

Fünf Jahre Beteiligung der Luftwaffe an PSO im Balkan

Autor(en): **Müller, Bernhard**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **173 (2007)**

Heft 9

PDF erstellt am: **24.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-71107>

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.

Fünf Jahre Beteiligung der Luftwaffe an PSO¹ im Balkan

Am 8. Oktober 2007 werden es fünf Jahre sein, seit das erste Lufttransport-Detachement der Luftwaffe den operationellen Betrieb im Kosovo aufgenommen hat. Nach einer kurzen Darstellung der Entstehung der beiden Detachements werden die erbrachten Leistungen sowie gemachten Erfahrungen kommentiert. Oberst i GSt Müller – selbst massgeblich an der Organisation dieser Auslandseinsätze beteiligt – zieht eine Zwischenbilanz. Besonders interessant ist seine von langjähriger Erfahrung geprägte Beurteilung der Situation beim Personal und Material, dies insbesondere bei den Helikoptern.

Lä

Bernhard Müller

Das Schweizer Lufttransport-Detachement der KFOR

Bereits gegen Schluss der Operation ALBA² im Sommer 1999 gab es erste Überlegungen im Departement VBS, direkt von Tirana in den Kosovo zu dislozieren. Diese Idee wurde jedoch aus verschiedenen Gründen rasch wieder verworfen: Es fehlte an einem Konzept, die Strukturen der KFOR waren erst im Entstehen, die internationale zivile Hilfe noch völlig unkoordiniert. Im Einsatzraum befand sich bereits eine grosse Anzahl militärischer Helikopter – und für die Verantwortlichen der Luftwaffe stand nach 111 Einsatztagen der Bedarf nach Rückzug und Reorganisation im Vordergrund.

Im Sommer 2001 erhält die Armee den Auftrag, ab Oktober 2002 die bereits im Kosovo aktive Swisscoy mit einem Lufttransport-Detachement zu verstärken. Die

Erkundung vor Ort ergibt, dass eine Zusammenarbeit mit der Deutschen Heeresflieger-Abteilung und somit die Stationierung der Super Puma in Toplicane am erfolgversprechendsten ist. Die Heeresflieger stellen sämtliche Aufgaben einer Lead Nation sicher: Einsatzplanung, Einsatzführung, allgemeine Logistik (Unterkunft, Verpflegung, medizinische Versorgung usw.), Sicherung des Standortes. In den Flugoperationen sind dies insbesondere alle Beratungsleistungen (Flugverfahren, Flugwetter, Nachrichtenlage, Flugwegkoordination, Luftfahrthindernisse usw.), aber auch der notwendige operationelle Support wie Flugsicherung, Feuerwehr, Treibstoffversorgung usw.

Dank dieser Unterstützung ist das Helidetachment in der Lage, mit nur sieben Personen (einem Stabsoffizier im Brigadestab für die Einsatzplanung, einem Det Chef, zwei Piloten und drei Mechanikern) am 8. Oktober 2002 den Flugbetrieb aufzunehmen und einen Super Puma täglich zu betreiben. Die schweizerische Infrastruktur besteht aus einem Zelt für die

Helikopter, einigen Containern mit den Büros, Ersatzmateriallager und Übermittlungsgeräten sowie dem Aufenthaltsraum und den Unterkünften inkl. sanitärischer Installationen.

Die Transportflüge dienen vor allem Verbindungsaufgaben zwischen den verschiedenen Truppenlagern. Dazu kommen Training und Einsätze mit den infanteristischen Verbänden.

Die internationale Gemeinschaft rechnet noch mit einer längeren Dauer des militärischen Einsatzes, da die politische Lösung der Statusfrage des Kosovo noch einer Lösung harret.

¹ PSO = Peace Support Operation

² Operation ALBA war eine humanitäre Mission in Albanien, welche vom 6. April bis 26. Juli 1999 dauerte. Das LW Det war in Tirana stationiert und führte im Auftrag des UNHCR Versorgungsflüge zu Flüchtlingscamps durch. In 725 Flügen wurden insgesamt 5200 Passagiere und 880 Tonnen Material transportiert sowie 350 medizinische Evakuationen durchgeführt.

**Zusammenarbeit
mit britischen Lynx.**
Fotos: Luftwaffe



Das Schweizer Lufttransport-Detachement der EUFOR

Als die EU von der NATO die Verantwortung für die PSO in Bosnien-Herzegowina übernahm, erwartete sie auch von der Schweiz einen substanziellen Beitrag. Der britische Verteidigungsminister bat den Chef VBS, neben den zwei LOT zusätzlich zwei Helikopter zur Verfügung zu stellen. Die britische Armee war bereits in Afghanistan und im Irak mit starken Kräften gebunden und suchte insbesondere bei den Helikoptern eine Entlastung.

Im November 2004 findet die Erkundung durch die Projektleitung Swissint unter Einbezug der Luftwaffe statt. Es soll ein analoges Konzept wie in Toplicane realisiert werden. Über die operationellen Belange ist man sich rasch einig: Grossbritannien übernimmt die Funktion der Lead Nation. Das stark hierarchisch geprägte Leben in der Banja Luka Metal Factory stellt jedoch eine Knacknuss dar. Das Camp ist sowohl bezüglich Unterkunft wie auch Verpflegung strikt nach Offizieren, Unteroffizieren und Soldaten getrennt. Soll das Schweizer Detachement weiter als Team auftreten können, müssen die Techniker zu Fachoffizieren befördert werden. Dank der administrativen Unterstützung des C FSTA kann auch diese Hürde genommen werden.

Anfang Juni 2005 kann das Detachement die Infrastruktur übernehmen und steht seither im Dauereinsatz. Viele Flüge dienen der Verbindung zwischen den Standorten der einzelnen Task Forces, den Truppenstandorten und dem HQ der EUFOR in Sarajewo. Dazu kommen Training und Einsätze mit den infanteristischen Verbänden. Das Gelände ist durch Hügelzüge stark gekammert, was bei schlechtem Wetter zu anspruchsvollen Situationen führt. Die Minengefährdung ist deutlich höher als im Kosovo, da die Frontlinien zwischen den Volksgruppen teilweise stark verzahnt waren.

Die EU plant, die militärische Operation bald zu beenden. Der Abbau ist stufenweise vorgesehen und sollte ursprünglich per Ende 2008 abgeschlossen sein. Die dazu notwendigen Umstrukturierungen haben nun einen Wechsel unseres Standortes von Banja Luka nach Sarajewo erforderlich gemacht. Konnten wir in Banja Luka noch von den Support-Leistungen einer starken Lead Nation profitieren, stehen wir nun in Sarajewo plötzlich alleine da. Das italienische Heli-Detachement stellt seinen Betrieb Anfang September ein, das deutsche Heli-Detachement wird Bosnien Anfang November verlassen. Es scheint, dass ab diesem Zeitpunkt nur noch das mazedonische Heli-Detachement anwesend sein wird. Auch dieses ist jedoch auf eine Lead Nation angewiesen.



Das LW-Detachement nach der Ankunft in Toplicane am 8. Oktober 2002.

Fachdienstliche Unterstützung aus der Schweiz

Die beiden Detachements sind OP-CON der KFOR respektive EUFOR unterstellt. Dies bedeutet, dass KFOR respektive EUFOR über die vollständige Einsatzleistung der Detachements verfügen. Die Kommandoführung erfolgt jedoch national, im Kosovo durch den National Contingency Commander (NCC) der Swisscoy, in Bosnien durch den National Senior Representative (NSR). Diese wiederum sind dem Kdt Komp Zen Swissint unterstellt. Da weder Swissint noch NCC/NSR über Lufttransport-Know-how verfügen, obliegt die fachdienstliche Führung der Operationszentrale der Luftwaffe (Op Zen LW). Dazu zählen folgende Aufgaben:

- Fachdienstliche Führung und Betreuung der LW-Detachements
- Unterstützung bei besonderen Ereignissen sowie technischen Problemen
- Personaladministration (Personalplanung, Verträge, Reisevorbereitung, Ausrüstung usw.).

Erfahrungen aus dem Einsatz

Anfänglich hatten wir erwartet, im Rahmen der PSO vor allem im Bereich Interoperabilität Fortschritte erreichen zu können. Wir realisierten jedoch rasch, dass wir den Vergleich zu unseren Partnern und auch andern Helikopter-Detachements nicht zu scheuen brauchten. Als Stärken erwiesen sich insbesondere:

- Der überdurchschnittliche Ausbildungs- und Trainingsstand unserer Besatzungen. Sie sind über das ganze mögliche Einsatzspektrum des Super Puma ausgebildet und verfügen naturgemäss über eine grosse Erfahrung im Flugdienst im Gebirge.
- Die hohe Einsatzverfügbarkeit der Helikopter. Sie basiert auf der guten Qualität des Flugmaterials, aber auch auf der Polyvalenz der Techniker. So ist der Chefmechaniker gleichzeitig als Kontrolleur für das Gesamtsystem Super Puma ausgebildet, was Reparaturarbeiten stark beschleunigt.
- Die Zuverlässigkeit und Flexibilität des gesamten Detachements. Die Kunden können sich auf die Leistungen verlassen, auf neue Ausgangslagen wird rasch reagiert.

Erbrachte Leistungen (Stand 30. Juni 2007)

Einsatzraum	Anzahl Missionen	Anzahl Flugstunden	Anzahl Passagiere	zusätzliche Nutzlast (t)
KFOR	1578	1933	21 351	551
EUFOR	661	1470	7 439	145
Total	2239	3403	28 790	696

Insgesamt absolvierten bisher 201 Mitarbeitende der Sparte Lufttransport die Ausbildung für PSO. Unter Einbezug der Kompensationsansprüche erbrachten diese zusammen rund 100 Mannjahre zu Gunsten KFOR respektive EUFOR. Zusätzlich waren 30 Mannjahre notwendig für Ausbildung und Training sowie 20 Mannjahre für die administrativen und fachdienstlichen Supportleistungen. Die Spitzenreiter in der Statistik haben bereits rund 300 Einsatztage absolviert.



Super Puma mit Aussenlast.

Aber es sind auch klare Schwächen festzustellen:

- Die Luftwaffe ist nicht in der Lage, im Ausland Langzeitmissionen autonom zu erbringen oder gar die Funktion Lead Nation Lufttransport zu übernehmen. Verschiedene dazu notwendige Teilleistungen werden im täglichen Betrieb durch zivile (zum Beispiel skyguide, meteo schweiz oder RUAG) oder VBS-interne Partner (zum Beispiel IBV, LBA und FUB) und im FDT durch die Truppe erbracht (zum Beispiel allgemeine Logistik, Sicherung). Die entsprechenden Fähigkeiten sind entweder im Rahmen der Sparvorgaben auf das für den Betrieb in der Schweiz notwendige Minimum reduziert oder gar nie für den Auslandseinsatz aufgebaut worden.

- Die meisten zivilen Mitarbeiter auf der Flight Line sind militärisch nur rudimentär

ausgebildet. Es fehlen daher teilweise die in einem militärischen Umfeld notwendigen drillmässig geschulten Reflexe. Bei den Piloten mangelt es – aufgrund der erst seit Anfang 2006 vollzogenen organisatorischen Zusammenlegung von fliegenden Besatzungen und Flight Line – an allgemeiner militärischer Führungserfahrung.

- Das geltende Prinzip der Freiwilligkeit im Friedensförderungsdienst gefährdet die Durchhaltefähigkeit der Detachementen. Stark unterschiedliche Risiken (zum Beispiel die abnehmende militärische Bedrohung, gesundheitliche Aspekte), wesentliche Verschlechterungen bei sogenannten Komfortfaktoren (zum Beispiel Einzelcontainer, fehlende Klimaanlage) oder Kürzung der Entschädigung können die Bereitschaft des Personals negativ beeinflussen.



Die Flight Line in Tirana während der Operation ALBA.

Ausblick

Die europäischen Armeen befinden sich seit einiger Zeit in einem Transformationsprozess mit dem Ziel, die Friedensförderungskapazitäten auf Kosten der Verteidigungskräfte auszubauen. In einigen Ländern sind diese Anforderungen konsequenterweise bereits strukturbestimmend. Der Bundesrat hat im Mai 2006 die Verdoppelung der Kapazität für Friedensförderung beschlossen, musste seine Position im Rahmen der parlamentarischen Debatte um den Entwicklungsschritt 08/11 jedoch auf «Status quo plus» revidieren.

Eine weitere Erhöhung des PSO-Beitrages im Bereich Luftmobilität ist direkt abhängig vom politischen Willen, die entsprechenden Ressourcen (insbesondere zusätzliches Personal) zur Verfügung zu stellen. Helikopter der Klasse Super Puma zählen zu den sogenannten «High Value Assets» und werden innerhalb der NATO mit 70 «Soldatenequivalenten» aufgerechnet. Es ist leicht abschätzbar, dass die Versuchung von Politik und Armeeführung gross ist, weitere Helikopter für PSO einzusetzen. An entsprechendem Bedarf in den verschiedenen Krisenregionen herrscht kein Mangel. Seit der Operation SUMA³ ist jedoch klar, dass die gleichen Ressourcen auch für strategische Interessen im Rahmen der humanitären Hilfe oder zur Katastrophenbewältigung weltweit eingesetzt werden können. Im Weiteren zählt auch das im Aufbau befindliche Armeeaufklärungsdetachement auf Helikoptersupport, sowohl für Ausbildung und Training wie auch für Einsätze. Die beiden letzten Einsatzformen verlangen nach hoher Bereitschaft und Verfügbarkeit der Ressourcen. Beiträge an PSO sind jedoch in der Regel mittel- bis langfristig gebunden. Es liegt an Politik und Armeeführung, die Prioritäten zu setzen und die dafür notwendigen Ressourcen zweckgebunden zuzuweisen.

³Die Operation SUMA war die erste Joint Operation im Nachgang zu den grossen Verwüstungen auf Sumatra durch einen Tsunami. Sie dauerte vom 15. Januar bis 12. März 2005. In 477 Flugstunden wurden insgesamt 2300 Passagiere und 370 Tonnen Material transportiert.



Bernhard Müller,
Oberst i Gst,
Stellvertreter des Chefs
Einsatz der Luftwaffe,
Chef der Operations-
zentrale der Luftwaffe,
6055 Alpnach.