

Luftmacht im Wandel: Optionen für die Schweiz

von Christian F. Anrig¹

Einleitung

Während des Kalten Krieges waren westeuropäische Luftstreitkräfte im wesentlichen darauf beschränkt, Aufgaben im Bereich der Abschreckung wahrzunehmen. Ausnahmen waren Randkonflikte, in welchen die ehemaligen Kolonialmächte ihren Einfluss geltend machten, sowie Lufttransport in humanitären und Uno-Missionen. Seit Ende des Kalten Krieges hat jedoch ein grundsätzlicher Paradigmenwechsel im Hinblick auf den Einsatz von Luftmacht stattgefunden. Im Jahr 1991 markierte der Golfkrieg den Anfang einer neuen Ära. Während die Nato im Kalten Krieg zwischen taktisch konventioneller und strategisch nuklearer Luftmacht differenzierte, zeigte die Operation *Desert Storm*, dass konventionelle Luftmacht weit mehr tun kann, als eine rein unterstützende Rolle für die terrestrischen Truppen zu übernehmen. Durch die Einführung präzisionsgelenkter Munition, mit Hilfe derer man Kollateralschäden auf ein Minimum reduzieren kann, wurde konventionelle Luftmacht wieder zu einem Instrument der Politik. Selbst unter der Annahme, dass symmetrische Konflikte der Vergangenheit angehören, gibt es sehr wohl einen Platz für militärische Luftmacht. In territorialisierten Konflikten verleiht sie eine dissymmetrische²

-
- 1 Für wertvolle Beiträge, Kommentare und Korrekturen dankt der Autor (in alphabetischer Reihenfolge): Christiane Callsen (Forschungsstelle für Sicherheitspolitik), Marcel Gerber (Direktion für Sicherheitspolitik DSP), Michael Grünfelder (Chef Luftwaffen-Doktrin), Markus Mäder (DSP), Victor Mauer (stellvertretender Leiter der Forschungsstelle für Sicherheitspolitik), Claude Meier (F-18 Pilot, Chef Fachdienst Luftkampf), Daniel Trachsler (wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Forschungsstelle für Sicherheitspolitik) und Andreas Wenger (Leiter der Forschungsstelle für Sicherheitspolitik). Interpretationen, Unterlassungen und Fehler bleiben diejenigen des Autors.
 - 2 Die Schweizer Armee unterscheidet zwischen *symmetrischen*, *dissymmetrischen* und *asymmetrischen* Konflikten. Bei symmetrischen Konflikten verfügen die Konfliktparteien über ähnliche Streitkräfte. In einem solchen Fall erfolgt die Kampfführung aller Beteiligten gemäss derselben politischen und militärischen Logik. Bei dissymmetrischen Konflikten verfügt eine Konfliktpartei über überlegene Streitkräfte in bezug auf Doktrin, Struktur und Mittel und versucht ihre militärische Überlegenheit gegen den oder die unterlegenen Gegner auszunutzen. In asymmetrischen Konflikten will oder kann eine Konfliktpartei den Kampf nicht (dis-)symmetrisch führen und versucht, die gegnerischen Verwundbarkeiten gezielt auszunutzen. Die asymmetrische Konfliktführung ist häufig durch ein besonders hohes Mass an Gewalt sowohl gegen militärische als auch gegen zivile Ziele charakterisiert. Die asymmetrisch kämpfende Konfliktpartei versucht, durch einen lange dauernden Abnutzungskampf den Willen der anderen Konfliktpartei zu brechen und oftmals direkt politische Ziele zu erreichen. (Chef der Armee. *Taktische Führung XXI*. Schweizer Armee, 2004, S. 8.)

Überlegenheit. Darüber hinaus kann in sogenannten Stabilisierungsoperationen durch die Präsenz robuster Luftkampfmittel eine weitere Eskalation der Situation vermieden werden. Auch am unteren Ende des Gewaltpektrums gibt es einen festen Platz für Luftmacht. In humanitären Operationen ermöglicht militärischer Lufttransport rasche Hilfe vor Ort und ist oftmals das einzige Mittel, um Bedürftige überhaupt zu erreichen.

In einer Ära, welche von Unsicherheit geprägt ist, wird Luftmacht dazu angehalten, Missionen über das ganze Spektrum von Gewalt auszuführen. Sie kann Bereitschaft signalisieren, sie kann in eine Krisenregion verlegt werden, um Absicht und Interesse zu demonstrieren, und sie kann unterstützend sowie defensiv und offensiv wirken. Generell haben sich die Anforderungen an die Streitkräfte gewandelt; sie sind komplexer und vielschichtiger geworden. In der Zeit nach dem Kalten Krieg lässt sich die Beziehung zwischen der Politik und dem destruktiven Element des Krieges wieder treffend mit folgendem Zitat des preussischen Denkers und Generals Carl von Clausewitz ausdrücken: «So macht also die Politik aus dem alles überwältigenden Element des Krieges ein blosses Instrument; aus dem furchtbaren Schlachtschwert, was mit beiden Händen und ganzer Leibeskraft aufgehoben sein will, um damit einmal und nicht mehr zuzuschlagen, einen leichten, handlichen Degen, der zuweilen selbst zum Papier wird, und mit dem sie Stösse, Finten und Paraden abwechseln lässt.»³ Aufgrund ihrer inhärenten Eigenschaften – wie Reichweite, Reaktionsfähigkeit, präzise Feuerkraft und schnelle Verlegbarkeit – kann Luftmacht der Politik eine Fülle an Optionen bieten.

Die einzige Nation jedoch, welche gegenwärtig in der Lage ist, das ganze Spektrum an militärischen Luftoperationen durchzuführen, sind die Vereinigten Staaten. Kein europäischer Staat kann im Alleingang Kapazitäten aufbauen, welche mit denjenigen der USA vergleichbar wären.⁴ Als Folge dieses transatlantischen *Capability Gap* gestaltet sich Interoperabilität mit den amerikanischen Streitkräften als grosse Herausforderung für die europäischen Alliierten. Wie keine andere Form der militärischen Kraftanwendung ist Luftmacht von Technologie abhängig. Im Informationszeitalter sind die Kosten für diese Technologie beinahe exponentiell gestiegen. Parallel dazu verursachte die Friedensdividende anfangs der Neunzigerjahre eine Reduzierung der Verteidigungsetats. Diese technologischen und finanziellen Herausforderungen, gekoppelt mit einem fundamentalen Paradigmenwechsel in der Ausrichtung europäischer Streitkräfte,

3 Clausewitz, Carl von. *Vom Kriege*. 19. Auflage, Jubiläumsausgabe mit erneut erweiterter historisch-kritischer Würdigung von Professor Dr. Werner Hahlweg. Bonn: Dümmler, 1991, S. 992.

4 Gates, David. *Air Power: The Instrument of Choice?* In: Gray, Peter W. (Hrsg.). *Air Power 21: Challenges for the New Century*. London: The Stationery Office, 2000, S. 23–39, 26.

führten dazu, dass die Luftoperationen über dem Balkan ohne Beteiligung der Vereinigten Staaten gar nicht durchführbar gewesen wären.

Als Folge dieser Entwicklung und aufgrund der Tatsache, dass die Europäische Union zu einem politischen Machtfaktor heranwuchs, verstärkte sich der Druck auf Europa, auch im Bereich der militärischen Sicherheit Verantwortung wahrzunehmen. Die Europäische Union sieht sich sowohl an ihrer Peripherie als auch weltweit mit gewalttätigen Konflikten konfrontiert. Durch den Erweiterungsprozess rücken aktuelle und potenzielle Gefahrenherde näher. Zudem können in einer globalisierten Welt regionale Konflikte nicht mehr isoliert betrachtet werden. Eine Abschottung gegen deren Auswirkungen ist nicht möglich.

Vor dem Hintergrund der reduzierten Ressourcen und der Notwendigkeit, globale strategische Verpflichtungen wahrnehmen zu müssen, zeigen Stichworte wie Rollenspezialisierung innerhalb des Luftmächtspektrums oder militärische Kooperation Lösungen im europäischen Luftmachtdilemma auf. Im Folgenden geht es darum, den Wandel, welchen Luftstreitkräfte seit dem Ende des Kalten Krieges erfahren haben, anhand folgender Aspekte aufzuzeigen: Luftmacht im Echteinsatz, Rollen und Missionen innerhalb des Luftmächtspektrums und Kooperationsformen. Abschliessend werden Optionen für die Schweiz aufgezeigt.

1 Luftmacht im Echteinsatz

Ein wesentlicher Faktor, welcher sich nach dem Kalten Krieg als Katalysator für den Wandel von Luftstreitkräften herausstellte, waren Echteinsätze. Weg von einer eher statischen hin zu einer dynamischen Verteidigungsdisposition wurde Luftmacht über das ganze Spektrum militärischer Gewalt eingesetzt, von humanitären Einsätzen bis zu militärischen Konflikten hoher Intensität. Von einem politischen Standpunkt gesehen, bieten Luftstreitkräfte attraktive Lösungsansätze. Luftmacht erlaubt, die technologische Überlegenheit dissymmetrisch zum Tragen zu bringen. Dies ist umso wichtiger, als die Toleranzgrenze für eigene und feindliche Opfer in westlichen Gesellschaften sehr niedrig ist. Die Reaktionsfähigkeit von Luftstreitkräften ist zudem nicht auf Geschwindigkeit beschränkt. Luftoperationen können im Einklang mit diplomatischen, politischen oder ökonomischen Mitteln gestartet, gestoppt oder verzögert werden.⁵

Im Folgenden wird in einem ersten Schritt der Einsatz von Luftmacht in Konflikten hoher Intensität untersucht. In einem zweiten wird die Rolle von Luftmacht in Kampagnen analysiert, welche wesentlich von politischen und diplomatischen Friktionen geprägt waren. Abschliessend wird der Einsatz militärischer Lufttransportmittel in Operationen für humanitäre Zwecke am Beispiel Bosniens aufgezeigt.

5 Mason, Tony. Roles, Missions and Means for the Specific Use of Aerial Forces. In: De Nooy, Gert (Hrsg.). *The Role of European Ground and Air Forces after the Cold War*. Den Haag: Kluwer Law International, 1997, S. 143–166, 148.

1.1 Luftmacht in Konflikten hoher Intensität

In diesem Artikel bezieht sich der Begriff «Konflikte hoher Intensität» auf Luftkampagnen, welche nicht wesentlich von politischer Friktion beeinflusst wurden, sondern welche nach einem gewissen doktrinalen Ideal, wie es die amerikanische Luftmachtdoktrin formuliert, geführt wurden.⁶

Desert Storm

Innerhalb der ersten 24 Stunden nach der irakischen Invasion Kuwaits am 2. August 1990 beorderte der damalige US-Präsident George Bush zwei F-15C/D Abfangjägerstaffeln, sich für eine rasche Verlegung nach Saudi-Arabien bereitzuhalten. Nach nur fünf Tagen trafen diese in Saudi-Arabien ein und setzten dadurch ein klares Zeichen amerikanischer Entschlossenheit. Die Flexibilität von Luftmacht bot das Mittel der Stunde. Bereits am 23. August 1991, drei Wochen nach der irakischen Invasion, befanden sich 500 alliierte Flugzeuge in der Krisenregion. Potentielle irakische Pläne für eine weitere Expansion nach Süden wurden dadurch durchkreuzt.⁷ Im Gegensatz zu Landstreitkräften ermöglichte der Einsatz von Luftmacht, die Situation sofort zu stabilisieren und die technologische Überlegenheit der Alliierten zu einem frühen Zeitpunkt zum Tragen zu bringen.

Nachdem die diplomatischen Bemühungen gescheitert waren, begann in den frühen Morgenstunden des 17. Januar 1991 die Luftkampagne gegen den Irak. Gleichzeitig wurden Ziele von taktischer, operativer und strategischer Bedeutung angegriffen. In den ersten 24 Stunden von *Desert Storm* wurden mehr Ziele bekämpft als durch die 8th US Army Air Force während der Jahre 1942 und 1943 in Deutschland. Mit Hilfe modernster Waffensysteme war es der Koalition möglich, Ziele tief im irakischen Hinterland und in Bagdad zu bekämpfen.⁸ Wesentlich zum Erfolg trugen Präzisionswaffen und Tarnkappenbomber bei. Präzisionswaffen ermöglichten eine hohe Trefferrate, erforderten daher einen relativ geringen Mitteleinsatz und reduzierten die Kollateralschäden; der Einsatz von Tarnkappenbombnern erlaubte es, selbst in Gebiete mit maximaler Luftabwehrdichte vorzustossen.⁹

Luftmacht war das entscheidende Element in *Desert Storm*. Bereits vor der Bodenoffensive, am 21. Februar 1991, sagte General Colin Powell, damals *Chairman of the Joint Chiefs of Staff* der US-Streitkräfte, dass Luftmacht die

6 Vgl. dazu: United States Air Force. *Air Force Basic Doctrine: Air Force Doctrine Document 1*. 17. November 2003, S. 32–41.

7 Mason, Tony. The Air War in the Gulf. In: *Survival* 33 (1991), Nr. 3, S. 211–229, 211.

8 Deptula, David. Effects-Based Operations: Change in the Nature of Warfare. In: Olsen, John Andreas (Hrsg.). *A Second Aerospace Century: Choices for the Smaller Nations*. Oslo: The Royal Norwegian Air Force Academy, 2001, S. 135–173, 136–139.

9 Ebd., S. 146–147.

entscheidende Waffe sei und dass sie mit aller Wahrscheinlichkeit die entscheidende Waffe bis zum Ende der Kampagne bleiben werde, selbst wenn Boden- und amphibische Streitkräfte zur Gleichung hinzugefügt würden.¹⁰

Zwei Faktoren waren entscheidend für den erfolgreichen Einsatz von Luftmacht. Erstens gestalteten sich die politischen Rahmenbedingungen optimal für den Einsatz von Luftmacht. In starkem Kontrast zum politischen Mikromanagement des Vietnamkrieges liess Präsident Bush seinen Feldherren grossen Handlungsspielraum. Zweitens konnten durch den Einsatz von Präzisionswaffen Kollateralschäden stark eingedämmt werden, was Saddam Hussein daran hinderte, einen effektiven Medienkrieg gegen den Westen zu führen.¹¹

Enduring Freedom

Im Jahr 2001 kam Luftmacht erneut in einem Konflikt hoher Intensität zur Anwendung. Der Feldzug gegen das Regime der Taliban in Afghanistan, Operation *Enduring Freedom*, begann am 7. Oktober 2001. Die Phase höchster Kampfintensität war eine primär amerikanische Angelegenheit mit britischer Unterstützung. Dadurch konnte die politische Friktion auf ein Minimum reduziert werden – zweifelsohne eine Lektion aus den Operationen auf dem Balkan.¹² Zu einem späteren Zeitpunkt beteiligten sich auch die französische *Armée de l'Air* sowie eine multinationale Komponente bestehend aus dänischen, holländischen und norwegischen F-16 Kampfflugzeugen an den Kampfhandlungen über Afghanistan.

Militärisch schien *Enduring Freedom* eine neue Ära einzuläuten. Die netzwerkgestützte Kriegsführung erreichte eine neue Ebene der Perfektion. So fungierten Spezialkräfte beritten auf Pferd und Maultier als Beobachter für die Luftschläge und waren ein integraler Bestandteil der Operation. Die Feuerkraft wurde ebenfalls um ein Vielfaches gesteigert. Während *Desert Storm* wurden durchschnittlich zehn Flugzeuge pro Ziel benötigt. In *Enduring Freedom* griff ein Flugzeug im Durchschnitt zwei Bodenziele an.¹³ Auch der *Sensor-to-Shooter* Zyklus, also der Prozess und die Zeitspanne, welche vom Erfassen eines Ziels bis

10 Mason, *The Air War in the Gulf*, S. 225.

11 Während des Bombardements strategischer Ziele in Bagdad gab es am 13. Februar 1991 einen tragischen Zwischenfall, als ein vermeintlicher Kommandobunker getroffen wurde, in welchem Familien Zuflucht gesucht hatten. Grosse Teile westlicher Gesellschaften reagierten empört. Hier gilt es zu bedenken, dass sich beim Einsatz un gelenkter Munition die Zahl der Opfer unter der Zivilbevölkerung um ein Vielfaches erhöht hätte. Die Reaktionen hätten dann mit grösster Wahrscheinlichkeit Implikationen strategischen Ausmasses nach sich gezogen.

12 Finn, Chris. The Employment of Air Power in Afghanistan and Beyond. In: *The Royal Air Force Air Power Review* 5 (2002), Nr. 4, S. 1–13, 9.

13 GlobalSecurity.org. *Operation Enduring Freedom: Afghanistan*. <http://www.globalsecurity.org/military/ops/enduring-freedom.htm>.

zu dessen Zerstörung benötigt werden, wurde erheblich verkürzt. In etwas mehr als zwei Jahren wurde der Zielprozess für Marschflugkörper von 101 Minuten auf 19 Minuten reduziert. Trotz dieser technologischen Entwicklung verpasste man zehn Möglichkeiten, die Taliban-Führung auszuschalten. Die Luftschläge wurden zu spät autorisiert.¹⁴ Herkömmliche Kommandostrukturen erwiesen sich als zu langsam für diese neue Form der Kriegsführung.

Iraqi Freedom

Erneut trat der technologische Quantensprung seit *Desert Storm* in der Operation *Iraqi Freedom* zutage. Die netzwerkgestützte Kriegsführung erlaubte ein noch nie dagewesenes Mass an teilstreitkräfteübergreifendem Handeln.

Luftmacht wirkte auf zwei Ebenen. Zum einen wurden präzise Schläge gegen ausgesuchte Ziele in Bagdad geführt, zum anderen wirkte Luftmacht simultan mit den Landstreitkräften.¹⁵ Als die Bodenoffensive in einem Sandsturm zum Halt gezwungen wurde, war Luftmacht mit Hilfe von Luft-Boden Radar und GPS-gelenkten Bomben in der Lage, präzise Schläge gegen militärische Ziele vor Bagdad durchzuführen.¹⁶ Von den 850 Panzern der Republikanischen Garden waren nach dem Bombardement noch neunzehn einsatzbereit.¹⁷ Des weiteren ermöglichte Luftmacht das Eröffnen einer zweiten Front im Nordirak sowie den massiven Einsatz von Spezialkräften im Westirak. Für *Iraqi Freedom* wurde nur ein Drittel der Truppenstärke von *Desert Storm* benötigt,¹⁸ was vor allem ein Verdienst von Luftmacht war.

Wenn man die Entwicklung von Luftmacht in Konflikten hoher Intensität betrachtet, so markierte die Operation *Desert Storm* den Beginn einer neuen Ära; sie emanzipierte konventionelle Luftmacht.¹⁹ Insbesondere der Einsatz von präzisionsgelenkter Munition machte aus Luftmacht die entscheidende Teilstreitkraft im Golfkrieg. Diese Tatsache liess anfangs der neunziger Jahre die Debatte aufkommen, ob Luftmacht militärische Konflikte im Alleingang entscheiden könne. Entwicklungen im technologischen und doktrinalen Bereich führten jedoch dazu,

14 Finn, *The Employment of Air Power*, S. 6.

15 Boyne, Walter J. *Operation Iraqi Freedom: What Went Right, What Went Wrong, and Why*. New York: Tom Doherty Associates, 2003, S. 34–35.

16 Vortrag von General T. M. Moseley, United States Air Force. *Iraq 2003: Air Power Pointers for the Future*. Royal Air Force Defence Studies Conference, Royal Air Force Museum Hendon, 11. Mai 2004; vgl. auch: Boyne, *Operation Iraqi Freedom*, S. 90.

17 Pape, Robert A. The True Worth of Air Power. In: *Foreign Affairs* 83 (2004), Nr. 2, S. 116–130, 128.

18 Noonan, Michael P. *The Military Lessons of Operation Iraqi Freedom*. 1. Mai 2003. <http://www.fpri.org/enotes/20030501.military.noonan.militarylessonsiraqifreedom.html>.

19 Mäder, Markus. *In Pursuit of Conceptual Excellence: The Evolution of British Military-Strategic Doctrine in the Post-Cold War Era, 1989–2002*. Bern: Peter Lang, 2004, S. 104.

dass ein teilstreitkräfteübergreifendes Agieren in Konflikten hoher Intensität der bevorzugte Operationsmodus geworden ist. In der Operation *Iraqi Freedom* arbeiteten die verschiedenen Teilstreitkräfte eng miteinander zusammen und konnten dadurch die Synergien voll nutzen. Diese Entwicklungen stellen die europäischen Alliierten vor grosse Herausforderungen, wenn sie sich an multinationalen Operationen unter amerikanischer Führung beteiligen wollen.

1.2 Luftmacht im Spannungsfeld von doktrinalem Ideal und politischer Friktion

Die Luftkampagnen über dem Balkan während der neunziger Jahre waren wesentlich von politischen und diplomatischen Friktionen geprägt. Dies führte dazu, dass der Einsatz von Luftmacht den doktrinalen Grundsätzen, wie sie die *United States Air Force* vertritt und in *Desert Storm* praktizierte, diametral widersprach.²⁰ Konzentrierte Luftschläge auf Schlüsselstellungen wurden lange verhindert.

Deny Flight

Nach dem durchschlagenden Erfolg in *Desert Storm* erlebte Luftmacht ihren Tiefpunkt in Bosnien. Die Situation hätte unterschiedlicher nicht sein können. Im Golf war der Gegner klar identifiziert, und die militärischen Ziele waren von politischer Seite klar vorgegeben. Diese Umstände waren in Bosnien schlichtweg nicht vorhanden. Im März 1993 wurde die Nato von der Uno autorisiert, die Flugverbotszone über Bosnien mit militärischen Mitteln durchzusetzen. Bald wurde das Mandat um Angriffe gegen Erdziele erweitert. Neben den Vereinigten Staaten stellten Frankreich, Grossbritannien, die Niederlande sowie die Türkei Kampfflugzeuge für die Operation *Deny Flight* bereit. Im November 1994 folgte auch Spanien mit acht F/A-18.²¹

Aufgrund der fragilen westlichen Allianz und aufgrund der unübersichtlichen Kommandostruktur gestaltete sich der Einsatz der Luftstreitkräfte äusserst komplex. Anfragen von Blauhelmen für Luftnahunterstützung erforderten die Autorisation sowohl durch die Nato als auch durch die Uno. Der UN-Autorisierungsprozess war sehr langsam, oft zu langsam.²² Ein Konsens für massivere Luftoperationen wurde erst im Frühjahr 1995 erreicht. Nachdem die Serben im Mai Sarajevo und Bihac unter Artilleriefire genommen hatten, zerstörten Nato-Kampfflugzeuge serbische Munitionsdepots. Die serbische Antwort

20 Vgl. dazu: United States Air Force, *Air Force Basic Doctrine*, S. 32–41.

21 Regional Headquarters Allied Forces Southern Europe. *Operation Deny Flight*. <http://www.afsouth.nato.int/operations/denyflight/DenyFlightFactSheet.htm>.

22 Bucknam, Mark A. *Responsibility of Command: How UN and NATO Commanders Influenced Airpower over Bosnia*. Maxwell Alabama: Air University Press, 2003, S. 131–132.

folgte prompt. Mehrere hundert Blauhelme wurden als Geiseln genommen und an potentielle Ziele gekettet. Der Einsatz von Luftmacht wurde in der Folge wieder eingeschränkt – mit fatalen Folgen. Als im Juli 1995 holländische Blauhelme versuchten, die muslimische Enklave Srebrenica zu schützen, waren Nato-Kampffjets zur Stelle, um innerhalb von Minuten Luftnahunterstützung zu gewähren. Die Uno lehnte es während zwei Tagen ab, jegliche Luftschläge zu genehmigen.²³ Was folgte, war eines der grössten Massaker in Europa seit dem Zweiten Weltkrieg.²⁴

Deliberate Force

Am 21. Juli 1995 einigten sich die Nato-Aussenminister darauf, eine robustere Luftkampagne gegen die bosnischen Serben zu führen, sollte es zu weiteren Aggressionen kommen. Die Uno musste hierfür ihren Autorisierungsprozess für Luftschläge erheblich vereinfachen. Nachdem am 28. August 1995 eine Artilleriegranate 37 Zivilisten auf dem Marktplatz von Sarajevo getötet hatte, starteten am frühen Morgen des 30. August 1995 Kampfflugzeuge von den Nato-Luftwaffenstützpunkten in Italien und von den Flugzeugträgern im adriatischen Meer, um Ziele in Bosnien zu bekämpfen. Die Operation *Deliberate Force* beschränkte sich auf eine geringe Anzahl Bodenziele und dauerte 22 Kalendertage, offensive Luftoperationen wurden aber nur an 12 Tagen unternommen.²⁵ Die Luftkampagne wurde am 1. September 1995 für Verhandlungen unterbrochen.²⁶ Nachdem diese scheiterten, setzte man die offensiven Operationen vom 5. bis zum 13. September 1995 fort. Am 14. September 1995 akzeptierten die bosnischen Serben die Uno-Bedingungen für ein Ende der Kampfhandlungen.²⁷

Es war eine Kombination von Faktoren, welche die Serben an den Verhandlungstisch zwang: eine erfolgreiche kroatische und muslimische Bodenoffensive, welche den militärischen Vorteil der Serben zu untergraben drohte; starker diplomatischer Druck und Sanktionen; verstärktes Artilleriefeuer der Uno-Truppen und Nato-Luftmacht.²⁸ Offensive Luftmacht war jedoch die wesentliche Vorausset-

23 Owen, Robert C. *The Balkans Air Campaign Study: Part 1*. Sommer 1997. <http://www.airpower.maxwell.af.mil/airchronicles/apj/apj97/sum97/owen.html>.

24 Honig, Jan Willem/Both, Norbert. *Srebrenica: Record of a War Crime*. London: Penguin Books, 1996, S. 48–67.

25 Owen, Robert C. *The Balkans Air Campaign Study: Part 2*. Herbst 1997. <http://www.airpower.maxwell.af.mil/airchronicles/apj/apj97/fal97/owen.html>.

26 Ripley, Tim. *Operation Deliberate Force: The UN and NATO Campaign in Bosnia 1995*. Lancaster: Centre for Defence and International Security Studies CDISS, 1995, S. 260–261.

27 Owen, *The Balkans Air Campaign Study: Part 2*.

28 Mason, Tony. Operations in Search of a Title: Air Power in Operations Other than War. In: Hallion, Richard P. (Hrsg.). *Air Power Confronts an Unstable World*. London, Washington: Brassey's, 1997, S. 157–177, 171f.

zung für die übrigen Faktoren. Sie ermöglichte die erfolgreiche Bodenoffensive der Kroaten und Muslime und verlieh der westlichen Diplomatie Zähne.

Politische Implikationen bestimmten im wesentlichen, wie Luftmacht in *Deliberate Force* eingesetzt wurde. Der Luftkomponentenkommandeur, General Ryan, erachtete das Vermeiden von Kollateralschäden von strategischer Wichtigkeit. Seine Überzeugung, jede Bombe sei eine politische Bombe, veranlasste ihn, persönlich die Selektion jedes Bodenziels zu überprüfen.²⁹ Es war äusserst wichtig, dass die Koalition die moralische Legitimation nicht verlieren würde.

Warum aber dauerte es so lange, bis Luftmacht eine Wende in der bosnischen Tragödie herbeiführen konnte? Es werden vor allem zwei Gründe identifiziert. Erstens bestand die Sorge, dass offensive Luftmacht Kollateralschäden verursachen und unschuldige Zivilisten treffen könnte. Zweitens wurde befürchtet, dass die Blauhelme Opfer von serbischen Repressalien würden und ihren humanitären Auftrag nicht mehr länger wahrnehmen könnten.³⁰ Voraussetzungen für erfolgreiche Luftoperationen sind deshalb gut ausgerüstete Bodentruppen mit entsprechender Bewaffnung und einem robusten Mandat, um genügend Eskalationspotential zum Tragen bringen zu können.

Allied Force

Vier Jahre später folgte eine weitere Luftkampagne über dem Balkan. Operation *Allied Force* hatte zum Ziel, die ethnischen Säuberungsaktionen in der serbischen Provinz Kosovo zu stoppen. Sie war wesentlich geprägt von Uneinigheiten innerhalb der Nato-Allianz und zwischen den militärischen Oberkommandierenden der Nato. Der Plan der *United States Air Force*, gleich von Beginn an eine intensive Luftkampagne zu führen, stiess bei den Nato-Alliierten und beim Saceur (*Supreme Allied Commander, Europe*), General Wesley Clark, auf Ablehnung.³¹ Gleichzeitig war der Zusammenhalt der Nato-Allianz eine *Conditio sine qua non* für Operation *Allied Force*. Dies führte dazu, dass nach Ansicht von Luftmachtpraktikern – insbesondere amerikanischen – gegen fundamentale Prinzipien der Luftkriegsführung verstossen wurde.³² Ursprünglich erhoffte man sich einen kurzen Luftkrieg, welcher sich dann aber über 78 Tage erstreckte.³³

Warum Milosevic letztlich einlenkte, ist bis heute umstritten. Wie in *Deliberate Force* haben wohl mehrere Faktoren dazu beigetragen: schwindende Unterstützung durch Russland, diplomatische Intervention und die Drohung

29 Owen, *The Balkans Air Campaign Study: Part 2*.

30 Mason, *Operations in Search of a Title*, S. 164–165.

31 Boyne, Walter J. *The Influence of Air Power upon History*. Gretna: Pelican Publishing Company, 2003, S. 362.

32 Lambeth, Benjamin S. *NATO's Air War for Kosovo: A Strategic and Operational Assessment*. Santa Monica: RAND, 2001, S. 234–235.

33 Ebd., S. xiii.

einer Nato-Bodenoffensive. Alle diese Faktoren erhielten jedoch nur durch die Luftkampagne genügend Gewicht. Milosevic musste bald realisieren, dass die Nato gewillt war, die Luftoffensive solange wie nötig fortzusetzen. Die serbischen Streitkräfte hingegen waren nicht in der Lage, den Alliierten nennenswerte Verluste zuzufügen.³⁴

Wie in Bosnien trugen die Vereinigten Staaten die Hauptbürde der Luftoperationen. Viele der europäischen Alliierten waren nicht in der Lage, einen militärisch sinnvollen Beitrag zu leisten.³⁵ Die Streitkräfte der Vereinigten Staaten stellten etwa 60 Prozent der Flugzeuge zur Verfügung³⁶ und feuerten über 80 Prozent der eingesetzten Munition ab.³⁷ Jede offensive Mission der Europäer erforderte drei unterstützende Missionen der Amerikaner.³⁸

Mit den militärischen Operationen auf dem Balkan sahen sich die europäischen Luftwaffen nach dem Kalten Krieg ganz neuen Herausforderungen gegenüber. Trotz der vielen Defizite, die erkennbar wurden, nutzte man die Erfahrungen als Katalysator für die Weiterentwicklung europäischer Luftmacht. Wie weiter unten beschrieben wird, haben diese Echteinsätze einen wesentlichen Einfluss auf die Schaffung neuer Kooperationsformen im Bereich der militärischen Luftfahrt.

1.3 Militärischer Lufttransport in Operationen für humanitäre Zwecke

Im Gegensatz zum zivilen Lufttransport operiert der militärische Lufttransport auch dann, wenn Gewalt eskaliert oder zu eskalieren droht. Diese Qualität war vor allem in den frühen neunziger Jahren sichtbar, als Sarajevo aus der Luft mit Hilfsgütern versorgt wurde.

Die Luftbrücke nach Sarajevo wurde durch den französischen Präsidenten François Mitterrand persönlich «eröffnet», als dieser am 28. Juni 1992 in einem Hubschrauber der *Armée de l'Air* auf dem Flughafen von Sarajevo landete. Über die nächsten Tage hinweg war französisches Luftwaffenpersonal damit betraut, den Flughafen operationsfähig zu machen, so dass die Luftbrücke am 3. Juli 1992 offiziell starten konnte. Die Luftbrücke, an der sich zu Beginn 14 Nationen beteiligten, wurde von der *Air Operations Cell* (AOC) im UNHCR-Hauptquartier in Genf koordiniert. Sowohl das Bodenpersonal am Flughafen als auch die Besatzungen der Transportflugzeuge waren erheblichen Gefahren ausgesetzt. Am

34 Ebd., S. 83–84.

35 Peters, John E./Johnson, Stuart/Bensahel, Nora/Liston, Timothy/Williams, Traci. *European Contributions to Operation Allied Force: Implications for Transatlantic Cooperation*. Santa Monica: RAND, 2001, S. 52.

36 Lambeth, *NATO's Air War for Kosovo*, S. 33.

37 Ebd., S. 66.

38 Osinga, Frans P. B. *European Military Transformation and the Intangibles of Innovation*. In: Royal Netherlands Air Force (Hrsg.). *Air Power Symposium, November 19, 2003*. Den Haag: Königlich Niederländische Luftwaffe, 2003, S. 34–42, 36.

3. September 1992 wurde ein italienisches Transportflugzeug abgeschossen, die vierköpfige Besatzung kam dabei ums Leben. Die Luftbrücke wurde daraufhin für über einen Monat geschlossen, und die meisten Nationen zogen ihre Flugzeuge ab. Die Last sollte sich von nun an auf fünf Nato-Luftwaffen verteilen, deren Transportflugzeuge mit Selbstschutzsystemen ausgerüstet waren.³⁹

Ab Oktober 1992 kam die Luftbrücke wieder in Gang und dauerte bis Januar 1996 an. Von Zeit zu Zeit wurden die Nato-Transportflugzeuge von C-130 *Hercules* Transportflugzeugen der schwedischen Luftwaffe unterstützt. Nicht selten wurden Flugzeuge im Anflug auf den Flughafen beschossen; kein weiteres Flugzeug ging jedoch verloren. Als die Luftbrücke im Januar 1996 beendet wurde, war sie die am längsten dauernde in der Geschichte. Wenn die Konvoirouten gesperrt waren, war sie häufig die einzige Verbindung nach Sarajevo. Sie rettete das Leben von Zehntausenden, ermöglichte die Evakuierung von verwundeten Zivilisten und hielt Sarajevo über drei Winter am Leben.⁴⁰

Hilfsmittel kamen aber nicht nur über den Flughafen von Sarajevo nach Bosnien, sie wurden auch per Fallschirm abgeworfen. Als im Frühjahr 1993 die muslimisch-bosnischen Enklaven entlang der Drina von der Aussenwelt abgeschnitten waren, befahl der damals neugewählte Präsident Clinton, die Enklaven Srebrenica, Zepa, Gorazde sowie eine Anzahl kleinerer Dörfer aus der Luft zu versorgen. Um die Gefahr der serbischen Luftabwehrbatterien zu verringern, wurden alle Missionen bei Nacht geflogen – eine grosse Herausforderung für die Besatzungen der Transportflugzeuge.⁴¹ Bald wurden die amerikanischen Transportflugzeuge von deutschen und französischen unterstützt.⁴² Die Operation dauerte bis August 1994. Unter gefährlichsten Bedingungen – oft zogen die Flugzeuge Flugabwehrfeuer auf sich – hielten die Besatzungen Tausende von Menschen in den belagerten Enklaven über zwei Winter am Leben. Auch britische und französische Transporthubschrauber trugen zur Evakuierung von verwundeten Zivilisten aus den bosnisch-muslimischen Enklaven bei; häufig kamen sie dabei unter Beschuss.⁴³

Die Lufttransportoperationen während des bosnischen Bürgerkrieges zeigen klar auf, dass Luftmacht auch mit nicht letalen Mitteln – abgesehen von der bemerkenswerten humanitären Hilfe – ein klares politisches Zeichen setzen kann. Die Zivilisten in Sarajevo und in den belagerten Enklaven entlang der Drina waren stets im strategischen Kalkül der eingreifenden Staaten; sie durften unter keinen

39 Ripley, Tim. *Air War Bosnia: UN and NATO Airpower*. Osceola: Motorbooks International, 1996, S. 9.

40 Ebd., S. 18.

41 Ebd., S. 28.

42 Mason, Tony. *Air Power: A Centennial Appraisal*. Überarbeitete Auflage. London: Brassey's, 2002, S. 172.

43 Ripley, *Air War Bosnia*, S. 28.

Umständen vergessen werden. Um dieses politische Signal zu senden, ist es von ausserordentlicher Wichtigkeit, dass die Flugzeuge unter Flagge fliegen. Bedenkt man darüber hinaus die Gefahren, welchen die Transportmaschinen ausgesetzt waren, so ist klar, dass bei solchen Operationen nur militärische Lufttransportmittel in Frage kommen. Wie man unlängst sah, kommt dem militärischen Lufttransport auch bei Naturkatastrophen eine wichtige humanitäre Rolle zu.

2 Rollen und Missionen innerhalb des Luftmachtspektrums

Der folgende Abschnitt analysiert die Rollen und Missionen innerhalb des Luftmachtspektrums, welche für heutige Operationen von besonderer Wichtigkeit sind. Dabei stützt sich das Kapitel auf die wohl profiliertesten Luftmachtdoktrinschriften, die *United States Air Force* Doktrin⁴⁴ und die britische Luftmachtdoktrin⁴⁵. Der Abschnitt wird kein umfassendes Bild liefern, sondern wird selektiv auf Aspekte eingehen, welche eine Relevanz für mögliche künftige Operationen haben. Folgende Luftmachtrollen werden im einzelnen vorgestellt: Kontrolle des Luftraums, Aufklärung und Überwachung, Bodenangriff, Lufttransport und Luftmobilität, sowie Luft-Luftbetankung als besondere Form der Luftmobilität.

Kontrolle des Luftraums

Kontrolle des Luftraums ist eine *Conditio sine qua non* für militärische Operationen zu Land, zur See und in der Luft. Gerade das Bosnien-Szenario zeigt auf, wie wichtig es war, die bosnisch-serbische Luftwaffe und Luftabwehr zu neutralisieren. Ohne Kontrolle des Luftraums wäre die Versorgung von Sarajevo und der muslimischen Enklaven entlang der Drina aus der Luft nicht möglich gewesen. Offensive Luftaktivitäten der Bürgerkriegsparteien hätten ihrerseits die Uno-Operation am Boden massiv beeinträchtigt, wenn nicht verunmöglicht. Das Errichten der Luftsperrzone über Bosnien durch Nato-Kampfflugzeuge war zudem eine wichtige Voraussetzung für ein effizientes Wirken der befreundeten Bodentruppen.

Kontrolle des Luftraums kann durch zwei Operationsformen erreicht werden: *Offensive Counter-Air* und *Defensive Counter-Air*. *Offensive Counter-Air* Operationen umfassen Angriffe gegen gegnerische Militärflugplätze und Luftmittel am Boden, die Neutralisierung oder Zerstörung des gegnerischen integrierten Luftverteidigungssystems⁴⁶ sowie offensive «Luftkampfpattouillen» über feindli-

44 United States Air Force. *Air Force Basic Doctrine*.

45 Royal Air Force. *British Air Power Doctrine AP 3000*. 3. Auflage. London: The Stationery Office, 1999.

46 Bodengestützte Luftabwehr kurzer Reichweite ist in der Regel kein lohnendes Ziel, da sie mit ausreichender Distanz überflogen werden kann.

chem Territorium.⁴⁷ Die ganze Palette wurde von der Nato während der Operation *Deny Flight* über Bosnien angewendet. Im Februar 1994 schossen amerikanische Kampfflugzeuge vier bosnisch-serbische Flugzeuge ab, nachdem diese Bodenangriffe durchgeführt und Aufforderungen zum Landen ignoriert hatten.⁴⁸ Im November 1994 reagierte man auf bosnisch-serbische Luftangriffe, indem man die Luftwaffenbasis bei Udbina sowie die dazu gehörigen Luftabwehrbatterien ausser Gefecht setzte.⁴⁹ *Defensive Counter-Air* Operationen ihrerseits bestehen aus einer aktiven und passiven Komponente. Die aktive umfasst Abfangjäger sowie bodengestützte Luftabwehrsysteme. Die passive besteht aus Massnahmen, welche den Effekt feindlicher Luftschläge zu minimieren versuchen, wie Tarnung, Verankerung und Täuschung.⁵⁰

In Zukunft wird auch vermehrt die Abwehr von ballistischen Raketen und Marschflugkörpern eine Rolle bei Auslandseinsätzen spielen. Ballistische Raketen mittlerer Reichweite sind relativ kostengünstige Waffen, welche es einem unterlegenen Gegner erlauben, asymmetrische Schläge gegen eine moderne Streitmacht auszuführen. Die wohl bekannteste ballistische Rakete mittlerer Reichweite ist die *Scud*. In der Abwehrrolle konnte die Königlich Niederländische Luftwaffe bereits wertvolle Erfahrungen sammeln. Während den Operationen *Desert Shield* und *Desert Storm* in den Jahren 1990/91 entsandten die Niederlande *Patriot*-Luftabwehrbatterien in die Osttürkei und nach Israel.⁵¹ Im Frühjahr 2003 wurden erneut niederländische Luftabwehrbatterien in die Osttürkei verlegt, nachdem die Türkei mit einer offiziellen Anfrage an die Niederlande herangetreten war.⁵² Obwohl dieser Beitrag relativ risikofrei und rein defensiv war, brachte er klar die Solidarität der Niederlande zum Ausdruck und war daher aussenpolitisch sehr wertvoll.

Aufklärung und Überwachung

Luftgestützte Aufklärung und Überwachung sind ebenfalls unerlässlich in heutigen Operationen. Sie liefern die Rohdaten, auf deren Basis die Planung vorangetrieben wird und Entscheide getroffen werden. Sie sind daher ein integraler Bestandteil des militärischen Planungs- und Führungsprozesses. Analog

47 Royal Air Force, *AP 3000*, 2.5.5 Control of the Air.

48 Mason, *Air Power: A Centennial Appraisal*, S. 180.

49 Owen, *The Balkans Air Campaign Study: Part 1*.

50 Royal Air Force, *AP 3000*, 2.5.9–2.5.12 Control of the Air.

51 Nederlof, Rinus. *Blazing Skies: De Groepen Geleide Wapens van de Koninklijke Luchtmacht in Duitsland, 1960–1995*. Den Haag: Sectie Luchtmachthistorie van de Staf van de Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten, 2002, S. 534.

52 Niederländisches Verteidigungsministerium. *Patriot Unit Ready for Deployment (Pressemitteilung)*. 11. Februar 2003. http://www.defensie.nl/nieuws/media/111201_english_summary.html.

zu den Konfliktebenen können Aufklärung und Überwachung in eine taktische, operative und strategische Komponente aufgliedert werden.⁵³

Darüber hinaus kann mittels luft- bzw. weltraumgestützter Aufklärungssysteme festgestellt und nachgewiesen werden, ob sich eine Partei an einen Waffenstillstandsvertrag hält oder ob ethnische Säuberungsaktionen und Massenmorde begangen wurden. Dies sind wichtige Informationen für eine parallel laufende diplomatische Kampagne. Aufgrund ihrer Wichtigkeit und Flexibilität finden Aufklärung und Überwachung über das gesamte Konfliktspektrum Anwendung. 1996 lieferte ein Aufklärungsflugzeug der *Royal Air Force* wichtige Informationen, anhand derer die Bedürfnisse der Flüchtlinge im damaligen Zaire eruiert werden konnten.⁵⁴

Bodenangriff

Während Aufklärung und Überwachung die Sensoren im so genannten *Sensor-to-Shooter* Zyklus liefern, entspricht der luftgestützte Bodenangriff dem *Shooter*, also der physischen Zerstörungskraft von Luftmacht. Zur Zeit des Kalten Krieges wurde der Bodenangriff in die Kategorien Luftnahunterstützung, Gefechtsfeldabriegelung, Luftabriegelung und strategischer Angriff unterteilt, wobei «strategisch» gleichbedeutend war mit einem nuklearen Angriff auf sowjetische bzw. amerikanische Ballungszentren. Die Begriffe «taktisch» und «strategisch» leiteten sich demzufolge aus der Wirkung der eingesetzten Waffen ab. Konventionelle Munition entsprach der taktischen Ebene, Nuklearwaffen entsprachen der strategischen. Diesbezüglich fand ein fundamentales Umdenken statt, welches Ausdruck in der Debatte um *Effects-Based* Operationen⁵⁵ fand. Bei *Effects-Based* Operationen steht nicht die physische Zerstörung im Vordergrund, sondern die strategische Wirkung, welche der militärische Mitteleinsatz beim Gegner auslöst. In *Desert Storm* kam dieser effektbasierte Ansatz zum ersten Mal in grösserem Ausmass zur Anwendung. Oberstes Ziel der Planungszelle war es, nicht Bagdad in Schutt und Asche zu legen, sondern das irakische System zu paralysieren.

53 Auf taktischer Ebene werden luftgestützte Aufklärung und Überwachung in der Regel durch leichte Drohnen oder Kampfflugzeuge erbracht, welche über die entsprechende elektrooptische Ausrüstung verfügen. Auf operativer Stufe werden in der Regel schwere unbemannte Luftfahrzeuge, elektronische Aufklärungsmittel und luftgestützte Radargeräte benötigt. Aufgrund der erforderlichen Sensorenüberlappung ist Aufklärung auf operativer Stufe äusserst komplex. Auf strategischer Stufe kommen meist weltraumgestützte Systeme zum Einsatz. Dies schliesst aber nicht aus, dass beispielsweise taktische oder operative Aufklärungsmittel einen strategischen Effekt generieren können.

54 Royal Air Force, *AP 3000*, 2.8.8 Joint Force Employment 2.

55 Vgl. dazu: United States Air Force, *Air Force Basic Doctrine*, S. 21; vgl. auch: Royal Air Force, *AP 3000*, 2.6.1 Strategic Effect of Air Power; vgl. auch: Deptula, *Effects-Based Operations*, S. 135–173.

Angriffe auf taktische bzw. operative Ziele können einen strategischen Effekt erzeugen. Das Zerstören einzelner Munitionsdepots während der Operation *Deliberate Force* in Bosnien nahm eine strategische Dimension an, weil es die bosnischen Serben zurück an den Verhandlungstisch zwang. Es ist folglich die Wechselwirkung eines Bodenzieles mit den politischen Zielen, welche den strategischen Charakter bestimmt, und nicht die Wirkungsweise der eingesetzten Waffe.⁵⁶ Allein die Fähigkeit, luftgestütztes Feuer einsetzen zu können, wird unter Umständen einen möglichen Gegner davon abhalten, seine Kräfte gegen eigene Bodentruppen zu konzentrieren.⁵⁷ Dies trifft auch auf friedenserhaltende Operationen zu.

Lufttransport und Luftmobilität

Wie bereits weiter oben dargelegt wurde, spielt der militärische Lufttransport eine wichtige Rolle in Operationen für humanitäre Zwecke. In Krisensituationen ist eine Luftbrücke oftmals der einzige Weg, um Notleidende mit Hilfsgütern zu versorgen. Das klassische Beispiel hierfür ist die Luftbrücke nach Berlin in den Jahren 1948/49.

Im heutigen strategischen Umfeld spielt der militärische Lufttransport eine unerlässliche Rolle für die Kräfteprojektion. Er ermöglicht es, Truppen und Material rasch über weite Strecke zu verlegen und steigert dadurch die Reaktionsfähigkeit erheblich. Grundsätzlich wird zwischen strategischem Lufttransport (*inter-theatre*) und taktischem Lufttransport (*intra-theatre*) unterschieden.⁵⁸ Der strategische Lufttransport stellt den Transport ins Operationsgebiet sicher, der taktische Lufttransport generiert Luftmobilität innerhalb des Operationsgebiets.

Im Bereich des strategischen Lufttransports herrscht in Europa ein Mangel an ausreichenden Kapazitäten. Da man sich während des Kalten Krieges auf einen Krieg in Europa vorbereitete, genoss Lufttransport, insbesondere der strategische Lufttransport, eine geringe Priorität bei den europäischen Luftwaffen. Ausnahmen waren zu einem gewissen Grad die britische RAF sowie die französische *Armée de l'Air*, welche die postkolonialen Interessen ihrer Staaten zu vertreten hatten.

Militärischer Lufttransport kann zudem eine wichtige Rolle in Such- und Rettungseinsätzen spielen. Hier unterscheidet man vor allem zwischen SAR (*search and rescue*) und CSAR (*combat search and rescue*). Die Fähigkeit, CSAR Operationen durchführen zu können, kann auch in humanitären Operationen von enormer Wichtigkeit sein. Als am 3. September 1992 ein italienisches Transportflugzeug im Anflug auf den Flughafen von Sarajevo abgeschossen wurde,

56 Mason, *Roles, Missions and Means for the Specific Use of Aerial Forces*, S. 151.

57 Ebd., S. 151.

58 Royal Air Force, *AP 3000*, 2.8.3 Joint Force Employment 2.

unternahm das *US Marine Corps* eine CSAR Mission. Als sich die Helikopter der Absturzstelle näherten, wurden sie von kroatischen Truppen beschossen.⁵⁹ Es ist wichtig, dass sich Rettungsteams im Notfall auch verteidigen können. Zudem erhöht eine CSAR Fähigkeit die Moral der Truppe erheblich, da sie die Überlebenschancen steigert. Während der Operation *Deny Flight* über Bosnien wurde ein abgeschossener Pilot erfolgreich aus der Kampfzone geborgen.⁶⁰ Militärischer Lufttransport bietet auch die Möglichkeit, Staatsangehörige aus Krisengebieten zu repatriieren. Oft werden solche Operationen in enger Zusammenarbeit mit Sonderoperationskräften durchgeführt.⁶¹

Luftbetankung

Wahrscheinlich der grösste Kräftermultiplikator ist die Luftbetankung.⁶² Luftbetankung steigert einerseits die Reichweite der verfügbaren Flugzeuge, andererseits steigert sie die Dauer, welche ein Flugzeug in der Luft verweilen kann. Zudem reduziert Luftbetankung den Lärm am Boden, da die Zahl der nötigen Starts und Landungen reduziert wird. RAF Flugzeuge, welche sich auf Patrouillenflug befinden, werden oft luftbetankt. Sie können so für mehrere Stunden auf Patrouille bleiben. Der Kräftermultiplikator Luftbetankung reduziert auf diese Weise die Zahl der benötigten Kampfflugzeuge und Flugzeugbesatzungen, was positive Auswirkungen auf den Unterhalt der Flugzeugflotte mit sich bringt.⁶³ Dadurch kann insbesondere die Durchhaltefähigkeit einer limitierten Flotte erheblich gesteigert werden. Zudem erlaubt Luftbetankung, Länder, welche kein Überflugrecht gewähren, zu umfliegen.⁶⁴

Mehrere europäische Nationen haben das Potential und den Nutzen von Luftbetankung bereits erkannt. Neben der *Royal Air Force* und der *Armée de l'Air* verfügen die Luftwaffen Italiens, der Niederlande, Spaniens und der Türkei über Luftbetankungskapazitäten.⁶⁵ Die Luftwaffe der Bundesrepublik Deutschland führt gegenwärtig vier Airbus A310 MRTT Tanker-/Transportflugzeugen ein,⁶⁶

59 Ripley, *Air War Bosnia*, S. 9.

60 Royal Air Force, *AP 3000*, 2.8.10 Joint Force Employment 2.

61 Vgl. dazu: Britisches Verteidigungsministerium. *Joint Personnel Recovery: Joint Warfare Publication 3 – 66*. Shrivenham: Joint Doctrine and Concepts Centre, 2003.

62 Luftbetankung geschieht durch speziell umgerüstete zivile *Airliner* oder militärische Transportflugzeuge. Mittels einer Luftbetankungsvorrichtung können sie entsprechend ausgerüstete Flugzeuge in der Luft betanken.

63 Mason, Tony. *Air Power in Swiss Security*. In: *Air Power Revue der Schweizer Luftwaffe* (2004), Nr. 2, S. 15–25, 21; vgl. auch: Mason, *Roles, Missions and Means for the Specific Use of Aerial Forces*, S. 155.

64 Royal Air Force, *AP 3000*, 2.8.4 Joint Force Employment 2.

65 The International Institute for Strategic Studies. *The Military Balance 2002/03*. Oxford: Oxford University Press, 2002.

66 Airforce-technology.com. *A310 MRTT Multi-Role Tanker Transport, Europe*. <http://www.airforce-technology.com/projects/mrmtt>.

und die schwedische Luftwaffe ist dabei, eine ihrer C-130 *Hercules* Transportmaschinen in ein Tankerflugzeug umzuwandeln.⁶⁷

Luftmacht kann eine Vielzahl von Missionen ausführen und ist dadurch ausserordentlich flexibel. Jede der Rollen kann einen strategischen Effekt generieren; das heisst, sie kann das Handlungskalkül eines potenziellen Gegners beeinflussen. Dies trifft auch auf Kräftermultiplikatoren wie Luftbetankung zu. Das Entsenden von Betankungsflugzeugen kann gewisse Länder unerwartet in den Wirkungsradius moderner Luftstreitkräfte rücken, was einen abschreckenden Effekt nach sich zieht. Ohne letal zu wirken, wurden durch militärischen Lufttransport strategische Effekte erzielt. Herausragende Beispiele sind die Luftbrücken nach Berlin und nach Sarajevo. Militärischer Lufttransport brachte hier die Haltung der westlichen Wertegemeinschaft zum Ausdruck und verlieh den diplomatischen Bemühungen Substanz. Luftaufklärungsdaten werden ebenfalls für diplomatische Zwecke verwendet und können dann von strategischer Bedeutung sein. Offensive Luftoperationen ihrerseits werden heute bewusst eingesetzt, um strategische Effekte zu generieren. Politische Ziele sollen mit einem Minimum an Zerstörung erreicht werden. Dies ist nicht zuletzt aufgrund der Einführung von Präzisionsmunition möglich geworden.

Abschliessend kann festgehalten werden, dass nach Ende des Kalten Krieges konventionelle militärische Luftmacht wieder ein Mittel der Politik geworden ist. Aufgrund ihrer Flexibilität kann sie über das ganze Konfliktspektrum eingesetzt werden. Während die Zahl der Kampffjets aufgrund der neuen Bedrohungslage und durch die Einführung präziser und weitreichender Munition erheblich reduziert werden konnte, hat man in Europa allmählich die Notwendigkeit eingesehen, die Kapazitäten im Bereich der militärischen Luftmobilität sowie der luft- und weltraumgestützten Aufklärungs- und Überwachungsmittel auszubauen.⁶⁸

3 Kooperationsformen

Schon während des Kalten Krieges erkannten etliche europäische Staaten, dass Luftmacht einen Grad an Komplexität erreicht hatte, welcher die Kapazitäten der meisten europäischen Nationalstaaten überstieg. In der Zeit nach dem Kalten Krieg wurde diese Entwicklung noch sichtbar. Insbesondere die Teilnahme europäischer Luftwaffen an Luftoperationen über dem Balkan während der

67 E-Mail von Peter Liander, Mitherausgeber des Swedish Joint Armed Forces Magazine, 20. April 2005.

68 Militärischer Lufttransport sowie luft- und weltraumgestützte Aufklärungs- und Überwachungsmittel wurden im Jahr 2000 von den EU-Mitgliedstaaten als diejenigen Bereiche identifiziert, welche erheblich ausgebaut werden müssten. Vgl. dazu: Giegerich, Bastian/Wallace, William. Not Such a Soft Power: The External Deployment of European Forces. In: *Survival* 46 (2000), Nr. 2, S. 163–182, 174–176.

neunziger Jahre zeigte die bestehenden Defizite deutlich auf. Trotz dieser Defizite sahen sich europäische Staaten gezwungen, die globalen strategischen Herausforderungen anzunehmen. Diese Herausforderungen haben seit dem Zusammenbruch des Ostblocks sprunghaft zugenommen. Sie reichen vom Aufbrechen zahlreicher innerstaatlicher Konflikte zu asymmetrischen Bedrohungsformen. Europäische Luftmacht wird angehalten, ihren Beitrag über das gesamte Konfliktspektrum zu leisten. Das effiziente Wirken von Luftmacht verlangt aber sowohl im finanziellen als auch im industriellen Bereich nach einer kritischen Grösse. Kooperation kann hier als Lösungsansatz dienen und gleichzeitig ein Kräftermultiplikator sein. Interessanterweise entstanden europäische Kooperationsformen im Bereich der Luftmacht nicht auf der strategischen, sondern auf der operativen Ebene. Es waren die Luftwaffen selbst, welche begannen, bi- und multilaterale Kooperationsmöglichkeiten auszuloten. Im Folgenden werden die wichtigsten Kooperationsformen in Europa kurz dargestellt.

Zu Beginn der achtziger Jahre wurde die Nato *Airborne Early Warning* (NAEW) Organisation ins Leben gerufen. Die Organisation dient als Zelle, um gemeinsam AWACs (*Airborne Warning and Control System*) Flugzeuge – fliegende Radar- und Kommandoflugzeuge – zu betreiben. Diese Flugzeuge werden von gemischten Besatzungen aus zwölf Nationen betrieben und kamen bereits in mehreren internationalen Operationen zum Einsatz.⁶⁹ Sie haben wesentlich zum Erfolg von *Desert Storm* beigetragen.⁷⁰ Die Beschaffung von AWACS Flugzeugen im nationalen Alleingang hätte sich für viele Staaten als viel zu kostspielig erwiesen. Das NAEW Projekt ist wegweisend für weitere europäische Kooperationsformen.

In einem Artikel aus dem Jahr 2000 griff *Air Marshal* (RAF) Sir Timothy Garden die europäischen Erfahrungen im Bereich des NAEW auf und stellte sie als Modell für Kooperationsformen in anderen Bereichen europäischer Luftmacht dar. Er warnte jedoch davor, zu früh von einer voll integrierten europäischen Luftwaffe zu sprechen. Vielmehr müsse die Entwicklung phasenweise voranschreiten. Als einen ersten Schritt identifizierte er das Zusammenziehen der europäischen Lufttransportflotten, welche auf dem C-130 *Hercules* Transportflugzeug basieren. Durch das Beseitigen von Redundanzen könnten so erhebliche Einsparungen gemacht werden, und die europäischen Lufttransportkapazitäten könnten effizienter eingesetzt werden. Als weitere Kooperationsfelder identifizierte er die Bereiche Luftbetankung sowie Aufklärung und Überwachung.⁷¹

69 NATO. *The NATO Airborne Early Warning and Control Force*. <http://www.e3a.nato.int/info/mforce.htm>.

70 Mason, *Air Power: A Centennial Appraisal*, S. 155.

71 Garden, Timothy. *European Air Power*. In: Gray, Peter W. (Hrsg.). *Air Power 21: Challenges for the New Century*. London: The Stationery Office, 2000, S. 99–122, 116–118.

European Airlift Centre (EAC)

Seit dem Erscheinen von Gardens Artikel hat sich in der Tat bereits einiges getan. Am 28. Februar 2002 wurde offiziell die *European Airlift Coordination Cell* (EACC) auf der Luftwaffenbasis Eindhoven in den Niederlanden gegründet. Ziel der EACC war es, sowohl die Lufttransport- als auch die Luftbetankungskapazitäten der Luftwaffen Belgiens, Deutschlands, Frankreichs, Grossbritanniens, Italiens, der Niederlande und Spaniens zu koordinieren. Am 5. Juli 2004 wurde die EACC in das *European Airlift Centre* (EAC) überführt. Durch diesen Schritt wurde die Kooperation der beteiligten Staaten im Bereich Lufttransport und Betankung noch enger und effizienter gestaltet.⁷² Dadurch können die vorhandenen Kapazitäten besser ausgelastet und Leerflüge möglichst vermieden werden.

European Air Group (EAG)

Die EACC und das EAC sind Produkte der *European Air Group* (EAG). Während der neunziger Jahre wurde man sich der Engpässe im Bereich des militärischen Lufttransports bewusst. In der Folge wurde die EAG beauftragt, Lösungen zu identifizieren. Die EAG ihrerseits ging aus der *Franco-British Air Group* (FBAG) hervor. Diese wurde gegründet, um das Interoperabilitätsdefizit zwischen der *Royal Air Force* und der *Armée de l'Air* zu überwinden, welches während der Operationen über dem Balkan ersichtlich geworden war. Die FBAG erweiterte sich zur *European Air Group* (EAG), als sich die Luftwaffen Italiens, Belgiens, Deutschlands, der Niederlande und Spaniens anschlossen.⁷³ Aufgabe der EAG ist es, die Interoperabilität sowohl auf technischer als auch auf konzeptioneller Ebene voranzutreiben. Im Verlauf multinationaler Operationen und Übungen gilt es, sogenannte *Lessons learned* zu identifizieren und zu verbreiten.⁷⁴

European Participating Air Forces' Expeditionary Air Wing

Eine der wohl interessantesten Kooperationsform ist der *European Participating Air Forces' Expeditionary Air Wing* (EPAF EAW). Die Ursprünge des EPAF EAW gehen zurück auf die Nato-Luftoperationen über Bosnien. Im Oktober 1994 wurde ein *Memorandum of Understanding* zwischen Belgien und den Niederlanden unterzeichnet. Dieses sah vor, dass die belgische Luftwaffe ungefähr ein Drittel des niederländischen Engagements in der Operation *Deny Flight* auf sich nehmen würde. Die ersten belgischen Piloten und Flugzeuge trafen jedoch erst

72 Anrig, Christian F. Die Königlich Niederländische Luftwaffe: Parvus Numero Magnus Merito. In: *Air Power Revue der Schweizer Armee* (2004), Nr. 3, S. 27–37, 37.

73 Ebd., S. 37.

74 Interview mit Air Commodore J. T. Broedersz, stellvertretender Direktor der European Air Group, Royal Air Force High Wycombe, 31. Oktober 2003.

im Oktober 1996 in Italien ein, nach Beendigung der Operationen *Deny Flight* und *Deliberate Force*. Die neue Partnerschaft zwischen den beiden Luftwaffen nannte sich *Deployable Air Task Force* (DATF). Während der Luftkampagne über dem Kosovo und Serbien im Jahr 1999 arbeiteten die beiden Luftwaffen eng zusammen. Des weiteren wurde die Kooperation auf integrierte Übungen wie *Red Flag* in den Vereinigten Staaten, *Maple Flag* in Kanada sowie *Nato Air Meet* ausgedehnt. Diese Zusammenarbeit wurde insbesondere durch die Flottenkommunalität vereinfacht. Beide Luftwaffen verfügen über identische F-16 Kampfflugzeuge.⁷⁵

Bereits 1990 schlossen sich die europäischen Betreiber des amerikanischen Kampfflugzeugs F-16 zusammen, um gemeinsam die Kampfwertsteigerung an ihren Flugzeugflotten durchzuführen. Die Dachorganisation für dieses Unternehmen nannte sich *European Participating Air Forces* (EPAF). EPAF-Mitglieder waren Belgien, Dänemark, die Niederlande und Norwegen. EPAF wurde ursprünglich ausschliesslich für Beschaffungszwecke ins Leben gerufen, um nationale Bedürfnisse zu poolen. Mit der Entsendung einer trinationalen Komponente – bestehend aus dänischen, niederländischen und norwegischen F-16 – nach Kirgisien als Beitrag für die Operation *Enduring Freedom* über Afghanistan wurden DATF-Konzepte zum ersten Mal in einen EPAF-Kontext transferiert. Die Entsendung einer supranationalen Komponente erwies sich trotz einiger juristischer Hindernisse als äusserst erfolgreich. Um die Zusammenarbeit weiter voranzutreiben, lud der Kommandeur der Königlich Niederländischen Luftwaffe seine belgischen, dänischen, norwegischen und polnischen Pendanten zu Gesprächen ein. Ziel war es, den *European Participating Air Forces' Expeditionary Air Wing* (EPAF EAW) ins Leben zu rufen. So können die Synergien der F-16 Betreiber optimal ausgeschöpft werden: Während der Operationen über Afghanistan stellten die Niederlande und Dänemark Zielbehälter frei zur Verfügung. Im Gegenzug lieferte Norwegen einen mobilen Hangar sowie ein mobiles Kommunikationsmodul. Das *Memorandum of Understanding* für den EPAF EAW wurde am 28. Juni 2004 während des Nato-Gipfels in Istanbul von den Verteidigungsministern Belgiens, Dänemarks, der Niederlande, Norwegens und Portugals unterzeichnet. Portugal, welches kürzlich F-16 Flugzeuge aus amerikanischen Beständen gekauft hat, trat ebenfalls der Gemeinschaft bei. Polen wird wahrscheinlich zu einem späteren Zeitpunkt folgen.⁷⁶ Durch diese Form der Zusammenarbeit gewinnt europäische Luftmacht an Profil.

75 Anrig, *Die Königlich Niederländische Luftwaffe*, S. 36.

76 Ebd., S. 36.

4 Optionen für die Schweiz

In der vergangenen Dekade wurde konventionelle Luftmacht eingesetzt, um politische Ziele zu verfolgen. Luftoperationen deckten das gesamte Konfliktspektrum ab, von humanitären Operationen bis hin zu Konflikten hoher Intensität. Allerdings haben die Operationen über dem Balkan erhebliche Technologie- und Interoperabilitätsdefizite europäischer Luftstreitkräfte zum Vorschein gebracht. Diese Defizite sowie die Notwendigkeit, sich den globalen strategischen Herausforderungen zu stellen, führten dazu, dass europäische Luftwaffen damit begonnen haben, neue Kooperationsformen voranzutreiben. Vor dem Hinterrund dieser Entwicklungen sollen nun Optionen für die Schweiz aufgezeigt werden. Dazu wird in einem ersten Schritt die Rolle der Schweizer Luftwaffe im Rahmen der Armeeaufträge analysiert. In einem zweiten Schritt sollen Möglichkeiten für eine Weiterentwicklung der Luftwaffe aufgezeigt werden. Diese Möglichkeiten werden anhand eines Leistungsprofils, den sogenannten Rollen und Missionen im Luftmächtspektrum, eruiert. Abschliessend werden Kooperationsformen diskutiert.

4.1 Armeeaufträge und Schweizer Luftmacht

In diesem Abschnitt wird die Rolle von Schweizer Luftmacht im Rahmen der Armeeaufträge untersucht. Dabei werden sowohl die von der Luftwaffe erbrachten Leistungen als auch die Grenzen von Schweizer Luftmacht aufgezeigt.

Raumsicherung und Verteidigung

Die Verteidigung des nationalen Territoriums muss zurzeit und für die absehbare Zukunft als unwahrscheinlich erachtet werden. Dennoch ist es wichtig, die Implikationen, welche sich aus den internationalen Entwicklungen für diesen Fall ergeben, zu analysieren. Eine solche Analyse erlaubt es, die sogenannten Aufwuchsszenarien der Armee XXI in einen entsprechenden Kontext zu rücken.

Aufgrund der technologischen Entwicklungen steht für den renommierten Luftmachtexperten und *Air Vice Marshal* Tony Mason fest, dass die Schweiz viel zu klein ist, um ihren Luftraum autonom verteidigen zu können. Ein moderner Bomber könnte eine Waffe vom einen Ende der Schweiz abfeuern, um ein Ziel am anderen Ende präzise zu bekämpfen. Ziele irgendwo in der Schweiz können von ausserhalb des schweizerischen Territoriums bekämpft werden.⁷⁷ Bodengestütztes militärisches Radar zum Beispiel, welches unerlässlich für die Führung der Schweizer Luftwaffe ist, würde wohl kaum die erste Angriffswelle überstehen. Luftmacht befürwortet eindeutig die Offensive. Es muss darauf hingewiesen werden, dass nicht nur die Vereinigten Staaten über moderne luftgestützte Abstandswaffen verfügen, sondern vermehrt auch kleinere und mittlere Staaten.

77 Mason, *Air Power in Swiss Security*, S. 20.

Zudem ist die Proliferation von präzisen Abstandswaffen in vollem Gange. In Zukunft muss man davon ausgehen, dass auch Entwicklungsländer über solche Waffentechnologie verfügen.

Die heutige bodengestützte Luftabwehr der Schweizer Luftwaffe wäre kein wirkliches Hindernis für eine offensive Luftkampagne, da sich ein moderner Gegner für den Einsatz seiner präzisen Waffen oberhalb des Wirkungsbereichs der Luftabwehr bewegen würde. Die Entwicklung in der Luft hätte natürlich direkte Auswirkungen auf die Situation am Boden. Die Mobilität der mechanisierten Brigaden würde aufs Äusserste eingeschränkt werden. Es wäre jedoch ein Trugschluss zu meinen, das Heil läge in einer autonomen asymmetrischen Verteidigung. Asymmetrie würde implizieren, dass die Schweiz einen strategischen Luftangriff sowie eine Besetzung des eigenen Territoriums in Kauf nehmen würde. Des weiteren entspricht eine asymmetrische Kriegsführung nicht einer hochentwickelten Gesellschaft, wie sie die Schweiz darstellt.

Allein aufgrund der technologischen Entwicklungen der letzten Jahre scheint die Annahme, sich autonom verteidigen zu können, in den meisten Fällen nicht mehr möglich. Der Bundesrat hat diese Tatsache weitgehend erkannt und hielt deshalb im Armeeleitbild XXI (ALB XXI) fest, dass im Notfall die Verteidigung in Kooperation mit befreundeten Staaten erfolgen müsse.⁷⁸ Dennoch bereitet die Vorstellung, dass eine autonome Verteidigung die finanziellen und technischen Möglichkeiten des Kleinstaates sprengt, vielen politischen Kräften des Landes nach wie vor Mühe.⁷⁹ Des weiteren führt das ALB XXI das Prinzip der abgestuften Bereitschaft ein, indem die Verteidigungskompetenz auf einen Aufwuchskern reduziert wird.⁸⁰ Selbst wenn es jedoch gelingen sollte, den Aufwuchskern in einer Krisensituation extrem hochzufahren, so fehlt der Schweiz immer noch die operative Tiefe, eine geographische Konstante, um sich autonom im Luftraum verteidigen zu können.

Beiträge zur internationalen Friedensunterstützung und Krisenbewältigung

Was Luftmacht in friedensserzwingenden Operationen betrifft, so ist diese nicht mit dem aktuellen politischen Willen der Schweiz vereinbar. Trotzdem muss man sich stets bewusst sein, dass humanitäres Wirken von einem günstigen Umfeld abhängt. Dieses günstige Umfeld wird oft durch befreundete Staaten produziert,

78 Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Konzeption der Armee XXI (Armeeleitbild XXI) vom 24. Oktober 2001. *BBl* 2002 967, S. 983.

79 Wenger, Andreas/Mauer, Victor. Die Schweiz und friedensunterstützende Operationen: Eine verteidigungspolitische Herausforderung mit strategischen Dimensionen. In: Wenger, Andreas (Hrsg.). *Bulletin zur schweizerischen Sicherheitspolitik 2004*. Zürich: Forschungsstelle für Sicherheitspolitik, 2004, S. 9–32, 16.

80 Bundesrat, *Armeeleitbild XXI*, S. 986–990.

welche bereit sind, Waffengewalt einzusetzen und die entsprechenden Risiken auf sich zu nehmen.

In Stabilisierungsoperationen am unteren Ende des Gewaltspektrums hat sich die Schweizer Luftwaffe bereits erfolgreich engagiert. Der Einsatz eines Schweizer *Super Pumas* seit Oktober 2002 im Kosovo⁸¹ sowie das Entsenden von Transporthelikoptern nach Bosnien-Herzegowina für die Eufor Friedenstruppe⁸² zeigen, dass die Schweizer Luftwaffe durchaus in der Lage ist, einen Beitrag zur internationalen Friedensunterstützung und Krisenbewältigung zu leisten.

Solche Einsätze müssen als präventives Element der Schweizer Sicherheitspolitik verstanden werden und sind deshalb auch ein Beitrag zur internen Sicherheit.⁸³ Zudem vergrössert ein internationales militärisches Engagement das Gewicht der Schweiz auf der internationalen Bühne generell. Dadurch könnten gewisse politische und wirtschaftliche Nachteile kompensiert werden, mit denen die Schweiz aufgrund der relativen aussenpolitischen Isolierung in Zukunft zu rechnen hat.⁸⁴

Beiträge zur Prävention und Bewältigung existenzieller Gefahren

In Zeiten eines zunehmenden asymmetrischen Gefahrenspektrums ist die Kontrolle des Luftraums eine der wichtigsten Aufgaben der Schweizer Luftwaffe im Inland. Der Luftpolizeidienst während internationaler Grossanlässe wie des jährlich in Davos stattfindenden WEF, des G-8 Gipfels in Evian oder anderer Grossereignisse ist von grosser Wichtigkeit und dient der Sicherung des Luftraums gegen nichtmilitärische Bedrohungen aus der Luft. Ohne die Unterstützung der Armee wäre es der Schweiz nicht möglich, ihre weltweit anerkannte und geschätzte Rolle als Vermittlerin und Gastgeberin internationaler Konferenzen wahrzunehmen.⁸⁵ Unter dem Stichwort «Sicherheit durch Kooperation» kann die Schweizer Luftwaffe auch Luftpolizeidienste für Grossanlässe im befreundeten Ausland übernehmen. Um Luftpolizeidienst wirksam betreiben zu können, muss eine kritische Anzahl an modernen Flugzeugen vorhanden sein. In diesem Bereich ist Quantität eine Qualität an sich.

81 Schweizer Luftwaffe. *Vereinbarung Schweiz Deutschland – Schweizer Super-Puma Helikopter für die KFOR* (Pressemitteilung). 11. September 2002. http://www.vbs-ddps.ch/internet/luftwaffe/de/home/media/pressr/20020911_2.html.

82 Schweizer Luftwaffe. *Helikopter-Einsatz zugunsten der multinationalen Friedenstruppe Eufor in Bosnien-Herzegowina* (Pressemitteilung). 2. Februar 2005. <http://www.vbs-ddps.ch/internet/vbs/de/tools/news/050202a.html>.

83 Vgl. dazu: Sicherheit durch Kooperation. Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Sicherheitspolitik der Schweiz (SIPOL B 2000) vom 7. Juni 1999 (Sonderdruck), S. 36–37.

84 Calmy-Rey, Micheline. *Die Armee aus der Sicht der Aussenpolitik*. Rede am Brigaderapport der Gebirgsinfanteriebrigade 12, Landquart, 17. Januar 2005.

85 Ebd.

Die Transporthelikopterflotte der Schweizer Luftwaffe hat sich häufiger bei der Bekämpfung von Waldbränden oder beim Evakuieren von Zivilisten im Falle von Lawinnenedergängen bewährt. Auch im Ausland konnte die Luftwaffe zur Bewältigung existentieller Gefahren beitragen. Im Jahre 1999 genehmigte der Bundesrat die Operation Alba.⁸⁶ Im Verlauf dieser Operation wurde ein Schweizer Helikopter-Detachement nach Albanien geschickt, um humanitäre Hilfe vor Ort zu leisten. Die Schweizer Luftwaffe wurde vom UNHCR als verlässlicher Partner geschätzt. Das Schweizer Detachement zeichnete sich insbesondere durch eine hohe Effizienz und unbürokratisches Handeln aus.⁸⁷ Mit dem Entsenden von Transporthelikoptern nach Indonesien zu Beginn dieses Jahres konnte die Schweizer Luftwaffe erneut ihre hohe Effizienz im Bereich des taktischen (*intra-theatre*) Lufttransports unter Beweis stellen.⁸⁸

4.2 Möglichkeiten für eine Weiterentwicklung der Schweizer Luftwaffe

In diesem Abschnitt sollen Möglichkeiten für eine Weiterentwicklung der Schweizer Luftwaffe aufgezeigt werden. Losgelöst von den Armeeaufträgen, soll ein mögliches Leistungsprofil der Schweizer Luftwaffe angedacht werden. Dieses Leistungsprofil orientiert sich an den Rollen und Missionen innerhalb des Luftmachtspektrums, wie sie oben eingeführt worden sind.

Aufgrund des engen verteidigungspolitischen Rahmens wird die Schweizer Luftwaffe zurzeit im Wesentlichen auf Luftpolizeidienst⁸⁹ und taktischen Lufttransport beschränkt. Daneben gibt es eine begrenzte Fähigkeit zur Aufklärung und Überwachung. Obschon die Luftwaffe in der Lage ist, in einigen Bereichen wertvolle Leistungen zu erbringen, schränkt dieses eng definierte Leistungsprofil die Handlungsoptionen für die Politik ein. Werden die Möglichkeiten und die Flexibilität, welche Luftmacht bietet, erkannt, könnte mittels kostengünstiger und pragmatischer Lösungsansätze der politische Handlungsspielraum wesentlich erhöht werden. Im Sinne einer strategischen Öffnung könnte die Luftwaffe ihre Leistungen in die europäische Sicherheitsarchitektur einbringen und dadurch den Einfluss und die Position der Schweiz insgesamt stärken.

86 Die Operation Alba kann auch als Beitrag zur internationalen Friedensunterstützung und Krisenbewältigung interpretiert werden. In unmittelbarer Nähe fand ein militärischer Konflikt statt, dessen Auswirkungen es einzudämmen galt.

87 Interview mit Brigadier Walter Knutti, Chef Luftwaffen Stab, ehemaliger Kommandant der Operation Alba, Bern, 3. März 2005.

88 Schweizer Luftwaffe. *Armee-Einsatz Sumatra: Super Pumas auf dem Weg nach Indonesien* (Pressemitteilung). 10. Januar 2005. <http://www.vbs-ddps.ch/internet/vbs/de/tools/news/050110a.html>.

89 Im Verteidigungsfall wären die Schweizer Abfangjäger zusammen mit der bodengestützten Luftabwehr in ihrem Wirken auf *Defensive Counter-Air* Missionen beschränkt.

Lufttransport und Luftmobilität

Im Bereich des militärischen Lufttransports eröffnet sich der Schweizer Luftwaffe in der Tat ein weites Betätigungsfeld. Gerade Transporthubschrauber stellen bei internationalen Operationen so genannte *Critical Assets* dar, welche den Schweizer Stabilisierungsbemühungen grosse Sichtbarkeit verleihen und dementsprechend den Einfluss vergrössern. Bezüglich des Entsendens von Transporthubschraubern gibt es eine konkrete Erwartungshaltung des Auslands und der internationalen Gemeinschaft an die Schweiz. Der Einsatz von Schweizer *Super Pumas* in Albanien und im Kosovo sowie das Entsenden von Transporthelikoptern nach Indonesien und nach Bosnien-Herzegowina für die Eufor Friedenstruppe sind ein klarer Ausdruck dafür, dass die Schweizer Politik dieser Erwartungshaltung entsprechen will.

Mit ihrer *Super Puma* und *Cougar* Flotte verfügt die Schweizer Luftwaffe über eine ausgezeichnete Kapazität im Bereich des taktischen (*intra-theatre*) Lufttransports. Beim strategischen (*inter-theatre*) Lufttransport gilt es hingegen eine Lücke zu schliessen, will die Schweiz als glaubwürdiger Partner beim Generieren internationaler Sicherheit wahrgenommen werden. Das Armeeleitbild XXI hält hierzu fest, dass eine ausreichende eigene Lufttransportkapazität für die logistische Unterstützung der Truppen im Auslandeinsatz notwendig ist.⁹⁰ Des Weiteren sollte die Rückführung von Schweizern aus Krisengebieten in Zusammenarbeit mit anderen Staaten gewährleistet sein.⁹¹

Wie das Beispiel der Luftbrücke nach Sarajevo zeigt, können die Bedürfnisse an militärischem Lufttransport nicht einfach von zivilen Transportflugzeugen gedeckt werden. Militärische Transportmaschinen können von unvorbereiteten Pisten und Flughäfen ohne ausgebaute Infrastruktur starten und landen. Sie sind mit Selbstschutzsystemen ausgerüstet und verfügen über taktische Anflugfähigkeiten. Dank den Heckladerampen können sie schnell be- und entladen werden, was vor allem in Sarajevo eine äusserst wichtige Eigenschaft war, und sie können Hilfsgüter per Fallschirm direkt vor Ort abwerfen.

Schweden beispielsweise stellt vier seiner acht C-130 *Hercules* Transportflugzeuge für die Nato *Partnership for Peace* und EU-Operationen bereit.⁹² Zudem verfügt die schwedische Transportflotte über eine reiche Erfahrung an Missionen in Afrika und anderswo.⁹³ Der Bedarf an strategischem Lufttransport

90 Bundesrat, *Armeeleitbild XXI*, S. 998.

91 Ebd., S. 984.

92 Interview mit Major Anders Persson, Hauptquartier der schwedischen Streitkräfte, Stockholm, 8. Februar 2005.

93 Schwedische Luftwaffe. *Flygvapnet: The Swedish Air Force*. Stockholm: Informationsverkstaden AB, 2001, S. 69.

ist in Europa nicht gedeckt.⁹⁴ Selbst Luxemburg plant, ein grösseres strategisches Transportflugzeug für internationale Operationen zu beschaffen.⁹⁵

Durch den Aufbau einer bescheidenen strategischen Lufttransportkapazität hätte die Schweizer Luftwaffe auch die Möglichkeit, ihre *Super Puma* und *Cougar* Transporthubschrauber selbständig und rasch in ein Krisengebiet dieser Erde zu transportieren, um vor Ort eine taktische Lufttransportkapazität zu generieren.⁹⁶ Wie das Beispiel Afghanistan zeigt, herrscht gerade bei Operationen in weit entfernten und schwer zugänglichen Regionen ein Mangel an taktischer Luftmobilität.⁹⁷

Ausserdem würde eine strategische Lufttransportkapazität erlauben, Hilfsgüter sicher und direkt an die Bedürftigen zu bringen. Gelangen diese über den Seeweg ins Krisengebiet, bleiben sie oftmals im Ankunftshafen stecken, werden auf dem Schwarzmarkt verkauft oder von irgendwelchen *War Lords* requiriert. Aufgrund der vielfältigen Anwendungsmöglichkeiten von Lufttransport und der Unmöglichkeit, künftige Krisen vorauszusagen, scheint es nicht angemessen, den Bedarf an strategischem Lufttransport ausschliesslich anhand der laufenden Operation im Kosovo zu messen.

Luftbetankung

Auch die Luftbetankung würde sich für die Schweiz als Kräftermultiplikator im Bereich des Luftpolizeidienstes erweisen. Eine solche Fähigkeit wäre relativ einfach zu erwerben, da viele militärische Transportflugzeuge in Luftbetankungsflugzeuge konvertiert werden können.⁹⁸ Somit könnte eine bescheidene strategische Lufttransportflotte zwei Zwecken dienen, Lufttransport im Ausland und Luftbetankung für den Luftpolizeidienst.

Luftbetankung wäre in der Schweiz durchaus denkbar und durchführbar. Luftbetankungsflugzeuge stellen kein höheres Risiko dar als zivile Langstreckenflugzeuge, da sie nicht mehr Treibstoff mit sich führen. Mit Hilfe von Luftbetankung könnte die Verweilzeit der Jäger stark erhöht und die Durchhaltefähigkeit im Bereich des Luftpolizeidienstes gesteigert werden. Luftbetankung wäre zudem in Kooperation mit befreundeten Luftwaffen denkbar. Im Rahmen einer Operation zur Sicherung des Luftraums gegen nichtmilitärische Bedrohungsformen aus der Luft würde die dafür benötigte Tankerschleife durchaus im Schweizer

94 Vgl. dazu: Giegerich, Bastian/Wallace, William, *Not Such a Soft Power*, S. 174–175.

95 Airbus. *Airbus Military: A400M, Seven Nation Commitment*. <http://www.airbusmilitary.com/commitment.html>.

96 Airbus. *Airbus Military: A400M, Cargo Handling*. <http://www.airbusmilitary.com/handling.html>.

97 Giegerich, Bastian/Wallace, William, *Not Such a Soft Power*, S. 175.

98 Airbus. *Airbus Military: A400M, Performance*. <http://www.airbusmilitary.com/performance.html>.

Luftraum Platz finden.⁹⁹ Durch den Einsatz des Kräftermultiplikators Luftbetankung würden sich der Schweizer Politik sowohl im In- als auch im Ausland neue Optionen eröffnen.

Aufklärung und Überwachung

Ebenfalls würde sich luftgestützte Aufklärung für internationale Einsätze anbieten. Die schwedische Luftwaffe stellt bereits jetzt der internationalen Gemeinschaft im Rahmen ihres PfP- und EU-Engagements acht JAS-39 *Gripen* Kampfflugzeuge für Aufklärungszwecke zur Verfügung.¹⁰⁰ Das Aufgabenspektrum dürfte in Zukunft auch eine Bodenagriffsfähigkeit für Luftnahunterstützung miteinschliessen.¹⁰¹ Relativ einfach können die Schweizer F/A-18 mit Aufklärungsbehältern sowie mit einer Luft-Boden Bewaffnung versehen werden. Das Potenzial der F/A-18 könnte somit voll ausgenutzt werden. Eine Beteiligung an einem europäischen UAV- (*Unmanned Aerial Vehicle*) oder einem Satellitenprogramm für Aufklärungs- und Überwachungszwecke in internationalen Operationen stellt eine weitere Option dar. Gerade in diesem Bereich verfügt Europa über unzureichende Mittel.¹⁰²

4.3 Kooperationsformen

Nicht nur entsprechendes Gerät kann als Kräftermultiplikator wirken, sondern auch internationale Kooperation. So beteiligt sich die Schweizer Luftwaffe bereits aktiv an der *Advanced European Jet Pilot Training* (AEJPT) Studie. Die Studie untersucht europäische Kooperationsmöglichkeiten im Bereich der Pilotenausbildung, um entsprechende Synergien zu nutzen und um Kosten zu reduzieren.¹⁰³

Aufgrund des engen sicherheitspolitischen Rahmens sind aber Kooperationsformen, wie etwa eine Teilnahme an einem *Expeditionary Air Wing*, als unwahrscheinlich zu betrachten. Dennoch konnte die Schweizer Luftwaffe bereits erfolgreich in Zusammenarbeit mit der französischen *Armée de l'Air* den Luftpolizeidienst während des G-8 Gipfels in Evian sicherstellen. Diese Zusammenarbeit zwischen der Schweizer Luftwaffe und der französischen *Armée de l'Air* gilt es zu verstärken. Insofern wurde ein Entwurf für ein Abkommen

99 Telefongespräch mit Oberstleutnant im Generalstab Claude Meier, Chef Fachdienst Luftkampf, 4. März 2005.

100 Interview mit Major Anders Persson, Hauptquartier der schwedischen Streitkräfte, Stockholm, 8. Februar 2005.

101 Sweden Gets Ready for NATO Close Air Support Operations. In: *Jane's International Defence Review* (January 2005), Vol./Nr. 38, S. 15.

102 Giegerich, Bastian/Wallace, William, *Not Such a Soft Power*, S. 174–176.

103 Interview mit Brigadier Walter Knutti, Chef Luftwaffen Stab, ehemaliger Kommandant der Operation Alba, Bern, 3. März 2005.

betreffend der Zusammenarbeit im Bereich der Sicherung des Luftraums gegen nichtmilitärische Bedrohungen aus der Luft ausgearbeitet.¹⁰⁴

Was eine künftige strategische Lufttransportkapazität betrifft, so gilt es, eine Teilnahme der Schweiz beim *European Airlift Centre* (EAC) zu prüfen. Vielleicht würde sich aber auch eine formalisierte bilaterale Partnerschaft mit einem Partnerstaat, zum Beispiel Österreich, anbieten. Sowohl Österreich als auch die Schweiz konzentrieren sich in ihrem militärischen Auslandsengagement in erster Linie auf das ehemalige Jugoslawien, obschon zu erwarten ist, dass Österreich im Rahmen des europäischen sicherheitspolitischen Transformationsprozesses seinen Fokus ausweiten wird.

Aufgrund der grenzüberschreitenden Natur neuer Gefahren sowie der technologischen und finanziellen Grenzen ist die Schweiz auf internationale Kooperation angewiesen.¹⁰⁵ Bei allen Kooperationsformen ist die Fähigkeit zur Interoperabilität – sowohl konzeptionell als auch technologisch – eine *Conditio sine qua non*. Nur eine richtig verstandene und umgesetzte Interoperabilität hält den Spannungsbogen zwischen Autonomie und Kooperation offen und erlaubt der Schweiz ein Maximum an Entscheidungs- und Handlungsspielraum.¹⁰⁶

Luftmacht ist eine äusserst komplexe Form der militärischen Kraftanwendung. Für einen Kleinstaat wie die Schweiz mit begrenztem Territorium sind die Optionen sowohl auf politischer als auch operativer, finanzieller und technologischer Ebene beschränkt. Dennoch gibt es Potenzial für die Schweizer Luftwaffe. Dieses gilt es auszuschöpfen, will man als zuverlässiger Partner beim Generieren von internationaler Sicherheit wahrgenommen werden. Mit Hilfe pragmatischer Lösungsansätze und im Bewusstsein ihrer eigenen Grenzen kann die Schweizer Luftwaffe wesentlich zur nationalen wie internationalen Sicherheit beitragen.

104 Botschaft des Bundesrates zum Abkommen zwischen der Schweiz und Frankreich über die Zusammenarbeit im Bereich der Sicherung des Luftraums gegen nichtmilitärische Bedrohungen aus der Luft vom 17. November 2004. *BBl* 2004 6869.

105 Bundesrat, *SIPOL B 2000*, S. 6.

106 Grünenfelder, Michael. Die Bedeutung von Interoperabilität für die Luftwaffe. In: *Air Power Revue der Schweizer Luftwaffe* (2004), Nr. 2, S. 26–36, 35–36.