

Interview mit Walter Knutti, Kommandant Schweizer Luftwaffe

«33 F/A-18 reichen nicht»

Korpskommandant Walter Knutti kommandiert seit dem 1. Januar 2006 die Schweizer Luftwaffe. Er löste den in Pension gehenden Hansruedi Fehrlin ab. In einem seiner ersten Interviews als Luftwaffenchef bezieht Walter Knutti in SkyNews.ch zur Beschaffung des PC-21, des neuen Kampffjets und des Transportflugzeuges klar Stellung: 33 Hornets reichen nicht aus, um den Schweizer Luftraum über eine längere Periode zu schützen.

Foto Hansjörg Bürgli



Der neue Kommandant der Schweizer Luftwaffe Walter Knutti: «Für den Bereich Luftpolizei braucht es nach dem Ausscheiden der F-5 Tiger zusätzliche Kapazitäten. Sonst kann der Auftrag nicht mehr erfüllt werden. Ich glaube kaum, dass in der Schweiz jemand die Polizei abschaffen möchte.»

Die Fragen stellten Hansjörg Bürgli und Peter Lewis

I Sie haben als Mechanikerlehrling in Dübendorf begonnen. Heute kommandieren Sie die Schweizer Luftwaffe. Wie fühlen Sie sich?

Sehr gut. In Dübendorf begann ich meine Lehre in der Absicht, Militärpilot zu werden. Von der damals erlernten Kultur der Präzision und des exakten Arbeitens profitiere ich noch heute. Anschliessend absolvierte ich die fliegerische Vorschulung. Leider erfüllte sich der Traum des Militärpiloten aus medizinischen Gründen nicht. Aber die Liebe zur Luftwaffe blieb erhalten. Ich verinnerlichte den Kerosingeruch von «Düsendorf». Mein Ziel war damals

bestimmt nicht, Kommandant der Luftwaffe zu werden, sondern mein Berufsleben in der Luftwaffe zu verbringen.

I Sie sind Nichtpilot. Ist das ein Nachteil als Chef der Luftwaffe?

Als Inhaber des Privatpilotenbrevets erlitt ich einen Skiunfall. Danach war ich nicht mehr tauglich für den Schleudersitz und somit auch nicht als Militärpilot. Die Möglichkeit, Helikopterpilot zu werden, gab es damals nicht. Als Nachteil erachte ich dies heute in meiner Funktion nicht. In meinem Beruf steht nicht das Fliegen im Zentrum, sondern die Führung eines Unternehmens mit rund 1500 Mitarbeitenden. Zudem ist die Luftwaffe immer mehr von elektronischen Systemen abhängig. Das Ganze ist viel

komplexer als «nur» Fliegen. Da ich die Akzeptanz der Piloten-Community spüre – und sie auch verstehe –, habe ich als Nichtpilot keine Probleme.

I Wie wird man Korpskommandant?

Eine gute Frage. Im Management-Development des Departementes für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) werden alle möglichen Kandidaten, welche den Berufsoberssten-Grad erreicht haben, «durchleuchtet». Daraus ergibt sich, wer Brigadier oder Divisionär wird. Am Schluss entscheidet der Chef VBS, Bundesrat Samuel Schmid, hierüber. In der Luftwaffe ist dies wahrscheinlich einfacher als im Heer, da die Luftwaffe schweizweit tätig ist. Dadurch muss nicht übermässig auf regionalpolitische Begehrlichkeiten Rücksicht genommen werden. Selber bezeichne ich mich als «interkantonal»: Ich wuchs in Basel auf. Mein Vater stammte aus dem Simmental, die Mutter aus dem Raum Zürich. Heute lebe ich in der Westschweiz. Bewusst bin ich nie einer politischen Partei beigetreten, obwohl mein Vater in der FDP aktiv war. Ich bin ein Berufsmilitär und nicht Politiker.

I Wie viel Macht hat der Kommandant Luftwaffe heute mit der neuen Führungsstruktur?

Macht ist nicht mein Ding. Ich bin kein Machtmensch. Mich interessieren nur der Beruf und die Aufgabe. Rund um mich wirken aber viele Machtmenschen, gegen die ich mich wehren muss. Macht liebe ich nicht, jedoch das Führen von Menschen – schon als Korporal und bis hin zum Brigadekommandant. Selber spiele ich keine Macht aus, aber ich bin mir bewusst, dass ich welche habe. Meinem Stil entspricht viel mehr, Leute zu neuen Ideen anzutreiben. Können sie diese verwirklichen, freut mich dies.

I Gemäss neuer Organisationsstruktur ist die Luftwaffe keine autonome Teilstreitkraft mehr. Wie muss man sich ihre Rolle nun vorstellen?

Die Diskussion um Teilstreitkräfte ist meines Erachtens gar nicht nötig. Zu Zeiten von Korpskommandant Carrel, meinem Vor-Vorgänger, war die Luftwaffe noch eine Teilstreitkraft mit eigenem Budget und Auftrag. In den heutigen, modernen Armeen ist dem nicht mehr so. Früher kämpften die einzelnen Teilstreitkräfte um einzelne Budgetposten. Wer siegte, der konnte neue Mittel beschaffen. Mit den aktuellen, immer kleiner werdenden Ressourcen können wir uns einen solchen Kampf nicht mehr erlauben. Heute ist das Budget so klein, dass es zentral gesteuert werden muss. Deshalb ist die Luftwaffe keine Teilstreitkraft mehr, sondern ein «Component Command», also die Luftkomponente der Gesamtarmee.

I Ihre erste «Bewährungsprobe» war der Einsatz am diesjährigen WEF. Welche Bilanz ziehen Sie?

Es war ein weiterer Beweis, dass die Luftwaffe funktioniert. Da kann der Chef kurz zuvor ausgewechselt werden, das System funktioniert unabhängig davon. Jeder weiss, welchen Beitrag er zum Erfolg beitragen muss. Das war für mich «daily business». Wir haben während des WEF jedes Flugzeug, welches sich im Luftraum Schweiz bewegte, identifiziert. Wir wussten zu jeder Zeit, was sich in unserem Luftraum abspielte. Damit haben wir unseren Staat generell und das WEF im Speziellen geschützt. Bei den Piloten liess das WEF ein anderes Bauchgefühl aufkommen: Ausgestattet mit scharfen Waffen und wohl wissend, welche Verantwortung ihnen damit letztlich zukommt, erfüllten sie diese Einsätze vorbildlich. Für mich ist klar, dass wir solche Aufträge jederzeit selbständig erledigen können. So waren wir auch während den Olympischen Winterspielen 2006 in Turin bereit, um den italienischen Staat zu unterstützen. Luftpolizei ist heute unsere Hauptaufgabe. Um diese erfüllen zu können, benötigen wir Trainings – auch im Ausland wie beispielsweise jenes in Norwegen.

I Im Rüstungsprogramm 2006 soll die Beschaffung von Pilatus PC-21 enthalten sein. Wie viele braucht die Luftwaffe, wie und wann werden sie eingesetzt?

Ob der PC-21 im Rüstungsprogramm 06 erscheinen wird, oder erst 07, ist noch offen. Geplant ist der Erwerb von sechs Flugzeugen. Das Datum des erstmaligen Einsatzes hängt natürlich vom Zeitpunkt der Beschaffung ab.

I Welches sind die Konkurrenten des PC-21?

STICHWORTE

Swiss

Der letzte Carrier, der das Schweizer Kreuz in die Welt trägt und uns letztlich doch noch Freude bereitet, auch wenn er sich nicht mehr in Schweizer Händen befindet.

Sphair

Das ist eines meiner Sorgenkinder. Da das Interesse an der Luftfahrt bei den jungen Leuten schwindet, ist unser Nachwuchs gefährdet. Ich frage mich, ob der Name Sphair der richtige ist, um auf die fliegerische Vorschulung aufmerksam zu machen.

Patrouille Suisse

Das ist das Aushängeschild der Luftwaffe, das unsere täglich gelebte Präzision wirkungsvoll dargestellt. Im Inland der «Botschafter der Armee», im Ausland der «Botschafter der Schweiz».

Aerosuisse

Der Dachverband der Schweizer Luftfahrt vereint ausschliesslich zivile Firmen und Organisationen. Militärische Mitglieder habe ich keine gefunden. Unser einziger Kontakt besteht in der neuen Pilotenausbildung, bei der Aerosuisse, BAZL und wir zusammenarbeiten.

Kosovo

Da leistet die Schweizer Armee wirklich einen Super-Einsatz an der Front.

Dies dürfte, wenn es soweit kommen sollte, der Super Tucano sein. Wir wissen aber, dass der PC-21 von seiner Leistungsfähigkeit her mit diesem Typ nicht zu vergleichen ist.

I Warum braucht die Schweizer Luftwaffe den PC-21?

Mit ihm erhoffen wir uns ein grosses Sparpotential realisieren zu können – nicht nur kostenmässig, sondern auch vom Lärm her. Wir wollen vom PC-21 direkt auf den Hornet umsteigen, ohne Umweg über einen teuren Jet-Trainer. Mit dem genialen Konzept von Pilatus hätten wir die Chance, einen völlig neuen innovativen Ausbildungsweg zu beschreiten.

I Es wäre politisch und psychologisch wichtig, dass die Schweizer Luftwaffe als Erstkunde des Schweizer Produkts PC-21 auftritt.

Dem ist so. Unser Problem ist jedoch, dass die Grenze zwischen «sich stark machen für die eigene Industrie» und «sich politisch nicht korrekt verhalten» unklar ist. Das sieht – ausser wir Schweizer – auf der ganzen Welt keiner so. In jedem anderen Land würde man sich sofort stolz aufs eigene Produkt stürzen. Das irritiert mich.

I Wenn die Tiger 2010 ausgemustert würden, müsste heute bereits ein Nachfolger bestimmt sein?

Blickt man auf die 15-jährige F/A-18-Beschaffung zurück, wären wir heute bereits zu spät. Derzeit laufen nur Vorstudien zum Evaluations-

prozess. Dies, weil Bundesrat Schmid erklärt hat, dass ein neuer Kampffjet während der laufenden Legislaturperiode kein Thema sei. Damit ist klar, dass es sehr knapp wird. Es gibt aber andere Lösungen, den Tiger als Luftpolizei-Tool bis 2010 zu ersetzen. Auf dem Weltmarkt zeichnen sich Lösungen ab. Wir klären derzeit die möglichen Varianten ab: Will man «nur» ein Luftpolizeiflugzeug, das bis ans Lebensende der Hornet eingesetzt werden kann? Oder will man einen neuen Kampffjet, der wieder 30 Jahre lang fliegt? Wir müssen nicht nur den Tiger ersetzen, sondern auch für die nächsten 30 Jahre planen.

I Ist es auch möglich, den Tiger länger zu behalten?

Das steht im Moment nicht zur Diskussion. Die Tiger müssen ersetzt werden. Eine Modernisierung der F-5 kostet viel Geld und wäre kaum günstiger.

I Wie realistisch ist es, dass politisch eine neue Kampffjetbeschaffung «durchkommt»?

Ich glaube, es ist machbar, das politisch zu erklären, beziehungsweise zu «verkaufen». Wenn wir in den Grössenwahn verfallen würden und einen Jet der fünften Generation beschaffen möchten, dann hätten wir kaum eine Chance. Man kann aber dem Steuerzahler erklären, dass der Friede, den er täglich erlebt, einige Flugzeuge kostet. Unsere 33 Hornet – die nach wie vor zum Besten zählen, was in Europa fliegt – reichen nicht aus, den Luftraum über länge-

re Zeit zu schützen. Auch für den Bereich Luftpolizei braucht es nach dem Ausscheiden der F-5 Tiger zusätzliche Kapazitäten. Sonst kann der Auftrag nicht mehr erfüllt werden. Ich glaube kaum, dass in der Schweiz jemand die Polizei abschaffen möchte.

Wie lange fliegen die Tigerstaffeln 6, 8 und 19 noch?

Solange der Tiger fliegt. Wir gehen heute davon aus, dass dies bis mindestens 2010 der Fall sein wird. Die drei Staffeln würden dann den neuen Kampffjet fliegen.

Der neue Schulungs- und Transportheli EC-635 ist vom Parlament abgesegnet worden. Wann wird der erste der 20 Stück von der Luftwaffe eingesetzt?

Im März 2008 soll der Erste ausgeliefert werden. Ab diesem Zeitpunkt werden die Alouette ausgemustert.

Wann werden die Transportflugzeuge wieder zum Thema?

Das Transportflugzeug ist nicht vom Tisch. Auch das hat Bundesrat Schmid gesagt. Ein Transportflugzeug würde primär dem Staat dienen. Die Luftwaffe würde es lediglich betreiben. Das lieber heute als morgen, das gebe ich unumwunden zu. Doch da wird voraussichtlich das Volk entscheiden – allenfalls mit einer neuen Abstimmung –, ob es ein solches Mittel haben will.

Wozu braucht die Schweiz denn ein Transportflugzeug?

Die Schweiz braucht das Flugzeug, um bei Krisensituationen im Ausland zu intervenieren und um Landsleute zu evakuieren. Wenn Zivilpiloten nicht mehr in Krisenherde fliegen, haben wir keine Möglichkeiten, mit einem militärischen Flugzeug dorthin zu fliegen. Wir sind auf Partnernationen angewiesen. Mit unseren Helikoptern können wir nur eine kleine Zahl Personen ausfliegen. Deshalb muss die Diskussion um das Transportflugzeug wieder aufgenommen werden. Inzwischen sollte man die Zeit nutzen, um zu überlegen, ob die Casa 295 wirklich der richtige Typ ist. Ein gutes Beispiel für mich ist Deutschland mit ihren A310, die von Truppentransportern und Frachtern auch zu Sanitätsflugzeugen umgerüstet werden können. Deutschland stellt diese Airbusse dem europäischen Pool zur Verfügung. So können – wie das Beispiel Tsunami zeigte – weltweit eigene Leute, aber auch solche anderer Nationen, ausgeflogen werden. Je mehr Möglichkeiten ein Transportflugzeug bietet, desto sinnvoller kann es eingesetzt werden. Eine Casa könnten wir nicht einem europäischen Pool anbieten. Es sind grössere Maschinen gefragt.

Ich könnte mir unter anderen den neuen Airbus-Transporter A400 als Schweizer Transportflugzeug vorstellen.

Der Einsatz der Drohnen fürs Grenzwachtkorps ist politisch umstritten. Was meinen Sie dazu?

Die Drohnen sind ein sehr wertvolles Mittel. Sie verfügen über aussergewöhnliche Fähigkeiten. Wir können es uns heute nicht erlauben, im Bereich der unbemannten Flugzeuge nicht aktiv zu sein. So gesehen ist die Drohne ein Know-how-Träger, der uns die Kernkompetenz gibt, auch UAV (unmanned air vehicles) zu betreiben. Damit können wir ebenfalls anderen staatlichen Institutionen helfen, wie beispielsweise dem Grenzwachtkorps, das ja auch die Bevölkerung schützt. Persönlich sehe ich keinen Grund, weshalb mit den Drohnen nicht auch die Landesgrenzen überwacht werden sollen. Beim Einsatz für das Grenzwachtkorps würde eine Win-win-Situation entstehen, da wir dadurch Erfahrungen sammeln könnten. Das System erkennt zwar keine Personen, aber zur Grenzüberwachung ist es einiges effizienter als Fusspatrouillen.

Die Schweiz soll ja auch am neuen UAV «Barakuda» von EADS beteiligt sein?

Meines Wissens unterstützt die Schweizer Rüstungsindustrie in einem eher bescheidenen Rahmen dieses unbemannte Flugzeug. Dies um Know-how zu gewinnen. Die Luftwaffe ist daran nicht beteiligt.

Der Flugplatz Mollis soll Ende 2007 an den Kanton Glarus übergehen und künftig zivil genutzt werden. Wird es in Dü-

bendorf 2010 oder 2014 zu einer ähnlichen Übergabe an den Kanton kommen?

Das wird in Dübendorf ebenfalls so sein. Wenn wir dort einmal nicht mehr fliegen, hat die Armasuisse den Auftrag, einen Käufer zu finden. Interessenten gibt es mehrere. Darunter auch der Kanton Zürich und die Anrainergemeinden, sowie auch Private. Da wir voraussichtlich bis 2014 in Dübendorf fliegen werden, ist genügend Zeit vorhanden, entsprechende raumplanerische Überlegungen anzustellen.

Wie stellt sich die Luftwaffe zu einer zivilen Mitbenützung Dübendorf vor 2010?

Die Luftwaffe hat keinen Grund, etwas gegen einen zivilen Flugbetrieb in Dübendorf einzuwenden. Eine zivile Mitbenützung wäre heute schon problemlos möglich. Das ist aber ein politischer Entscheid. Gemäss meinen Informationen will das die Stadt Dübendorf nicht. Sie wünscht sich den bisherigen «Traumzustand» mit Flugbetrieb nur tagsüber, von Montag bis Freitag. Deshalb werden nun Überlegungen angestellt, was mit dem Gelände künftig geschehen soll. Da halten wir uns raus.

Welches ist derzeit Ihr grösster Wunsch?

Dass wir die per 1. Januar 2006 völlig neu organisierte Luftwaffe einige Jahre leben können. Wir wollen uns auf unsere Arbeit konzentrieren. Primär den Luftraum schützen und Lufttransporte durchführen. Alle Mitarbeitenden der Luftwaffe möchten eine Zukunftsperspektive haben und nicht von einer Reorganisation zur anderen leben. Wir wünschen uns auch, dass es uns in zehn Jahren noch gibt – und zwar weiterhin als Luftwaffe mit motivierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. +

ZUR PERSON

Walter Knutti

Am 27. Januar 1948 geboren, wohnt Korpskommandant Walter Knutti heute in Faoug (VD). Er ist verheiratet und Vater eines Sohnes. In seiner spärlichen Freizeit fährt er Velo, segelt, liest und faulenz. Von 1965 bis 1969 erfolgte in Dübendorf die Ausbildung zum Flugzeugmechaniker, zwischen 1971 und 1974 erwarb er die Eidgenössische Maturität Typ B, bis 1979 studierte er an der Universität Basel Rechtswissenschaften. 1976 eröffnete Walter Knutti ein Detailhandelsgeschäft. 1982 trat er ins Instruktionkorps der Luftwaffe ein. An der ETH Zürich studierte er 1982/83 Militärwissenschaften. Von 1984 bis 1986 wirkte er als Einheitsinstruktor, anschliessend als Klassenlehrer in den Offiziersschulen der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen. 1989 bis 1990 war Walter Knutti Kommandant-Stellvertreter der Offiziersschulen der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen. 1990/91 durfte er am Air Command and Staff College der US Air University ein Studienjahr absolvieren. Von 1991 bis 1993 Kommandant-Stellvertreter der Fliegerabwehr-Schulen Payerne und Klassenlehrer in diversen Kursen. 1993-1996 kommandierte er die Fliegerabwehrschulen-Payerne, von 1997 bis 1999 wirkte er als Chef Stab Untergruppe Operationen der Luftwaffe. Als Brigadier kommandierte er von 2000 bis 2003 die Flugplatzbrigade 32, 2004 und 2005 war Walter Knutti Chef Luftwaffenstab und seit dem 1. Januar 2006 ist er Kommandant der Schweizer Luftwaffe.