

«Eine dezentralisierte Armee ist erfolgreicher»

- 05.06.2024
- [bluewin.ch/de / Bluewin DE](https://bluewin.ch/de/) - blue News

blue News fasst für dich zusammen SVP-Nationalrat Thomas Hurter spricht als Linienpilot und früherer Luftwaffen-Fluglehrer über die Autobahnübung der Luftwaffe. Er erklärt, warum die Übung wichtig ist und was die grössten Herausforderungen für die Piloten sind. Hurter betont, dass die Übung auch für das Bodenpersonal und deren Interaktion mit den Piloten von Bedeutung ist. Schweizer Piloten bekommen zwar genug Flugstunden, doch Hurter kritisiert, dass Armee und Luftwaffe Planbarkeit fehlen würden. Thomas Hurter ist ein ausgewiesener Experte, was die Luftfahrt angeht: Der Schaffhauser SVP-Nationalrat ist Linienpilot und war einst Fluglehrer bei der Schweizer Luftwaffe.

blue News hat das Mitglied der Sicherheitspolitischen Kommission nach seiner Meinung zur heutigen Übung der Luftwaffe auf der A1 befragt. Herr Hurter, haben Sie als Militärpilot noch eine der Autobahnübungen miterlebt? Ja, ich habe 1988 so eine ähnliche Übung in Alpnach mitgemacht. Es war aber eine Übung, bei der man nur startet. Damals sind zwölf Flugzeuge von der Strasse neben dem Flughafen mit dem Kampfflugzeug F-5 Tiger aufgestiegen, das heute noch für die Zielerstellung gebraucht wird. Beneiden Sie die Piloten, die heute auf der A1 landen und von dort starten dürfen? Es ist als Ganzes ein Erlebnis.

Die Übung ist anspruchsvoll und sinnvoll: Mit Blick auf die Abwechslung für die Piloten und das Training finde ich super, dass das gemacht wird. Aber ich bin nicht mehr im Dienst: Man muss nicht etwas nachtrauern, was man nicht mehr machen kann. Warum ist die Übung für die Piloten wichtig? Einerseits gibt es in der Schweiz durch die Zentralisierung nur noch wenig Flugplätze. Andererseits will sich die Armee wieder dezentralisieren. Durch die Bedrohungen auf der Welt hat man gemerkt, dass eine dezentralisierte Armee erfolgreicher ist.

Und zu einer Dezentralisierung gehören natürlich auch Möglichkeiten, Flugzeuge ausserhalb der Flugplätze einzusetzen. Was ist der Gedanke dahinter? Es kann sein, dass ein Flugplatz zerstört wird: Dann muss ein Flugzeug auf einer alternativen Piste eingesetzt werden können. Darum muss das auch trainiert werden: Das machen mittlerweile auch andere Länder in Europa. Und was die besondere Herausforderung für die Piloten ist, dass es nicht üblich ist, wie man dort anfliegt. Was ist die besondere Herausforderung dabei? Sie haben die Dimensionen der Piste, die Strasse ist schmaler.

Sie haben Hindernisse nahe der Strasse, die sie auf der Piste nicht haben. Im Anflug kann es Hochspannungsleitungen oder Bäume geben. Ein Flugplatz hat um sich herum freies Gelände. Es gibt keine Anflughilfen und keine Standardbeleuchtung. Das ist eine grosse Herausforderung, und darum trainiert man das auch.

Gilt das auch für das weitere Personal? Das gilt auch für die Bodenmannschaft. Es geht nicht nur darum, dass die Piloten landen und starten. Die Übungen dienen auch dazu, um die Kooperation mit der Bodentruppe zu trainieren: Können die Bodentruppen überhaupt an einem alternativen Standort Flugzeuge bereitstellen? Können sie sie zurücknehmen? Können sie sie schützen? Können sie sie bewaffnen? Und darum ist die Übung eben auch eine Übung für die Bodentruppe, und nicht nur für die Piloten allein. Es hat solche Übungen lange nicht gegeben: Was sagt es über unsere Zeit aus, dass sie wieder aufgenommen werden? Es zeigt auf der einen Seite natürlich, dass die Sicherheit für die Länder und ihre Bevölkerungen wieder hohe Priorität hat – und die Sicherheit garantiert unter anderem die Armee zum grössten Teil. Vor allem auch in der Schweiz will man die Armee wieder auf Verteidigungsfähigkeit ausrichten.

Und das heisst eben auch, dass man eben solche Übungen abhält. Schweizer Piloten werden dieser Tage auch am Nato-Manöver «Tiger Meet» in Deutschland teilnehmen: Ist die Luftwaffe

heute stärker vernetzt als in den Zeiten, in denen Sie noch aktiv waren? Ja, das ist schon so: Wir halten Neutralität hoch, aber internationale Zusammenarbeit ist wichtig. Der Grund ist, dass man einerseits von Szenarien in anderen Ländern profitieren kann. Auf der anderen Seite kann man sich auch messen mit anderen Ländern. Man sieht plötzlich, wo wir ein Defizit haben, wo wir uns verbessern können.

Darum ist das sehr wichtig, und das hat in den letzten Jahren im Vergleich zu meiner aktiven Zeit zugenommen. Bekommen Schweizer Pilotinnen und Piloten genug Flugstunden? Das ist immer ein Thema: Das Problem ist bei der Schweizer Luftwaffe, dass wir eigentlich relativ wenig Material, also Flugzeuge, haben. Gleichzeitig müssen wir ein breites Spektrum trainieren: Luft-Luft-Schüsse, Zieldarstellungen oder Luft-Boden-Einsätze. Hinzu kommt, dass die Flugzeuge einen gewissen Alterungsprozess haben. Und das ist ein ewiger Kampf, zwischen den möglichen Flugstunden und den finanziellen Mitteln.

Aber grundsätzlich kann man sagen, dass unsere Frontpiloten noch genügend trainieren können. Stabspiloten müssen dagegen zum Teil ein bisschen zurücktreten. Was fehlt Schweizer Pilotinnen und Piloten ihrer Meinung nach? Ich glaube, was der Luftwaffe und damit auch der Armee fehlt, ist Stabilität und Verlässlichkeit. Einerseits gibt es die politischen Anforderungen, andererseits die finanziellen. Endlich hat man sich darauf geeinigt, dass die Armeen wieder verteidigungsfähig sein soll.

Und auf der anderen Seite gibt es die ständigen Diskussionen um die Finanzen, die mal gekürt und mal erhöht werden sollen. Die Planbarkeit fehlt, und das wirkt sich auf die Armee aus, aber natürlich auch auf die Luftwaffe. Früher flog er die F-5 Tiger, heute lenkt er Linienmaschinen: blue News hat bei SVP-Nationalrat Thomas Hurter nachgefragt, wie er die Übung der Luftwaffe auf der A1 einschätzt.