

## «Das Transportflugzeug wird wieder zum Thema»

### Im Gespräch mit Walter Knutti, dem neuen Kommandanten der Schweizer Luftwaffe

*Seit Anfang Jahr kommandiert Korpskommandant Walter **Knutti** die Luftwaffe. Im Gespräch äussert er sich zum neuen Kampfflugzeug, das den «Tiger» ersetzen soll, unterstreicht den Bedarf für ein **Transportflugzeug**, illustriert Personalprobleme bei Auslandeinsätzen und sagt der Luftwaffe für den Fall eines Ja zur Franz-Weber-Initiative das Grounding voraus. Die Fragen stellten die Redaktoren Bruno Lezzi und Hanspeter Mettler.*

Um das Projekt Beschaffung eines neuen Kampfflugzeuges ist es in letzter Zeit ruhig geworden.

Von einem Projekt kann man noch nicht sprechen. Zurzeit treffen wir Vorabklärungen über alle möglichen Optionen, die der Markt bietet. Ziel ist eine detaillierte Auslegeordnung. Definiert werden sollen die Fähigkeiten, die wir von einem neuen Kampfflugzeug verlangen. Am Schluss soll die Politik auf der Basis verlässlicher Grundlagen entscheiden können, in welche Richtung die Beschaffung gehen soll: ein europäisches Produkt, ein amerikanisches, eine ultramoderne Hightech-Lösung oder der Kauf eines Flugzeugs der heutigen Generation.

### Optionen für ein neues Kampfflugzeug

Welche Optionen gibt es zurzeit?

Rafale, Eurofighter, JAS 39 Gripen, aber auch die F/A-18 E/F. Das wäre allerdings ein sehr grosses Flugzeug, vielleicht doch nicht das, was die Schweiz wirklich braucht.

Die Rede war von einem «Sprechverbot» in dieser Sache, das der Bundesrat verordnet habe.

Ein solches gibt es nicht. Der Bundesrat hat entschieden, dass in dieser Legislaturperiode das neue Kampfflugzeug nicht thematisiert wird. Wir nutzen die Zeit, damit wir in der nächsten Legislatur eine klare Meinung vertreten können und nicht wieder alles von vorne beginnen muss. Deshalb hat die Luftwaffe das Kampfflugzeug dieses Jahr in den Masterplan aufgenommen.

Was muss das neue Flugzeug können?

Es muss Realersatz für den «Tiger» sein. Dieser wird heute nur noch für Ausbildung und Luftpolizei eingesetzt, allerdings kann er das nur bei Tag und bei gutem Wetter. Wir suchen also ein Flugzeug, das die entstehende Lücke im Luftpolizeidienst, gleich wie die F/A-18, bei Tag und Nacht und in allen Wetterlagen schliessen kann. Dabei

geht es auch um den Einsatz über längere Zeiträume. Wir sind gegenwärtig daran, diese zu definieren. Provisorisch rechnen wir mit etwa drei Monaten, und zwar rund um die Uhr.

### **Abbau im Bereich der Fliegerabwehr**

Das Schwergewicht des vom Bundesrat beschlossenen Entwicklungsschrittes 2008/2011 liegt offensichtlich beim Heer. Inwieweit ist auch die Luftwaffe betroffen?

Der Eindruck täuscht nicht. Es ist tatsächlich das Heer, das jetzt einen Schritt tut. Wir bei der Luftwaffe haben den Entwicklungsschritt 2008/ 2011 bereits bei der Planung der Armee XXI im Hinterkopf gehabt. Wir wollten verhindern, dass in den Jahren 2006, 2008 und 2011 erneut umfassend umgebaut werden muss und damit das System destabilisiert wird. Die Luftwaffe ist auf Anfang dieses Jahres völlig neu organisiert und strukturiert worden. Wir verfügen heute über die angestrebten flachen Hierarchiestrukturen. Geplant ist aus Spargründen lediglich noch ein Abbau im Bereich der Fliegerabwehr, von 15 auf 9 Abteilungen.

Was heisst das waffenmässig?

Wir werden noch drei mittlere Flab-, zwei Rapier- und vier Stinger-Abteilungen haben. Damit können wir zwei sogenannte «Cluster», also gemischte Verbände, bilden. Das wird die Wahrnehmung von zwei Aufträgen grösseren Ausmasses erlauben. Die Luftwaffe richtet sich weiter im Prinzip bereits darauf aus, in dieser Zeit wieder wachsen und heute bestehende Lücken schliessen zu können. Ich denke an die Erdkampf- und an die Luftaufklärungsfähigkeit, über die wir heute nicht mehr verfügen. Das Know-how auf diesen Gebieten darf nicht verloren gehen.

Bezüglich der künftigen Gestaltung der Führungsstrukturen in der Armee, wie sie der Bundesrat auch in den Erläuterungen zum Entwicklungsschritt 2008/2011 thematisiert hat, ist die Frage der Aufhebung des Teilstreitkräfte-Modells immer noch offen.

Ja, die Frage bedarf der Klärung; der Bundesrat wird sie nächstens entscheiden. Ich sage es jetzt so: Je länger, desto mehr beginnt man zu verstehen und zu begreifen, dass die Teilstreitkräfte Heer und Luftwaffe die beiden Pfeiler sind, auf denen die Armee aufbaut. Sie erbringen das, was zählt, die Leistung an der Front. Das war nicht immer so, weil die Luftwaffe lange Zeit de facto die einzige Teilstreitkraft war, wogegen das Heer eine Ausbildungsorganisation war. Dieses hat sich erst allmählich zu einer Teilstreitkraft entwickelt. Die beiden Säulen Land- und Luftstreitkräfte sind auch die ideale Basis, um sich weiter zu entwickeln.

### **Personelle Engpässe**

Sprechen wir vom personellen Bereich. Die Verpflichtung auf Auslandeinsätze ist bei Berufsmilitärs der Luftwaffe zum Teil auf Widerstand gestossen. Hat sich die Situation inzwischen entspannt?

Das kann man sagen. Als wir mit den Auslandeinsätzen begannen, war das Neuland für die Betroffenen, Neuland für die Familien, deren Väter in den Einsatz geschickt wurden. Geholfen hat es, dass wir heute angemessene Entschädigungen bezahlen

können. Erkannt worden ist auch, dass derartige Einsätze für die Leute eine grosse Bereicherung darstellen. Heute sind wir so weit, dass alle unsere Mitarbeiter bereit sind, Auslandseinsätze zu leisten, wenn sie gebraucht werden. Nicht wegdiskutieren lässt sich, dass die Einsätze von der Dauer her Probleme stellen, übrigens keineswegs nur in der Schweiz.

Wie lange dauern die Engagements?

Die Nato verlangte früher jeweils sechs Monate. Das kam für uns nie in Frage. Anfänglich war es noch schwierig, dies der Nato zu erklären; angesichts unserer kleinen Bestände war es jedoch nicht anders möglich, es traf ja stets wieder die Gleichen. Heute haben alle Staaten, die Armeeangehörige ins Ausland entsenden, das gleiche Problem: Wie sollen diese Verbände über zehn und noch mehr Jahre alimentiert werden? Mit solchen Zeitspannen ist heute zu rechnen. Bei uns und einigen weiteren Staaten sind heute Einsätze von vier Wochen zum Standard geworden. Unter diese Dauer zu gehen, lässt sich aus finanziellen und aus Effizienzgründen nicht verantworten. In Härtefällen sind wir natürlich flexibel.

Man hört oft, die Berufskader der Armee seien bis an die Grenze belastet. Wie sieht es bei der Luftwaffe aus?

Sie spielen auf die drei Rekrutenschulen pro Jahr an. Im Prinzip sind die Probleme bei Heer und Luftwaffe die gleichen. Wir fahren das Modell bei der Luftwaffe vielleicht um eine Spur cleverer. Wir können ganz einfach nicht für jede Funktion dreimal jährlich beginnen. Wir sagen einem Rekruten bei der Aushebung beispielsweise, dass wir eine Radar-Rekrutenschule nur im Frühjahr anbieten können.

Eine Rückkehr zu zwei Rekrutenschulen pro Jahr sehen Sie nicht?

Das wäre nicht klug. Das Dreistartmodell ist vom Potenzial für die Ausbildung her im Prinzip die beste Lösung. Das Problem war nie das Modell, sondern es lag darin, dass es äusserst personalintensiv ist. Die Absicht war, Tausende von Miliz-Ausbildnern durch Profis zu ersetzen. Das ist schwierig. Wir haben die Leute nie erhalten. Anfang der achtziger Jahre suchten wir ohne Erfolg 300 Instruktoeren. Heute ist es nicht besser. Über Wasser gehalten haben wir uns überwiegend mit Zeitmilitärs. Noch krankt das System leider an der Durchhaltefähigkeit.

### **Transport- und Schulflugzeug pendent**

Die Armee verfügt nach wie vor über kein **Transportflugzeug**. Wann soll das Projekt wieder aufgelegt werden?

Das **Transportflugzeug** wurde nach dem Nein der Politik richtigerweise auf Eis gelegt. Aber es wird wieder zum **Thema** werden. Rund um uns herum werden **Transportflugzeuge** beschafft, die Industrie entwickelt laufend solche Flugzeuge. Da wir nicht in der EU und nicht in der Nato sind, könnten wir im Bedarfsfall kaum auf deren Hilfe zählen. Jeder Staat braucht diese Transportmittel, und zwar aus moralischer Sicht, um als Staat in der Not handlungsfähig zu bleiben. Wir beabsichtigen ja, Soldaten bis zur Bataillonsstärke ins Ausland zu schicken. Diese müssten wir im Notfall autonom zurückholen können. Es geht also nicht nur um Nachschub, sondern auch um die Möglichkeit zur Evakuierung. Das gilt nicht nur für

Soldaten. Wir unterhalten Botschaften in Ländern, die plötzlich in eine Krise geraten können. Ausserdem reisen die Schweizer ausgesprochen gerne. Brechen örtliche Konflikte aus, können Swiss-Flugzeuge zur Rückführung von Personen unter Umständen nicht mehr eingesetzt werden, dann brauchte es staatliche Flugzeuge.

Denkt man auch über den Flugzeugtyp nach?

Die Welt hat sich seit dem Nullentscheid verändert. Gibt es neue Argumente und Bedürfnisse? Ich denke schon, dass über den Flugzeugtyp nochmals nachgedacht werden sollte. Intelligent wäre es, ein Flugzeug zu beschaffen, das mehrrollenfähig ist, das für den Personentransport, für den Materialtransport, für Sanitätstransporte oder sogar für Luft-Luft-Betankung tauglich ist. Dann lässt sich ein Flugzeug mit den notwendigen Betriebsstunden betreiben. Ein solches Flugzeug könnte in einen europäischen Verbund eingebracht werden. So bekommen wir auch etwas zurück, wenn wir Bedarf haben.

Wie ist der Stand der Dinge beim neuen Trainingsflugzeug?

Entschieden ist noch nichts. Denkbar ist, dass das Flugzeug im Rüstungsprogramm 2006 oder 2007 enthalten sein wird, je nachdem, ob noch eine Ausschreibung nötig ist. Der Entscheid dürfte in den nächsten Wochen fallen. Wir brauchen die PC-21 - sechs Maschinen - dringend. Dieses Flugzeug unterscheidet sich im Moment von allem, was auf dem Weltmarkt erhältlich ist. Die Avionik erlaubt es dank der Einstellbarkeit zahlreicher Parameter, das Gerät wie eine F/A-18, aber auch wie ein einfaches Kleinflugzeug zu fliegen. So könnten wir unsere Piloten schrittweise auf das Kampfflugzeug vorbereiten. Wir wären weltweit die erste Luftwaffe, die auf einem Turboprop-Flugzeug direkt für den Kampffjet schulen könnte, mit Vorteilen bei den Kosten und bei der Lärmerzeugung.

### **Franz-Weber-Initiative und Drohnen**

Am Horizont taucht auch die Volksinitiative Franz Webers «Gegen Kampffjetlärm in Tourismusgebieten» auf.

Wir nehmen sie sehr ernst. Würde die Initiative in der vorliegenden Form angenommen, müsste meines Erachtens der militärische Jet- Flugdienst in der Schweiz eingestellt werden. Vollständig! Verlangt wird, dass in touristisch genutzten Gegenden kein Jet-Fluglärm mehr erzeugt werden darf. Wo liegt die Grenze zum touristisch genutzten Gebiet? Alle Anflüge auf Payerne berühren einen der grössten Campingplätze der Schweiz am Murtensee. Noch nie hat jemand reklamiert, auch wenn es um eine Tourismusgegend par excellence geht. Wir sind ein Tourismusland. Ein Ja zur Initiative wäre das Grauen für die Luftwaffe; wir müssten auswandern.

Was sagen Sie jenen, die den Einsatz von Armee- Helikoptern und Drohnen aus Gründen des Datenschutzes ablehnen?

Es gibt staatliche Organe, die Aufgaben zu erfüllen haben, die jedoch nicht über die hierzu erforderlichen Mittel verfügen. Ich habe Mühe damit, dass wir auf die Nutzung von Mitteln verzichten sollen, über die wir verfügen und deren Einsatz wir regelmässig trainieren. Das ist doch eine Win-win-Situation. Ich glaube nicht an die Verletzung von Regeln des Datenschutzes. Es ist allgemein bekannt, dass auf den

gelieferten Bildern keine Personen erkennbar sind. Für Personenfahndungen sind Drohnen und Militärhelikopter nicht tauglich. Erkennbar sind Ansammlungen und Bewegungen von Menschen. Es ist Sache der Polizeikräfte oder des Grenzwachtkorps, die Erkenntnisse rechtsstaatlich korrekt zu handhaben. Die Luftwaffe ist lediglich der Lieferant einer Plattform.

Aus dem immer wieder zitierten Vorfall des Jahres 2004, als zwei im Wald erkannte Kiffer von unserer Seite der Polizei gemeldet worden waren, haben wir gelernt. Das tun wir nie mehr. Wenn ich im Weiteren die Länge der Landesgrenze betrachte und sie ins Verhältnis zu den Beständen des Grenzwachtkorps setze, komme ich zum Schluss, dass die Drohne hier sinnvolle und kostensparende Einsätze leisten kann. Wir zeichnen selbst nichts auf. Auch über den allfälligen Einsatz dieser Mittel während der kommenden Fussball-Europameisterschaft 2008 werden zivile Behörden zu entscheiden haben.