

Zeitschrift: Schweizer Soldat + MFD : unabhängige Monatszeitschrift für Armee und Kader mit MFD-Zeitung

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 67 (1992)

Heft: 1

Artikel: Luftverteidigung nach dem Golfkrieg

Autor: Jung, Werner

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-713842>

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: 15.03.2025

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

Luftverteidigung nach dem Golfkrieg

Von Korpskommandant Werner Jung, Kommandant Flieger- und Fliegerabwehrtruppen

Seit dem Ersten Weltkrieg hat die militärische Bedeutung des Luftraumes stets zugenommen und im Golfkrieg ihren vorläufigen Höhepunkt erreicht. Trotz dieser klaren Tatsache waren in unserem Land Flugzeugbeschaffungen stets dornenvolle Unterfangen. Argumente und Gegenargumente gleichen sich seit Jahrzehnten.

1913 wurde, auf Initiative der Schweizerischen Offiziersgesellschaft, eine freiwillige Sammlung zur Anschaffung von Flugzeugen durchgeführt. Im November 1937 schreibt der damalige Chef der Kriegstechnischen Abteilung dem Chef des Eidgenössischen Militärdepartements: «Die Forderung des Oberstdivisionär Bandi auf rasche Aufrüstung auf dem Gebiet der Kriegsflugzeuge und der Flabkanonen ist völlig unnötig, denn wir sind absolut davon überzeugt, dass wir heute einem europäischen Krieg ferner als noch vor wenigen Jahren stehen...». Diese Aussage wurde weniger als zwei Jahre vor Ausbruch des 2. Weltkrieges gemacht! Kein Wunder, dass die Flugwaffe 1939 nur sehr beschränkt einsatzbereit war. Für einige Fliegerkompanien waren überhaupt keine Flugzeuge vorhanden.

1946 ist in «Flugwehr und Technik» zu lesen: «Auf die Pressemeldung hin, dass die Absicht bestehe, für unsere Flugwaffe eine grössere Serie von Düsenflugzeugen des Types «Vampire I» in Grossbritannien anzukaufen, ist in einzelnen Blättern unserer Tagespresse nicht nur die Zweckmässigkeit dieses Flugzeugtypes für unsere Flugwaffe und unsere Verhältnisse angezweifelt, sondern auch wieder die Frage aufgeworfen worden, ob für unsere Landesverteidigung überhaupt eine Flugwaffe notwendig sei.» Offenbar waren 1946 vielerorts die Luftschlachten des Zweiten Weltkrieges bereits vergessen.

1956 machte die Ungarnkrise erneut die Schwächen der Flugwaffe bewusst. Rasch sollten deshalb 40 Mistère IV beschafft werden. Der Kauf kam dann allerdings nicht zustande. Die Beispiele könnten vermehrt werden.

Heute sind wir bezüglich Luftverteidigung wieder in einer ähnlichen Situation. Obwohl ein grosser Konflikt zurzeit unwahrscheinlich erscheint, sind Unsicherheiten vorhanden. Die Wiedervereinigung Deutschlands, die Auflösung des Warschauer Paktes, die Loslösung Ungarns, der Tschechoslowakei und Polens von der Sowjetunion haben sicherheitspolitisch eine grundlegend neue Lage geschaffen. Auch innerhalb der Sowjetunion haben Glasnost und Perestroika starke Spuren hinterlassen. Der rasche Wandel der letzten zwei Jahre birgt Risiken. Die wirtschaftlichen Schwierigkeiten Osteuropas und der Sowjetunion gefährden die politische Stabilität. Alte Nationalitätenprobleme brechen wieder auf. Den guten Ansätzen für eine verstärkte gesamteuropäische Zusammenarbeit stehen somit schwer abschätzbare Risiken gegenüber, die eine zuverlässige Prognose über die Zukunft Europas verunmöglichen.

Der Golfkrieg hat die Bedeutung der 3. Dimension in künftigen Konflikten dramatisch aufgezeigt. Sie kann einfach nicht mehr ignoriert werden. Lassen Sie mich deshalb auf einige Aspekte dieses neuesten Krieges eingetret.

ASPEKTE DES GOLFKRIEGES

Die **Hauptziele** der alliierten Luftstreitkräfte waren:

- Das Erringen der absoluten Luftherrschaft
- Die Zerstörung des irakischen Kampfpotentials
- Die Zerstörung der Einrichtungen für die Entwicklung und Produktion atomarer, biologischer und chemischer Kampfstoffe
- Unterbrechung der elektronischen Kommunikationsmittel
- Unterbindung der Nachschubachsen nach Kuwait

Der **Luftkampf** umfasste vier Phasen:

- In einer ersten Phase ging es um die Bekämpfung strategischer Ziele in Irak: Luftverteidigungssystem, Luftwaffe, nationale Kommunikationsmittel (TV, Radio, Telefon), ABC-Einrichtungen
- In einer zweiten Phase verlagerte sich das Schwergewicht nach Kuwait zwecks Bekämpfung des Luftverteidigungssystems und der Besatzungstruppen. Ferner wurde die Bekämpfung von Zielen gemäss Phase eins fortgesetzt.
- In einer dritten Phase ging es um die Neutralisierung der irakischen Armee in Kuwait und im Süden Iraks durch die Zerstörung von Brücken, Verbindungslinien, Panzern, Artillerie, Fahrzeugen usw sowie um Angriffe gegen Truppen mit dem Ziel der Verminderung ihrer Kampfkraft und der Demoralisierung.
- In der letzten Phase war das Hauptziel die Unterstützung der Bodenoperationen im Rahmen des Luft-Landkrieges.

Als **Hauptmittel** kamen zum Einsatz:

- Bomber der Typen B-52, F-15, F-16, FA-18,

Tornado u. a. Speziell ist zu erwähnen der erstmalige und äusserst erfolgreiche Einsatz der Stealth-Bomber F-117.

- Laser- und infrarotbildgelenkte Präzisionsmunition
- Satelliten für Aufklärung, Standortbestimmung (GPS) und Wetterinformationen
- Mittel für den Allwetter- und Nachtkampf
- Mittel zur elektronischen Kriegführung

Die US Air Force zog aus dem Golfkrieg folgende **Hauptlehren**:

- Die Luftherrschaft ist in der modernen Kriegführung von ausschlaggebender Bedeutung. Ist sie errungen, verliert der Gegner am Boden weitestgehend die Handlungsfreiheit. Dieses Ziel wurde durch die alliierten Luftwaffen ab Beginn erreicht und konnte während der ganzen Dauer der Operationen aufrechterhalten werden.
- Die Qualität der Leute und ihre Ausbildung sind ebenfalls entscheidend. Sie sind die Voraussetzung, dass die Waffen effizient eingesetzt werden können.

WAS KÖNNEN WIR AUS DEM GOLFKRIEG LERNEN?

Es ist wohl auszuschliessen, dass je ein derartiges Potential an Waffen ausschliesslich gegen unser Land zum Einsatz käme. Vielmehr müssen wir davon ausgehen, dass wir im Rahmen eines europäischen Konfliktes auch miteinbezogen werden könnten. Denkbar sind zum Beispiel folgende Möglichkeiten:

- Nutzung unseres Luftraumes zur militärischen Unterstützung Dritter;
- Erzwingen von nicht bewilligten Überflügen;
- präventive Kontrolle unseres Luftraumes durch Drittstaaten;
- Testen der Abwehrbereitschaft unserer Luftraumverteidigung und damit unseres Verteidigungswillens;
- präventives Erzwingen der Lufthoheit über unserem Territorium für eigene Zwecke oder um anderen Konfliktparteien zuvorzukommen;
- Einsätze gegen Ziele strategischer oder nationaler Bedeutung in unserem Land zwecks Erpressung oder Bestrafung;
- Luftangriffe im Rahmen eines kombinierten Land-Luftkrieges gegen unser Land, als eine Strategie zur Pfandnahme oder zur Nutzung unserer Infrastruktur und Logistik.

Zu beachten sind auch unsere grundlegend anderen topographischen (zum Beispiel mit zahlreichen Radarschatten) und meteorologischen Verhältnisse, die einem Gegner eine andere Art der Kampfführung aufzwingen würden. Dennoch: auch wir sollten und können einige Lehren aus dem Golfkrieg ziehen. **Wenn es eine entscheidende Lehre zu ziehen gibt, ist es wohl die, dass der Luftverteidigung oberste Priorität zukommt.** Dies bedingt, dass Kampfmittel (Flugzeuge, Flab), Führungssysteme, Personal und Ausbildung den hohen



Vorträge AOG im Kongresshaus Zürich

«Jenseits der militärischen Sicherheit: Bevölkerung – Umwelt – Energie»
24.2.1992, General Hans-Henning von Sandrart
«Strategische und operative Konsequenzen aus der veränderten europäischen Sicherheitslage»
23.3.1992, Divisionär P Müller, Unterstabschef Planung
«Stand der Planung und Realisation der Armee 95»
11.5.1992, Divisionär H Bachofner
«Strategischer Umbruch in Europa. Eine neue Rolle für die Schweiz?»

Info AOG

Anforderungen genügen. Es bedeutet aber auch, dass wir einigen Punkten vermehrt Beachtung schenken, zum Beispiel der Tarnung und Täuschung, der elektronischen Kriegführung, dem Schutz unserer Einrichtung im Sinne der Härting und der Beweglichkeit.

WIE STELLEN WIR DEN SCHUTZ DES LUFTRAUMES SICHER?

Solange die Schweiz nicht direkt angegriffen wird, werden diese Massnahmen unter dem Begriff «Wahrung der Lufthoheit» zusammengefasst. Mit einem Angriff auf unser Land erfolgt der Übergang zur «Luftverteidigung».

Wahrung der Lufthoheit

Es geht darum, die missbräuchliche Benützung unseres Luftraumes festzustellen und allenfalls Sanktionen zu ergreifen. Diese Massnahmen reichen von der Identifikation fremder Flugzeuge durch Radars und/oder eigene Flugzeuge über die Aufforderung zum Verlassen eines bestimmten Luftraumes bis hin zur Landeaufforderung. Im Zustand des nicht eingeschränkten Luftverkehrs, was dem Normalfall entspricht, liegt die Verantwortung für den Luftraum beim Bundesamt für Zivilluftfahrt. Die Flugwaffe führt bei Bedarf in dessen Auftrag Luftpolizeieinsätze zur Identifikation unbekannter oder besonderer Flugzeuge durch. Dabei geht es um die Annäherung an das fremde Flugzeug, das Feststellen des Flugzeugtyps, das Ablesen der Immatrikulation und allenfalls das Fotografieren des Flugzeuges als Beleg. Ausnahmsweise kann auch die Aufforderung zum Verlassen eines bestimmten Luftraumes (zum Beispiel unbewilligtem Verlassen einer Luftstrasse) oder im Extremfall die Aufforderung zur Landung erfolgen.

Wenn der Bundesrat im Fall einer Krise oder bei besonderen Situationen die Einschränkung des Luftverkehrs verfügt, geht die Verantwortung für den Luftraum an das Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen über.

Eingeschränkter Luftverkehr kann unbefristet für den ganzen Luftraum Schweiz oder zeitlich und/oder örtlich begrenzt angeordnet werden. Die luftpolizeilichen Massnahmen bleiben dieselben wie beim nicht eingeschränkten Luftverkehr, werden jedoch rigoroser gehandhabt. Der Extremfall des eingeschränkten Luftverkehrs ist der verbotene Luftverkehr, der mit einer allgemeinen Kriegsmobilmachung in Kraft tritt. Die Benutzer des Luftraumes durch zivile und fremde Flugzeuge wird äusserst restriktiv gehandhabt und intensiv kontrolliert.

Der entschlossenen, konsequenten und glaubwürdigen Wahrung der Lufthoheit kommt 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 mit minimalsten Mitteln testen.

Zur Wahrung der Lufthoheit braucht es Kampfflugzeuge, die in der Lage sind, bei jedem Wetter, Tag und Nacht, ihre Aufgabe gegen jede Art Flugzeuge, auch gegen ausländische Kampfflugzeuge, zu erfüllen. Besonders wichtig sind angesichts der relativen Kleinheit unseres Landes eine kurze Reaktionszeit, eine gute Steigleistung und eine hervorragende Qualität des Bordradars.

Unsere Flugwaffe ist heute nur in der Lage, Luftpolizeieinsätze bei Tag gegen relativ langsam fliegende Flugzeuge, wie beispielsweise Transportflugzeuge, durchzuführen. Einsätze bei Nacht sind nur ganz ausnahmsweise bei extrem günstigen Bedingungen möglich. Mit **Fliegerabwehr lässt sich die Aufgabe der Wahrung der Lufthoheit nicht lösen**, da sich die Optionen auf das Schiessen oder Nichtschiessen beschränken.

Luftverteidigung

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. Noch vor wenigen Jahren waren angreifende Flugzeuge gezwungen, kleinräumige Ziele im Tiefflug anzugreifen. Um gegnerischer Fliegerabwehr auszuweichen, wurden An- und Wegflug im Tiefflug zurückgelegt, um einerseits die Radars zu unterfliegen, andererseits durch hohe

Geschwindigkeit die Reaktionszeit der Fliegerabwehr zu unterlaufen. Der Golfkrieg hat eindrücklich gezeigt, dass dies heute nicht mehr notwendig ist. Es ist mit modernen Waffen möglich, auch aus mehreren tausend Metern Höhe Ziele mit Präzision zu treffen. Dies bedeutet, dass die Luftverteidigung auf allen einschlägigen Höhen, das heisst bis zirka 15 000 m über Grund, gut sein muss.

Eine Beurteilung unserer heutigen Mittel und Möglichkeiten ergibt folgendes Bild:

Wir verfügen 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 entsprechend Lücken.

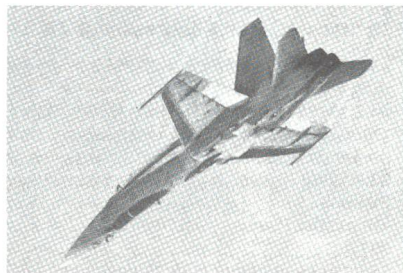
50 Jahre Überwachungsgeschwader (UeG) der Schweizer Flugwaffe

Mit einem glanzvollen Flugmeeting feierte das Überwachungsgeschwader (UeG) am 7. September 1991 in Payerne sein 50-jähriges Bestehen. Dieser Publikumsaufmarsch von gegen 130 000 Besucher war auch eine Grossdemonstration für unsere Flugwaffe und für den Fortbestand von Flugmeetings, die in letzter Zeit von politischer Seite arg unter Druck geraten waren.

Seit 1941 gewährleistet das Überwachungsgeschwader der Schweizer Flugwaffe den permanenten Schutz unseres Luftraums und erfüllt zusätzlich die verschiedensten Aufgaben im Bereich von Dienstleistung und Instruktion. Das UeG ist die einzige Berufskampfformation unserer Milizarmee und verfügt über zirka 135 Piloten, Bordfotografen, Spezialisten und administrative Mitarbeiter.

Die im Einsatz stehenden Kampfpiloten erfüllen den Auftrag der permanenten Luftraumüberwachung, sie übernehmen Aufgaben bei der Ausbildung der Milizpiloten, sie führen die taktische Erprobung des Flugmaterials durch, und sie zeigen ihr fliegerisches Können anlässlich der Durchführung der zahlreichen Flugdemonstrationen der «Patrouille Suisse».

Als Berufskampfpilotenkörper bringt das UeG eine wirkungsvolle Unterstützung



F/A-18 der kanadischen Luftwaffe am Flugmeeting in Payerne. 130 000 Besucher verfolgten den Einsatz.

unserer Milizflugwaffe und leistet durch seine anspruchsvolle Tätigkeit einen wichtigen Beitrag zur Glaubwürdigkeit unserer Verteidigungsanstrengungen.

Geschichte und Organisation

Das UeG wurde im Jahr 1941 auf Antrag von General Guisan geschaffen und ist dem Kommandanten der Flugwaffe unterstellt. Als militärisch organisierter Verband besteht es aus vier Ressorts (Luftverteidigung, Erdkampf, Luftaufklärung, Lufttransporte), einem Ressort Operationen sowie einer Berufsmilitärpilotenschule. Während die in den Spartenressorts tätigen fünf Fliegerstaffeln sowie die Aufklärergruppe, als Teil der Aufklärerstaffel, eidgenössische Truppenformationen sind, bestehen die übrigen Organe des UeG nur in Friedenszeit.

Die verschiedenen Organe und die Einheiten des Überwachungsgeschwaders sind auf drei Flugplätzen stationiert:

- **Dübendorf:**
 - Jägerstaffeln Tiger
 - Aufklärerstaffel
 - Berufsmilitärpilotenschule
- **Payerne:**
 - Kommando
 - Jägerstaffeln Tiger und Mirage
 - Umschulung auf Kampfflugzeuge
 - Erdkampfgruppe
- **Alpnach:**
 - Helikopterausbildung
 - Militärhelikopter-Rettungsdienst

Die Aufgaben

Durch einen Bundesratsbeschluss sind dem Überwachungsgeschwader die folgenden Aufgaben übertragen: Wahrung der Lufthoheit, Ausbildung der Milizpiloten, Zusammenarbeit mit Schulen und Kursen, Flugzeugerprobungen, Flüge für Bundesstellen, Flugrettungsdienst und Flugdemonstrationen.

Aus Info FF Trp

Im mittleren Luftraum um rund 6000 m ist die Luftverteidigung vor allem durch unsere rund 100 «TIGER»-Flugzeuge gewährleistet. Sie sind allerdings nicht allwettertauglich und können nachts nur sehr beschränkt eingesetzt werden. Für den oberen Luftraum bis ca 20 000 m sind heute 2 Waffensysteme verfügbar, die überaltert sind: die Fliegerabwehrwaffen «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 zT auch gebirgiges Gelände. Zudem können die durch bodengestützte Radars der Fliegerabwehr überwachten Räume unterflogen werden.

Nur moderne Kampfflugzeuge, die über die sogenannte «look down – shoot down»-Fähigkeit verfügen, sind in der Lage, diese Lücken zu schliessen. Es handelt sich um die Fähigkeit, mit dem Bordradar nach unten (bis auf die Erdoberfläche) zu sehen und auch schiessen zu können.

Für die Luftverteidigung im oberen Luftraum wären Raketen wie beispielsweise «PATRIOT» denkbar. Solche Raketen können sehr wirkungsvoll sein, vor allem wenn sie mit Zielzuweisungsdaten eines Luftraumüberwachungssystems versorgt werden, wie dies im Golfkrieg mit Satelliten und AWACS-Flugzeugen der Fall war. Ihre Schwachstellen dürfen jedoch nicht unterschätzt werden.

Keine Armee setzt nur auf derartige Systeme. Sie werden stets im Verbund mit Flugzeugen eingesetzt. Die Radars, die zur Erkennung von Zielen und zur Feuerleitung notwendig sind, können gestört werden, so dass keine gezielten Abschüsse mehr möglich sind. Ferner sind ihre schusstopfenden Räume relativ gross, beispielsweise derart, dass unterhalb von 45° keine Schüsse möglich sind. Diese Lücken müssten durch andere Systeme abgedeckt werden. Ferner ist zu bedenken, dass die relativ statischen Abschussrampen primäre Ziele gegnerischer Luftwaffen sind. Die Gefahr wäre somit gross, dass solche Systeme nicht zum Tragen kämen, wenn sie auf sich allein gestellt – nicht im Verbund mit Flugzeugen – eingesetzt würden.

Nicht zu übersehen ist auch die gegenüber Flugzeugen wesentlich kleinere Raumabdeckung. Der erfolgreiche Einsatz von «PA-

TRIO» im Golfkrieg erfolgte unter spezifisch günstigen Bedingungen: ausserhalb der Störmöglichkeiten durch irakische Flugzeuge und ungefährdet durch gegnerische Fliegerangriffe. Solche Fliegerabwehrwaffen müssen im Verbund mit Hochleistungsflugzeugen eingesetzt werden, was die Einsatzeffizienz beider Waffensysteme synergiemässig steigert. **In der Luftverteidigung ist es notwendig, dass in allen drei Dimensionen, entsprechend gegnerischer Angriffe, rasch Schwergewichte gebildet werden können.** Fliegerabwehr ist zu statisch, um innert nützlicher Zeit Schwergewichte verlagern zu können. Demgegenüber sind Kampfflugzeuge der heutigen Generation dank ihrer grossen Raumabdeckungsfähigkeit (dh innert kurzer Zeit irgendwo in unserem Luftraum einzugreifen) in der Lage, zeitgerecht dort eingesetzt zu werden, wo es notwendig ist. Dies unabhängig von Tageszeit und Wetter.

Natürlich sind auch Flugzeuge gefährdet. Pistolen und Unterstände, jedoch kaum unsere Kavernen, können zerstört werden, Bordradars sind störfähig. Flugzeuge können auch von gegnerischen Flugzeugen abgeschossen werden. Pistolen lassen sich jedoch in relativ kurzer Zeit reparieren. Wir sind dazu ausgerüstet. Im Einsatzfall wäre zudem ein Teil der Flugzeugflotte dauernd in der Luft, um zeitgerecht einsatzbereit zu sein. Mit weitreichenden Bordradars können gegnerische Flugzeuge frühzeitig erkannt und mit weitreichenden Waffen bekämpft werden. Voraussetzung ist jedoch, dass wir über mindestens gleichwertige Kampfflugzeuge verfügen. Zudem kann ein Pilot auch unter ungünstigen Verhältnissen, bei eingeschränktem Funktionieren der Technik, noch handeln.

Für unsere Luftverteidigung ist ein modernes Kampfflugzeug dringend notwendig und die sinnvollste und kostengünstigste Lösung. **Ohne Kampfflugzeuge ist eine wirksame Luftverteidigung eine Illusion.** Deshalb gibt es weltweit kein Land, das eine glaubwürdige Luftverteidigung ausschliesslich auf Fliegerabwehrsysteme beschränkt. Untersuchungen haben zudem ergeben, dass reine Flablösungen bei gleichen Anforderungen bezüglich Zerstörungsleistung teurer zu stehen kommen als gemischte Lösungen mit Kampfflugzeugen und Fliegerabwehr.

Die Hauptanforderungen an ein neues Kampfflugzeug für unsere Verhältnisse sind:

- Ein gutes Radar grosser Reichweite, das dem Piloten einen Überblick über die Luftlage bietet. Dies ist besonders deshalb wichtig, weil wir nicht über fliegende Führungsplattformen verfügen und wir im Verteidigungsfall mit Störung oder Ausfall unserer festen Radarstationen rechnen müssten. Es soll deshalb auch weitgehend unempfindlich gegenüber elektronischen Störungen sein.
- Eine «look down – shoot down»-Fähigkeit, um auch tief- und tiefstfliegende Ziele erfassen zu können.
- Eine gute Steigleistung, um bei Angriffen oder auch bei Luftpolizeiaktionen zeitgerecht intervenieren zu können.
- Weitreichende Radarlenkungen und die Fähigkeit zur Mehrfachzielbekämpfung, um mit gleich langen «Spiessen» kämpfen zu können.
- Eine grosse Reichweite, nicht um weit zu

fliegen, sondern um möglichst lange in der Luft bleiben zu können.

- Grösstmögliche Sicherheit im Flug.
- Betriebs- und Unterhaltsfreundlichkeit.

Der aus einer sehr eingehenden Evaluation ausgewählte FA-18 erfüllt diese Anforderungen am kostengünstigsten.

Ein besonderes Problem der Luftverteidigung ist die Abwehr von Boden-Boden-Lenk Waffen. Zurzeit können solche Raketen nicht oder nur sehr eingeschränkt bekämpft werden. Dies gilt auch für «PATRIOT»-Abwehrsysteme. Entwicklungen zur Verbesserung der Situation sind international im Gange, werden aber noch viel Zeit in Anspruch nehmen, bis wirklich taugliche Lösungen verfügbar sein werden. Die ungenügende Möglichkeit, ballistische Raketen abzuwehren, darf aber nicht Vorwand sein, auf Abwehrmittel gegen andere Bedrohungen zu verzichten.

Es ist geplant, 34 Flugzeuge zu beschaffen. Die Frage, ob diese Zahl sinnvoll ist, stellt sich. **Mit 34 Flugzeugen sind wir in der Lage, sowohl zur Wahrung der Lufthoheit wie auch im Rahmen einer Luftverteidigung bei Bedarf eine vertretbare Anzahl Flugzeuge dauernd in der Luft einsatzbereit zu haben.**

Dank ihrer enormen Gesamtleistung ergeben sie gegenüber den 30 «MIRAGE» III S-Flugzeugen, welche heute als Abfangjäger eingesetzt sind, einen erheblich besseren Kampfwert. Zudem können die älteren Flugzeuge von der hervorragenden Luftlagedarstellung der neuen Flugzeuge profitieren. Ihr Kampfwert gewinnt dadurch.

Insgesamt wird die Flugzeugflotte mit der Einführung neuer Jagdflugzeuge erheblich reduziert. Rund 130 «HUNTER» werden liquidiert. Dies ergibt eine zahlenmässige Reduktion der gesamten Flugzeugflotte von rund 35%. Damit werden auch die Flugbewegungen zurückgehen, was eine Reduktion der Immissionen zur Folge haben wird.

KLEINSTAAT SCHWEIZ UND EUROPÄISCHES SICHERHEITSSYSTEM

Ist die Schweiz nicht zu klein für eine eigene Luftverteidigung, müsste diese nicht anderen Staaten überlassen werden, wie steht es mit der Europafähigkeit unserer Luftverteidigung?

Solange die Schweiz am Status der Neutralität festhält, darf sie die Souveränität über ihrem Luftraum nicht aufgeben. **Aus militärischer Sicht ist eine autonome Luftverteidigung der Schweiz machbar.** Entsprechende Führungssysteme, Fliegerabwehrmittel und ältere Flugzeuge sind vorhanden. Sie müssen aber systematisch auf einen guten Stand gebracht werden. Natürlich hätte eine Einbettung in ein grösseres Verteidigungssystem gewisse Vorteile. Der politische Preis, der dafür zu entrichten wäre, dürfte allerdings hoch sein. Dieser Schritt würde den Beitritt zu einer Militärallianz bedeuten mit allen sich daraus ergebenden Konsequenzen.

Dennoch ist im Blick auf die Zukunft unsere Luftverteidigung bezüglich eines eventuellen Verbundes im Rahmen eines europäischen Sicherheitssystems zu prüfen. Die Verbundfähigkeit ist weniger eine Frage des Flugzeugtyps als vielmehr der Integrationsfähigkeit der Führungssysteme.

DIE WIRTSCHAFT PROFITIERT VON DER BESCHAFFUNG EINES NEUEN KAMPFFLUGZEUGES

Neue Möglichkeiten für unsere Industrie in zukunftsgerichteten High-Tech-Sektoren Aufträge zu erhalten und mit internationalen Partnern zusammenzuarbeiten, sind im Hinblick auf den Werkplatz Schweiz sehr wichtig. Aus diesem Grunde wurde seit Beginn der achtziger Jahre angestrebt, die einheimische Industrie an Rüstungsbeschaffungen aus dem Ausland zu beteiligen. Es sollen entsprechend den ins Ausland gehenden Auftragsvolumen neue Aufträge für die schweizerische Industrie hereingeholt werden. Dieses Ziel einer 100%-Kompensation wird auch bei der Beschaffung der neuen Kampfflugzeuge verfolgt.

BESCHAFFUNGEN BRAUCHEN ZEIT – KONTINUITÄT IST NOTWENDIG

Die Beschaffung neuer Grosssysteme braucht vom Zeitpunkt der Bewilligung durch das Parlament bis zur Auslieferung rund fünf Jahre. Mit einem Rüstungsprogramm 1992 bewilligte Flugzeuge wären somit erst im Jahre 1997 einsatzbereit. Niemand kann heute beurteilen, ob sie dann gerade dringend gebraucht werden oder nicht. Sicher ist jedoch, dass Beschaffungen zu spät kommen oder nicht mehr möglich sind, wenn eine Krise eingetreten ist. Verteidigungsbereitschaft braucht deshalb Kontinuität und erfordert, dass man auf der Höhe der Entwicklung bleibt. Auch die Ausbildung braucht Zeit. Lücken können im Konfliktfall meist nicht mehr geschlossen werden. Zeiten der Entspannung müssen deshalb ausgenützt werden, um gewichtige Vorhaben zu realisieren und die Truppe sorgfältig auszubilden.

SCHLUSSBEMERKUNGEN

Die Wahrung der Lufthoheit und die Luftverteidigung sind eine prioritäre Aufgabe der militärischen Landesverteidigung und eine Voraussetzung zur Wahrung der politischen und militärischen Handlungsfreiheit. Unser erstes Ziel ist es nicht, den Krieg zu führen, sondern ihn dadurch zu verhindern, dass ein Angriff auf unser Land als unrentabel beurteilt wird. **Damit diese Abhatwirkung erreicht wird,**

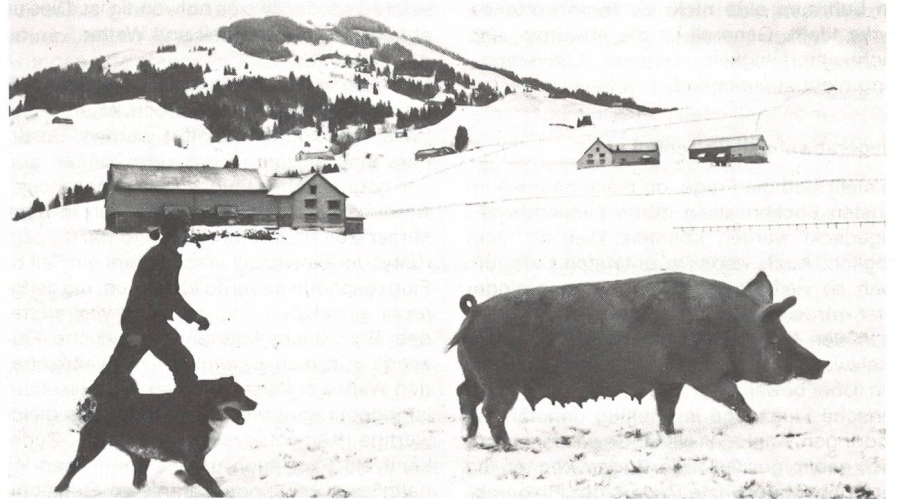
muss ein Gegner aber überzeugt sein, dass wir ihm durch unsere starke Verteidigung hohe Verluste zufügen würden. Dies ist für uns als Kleinstaat machbar. Damit die Aufgaben erfüllt werden können, sind jedoch angemessene Waffensysteme unabdingbar notwendig.

Vortrag AOG vom 28. Oktober 1991, Zusammenfassung (massgebend in das gesprochene Wort). ✚

Menschen und Tiere in den Bergen

Oft muss man noch von einem Stall zum anderen laufen, wenn die Futtermittel dezentral gelagert werden müssen. Das bedeutet oft stundenlanges zusätzliches Arbeiten. Im Berggebiet bei den Familienbetrieben ist das meist eine Selbstverständlichkeit. Bei Stallsanierungen hilft die Schweizer Berghilfe mit ihren Zuwendungen, damit die Bergbauern wieder mit Hoffnung in die Zukunft blicken können.

Wir erlauben uns, mit diesem Bild auch unseren Lesern des «Schweizer Soldat» viel Glück für 1992 zu wünschen. Redaktion *Foto: Fritz Grunder*



MÜLLER – innovativ + aktuell:

Diese Spannringtrommeln sparen Platz und Kosten

Unsere konischen Spannringtrommeln können Sie platzsparend ineinander stapeln: Das senkt auch Ihre Lager- und Transportkosten. Trommeln aus kaltgewalztem, dekapiertem Feiblech (0,4-1,0 mm), von 20 bis 216,5 l Inhalt. Mantel mit Breit- oder Jumbosicken verstärkt, Naht geschweisst, Boden dichtgefaltet. Einbrennlackiert, JET-Ringverschluss, vollautomatisch verschliessbar. UN-Zulassung für Gefahrgüter. ISO-Qualitätssicherung.

MÜLLER Know-how für Spitzenqualität.
Fragen Sie uns!

MÜLLER



0311

MÜLLER AG, CH-4142 Münchenstein 2
Tramstrasse 20, Telex 962 300 mvm ch,
Telefon 061/46 08 00, Telefax 061/46 06 57

