

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift
Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft
Band: 180 (2014)
Heft: 12

Artikel: 100 Jahre Luftwaffe : die nächsten 25 Jahre?
Autor: Studer, Jürg
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-515558>

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: 05.05.2025

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

100 Jahre Luftwaffe – die nächsten 25 Jahre?



Das Jubiläumsjahr hat der Schweizer Militärfliegerei viel Positives, aber leider auch viel Negatives gebracht. Dieser Artikel ist der Versuch, eine mögliche Entwicklung der Luftwaffe unter den gegenwärtigen Voraussetzungen und Vorzeichen zu skizzieren und zur Diskussion anzuregen. Dabei geht es nicht darum, Schuldzuweisungen vorzunehmen, sondern mögliche Stolperfallen der Zukunft aufzuzeigen.

Jürg Studer, Redaktor ASMZ

Die Zukunft der 100-jährigen Luftwaffe ist ungewiss, sie ist aber geprägt durch einige Eckwerte, welche teilweise in der Vergangenheit und teilweise in der Zukunft liegen. Nebst anderen Einflussfaktoren sind es vor allem die sicherheitspolitische Entwicklung, politische Entscheidungen der jüngsten Vergangenheit und eine ins Haus stehende Armereform, welche dabei eine massgebliche Rolle spielen. Diese Faktoren werden einen Einfluss auf die Aufgaben, die Mittel und die Organisation der Luftwaffe haben.

Mögliche Aufgaben der nächsten 25 Jahre

Das 21. Jahrhundert hat sich als bedeutend weniger ruhig und sicher erwiesen, als dies der Mauerfall und der Zerfall der Sowjetunion Ende des letzten Jahrhunderts suggerierte. Vor allem die Ereignisse in Nord- und Westafrika, der Krim sowie im Nahen Osten haben gezeigt, dass es auch in Zukunft genügend Aufgaben für eine glaubwürdige Luftwaffe gibt. Auf den ersten Blick war die Schweiz von diesen Ereignissen nicht direkt betroffen und es

mag scheinen, als sei das auch in naher Zukunft so. Wer so denkt, vergisst, dass 2014 die Schweizer Botschaft in Tripolis überraschend evakuiert werden musste und dabei, wie bereits 2006 im Libanon, wieder einmal klar wurde, dass die Schweiz nicht über ein geeignetes Transportflugzeug verfügt. Wie die Medien berichteten, konnte das Schweizer Personal, inklusive der Angehörigen des Botschaftschutzes, mit viel Glück mit einer tschechischen Militärmaschine «mitreiten». Eine Evakuierung von nicht-kombattanten Personen aus einem Krisengebiet ist oftmals nur mit militärischen Mitteln möglich, weil die Linien- oder Charterflugzeuge ihren Dienst bereits eingestellt haben. Die Schweiz täte gut daran, rasch möglichst eine eigene Fähigkeit dazu aufzubauen.

Das überraschende und brutale Auftreten der Kämpfer des Islamischen Staates (IS) erwischte manchen Nachrichtendienst auf dem falschen Fuss. Zwar ist der IS vorderhand einige Flugstunden von der Schweiz entfernt aktiv, doch gibt es bereits erste beunruhigende Anzeichen in Europa und sogar in der Schweiz, wie die Verhaftung von drei IS-Anhängern Anfang Jahr gezeigt hat. Sollten IS-Akteure

Vier F-35 Joint Strike Fighter der Low Rate Initial Production. Bild: US DoD

oder -Heimkehrer vermehrt bei uns aktiv werden, wird der Bedarf an Transport- und Luftüberwachungskapazität zu Gunsten der Polizei stark zunehmen. Zudem muss auch mit unkonventionellen Bedrohungen gerechnet werden. In Frankreich treiben unbekannte Drohnen ihr Unwesen über Kernkraftwerken und militärischen Einrichtungen. Die für die Sperrzonen über den Nukleareinrichtungen verantwortliche Luftwaffe steht nun vor der Herausforderung, dieser Bedrohung zu begegnen. Sie beabsichtigt, dies zusammen mit dem militärischen Arm der Polizei, der Gendarmerie zu tun. Einer solchen Bedrohung könnte in der Schweiz nur über eine noch engere Zusammenarbeit zwischen Polizei und Luftwaffe begegnet werden. Man darf annehmen, dass in den nächsten Jahren die Bedrohung von Konferenzen, Grossveranstaltungen oder Schlüsselobjekten nicht kleiner wird und dass für die entsprechenden Schutzmassnahmen das ganze Spektrum von bewaffneten Helikoptern und Kampfflugzeugen bis hin zur Fliegerabwehr notwendig sein wird.

Mögliche Mittel der nächsten 25 Jahre

Der Schock nach der Abstimmung vom 18. Mai sitzt noch tief und die Konsequenzen daraus sind wohl noch nicht jedermann klar. Mit einem Schlag wurde die Kampfflugzeugflotte buchstäblich auf einen Drittel des Bestandes reduziert. Ein Ersatz der in zwei Jahren zur Ausmusterung vorgesehenen F-5 Tiger kommt nicht mehr in Frage, die Kampfflugzeugdiskussion wird sich fortan um den Ersatz der F/A-18 Hornet drehen; ein Ersatz, welcher die Schweiz in jedem Fall teuer zu stehen kommt. Da Ende 2015 die Parlamentswahlen anstehen, will sich vor 2016 sicher niemand die Finger an einer Kampfflugzeugbeschaffung verbrennen. Somit könnte frühestens 2018 eine Evaluation stattfinden und eine solche wird es brauchen, da bereits zehn Jahre seit der letzten Evaluation vergangen sein werden. Es ist zu erwarten, dass der Typenentscheid nicht leichter fallen wird als letztes Mal und die Initiative, um den Kauf zu verhindern, bereits in der Schublade bereit sein wird. Somit dürfte ein Kauf frühestens 2022 oder sogar noch später stattfinden, wenn überhaupt.

Welche Flugzeuge kämen wohl in Frage? Der Eurofighter wohl kaum, die Bestellungen reichen nur bis 2017 und danach sieht es düster aus, denn der Eurofighter ist bereits heute ein Ladenhüter. Nur ein Jahr später, 2018, wird der letzte Rafale für die französische Luftwaffe ausgeliefert und eine Weiterführung der Produktionslinie ist abhängig von einer Bestellung eines Exportkunden oder einer zusätzlichen Bestellung des französischen Verteidigungsministeriums. Beides ist momentan nicht sehr wahrscheinlich. Der Gripen wird, nach der Unterzeichnung des Vertrages durch Brasilien, mindestens bis 2024 produziert werden. Ob er noch einmal eine Chance hat in der Schweiz, wird sich zeigen. Auf jeden Fall werden Saab und die Schwedische Luftwaffe nach ihren gemachten Erfahrungen mit einem Engagement in der Schweiz zurückhaltender sein.

Was bleibt, sind US-Flugzeuge wie der F-35, der F/A-18 E/F Super Hornet, der F-15 und F-22 oder aber Kampfflugzeuge aus russischer oder chinesischer Produktion. Der Super Hornet wird nur noch

bis etwa 2017 produziert, die Produktion des F-15 läuft 2019 aus. Der F-22 wird wohl kaum in die Schweiz exportiert werden und 30 F-35 würden 2022 auf etwa 5 bis 7 Mia. CHF zu stehen kommen. Zudem würde man nur eine «Export-Version» erhalten und trotzdem wegen seiner Stealth-Eigenschaften eine eigentliche «Black-Box» kaufen, in welche man nicht gross hineinschauen dürfte. Wollte man sich für die günstigere russische oder chinesische Konkurrenz entscheiden, würde man wohl sofort von der westlichen Unterstützung in Bezug auf GPS-Präzisionscode, Data-Link und Software-Upgrades abgekoppelt.

Mögliche Organisation der Luftwaffe

Die WEA sollte sich eigentlich in der Endphase der politischen Diskussion bewegen – auf Grund der Tatsache, dass bereits die Sicherheitspolitische Kommission des Ständerates (SiK-S) die Detailberatung auf 2015 verschoben hat, ist jedoch ihre Umsetzung auf Anfang 2017 gefährdet. Sollte sie wie vorliegend umgesetzt werden, hätte die aktuelle Kopfstruktur einen gravierenden Einfluss auf die Luftwaffe. Dabei geht es nicht darum, wer in Zukunft wie viele Sterne hat, sondern wer mit wem direkt diskutieren

Beispiele, beispielsweise Führungsradars wegen geplanter Revisionsarbeiten ohne Rücksicht auf die Operationen der Luftwaffe ausser Betrieb genommen werden oder die Pikettstellung der Schneeräumung während eines Einsatzes nicht erfolgt sein, könnte die Luftwaffe nicht mehr direkt bei der FUB beziehungsweise bei der LBA intervenieren, um ihre Einsätze zu gewährleisten. Dies wird in Zukunft über das Operationskommando zu erfolgen haben, was zusätzliche Schnittstellen erfordert, die Verbindungswege verlängert und voraussetzt, dass im Operationskommando das entsprechende Luftwaffen-Know-how vorhanden sein wird. Andernfalls wird die zeitgerechte Leistung der Luftwaffe massiv erschwert oder gar verunmöglicht. Müsste dadurch ein Passagier etwas länger auf seinen Transport warten, wäre dies vielleicht noch zu verschmerzen, wenn es aber um den sofortigen Einsatz einer Alarmpatrouille geht, würde unter Umständen zu viel Zeit verloren gehen.

Quo Vadis Luftwaffe?

Wohin es mit der Luftwaffe in Zukunft geht, liegt nicht mehr in ihrem Einflussbereich. Gefordert sind Armee und Politik, aber letztendlich auch der Bürger. Ohne oder mit zu wenig Mitteln oder Personal ausgestattet, kann die Luftwaffe ihre Aufträge nicht erfüllen. Zusätzliche Schnittstellen erschweren oder gefährden ebenfalls den Erfolg. Bereits gibt es einige Piloten, die der Luftwaffe den Rücken kehren, andere warten gespannt auf das Ende des Streits um den Gesamtarbeitsvertrag bei der Swiss.

Man kann es drehen und wenden wie man will, man kann die Flieger lieben oder hassen, Tatsache ist, dass in den 100 Jahren der Existenz der Luftwaffe die überwiegende Mehrheit der Konflikte nur mit Hilfe einer glaubwürdigen Luftmacht gewonnen wurden. Als Paradebeispiel der jüngsten Geschichte soll der Fall Libyen dienen, wo ein schlecht organisierter und ausgerüsteter Haufen Rebellen eine durchschnittlich ausgerüstete und ausgebildete Armee mit der Unterstützung moderner Luftmachtmitteln in relativ kurzer Zeit vernichtend geschlagen hat. ■



Transportflugzeug A-400 Atlas
im Landeanflug.

Bild: Deutsche Luftwaffe

kann. Die Luftwaffe ist in der Erfüllung ihrer geforderten Leistung nach Inkrafttreten der letzten Armeereform extrem abhängig geworden von der Leistung der Führungsunterstützungsbasis (FUB) und der Logistikkbasis der Armee (LBA). Bislang konnte die Luftwaffe bei auftretenden Problemen auf Augenhöhe mit diesen Dienstleistern diskutieren. Das wird mit der Umsetzung der WEA nicht mehr möglich sein. Sollten, als hypothetische