

# Luftwaffe quo vadis?

Dr. Roger Harr, Oberstlt i Gst aD

Die Luftwaffe war kurz vor dem 2. Weltkrieg qualitativ und quantitativ hoffnungslos unterdotiert. Trotzdem stellte sie sich mit einem äusserst aggressiven Kampfgeist im Juni 1940 über dem Jura den Provokationen der deutschen Luftwaffe entgegen<sup>1</sup>. Während nach den Luftkämpfen vom 8. Juni 1940<sup>2</sup> in den Fliegerkompanien Siegesfeiern abgehalten wurden, erfreute sich die Schweizerbevölkerung über ihre «Helden der Nation». Damit wurde der Grundstein für den Nimbus der Schweizer Luftwaffe gelegt.

Doch mittlerweile geht es mit der Luftwaffe nur noch bergab. Während die Schweiz 1977 noch 444 Kampffjets besass<sup>3</sup>, sind es heute noch 57<sup>4</sup>. Falls die Ausserdienststellung der F-5 umgesetzt würde, wären es ab 2018 noch 31 zunehmend alternde F/A-18. 1994 wurde mit der Ausserdienststellung der Hunter der Erdkampf aufgegeben und 2003 mit der Ausserdienststellung der Mirage III RS auch die Befähigung zur operativen Luftaufklärung. Nach der Ablehnung des Gripen-Fonds-Gesetzes am 18. Mai 2014 können Luftpolizeieinsätze nur noch mit einer ungenügenden Durchhaltefähigkeit erbracht werden<sup>5</sup>. Am 2.12.2015 ist der Nationalrat im Rahmen der Abstimmungen über die WEA dem Ständerat gefolgt und hat entschieden, die Teilstreitkräfte Heer und Luftwaffe abzuschaffen und aus der Luftwaffe noch eine «Luftkomponente» der Armee zu machen. Was heisst dies für die bewaffnete Neutralität in der dritten Dimension?



Diese Me-110 der Deutschen Luftwaffe wurde am 8. Juni 1940 in der Nähe von Laufen abgeschossen. Den posierenden Soldaten ist der Stolz förmlich anzusehen.<sup>6</sup>

Aufgrund der strategischen Bedeutung des Schutzes des Luftraums und der Möglichkeit, im Wesentlichen mit denselben Mitteln auch operative Aufklärung im umkämpften Luftraum zu betreiben und die Bodentruppen mit Feuer aus der Luft zu unterstützen, wären Luftwaffen eigentlich enorm effizient. Sie schaffen damit oft erst die Voraussetzungen für den erfolgsversprechenden Einsatz der eigenen Bodentruppen: Weder in den USA, noch in England oder Australien schickt irgendein Kommandant Bodentruppen in den Einsatz, ohne dass seine Seite die Lufthoheit hat.

## Bedrohungslage versus Finanzen

Alle offiziellen Dokumente wie der Entwurf des sicherheitspolitischen Berichtes<sup>7</sup> und das Konzept zur Sicherung des Luftraumes<sup>8</sup> basieren nach wie vor auf einer Bedrohung aus der Luft und daraus folgernd auf einer autonomen Luftverteidigung. Für die normale Lage geht man dabei von einem minimalen Bedarf von 55 modernen Kampfflugzeugen aus. In Konfliktsituationen sollen es mindestens 70 Kampffjets sein. Der Entwurf des neuen sicherheitspolitischen Berichtes vom Oktober 2015 nimmt dazu auf S. 69f wie folgt Stellung: «Luftverteidigung ist bei der Abwehr eines bewaffneten Angriffs die zentrale Aufgabe der Luftwaffe. Ohne Schutz des Luftraums können militärische Aktionen am Boden und in der Luft höchstens in Ausnahmefällen erfolgreich durchgeführt werden. Die Luftwaffe muss fähig sein, sowohl angreifende Ziele in der Luft zu bekämpfen (defensive Luftvertei-

digung), als auch die gegnerische Luftwaffe in deren Raum anzugreifen (offensive Luftverteidigung). Neben Kampfflugzeugen werden für offensive Aktionen auch Spezialkräfte am Boden eingesetzt. Für die defensive Luftverteidigung werden Flugzeuge und Fliegerabwehrsysteme verwendet. Beide setzen möglichst weitreichende Lenkwaffen gegen gegnerische Luftfahrzeuge ein. Teile der Fliegerabwehrsysteme sollen auch anfliegende Marschflugkörper, Lenkwaffen und Drohnen abwehren können. Es ist vorgesehen, dass die Luftwaffe die Fähigkeiten zur Aufklärung und zur Unterstützung der Bodentruppen mit Kampfflugzeugen wieder aufbaut.»

Beschaffung, Unterhalt und Betrieb von Luftwaffen sind aufgrund des hohen Technologiegrades teuer. Im internationalen Durchschnitt beanspruchen sie ca. 40 Prozent der verfügbaren Finanzmittel der Streitkräfte<sup>9</sup>. In der Schweiz sind in den letzten fünf Jahren jedoch nur 20 Prozent der Investitionen in die Luftwaffe geflossen. Während noch vor 20 Jahren 50 Prozent des Armeebudgets in Neuinvestitionen floss, sind es heute noch 20 Prozent. Konkret bleibt damit von den - voraussichtlich - SFR 5 Mia, welche der Armee jährlich zur Verfügung stehen, noch eine Milliarde für Beschaffungen. Finnland rechnet für den Ersatz seiner 60 F/A-18 C/D mit Investitionen von € 6 bis 10 Mia. Realistischerweise müssen wir in der Schweiz mit einer ähnlichen Summe rechnen.

Unsere F/A-18-Flotte ist stark belastet, weil wir im Gegensatz zu anderen Luftwaffen rasch in den Übungsgebieten sind. Die Belastungen der Zellen unserer F/A-18 können somit nicht so einfach mit jener ausländischer Luftwaffen verglichen werden. Ohne Statik-Upgrade und Auslagerung von Flugstunden auf die F-5 E/F, sieht die Situation unserer F/A-18 Flotte so aus, dass der erste Einsitzer das Ende der Lebensdauer 2023 erreichen wird, alle Doppelsitzer 2024 und der Rest der Flotte 2025. Es scheint deshalb wichtig und richtig, nun eine gründliche Analyse durchzuführen, wieviel man noch in den Upgrade der F/A-18 stecken will und ab wann es Sinn macht, in die Neubeschaffung von Kampfflugzeugen zu investieren.

BODLUV, (Bodengestützte Luftverteidigung) der Erhalt der Militärflugplätze, Transporthelikopter, Sensoren etc. sind alles integrale Bestandteile einer modernen Luftwaffe. Wenn wir uns hier alle «Bells and Whistles» leisten wollten, dann wäre ein Armeebudget von SFR 7 bis 8 Mia pro Jahr notwendig. In den folgenden Bereichen braucht es deshalb gründliche Analysen und eine Priorisierung:

- BODLUV: Damit das Lenkwaffensystem mittlerer Reichweite BODLUV wirken kann, braucht es einen Luftgegner im eigenen Land. Die bisherigen Kriege haben gezeigt, dass Luftangriffe ihre Ziele jeweils trotzdem erreichen. BODLUV-Systeme schränken jedoch die Optionen des Gegners ein. Als statische Komponente der Luftverteidigung ist dies - an der Seite der dynamischen Luftverteidigung durch Kampffjets - die Hauptaufgabe einer integrierten modernen Flab. Die statische Komponente kann niemals eigenständig die Luftverteidigung sicherstellen. Das Mittelstrecken-Lenk-waffensystem, welches im Moment evaluiert wird, ist aus verschiedenen Gründen ein Risikoprojekt und stellt grosse Anforderungen an die involvierten Stellen. Zu den Risikofaktoren gehören die Evaluation eines nicht vorhandenen Systems von dem wesentliche Komponenten fehlen (dies wollte man eigentlich unbedingt verhindern), der enorme Zeitdruck, um im September 2016 ein System beschaffungsreif zu haben, die Delegation verschiedener Evaluationsaufgaben an einen privaten Generalunternehmer der gleichzeitig Anbieter ist, aber auch die Integration von BODLUV in die Gesamtluftlage, welche - je nach Systemwahl - mit noch unbekanntem, aber sehr hohen Kosten verbunden sein kann. Befasst man sich näher mit den Lenkwaffen und Sensoren der Shortlist, welche heute noch im Rennen sind, so darf man gespannt sein, welche Systeme die Anforderungen bezüglich Zielerfassung und Reichweite überhaupt erfüllen können. Es ist zudem unklar, was man - nach der Systemintegration - am Schluss noch an Hardware beschaffen kann.
- Erhalt der Militärflugplätze: Hier stehen wichtige Entscheide bezüglich Sion an. Sion ist der einzige Flugplatz südlich des Alpenhauptkamms und drängt sich deshalb für kritische Wetterlagen als Ausweichflugplatz auf.
- Transporthelikopter: Im Moment haben wir mit unseren Helikoptern zunehmend ein «grün angemaltes ziviles Heliunternehmen». Wir haben fast keine Fähigkeiten, in einem Umfeld zu operieren, welches militärisch betrachtet, nicht unter unserer Kontrolle steht. Wenn die Politik will, dass wir mit dem Lufttransport Friedensförderung in Krisengebieten im tropischen Raum und Operationen im Verteidigungsfall durchführen sollen, dann muss sie der Luftwaffe auch die notwendigen Mittel geben oder sich konsequent von solchen Einsätzen verabschieden. Wenn man unseren Superpuma mit Selbstschutz-System und Schutzplatten sowie Scharfschützen in den Türen ausrüsten will, dann hat der Helikopter im tropischen Klima mit Tem-

peraturen über 30°C<sup>10</sup> noch etwa 800 kg Traglast. Unsere Besatzungen ohne Schutz in einen derartigen Einsatz zu schicken, wäre verantwortungslos und dilettantisch. Transporthelikopter wie ein Chinook kosten jedoch so viel wie ein modernes Kampfflugzeug. Dies muss den Politikern und der Armeespitze bereits zu Beginn der Diskussionen über die Priorisierung und den knappen Finanzen bewusst sein. Sicher ist nur eins: für SFR 300 Mio kann man keine 6 Helikopter in der Kategorie Chinook inkl. Logistik- und Schulungspaket beschaffen.

- Sensoren: Das Luftraumüberwachungs- und Einsatzleitsystem FLORAKO hat Erneuerungsbedarf und es stellt sich zudem die Frage, wie man langfristig die gefährdeten Sensoren schützen will. Optionen sind vollautomatische Objektschutz-Flab-systeme, Dezentralisierung und/oder luftgestützte Sensoren.

## Organisation

Bevor die Armee aufgrund knapper Finanzen möglichst viele Leistungen zentralisierte, hatte z.B. ein Militärflugplatz autonom die erforderlichen Mittel unter seinem Kommando, um seine Hauptaufgabe, das Generieren von Einsätzen, erfüllen zu können. Im Rahmen der Zentralisierungsbestrebungen der vergangenen Jahre wurde den Teilstreitkräften Heer und Luftwaffe laufend Personalautonomie, Finanzautonomie und Führungsverantwortung entzogen. Parallel dazu wurde die Logistikorganisation aufgebläht. Die Logistik wurde in der Logistikbasis der Armee (LBA) und die Übermittlungs- und Sensorsysteme in der Führungsunterstützungsbasis der Armee (FUB) neu organisiert. Die Luftwaffe verlor durch diese Massnahmen die Autonomie über ihre Logistikfähigkeiten auf den Flugplätzen sowie die Autonomie über ihre militärischen Führungs- und Sensorsysteme (u.a. Radarstationen). Man hat per Befehl Strukturen verändert, nie ist man dabei ans Parlament oder an die Öffentlichkeit getreten. Diese Umwälzungen waren ausserordentlich folgenschwer. Wo früher auf den Flugplätzen eine einzige Kommandostruktur mit Einsatzverantwortung war, sind heute viele verschiedene Organisationen mit eigenen Strukturen (und Zielvorgaben) tätig. Die Schnittstellen und der Koordinationsbedarf haben zugenommen und die Führung der Prozesse wurde aufwändiger und komplexer (z.B. Die Schneeräumung einer Piste kann nicht mehr befohlen werden, sondern muss über Leistungsvereinbarungen «eingekauft» werden, etc.).

Folgende Beispiele sollen exemplarisch die Herausforderungen aufzeigen, welche die Luftwaffe heute aufgrund der erfolgten Zentralisierung zu meistern hat:

- Sehr hoher Koordinationsaufwand: Koordination und Absprachen mit bis zu acht Partner-Organisationen, deren Prozesse sich ebenfalls laufend weiterentwickeln und verändern.
- Das Thema «Schnittstellen» erfordert in der Organisation des täglichen Betriebs und der Einsätze mit Abstand die höchste Aufmerksamkeit und ist

die häufigste Quelle von Friktionen in den Abläufen. Wer ist zuständig, wer darf was, wer nicht, wo steht was etc.?

- Die Mitarbeiter der Partner-Organisationen haben in der Regel «Standard»-Arbeitszeiten unter der Woche. Das führt dazu, dass sich Unterhaltsarbeiten und Wartungsintervalle in die Hauptarbeitszeit verlegen und negative Auswirkungen auf die Verfügbarkeit des Materials und der Systeme, bis hin zur Verfügbarkeit des Flugplatzes haben.
- Zusatzarbeit, Wochenend- und Nachtarbeit erfordert lange im Voraus geplante Anträge und Absprachen mit den Partner-Organisationen, da das Flugplatz-Kommando keinen direkten Zugriff mehr auf das Personal hat und somit nicht mehr autonom entscheiden und anordnen kann.
- Kostspieliges Outsourcing und Leistungsvereinbarungen: Outsourcing an Industriepartner (z.B. Flugzeug-Unterhalt) und Dienstleister (z.B. Flugsicherung) sowie Leistungsvereinbarungen für Fähigkeiten, die für die Einsätze der Luftwaffe von eminenter Bedeutung sind, schränken den Betrieb stellenweise stark ein und sind unter dem Strich nicht günstiger.

Die Abstimmung vom 2.12.2015 über die Organisationsstruktur der WEA-Armee im Nationalrat ist Geschichte. Als Begründungen für die Abschaffung der Teilstreitkräfte wurden genannt, dass mittlerweile weder Heer noch Luftwaffe in der Lage sind, die für einen Einsatz notwendigen Leistungen alleine erbringen zu können, aber auch die mittlerweile geringe Grösse der beiden Teilstreitkräfte war ein Thema. In Anbetracht der vorgängig geschilderten Entwicklungen ist dies purer Zynismus. Deswegen die eigentlichen Leistungserbringer Heer und Luftwaffe einem Operationskommando zu unterstellen, löst die geschilderte Problematik nicht. Die neue Organisationsstruktur wird jedoch Auswirkungen auf den zeitgerechten Einsatz der Luftstreitkräfte haben. Dies haben leider nicht alle Sicherheitspolitiker erkannt. Selbstkritisch müssen wir uns heute fragen, ob wir nicht von Anfang an mehr hätten tun müssen, um die geschilderten Entwicklungen zu stoppen.

### Quo Vadis Luftwaffe?

Diametral auseinandergelungene Äusserungen der Armeespitze führen zu einer zunehmenden Verunsicherung, wie es mit der Luftkomponente weitergehen soll. Hier einige Beispiele:

- 28.3.2015: Am AVIA-Symposium in Dübendorf ist zu erfahren, dass man der Luftwaffe den Auftrag gegeben hat, keine echten Luftverteidigungsübungen mehr zu durchzuführen, weil es diese nicht mehr brauche. Der C VBS weiss nichts von dieser Weisung.
- Juli 2015: Die Luftwaffe muss - um Kosten zu sparen - im Auftrag des C VBS radikale Szenarien planen. In einem Szenario werden ab dem letzten verbleibenden Militärflugplatz Payerne noch ei-

nige Turbopropflugzeugen für Luftpolizeieinsätze betrieben, Kampffjets gibt es keine mehr. In einem zweiten Szenario gibt es nur noch eine statische Luftverteidigung (basierend auf BODLUV) und 20 Kampffjets für Luftpolizeieinsätze. Wenn die Jets nur noch Luftpolizeidienst machen, könnten die jährlichen Flugstunden der Piloten auf < 90 reduziert werden, was man aufgrund der Einsparungen in diesen Szenarien als Vorteil betrachtet.

- September 2015: In einem höheren Stabslehrgang fand ein Joint Wargame mit dem Stabschef des Führungsstabes der Armee statt. In der Ausgangslage wurde BLAU (gespielt 56 F/A-18 mit Luftbetankung und luftgestützte Einsatzleitung durch AWACS-Flugzeuge durch den imaginären Staat GARHONNIA) von rund 80 Mig-29 und Eurofighter von ROT angegriffen wird. BLAU hatte in diesem Szenario keine wirksame BODLUV, um die Flugplätze zu schützen. Die Luftwaffe ROT blieb permanent über 3'000 m und damit ausserhalb der Reichweite unserer Flab. Dieses Wargame ging dann so aus, dass die Luftwaffe BLAU schon einen Tag nach Eröffnung der Kampfhandlungen vernichtet war. Die vier Radar-Fliegerhöhenanlagen von BLAU wurden durch Spezialeinheiten von ROT vernichtet (Der Übungsleiter war in seiner vorherigen Funktion Kommandant der Spezialkräfte im Führungsstab der Armee). Im Gegensatz zu allen anderen modernen Konflikten waren jedoch auch nach der raschen Vernichtung der Luftwaffe BLAU am Boden noch immer 80 Prozent der Mittel einsatzbereit. Zitat eines Teilnehmers BLAU: «Unsere teilweise heftigen Aktionen hatten keinen Einfluss auf ROT, da die Schiedsrichter konsequent nichts sagten bzw. beurteilten.» Hon y soit qui mal y pense<sup>11</sup>: Will man so beweisen, eine Luftwaffe sei überflüssig?
- 16.9.2015: Der CdA hat anlässlich eines Armeeführungsseminars die folgenden Aussagen gemacht: Dem Nachrichtendienst wird befohlen, künftig keine Verteidigungs-Szenarien mehr zu denken und zu präsentieren. Begründung: «Das gäbe es heute nicht mehr». Wir müssten uns auf asymmetrische Bedrohungen, Flüchtlingsströme, bewaffnete Banden etc. einstellen. «Schwere Mittel» seien nicht mehr relevant. Teure Radar-Höhenanlagen werden am ersten Tag eines Konfliktes mit Cruise Missiles weggebombt. Solche Infrastrukturen seien überholt. Die ganze Luftverteidigung sei untauglich und obsolet.
- 22.9.2015: Der CdA bestätigt, es brauche keine echte Verteidigung mehr mit «schweren Mitteln».
- November 2015: Laut Informationen aus dem VBS, soll das NKF nicht nur Ersatz für die F-5, sondern gleichzeitig auch die F/A-18 sein. Total sollen nur 22 Stück beschafft werden.

Hand aufs Herz: Was geht einem da durch den Kopf? Nimmt man an der VBS-Spitze die offiziellen Dokumente und Absichtserklärungen noch ernst? Wie ist das mit der bewaffneten Neutralität vereinbar? Wie-

so wird diese Diskussion auf der politischen Ebene nicht geführt? Was wird den Kadern da für ein Bild von modernen Konflikten vermittelt?

### Zusammenfassung

Wer sich noch an die F/A-18-Kampagne 1992/1993 erinnern kann, dem ist präsent, wie damals der gefährlichste Gegner in den Reihen der GSoA zu finden war. Wir hatten Erfolg, weil der C VBS, die Armeespitze und alle Milizorganisationen am gleichen Strick und erst noch in die gleiche Richtung gezogen haben. Heute ist die GSoA kein Thema mehr, die Probleme sind primär hausgemacht. Fähige Milizangehörige springen ab oder machen gar nicht weiter und die Berufskader machen resigniert die Faust im Sack.

Zunehmend befürchten Beobachter, dass unsere Armeespitze absichtlich die Luftwaffe auf das Niveau der Bedeutungslosigkeit bringen will. Man erhält den Eindruck, die offiziellen Dokumenten seien nicht einmal mehr das Papier wert, auf welchem sie gedruckt sind und fürchtet, die Entwicklung werde in einer Luftkomponente (eine Luftwaffe als Teilstreitkraft wird es ja nach dem Entscheid des Nationalrats vom 2.12.2015 nicht mehr geben) enden, welche mit ca. 20 Kampffjets Luftpolizeieinsätze fliegt und Luftverteidigung nur noch in statischer Form mit BODLUV («sichergestellt») wird.

Die Milizorganisationen werden deshalb nicht darum herumkommen, an den folgenden fünf Punkten zu arbeiten (ja..., arbeiten!):

1. Rüstungsbeschaffungen: Bei Rüstungsbeschaffungen muss das Motto «Most bang for the buck» und nicht «Most buck goes bang» gelten. Teure «Helvetisierungen» sind zu unterlassen und man muss bereit sein, eingeführte Systeme ab Stange in genügender Anzahl zu beschaffen, auch wenn diese vielleicht das Wunsch-Pflichtenheft nur zu 90% erfüllen. Es muss zudem - wie bei Versicherungslösungen - entschieden werden, ob das Leistungs- oder das Preisprimat gilt:
  - a. Leistungsprimat: Man definiert die Leistung - der Preis wird durch die Leistung bestimmt (Leistung ist fix, Beitrag gesucht).
  - b. Preisprimat: Man definiert den Preis - die Leistung wird durch den Preis bestimmt (der Beitrag ist fix, die Leistung gesucht).
2. NKF (Neues Kampfflugzeug): Bei der NKF-Beschaffung dürfen nicht wieder Grabenkriege über den zu beschaffenden Typ entstehen. Es muss lediglich eine transparente Evaluation mit klaren Kriterien ohne Mauscheleien durchgeführt werden. Wenn dies erreicht wird, wird die Luftwaffe automatisch das richtige Kampfflugzeug erhalten.
3. Finanzplanung: Es muss eine langfristige Finanzplanung durchgeführt werden, welche die Erneuerung einer Luftkomponente sicherstellt, so wie sie in den offiziellen Dokumenten gefordert wird. Es werden Antworten erwartet, wie die genannten Forderungen mit den effektiv verfügbaren finanziellen Mitteln in Einklang gebracht werden sollen.

4. Ehrlichkeit und Redlichkeit: Es muss wieder Ehrlichkeit einkehren. Die Topkader an der Armeespitze müssen dazu stehen, was die Armee kann und - ohne zu beschönigen - was nicht. Politiker, Volk und die Truppe haben das Recht darauf, die Wahrheit zu erfahren. Nur dann ist eine sinnvolle Entwicklung der Armee machbar. Wenn Dinge nicht so laufen, wie sie sollen, dann muss dies proaktiv kommuniziert werden. Wenn es die Medien herausfinden, dann ist es zu spät.

5. Lobbying: Die Sicherheitspolitik ist auf der politischen Ebene nicht gerade attraktiv und das Interesse von vielen Politikern an sicherheitspolitischen Belangen gering – mindestens so lange nichts passiert. Es geht für die unabhängigen Milizorganisationen darum, mehr zu lobbyieren, als dies in der Vergangenheit der Fall war.

Wir müssen voraus schauen und verhindern, dass die Luftkomponente der Schweizer Armee ganz kaputt gemacht wird. Während Jahrzehnten gewachsene Mauern im Denken müssen niedergerissen werden müssen, damit der Weg zu voll vernetzten und integrierten Streitkräften für den Kampf in der dritten Dimension frei wird.

Die Politik muss Klarheit und Transparenz ihres politischen Auftrages an die Armee schaffen, damit das breite Volk diesen Auftrag verstehen kann. Politiker und Soldaten müssen unter den neuen globalen Voraussetzungen und Kriegsszenarien enger zusammenarbeiten, um historisch bedingtes, gegenseitiges latentes Misstrauen, auch gegenüber militärischem Führungsdenken, weiter abzubauen. Wenn die Politik dies nicht kann oder will, dann ist es für einen Offizier unehrenhaft zu schweigen und weiter zuzusehen, wie sich unsere Armee von innen selbst abschafft. Es ist sogar die Pflicht jedes Offiziers, sich gegen solche Entwicklungen aufzulehnen.

(Endnotes)

1. WETTER Ernst: Duell der Flieger und der Diplomaten, ASMZ 11/1987, S. 716ff
2. OSCHKE, Philippe: Les Messerschmitt Bf 109 Suisses, Hors Série Avions No 4, Editions LELA PressBoulogne sur Mer 1996, S. 23f
3. LOMBARDI, Fiona: The Swiss Air Power, vdf Hochschulverlag AG, Zürich 2007, S.222
4. 31 F/A-18 C7D und 26 F-5 E/F die noch im Betrieb stehen
5. Konzept zur langfristigen Sicherung des Luftraumes, Bericht des Bundesrates in Erfüllung des Postulats Galladé 12.4130 vom 12. Dezember 2012, vom 27. August 2014, S. 17ff
6. STUDER Jürg, Fotosammlung seines Vaters Wm Karl «Charly» Studer
7. Bericht des Bundesrates über die Sicherheitspolitik der Schweiz, Entwurf vom 26. Oktober 2015
8. Konzept zur langfristigen Sicherung des Luftraumes, Bericht des Bundesrates in Erfüllung des Postulats Galladé 12.4130 vom 12. Dezember 2012, vom 27. August 2014
9. ANRIG, Christian, Stv C Doktrinforschung LW, Aussage am AVIA-Symposium in Dübendorf, 28.3.2015
10. Temperaturen, wie sie im Jahr 2015 übrigens auch in der