

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

**Herausgeber:** Schweizerische Offiziersgesellschaft

**Band:** 172 (2006)

**Heft:** 10

  

**Artikel:** Die Rolle der Luftwaffe in PSO

**Autor:** Trösch, Dieter

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-70513>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 22.01.2025

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



# Die Rolle der Luftwaffe in PSO

## Eine riesige Chance für unsere Luftwaffe; Gedankenspiel

Die Schweiz engagiert sich in PSO-Einsätzen (auch in humanitären Hilfeinsätzen) immer wieder mit ihren beschränkten Mitteln der Luftwaffe. Diese Mittel werden stark nachgefragt, sind sie doch teuer und schon deshalb Mangelware, im Einsatz aufwändig und nur durch eine gewisse Anzahl Spezialisten einsetzbar. Sie sind ein Schlüsselfaktor für verschiedenste Bedürfnisse und damit ein gewichtiges Element in der Waagschale PSO. Warum trauen wir Schweizer uns eine Top-Hilfestellung auf einem technischen Sektor nicht zu, mit Mitteln, die wir uns eigentlich leisten und mit denen wir effiziente Unterstützung bieten könnten?

AM

Dieter Trösch\*

### Einleitung

Über die Rolle der Luftwaffe in PSO können wir nur spekulieren, wenn wir die vorgesehenen Leistungen der Schweizer Armee mit dazu notwendigen Änderungen in der Sicherheitspolitik und den damit verbundenen Konsequenzen wie obligatorische Dienstpflicht, langfristige, teilstreitkräfteübergreifende Materialbeschaffungen gleichzeitig unter die Lupe nehmen.

Dass ein PSO-Einsatz weit ausserhalb unserer Landesgrenzen nur mit einer starken Unterstützung durch die Luftwaffe möglich ist, versuche ich nachfolgend zu untermauern.

### Veränderungen, die zum Handeln zwingen

Unsere Vorstellungen von Sicherheit durch Kontrolle im Luftraum basieren weitgehend auf dem Ereignis vom 11. September 2001. Über Jahre hinaus rechneten wir mit ähnlichen Terrorattacken aus der Luft. Diese sind nicht eingetreten, denn die Terrorbedrohung hat sich auf den Boden verlagert, wie die Anschläge in Madrid und London zeigen. Es ist in einer modernen Gesellschaft mit einem hohen Freiheitsgrad und damit verbundener Mobilität ihrer Individuen leider einfacher geworden, mit Sprengstoff in Rucksäcken im öffentlichen Verkehr, ohne grossen Aufwand, gleiche Effekte zu erzielen.

### Kontrolle des Luftraumes

Trotzdem hat die Kontrolle des Luftraumes nicht an Bedeutung verloren, aller-

dings ausserhalb unserer Landesgrenzen und in einem internationalen Rahmen. Müssen wir doch feststellen, dass skrupellose Waffenschieber Munition und Waffen mit zivilen Flugzeugen auf abgelegene Flugplätze in Krisengebieten transportieren und unrentable Rückflüge vermeiden, indem sie ihre «fliegenden Kisten» mit Trauben und Orangen beladen. Somit bekommen Kinder in Afrika zu Weihnachten Kalaschnikows, Panzerfäuste – Kinder in Europa dafür Trauben und Orangen! Sind wir mit unserer humanitären Tradition und aufgrund unserer ethischen Grundsätze nicht verpflichtet, diesen Missstand durch einen Beitrag an die internationale Kontrolle des Luftraumes zu beheben?

### Einbindung der NGOs

Die Zahl der nicht-staatlichen Organisationen (NGO), mit notabene sehr unterschiedlichen Beweggründen, hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Immer häufiger treten diese auch in den Hilfsaktionen in Erscheinung. Wie am Beispiel der Naturkatastrophe Tsunami 2004 aufgezeigt wurde, ist im herrschenden Chaos erst durch eine straffe militärische Führung und Koordination ein optimales Rendement erreicht worden. Wenn bis zu 70 Helikopter aus 15 verschiedenen Ländern auf einer Funkfrequenz arbeiten, kann ein einziger ziviler Pilot durch sein unmilitärisches Verhalten die Hilfsaktion empfindlich stören, unnötig verzögern oder sogar gefährden. Müssen nicht in Zukunft die Staaten durch staatlich organisierte Hilfe mehr Verantwortung zeigen und die NGOs besser einbinden?

### Schutz humanitärer Aktionen

Erlauben wir weiterhin die Verhinderung einer humanitären Hilfsaktion der «Ärzte ohne Grenzen» durch betrunkenen Kindersoldaten, oder könnten wir nicht mit einem militärischen Sicherungselement die Sicherheit von Ärzteteams garantieren?

### Logistische Dienstleistungen

Wollen wir unsere 35 neu erstandenen, hochmodernen Feldküchen nur für unsere WK-Truppen einsetzen, oder wäre dieses Material nicht auch in einem Erdbebengebiet mit Tausenden von Obdachlosen, bei minus 15 Grad Kälte, innert Stunden im lebenserhaltenden Einsatz denkbar?

### Rasche Rettung

Was nützen die bestausgebildeten Katastrophenhunde, wenn diese, mit einem kleinen und niedlichen Transportflugzeug erst nach 48 Stunden eintreffen, zwar bergen, aber nur tote Kinder oder Inhalte aus den geborstenen Kühlschränken – weil einfach zu spät?

### Stop the Killing

Kann die Schweiz akzeptieren, dass sich in einem Krisengebiet die Parteien rücksichtslos bekämpfen, ethnische Säuberungen vornehmen, die Schonung der Zivilbevölkerung missachten? Wollen wir weiterhin keinen Beitrag am «Stop the Killing» leisten und diese gefährliche Arbeit den anderen Nationen überlassen? Wirkt unsere humanitäre Haltung nicht etwas scheinheilig, wenn wir erst nach Befriedung der Krise mit der Verteilung von Mehlsäcken und Beinprothesen in Erscheinung treten?

### Evakuierung

Haben unsere nahezu 700 000 Auslandsschweizer nicht ein Anrecht auf eine Evakuierung aus einem für sie nicht voraussehbaren Katastrophen- bzw. Krisengebiet zurück in die Heimat?

### Erwartungen der Weltgemeinschaft

Geografisch liegen wir im Herzen der EU mit 350 Mio. Menschen, mitten in der NATO und einer im Aufbau begriffenen europäischen Sicherheitspolitik.

Vom Ausland wird die Schweiz dank Spitzenleistungen auf vielen Gebieten mit Bewunderung wahrgenommen:

- unser politisches System ist eine echte Demokratie mit Toleranz, freier Meinungsäusserung, einer allgemeinen Wohlfahrt mit vorbildlichen Sozialwerken;
- sportliche Leistungsträger;
- Industrie- und Wirtschaftssektor;
- unsere Banken liegen vorne, und es gehen Milliarden von Geldern verschiedenster Währung durch beflissene Schweizer Hände.

Dagegen ist der Auftritt unserer Armee eher unauffällig. Im Gegensatz zu einigen Vertretern der eigenen politischen Elite spricht man im Ausland der Schweizer Armee die Fähigkeit zu Beiträgen im multinationalen Verbund nicht ab und erwartet

\*Dieter Trösch, Berufsoffizier/Pilot, Oberst i GSt, Leiter Schulung Luftkriegsführung HKA, Zentralschule, 6000 Luzern.





Mobile Feldküche.

daher mehr Engagement in der Friedenserhaltung. Dass sich auch neutrale Staaten in multinational geführten PSO-Einsätzen behaupten können, wird von Schweden, Finnland und Österreich eindrücklich und permanent bewiesen.

### Schweizer PSO-Beiträge: Erfahrung, Vision

Als Kleinstaat müssen wir bei der Bestimmung möglicher PSO-Beiträge unsere Leistungsgrenzen klar erkennen. Als unabhängige, neutrale Schweiz wollen wir mit Schwergewicht in der Katastrophenhilfe einen Beitrag leisten. Katastrophen sind immer zeitkritisch, Geschwindigkeit wird lebensrettend. Wir Schweizer können schnell sein, wie der Einsatz in Albanien 1999 gezeigt hat. Innert Stunden haben wir mit zwei Super-Puma-Helikoptern tonnenweise Hilfsgüter in entlegene Flüchtlingslager transportiert. Die Amerikaner bauten zuerst einen Flugplatz; als sie dann aber später zu transportieren begannen, fielen unsere «Kleintonnen» nicht mehr ins Gewicht. Doch unsere hohe Anfangsleistung lässt sich sehen. Während 111 Tagen wurden in 725 Einsätzen 878 Tonnen Material, 350 Patienten und 5200 Passagiere transportiert. Aber, ohne kurzfristige Einmietung eines Transportflugzeuges der spanischen Luftwaffe hätte unsere Hilfsaktion vermutlich ein jähes Ende gefunden, denn 646 Passagiere und 160 Tonnen Material wurden in 95 Flügen zwischen Tirana und der Schweiz transportiert.

Die enorme Bedeutung von autonomer Lufttransportkapazität wurde uns damals plastisch vor Augen geführt.

Die Schweiz führt eine staatlich organisierte Hilfeleistung durch. Das geeignete Instrument dafür besitzen wir: die Armee. Sie führt, plant, koordiniert und transportiert mit auf verschiedene Katastrophenfälle hin massgeschneiderten Pikett-Kontingenten. Eingesetzt wie «Blaulicht»-

Organisationen haben wir ein typisch schweizerisches Nischenprodukt, das mit einer hohen Anfangsleistung grosse Wirkung erzielt.

Machen wir dazu zwei simple Beispiele:

### Szenario Katastrophenhilfe

Annahmen:

1. Erdbeben im Iran, Distanz 3000 km.
2. Einsatz unseres Nischenproduktes «Erdbeben»:
  - 308 AdA mit Rettungsgerät
  - 40 zivile Hundeführer mit Suchhunden
  - zwei mobile Feldküchen.
3. Unsere Luftwaffe kann zwei Transportflugzeuge vom Typ C-17 einsetzen.

Die mobile Feldküche besteht aus Lastwagen mit Anhänger mit einem Gesamtgewicht von 33 Tonnen. Mit integrierter Wasseraufbereitung 60 l/h können in drei Stunden die ersten 300 Portionen warmes Essen gekocht werden.

Ausgeruhte Suchhunde suchen äusserst erfolgreich, wenn deren Einsatz im vorherrschenden Chaos in einem militärisch organisierten Umfeld ermöglicht wird. Ohne schweres Rettungsgerät ist die Bergung eines lokalisierten Verschütteten meist nicht von Erfolg gekrönt. Wollen wir ein Einsatzteam weit weg von der Schweiz in den Einsatz bringen, müssen Suchhunde, Hundeführer, schweres Rettungsgerät und eine autonome Logistik mit einem Hub schnell transportiert werden können.

Alle Komponenten des Nischenproduktes «Erdbeben» müssen daher lufttransportfähig sein.

Wegen der Distanz braucht es eine strategische Lufttransportkapazität, Grossraumflugzeuge mit Roll-on/Roll-off-Fähigkeit (keine zweimotorigen Grasshopper mit wenigen Kilos Nutzlast, ungenügender Reichweite und zeitraubenden Zwischenlandungen).

Eine C-17 transportiert 77 Tonnen Material oder 154 vollausgerüstete Soldaten mit 800 km/h über 4400 km, ohne Luft-Luft-Betankung. Diese Leistung könnte folgenden Zeitplan ermöglichen:

H Null	Alarmierung des Nischenproduktes «Erdbeben»
H+03	Start der 2 C-17 in Zürich mit 154 AdA; 40 Hundeführern mit Hunden; 5 Rettungscontainern; 1 mobile Feldküche, medizinischem Betreuungspersonal
H+07	Landung nahe Einsatzgebiet (Behelfspiste 1500 m genügt!)
H+10	Hunde im Einsatz; Logistik aufgebaut; erste 300 warme Mahlzeiten
H+12	Rückflug mit 96 Schwerverletzten und 108 Verwundeten inkl. medizinisches Betreuungspersonal
H+16	Landung Zürich
H+18	Start mit 3 Rettungscontainern; 10 4x4-Fahrzeuge, 1 weitere Feldküche, 154 AdA
H+22	Landung im Einsatzgebiet
H+24	Rückflug weiterer 96 Schwerverletzter und 108 Verwundeter

Weltweit nimmt man zur Kenntnis, dass die Schweizer Armee zu Beginn einer internationalen Hilfsaktion einen ADDED VALUE mit hoher Anfangsleistung erbracht hat. Wir haben geklotzt und nicht nur etwas gekleckst.







40 Hundeführer / Hunde  
8 Rettungscontainer  
2 Feldküchen  
10 4x4 Geländewagen

Total : 308 Tonnen Fracht  
+ 308 AdA



192 Schwerverletzte  
216 ambulante Patienten  
Med Betreuungspersonal

**Tagesleistung mit vier Hin- und Rückflügen in 24 Stunden.**

Die Schweiz hätte somit innert 24 Stunden auf einer Distanz von 3000 km oben stehende Tagesleistung vollbracht.

## Szenario Evakuation

Annahmen:

1. Bürgerkrieg an der Elfenbeinküste; Tausende europäische Bürger sind bedroht, davon einige Hundert Schweizer.
2. Der Flughafen Abidjan steht zur Evakuierung frei.
3. Unsere Luftwaffe kann zwei Transportflugzeuge vom Typ C-17 einsetzen und
4. vier moderne Kampfhelikopter AH-64 APACHE LONGBOW.

Alle zur Rückführung notwendigen Elemente, die Helikopterflotte mit eingeschlossen, können nur mit strategischem Lufttransport rechtzeitig auf dem Ab-sprungflughafen bereitgestellt werden. Das sofortige Zusammenführen der bedrohten Personen ist in einem weitläufigen, unbekanntem Gebiet anspruchsvoll und kann nur durch ein militärisches Aufklärungs-detachment auf zeitlich beschränkt gesicherten Sammelplätzen für den Ausflug vorbereitet werden.

Mit unseren Super Pumas können wir im Laderaum (ohne Sitze) je 24 Passagiere über eine maximale Flugstrecke (Hin- und Rückflug) von 578 km evakuieren. Mit vier Super Pumas in vier Rotationen eva-

kuieren wir während zwölf Stunden somit 372 Personen. Die Transportkapazität sinkt um 50%, wenn Sicherungselemente und ein DOOR GUNNER zum marginalen Feuerschutz in der Landezone mitgenommen werden müssen. Diese Einbusse kann nicht in Kauf genommen werden.

Die Sicherung der Transporthelikopter ist deshalb anders zu bewerkstelligen. Eine gute Lösung wäre ein Begleitschutz durch eigene Kampfhelikopter. Kampfhelikopter haben leider einen falschen Namen und werden somit in ihrem Leistungsvermögen unterhalb der Kriegsschwelle sehr oft verkannt. Sie sind ein echter Force Multiplier mit ausgezeichneter Sensorik, weit reichenden Kommunikationsmitteln inkl. Datalink, starker Panzerung und einer automatischen Selbstschutzanlage. Sie verfügen über ein integriertes Waffensystem, das ein präzises Feuer auf das richtig identifizierte Ziel mit minimalem Kollateralschaden garantiert.

Als integrierter, sichtbarer Begleitschutz demonstrieren sie Macht, d. h. sie schrecken nur schon durch ihr Vorhandensein ab. Auf Beihilfe von befreundeten Nationen ist in solchen Situationen sicher kein Verlass, denn auch diese haben ungenügende Mittel.

## Beitrag der Schweizer Luftwaffe

Unsere politische Elite muss sich jetzt trotz der vielen anstehenden Dossiers auf-raffen und «das Nicht-Genannt-Sein-Wol-lende – den zukünftigen, sinnvollen und glaubwürdigen Armeeinsatz in einer im Entstehen begriffenen europäischen Si-cherheitsarchitektur –» überdenken und ausdiskutieren. Unsere öffentlichen Inte-ressen müssen weltweit erhalten und ge-pflegt, das Ansehen des Staates Schweiz in der Weltgemeinschaft hochgehalten wer-den. Bevor die noch bestehende Hemm-schwelle in Politik und Bevölkerung nicht überwunden ist, kann über einen Ausland-einsatz leider nur vage spekuliert werden.

Will die Schweiz zukünftig mit der Ar-mee Beiträge zur Katastrophenhilfe und

Friedenssicherung leisten, müssen Heer und Luftwaffe gleichzeitig transformiert werden.

In weiser Vorahnung müssen mit einer teilstreitkraftübergreifenden (JOINT) Pla-nung alle anstehenden Beschaffungsvor-haben auf den Einsatz in einem multinati-onalen Verband ausgerichtet werden und eine Lufttransportfähigkeit garantieren. Die junge Generation sieht in der Beschaffung von Armeematerial und im Bewirtschaften einer teuren Armee nur noch einen Sinn, wenn deren Leistungsvermögen auch aus-serhalb der Schweiz zur Wirkung gebracht werden kann.

Ohne eigenen strategischen Lufttrans-port haben wir keine Autonomie und ver-lieren unsere Handlungsfreiheit. Die Hilfs-kontingente kommen zu spät oder bleiben sogar in der Schweiz am Boden. Die reiche Schweiz kann sich strategische Lufttrans-portmittel kaufen und darf nicht zu einer abhängigen «Lend me please»-Nation ab-steigen!

Dabei wird die Luftwaffe zum ENAB-LER and SUPPORTER. Sie soll – mobil, flexibel und weit ab der Landesgrenze – die unterschiedlichsten Nischenprodukte in kurzer Zeit in den Einsatz bringen, Schweizer Kontingente autonom sichern bzw. versorgen, das Durchhalten ermöglichen und mit multinationalen Hilfswerken und anderen Luftwaffen effizient zusammen-arbeiten.

Ihre NEUE Rolle beinhaltet die folgen-den Fähigkeiten:

- verstärkte Integration der vorhandenen Luftkriegskomponente (F/A-18) in eine gemeinsame Kontrolle des europäischen Luftraumes;
- autonome Nachrichtenbeschaffung und Überwachung im Einsatzraum;
- autonomer strategischer Lufttransport;
- autonomer taktischer Lufttransport im Einsatzgebiet;
- integrierter Feuerschutz;

und dies setzt voraus:

- Beschaffung eines neuen leistungsfähigen taktischen Aufklärungs- und Überwachungssystemes im Einsatzgebiet;
- Ankauf strategischer Transportflugzeuge;
- Umbau unserer taktischen Lufttransportmittel zum Einsatz ausserhalb der Landesgrenze;
- Beschaffung von Kampfhelikoptern.

Nur eine so transformierte Schweizer Luftwaffe kann in Zukunft effiziente Ar-mee-Einsätze in PSO sicherstellen.

### Anmerkung des Autors:

Meine Ausführungen sind eigene Gedanken; sie basieren auf einer subjektiven Wahrnehmung der viel-seitigen Veränderungen und erheben keinen Anspruch auf Richtigkeit. ■



**Angehörige eines LOT (Liaison and Observation Team) der EUFOR-ALTHEA in Bosnien-Herzegowina.**

Foto: SWISSINT