

Die Flugzeugbeschaffung als Prüfstein unseres Verteidigungswillens

Von Korpskommandant Werner Jung, Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen

Seit dem Ersten Weltkrieg hat die militärische Bedeutung des Luftraumes massiv zugenommen und im Golfkrieg ihren vorläufigen Höhepunkt erreicht. Dennoch waren und sind Flugzeugbeschaffungen in unserem Land stets dornenvolle Unterfangen. Wer die «Chronik der Schweizer Militäraviatik»¹ studiert, wird feststellen, dass heute wie früher fast gleiche Argumente dafür und dagegen vorgebracht werden.

Souveränität im Luftraum - warum?

Wenn wir von militärischer Landesverteidigung sprechen, denken wir aus alter Tradition vorerst an die Wahrung der Unversehrtheit unseres Staatsgebietes von rund 40 000 Quadratkilometern am Boden. Dass über dieser Fläche rund 600 000-800 000 Kubikkilometer Luftraum ebenfalls verteidigt werden müssen, wird gerne verdrängt. Dabei dürfte gerade nach dem Golfkrieg eines klar sein: Wer die Verteidigung des Luftraumes nicht sicherstellen kann, verliert am Boden die Handlungsfreiheit. Zivilbevölkerung und Armee sind schutzlos gegnerischen Luftangriffen ausgeliefert.

Selbstverständlich dürfen die Gegebenheiten des Golfkrieges nicht einfach auf unsere Verhältnisse übertragen werden. Es ist wohl kaum anzunehmen, dass je Luftkriegsmittel in derartigem Umfang gegen unser Land eingesetzt würden. Verletzungen unserer Lufthoheit in unterschiedlichster Form sind jedoch auch in Zukunft möglich. Der Fächer reicht von der missbräuchlichen Benützung unseres Luftraumes bei Konflikten von Drittstaaten über das vorsorgliche Erzwingen der Lufthoheit über unserem Territorium, um einer anderen Kriegspartei zuvorzukommen, bis zum eigentlichen Angriff auf unser Land.

Das erste Ziel unserer Anstrengungen muss es deshalb sein, einen Angriff auf die Schweiz oder die missbräuchliche Verwendung ihres Luftraumes zu verhindern. Dies setzt indessen voraus, dass wir willens und in der Lage sind, uns notfalls wirkungsvoll zur Wehr zu setzen.

Gibt es noch ernsthafte Bedrohungen?

Obwohl ein grosser Konflikt zurzeit unwahrscheinlich erscheint, ist die Entwicklung der Lage für die nächsten Jahre von zahlreichen Unsicherheiten und Risiken geprägt. Die wirtschaftlichen Schwierigkeiten in Osteuropa, der Umbruchprozess in den Nachfolgerepubliken der ehemaligen Sowjetunion und Bürgerkriege wie in Jugoslawien können die politische Stabilität gefährden. Die wieder aufbrechenden Nationalitätenprobleme sind in ihren Folgen ebenfalls nicht absehbar. Eine zuverlässige Prognose über die Zukunft Europas ist deshalb nicht möglich.

Auch die Fortschritte in der Rüstungskontrolle vermögen die Unsicherheiten nicht zu beseitigen. Bei der Verwirklichung der CFE-1-Abkommen, die allerdings noch nicht ratifiziert worden sind, ist zu berücksichtigen, dass vor allem alte Waffensysteme verschrottet werden. Gleichzeitig wird weiter modernes Kriegsmaterial angeschafft. Somit werden die Waffen zahlenmässig wohl zurückgehen, der gesamte Kampfwert von Streitkräften wird jedoch eher zunehmen. Mit dem Abbau militärischer Potentiale in Ost und West ist die Forderung nach mehr Flexibilität verbunden. Die Luftstreitkräfte werden deshalb an Bedeutung noch gewinnen. Ob die riesigen Arsenale je eingesetzt werden, ist eine offene Frage. Niemand kann voraussehen, wie sich die Lage mittelfristig präsentieren wird. Gerade die letzten zwei Jahre haben bewiesen, wie rasch und unvorhersehbar Entwicklungen sein können. Vorsicht und eine der Kontinuität verpflichtete militärische Bereitschaft sind somit nach wie vor notwendig. Vor allem hat die Wahrung der Souveränität im Luftraum ihre Bedeutung nicht eingebüsst - im Gegenteil.

¹ Ernst Wyler: Chronik der Schweizer Militäraviatik. Huber und Co. AG, Frauenfeld 1990.

Souveränität im Luftraum - unsere Massnahmen und Mittel

Solange die Schweiz nicht direkt angegriffen wird, geht es um die «Wahrung der Lufthoheit». Mit einem Angriff auf unser Land erfolgt der Übergang zur «Luftverteidigung».

Die Wahrung der Lufthoheit bezweckt, die missbräuchliche Benützung unseres Luftraumes zu verhindern. Die luftpolizeilichen Massnahmen reichen von der Identifikation fremder Flugzeuge durch Radars und eigene Flugzeuge über die Aufforderung zum Verlassen eines bestimmten Luftraumes bis hin zur Landeaufforderung. Der entschlossenen, konsequenten und glaubwürdigen Wahrung der Lufthoheit kommt besonders in Krisenlagen ein sehr hoher Stellenwert zu. Sie kann unter Umständen entscheidend sein, ob unser Land in einen Konflikt hineingezogen wird oder nicht.

In der Luft lässt sich unser Abwehrwille praktisch jederzeit, ohne erkennbare Vorbereitung und mit minimalsten Mitteln prüfen. Zur Wahrung der Lufthoheit braucht es Kampfflugzeuge, die in der Lage sind, bei jedem Wetter, Tag und Nacht ihre Aufgabe gegen jede Art Flugzeuge zu erfüllen. Unsere Flugwaffe kann heute nur Luftpolizeieinsätze bei Tag, gegen relativ langsam fliegende Flugzeuge durchführen. Mit Fliegerabwehr lässt sich die Aufgabe der Wahrung der Lufthoheit nicht lösen, da sich die Optionen auf das Schiessen oder Nichtschiessen beschränken.

Unsere Luftverteidigung muss in der Lage sein, gegnerische Flugzeuge derart zu bekämpfen, dass sie ihre Waffen nicht oder mindestens nicht optimal einsetzen können. Ein Gegner wird dort angreifen, wo er sein Angriffsziel mit den geringsten Verlusten für sich selbst erreichen kann. Mit modernen Waffen ist es möglich, auch aus mehreren tausend Metern Höhe Ziele mit Präzision zu treffen. Dies bedeutet, dass die Luftverteidigung auf allen Höhen, bis etwa 15 000 Meter über Grund, stark sein muss.

Heute verfügen wir zum Schutz des unteren Luftraumes über 20-mm-Geschütze, 35-mm-Geschütze mit Skyguard-Radar sowie Rapier Boden-Luft-Lenk Waffen. In Einführung begriffen sind Stinger-Einmann-Fliegerabwehr Lenk Waffen. Für den unteren Luftraum besitzen wir damit eine wirkungsvolle Fliegerabwehr. Es darf aber nicht übersehen werden, dass diese Mittel grossenteils nur bei Tag und ausreichenden Sichtbedingungen eingesetzt werden können und flächenbezogen nur einen kleinen Teil unseres Landes abdecken. Zwischen den Fliegerabwehrdispositiven bestehen entsprechende Lücken.

Im mittleren Luftraum um rund 6000 Meter ist die Luftverteidigung vor allem durch unsere Tiger-Flugzeuge gewährleistet. Sie sind allerdings nicht allwettertauglich und können nachts nur sehr beschränkt eingesetzt werden. Für den oberen Luftraum bis etwa 20 000 Meter sind heute zwei Waffensysteme verfügbar, die überaltert sind: Die Fliegerabwehr Lenk Waffen Bloodhound BL-64 stammen aus den 60er Jahren. Obwohl sie technisch einwandfrei funktionieren, sind sie als ortsfeste und schlecht geschützte Waffensysteme leicht bekämpfbar. Als Abfangjäger sind die rund 25 Jahre alten Mirage-III-S-Flugzeuge eingesetzt. Sie vermögen den heutigen Anforderungen bezüglich Flugleistung, Radar und Bewaffnung nicht mehr zu genügen.

Zusammenfassend muss gesagt werden, dass vor allem im oberen Luftraum eine nicht zu verantwortende Lücke klafft. Generell ist die Allwetter- und Nachtkampffähigkeit unserer Luftverteidigung nicht ausreichend.

Fliegerabwehr allein genügt nicht

Es stellt sich die Frage, ob diese hauptsächlichsten Lücken allein durch Fliegerabwehr abgedeckt werden könnten. Dies ist nicht möglich. Auch wenn im untersten Luftraum noch so viele Fliegerabwehrsysteme eingesetzt würden, nicht abgedeckte Räume gäbe es immer. Fliegerabwehrwaffen können beispielsweise nicht in Wäldern eingesetzt werden. Über bewaldeten Gebieten könnten gegnerische Flugzeuge im Tiefflug ungefährdet eindringen. Analoges gilt für Gewässer und teilweise auch für gebirgiges Gelände. Zudem ist es möglich, bodengestützte Radars der Fliegerabwehr zu unterfliegen.

Für die Verteidigung des oberen Luftraumes wären Boden-Luft-Raketen denkbar. Deren Schwachstellen dürfen jedoch nicht unterschätzt werden. Ihre Radars, die zur Erkennung von Zielen und zur Feuerleitung notwendig sind, können gestört oder zerstört werden, so dass keine gezielten Abschüsse mehr möglich sind. Ferner sind die schusstoten Räume relativ gross. Diese Lücken müssten durch andere Systeme abgedeckt werden. Keine Armee setzt deshalb nur auf derartige Waffen. Der erfolgreiche Einsatz von Patriot im Golfkrieg erfolgte unter spezifisch günstigen Bedingungen: ausserhalb der Angriffs- und Störmöglichkeiten durch irakische Flugzeuge.

Für eine wirkungsvolle Luftverteidigung ist es notwendig, dass horizontal und vertikal, entsprechend gegnerischen Angriffen, rasch Schwergewichte gebildet werden können. Fliegerabwehr ist dafür nicht geeignet. Demgegenüber sind Kampfflugzeuge der heutigen Generation in der Lage, sofort dort eingesetzt zu werden, wo es notwendig ist. Natürlich sind auch Flugzeuge gefährdet. Pisten und Unterstände, jedoch kaum unsere Kavernen, können zerstört werden, Bordradars sind störfähig. Pisten lassen sich jedoch in relativ kurzer Zeit reparieren. Wir sind dazu ausgerüstet. Im Einsatzfall müsste sich zudem ein Teil der Flugzeugflotte in der Luft bereithalten, um zeitgerecht eingreifen zu können.

Der F/A-18 - eine zweckmässige Lösung

Der F/A-18 erfüllt die Anforderungen, welche vernünftigerweise an ein Flugzeug für unsere Luftverteidigung gestellt werden müssen. Er ist ein ausgereiftes, im Einsatz bewährtes System. Zwei Triebwerke erhöhen die Sicherheit im Flug. Das Flugzeug besitzt ein gutes Ausbaupotential. Zusammen mit der grossen vorhandenen Benützergemeinschaft ergibt dies günstige Voraussetzungen für spätere Modernisierungsmassnahmen im Rahmen der für viele Jahre vorgesehenen Nutzungsdauer. 34 Flugzeuge ermöglichen, die Schwächen im oberen Luftraum erheblich abzubauen und die heute als Abfangjäger eingesetzten Mirage III S in ihrer Funktion abzulösen. Mit der Einführung der F/A-18 wird die Flugzeugflotte insgesamt um rund 35 Prozent reduziert. Rund 130 Hunter werden sukzessive liquidiert werden.

Eigene Luftverteidigung des Kleinstaates?

Solange unser Land am Status der Neutralität festhält und unabhängig bleiben will, muss es die Luftverteidigung selbständig sicherstellen. Aus militärischer Sicht ist dies machbar. Bei Aufgabe der Neutralität in einem Konfliktfall oder wenn wir je einem europäischen Sicherheitssystem beitreten sollten, wäre die Zusammenarbeit oder Integration der entsprechenden Luftverteidigungssysteme allenfalls ins Auge zu fassen. Dies wäre weniger eine Frage des Flugzeugtyps als der Führungssysteme.

In der Krise oder im Krieg sind Beschaffungen und Ausbildung in der Regel nicht mehr möglich. Deshalb gilt es, Zeiten der Entspannung für die Verwirklichung gewichtiger Vorhaben zu nutzen. Die Beschaffung der F/A-18 braucht vom Zeitpunkt der Bewilligung durch das Parlament bis zur Auslieferung rund fünf Jahre. Ob dann Frieden, Krise oder Krieg sein wird - wer kann es wissen? Wir müssen für jeden Fall bereit sein.