Spezialausgabe zum F/A-18/No.1

Information des Forums Flugplatz Dübendorf

Mehr Irrtümer als Wissen!

Zwei Drittel der Schweizer Bürgerinnen und Bürger gehen davon aus, dass die EG oder die NATO unserem Land im Konfliktfall so ohne weiteres zu Hilfe käme. Über 70 Prozent befürchten, wegen der Flugzeugbeschaffung müssten die Steuern angehoben werden. Dagegen weiss nur gerade jede(r) Dritte, in welchem Ausmass die Armee 95 verkleinert wird. Dies und einiges mehr ergab eine demoskopische Umfrage über den Kenntnisstand der Bevölkerung punkto Armeefragen und Sicherheitspolitik der Schweiz.

Dieses Resultat stimmt nachdenklich, denn es wurde bis heute keine Flugzeugbeschaffung so in der Öffentlichkeit diskutiert. Haben die grossen Medien versagt oder lediglich publikumswirksame Schlagzeilen anstelle von sachlichen Informationen geboten?

Automatisch stellt sich in diesem Zusammenhang die Frage, ob wohl die Unterschreiber der GSoA-Initiative wissen, worum es in Wirklichkeit geht? Wissen sie wirklich, dass sie damit zur Abwrakkung der Armee beitragen? Dass der Verlust einer Kampfflugzeuggeneration unweigerlich zum Zusammenbruch einer Flugwaffe führt, die diesen Namen verdient? Wissen die Unterzeichner, dass unsere Soldaten und auch die Schweizer Bevölkerung ohne moderne Luftverteidigung gegnerischen Luftangriffen praktisch schutzlos ausgeliefert werden?

Es geht deshalb schlicht um unsere Landesverteidigung und ihrer Glaubwürdigkeit! Alle Länder rund um die Schweiz bis zum Ural, wissen von der entscheidenden Wichtigkeit einer starken Flugwaffe und verfügen aus diesem Grund über modernste Flugzeuge der 4.Generation. Der FA-18 ist in über 1100 Einheiten in diversen Ländern im Einsatz. Sogar Finnland, welches mit grossen wirtschaftlichen Problemen kämpft, hat kürzlich 64 F/A-18 bestellt. Einzig die Schweiz soll auf die Modernisierung ihrer über 30-jährigen Flugzeuge verzichten?

Die Gruppe Schweiz ohne Armee missbraucht den F/A-18 nur als altbekanntes "Mittel zum Zweck". Das erklärte Ziel ist und bleibt für die GSoA die Abschaffung unserer Armee!

Soweit darf es nicht kommen. Das Forum Flugplatz Dübendorf widmet deshalb diese Sonderausgabe ausschliesslich diesem Thema. Gestützt auf die erwähnte Umfrage und im Wissen, dass viele Bürger und Bürgerinnen unseres Landes über die Konsequenzen der GSoA-Initiative nicht "im Bilde" sind, erachten wir es als unsere Pflicht, die wichtigsten Aspekte nochmals in Erinnerung zu rufen. Diese Sonderausgabe befasst sich mit drei Themen:

- ***Der F/A-18 und die Lärmfrage.***
- ***Die Modernisierung unserer Luftwaffe ist nötig***
- ***10 Antworten auf 10 häufig gestellte Fragen.***

Das Forum Flugplatz setzt sich für eine zeitgemässe Landesverteidigung ein. Untersützen Sie uns mit einer Spende auf unser Postcheck-Konto: 80-47799-0. Wir danken Ihnen.

Der F/A-18 und die Lärmfrage

Die Lärmfrage ist unabhängig vom F/A-18, vor allem in Flugplatzregionen, ein ständig wiederkehrendes Thema. Dass das BAMF während der praktischen Erprobung des F/A-18 auch diesen Punkt abklärte, spricht für die Seriosität, wie die ganze Evaluation des neuen Kampfflugzeuges abgewickelt wurde. Allerdings standen zu diesem Zeitpunkt für die Erarbeitung der zur Erstellung der Lärmbelastungskarten notwendigen Grundlagendaten keine schubstärkeren Triebwerke vom Typ F404-GE-402 zur Verfügung.

Die Schuberhöhung von rund 20% ist für hohe Machzahlen (Überschallbereich) zutreffend. Für die anderen Flugbereiche beträgt die Schuberhöhung maximal 10%

In der Schweiz sind militärische Überschallflüge nur in sehr grossen Flughöhen über 10'000m/M zugelassen. In Folge der weiten Distanz zum Beobachter ist der Triebwerklärm nicht mehr wahrnehmbar.

Für die schubstärkeren Triebwerke wurde durch die Firma General Electric (GE) eine Lärmstudie erstellt. Diese zeigt, dass mit einer Erhöhung des Lärmpegels je nach Triebwerkleistung zwischen 0,9 und 1,5 dB(A) zu rechnen ist.

Eine Erhöhung des Lärmpegels in dieser Grössenordnung ist subjektiv nicht wahrnehmbar.

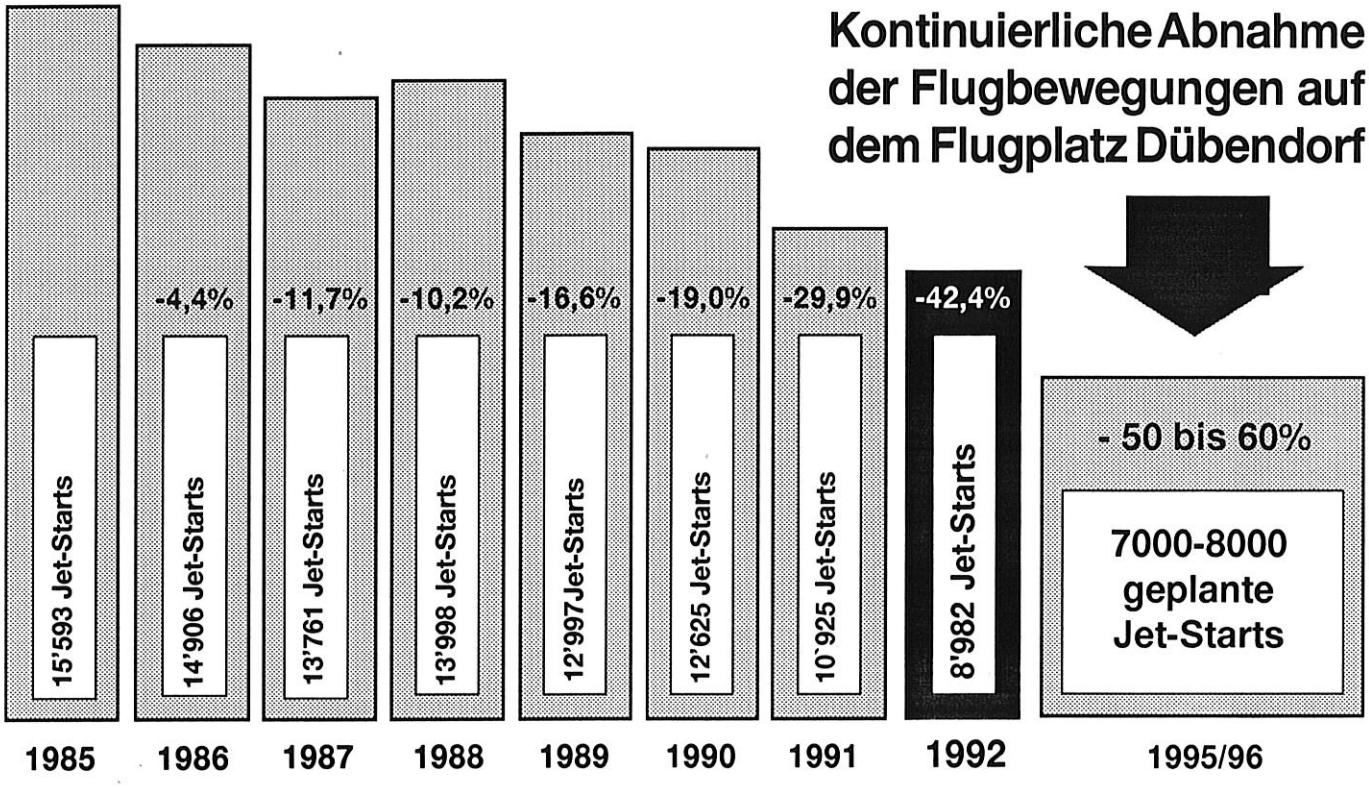
In der Botschaft wird ausgeführt, dass die Flugzeuge Tiger und Mirage mit Nachbrenner starten. Der F/A-18 benötigt diesen zum Start nicht.

In Friedenszeiten startet der F/A-18 in der Regel ohne Nachbrenner. Unter diesen Voraussetzungen zeigen die ausgewerteten Messdaten, dass im An- und Abflugbereich sowie auf der Landevolte beim F/A-18 mit annähernd gleichen Lärmspitzenwerten gerechnet werden kann wie schon bisher bei Tiger und Mirage.

Diese Aussage behält auch für ein Flugzeug mit schubstärkerem Triebwerk des Typs F404-GE-402 ihre Richtigkeit.

Wie in der Botschaft ausgeführt, wird die im Sinne der Lärmschutzverordnung massgebende mittlere Lärmbelastung einer Flugplatzregion durch die angewendeten Flugverfahren sowie durch die Anzahl Starts und Landungen aller eingesetzten Flugzeugtypen bestimmt.

Das schubstärkere Triebwerk wird die Lärmbelastung in der Flugplatzregion



nicht verändern.
Im weiteren ist zu berücksichtigen, dass mit stärkeren Triebwerken ein steilerer Wegflug ermöglicht wird, was zu einer Reduktion der Lärmbelastung führt.

Entwicklung des Jet-Flugbetriebs in Dübendorf 1985 bis 1991

Das Jahr 1985 war für Dübendorf mit rund 15'600 Jet-Einsätzen ein Spitzenjahr. Reaktionen von Behörden der Flugplatzgemeinden sowie der Bevölkerung veranlassten das Bundesamt für Militärflugplätze, seit 1986 die Jet-Bewegungen ab Dübendorf zu limitieren.
Der Ueberblick über die Jahre 1985 bis 1991 sowie die Prognose für die kommenden Jahre zeigt die obige Statistik.

Diese Entwicklung ist nicht nur das Ergebnis der gezielten Bewirtschaftung. Sie wurde durch mehrere Faktoren unterstützt:

- *Allgemeine Abnahme der Einsätze der Flugwaffe.*
- *1985 wurde die Umschulung auf den Tiger mit den damit verbundenen ausserordentlichen Aktivitäten beendet.*
- *Die Ausbildung der Piloten wurde im Hinblick auf die Einführung des Jet-Schulflugzeuges "HAWK" umgestellt und gestrafft.*
- *Die ca.100 Flugzeuge der Typen "Vampire" und "Vampire-Trainer" wurden aus gemustert und durch den "Hawk" (für die Schulung) sowie den "PC-9" (für den Zielflugdienst zu Gunsten der Flab) ersetzt.*
- *Im Hinblick auf eine erste Reduktion der Kampfstaffeln um 2 Hunter-Staffeln auf Ende 1991 wurde die Anzahl der Hunter-Piloten reduziert.*

Ausblick auf 1992

Bei praktisch gleichbleibenden gesamtschweizerischen Einsatzzahlen der Flugwaffe wurde die Zielvorgabe für den Flugplatz Dübendorf auf 9'800 Jet-Starts weiter reduziert. Dies kann vor allem dadurch erreicht werden, dass ab Mitte 1992 der Betrieb mit Hunter-Flugzeugen ab Dübendorf gänzlich eingestellt wird.
Die Reduktion des Flugbetriebes 1985 bis 1992 blieb nicht ohne Einfluss auf den Personalkörper des BAMF-Betriebes Dübendorf. 1985 waren ca. 170 Mitarbeiter mit Arbeiten beschäftigt, die direkt mit den hier stationierten Flugzeugen in Zusammenhang standen.
Ab 1.7.1992 werden es noch ca.115 Mitarbeiter sein. Der Abbau von rund 55 Arbeitsplätzen erfolgte über reguläre Pensionierungen und betriebsinterne Versetzungen, also ohne Entlassungen.

Die künftige Entwicklung des Flugplatzes Dübendorf

Mit der Einführung eines neuen Kampfflugzeuges werden die rund 130 Hunter nach und nach liquidiert. Das kommt einer zahlenmässigen Reduktion der gesamten Flugzeugflotte um rund 35% gleich. Dadurch werden auch die Flugbewegungen und die damit verbundenen Emmissionen reduziert. Von dieser Reduktion soll auch Dübendorf profitieren.
Eine Planungsstudie zeigt, dass es möglich sein sollte, dass sich für Dübendorf die Anzahl der Jet-Starts in 4 bis 5 Jahren, das heisst ca.ab 1995/96, noch zwischen 7000 bis 8000 Starts pro Jahr bewegen wird.
Diese Gesamtstudie brachte aber auch klar zum Ausdruck, dass auf Dübendorf als Militärflugplatz auch in Zukunft nicht verzichtet werden kann.
Die Reduktion auf 7 000 bis 8000 Starts pro Jahr ist sicher erfreulich. Sie sagt aber über die eigentliche Lärmbelastung noch nichts aus. Das BAMF hat daher die EMPA beauftragt, gestützt auf die neuen Planungszahlen einen aktuellen Lärmbelastungsplan zu erarbeiten.

Auswirkungen des reduzierten Flugbetriebes auf den Lärmbelastungsplan.

Unmittelbar im Anschluss an den Erlass des 5.Teilberichtes "Belastungsgrenzwerte für den Lärm von Militärflugplätzen" durch die Eidg.Kommission für die Beurteilung von Lärmimmissionsgrenzwerten im März 1989 hat das BAMF die direkt anliegenden Flugplatzgemeinden im Rahmen von öffentlichen Orientierungsversammlungen sowie durch die Presse über den voraussichtlichen Lärmbelastungsplan informiert. Dieser Plan, basierend auf den Jet-Flugbewegungen des Jahres 1985, bildete in der Folge auch die behördeverbindliche Grundlage im Zusammenhang mit der Beurteilung von Baugesuchen, Zonenplanänderungen, Quartierplanverfahren etc.

Die Ausbildungsbedürfnisse der Schweizer Flugwaffe

Das Training der rund 350 Staffel- und Kampfpiloten (inkl.Heli) erfordert:

- ca. 200 einwöchige TK (Trainingskurse für Jet und Heli)
- individuelles Training
- Training des UeG.

Die Ausbildung umfasst:

- die Pilotenrekrutenschule (PC-7)
- die Pilotenschule (Hawk)
- die Pilotenoffizierschule (Hawk,Tiger)
- taktische Ausbildung der Staffelpiloten
- Umschulungskurse

Die für die Ausbildung der Fliegertruppe benötigten Flüge (rund 120-125'000 Flüge mit ca. 50'000 Flugstunden) müssen jährlich im Detail geplant werden. Es geht darum, die operationellen Bedürfnisse der Flugwaffe für Ausbildung und Training abzustimmen auf die betrieblichen und örtlichen Gegebenheiten des BAMF.

Das BAMF bemüht sich, vor allem auch im Hinblick auf die Lärmschutzverordnung, im Rahmen der zu erstellenden Lärmzonenpläne den Besonderheiten der verschiedenen Militärflugplätze angemessen Rechnung zu tragen.

Die Bewegungen auf den einzelnen Flugplätzen können nicht konstant sein. Die Einführung neuer Flugzeuge, neue Schulungsabläufe, Trainigsgestaltung der Flugwaffe, Unterhaltsarbeiten (Pistensperrungen usw.) beeinflussen den jährlichen Ablauf.

Zur Zeit im Einsatz befindliche Simulatoren

Für die Grundausbildung - speziell die Blindflugausbildung - sowie für das Waffen- und Radareinsatztraining der Tiger und Mirage-Piloten werden auf verschiedenen Militärflugplätzen insgesamt 9 Simulatoren verwendet. Diese Ausbildungshilfen tragen dazu bei, im Ausbildungs- und Trainingsflugbetrieb die Zahl der Flüge auf ein Minimum zu beschränken und so zusätzlichen Lärm zu vermeiden.

Für das neue Jet-Schulflugzeug Hawk konnte in Emmen ein moderner Flugsimulator beschafft werden. Generell kann gesagt werden, dass in diesem Simulator, welcher zu den weltweit modernsten gehört, nahezu das ganze Einsatzspektrum, eingeschlossen der Verbandsflug, sehr wirklichkeitsnah trainiert werden kann.

Der Simulator ermöglicht auch ein intensives Training des Verhaltens im Falle von technischen Pannen. Ein grosser Teil davon kann im Flug gar nie geübt werden, weil das Risiko zu gross wäre. Somit wird ein wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der Flugsicherheit geleistet.

Die Verwendung dieses Simulators führt zu einer erheblichen Einsparung an Ausbildungszeit im Flugzeug, da bestimmte Flugsequenzen in beliebiger Folge und Anzahl drillmässig eingeübt und anschliessen mit hoher Ausbildungswirksamkeit im Flug nachvollzogen werden können. Mit diesem Vorgehen lassen sich besonders lärmintensive Uebungen mit einem Minimum an Wiederholungen im Flug erlernen. Dies betrifft namentlich Start- und Landeübungen, welche auf rund die Hälfte reduziert werden können.

Die Kosten für den Hawk-Simulator betrugen 20 Mio Franken plus 4,6 Mio Franken für das Gebäude.

Für 1992 ist die Installation eines weiteren Simulators für den Transport-Helikopter Super Puma vorgesehen. Die Kosten betragen dafür ebenfalls rund 20 Mio Franken plus 6,6 Mio Franken für das Gebäude.

Die Modernisierung der Luftwaffe ist nötig.

Sicherheit erfordert neue Kampfflugzeuge

Der Bundesrat unterstreicht die Notwendigkeit einer glaubwürdigen, modernen Landesverteidigung. Die jüngste Zeit ist vom Umbruch geprägt. Auf die noch vor wenigen Jahren nicht voraussehbare Entspannung in Europa sind vielerorts unberechenbare Spannungen gefolgt.

Es gibt Chancen. Das stabile Bedrohungsbild des kalten Krieges gilt nicht mehr.

Es gibt aber auch Risiken. Europa ist trotz Abrüstung der höchstgerüstete Erdteil geblieben. Instabilität und Unberechenbarkeit der Entwicklung im Osten gefährden die Sicherheit unseres Kontinents. Die Schweiz hat die Pflicht, die Entspannung in Europa weiter zu fördern, zu seiner Stabilisierung beizutragen und Risiken zu mindern. Der Auftrag der Armee umfasst deshalb auch Friedensförderung und Existenzsicherung. Erste Aufgabe aber ist weiterhin die Verteidigung. Ob als neutraler Staat oder in einem künftigen Sicherheitsverbund: Im europäischen Sicherheitsdispositiv darf es keine "Lücke Schweiz" geben. International werden die Streitkräfte reduziert und modernisiert. Das will auch die Armee 95. Dazu muss sie nicht nur am Boden, sondern auch in der Luft glaubwürdig bleiben.

Ersatz - und weniger Flugzeuge

Die 34 Flugzeuge F/A-18 ersetzen die 1966 eingeführten 36 Mirage IIIS in ihrer Rolle als Abfangjäger. Bis zum Abschluss ihrer Einführung werden die rund 130 Hunter nach und nach liquidiert. Die Schweizer Flugwaffe wird somit ihre Flotte um einen Drittel verkleinern. Das bedeutet weniger Flüge und weniger Lärm. Es entspricht aber auch dem international angestrebten Abbau der militärischen Mittel.

Armee 95 auf ein neues Kampfflugzeug angewiesen

Die Armee 95 wird kleiner, beweglicher. Ihr Einsatzkonzept sieht die dynamische Raumverteidigung vor, ein flexibles System der Schwergewichtsbildung also. Ein dichter Luftschirm ist Voraussetzung für den Schutz von Truppe und Bevölkerung am Boden. Zusammen mit den noch vorhandenen Tiger- und Mirage-Flugzeugen sowie den Mitteln der Fliegerabwehr können die beantragten 34 F/A-18 diese Aufgabe erfüllen. Heute ist die Schweizer Flugwaffe um mehr als eine Generation veraltet. Darunter leidet die Qualität der gesamten Verteidigung. Deshalb will der Generalstabchef zugunsten der neuen Kampfflugzeuge auf die Beschaffung anderer Rüstungsgüter verzichten.

Keine Alternative zum F/A-18

Das von politischen Opportunisten ins Feld geführte Argument, man hätte ein "europäisches", lies ein französisches Flugzeug wählen müssen, ist abwegig. Die meisten NATO-Staaten, die zugleich Mitglieder der EG sind, haben in der letzten Zeit nach militärischen Kriterien amerikanische Modelle beschafft oder den Tornado, den England, Deutschland und Italien hergestellt haben. Der Tornado wäre aber erheblich teurer gewesen.

Der F/A-18: erprobt und europafähig

Nach einem harten, weltweit wohl einmalig minuziösen Auswahlverfahren ist der Entscheid auf den amerikanischen F/A-18 gefallen. Er ist ein einsatzbereites, erprobtes Flugzeug ohne Kinderkrankheiten. Der F/A-18 ist in der Lage, eine eigenständige Verteidigung der Schweiz zu sichern. Er könnte aber auch nahtlos in ein europäisches Sicherheitssystem integriert werden. Seine Technik ist zukunftsträchtig und entspricht voll dem gesetz-

ten Pflichtenheft. Sein Know-how-Schub wirkt sich auf mehreren Ebenen positiv aus: bei der Leistungsfähigkeit der Armee, in der militärischen Ausbildung und auch im Bereich der militärischen und industriellen Arbeitsplätze.

Finanziell verkraftbar

Die Ausgangslage: kein anderes Departement muss mehr sparen als das EMD. Bis 1995 wurden die Militärausgaben um rund 3 Milliarden Franken gekürzt. Das EMD-Budget 1992 liegt nominell unter dem Vorjahr. Also hier ebenfalls ein realer Abbau. Der Kauf von 34 F/A-18 muss mit dem verbleibenden Finanzrahmen auskommen. Es gibt keine zusätzlichen Militärkredite. Das EMD muss deshalb auf andere wichtige Beschaffungen verzichten. Der Kauf des F/A-18 ist für den Bundesrat oberste Priorität. Die nötigen finanziellen Mittel bleiben deshalb, trotz wiederholter Kürzungen der Rüstungskredite, im Budget 1992 und im Finanzplan 1993-95 reserviert. Ein Rüstungsprogramm 1993 wird es nicht geben. Selbst unter Berücksichtigung des F/A-18-Kaufs wird in den nächsten vier Jahren deutlich weniger Rüstungsmaterial beschafft als in früheren Legislaturperioden.

Optimale Kaufbedingungen

Nicht eine Privatfirma ist Verkaufspartner des Bundes, sondern das amerikanische Verteidigungsministerium. Dies bedeutet, dass die Schweiz die gleichen Kaufbedingungen geniesst wie die US-Navy. In diesem Zusammenhang konnte auch eine Höchstpreislimite ausgehandelt werden. Die von Amerika in die Schweizer Industrie zurückfliessende direkte Beteiligung betrifft vor allem die Endfertigung von 32 Flugzeugen.
Die mit der Flugzeugbeschaffung verbundenen Kompensationsgeschäfte (über zwei Milliarden Franken) zielen vor allem auf den High-Tech-Bereich ab. Damit erhält die Schweizer Wirtschaft in einer Wachstumsbranche einen wichtigen Impuls.

Günstiger Preis dank grosser Serie

Hinter dem Angebot des US-Verteidigungsministeriums steht eine Höchstpreisgarantie, welche McDonnell Douglas abgegeben hat. Die Höhe des garantierten Preises hängt von der Grösse der produzierten Serie ab. Die US-Navy geht in ihrem nächsten Jahresbudget von der Beschaffung von weiteren 48 F/A-18 aus. Dieses Geschäft dürfte im amerikanischen Kongress kaum auf grösseren Widerstand stossen.
Daraus ergeben sich für die Schweiz günstige Konditionen. Sicherheitshalber ist aber in der Botschaft für die Schweizer F/A-18 ein Reservebetrag budgetiert, der das Risiko eines höheren Preises bei einer kleineren US-Navy-Serie abdeckt. In den Gesamtkosten von 3,5 Milliarden sind 200 Millionen für die modernsten Luft-Luft-Lenkwaffen des Typs "Amraam", 120 Mio für die Ausbildung - worunter ein Flugsimulator - sowie über 700 Mio für Boden- und Ersatzmaterial enthalten. Die bereits vorhandenen Sidewinder Luft-Luft-Lenkwaffen werden auch auf dem F/A-18 verwendet.

Beschaffungskosten sparen

Die Bestellung unserer Flugzeuge soll zusammen mit denjenigen der amerikanischen Regierung im Finanzjahr 1993 der USA, das bereits 1992 beginnt, aufgegeben werden. Dadurch können Teuerungskosten von gegen 200 Mio Franken gespart werden. Dies erfordert aber Ende März 1992 Teilverpflichtungen von 50 Millionen für die Bestellung von Material mit langer Lieferfrist. Ein modernes Kampfflugzeug lässt sich nicht "ab Stange" erwerben. Deshalb kann die Auslieferung an die Flugwaffe - im Schnitt ein Flugzeug pro Monat - erst Ende 1993 beginnen.

Veränderte Bedrohungslage - Risikofaktor Instabilität

Der Zusammenbruch der kommunistischen Systeme im Ostblock und die Auflösung des Warschauer Pakts haben ohne Zweifel zu einer Entspannung in Europa geführt. Der kalte Krieg zwischen Ost und West ist dem Dialog gewichen. Stabiler ist die Lage dadurch jedoch keineswegs geworden. Der Bürgerkrieg in Jugoslawien, die nationalistischen Aufstände in der ehemaligen Sowjetunion wie auch die sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Missstände in weiten Teilen Europas belegen das Gegenteil. Nicht zu vergessen ist, dass es auch im Nahen und Mittleren Osten sowie den Maghreb-Staaten unter einer dünnen Decke ständig brodelt.

Pflicht zur Risikovorsorge

Trotz positiver Entwicklungen ist die Zukunft also mit Risiken oder zumindest Unsicherheiten behaftet. Auch nach Verwirklichung der bereits ausgehandelten Abrüstungsabkommen wird Europa ein Kontinent mit enormen Waffenarsenalen bleiben. Die Fähigkeit der Verteidigung mit militärischen Mitteln wird deshalb auch in Zukunft ein Gebot der Risikovorsorge sein.

Für Bevölkerung und Soldaten am Boden

In kriegerischen Auseinandersetzungen - das hat der Golfkrieg gezeigt - kommt dem Luftraum heute zentrale Bedeutung zu. Ohne Wahrung der Lufthoheit ist weder der Schutz der Bevölkerung zu gewährleisten, noch kann die Armee am Boden mobilisieren, geschweige den kämpfen. So betrachtet, stellt eine moderne, gut ausgerüstete und entsprechend geschulte Flugwaffe das A und O einer erfolgreichen Landesverteidigung dar. Unsere Piloten hätten ohne zusätzlichen Beistand in der Luft in einem heutigen Luftkrieg kaum Überlebenschancen. Abhilfe kann und muss hier das neue Kampfflugzeug F/A-18 schaffen.

Luftraum unter der Lupe

Wie sind die heutigen Mittel unserer Luftverteidigung zu beurteilen?

Im unteren Luftraum (bis rund 3000 Meter) verfügt die Armee über 20mm-Fliegerabwehrgeschütze, die trotz ihres Alters noch immer Wirkung erzielen, aber bloss bei Tag und genügender Sicht einsatzfähig sind. Die 35mm-Geschütze sind dank Skyguard-Radar allwettertauglich und dürften noch über das Jahr 2000 hinaus zur Verfügung stehen.
Eine echte Verstärkung sind die Stinger-Lenkwaffen, obschon auch sie sich lediglich bei Sicht einsetzen lassen. Allwettertauglich sind demgegenüber die Rapier-Fliegerabwehrraketen. Für den unteren Luftraum besitzen wir also gesamthaft eine wirksame Fliegerabwehr. Es muss aber festgehalten werden, dass zwischen deren Wirkungsräumen nach wie vor grosse ungeschützte Räume offen bleiben.

Im mittleren Luftraum (3000 - bis 10000 Meter) verfügen wir zur Luftverteidigung über nahezu 100 Tiger F-5 und 30 Mirage III-S, wobei erstere ihre Waffen nur bei Sichtkontakt verwenden können. Beide dieser Flugzeug-Typen sind nicht oder nur bedingt schlechtwettertauglich und auch nicht nachtkampftauglich. Gegen moderne Kampfflugzeuge haben sie allein kaum noch echte Erfolgschancen.

Im oberen Luftraum steht der Schweizer Armee mit den Fliegerabwehrlenkwaffen Bloodhound BL-64 ein eher überaltertes Waffensystem zur Verfügung. Sie stammen aus den Sechziger Jahren, sind - weil ortsfest - schlecht geschützt

und weitgehend auf eine zentrale Einsatzleitung angewiesen. Sie wären leicht zu bekämpfen. Wenig mobil (und erst noch teuer) wären aber auch neuere Lenkwaffen wie etwa die aus dem Golfkrieg bekannte Patriot. Hinzu kommt: Raketen können nur schiessen oder nicht schiessen. Daraus ergibt sich die Konsequenz, dass für die Schweiz nur ein Jet mit dem Format eines F/A-18 die vorhandenen Lücken zu schliessen vermag.

F/A-18 mit Gütesiegel

Ein modernes Kampfflugzeug muss nach einhelliger Meinung von Militärexperten und Piloten folgende Haupteigenschaften aufweisen:

- ein leistungsfähiges Bordradar
- "look down/shoot down", die Fähigkeit, mit dem Radar auf den Boden zu sehen, um auch tiefffliegende Ziele erfassen und aus jeder Fluglage bekämpfen zu können.
- gute Steig- und Beschleunigungsleistungen, um bei Angriffen oder Luftpolizeiaktionen zeitgerecht intervenieren zu können.
- lange Flugdauer, nicht um weite Distanzen zu überwinden, sondern um möglichst lange im Luftraum einsatzbereit zu sein.
- eine hohe Erfolgs- und Überlebenserwartung, insbesondere im Fall verstärkter elektronischer Kriegführung.
- Potential zur technischen Fortentwick lung, vorab in den Bereichen elektroni sche Ausrüstung (Avionik), Schutz- und Störeinrichtungen sowie Bewaffnung.

Der F/A-18 hat dieses Anforderungsprofil in der Evaluation erfüllt.

Avionik

Die elektronische Ausrüstung stellt ein in sich geschlossenes, integriertes System dar. Die einzelnen Teilsysteme sind über Bordrechner so miteinander vernetzt, dass sie sich gegenseitig unterstützen und den Piloten bei der Flugzeugführung weitgehend entlasten. Das Bordradar ist heute im internationalen Vergleich eines der besten und verfügt zudem über ein gutes Ausbaupotential, um später an neue Bedrohungsformen angepasst werden zu können. Das Radar spielt im Luftkampf eine entscheidende Rolle; es muss den Gegner bereits auf grosse Distanz entdecken und darf sich durch dessen elektronische Gegenmassnahmen möglichst nicht irreführen lassen.

Die Leistungen des Bordradars und der Lenkwaffen waren ein gewichtiger Faktor bei der Wahl des F/A-18. Ein weiterer grosser Vorteil des Avioniksystems ist die Darstellung der taktischen Luft- und Erdlage und des Geländes. Dabei wird dem Piloten auf einem Farbbildschirm eine digital gespeicherte topografische Karte mit eingeblendeten taktischen Informationen (z.B. Flugwege, Flugräume, gegnerische Zonen mit verstärkter Fliegerabwehrtätigkeit) präsentiert. Dank seiner Avionik verfügt das Flugzeug F/A-18 zudem über Fähigkeiten und Eigenschaften, die keines unserer bisherigen Kampfflugzeuge aufweist. Dazu gehören die elektronische Flugsteuerung, ein weitgehend störsicheres Funksystem, welches in einer späteren Ausbauphase für die Übermittlung von Daten (Datalink) eingerichtet werden kann, sowie das modernste heute verfügbare aktive Störsystem, welches die Radars und die radargesteuerten Lenkwaffen und Fliegerabwehrmittel des Gegners stark behindert.

Bewaffnung

Die Bewaffnungsmöglichkeiten sind vielfältig und lassen verschiedene Kombinationen zu. Fest in der Rumpfnase eingebaut ist eine 20mm-Mehrrohrkanone. Die übrigen Waffen werden als sog. Aussenlasten am Rumpf oder an den Flügeln mitgeführt. Hauptbewaffnung für die Abfangjagd sind die Infrarot- und vor allem die weitreichenden Radar-Lenkwaffen. Als Infrarot-Lenkwaffen werden in unserer Flugwaffe bereits in genügender Zahl vorhandene Sidewinder verwendet. Diese werden gegenwärtig im Rahmen des Rüstungsprogrammes 1988 auf den neuesten technischen Stand gebracht. Demgegenüber müssen die Radar-Lenkwaffen zusammen mit dem F/A-18 neu beschafft werden.

Bei den Radar-Lenkwaffen ist weltweit ein Generationenwechsel im Gange, der die zukünftigen Einsatzverfahren in der Luftverteidigung entscheidend verändern wird. Die neue Generation von Waffen erlaubt den gleichzeitigen Angriff auf mehrere Flugzeuge eines gegnerischen Verbandes. Das schiessende Flugzeug kann nach der Auslösung der vom Piloten gewählten Anzahl Lenkwaffen sofort wegdrehen und damit sich selbst dem Angriff durch Lenkwaffen des Gegners entziehen, während sich die eigenen Lenkwaffen noch im Zielanflug befinden. Sie verfügen über einen eigenen Radarsender und Empfänger, erfassen ihr Ziel selbständig und besitzen zudem eine besonders hohe -Festigkeit gegenüber gegnerischen elektronischen Störmassnahmen.

Der F/A-18 ist für den Einsatz mit solchen aktiven Lenkwaffen des amerikanischen Typs AIM-120 Amraam ausgerüstet.

Die Amraam wurde in den USA einem beispiellos rigorosen Test- und Versuchsprogramm unterworfen, mit mehreren tausend Flugstunden auf verschiedenen Kampfflugzeugen. Die Amraam ist seit 1987 in Serienproduktion und befindet sich bei den US-Streitkräften und einem Teil der NATO-Staaten in Einführung. Mit Amraam erhält die Schweiz die modernste und wirkungsvollste Lenkwaffe; sie wird über Jahrzehnte einen hohen dissuasiven und taktischen Kampfwert aufweisen.

Doppelsitzerflugzeuge

Neben 26 Einsitzern werden 8 Doppelsitzermaschinen zur Beschaffung beantragt. Beide Flugzeugvarianten weisen den gleichen Kampfwert auf; lediglich der Treibstoffvorrat ist bei den Doppelsitzern etwas geringer.

Und die Lärmwerte?

Tiger und Mirage starten mit Nachbrenner, der F/A-18 nicht. Darum steigen die Lärmwerte im Bereich der Flugplatzregionen nicht. Im Gegenteil: Durch die geplante Ausmusterung der gesamten Hunter-Flotte sowie die Beschaffung eines Flugsimulators für den F/A-18 wird die Lärmbelastung sogar zurückgehen. Die Ausnahme wird eine minimale Anzahl von Nachbrennerstarts des F/A-18 zu Ausbildungs- und Kontrollzwecken bilden. Im übrigen kommt er - weil nicht für den Erdkampf vorgesehen - mit einem Minimum an Tiefflügen aus. Auch seine grosse Einsatzhöhe beeinflusst den Lärmpegel sicher nicht negativ.

Weitgehende Auswirkungen

Nicht nur unter dem militärischen Gesichtspunkt ist die Beschaffung des F/A-18 von grundsätzlicher Bedeutung. Auch aus der Warte unserer Industrie bietet sie beachtliche gesamtwirtschaftliche Vorteile. Ihr Nutzen liegt in den positiven Wirkungen, welche sich sowohl aus direkter Beteiligung der Schweizer Industrie am Beschaffungsprogramm ergeben, als auch aus den Möglichkeiten der indirekten Beteiligung (Kompensationsgeschäfte, Zusammenarbeit mit amerikanischen Firmen im Bereich von Luftfahrt und Elektronik/Avionik).

Gesamtwirtschaftliche Vorteile

Die direkte Beteiligung der Schweizer Industrie (Endmontage von 32 Maschinen, Fertigung von Zellen, Mechanik- und Triebwerkbauteilen samt der Mög-

lichkeit zu deren Verkauf in Ausland) beläuft sich auf mind. 300 Mio Franken. Als indirekte Beteiligung (sog. Ausgleichsgeschäfte) fliessen über zwei Milliarden Franken wieder in die Schweiz zurück. Jeder Franken, der an die amerikanischen Hauptlieferanten geht, kommt somit in Form von direkten oder indirekten Beteiligungen in die Schweiz zurück. Dies wäre bei einem Kauf von Occasionsflugzeugen, wie er manchmal zur Diskussion gebracht wurde, nicht der Fall.

Arbeitsplatzsituation bleibt stabil

Soweit die Aufträge für das NKF im Inland vergeben werden, wird regionalpolitischen Aspekten nach Möglichkeit Rechnung getragen. Insbesondere die Westschweiz und das Tessin sollen von der direkten Beteiligung profitieren. Erwähnenswert ist ferner, dass das EMD - trotz Ausmusterung des Hunters - auf den Militärflugplätzen keine Arbeitsplätze abbauen muss, sofern der F/A-18 beschafft wird, aber auch keine neuen Stellen errichtet.

Impulse für Fachkräfte

Überzeugt von der Notwendigkeit einer glaubwürdigen und effizienten Landesverteidigung stellen sich die Vereinigung der Schweizerischen Flugindustrie und der aus zivilen Wissenschaftlern und Wirtschaftsspezialisten bestehende Fachausschuss für Militärflugzeuge voll und ganz hinter die vom Bundesrat getroffene Wahl. Auch aus ihrer Sicht ist der F/A-18 eindeutig jenes Flugzeug, das für die ihm zugedachten Aufgaben am besten geeignet ist und dessen Vorzüge sich ebenfalls in Zukunft bewähren werden.
Angesichts der Tatsache, dass die Luftfahrttechnologie bis anhin in erster Linie im Ausland entwickelt wurde, sehen diese Fachgremien in der Beteiligung am F/A-18 Programm einen äusserst wertvollen Beitrag zur Ausbildung hochqualifizierter Fachkräfte in unserem Land. Die Schweizer Industrie benötigt solche Spezialisten, um sich an der Schwelle zum dritten Jahrtausend auf Hochtechnologie- Gebieten international behaupten zu können.

Wieso braucht es aus der Sicht des Generalstabschefs ein neues Kampfflugzeug?

Eine Armee ist verteidigungsfähig, wenn sie auch in der Lage ist, einen erfolgsversprechenden Abwehrkampf zu führen. Die Verteidigungsfähigkeit beruht aber auf einem Verbundsystem von Luftverteidigung, Logistik und Bodentruppen. Dieses System verlangt nach Kontinuität in der Rüstung und in der Ausbildung. Damit verbundenes Know-how und Verpasstes im High-Tech-Bereich lassen sich im Falle eines Konfliktes nicht mehr nachholen. Eine Armee, die in dieser Hinsicht weder Kontinuität aufweist, noch mit der Entwicklung Schritt halten kann, verliert an Glaubwürdigkeit und wird infolge eingeschränkter Handlungsfreiheit zum Risikofaktor.

Gradmesser unserer Glaubwürdigkeit

Seit der Abschaffungsinitiative ist das Rüstungsvorhaben F/A-18 das bedeutendste Projekt und damit aus der Sicht des Auslandes ein Gradmesser der sicherheitspolitischen und militärischen Anstrengungen der Schweiz. Gerade im Rahmen der europäischen Bemühungen muss die Schweiz ihre Interessen wahren und - falls notwendig - einen direkten oder indirekten Beitrag für die verstärkte sicherheitspolitische Zusammenarbeit leisten können. Unser Land darf den Missbrauch weder ihres Territoriums noch ihres Luftraumes hinnehmen, vielmehr verpflichten neutralitätspolitische Satzungen den Luftraumverletzungen vorzubeugen und konsequent entgegenzutreten. Darum benötigt die Schweiz zur Erfüllung dieser Aufgaben ein allwettertaugliches, bei Tag und Nacht einsetzbares Kampfflugzeug. Nur damit bleiben wir auch künftig befähigt, bei Lufthoheitsverletzungen eine sofortige und deutliche Antwort zu erteilen.

Schlüsselaufgaben und Rückgrat

Die modernen Kriege vergangener Jahre haben bewiesen: erdgebundene Truppen kämpfen chancenlos, wenn ihnen die eigene Luftverteidigung entzogen ist. Luftverteidigung setzt sich zusammen aus Boden-Luftabwehrsystemen und in ausgewogenem Masse dazu aus einer Luftwaffe. Sie muss zeitlich und örtlich den unteren und mittleren Luftraum beherrschen können. Gerade die in der "Armee 95" entwickelte Konzeption der dynamischen Raumverteidigung bedarf rasch verfügbarer und flexibel operierender Kampfflugzeuge. Sie erfüllen durch Nachrichtenbeschaffung, Luftraumschutz und -Verteidigung militärische Schlüsselaufgaben. Dadurch wird nicht nur der Kampf der Bodentruppen entscheidend unterstützt, sondern Bevölkerung und lebenswichtige Einrichtungen bestmöglich geschützt.

Moderne Kampfflugzeuge bilden das Rückgrat für den operativen Einsatz der Armee und sind damit Garant für die Handlungsfreiheit unserer Erdtruppen. Nur dies erlaubt, in der gesamten Tiefe und im Vorfeld aussagekräftige Nachrichten rasch zu gewinnen, operative Schwergewichtsbildungen mit Bodentruppen aus der Luft zu decken und damit den Kampf der Erdtruppen noch nachhaltiger zu unterstützen.

Regelkreis der Wehrhaftigkeit

Am KSZE-Doktrinenseminar im Oktober 1991 in Wien wurde sowohl von der NATO als auch von den Neutralen zum Ausdruck gebracht, dass sicherheitspolitische Mittel für das gesamte Spektrum möglicher militärischer Einsätze von friedenserhaltenden Operationen bis hin zum Verteidigungskampf bereitzustellen sind. Schweden, Finnland und Österreich planen die Modernisierung und den Ausbau ihrer Luftverteidigung. Ein Verzicht der Schweiz auf ein modernes Kampfflugzeug käme einem gewaltigen Einbruch in den Regelkreis der Wehrhaftigkeit gleich. Damit würde das System Armee zur Verteidigung von Land und Volk unglaubwürdig und untauglich. Eine dermassen geschwächte Schweizer Armee wäre weder europanützlich noch im Lichte späterer Entwicklungen europafähig.

Details zum FMS-Verfahren

Die US Navy, bei der die Flugzeuge, und die US Air Force, bei der die Lenkwaffen bezogen werden, verfügen über gut organisierte und kompetente Einkaufsorganisationen. Aufgrund der schon getätigten Beschaffung von über 1000 F/A-18 sind die Verhandlungserfahrung und die Kenntnisse der Kostenstruktur des gesamten Waffensystems gross. Diese staatlichen Einkaufsstellen verrechnen ihre Dienstleistungen zu Selbstkosten; sie dürfen aus den FMS-Geschäften weder Gewinne erzielen noch Verluste erleiden.
Bei FMS-Beschaffungen werden von ihnen dieselben Beschaffungsgrundsätze und Verfahren angewandt wie bei Käufen für die eigenen Streitkräfte. Damit wird sichergestellt, dass das Käuferland für gleiche Leistungen der Hersteller nicht mehr bezahlt als das amerikanische Verteidigungsdepartement.

Dadurch, und weil das US-Verteidigungsdepartement den wichtigsten Auftraggeber für die dortige Industrie darstellt, ist die Verhandlungsposition dieser staatlichen Beschaffungsstellen gegenüber den privaten Herstellern ungleich stärker als jene eines ausländischen Käufers. Die Beschaffung im FMS-Verfahren garantiert der Schweiz zweifellos die günstigsten Gesamtprogrammkosten und das kleinste Beschaffungsrisiko.