Luftwaffe nie an der Spitze stehen können. Die Strategie der Schwedischen Luftwaffe laufe deshalb in zwei Richtungen: Einerseits verlege man den Fokus «Airpower» von der Luftüberlegenheit zur Informationsüberlegenheit. Andererseits wolle man

betreffend Technologie und Taktik besser als die andern sein. Dazu gehöre auch bestausgebildetes Personal («people first»). Die Schwarm-Technologie müsse man im Auge behalten. Schliesslich bedürfe es eines ausgewogenen Mixes zwischen Anzahl Flugzeugen, Luftwaffenbasen sowie den «Command- and Control-Fähigkeiten».

Gesamtpaket muss stimmen

Oberst i Gst Peter Merz, Projektleiter NKF (neues Kampfflugzeug) aus der Luftwaffe (LW), erläuterte auf anschauliche Weise, welche Lehren man aus der abgelehnten Gripen-Beschaffung gezogen habe und worin die Hauptunterschiede zum seinerzeitigen Projekt TTE bestünden: Primär gehe es diesmal um den Totalersatz der Jet-Flotte, nicht um den Teil-Ersatz eines einzelnen Flugzeugtyps. Zu jedem für die Evaluation eingeladenen Flugzeughersteller gebe es eine Referenz-Luftwaffe, welche den betreffenden Flugzeugtyp bereits einsetze. Dadurch liessen sich wichtige Erfahrungen sammeln und man benötige weniger Flugerprobungen. Anstelle eines Einzelprojekts schlage man ein ganzes Programm Air2030 vor. Den Simulatorfragen komme diesmal ein viel höherer Stellenwert zu, da zwei der fünf Flugzeugtypen nur als Einsitzer erhältlich seien. Dies limitiere auch das «Selber-Fliegen» durch Schweizer Testpiloten in der Evaluationsphase. Und schliesslich sei (unter anderem aus Lärmgründen) als Erprobungs-Basis neu der Flugplatz Payerne gewählt worden.

Der Referent legte Wert darauf, dass das Gesamtpaket stimmen müsse: Die Fähigkeiten der einzelnen Flugzeugtypen (z.B. operationelle Wirksamkeit), Produktesupport/Logistik (z.B. Wartungsfreundlichkeit), Kooperation (z.B. militärische Ausbildungszusammenarbeit) sowie direkte Industriebeteiligung (Umfang und Qualität). Dies seien gleichzeitig die vier Haupt-Evaluationskriterien. Man sei sich schliesslich bewusst, dass die Kommunikation zu intensivieren und breitere Kreise einzubeziehen seien.

Oberst Patrick Richter und Colonel Anders Persson (re). Bild: ASMZ

Weitere Beschaffungsparameter

Aus den Voten der weiteren Referenten wie auch aus der abschliessenden Podiumsdiskussion schälten sich folgende Übereinstimmungen heraus: Machtpolitik ist zurück! Nachrichtenbeschaffung bildet das Fundament von Luftoperationen. Mit dem vermehrten Einsatz von abstandsfähigen Effektoren (z.B. Marschflugkörper) steigt auch der Bedarf an abstandsfähigen Sensoren (Wirkungsverbund). Eine integrierte Luftverteidigung ist unumgänglich. Beim Nachrichtenaustausch herrscht international allerdings Zurückhaltung und im Konfliktfall stellt sich die Frage der Neutralität der Schweiz. Der Evaluationsprozess wie auch die Kommunikation müssen nachvollziehbar, erklärbar und transparent sein.

«All modern aircraft have four dimensions: span, length, height – and politics.»

Sir Sydney Camm (1893–1966), Britischer Luftfahrtingenieur

Stolpersteine Planungsbeschluss

Man hörte es am Symposium immer wieder: Der angedachte Planungsbeschluss solle insbesondere Planungssicherheit bringen. Dem ist jedoch entgegenzuhalten: Es steht latent ein allgemeines Rüstungsreferendum im Raum; das will bei den künftigen Grossbeschaffungen des Heeres niemand. Ein allfälliges Rüstungsreferendum müsste logischerweise zu einem generellen Finanzreferendum führen; dagegen sträubt sich das Parlament schon heute heftig. Die Öffentlichkeit will über Typenwahlen und Stückzahlen diskutieren; ihr wird jedoch «nur» ein Grundsatzbeschluss zur Luftverteidigung abverlangt. Das Programm Air2030 liefert aus militärischen und Geschäftsgeheimnisgründen keine Detailangaben zu den einzelnen Typenwahlen; viele erwarten unter «Transparenz» jedoch Einzelheiten. BODLUV droht – wie am AVIA Symposium ansatzweise erlebt – im diskutierten Programm Air2030 unterzugehen; happige Fake News würden sich dann nur noch um das Kampfflugzeug drehen. Und über allem schweben latent zwei Volksabstimmungen; das brächte den straffen Zeitplan arg durcheinander und ein stark erhöhtes Risiko. Fazit: Da pralen verschiedenartigste widersprüchliche Interessen aufeinander. Es wird höchst anspruchsvoll sein, diese Stolpersteine glaubhaft aus dem Weg zu räumen. Die nötige Planungssicherheit darf nicht in Ungewissheit kippen. ■

BODLUV = BODLUV?

Am 22. März 2016 stoppte Bundesrat Guy Parmelin das damalige Projekt BODLUV, mit welchem die FLAB mittlerer und kurzer Reichweite ersetzt werden sollte. Hauptgründe waren: Technologische Probleme und Kostenexplosion. Es ging ein politischer und militärischer Aufschrei durch die Schweiz.

Mit dem Projekt Air2030 steht wieder BODLUV zur Beschaffung an. Trotz gleichem Titel geht es nun um die FLAB grosser Reichweite. Begründet wird dieser strategische Wechsel mit dem optimalen Mix zum neuen Kampfflugzeug, einer höheren Abschreckungswirkung und dem noch ausstehenden Technologiesprung bei den andern FLAB-Systemen.

Dieser stille Strategiewechsel soll nicht gewertet werden. Viele Aussenstehende dürften ihn bisher kaum bemerkt haben. Aber es bleiben Fragen zur Güte und zur Weitsicht des ursprünglichen Beschaffungsvorhabens zurück. Bundesrat Guy Parmelin reagierte seinerzeit wohl richtig.