

Zeitschrift: Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 90 (2015)
Heft: 3

Artikel: Schellenberg : um 2020 bestimmen wir den neuen Flugzeugtyp
Autor: Schellenberg, Aldo C.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-716328>

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: 11.01.2026

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

Schellenberg: Um 2020 bestimmen wir den neuen Flugzeugtyp

Das Gripen-Nein vom 18. Mai 2015 warf die Luftwaffe zurück. Doch das Verdikt des Volkes warf die Luftwaffe nicht aus der Bahn. Sie plant und ringt um ihre Zukunft. KKdt Aldo C. Schellenberg, der Kommandant, steht Red und Antwort.

■ Herr Korpskommandant, ein letztes Interview gaben Sie auf dem Rückflug vom Nachttraining «NIGHTWAY» in Norwegen. Wie war Ihr Eindruck?

Aldo C. Schellenberg: Seit der Einführung des F/A-18 dürfen wir in Norwegen jährlich Nachtflugtrainings mit Überschall und in geringen Höhen absolvieren. Für unsere Jet-Piloten sind solche Übungen Voraussetzung für das Erreichen der Einsatzbereitschaft. Ohne Nachtflugzertifizierung sind Einsätze wie beim WEF oder eine Interventionsmöglichkeit im Luftpoliciedienst rund um die Uhr nicht möglich.

■ Wie kooperieren Sie mit Norwegen?

Schellenberg: Die Kampagne in Norwegen ist professionell geplant und geführt, und die Zusammenarbeit mit den Gastgebern vor Ort ist hervorragend. Dank den nordisch kurzen Wintertagen und langen Nächten kann täglich in mehreren Wellen bei Dunkelheit trainiert werden. Das ist hocheffizient. Wegen des aussergewöhnlich guten Wetters konnten in dieser Kampagne praktisch sämtliche geplanten Missionen geflogen werden.

■ Gab es Höhepunkte?

Schellenberg: Einer der Höhepunkte für mich war die gemeinsame Notfallübung mit der Krisenorganisation vor Ort. Es hat sich gezeigt, dass unsere Prozesse und Verfahren, insbesondere aber die Professionalität unseres Personals, den Vergleich mit anderen Nationen nicht zu scheuen brauchen. Unseren Mitarbeitern, welche bei den vorherrschenden Wetterverhältnissen einen äusserst anspruchsvollen und nicht immer angenehmen Job machen, gilt meine höchste Anerkennung und mein Dank.

■ Werden Kampfeinsätze heute vorzugsweise in der Nacht geflogen?

Schellenberg: Moderne Technik lässt die Unterschiede von Tag und Nacht nahezu verschwinden und verringert die Wetterabhängigkeit. Deshalb können Kampfeinsätze zu allen Tageszeiten geflogen werden. Da

moderne Überwachungssensoren auch bei Nacht Ziele erkennen können, gibt der Angriff bei Dunkelheit keine Garantie mehr, dass Überraschung erreicht wird. Weil Gefechte heute rascher ablaufen, ist es jedoch zwingend, auch die Nachtstunden zu nutzen. Dies gilt sowohl für den Angreifer als auch für den Verteidiger.

■ Hat sich «NIGHTWAY» gelohnt?

Schellenberg: Ja, sehr! «NIGHTWAY» in Norwegen ist zu einem unverzichtbaren Teil des Nachtflugtrainings der Schweizer Luftwaffe geworden. Wir führen während Nightway nicht nur die umfangreiche



Aldo C. Schellenberg, Kdt LW.

Nachtflug-Grundausbildung der F/A-18-Jungpiloten durch, auch das taktische Nachtflugtraining für die fortgeschrittenen Hornet-Piloten können wir von Ørland aus in idealer Weise üben.

■ Trainieren Sie gegen Norweger?

Schellenberg: Ja, zum Programm gehören auch Trainingseinsätze gegen F-16AM/BM der norwegischen Luftwaffe, die in Fachkreisen als sehr kompetent gilt und Einsatzerfahrung aus verschiedenen aktuellen Krisen und Konflikten besitzt. Die Kooperation mit Norwegen ist für uns auch im Bereich des Nachtflugtrainings von essentieller Bedeutung, um das Benchmarking sicherstellen zu können.

■ Wo stehen wir im Nachtflug?

Schellenberg: Aus verschiedenen Gründen, vor allem Lärms, kann die Luftwaffe das Nachtflugtraining mit Kampfflugzeugen in der Schweiz leider nur sehr beschränkt durchführen. Dies hat zur Konsequenz, dass der Umfang des Nachtflugtrainings der Schweizer Luftwaffe nach wie vor weit unter dem international üblichen 30-Prozent-Anteil vom Gesamtflugtraining liegt.

■ Zur AIR14 in Payerne. Hatten Sie mit über 400 000 Zuschauern gerechnet?

Schellenberg: Nein. Natürlich wussten wir, dass Flugschauen in einer einzigartigen Art und Weise Menschen zu mobilisieren vermögen. Dass aber gleich 400 000 Besucher zum Geburtstag der Schweizer Luftwaffe nach Payerne kommen würden, übertraf die kühnsten Erwartungen – beweist aber die nach wie vor sehr grosse Verbundenheit der Schweizer Bevölkerung mit ihrer Armee.

■ In Payerne hatten Sie Kontakt mit hochrangigen ausländischen Gästen und Spitzenpiloten. Was bringt das?

Schellenberg: Sehr viel. So habe ich beispielsweise die Gelegenheit genutzt, parallel zur AIR14 eine *European Air Chiefs Conference* mit Luftwaffenkommandanten von 26 europäischen Ländern unter anderem zum Thema «Nachwuchsgewinnung und Ausbildung von Militärpiloten» durchzuführen. Es ist einerseits sehr wertvoll zu sehen, wie andere Luftwaffen ähnliche Probleme lösen, andererseits ermöglichen uns solche Kontakte, unser Wissen über den Stand der Mittel und Einsatzverfahren in der Luftkriegsführung aktuell zu halten.

■ Was bringt der persönliche Kontakt?

Schellenberg: Erfahrungsgemäss ist es so, dass man sich im persönlichen Gespräch ein viel realistischeres Bild machen kann als an irgendwelchen Shows und Messen, bei welchen oft der Marketing-Aspekt im Vordergrund steht. Gerade für ein kleines Land mit begrenzten finanziellen Möglichkeiten

ist es wichtig, das Geld in diejenigen Technologien zu investieren, welche die Zukunft prägen werden. Welche das sind, kann man aber nur mit möglichst genauen Informationen abschätzen.

■ *Dürfen wir irgendwann mit einer ähnlich spektakulären Luftschau rechnen?*

Schellenberg: Die Reaktionen auf die AIR14 waren überwältigend. Auch deshalb strebt die Armeeführung alle zehn Jahre eine eigene Airshow an.

■ *Wie Oberstleutnant Daniel Hösli an der AIR14 mitteilte, soll die Patrouille Suisse erhalten bleiben. Doch stehe noch nicht fest, auf welchem Flugzeug. Haben Sie sich dazu schon eine Meinung gebildet? Oder gar einen Entschluss gefasst?*

Schellenberg: Solange das Parlament keinen Entscheid über die Ausserdienststellung der F-5 gefällt hat, fliegt die Patrouille Suisse ganz normal weiter, sofern der technische Zustand der Flugzeuge dies zulässt. Die Frage nach der Zukunft der Patrouille Suisse wird mit dem Gesamtkonzept Luftverteidigung im Rahmen der Weiterentwicklung der Armee behandelt.

■ *Unter dem Titel NKF, Neues Kampfflugzeug, muss im Hinblick auf das Jahr 2025 eine neue Evaluation durchgeführt werden. Der Start erfolgt ordentlich mit einem Projektionskredit. Wann rechnen Sie damit? Wann mit der Evaluation selbst?*

Schellenberg: Der Bundesrat hat am 27. August 2014 ein «Konzept zur langfristigen Sicherung des Luftraums» verabschiedet. Darin hält er fest, dass 32 F/A-18 zur Erfüllung des geforderten Leistungsprofils der Luftwaffe nicht genügen. Für länger anhaltenden Luftpolizeidienst mit 2 bis 4 Flugzeugen permanent in der Luft wären an sich 5 Staffeln mit insgesamt 55 Kampfflugzeugen nötig. Luftverteidigung ist noch anspruchsvoller. In 3 bis 4 Jahren soll deshalb die Beschaffung eines neuen Kampfflugzeugs eingeleitet werden. Angestrebt wird eine erste Tranche von 22 Kampfflugzeugen als Ersatz für die F-5 Tiger ab Mitte des nächsten Jahrzehnts.

■ *Was heisst das zum Typenentscheid?*

Schellenberg: Dies bedeutet, dass ein Typenentscheid spätestens ca. 2020 getroffen werden müsste. Eine weitere Tranche als Ersatz für die F/A-18C/D soll rund fünf Jahre später folgen. Da mit der Einführung einer permanenten Interventionsbereit-

schaft der Luftwaffe rund um die Uhr die F/A-18 Flotte mehr belastet wird, wird das Flugstunden-Maximum dieses Typs bereits ca. 2025 erreicht werden. Wir prüfen deshalb in Zusammenarbeit mit anderen F/A-18-Betreibern ein Programm zur Nutzungsverlängerung über 2025 hinaus.

■ *In Sachen Aufklärungsdrohne ist der Typenentscheid zugunsten der israelischen Hermes 900 gefallen. Schliessen Sie den Einsatz als Kampfdrohne aus?*

Schellenberg: Ja. Die Schweizer Armee spricht ausschliesslich von Aufklärungsdrohnen. Kampfdrohnen sind absolut kein Thema für uns.

■ *Die Luftwaffe will sechs Hermes 900 anschaffen. Genügt das?*

Schellenberg: Um mit ADS 15 eine permanente Aufklärung über einem Einsatzraum sicherzustellen, werden zwei Drohnen benötigt, die sich ablösen. Zusätzlich notwendig ist eine Reservedrohne, um allfällige technische Probleme zu kompensieren. Diese kann in der Zwischenzeit im gleichen Raum für Trainings- oder Ausbildungsflüge eingesetzt werden.

■ *Kann die Luftwaffe gleichzeitig zwei Einsatzräume überwachen?*

Schellenberg: Somit ist der Gesamtbedarf für die permanente Aufklärung eines Einsatzraumes drei einsatzbereite Drohnen. Wird keine permanente, sondern nur eine zeitlich beschränkte Aufklärung benötigt, können mit diesen Drohnen auch zeitgleich zwei Einsatzräume (zum Beispiel Tessin und Genf) überwacht werden.

■ *Wie viele Drohnen müssen einsatzbereit sein?*

Schellenberg: Um die Verfügbarkeit von drei einsatzbereiten Drohnen sicherzustellen, werden aufgrund von Wartung, Reparatur, Konfigurationswechsel der Sensoren, Tests, Abnahmen usw. insgesamt sechs Drohnen benötigt. Weniger Drohnen bergen die Gefahr der unterkritischen Grösse, mehr Drohnen könnten wir nur mit viel mehr Piloten und Auswertern betreiben.

■ *Per Rüstungsprogramm müssen die sechs Hermes 900 durchs Parlament. Erwarten Sie militärisch begründeten Widerstand mit dem Argument, die Schweiz brauche keine solchen Drohnen?*

Schellenberg: Der militärische Bedarf und Nutzen ist ausgewiesen: Um den Auftrag Informationsbeschaffung im Rahmen der

Gesamtleistung zur Sicherheit glaubhaft erfüllen zu können, braucht die Schweizer Luftwaffe das ADS 15. Die neue Aufklärungsdrohne leistet neben rein militärischen Einsätzen überdies auch einen sehr wichtigen Beitrag an den Sicherheitsverbund Schweiz.

■ *Brigadier Noth, der Kommandant des Grenzwachtkorps, lobt den Drohneinsatz der Armee. Bleibt das?*

Schellenberg: Ja, die Aufklärungsdrohne kann dank ihrer Sensoren das Grenzwachtkorps und die Polizei gemäss dem Subsidiaritätsprinzip wirkungsvoll bei ihren Aufgaben unterstützen. Aber auch zur Erkundung von schwer zugänglichen Schadensplätzen oder zur Lokalisierung von Schwelbränden zugunsten der militärischen oder zivilen Rettungskräfte ist das System hervorragend geeignet.

■ *Rechnen Sie mit Widerstand, weil die Drohnen aus Israel kommen?*

Schellenberg: Wir benötigen das ADS 15 ja nicht, weil es aus Israel kommt, sondern weil es für uns nach einer eingehenden Evaluation das geeignetste System mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis ist.

■ *Was kosten die sechs Drohnen?*

Schellenberg: Die geplante Beschaffung des ADS-15-Systems kostet 250 Millionen Franken und beinhaltet neben den sechs Drohnen inklusive den zugehörigen Sensoren auch alle notwendigen Bodenkomponten, den Simulator, das Logistikpaket und die Ausbildung. Zudem werden die Drohnen so ausgestattet, dass sie bei Kollisionsgefahr mit einem andern Flugobjekt notfalls selbständig flugregelkonform ausweichen können (Sense and Avoid-System).

■ *Auch wenn Sie Kampfeinsätze von Drohnen ausschliessen, eine Frage generell zu Kampfrobootern: Wie beurteilen Sie das Aufkommen von Kampfrobootern?*

Schellenberg: In diversen Staaten werden unbemannte Kampfflugzeuge entwickelt. Sie sind für Luftaufklärung und Luftangriff als Ergänzung zu bemannten Flugzeugen vorgesehen. Ein Einsatz von Kampfdrohnen im Luftpolizeidienst und im Luftkampf ist nicht absehbar.

■ *Wie das?*

Schellenberg: Ich zitiere in diesem Zusammenhang den Kommandanten der US Air Force, der mir auf die Frage nach seiner Einschätzung erklärte, dass über 95 Prozent

seiner fliegenden Mittel bemannt seien und die unbemannten Mittel zu über 95 Prozent reine ISR-Missionen fliegen (ISR = *Intelligence, Surveillance and Reconnaissance*). Dies werde auf absehbare Zeit auch so bleiben. Generell gilt für die gesamten US-Streitkräfte, dass die überwiegende Zahl von ferngesteuerten und/oder automatisierten Mitteln in der Luft und am Boden für Aufklärung, Überwachung und logistische Leistungen, beispielsweise Transporte in Kampfzonen, verwendet werden.

❖ *Gibt es moralische Einwände?*

Schellenberg: Ja, der Einsatz von Kampfrobotern, oder in der Luft Kampfdrohnen, wird immer wieder mit moralischen Überlegungen in Verbindung gebracht. Hier dürfte die politische Diskussion noch intensiver werden.

❖ *Ausländische Heere haben mit dem Einsatz von Minidrohnen begonnen. Wir sagen ausdrücklich «Heere», nicht Luftwaffen. Dennoch die Frage auch an Sie: Was halten Sie von Minidrohnen?*

Schellenberg: Minidrohnen tragen zu einem besseren Lagebild auf der untersten Führungsebene bei, sie werden teilweise bis Stufe Zug oder Gruppe eingesetzt. Sie unterscheiden sich damit in Einsatzzweck und Einsatzverfahren wesentlich von den «grossen Drohnen».

❖ *Ist das Konkurrenz zur Hermes?*

Schellenberg: Nein, Minidrohnen sind kein Ersatz und auch keine Konkurrenz für ADS 15. Ihre Rolle ist im Rahmen der zukünftigen Aufklärungsmittel des Heeres zu sehen. Im zivilen Umfeld stellen Minidrohnen schon heute eine ernsthafte Behinderung der Sicherheitskräfte dar, und zwar auch der zivilen Blaulichtorganisationen wie Polizei und Rettungskräfte. Der Führungsstab der Armee bearbeitet diese Problematik in Kooperation mit den kantonalen Polizeikörpern.

❖ *Auf gutem Weg ist das Projekt «BODLUV 2020», die Bodengestützte Luftverteidigung. Auch BODLUV 2020 hat bis zur Einführung bei der Truppe den langen eidgenössischen Instanzenweg*

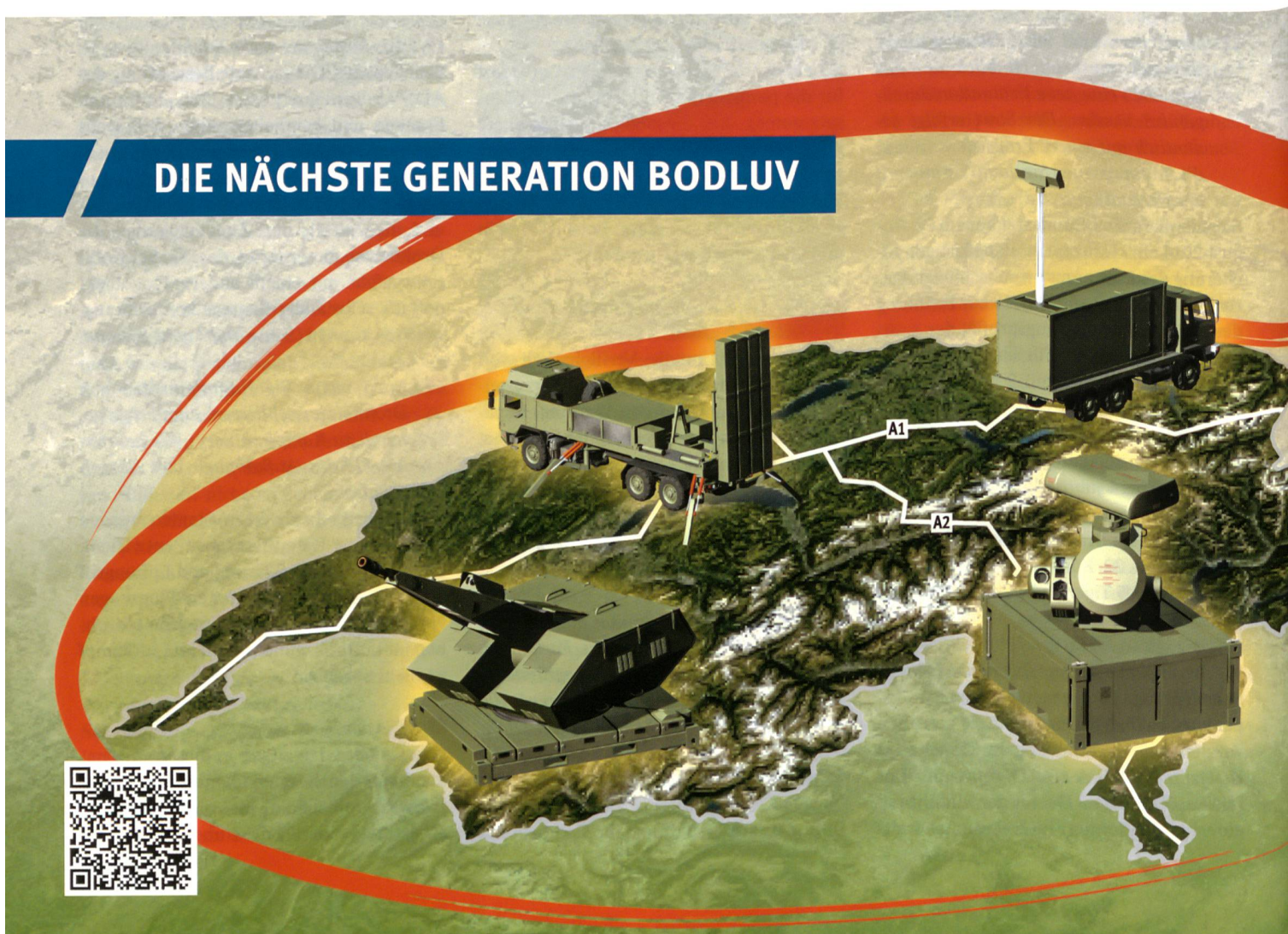
vor sich. Können Sie die Hauptkomponenten von BODLUV 2020 umschreiben?

Schellenberg: BODLUV 2020 basiert auf zwei Teilsystemen. Das Teilsystem «Kurze Reichweite» (KR) wird zum Objektschutz eingesetzt und dabei befähigt sein, insbesondere anfliegende Abstandswaffen wie Marschflugkörper, Raketen und auch Bogenschussmunition auf der *letzten Meile* bekämpfen zu können. Das Teilsystem «Mittlere Reichweite» (MR) wird Luftfahrzeuge und Abstandswaffen auf 30 bis 40 Kilometer bekämpfen, um damit Räume und sich darin befindende Objekte, Objektgruppen und Verbände zu schützen.

❖ *Wie werden die Sensoren vernetzt?*

Schellenberg: Die Sensoren und Effektoren der Teilsysteme KR und MR sollen so miteinander vernetzt werden, dass eine integrierte Luftverteidigung unter den verschiedenen BODLUV-Systemen, aber auch mit den fliegenden Mitteln der Luftwaffe ermöglicht wird. Das bedeutet konkret, dass Ziele, welche von einem stationären oder fliegenden Radar erkannt werden, demjeni-

DIE NÄCHSTE GENERATION BODLUV



gen fliegenden oder bodengestützten System zugewiesen werden können, welches die grösste Aussicht auf erfolgreiche Bekämpfung hat.

Wie sehen Sie den Zeitplan?

Schellenberg: Die Vorevaluation ist abgeschlossen und die Shortlist möglicher Anbieter wurde Mitte Januar kommuniziert. Die Armasuisse als Beschaffungsbehörde wird sich im laufenden Jahr schwergewichtig auf die Wahl eines Generalunternehmers konzentrieren. Gemäss heutiger Planung muss bis Ende 2016 die Evaluation der Teilsysteme MR abgeschlossen sein, damit die Beschaffung dem Parlament im Rüstungsprogramm 2017 zur Genehmigung vorgelegt werden kann. Die Einführung soll schrittweise ab 2019 beginnen und bis 2023, mit der Übergabe der letzten Komponenten, ihren Abschluss finden.

Haben Sie das Teilsystem «Kurze Reichweite» absichtlich ausgeklammert?

Schellenberg: Eine gleichzeitige Evaluation der Teilsysteme MR und KR ist aus Ressourcengründen nicht möglich. MR wird

zuerst evaluiert, weil der operationelle Nutzen (Reichweite, Vernetzung, Bekämpfungsmöglichkeiten) zu den heute bestehenden Systemen grösser ist, als der des Teilsystems KR.

Spielt der technische Fortschritt mit?

Schellenberg: Ja gewiss, wir rechnen damit, dass in den kommenden Jahren wegweisende technische Entwicklungsschritte im Bereich kurzer Reichweite möglich werden. Damit im Bereich Objektschutz bis zur Einführung des Teilsystems KR keine zusätzliche Fähigkeitslücken entstehen, steht die Nutzungsverlängerung der Mittleren Fliegerabwehr (M Flab NUV) nun im Fokus.

Bewährt sich die Flab?

Schellenberg: Das System M Flab hat sich in verschiedenen Einsätzen (WEF, Frankophoniegipfel und Syrien-Konferenz in Montreux oder OSZE-Konferenz in Basel) sehr bewährt. Dank dem Sensorverbund dieses Systems und seiner Integration in die Einsatzzentrale Luftverteidigung verfügen wir über die Möglichkeit zur zentralen Feuerlösung, was für solche Konferenz-

schutz-Szenarien eine wichtige Voraussetzung ist. Zurzeit verfügen wir nur über wenige vernetzte Feereinheiten.

Schaffen Sie Abhilfe?

Schellenberg: Ja, mit der geplanten Nutzungsverlängerung bis mindestens 2025 sollen insgesamt drei Abt auf denselben technischen Stand gebracht werden. Diese Lösung würde nicht nur die operationelle Kapazität und Flexibilität im Rahmen der wahrscheinlichsten Einsätze erhöhen, sondern würde auch Einsparungen in der Instandhaltung und der Systembewirtschaftung sowie eine erhebliche Vereinfachung der Ausbildung bedeuten.

Bisher ist BODLUV unter der umsichtigen Führung von Brigadier Amstutz, des Kommandanten des Lehrverbandes Flab 33, weitgehend unbestritten. Ziehen dennoch dunkle Wolken am Horizont auf?

Schellenberg: BODLUV 2020 ist auf Kurs. Die umfangreichen Grundlagen liegen vor und sind von sehr guter Qualität. Die Projektorganisation unter der Leitung der ar-

Die Zukunft der Schweizer Flab hat begonnen: Rheinmetall Air Defence, vormals Oerlikon Contraves, ist einer der weltweit führenden Hersteller auf dem Gebiet der Kurzstrecken-Flugabwehr für Einsätze über und unterhalb der Kriegsschwelle.

Rheinmetall Air Defence integriert in Zusammenarbeit mit weiteren Partnern Kanonensysteme, Mittelstreckenradare sowie Lenkflugkörper zu einem hochwirksamen bodengestützten Luftverteidigungssystem. Dieses lässt sich darüber hinaus zur vernetzten Operationsführung in das Führungssystem Integrierte Luftverteidigung einbinden. Rheinmetall Air Defence – der Schweizer Partner für bodengestützte Luftverteidigung.

www.rheinmetall-defence.com/airdefence



masuisse und die Projektaufsicht, deren Vorsitz ich wahrnehmen darf, arbeiten entlang ihrer Aufgaben kompetent und sehr gut zusammen. Ich bin davon überzeugt, dass wir inhaltlich, prozessual und strukturell auf Kurs sind. Dennoch birgt ein Projekt dieser Grösse auch Risiken.

■ Und die wären?

Schellenberg: Ich orde deren drei: erstens der enge Zeitplan, zweitens die stimmige Anbindung an die Umsysteme und drittens die Auswahl des richtigen Generalunternehmers, welcher letztlich die geforderten militärischen Anforderungen zeitgerecht und zu den budgetierten Kosten zu erfüllen hat. Diese Herausforderungen sind dem Projektteam und der Aufsicht bekannt und werden eng überwacht und gesteuert.

■ Die WEA sieht die Zusammenlegung der Lehrverbände Führungsunterstützung und Fliegerabwehr vor. Macht das Sinn?

Schellenberg: Die Beurteilung der Strukturen innerhalb der Armee ist abgeschlossen. Der Bundesrat hat die Botschaft zur WEA im September 2014 verabschiedet. In diesem Sinn stellt sich diese Frage für die Armeeführung nicht mehr. Die Planung des LVb Flab/FU erfolgt durch die LVb FU 30 und Flab 33. Die Arbeiten schreiten sehr gut voran. Die Zusammenarbeit ist ausgezeichnet.

■ Im Vorfeld der Gripen-Abstimmung erregte der Vorfall mit dem äthiopischen Flugzeug im Raum Genf Aufsehen. Mit dem Projekt LP24 (zuvor ILANA) streben Sie die volle Bereitschaft der Luftwaffe an.

Schellenberg: Zunächst ist festzuhalten, dass unsere Abkommen mit Frankreich und Italien bezüglich grenzüberschreitendem Luftpolizeidienst genau auf solche Fälle zugeschnitten sind. Der vorgenannte Vorfall hätte sich auf der Basis dieser Verträge auch bei einer permanenten Interventionsbereitschaft der Schweizer Luftwaffe genau so abgespielt.

■ Wann erreichen Sie das Ziel?

Schellenberg: Die permanente Interventionsbereitschaft der Luftwaffe rund um die Uhr soll stufenweise ausgedehnt werden und spätestens 2020 vollständig erreicht sein. Der Grund für die stufenweise Umsetzung ist, dass für den Übergang vom Einschichtbetrieb (ordentliche Flugzeiten der Luftwaffe) zum Dreischichtbetrieb (7/24 Stunden) zusätzliche Piloten, militärische

Fluglotsen, Techniker und anderes Bodenpersonal rekrutiert und ausgebildet werden müssen.

■ Was heisst da Bereitschaft? Wie lange dauert es, bis nach der Meldung eines Vorfalls ein Schweizer Jet in der Luft ist?

Schellenberg: Die Zielsetzung von LP24 ist, dass spätestens 15 Minuten nach dem Auslösen des Alarms zwei bewaffnete Flugzeuge in der Luft sind. Dies entspricht dem internationalen Standard für einen Alarmstart. Der internationale gebräuchliche Ausdruck dafür lautet *Quick Reaction Alert* (QRA).

■ Wie geht das?

Schellenberg: Diese Bereitschaft muss während 24 Stunden an 365 Tagen aufrechterhalten werden. In Abhängigkeit von der Bedrohungslage kann diese Bereitschaft über verschiedene Zwischenstufen auch erhöht werden bis zur aktiven Bereitschaft in der Luft. So können die Flugzeuge bei Bedarf sehr schnell intervenieren. Der internationale Ausdruck für diese höchste Form der Bereitschaft heisst *Combat Air Patrol* (CAP).

■ Wer hilft mit?

Schellenberg: Die Luftwaffe stellt nicht immer als erste Instanz eine Verletzung der Luftverkehrsregeln oder der Lufthoheit fest. Für die rechtzeitige Auslösung eines Alarmstartes oder der Erhöhung der Bereitschaft ist sie auf schnelle Informierung beispielsweise durch die zivile Flugsicherung, ausländische Partner oder auch Flughafenbehörden angewiesen.

■ Brevetiert werden im Jahr rund ein Dutzend Berufsmilitärpiloten. Reicht das?

Schellenberg: Da die Ausbildung zum Militärpiloten relativ lange dauert, ist die Anzahl der auszubildenden Piloten auf den mittelfristigen Bedarf gemäss Leistungsprofil der Luftwaffe ausgerichtet, wobei Qualität vor Quantität geht. Aktuell können die Bedürfnisse erfüllt werden.

■ Warum dauert der Weg so lange?

Schellenberg: Die Ausbildung setzt sich wie folgt zusammen:

- Militärische Ausbildung inklusive Offizierschule – Dauer 1 1/2 Jahre;
- 6 Semester Studium Bachelor in Aviation an der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften (ZHAW) inklusive fliegerische Zivilausbildung bis zum Erlangen der Berufspilotenlizenz bei Swiss Aviation Training (SAT) – Dauer 3 1/2 Jahre;



Schellenberg zum Nachtflugtraining in Norwegen: «Von essenzieller Bedeutung».

- Grundausbildung PC-7 oder EC635 – Dauer 1 Jahr;
- Weiterausbildung PC-21 oder EC635 – Dauer 1 Jahr.

Dies ergibt ab Beginn Rekrutenschule eine Ausbildungsdauer von rund 6 1/2 Jahren bis zur Brevetierung. Wir sind im Moment daran zu überlegen, ob und wie diese Ausbildung verkürzt werden kann.

■ Sie sind Betriebswissenschaftler. Im Unternehmerforum Lilienberg lobte Sie Bundesrat Maurer für die betriebswirtschaftliche Methode, die Sie in die Luftwaffe einbrachten. Worin schlägt sich das konkret nieder?

Schellenberg: Betriebswirtschaftliches Denken und Handeln heisst nichts anderes als «Ökonomie der Kräfte»: Also ein vorgegebenes Ziel mit möglichst geringem Ressourcenaufwand (Menschen, Material, Finanzen) zu erreichen bzw. mit den vorgegebenen Ressourcen möglichst grosse Wirkung zu erzielen. In der Führung der Luftwaffe gibt es unbegrenzte Möglichkeiten für betriebswirtschaftliches Denken und Handeln.

■ Konkret?

Schellenberg: Es beginnt bei der sorgfältigen Formulierung der militärischen Bedürfnisse aus ganzheitlicher Sicht im Rahmen von Beschaffungsvorhaben (Rüstungs- und/oder Immobilienbeschaffungen), geht über die kritische Würdigung der vorgeschlagenen Lösungsvarianten bis hin zur kostenbewussten Begleitung der Umsetzung. Im Bereich der Betriebskostenoptimierung geht es beispielsweise darum, mit einer optimalen Vertragsgestaltung mit der Industrie die Unter-

■ Was bringt die WEA der Luftwaffe?

Schellenberg: Im Vergleich zu heute erfährt die Luftwaffe mit der WEA vor allem strukturelle Anpassungen. Der heutige Auftrag der Luftwaffe beinhaltet den Schutz des Luftraums (bestehend aus Luftpolizeidienst und Luftverteidigung), die Durchführung von Lufttransporten sowie die Beschaffung und Verbreitung von Nachrichten für politische und militärische Instanzen der Schweiz. Diese Aufgaben werden mit der WEA bestehen bleiben.

■ Wie steht es mit dem Erdkampf?

Schellenberg: In Zukunft wird nach dem Willen des Bundesrates die Bekämpfung von Bodenzielen aus der Luft hinzukommen.

Diese wurde 1994 mit der Liquidation der Hunter-Flotte eingestellt und soll gemäss Konzept zum langfristigen Schutz des Luftraums ab 2025 wieder möglich sein. Die Luftwaffe wird also zur umfassenden Verantwortungs- und Kompetenzerfüllerin in der Operationssphäre Luft.

■ Was bedeutet die WEA für die Luftwaffe strukturell?

Schellenberg: Für die Luftwaffe bedeutet die WEA

- erstens, dass diese nicht mehr direkt dem Chef der Armee unterstellt ist, sondern dem neu gebildeten *Kommando Operationen*. Dieses ist verantwortlich für die Führung sämtlicher Einsätze der Armee.
- Zweitens wird die Luftwaffe das *Kommando Einsatz Luftwaffe* und die neu zu bildende *Luftwaffenausbildungs- und trainingsbrigade* unterstellt haben. Letztere setzt sich zusammen aus dem heutigen Lehrverband Flieger 31 (LVb FI 31), dem Luftwaffenteil des Lehrverbandes Führungsunterstützung 30 (LVb FU 30) sowie den Truppkörpern der Flieger-Nachrichten und der Fliegerabwehr.
- Drittens werden die heutigen Lehrverbände Führungsunterstützung 30 (LVb FU 30) und Fliegerabwehr 33 (LVb Flab 33) nicht mehr Teil der Luftwaffe sein. Diese Formationen werden zum *Lehrverband Fliegerabwehr/Führungsunterstützung* (LVb Flab/FU) fusioniert und dem neuen Kommando Ausbildung (Kdo Ausb) unterstehen.
- Letztlich sieht die WEA aus ökonomischen Gründen die Zentralisierung einzelner Querschnittsfunktionen (z.B. Finanzen, Personal, Immobilien) auf Stufe *Kommando Operationen* bzw.

Armeestab vor. Die Luftwaffe wird somit gewisse Konzessionen bezüglich Selbstständigkeit machen müssen.

■ Sind das massive Änderungen?

Schellenberg: Ja, die genannten strukturellen Veränderungen sind tiefgreifend. Sie führen zu Anpassungen der internen und externen Prozesse der Luftwaffe, die sich in der Umsetzungsphase der WEA einspielen müssen. Entscheidend ist jedoch, dass die Luftwaffe und ihr Beitrag zur Sicherheit der Schweiz mit der WEA gefestigt werden.

■ Wie äussert sich das?

Schellenberg: Im Entwurf zum neuen Militärgesetz wird die Aufgabe «Wahrung der Lufthoheit» neu als eigenständige Aufgabe der Armee bezeichnet. Als alleinige Verantwortungs- und Kompetenzerfüllerin für die Operationssphäre Luft (dritte Dimension) wird die Luftwaffe auch in Zukunft ihren Auftrag entlang ihrer Hauptprozesse erfüllen und dafür die von den übrigen Direktunterstellten des Chefs der Armee erforderliche Unterstützung erhalten oder einfordern.

■ Was bleibt gleich?

Schellenberg: In der Operationssphäre Luft bleibt die Führungsstruktur über alle Lagen gleich. Einsätze der Luftwaffe zur Wahrung der Lufthoheit werden gemäss Luftfahrtgesetz und der Verordnung über die Wahrung der Lufthoheit vom Kommandanten der Luftwaffe direkt geführt, ebenso wie der Lufttransportdienst des Bundes, Lufttransporte und weitere durch Verordnungen oder im Rahmen von Dienstleistungsverträgen direkt der Luftwaffe delegierte Aufgaben. Dies bleibt auch mit der WEA so.

Die Luftwaffe wird den veränderten prozessualen und organisatorischen Rahmenbedingungen gerecht werden müssen. Ihre Bedeutung und ihre Handlungsfreiheit bei der Erfüllung ihres Auftrages wird sie jedoch auch mit der WEA beibehalten.

■ Wann rechnen Sie mit dem Inkrafttreten der WEA? In Bern hört man verschiedene Daten.

Schellenberg: Die Umsetzung der WEA ist per 1. Januar 2017 vorgesehen. Sämtliche Planungsarbeiten und Anpassungsmassnahmen des VBS sind auf dieses Datum ausgerichtet.

■ Herr Korpskommandant, wir danken Ihnen für das Interview und wünschen Ihnen weiterhin eine glückliche Hand in der Führung der Luftwaffe. fo. ■