



16.06.2011

Organisation Militärflugplätze

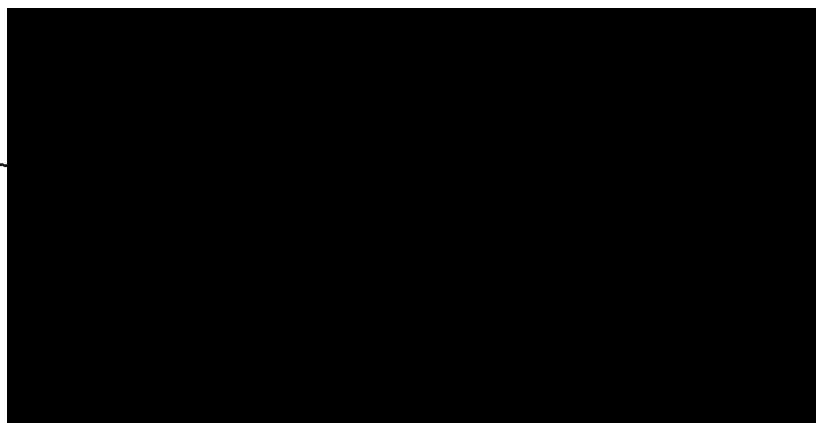
Inspektion Nr. I002 (Schlussbericht)

Betroffene Bereiche Verteidigung, armasuisse, (RUAG, skyguide)
Prüfung vom 01. Februar – 31. Mai 2011

Absicht Es geht darum,
– Aufgaben, Verantwortungen und Kompetenzen der verschiedenen Organisationseinheiten auf einem Militärflugplatz hinsichtlich Zweckmässigkeit und Wirtschaftlichkeit der Leistungserbringung zu untersuchen;
– mögliches Synergiepotenzial aufzuzeigen.

Auftrag Der Chef Inspektorat VBS:
– Zeigt in einer Übersicht für die aktiven Militärflugplätze deren Akteure und Aufgaben auf.
– Untersucht bei einem ausgewählten Militärflugplatz die verschiedenen Akteure mit ihren Aufgaben vertieft.
– Analysiert dazu die Verantwortungsbereiche und Schnittstellen.
– Zeigt mögliche Synergien und allfällige Kosteneinsparungen auf.


Oberst i. G. Ennio Scioli
Chef Inspektorat VBS



Inhaltsverzeichnis

1	Management Summary	3
2	Untersuchungsmethode	5
3	De quoi s'agit-il?.....	5
4	Grundlagen	5
5	Übersicht aktive Militärflugplätze.....	6
5.1	Hauptaufgaben	6
5.2	Akteure auf Militärflugplätzen.....	8
6	Untersuchung Militärflugplatz Emmen	10
6.1	Verantwortungsbereiche und Schnittstellen Flpl Kdo – LBA.....	10
6.1.1	Einleitung / Geschichtliches	10
6.1.2	Ergebnisse Stufe Flpl Kdo.....	12
6.1.3	Ergebnisse aus Mitarbeiterbefragung.....	16
6.1.4	Fazit und Handlungsrichtlinien	18
6.1.5	Empfehlung Organisation Flpl Kdo.....	19
6.2	Verantwortungsbereiche und Schnittstellen Flpl Kdo – FUB	21
6.2.1	Ergebnisse.....	21
6.2.2	Empfehlungen.....	22
6.3	Verantwortungsbereiche und Schnittstellen Flpl Kdo – skyguide.....	22
6.3.1	Ergebnisse.....	22
6.3.2	Empfehlungen.....	23
6.4	Verantwortungsbereiche Flugplatzkommandant und Waffenplatzkommandant....	24
6.4.1	Ergebnisse.....	24
6.4.2	Empfehlungen.....	24
6.5	Schnittstellen Immobilienprozesse Flpl Kdo Emmen	25
6.5.1	Ergebnisse.....	25
6.5.2	Empfehlungen.....	26
7	Gesprächs- und Interviewpartner.....	27
8	Stellungnahmen	28
8.1	Generalsekretariat VBS	28
8.2	Departementsbereich Verteidigung.....	28
8.3	Bundesamt für Bevölkerungsschutz.....	30
8.4	Bundesamt für Sport	30
8.5	armasuisse	30
8.6	Nachrichtendienst des Bundes.....	30
9	Anhang I: Weitergehende Aussagen aus der Mitarbeiterbefragung.....	31

1 Management Summary

Die Inspektion I 002 des Inspektorats VBS über die Organisation der Militärflugplätze wurde zwischen Februar und Mai 2011 durchgeführt. Die Untersuchung bezieht sich auf die Aufgaben und Verantwortlichkeiten der Flugplatz-Kommandos und die kritischen Schnittstellen zur **Sicherstellung der Einsatzbereitschaft der Flugplätze** mit den zugehörigen Luftwaffenmitteln. Im Vordergrund der Untersuchung lag die Vereinfachung der Abläufe und die effiziente Auftragserfüllung und nicht das Suchen nach Sparpotenzial.

Die Analyse des Inspektorats VBS hat ergeben, dass folgende Schnittstellen der Flugplatz-Kommandos zeitkritisch und daher relevant sind: zur Logistikbasis der Armee, zur Führungsunterstützungsbasis und zur Flugsicherung skyguide. Das Inspektorat VBS legte den Hauptfokus auf den Flugplatz Emmen mit seiner Schnittstelle zur Logistikbasis der Armee.

Erstmals mit der Umstrukturierung EMD 95 und später mit der Bildung der Logistikbasis der Armee wurden den Militärflugplätzen Teile der Logistik (Personal und Material) weggenommen. Das Inspektorat VBS stellt fest, dass damit dem Flugplatz-Kommandanten wichtige Teile der Einsatzlogistik zur Erfüllung seines Hauptauftrages fehlen. Gerade in zeitkritischen Fällen oder besonderen Lagen, ist es für eine erfolgreiche Bewältigung eines Ereignisses entscheidend, dass die notwendigen Mittel zur zeitgerechten Erstellung der Einsatzbereitschaft des Flugplatzes in den Händen des Kommandanten sind.

Mit der Überführung des Logistikpersonals (Bereich Support Luftwaffe) in die Logistikbasis der Armee per 1.1.2006, gingen auf dem Flugplatz Synergien verloren. Die Personen auf dem Flugplatz konnten früher polyvalent, je nach zeitkritischem Auftrag eingesetzt werden. Während sich die Logistikbasis der Armee als Betrieb primär nach der Ressourcen- und Kosteneffizienz orientieren muss, hat sich die Luftwaffe und damit der Militärflugplatz primär nach hoher Einsatzeffektivität bei möglichst guter Effizienz gemäss Auftrag auszurichten. Mit der Realisierung des Pilotprojektes „WECEN“ (Weiterentwicklung Center) und der Bildung des neuen Logistik- und Infrastrukturcenters Othmarsingen (LIOTH) per 1.1.2010, wurde die Situation für den Flugplatz Emmen nochmals massiv verschlechtert. Der Bereich Support Luftwaffe Emmen wurde aufgelöst und im LIOTH auf die verschiedenen Sparten (Logistikprozesse) verteilt. Der bisherige Chef Support LW wurde zum Mitarbeiter Auftragssteuerung gegenüber dem Flugplatz-Kommando. Das Inspektorat VBS stellt fest, dass durch „WECEN“ ein kompetenter Chef als direkter Ansprechpartner für das Flugplatz-Kommando fehlt und neue Schnittstellen innerhalb LIOTH entstanden sind, welche sich vor Ort auf die Leistungserbringung stark negativ auswirken. Es sind weitere Synergien auf dem Flugplatz vernichtet worden und das ‚einsatzbezogene‘ Denken der ehemaligen Mitarbeitenden Support Luftwaffe hat sich weiter verschlechtert. Wie die Mitarbeiterbefragung durch das Inspektorat VBS gezeigt hat, sind die Arbeitsabläufe durch die neu entstandenen Schnittstellen komplizierter geworden, was ein rationelles und effektives Arbeiten stark erschwert.

Das Inspektorat VBS ist der Auffassung, dass die Trennung der einsatzrelevanten Supportaufgaben der Luftwaffe und deren Zuteilung zur Logistikbasis der Armee zu Synergieverlusten auf Seite Luftwaffe und zu Interessenskonflikten zwischen der Luftwaffe und der Logistikbasis – und damit zu unnötigen Reibungsverlusten – führt. Dies behindert die Arbeit zu Gunsten der Armee und generiert Mehraufwand.

Das Inspektorat VBS kommt im Weiteren zum Schluss, dass das militärische Prinzip „1 Raum – 1 Auftrag – 1 Chef“ in Bezug auf die Sicherstellung der Einsatzbereitschaft des Flugplatzes als Einsatzverband klar verletzt wird.

Die Untersuchung der Schnittstelle zur Führungsunterstützungsbasis hat dem Inspektorat VBS gezeigt, dass die systembezogene Aufgabenabgrenzung und Zuständigkeit zwischen

der Logistikbasis der Armee, der Führungsunterstützungsbasis und dem Flugplatz-Kommando teilweise unklar und nicht mehr aktuell sind.

Bei der Untersuchung der Schnittstelle zur skyguide hat das Inspektorat VBS festgestellt, dass es auf den Flugplätzen zu Einsatzeinschränkungen beim skyguide-Personal kommt, da dieses nicht direkt dem Flugplatz-Kommando unterstellt ist. Im Weiteren stellen die unterschiedlichen Anstellungsbedingungen des militärischen und zivilen skyguide-Personals ein Problem dar.

Mit der Untersuchung der Schnittstelle zur armasuisse hat das Inspektorat VBS festgestellt, dass die Zuständigen im Flugplatz-Kommando bezüglich Immobilien aufwandmässig sehr stark belastet sind. Dies ist im Wesentlichen eine Folge des Betreuungs- und Koordinationsaufwandes für die durch armasuisse vermehrt eingesetzten externen Beauftragten im Bauwesen.

Das Inspektorat VBS hat zudem die Frage der Zusammenlegung der Funktionen Flugplatz- und Waffenplatzkommandant untersucht und ist zum Schluss gekommen, dass eine solche Lösung den Vorteil hätte, für die Öffentlichkeit (Behördenmitglieder und Private) und auch für intern nur noch **einen** Ansprechpartner zu haben.

Aus der Inspektion lassen sich zusammenfassend folgende zwei **Hauptempfehlungen** ableiten:

Empfehlung A Ausrichtung auf das Ziel

Die im Bericht unter Kapitel 6.1.5 erwähnten einsatzrelevanten Supportaufgaben sind aus der LBA in die LW (Flpl Kdo) zurückzuführen. Die Aufbauorganisation der Flugplatz-Kommandos ist nach vorgeschlagener Grundstruktur anzupassen und gleichzeitig bezüglich Effektivität und Effizienz zu überprüfen.

Empfehlung B Einfachheit

Sämtliche zeitkritischen Schnittstellen zwischen den Flugplatz-Kommandos und den Leistungserbringern (Logistikbasis der Armee, Führungsunterstützungsbasis und skyguide) sind so zu verbessern, dass der Auftrag zur Sicherstellung der Einsatzbereitschaft des Flugplatzes mit möglichst wenig Aufwand und zeitgerecht erfüllt werden kann.

Schlussbemerkungen

Der vorliegende Bericht ist das Ergebnis einer respektvollen, offenen, ehrlichen, transparenten und gewinnbringenden Zusammenarbeit mit einer Vielzahl von Personen und somit Ausdruck des partnerschaftlichen Dialogs. Das Inspektorat VBS dankt allen Beteiligten für die offenen Gespräche, die konstruktive Zusammenarbeit und das uns entgegengebrachte Vertrauen.

2 Untersuchungsmethode

Basierend auf dem Auftrag des C VBS und einem Prüfkonzept des Inspektorates VBS wurden die Kommandanten der aktiven Militärflugplätze mit einem Fragebogen zu deren Aufgaben und Schnittstellen mit den verschiedenen Akteuren schriftlich befragt. Die Prüfung der Antworten hat u.a. ergeben, dass der Flugplatz Emmen derjenige mit den problematischsten Schnittstellen bezüglich der Erstellung der Einsatzbereitschaft ist. Deshalb wurde der Flugplatz Emmen einer vertieften Analyse unterzogen. In der Folge wurden weitere schriftliche Vertiefungsfragen an das Kommando des Flugplatzes Emmen sowie an seine Partner mit den kritischen Schnittstellen gestellt. Nach der Auswertung der Antworten und dem Studium der einschlägigen Dokumente wurden persönliche Interviews mit den betroffenen Verantwortlichen vor Ort durchgeführt. Aufgrund der Relevanz der Problematik und zur Erhärtung der bisherigen Ergebnisse, wurde zusätzlich eine schriftliche Mitarbeiterbefragung (betroffener Working-Level) durchgeführt und darauf basierend mit ausgewählten Mitarbeitenden ein persönliches Interview geführt. Schliesslich wurden auch die übergeordneten Stufen der betroffenen Organisationseinheiten (in den Bereiche Kommando Einsatz Luftwaffe, Logistikbasis der Armee) zur Schnittstellenproblematik persönlich befragt und offene Fragen geklärt.

3 De quoi s'agit-il?

Es geht bei dieser Inspektion darum, Aufgaben, Verantwortungen und Kompetenzen der wichtigsten Organisationseinheiten auf einem Militärflugplatz hinsichtlich deren Zweckmässigkeit und Wirtschaftlichkeit der Leistungserbringung zu untersuchen und mögliches Synergie- und Verbesserungspotenzial aufzuzeigen. Nebst dem eigentlichen Flugplatz-Kommando gibt es mehrere Akteure auf dem Militärflugplatz, welche Supportleistungen direkt zu Gunsten der Einsatzbereitschaft der Mittel der Luftwaffe erbringen. Es besteht das Risiko, dass durch unklare Aufgabenteilung und Schnittstellen Reibungsflächen und unnötiger Koordinationsaufwand auf dem Flugplatz generiert werden. Im Extremfall könnten infolge Koordinationsaufwand und/oder Know-how-Verlust die geforderte Einsatzbereitschaft des Flugplatzes nicht rechtzeitig erreicht und dadurch letztlich Einsätze durch die Luftwaffe nicht zeitgerecht durchgeführt werden.

Abgrenzungen

Die einsatzspezifische/militärische Befehlsgebung, die Einsatzverfahren sowie die Ausbildung der Luftwaffe werden in dieser Prüfung nicht behandelt.



4 Grundlagen

- Verordnung vom 1.10.1996 über die Waffen-, Schiess- und Übungsplätze (VWS)
- Organisationshandbuch Verteidigung (OHB V), mit prov. Inkraftsetzung per 1.1.2011
- Anweisung Aufbauorganisation vom 15.8.2008 des C Ei LW¹
- Anweisung Einsatz Flugplatz vom 1.10.2007 des C Ei LW
- Reglement Logistik XXI vom 1.1.2004
- Reglement Instandhaltung (Nr. 65.910) vom 1.1.2010
- Reglement Nach- und Rückschub (Nr. 60.031) vom 1.1.2010
- Vereinbarung zwischen der Logistikbasis der Armee und der Luftwaffe vom 1.6.2005, resp. ergänzt am 1.6.2007
- Leistungsvereinbarung Luftwaffe mit skyguide² 2010

¹ Chef Einsatz Luftwaffe

- SLA³-Vertrag zwischen armasuisse und RUAG Aviation, Emmen, für das Jahr 2011, unterzeichnet am 4.4.2011, (Betreuung und Instandhaltung der Luftfahrtsysteme der Schweizerischen Luftwaffe)
- Schlussbericht „WECEN“⁴ vom 31.08.2010 (INTERN)
- Auszug aus der Chronik „Entstehung und Entwicklung des Militärflugplatzes und Waffenplatzes Emmen seit 1924“, vom Juli 2009, Flugplatz-Kommando Emmen

5 Übersicht aktive Militärflugplätze

5.1 Hauptaufgaben

Der militärische Flugbetrieb auf den 6 aktiven Flugplätzen (Payerne, Meiringen, Sion, Emmen, Locarno, Alpnach) umfasst sowohl Aufgaben in der Vorbereitung und Durchführung von Missionen der LW⁵, als auch im Flugtraining, in der Aus- und Weiterbildung des fliegenden Personals und des Bodenpersonals, in der Wartung und im Betrieb von Flugzeugen und Flugplatz-Infrastruktur. Die zuständigen Bereiche (Einsatzleitung LW, Flpl Kdo⁶, FUB⁷, LBA⁸) sind Organisationseinheiten des VBS und stellen – jeweils ergänzt um die Werkpiloten der RUAG⁹ und die Dienststellen der skyguide – den Kern der an den Flugplätzen tätigen Betriebe dar.

Die Flpl Kdos stellen u.a. die von der Operationszentrale angeordneten Leistungen sicher und haben Führungs- und Ergebnisverantwortung gegenüber dem Chef Einsatz LW. Sie planen und führen die Operationen auf dem Flugplatz in allen Lagen gemäss den geforderten Leistungen zu Gunsten des Einsatzes und der Ausbildung. Sie stellen den Übergang von der normalen, zur besonderen und in die ausserordentliche Lage mit den Partnerorganisationen sicher. Mit der zugeordneten Betriebskompetenzstelle nehmen sie Aufgaben schweizweit wahr. Sie sind verantwortlich für die militärpolizeiliche und betriebliche Sicherheit und stellen den Vollzug des Umwelt- und Gesundheitsschutzes sicher. Sie führen den Flugplatz im Truppendienst. Sie vertreten die Interessen der LW in ihrer Region und pflegen den Kontakt mit den örtlichen und kantonalen Behörden sowie mit den regionalen Medien (in Absprache mit dem Kommunikationsdienst LW). Sie sind ‚Airport Authority‘ und stellen die Flugdienstleitung (insbesondere zusammen mit skyguide) sicher. Sie koordinieren und regeln die Benützung der Anlagen durch Dritte.

Nachfolgend sind die Militärflugplätze einzeln mit den wichtigsten Aufgaben und Spezifikationen aufgeführt.

Payerne

Der Militärflugplatz Payerne ist [REDACTED] Schweizer Luftwaffe im Jetbereich (F/A-18 und F-5 Tiger) sowie ein wichtiger Lufttransportstützpunkt (Cougar, Super-Puma, EC-635). Payerne ist Trainingsstandort für Berufsverbände und Milizpiloten und damit WK¹⁰ - Standort der dazu gehörenden Truppenkörper und Verbände des Flpl Kdo [REDACTED]. Das Flpl Kdo ist verantwortlich für die Bereitstellung und Instandsetzung der Luftfahrzeuge. Payerne ist Betriebskompetenzstelle für den F/A-18, die Kabelfanganlage und Fangnetze und das SMDS¹¹. Zudem ist es zuständig für den Simulator F/A-18.

² Schweizerische zivile und militärische Flugsicherung

³ Service Level Agreement

⁴ Weiterentwicklung Center

⁵ Luftwaffe

⁶ Flugplatzkommando

⁷ Führungsunterstützungsbasis der Armee

⁸ Logistikbasis der Armee

⁹ Rüstungsunternehmen AG

¹⁰ Wiederholungskurs

¹¹ Planungs- und Debriefingsystem F/A-18

Im Weiteren gibt es folgende Nutzer, welche auf dem Flpl Payerne angesiedelt sind: Kdo LVb FI 31, FI RS/UOS 81, FI OS/VBA 82, diverse Stabsteile des Kdo LW, Berufsflygerkorps; zudem erfolgt eine VBS-externe Mitbenutzung u.a. durch das Büro Flugunfalluntersuchung (BFU) und das Fliegermuseum Clin d'Ailes.

Meiringen

Der Militärflugplatz Meiringen ist nebst Payerne [REDACTED] Jet-Standort mit [REDACTED] stationierter Berufsstaffel (F/A-18) [REDACTED]. [REDACTED] Meiringen dient als WK-Standort für je eine Jet-Staffel F-5 und F/A-18 mit den dazugehörigen Truppenkörper und Verbände des Flpl Kdo [REDACTED]. Das Flpl Kdo ist verantwortlich für die Bereitstellung und Instandsetzung der Luftfahrzeuge, Material und Infrastrukturen. Meiringen ist Betriebskompetenzstelle für den Tiger F-5.

Sion

Der Militärflugplatz Sion ist Jet-, Lufttransport-, Ausbildungs- und Kriegsflugplatz. Er dient als WK-Standort der dazugehörigen Truppenkörper und Verbände des Flpl Kdo [REDACTED]. Das Flpl Kdo ist verantwortlich für die Bereitstellung der Luftfahrzeuge PC-7, PC-9, PC-21, Super Puma, EC-635 und die Instandsetzung PC-6. Das Flpl Kdo stellt die Mischnutzung mit dem Zivilflugplatz sicher.

Emmen

Der Militärflugplatz Emmen ist Hauptstandort der Aufklärungsdrohnen, Homebase der Patrouille Suisse und Ausweichstandort für Kampffjets. Zudem sind Einheiten für den Lufttransport stationiert. Er dient als WK-Standort für direkt unterstellte Truppenkörper des Flpl Kdo. Das Flpl Kdo ist verantwortlich für die Bereitstellung und Instandsetzung der Aufklärungsdrohne ADS-95, der Luftfahrzeuge, der Simulatoren, des Materials und der Infrastrukturen. Emmen ist Betriebskompetenzstelle für ADS-95 und für Simulatoren (PC-21, Super Puma und EC-635). Neben der LW nutzen auch RUAG Aerospace und der Bereich Flugerprobung armasuisse den Flpl. Beide Betriebe sind in der Nähe des Flpl angesiedelt. Das Flpl Kdo stellt die Mischnutzung des Flpl mit den zivilen Partnern sicher.

Locarno

Der Militärflugplatz Locarno ist der einzige Standort für die Selektion der Pilotenschule und die Grundausbildung auf PC-7, für die Selektion und Fachausbildung der Fallschirmaufklärer und für den Lufttransportbereich südlich der Alpen. Das Flpl Kdo ist verantwortlich für die Bereitstellung und Instandsetzung der Flugzeuge PC-6, PC-7, PC-9 und der Helikopter Cougar, Super Puma und EC-635 sowie für den Betrieb, die Bereitstellung und die Instandhaltung des Simulators PC-7. Locarno ist Betriebskompetenzstelle für die Flugzeuge PC-6, PC-7, PC-9. Das Flpl Kdo stellt die Mischnutzung mit dem Zivilflugplatz sicher.

Alpnach

Der Militärflugplatz Alpnach ist die Hauptbasis im Lufttransportbereich. Dem Flpl Kdo Alpnach ist der Flpl Dübendorf organisatorisch unterstellt. Alpnach ist WK-Standort der Lufttransportverbände [REDACTED]. Das Flpl Kdo ist verantwortlich für den Einsatz, die Ausbildung, die Bereitstellung und Instandsetzung der Helikopter-Typen Cougar, Super Puma und EC-635. Alpnach ist Betriebskompetenzstelle für alle Helikopter und die Kleinzieldrohne, den mobilen Feldhangar und den mobilen Lufttransport-Einsatz-KP. Das Flpl Kdo stellt die Mischnutzung des Flpl mit zivilen Partnern (RUAG Aviation, Center Helikopter) und die SAR-Pikettstellung (Reaktionszeit [REDACTED]) im Wechsel mit dem Flpl Dübendorf und Payerne sicher.

5.2 Akteure auf Militärflugplätzen

Die Akteure und deren Aufgaben sind auf den Militärflugplätzen je nach Flugplatz unterschiedlich vorhanden resp. ausgeprägt. Nachfolgend sind die wichtigsten Akteure mit relevanten Schnittstellen zum Flpl Kdo aufgeführt:

Akteur	Hauptaufgaben ¹²	Relevanz ¹³ der Schnittstellen zum Flpl Kdo
LBA	Bereitstellung und Betrieb von Gebäuden, unterirdische Anlagen, Pisten, Schiessplätzen, Magazine, Flugtreibstofftankanlagen; Unterhalt Fahrzeuge für LW. Nach- und Rückschub von LW-Spezialmaterial (Systemersatzteile, Verbrauchsmaterial, Treibstoffe, Fliegermunition, Flieger-Bodenmaterial). Post- und Kurierdienst, Wareneingang und -ausgang, Lagerhaltung). Verantwortlich für die Betriebsfeuerwehr. Durchführen des technischen Gebäudemanagements [Standort Meringen].	gross
FUB	Betrieb, Unterhalt und Reparatur elektronische Installationen, Übermittlung, Anflugsysteme und Computer	gross
skyguide	Zuständig für die Luftraumkontrolle und die Flugsicherung auf den jeweiligen Militärflugplätzen. Der militärische Einsatz skyguide wird durch den Flugdienstleiter des jeweiligen Flpl Kdo koordiniert. Zwischen der LW und der skyguide besteht eine Leistungsvereinbarung.	gross
RUAG Aviation	Periodische Wartung und Grundüberholung für sämtliche F/A-18 und F-5, Durchführung von Werkflügen [Standort Emmen]. Instandhaltung, Upgrades von Helikoptern, Fertigung EC-635 [Standort Alpnach]. Zwischen der armasuisse und der RUAG Aviation besteht ein SLA-Vertrag.	mittel
armasuisse	Flugerprobung, Qualitätssicherung und Zulassung für Luftfahrzeuge [Standort Emmen].	mittel
PILATUS FIZ Werke AG	Gemäss Vertrag mit armasuisse führt die Firma Instandhaltungsleistungen und Upgrades für PC-21 durch [Standorte Emmen, Sion].	klein
LVb FI 31	Ausbildung von Militärpiloten, Bodenpersonal, Instandhaltungspersonal für Luftfahrzeuge und Drohnen sowie Fallschirmaufklärer [Standorte Payerne und teilweise Emmen für Pilotenschule 85 und Drohnen-schule 84; Sion als Ausbildungsplatz für Pilotenschule auf PC-21 sowie für VBA2 auf F-5].	mittel

¹² Tätigkeiten grundsätzlich an allen Standorten, Ausnahmen in Klammer [...]

¹³ Wichtigkeit in Bezug auf unerwartete, zeitkritische Auftragserfüllung

Organisation Militärflugplätze

Inspektion Nr. I002 (Schlussbericht)

LVb Flab 33	Ausbildung und Einsatz für ganze Flab. Verfügt über Schulkommandos für Stinger [Standort Payerne] und für Rapier, M Flab [Standort Emmen]. Ist beschränkt auf den militärischen Flugbetrieb angewiesen (Ziel- und Richtflüge).	klein
Wpl Kdo	Aufgaben gemäss Weisungen des Kdt Heer über die Waffen-, Schiess- und Übungsplätze (WWS) vom 1.1.2004. Wird durch den C Support LW in der LBA wahrgenommen [Standorte Emmen, Payerne, Dübendorf].	klein
BFU	Das Büro für Flugunfalluntersuchung (BFU) ist die unabhängige Behörde zur Untersuchung von Unfällen mit zivilen Luftfahrzeugen in der Schweiz [Standort Payerne]. Das Flpl Kdo Payerne ist für das Hangarieren und die teilweise Bereitstellung des Helikopters BFU zuständig. Dieser Heli ist rund um die Uhr einsetzbar (nach Eintreffen einer Unfallmeldung).	klein
Pächter	Diverse Landwirte bewirtschaften Landparzellen als Pächter auf und um den Flpl. Die Pachtverträge werden durch armasuisse Immo verwaltet.	klein

Aufgrund der Beurteilung der kritischen Schnittstellen zu den Flpl Kdos bezüglich der Erbringung von Supportleistungen zu Gunsten der **Einsatzbereitschaft der Mittel der Luftwaffe**, hat das Inspektorat VBS entschieden, den Hauptfokus der Untersuchung auf den **Flugplatz Emmen** zu legen. In Emmen wurde mit dem Pilotprojekt „WECEN“¹⁴ der Bereich Support LW als bisher eigenständige Organisationseinheit aufgelöst und die Tätigkeiten den spezifischen Logistikprozessen in der LBA zugeordnet.

¹⁴ Weiterentwicklung Center

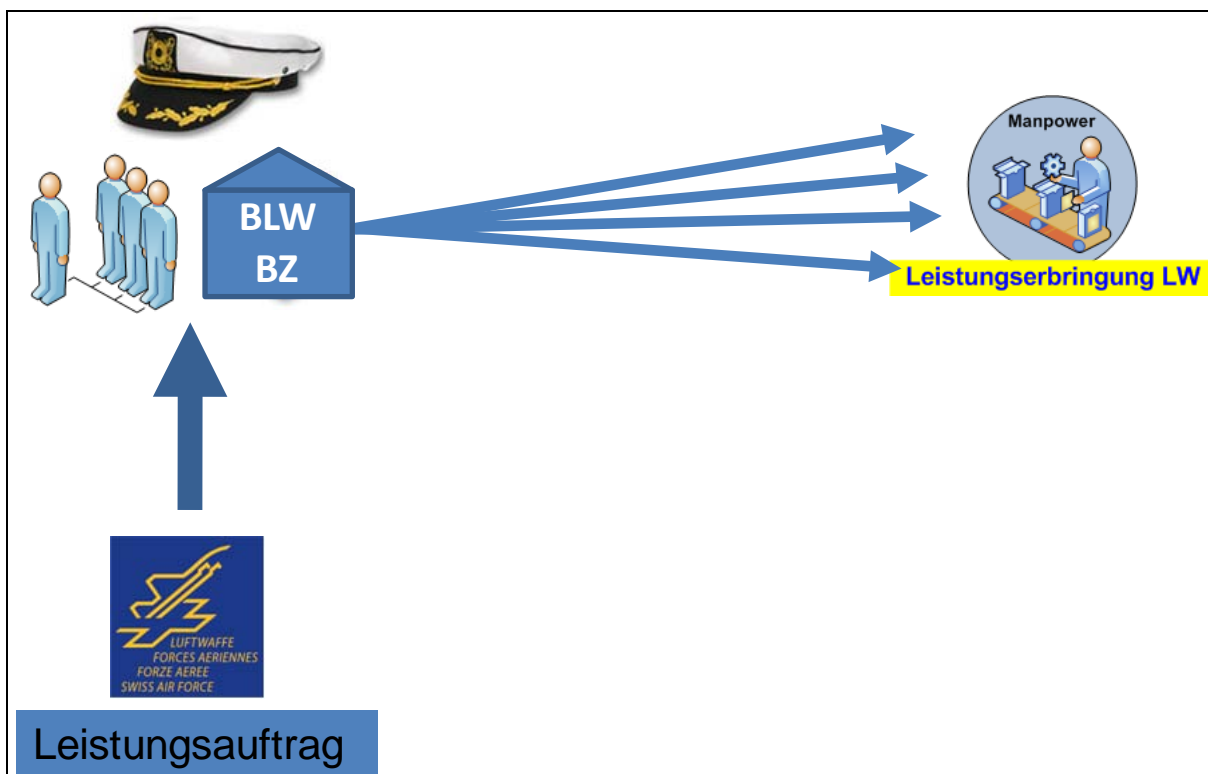
6 Untersuchung Militärflugplatz Emmen

6.1 Verantwortungsbereiche und Schnittstellen Flpl Kdo – LBA

6.1.1 Einleitung / Geschichtliches

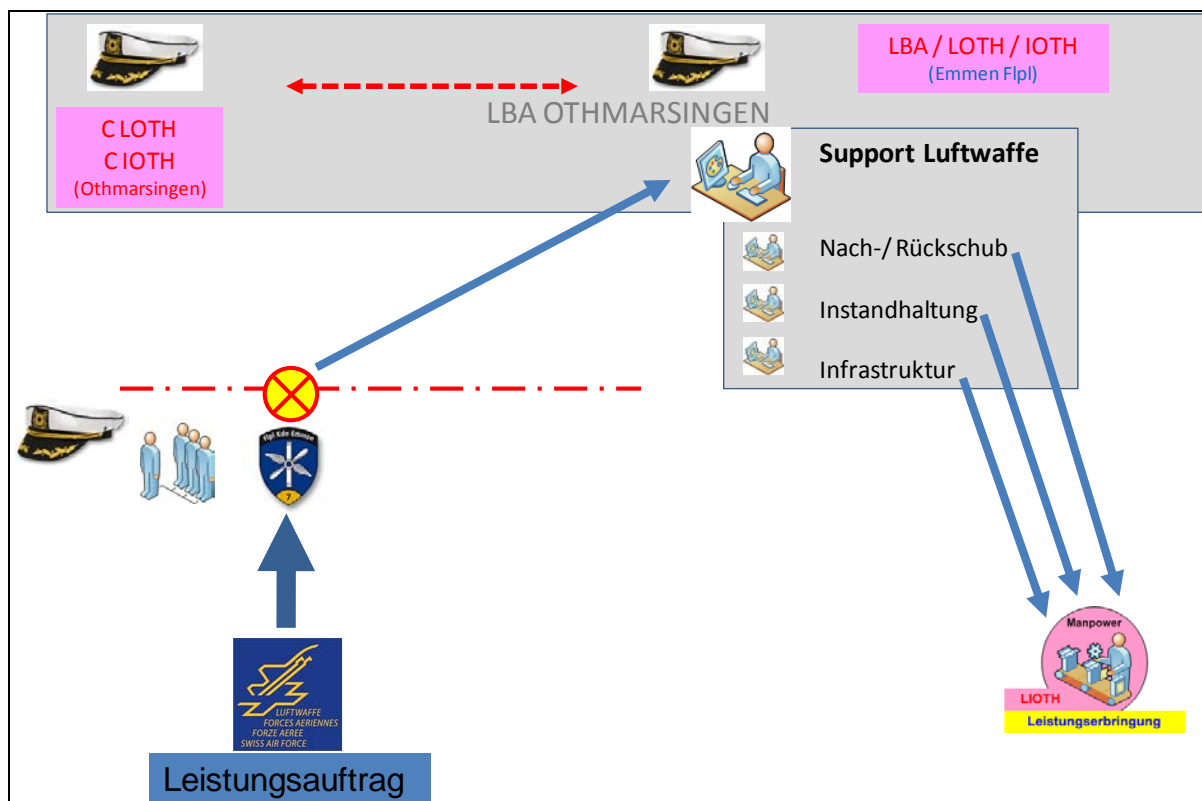
Mit der Umstrukturierung EMD 95 per 1.1.1996 wurde das ehemalige BAMF (Bundesamt für Militärflugplätze) aufgeteilt. Teile des BAMF gingen in das neugebildete Materialkompetenzzentrum „Schweizerischen Unternehmung für Flugzeuge und Systeme“ (vorher Flugzeugwerk Emmen) und in die Dezentrale Service-Einheit „Bundesamt für Betriebe der Luftwaffe“, (BABLW). Daraus entstand u.a. der Betrieb BABLW Emmen. Mit Inkraftsetzung von Armee XXI, resp. Luftwaffe XXI per 1.1.2004, blieb der Betrieb Emmen in praktisch unveränderter Organisation und hiess neu „Betriebe Luftwaffe, Betrieb Zentralschweiz“ (BLW BZ).

Situation LW bis 2005



Per 1.1.2006 wurde aus dem Betrieb der Luftwaffe neu das Flugplatz-Kommando Emmen (Flpl Kdo EMM). Gleichzeitig wurde das Flpl Kdo dem Chef Einsatz Luftwaffe (C Ei LW) unterstellt. Mit der Neubildung der Logistik XXI wurde per 1.1.2006 der **Bereich Support Luftwaffe** aus den Betrieben der Luftwaffe herausgelöst (57.6 Stellen aus Betrieb Zentralschweiz, resp. total ca. 270 Stellen aus allen Betrieben der Luftwaffe) und in die neu gebildeten Logistik- und Infrastrukturcenter überführt.

Situation Support Luftwaffe Emmen in LBA Center LOTH¹⁵ bis 2009



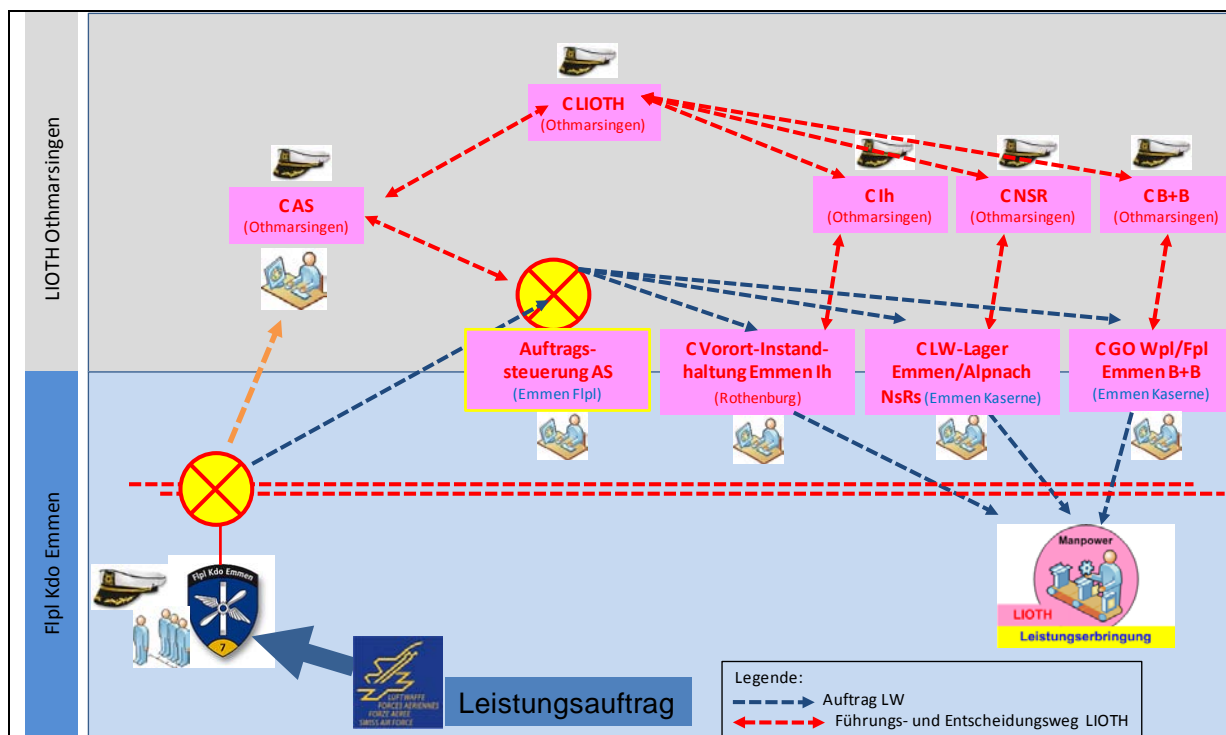
In einer Vereinbarung zwischen dem Kdt LW und dem C LBA vom 1.6.2005 wurde die Aufgabenteilung zwischen der LW und der LBA festgelegt. In einer ersten Phase übernahm die LBA per 1.1.2006 die Verantwortung für den Betrieb der Infrastruktur, für die Materialwirtschaft sowie für die Bereitstellung und den Betrieb der Spezialfahrzeuge der LW. Gleichzeitig wurde von der LBA die Verantwortung für die Räumung und Reinigung der Pistensysteme übernommen. In einer zweiten Phase wäre per 1.1.2008 vorgesehen gewesen, dass die LBA auch die Instandhaltungstätigkeiten A¹⁶ bei den Luftwaffensystemen (Flugzeuge, Radar, Kabelnetzwerke etc.) übernommen hätte. Dies wurde mit einer Ergänzung zur Vereinbarung zwischen dem Kdt LW und dem C LBA am 1.6.2007 widerrufen.

¹⁵ Logistikcenter Othmarsingen

¹⁶ Truppennahe Instandhaltung

Schliesslich wurde durch die LBA mit dem Pilotprojekt „WECEN“¹⁷ der Bereich Support LW Emmen als bisher eigenständige Organisationseinheit im LOTH per 1.1.2010 aufgelöst und die spezifischen Tätigkeiten den Logistikprozessen der LBA im neugebildeten LIOTH¹⁸ zugeordnet.

Situation Support Luftwaffe Emmen in LBA Center LIOTH ab 2010



6.1.2 Ergebnisse Stufe Fipl Kdo

Feststellungen

Die Anweisung [REDACTED] regelt die Abläufe, Zuständigkeiten und das Zusammenwirken der Organe der LW auf dem Flugplatz mit den Partnerorganisationen LBA, skyguide, FUB und den Kontaktstellen zu Dritten über alle Lagen (normale, besondere und ausserordentliche Lage).

Gemäss Reglement Logistik XXI ist die LBA mit ihren Betrieben zuständig für die stationäre Logistik. Mit der Überführung des Bereichs Support LW in die LBA (per 1.1.2006) wurde dem Fipl ein wesentlicher Teil ihrer Einsatzlogistik weggenommen. Mit einer schriftlichen Vereinbarung zwischen Fipl Kdo und LOTH wurden am 18.8.2006 die Unterstützungsleistungen LOTH zu Gunsten Fipl Kdo geregelt. Die Vereinbarung ist am 29.1.2011 zwischen Fipl Kdo und dem neugebildeten LIOTH erneuert worden. Trotz dieser Vereinbarung konnten wesentliche Mängel und Nachteile (u.a. Schnittstellen) für den Fipl nicht ausgeräumt werden.

Nachfolgend aufgeführte Beispiele sind nicht alle stufengerecht und von gleich hoher Bedeutung, sie zeigen aber in der Summe die Problematik auf:

¹⁷ Weiterentwicklung der Center, Zusammenführung der beiden Center Logistik und Infrastruktur Othmarsingen

¹⁸ Logistik- und Infrastrukturcenter Othmarsingen

- Die für den Einsatz bedeutenden Ressourcen sind nicht mehr alle in der Hand des Flpl Kdt¹⁹. Er kann somit keine einsatzrelevante Priorisierung vornehmen. Damit ist die Führung unter erschwerten Bedingungen nicht möglich. Zudem kommt es oft vor, dass aus Dringlichkeitsgründen Support-Aufgaben mit eigenem Flugbetriebspersonal erledigt werden müssen. Bei Engpässen bestimmt die LBA die Prioritäten bezüglich des Einsatzes ihres Personals auf dem Flpl, ohne mit dem Flpl Kdo Rücksprache zu nehmen.
- Die Befehlsgebung bei einem Einsatz an die Teilbereiche der LBA ist langwierig und zeitraubend. Dies ist beispielsweise für den Flugdienstleiter problematisch, wenn er eine Pistenräumung/Pistenreinigung anordnen muss, die Mitarbeitenden aber nicht dem Flpl Kdo unterstellt sind. Eine weitere Schnittstellenproblematik ist der mangelnde Informationsfluss. Dies hatte [REDACTED] zu Einsatzausfällen für die LW geführt, da [REDACTED] verpasst wurde, die Schneerräumung durchzuführen.
- Mit der Migration in die LBA ging gemäss Flpl Kdos sehr viel Know-how bei den Mitarbeitenden der LW verloren. Die Kultur ‚Flight Safety‘ (Verhalten auf dem Flpl, bei der Luftfahrzeugbereitstellung etc.) ist in der LBA grundsätzlich nicht bekannt und nicht verankert. So steht es gemäss Flpl Kdo auch um die ‚Einsatzkultur‘, wenn rasch reagiert werden muss.
- Bedingt durch die verschiedenen Organisationen, die auf dem Flpl angesiedelt sind, fehlt eine gemeinsame Kultur. Viele gehen eigene Wege und versuchen, möglichst viele Freiheiten für sich zu beanspruchen. Gemäss Flpl Kdo läuft das „Tagesgeschäft“ heute nur noch, weil die Mitarbeitenden noch von ihrer früheren Unterstellung her „blau“ (= LW-spezifisch) denken und die Dienstleistung in den Vordergrund stellen.
- Bei ausserordentlichen Aktivitäten werden Arbeiten nicht ausgeführt, weil Mitarbeitende der Meinung sind, dass sie nicht zu ihrem Aufgabengebiet gehören. Oder es führt zu Ineffizienz, weil Arbeiten oft doppelt in Angriff genommen werden. Daraus entstehen Streitigkeiten, weil die Kompetenzen nicht vollends geregelt sind. Dies bedeutet im Falle des „Exception Managements“ des Flpl Kdos ein grosser Koordinationsaufwand, mit der Unsicherheit der Leistungserbringung. **Damit ergeben sich mögliche Lücken, welche erst bei Eintreten eines effektiven Krisenfalles aufgedeckt würden.**
- Die Mitarbeitenden der LBA sind zwar dem Flpl Kdo leistungsmässig zugewiesen, aber die Entscheide über Personaleinsätze, Prioritäten, Ersatzanstellungen, Personalabbau und -umbau werden an anderer Stelle bei der LBA getroffen.
- Das Management für das Spezialmaterial der LW wurde aus der Einsatzlogistik der LW herausgenommen und der LBA zugewiesen. Die Hauptdisponenten als Schlüsselpersonen im Materialmanagement sind dadurch nicht mehr in die fachtechnische und operative Linie integriert. Gemäss LW zeigt sich dieser Nachteil heute besonders deutlich bei der Aufstellung von Task-Forces. Durch die fehlende Integration in die Linie gehen sowohl dem Hauptdisponenten wie auch der LW wichtige Informationen verloren. Das Fehlen dieser Informationen, wird oft erst bei der Aufstellung einer Task-Force erkannt. Dies könnte in einer besonderen oder ausserordentlichen Lage weitreichende Folgen haben.

Gemäss der Logistikkonzeption bestimmt die LBA die Prozesse in der gesamten Logistikkette. Sie ist verantwortlich für die stationäre Logistik – **nicht jedoch für die Einsatzlogistik, die im Verantwortungsbereich des Flugplatz-Kommandanten liegt.**

Im Bereich Spezialmaterial LW (Flugsysteme) erfolgt der Materialfluss mehrheitlich direkt

¹⁹ Flugplatz-Kommandant

zwischen der LW und der Industrie (vgl. Reglement Instandhaltung, Ziff. 2.4.2). Die LBA ist dabei nicht involviert. Für die Leistungserbringung der Industrie (RUAG Aviation) besteht ein SLA-Vertrag mit der armasuisse.

Mit dem Pilotprojekt „WECEN“ wurden per 1.1.2010 die auf dem Flpl Emmen tätigen Mitarbeitenden der ehemaligen Organisation Support LW, in fünf Organisationsbereiche des LIOTH zugeordnet, deren Chefs an den Standorten Flpl Emmen, LIOTH Othmarsingen und Aussenstelle Emmen/Rothenburg stationiert sind. Direkter Ansprechpartner des Flpl Kdo für Leistungen der LBA (LIOTH) ist neu der Mitarbeiter Auftragssteuerung in Emmen.

Mit der Neuschaffung dieser Organisation (siehe auch Kap. 6.1.1), präsentiert sich die Situation wie folgt:

- Verantwortlicher der LBA vor Ort ist der Mitarbeiter Auftragssteuerung. Dieser hat heute keine Befehlskompetenz mehr gegenüber den Mitarbeitenden der LBA, da sie ihm nicht mehr unterstellt sind [REDACTED]. Die heutigen Linienchefs des LIOTH sind dezentral und nicht mehr auf Platz.
- Dem Flpl Kdo fehlt ein direkter Ansprechpartner mit Befehlsgewalt und Weisungsbefugnissen für die direkte Führung der LBA-Mitarbeitenden auf Platz. Damit können flugsicherheitsrelevante Störungen nicht mit der nötigen Priorität für die LW behoben werden (bspw. bei Radar, Barrieren und Flugplatzanlagen). Bei einem Ausfall dieser Systeme kann nicht mehr geflogen werden, da sie Safety-relevant sind.
- Da die Funktion des Mitarbeiters Auftragsteuerung seitens LIOTH derzeit noch durch den ehemaligen Chef Support LW wahrgenommen wird, ist es dank seinem Wissen, seiner Fachkompetenz und Akzeptanz bis anhin möglich gewesen, die geforderte Logistikunterstützung für den Flpl sicherzustellen. Ab [REDACTED] muss diese Funktion neu besetzt werden, wenn der ehemalige Chef Support LW eine neue Funktion im LIOTH übernehmen wird. Dadurch wird die Auftragssteuerung empfindlich geschwächt.
- Im Verhinderungsfall des Mitarbeiters Auftragssteuerung nimmt sein Chef an den Rapporten mit dem Kdt Flpl teil. Dieser hat gemäss Aussage Flpl Kdo aber nur wenige Kenntnisse vom Flugplatz und den LW-Einsätzen.
- Gemäss Flpl Kdo gibt es Reibungsflächen bei der Führung in speziellen oder ausserordentlichen Lagen. Beispiel WEF: in kurzer Zeit kann eine höhere Bereitschaft auf dem Flugplatz notwendig sein. Dazu muss das Kdo Flpl innert kürzester Zeit die notwendigen Personen beauftragen können, was jedoch schwierig ist, wenn sie anderswo unterstellt sind und Arbeiten fernab des Flugplatzes verrichten.
- Gemäss Flpl Kdo gehen seitens LW Synergien verloren, da LBA-Mitarbeitende nebst ihrer Hauptaufgabe nicht mehr polyvalent und ereignisbezogen eingesetzt werden können. Früher, als es noch die Einheit Support LW gab, konnten vor Ort Synergien genutzt werden, indem die Mitarbeitenden durch den Chef Support LW polyvalent eingesetzt wurden. Heute ist dies praktisch nicht mehr möglich. Zudem hinterfragt die LBA laufend die Arbeiten ihrer Mitarbeitenden (z.B. Bremsfallschirme auflesen, etc.).
- Die Einflussnahme der dezentralen Chefs des LIOTH auf die Mitarbeitenden LBA auf Platz behindert das Tagesgeschäft vor Ort. (Beispiel: die Planungsarbeiten und die Auftragserteilung zu Gunsten Einsatz sind für den Auftragssteuerer schwieriger geworden.)
- Gemäss Flpl Kdo sind die Arbeitszeiten der Mitarbeitenden LBA nicht auf flexible Einsätze der Mitarbeitenden ausgelegt, d.h. Überzeitbewilligungen müssen vorgängig umständlich über die Linie LIOTH eingeholt werden.

Pilotprojekt „WECEN“

Der Auftrag für das Pilotprojekt WECEN wurde dem C LIOTH als Projektleiter LBA-intern [REDACTED] [REDACTED] erteilt. Es ging im Wesentlichen darum, mit der Zusammenführung von Logistikcenter und Infrastrukturcenter die Machbarkeit der künftigen Armeelogistikcenter zu überprüfen, ein maximales Synergiepotenzial abzuleiten, Schnittstellen zu reduzieren und eine Abstimmung auf Logistik@V zu erzielen. Am 30.6.2010 wurde das Projekt mit Schlussbericht beendet. Gemäss C LIOTH wurden die Ziele erreicht. U.a. wurde ein Umbaupotenzial von 22 FTE's²⁰ auf ca. 500 FTE's erzielt. Der Einbezug der LW (Flpl Kdo Emmen und C Ei LW) erfolgte im 4. Quartal 2009 mit einer Orientierung, nach der Vorbereitung der Umsetzungsphase. Das Flpl Kdo wurde **nicht** in die Erarbeitung der Lösungsvarianten einbezogen, da es gemäss der LBA primär um die Zusammenführung der beiden Center in eine neue Struktur ging. Es wurde die Variante ‚PROZESSFOKUSSIERT‘ umgesetzt. Der C Einsatz LW hat zum Schlussbericht WECEN – auch gestützt auf eine Stellungnahme des Flpl Kdo – [REDACTED] [REDACTED] gegenüber der LBA schriftlich Stellung genommen. Darin wurde u.a. moniert, dass der Bericht zu positiv formuliert sei und u.a. die Vorbehalte der LW bezüglich Organisation vor Ort nicht aufgenommen wurden. Ebenso wurden Ausführungen über [REDACTED] [REDACTED] deren Auswirkungen auf die Leistungserbringung vermisst. Gemäss C SMI soll das Projekt auch dazu dienen, Grundlagen und Lehren für die Weiterentwicklung der künftigen Armeelogistikcenter zu liefern.

Erkenntnisse

Das Inspektorat VBS stellt fest, dass sich die Situation für die LW – wie Kap. 6.1.1 zeigt – bezüglich der Leistungserbringung nach 2005 verkompliziert und damit verschlechtert hat. Zuerst mit der Auslagerung des Bereichs Support LW in die LBA (2006 – 2009) und danach mit der Aufteilung des Bereichs Support LW im Logistik- und Infrastrukturcenter (LIOTH) durch das Pilotprojekt „WECEN“ ab 2010.

Das Inspektorat VBS stellt fest, dass die Charakteren der Leistungserstellungen der LBA und der LW unterschiedlich sind: die LBA orientiert sich primär nach der Ressourcen- und Kosteneffizienz, die LW hingegen primär nach hoher Einsatzeffektivität bei möglichst guter Einsatzeffizienz gemäss Auftrag. Es geht bei der LW – hier im Speziellen beim Flpl – um die Erfüllung von einsatzspezifischen, zeitkritischen Aufgaben zu Gunsten einer erfolgreichen Einsatzführung der LW.

Das Inspektorat VBS ist der Auffassung, dass im Gegensatz zur militärischen Organisation („1 Raum – 1 Auftrag – 1 Chef“) bei der zivilen Organisation und auch innerhalb der Prozesse viele Schnittstellen bestehen, die mit viel Mehraufwand koordiniert und bewirtschaftet werden müssen. Dieses Problem hat sich mit „WECEN“ noch zusätzlich verschärft. Das Inspektorat VBS ist der Auffassung, dass es in einer besonderen oder ausserordentlichen Lage so nicht möglich ist, effizient zu führen. Die Logistikprozesse der LBA sind nicht auf die zeitkritischen Einsatzprozesse der LW abgestimmt. Bei der LW gibt das (meistens) ungeplante Ereignis den Takt an, bei der LBA ist es eher das Tableau Materialplanung für Schulen und Kurse.

Das Inspektorat VBS ist der Meinung, dass dem Kdt Flpl [REDACTED] entscheidende Elemente zur Bewältigung seines umfassenden Luftwaffenauftrages entzogen wurden. Es liegt auf der Hand, dass eine schnelle und kompromisslose Führung des Ereignisses für den Erfolg entscheidend ist. Dies funktioniert mit Sicherheit nicht, wenn das nötige Personal und das Material der Unterstützungsorgane von verschiedenen Organisationen befehligt werden.

²⁰ Full Time Equivalents

Das Inspektorat VBS ist der Auffassung, dass nur eine einzige, klare Führungsorganisation auf dem Flpl, befohlene Einsätze zu Gunsten der Armee über alle Lagen, erfolgreich sicherstellen kann. Alle anderen Lösungen beinhalten zusätzliche Fehlerquellen, erhöhen den Koordinationsbedarf und verzögern die Abläufe. Aus dieser Sicht ist der Bereich Support LW ein ‚Fremdkörper‘ in der LBA.

Das Inspektorat VBS kommt zum Schluss, dass eine Reduktion der Schnittstellen nur zu erreichen ist durch die Bildung einer Organisation, die alle Funktionen und Kompetenzen beinhaltet, welche für die unmittelbare Auftragserfüllung notwendig sind.

Das Inspektorat VBS stellt im Weiteren fest, dass – entgegen einer definierten Hauptzielsetzung von „WECEN“ – zusätzliche Schnittstellen entstanden sind, welche eine effiziente Auftragserledigung mit polyvalentem Mitarbeiterinsatz stark erschweren.

Mit der heutigen Aufteilung muss auch das Wissen über das Spezialmaterial LW bei mehreren Stellen vorhanden sein. Dies ist auch dadurch bedingt, dass das LW-Material immer noch auf einem eigenen SAP-Mandanten bewirtschaftet werden muss und noch nicht in das neue SAP-System Logistik@V integriert ist [REDACTED]

Das Inspektorat VBS ist der Auffassung, dass das Wissen rund um das Spezialmaterial LW in möglichst wenig Organisationseinheiten gebündelt sein müsste, damit administrativer Aufwand und Zeit eingespart werden können. Der Hauptdisponent sollte dazu die Verfügbarkeit des LW-Materials als bedeutendes Element der Einsatzlogistik LW-seitig steuern können. Er schafft damit entscheidende Voraussetzungen, damit die LW-Systeme am richtigen Ort, zur richtigen Zeit [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] zum Einsatz gelangen können.

Im Weiteren ist das Inspektorat VBS der Meinung, dass Kultur nicht befohlen werden kann. Mit geschickten, funktionierenden Strukturen, einfachen Abläufen und klaren Verantwortlichkeiten könnten jedoch Voraussetzungen geschaffen werden, eine WIR-Kultur zu ermöglichen.

6.1.3 Ergebnisse aus Mitarbeiterbefragung

Das Inspektorat VBS hat mit dieser Befragung bewusst die oftmals vergessene „Basis“ mit einbezogen, um damit die Bandbreite der Probleme, mit welchen sich diese auseinandersetzen muss, aufzuzeigen. Mit einem Fragebogen wurden rund 50 Mitarbeitende des ehemaligen Supports Luftwaffe (LW) aufgefordert, ihre Meinung zu den 6 nachfolgend aufgeführten Fragen schriftlich abzugeben:

- Werden die Aufträge zu Gunsten des Flugplatzes Emmen zeitgerecht erledigt?
- Sind die Zuständigkeiten für die Auftragserledigung klar geregelt?
- Gibt es Doppelspurigkeiten mit anderen Organisationen?
- Sind die Betriebsmittel für die Auftragserledigung zweckmässig?
- Erfolgt der Material-/Ersatzteilnachschub zeitgerecht?
- Ist der Leistungsempfänger mit der Auftragserledigung aus Ihrer Sicht zufrieden?

Zusätzlich enthielt der Fragebogen noch die Frage nach Verbesserungsmöglichkeiten und allenfalls Lösungsansätze dazu.

²¹ Nutzungssteuerung LW

■ ausgefüllte Fragebogen wurden zurückgeschickt. Das Inspektorat VBS hat nach Sichtung der Fragebogen entschieden, mit ■ Personen ein Interview vor Ort durchzuführen um noch offene Fragen zu klären. Von den ■ Personen arbeiten ■ auf dem Flugplatz Emmen und ■ Personen auf dem Flugplatz in Alpnach. Nachfolgend ist eine Auswahl der Aussagen aus den beantworteten Fragen sowie aus den durchgeführten Interviews konzentriert aufgeführt.

Die Mehrheit ist der Meinung, dass

- es seit der Unterstellung des Support LW in die LBA mehr Schnittstellen gibt;
- durch diese neu entstandenen Schnittstellen die Arbeitsabläufe komplizierter geworden sind;
- mit der Veränderung, resp. Umstrukturierung die Arbeitsabläufe verändert und die Zuständigkeiten neu geregelt worden, die Aufgaben aber die gleichen geblieben sind;

Weitere wichtige Aussagen, wie sie von den Mitarbeitenden gemacht wurden, sind in Anhang I enthalten.

Erkenntnisse

Das Inspektorat VBS stellt aufgrund der Auswertung der Aussagen der Mitarbeitenden des ehemaligen Bereichs Support LW fest, dass es keine Differenzen zu den Feststellungen aus den Befragungen mit dem Kdo Flpl (Kap. 6.1.1) gibt. Im Gegenteil, gewisse Probleme wurden noch akzentuiert, indem die Auswirkungen von Unzulänglichkeiten in der Organisation auf die Basis aufgezeigt werden. Das Inspektorat VBS ist der Auffassung, dass diesem Aspekt eine hohe Bedeutung beigemessen werden muss, damit eine funktionsfähige und effiziente Organisation zur Sicherstellung der Einsatzbereitschaft der Flpl gewährleistet werden kann. Es darf nicht sein, dass der Mitarbeitende durch komplizierte Abläufe und Systeme (u.a. Logistik@V) in seiner direkten Aufgabenerledigung behindert wird.

Das Inspektorat VBS ist auch der Meinung, dass dem wertvollen Know-how und der Identifikation der Mitarbeitenden mit dem Auftrag auf dem Flpl ein höheres Gewicht als bisher beigemessen werden muss.

6.1.4 Fazit und Handlungsrichtlinien

Das Inspektorat VBS zieht aus Kapitel 6.1.2 und 6.1.3 folgendes **Fazit**:

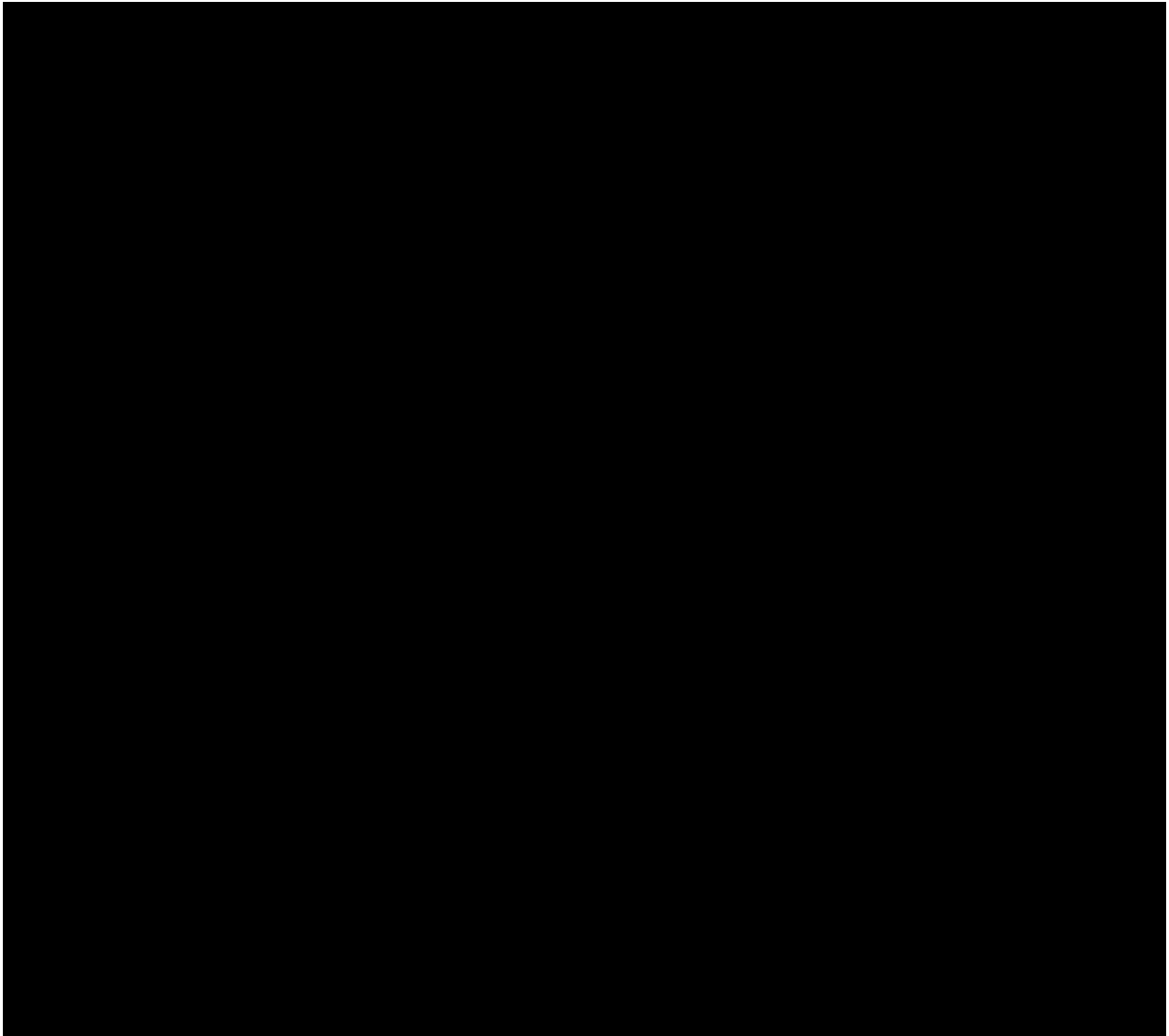
Die Trennung der einsatzrelevanten Supportleistungen der LW und deren Zuweisung zur LBA ergeben Synergieverluste auf Seiten der LW und Interessenskonflikte zwischen LW und LBA. Dies behindert die Arbeit zu Gunsten der Armee und generiert Mehraufwand.

In Ergänzung zu den Aussagen auf Stufe Flpl Kdo und entsprechenden Schnittstellenverantwortlichen wurden deren Aussagen mit überwiegender Mehrheit durch die befragten Mitarbeitenden bestätigt. Praktisch alle Antworten haben gezeigt, dass es früher im Vergleich zum heutigen Zustand einfacher und effizienter war, die geforderte Einsatzbereitschaft des Flpl zu erreichen.

Daraus folgert das Inspektorat VBS nachfolgende **Handlungsrichtlinien**:

- Sämtliche einsatzrelevanten Supportaufgaben aus dem ehemaligen Bereich „Support LW“, welche für die zeitkritische Auftragserfüllung zu Gunsten der LW notwendig sind, sollen wieder durch das Flpl Kdo wahrgenommen werden.
- Die Aufbauorganisation des Flpl Kdo sollte so strukturiert sein, dass sie bei Lageänderung ohne Unterstellungsänderungen nach dem Grundsatz „1 Raum – 1 Auftrag – 1 Chef“ die geforderte Leistung erbringen kann. Dazu soll das Flpl Kdo alle verfügbaren Mitarbeitenden über alle Lagen hinweg optimal einsetzen können.
- Der Betrieb der Versorgungspunkte auf dem Flpl sowie der Nach- und Rückschub innerhalb des Flpl soll in der Verantwortung des Flpl Kdt und Teil der Einsatzlogistik sein. Die Ortsmagazine sollen nach aussen die Nach- und Rückschubpunkte für die LBA sein.
- Die Durchhaltefähigkeit für die Auftragserfüllung soll über alle Lagen mit Aufgebot und Einsatz von AdA aus entsprechenden Milizformationen durch das Flpl Kdo sichergestellt werden können.
- Der Einsatzbereitschaft und der integralen Flugsicherheit muss ein hoher Stellenwert beigemessen werden, indem auf dem Flpl dazu eine gemeinsame Identifikation und Kultur geschaffen wird.
- Die Organisation auf dem Flugplatz ist für Aussenstehende (Behörden, Bevölkerung, Partnerorganisationen, etc.) klar und transparent aufzuzeigen.

6.1.5 Empfehlung Organisation Flpl Kdo



Daraus resultieren im Wesentlichen folgende Vorteile:

- Gesamtverantwortung für Einsatzbereitschaft in einer Hand
- Eine Ansprechstelle für Behörden/Politik/Mitbenutzer und Armee
- Organisation und Führung in allen Lagen gleich (zivil-militärisch gemischte Organisation, wird bei Bedarf durch Miliz verstärkt)
- Weniger Schnittstellen im einsatzrelevanten/zeitkritischen Bereich, dadurch kurze, rasche Befehlswege und weniger Koordinationsaufwand
- Rückgewinnung der Synergien auf Flpl, dadurch mehr Flexibilität für Schwergewichtsbildung
- Einheitliche Zielsetzung und klare Führung Mitarbeitende

Begründung:

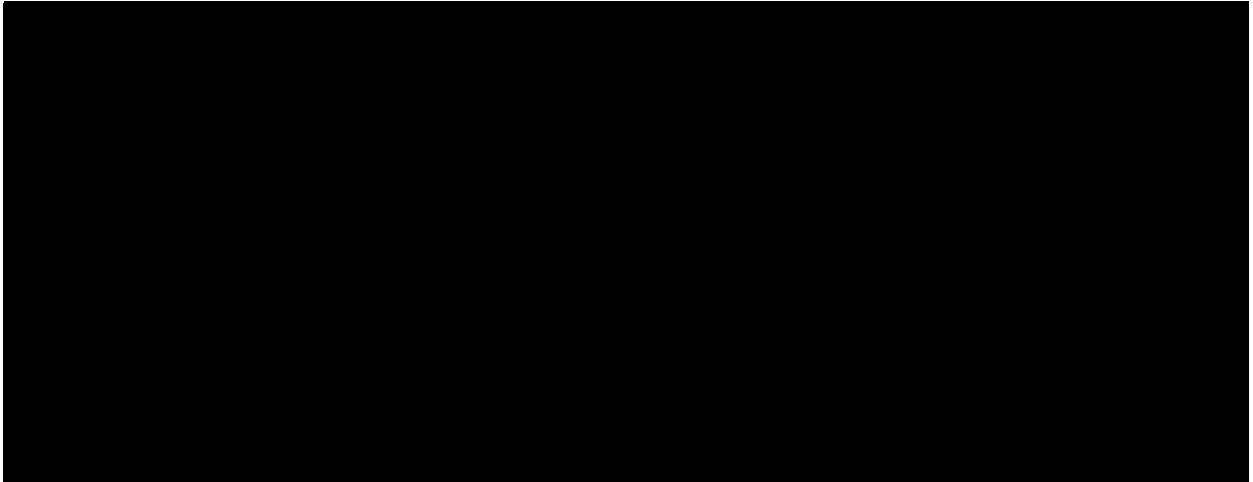
- mehr Effektivität,
- mehr Effizienz,
- höhere Einsatzbereitschaft,
- mehr Multifunktionalität / Polyvalenz,

mit einer optimalen Ressourcennutzung, **unter klarer Führung und Verantwortung des Flpl Kdt für die Sicherstellung der Einsatzbereitschaft des Flpl**, nach dem Prinzip:

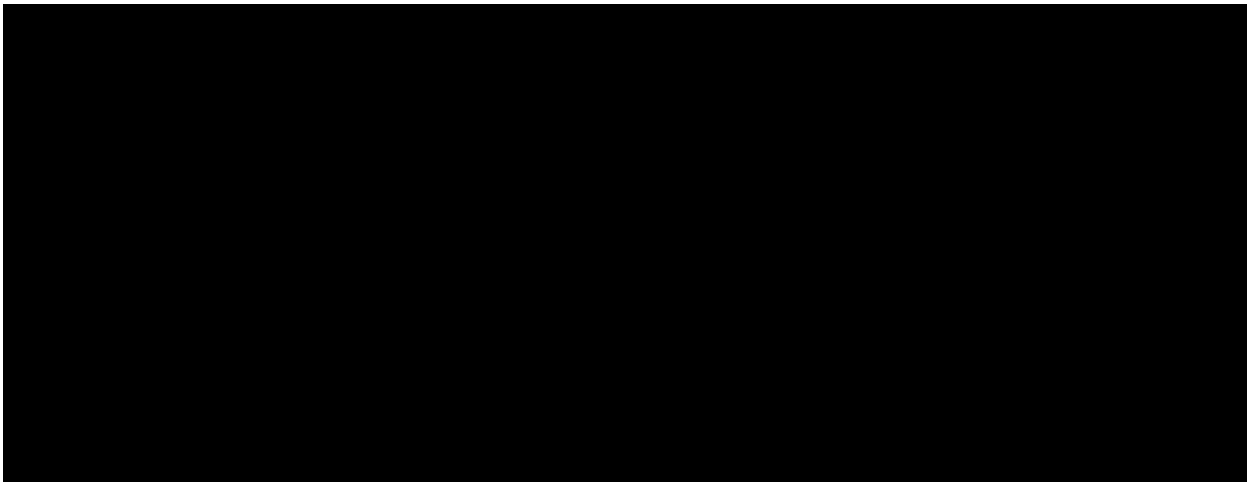
„1 Raum – 1 Auftrag – 1 Chef“.

Die vorgeschlagene Organisationsstruktur hat Konsequenzen auf die Aufgabenportfolios der LBA (primär Logistik- und Infrastrukturcenter) und der LW (primär Flpl Kdos) und führt zu folgenden Verschiebungen:

a) Rückzuführende Aufgaben von der LBA in die LW



b) Verbleibende Aufgaben in der LBA



Mit den Aufgaben sind die Mitarbeitenden zu überführen. Dazu sind die Aufgaben und deren Mengengerüste **spezifisch pro Flugplatz** zu analysieren und die Grenzen so zu legen, dass die Aufgaben mit der notwendigen Kompetenz wahrgenommen werden können. Im Flpl Kdo sollen dabei auch Synergien durch polyvalenten Einsatz mit anderen Mitarbeitenden genutzt werden. In einem ausserordentlichen Ereignisfall oder bei grösserem Arbeitsaufkommen kann das Flpl Kdo Unterstützung bei der LBA anfordern.

Die detaillierte Festlegung der Aufgaben und der Vollzug der Überführung der Mitarbeitenden haben gemeinsam abgestimmt zwischen LW und LBA zu erfolgen. Den spezifischen Gegebenheiten pro Flpl ist dabei Rechnung zu tragen.

Es dürfen mit der Überführung keine zusätzlichen Stellen geschaffen werden. Die Organisation der Flpl Kdos ist durch die LW gleichzeitig bezüglich Effektivität und Effizienz zu überprüfen und anzupassen.

6.2 Verantwortungsbereiche und Schnittstellen Flpl Kdo – FUB²²

6.2.1 Ergebnisse

Feststellungen

Die Zusammenarbeit zwischen den Akteuren auf dem Flpl Emmen und der FUB wird allgemein dadurch erschwert, dass der Kunde – in erster Linie die LW – nicht genau weiss, welche Dienstleistungen von der FUB und welche vom LIOTH (LBA) erbracht werden.

Eine bilaterale Abgrenzung für die Betreuung der Systeme wurde zwischen der LBA und der FUB (früher LW) vorgenommen, ohne dass die LW davon konkret in Kenntnis gesetzt wurde. Die Aufteilung der Systeme und Aufgaben auf dem Flpl Emmen ist jedoch teilweise nicht mehr aktuell und unklar. Beispielsweise funktionieren die meisten Systeme mit Starkstrom **und** Schwachstrom. Bei der Fehlersuche braucht es daher oftmals eine Zusammenarbeit zwischen der LBA und der FUB. Beispiel: Barrieren und Torsteuerungen sind reine Infrastrukturanlagen, welche im Zuständigkeitsbereich der LBA liegen. Nebst dem Starkstrom benötigen diese Anlagen Steuerungen und Signalisierungen, die über lokale Netzwerke betrieben werden und im Zuständigkeitsbereich der FUB sind. Bei einem Ausfall braucht es dann in der Regel beide Partner für die Fehlerbehebung. Dies führt zu einem Koordinationsaufwand mit erhöhtem Zeitaufwand und tangiert direkt die Einsatzbereitschaft des Flpl (ohne Barriere ist aus Sicherheitsgründen kein Flugbetrieb möglich). Ein weiteres Beispiel ist der Ausfall eines Radars. Auch hier braucht es raschmöglichst beide Spezialisten zur Fehlerbehebung (für die Belange Elektrotechnik/Starkstrom von der LBA und für die Belange Übermittlung von der FUB).

Eine weitere Problematik auf dem Flpl Emmen ist die fehlende Nachführung der Dokumentation von belegten Kabelanschlüssen auf Verteilern, welche durch FUB und LIOTH jeweils vorzunehmen wäre. Dies führt zu immer mehr belegten Anschlüssen ohne Bezeichnungen und unbekannt Funktionen, was einerseits die Planung und Ausführung von weiteren Anschlüssen sowie eine Fehlerlokalisierung im Bedarfsfall stark erschwert.

Erkenntnisse

Das Inspektorat VBS ist der Auffassung, dass die Zusammenarbeit zwischen FUB, LBA und Flpl Kdo Emmen dadurch erschwert wird, da es keine definierten Leistungsbeschreibungen gibt, was negative Auswirkungen auf eine effiziente Leistungserbringung zur Erreichung der Einsatzbereitschaft des Flpl hat. Die wenigsten Systeme können infolge der technischen Schnittstellen einfach aufgeteilt werden. Das Inspektorat VBS ist der Auffassung, dass eine Vereinbarung zur Zusammenarbeit zwischen der FUB, LBA und den jeweiligen Flpl Kdos bezüglich der aufgeteilten Systeme, mit Fokus auf die systemtechnischen Schnittstellen, vieles vereinfachen würde (Gewinn an Effektivität und Effizienz in der Fehlerlokalisierung und Fehlerbehebung). Zudem würden klare Prozessabläufe mit den Zuständigkeiten eine rasche und effiziente Auftragsabwicklung für alle Beteiligten unterstützen, damit die geforderte Einsatzbereitschaft für den Flpl zeitgerecht wiederhergestellt werden kann.

Ebenso ist das Inspektorat VBS der Meinung, dass die Nachführung der Dokumentation über Kabelanschlussbelegungen bei Verteilern grundsätzlich auf allen Flpl zwingend vorgenommen werden muss, dies obschon dazu nur der Flpl Emmen untersucht wurde. Ansonsten wird die Planung und Installation von weiteren Anschlüssen stark erschwert und eine zeitgerechte Fehlerlokalisierung im Bedarfsfall verunmöglicht, was direkte Konsequenzen auf die Einsatzbereitschaft des Flpl (bspw. Flugbetrieb) hat.

²² Führungsunterstützungsbasis der Armee

6.2.2 Empfehlungen

Empfehlung 2 Leistungsbeschreibung FUB-LBA-Flpl Kdo

Das Inspektorat VBS empfiehlt, eine Leistungsbeschreibung für die aufgeteilten Systeme mit Fokus auf die technischen Schnittstellen, Tätigkeiten und Verantwortlichkeiten zwischen FUB, LBA und Flpl Kdo festzulegen.

Empfehlung 3 Nachführung Dokumentationen

Das Inspektorat VBS empfiehlt, die Dokumentationen über Kabelanschlussbelegungen auf den Flpl generell bezüglich der Aktualität zu überprüfen und wo erforderlich zu aktualisieren.

6.3 Verantwortungsbereiche und Schnittstellen Flpl Kdo – skyguide

6.3.1 Ergebnisse

Feststellungen

Gemäss dem Kdt Flpl Emmen ist die Zusammenarbeit mit skyguide gut und effizient. Aufgrund der [REDACTED] Leistungsvereinbarung mit skyguide müssen von Seiten Flpl Kdo gewisse Kompromisse und Einschränkungen bei ungeplanten Situationen und Einsätzen akzeptiert werden. Aus Sicht C skyguide macht der Kdt seine Arbeit gut. Es finden regelmässig Koordinationsrapporte statt. Es wird beidseitig festgehalten, dass die Leistungsvereinbarung zwischen LW und skyguide ausgereizt ist.

Dank flexiblem Personalmanagement durch den C skyguide wird das Personal optimal eingesetzt. Emmen ist der einzige Mil Flpl, der mit einem Personal-Pool arbeiten kann (Emmen, Alpnach, Buochs). Das erlaubt dem C skyguide Schwerpunkte zu setzen. Bis heute konnten die abgesprochenen Dienstleistungsbedürfnisse durch skyguide stets erfüllt werden. Von Seite Flpl Kdo (gilt für Emmen, Meiringen, Payerne und Sion) wird wiederholt bemängelt, dass das Personal von skyguide auf dem Flpl nicht direkt dem Kdo unterstellt ist. Somit können unvorhergesehene Einsätze und Dienst nach Bedürfnis gar nicht oder nur unter grossem Aufwand abgedeckt werden. Die Anstellungsbedingungen beim militärischen skyguide-Personal ist unbefriedigend, da sie im Vergleich zu den zivilen Kollegen [REDACTED] Jahre später pensioniert werden, [REDACTED] weniger Lohn und schlechtere Sozialleistungen erhalten. Das sorgt für Unmut und Unzufriedenheit. skyguide Schweiz hat die Löhne beim Personal von [REDACTED] um CHF [REDACTED] pro Jahr erhöht, um genügend Personal stellen zu können.

Gemäss skyguide hat beim Kdo und im Stab niemand fliegerische Erfahrung. Heute wird die CFO(Flugdienstleiter)-Funktion zunehmend durch Piloten mit zu wenig Flpl-Kenntnissen und wenig Routine abgedeckt. Es erfolgen zu viele „ungebriefte“ CFO- Wechsel. Die Verantwortung dafür trägt das Flpl Kdo.

IFR²³-An- und Abflugkarten von Emmen, Dübendorf und Payerne wurden vom BAZL²⁴ aufgrund von Publikationsfehlern nicht mehr freigegeben.

²³ Instrument Flight Rules (Instrumentenflug)

²⁴ Bundesamt für Zivilluftfahrt

Erkenntnisse

Das Inspektorat VBS stellt fest, dass man sowohl von Seite Flpl Kdo wie auch von Seite skyguide bestrebt ist, mit der aktuellen Organisation eine bestmögliche Einsatzleistung zu erbringen.

Das Inspektorat VBS ist der Ansicht, dass dank flexiblem skyguide-Personaleinsatz die Aufträge zugunsten der LW weitgehend erfüllt werden. Die nicht direkte Unterstellung des skyguide-Personals auf dem Flpl führt zu entsprechenden Einzeinschränkungen.

Das Inspektorat VBS beurteilt die Differenzen bei den Anstellungsbedingungen zwischen skyguide-Personal auf zivilen Flpl gegenüber jenen auf militärischen Flpl als zu gross, obwohl beide Seiten über die gleiche Rekrutierung und Ausbildung verfügen.

Das Inspektorat VBS ist der Auffassung, dass infolge der mangelnden fliegerischen Erfahrung im Kdo die Flugdienstleitung in Emmen vorwiegend durch erfahrene und routinierte CFO betrieben werden soll. Heute hat die Funktion des CFO zu wenig Kontinuität. Das Inspektorat VBS vertritt ebenfalls die Meinung, dass aufgrund der intensiven zivilen Nutzung des Flpl die zivilen Instrumentenan- und -abflugkarten wieder international publiziert werden und die vom BAZL beanstandeten Mängel zu korrigieren sind.

6.3.2 Empfehlungen

Empfehlung 4 Pflichtenheft OC/CFO²⁵ erstellen

Das Inspektorat VBS empfiehlt, eine klare Aufgabenzuteilung (Pflichtenheft) zwischen OC/CFO (Kdo Flpl) und skyguide festzulegen (flugsicherheitsrelevante Schnittstelle).

Empfehlung 5 Anstellungsbedingungen zivil / militärisch harmonisieren

Das Inspektorat VBS empfiehlt, das Personal von skyguide einsatzbezogen direkt dem Flpl Kdo zu unterstellen. Ebenfalls sollen die unterschiedlichen Anstellungsbedingungen zwischen zivilem und militärischem skyguide-Personal harmonisiert werden, da beide die gleiche Rekrutierung und Ausbildung durchlaufen.

Empfehlung 6 Publikation von zivilen An- / Abflugkarten nach ICAO²⁶

Das Inspektorat VBS empfiehlt, bei den An- und Abflugverfahren die Mängel gemäss BAZL zu beheben und die Instrumentenan- und abflugkarten für IFR (Instrument Flight Rules) nach ICAO-Standard international zu publizieren.

²⁵ Einsatzplanung/Flugdienstleiter

²⁶ International Civil Aviation Organization (Internationale Zivilluftfahrtorganisation)

6.4 Verantwortungsbereiche Flugplatzkommandant und Waffenplatzkommandant

6.4.1 Ergebnisse

Feststellungen

Mit der Überführung der Bereiche LW Support aus den Flpl Kdos in die Logistikcenter per 1.1.2006 wurde in Emmen, Payerne und Dübendorf auch die Funktion „Waffenplatzkommandant“ durch die Chefs Support LW in die entsprechenden Logistikcenter mitgenommen. Es gibt an diesen Standorten einen Flugplatzkommandanten und einen Waffenplatzkommandanten und es ist der Öffentlichkeit nicht immer klar, wer der Ansprechpartner ist. Seit her herrscht gemäss LW auf den ehemaligen Waffenplätzen der LW ein Kompetenzgerangel. In Emmen wird die Funktion Waffenplatzkommandant durch die gleiche Person wahrgenommen wie vor „WECEN“, welche aber heute Mitarbeiter Auftragsteuerung in der LBA ist.

Erkenntnisse

Das Inspektorat VBS ist der Auffassung, dass es für die Öffentlichkeit (Behördenmitglieder und Private) klar sein muss, an wen sie sich für ihre Anliegen zu wenden haben. Es darf nicht sein, dass sie für ihre Anliegen mehrere Stellen angehen müssen. Im Weiteren braucht es für beide Funktionen eine gewisse Konstanz. Wechselnde Zuständigkeiten wirken sich auch nachteilig für die interne Abwicklung aus. Das Inspektorat VBS ist der Ansicht, dass eine Zusammenlegung der Funktion Wpl Kdt mit dem Flpl Kdt den Vorteil hätte, dass es nur noch **einen** Ansprechpartner für die Öffentlichkeit und für intern gäbe. Im Übrigen nimmt der Flpl Kdt für die regionalpolitische Akzeptanz der Armee und namentlich der LW als Lärmverursacher eine bedeutende Rolle wahr.

6.4.2 Empfehlungen

Empfehlung 7 Funktion Wpl Kdt mit Flpl Kdt zusammenfassen

Das Inspektorat VBS empfiehlt, die Funktion Wpl Kdt mit der Funktion Flpl Kdt zusammenzufassen und die Doppelfunktion durch den Flpl Kdt wahrzunehmen. Die Verordnungen und Weisungen sind entsprechend anzupassen.

Der Flpl Kdt soll die Anliegen der Öffentlichkeit als *Ansprechpartner* gegenüber dem entsprechenden Lehrverband- resp. Schulkommando und der LBA (Betreiber) koordinieren. Entscheidungsbefugnisse über Belegungen von Infrastrukturen ausserhalb des Flpl Areals (Wpl, Spl²⁷) sollen grundsätzlich wie bisher im Zuständigkeitsbereich des Lehrverband- bzw. Schulkommandos bleiben (BELKO²⁸-Prozess).

²⁷ Schiessplatz

²⁸ Belegungscoordination

6.5 Schnittstellen Immobilienprozesse Flpl Kdo Emmen

6.5.1 Ergebnisse

Feststellungen

Das Inspektorat VBS hat mit der Revision Nr. 9 das Immobilienmanagement VBS mit Fokus auf das „Baumanagement“ untersucht. Die Komplexität und der Umfang lässt es nicht zu, im Rahmen dieser Inspektion sämtliche Schnittstellen zu den Immobilienprozessen zu untersuchen. Das Inspektorat VBS hat sich deshalb auf ein paar wenige, ausgewählte Probleme beschränkt.

Die Tätigkeiten im Immobilienprozess sind in der Regel planbar und nicht zeitkritisch. Grundsätzlich wirkt der Immobilienprozess gemäss Flpl Kdo schwerfällig und kompliziert. Es gibt zu viele von der armasuisse Beauftragte (Externe), was die Zusammenarbeit vor Ort stark erschwert. Diese verfügen in der Regel nicht über die notwendigen Kenntnisse betreffend der Zuständigkeiten, der Ansprüche und der Vorgaben für das Arbeiten auf einem Flugplatz. Dies führt beim Flpl Kdo zu Mehraufwand für die Betreuung der Beauftragten sowie für die Koordination und den Informationsaustausch mit armasuisse in Bern.

Die Betreiberleistungen für die Infrastrukturen erfolgen durch die LBA auf Basis von SLA's²⁹ zwischen armasuisse Immobilien und der LBA. Gemäss Flpl Kdo werden Unterhaltsarbeiten an Infrastrukturen, welche zur Werterhaltung und Lebensdauer beitragen, vernachlässigt. Bei der LBA herrscht ein akuter Unterbestand an Personal und es stehen ihm keine genügenden Vorschriften für die Durchführung des periodischen Unterhalts zur Verfügung.

Ausgelagerte Betreiberleistungen der LBA führen dazu, dass Dritte (Firmen mit z.T. auch ausländischen Staatsangehörigen) auf den Flpl kommen, welche die besonderen Verhältnisse nicht kennen. Dies erzeugt Mehraufwand seitens Flpl Kdo für Erklärungen/Betreuung. Im Weiteren bedeutet dies ein Risiko in Bezug auf Safety & Security (Zutrittskontrollen, klassifiziertes Material und Akten, etc.).

Erkenntnisse

Das Inspektorat VBS stellt fest, dass die Beauftragung von Externen für das Baumanagement beim Nutzer vor Ort hohen Mehraufwand verursacht. Diese verfügen nicht von Anfang an über genügend Kenntnisse zu den spezifischen örtlichen Verhältnissen auf dem Flpl. Zudem arbeiten Externe in befristeten Verhältnissen, was zur Folge hat, dass durch das Flpl Kdo immer wieder neue Planer, Ingenieure, Architekten etc. in die Abläufe auf einem Flpl eingeführt werden müssen. Im Weiteren ist es schwierig, solche Beauftragte direkt von Bern aus zu steuern, wodurch ein zusätzlicher Betreuungs- und Koordinationsaufwand für das Flpl Kdo entsteht. Das Inspektorat VBS ist der Auffassung, dass sich diese Situation durch den vorgegebenen Personalabbau bei der armasuisse Immobilien gegenüber früher verstärkt hat. Das Inspektorat VBS schlägt vor, diese Problematik armasuisse-intern zu überprüfen und dann im Auge zu behalten. Das Inspektorat VBS gibt dazu keine Empfehlung ab.

Ein weiteres, gravierendes Problem stellt nach Ansicht des Inspektorats VBS der Umgang mit Personal aus Reinigungsfirmen auf dem Flpl dar, welche durch die LBA beauftragt werden. Für das Flpl Kdo ist es schwierig bis unmöglich, die Safety & Security sicherzustellen, wenn immer wieder neue, unbekannte Personen für Reinigungsarbeiten auf dem Flpl erscheinen.

²⁹ Service Level Agreements

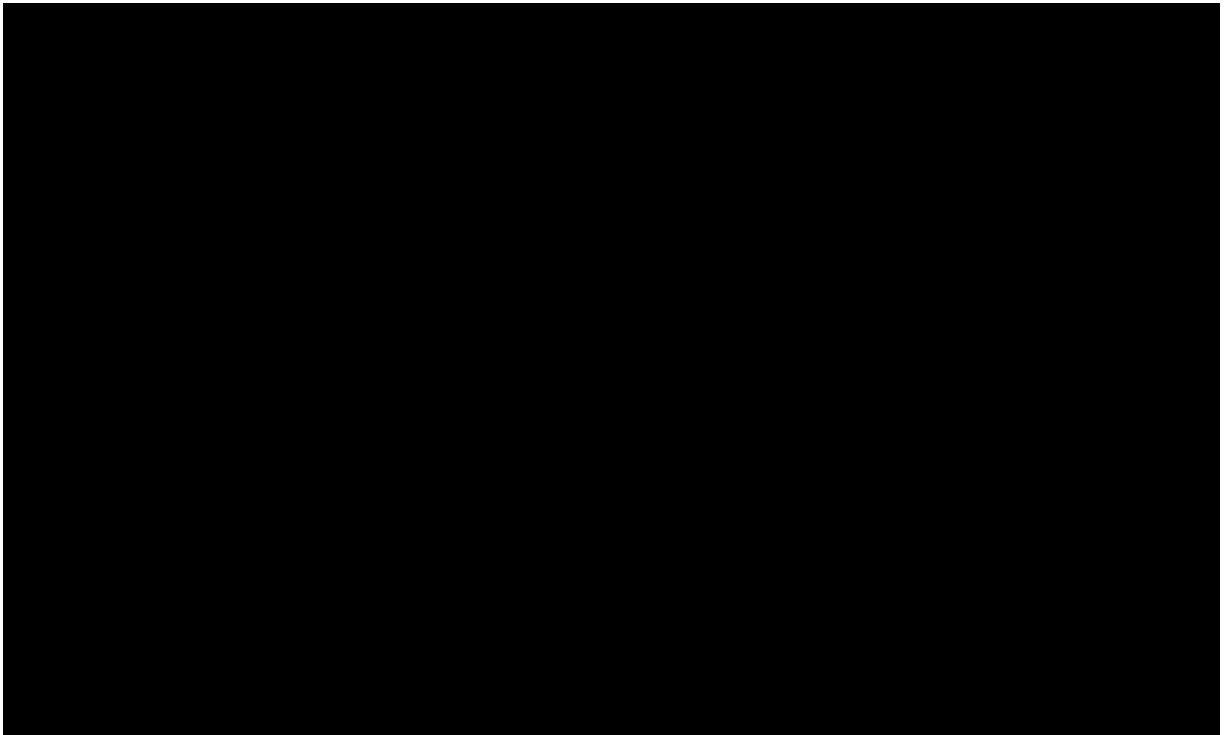
6.5.2 Empfehlungen

Empfehlung 8 Beauftragung Reinigung durch Flpl Kdo

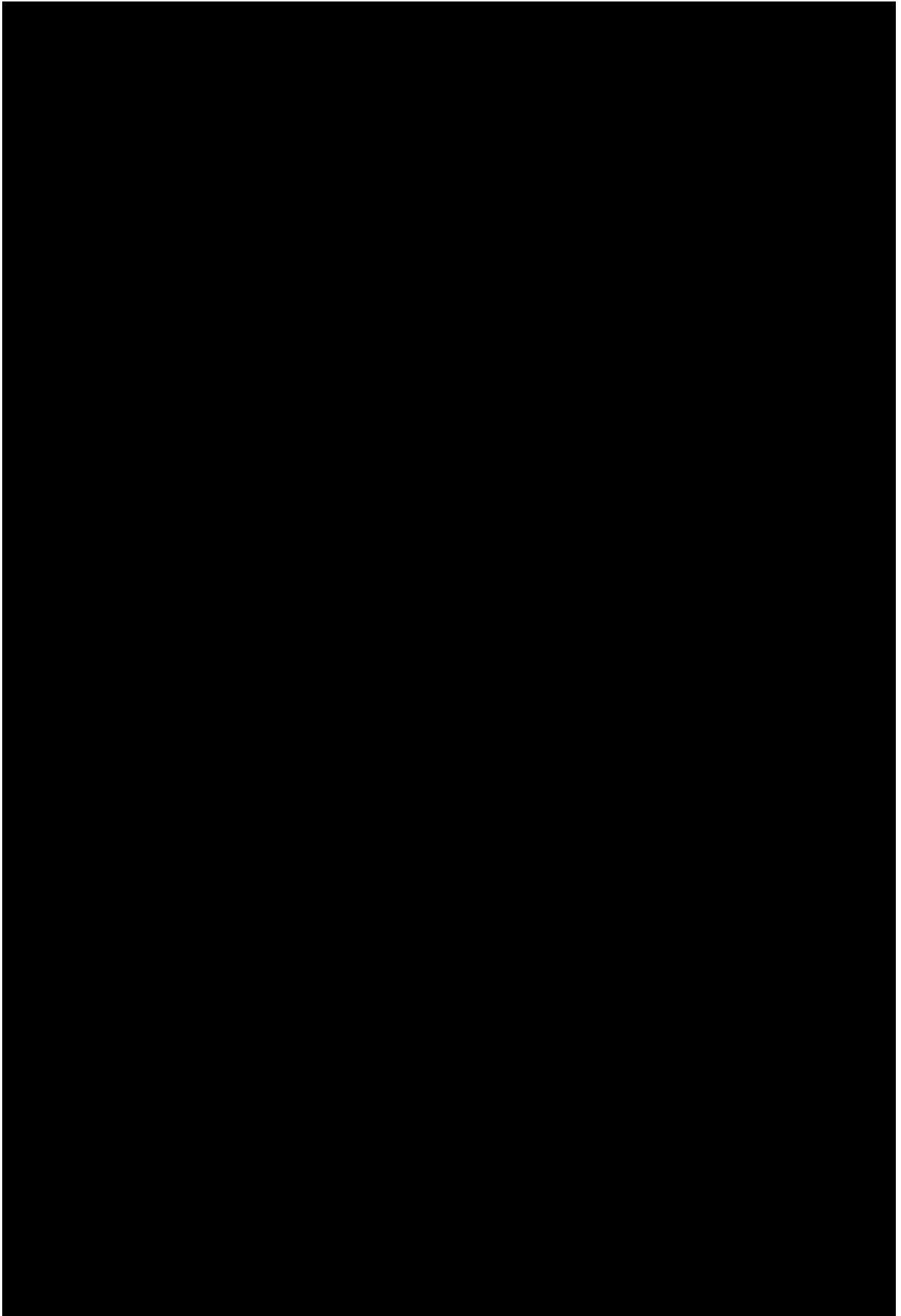
Das Inspektorat VBS empfiehlt, im Sinne der Vereinfachung und Handlungsfreiheit, eine Prüfung der Beauftragung von Reinigungsarbeiten direkt durch das Flpl Kdo, nach Reinigungsvorgaben/Standards und Budget der LBA (= Delegation der Reinigungsarbeiten von LBA an das Flpl Kdo).

* * *

7 Gesprächs- und Interviewpartner



8 Stellungnahmen



9 Anhang I: Weitergehende Aussagen aus der Mitarbeiterbefragung

In Ergänzung zum Kap. 6.1.3, Ergebnisse aus Mitarbeiterbefragung, sind nachfolgende wesentliche Aussagen der Mitarbeitenden erwähnt:

- Die Auftragserteilung ist schwerfälliger geworden. Für eine Antwort von der Auftragssteuerung dauert es in der Regel bis zu 5 Tage! Das hat mit der Umsetzung der Weisung über die Finanzkompetenz in der Gruppe Verteidigung (WFKV) vom 21.12.2005 zu tun, welche die Einhaltung der Finanzkompetenz zwingend vorschreibt. Der SAP-Ablauf muss eingehalten werden. Mit besseren Kenntnissen des Systems SAP würde dies etwas beschleunigt.
- Der administrative Aufwand hat zugenommen. Das Arbeiten mit SAP ist für die LBA z.T. Neuland. Dazu sind entsprechende Kenntnisse und Einarbeitung nötig.
- Wenn die Mitarbeiter die Störungsmeldungen selbst erfassen müssen, fehlen sie für die Arbeitserledigung. In der alten Organisation hat eine zentrale Stelle die Erfassung erledigt. Damit Logistik@V sauber funktioniert, müssen alle Stellen ihren Part beitragen.
- Für das Rasenmähen muss künftig der Barcode an Gebäuden erfasst werden. armasuisse möchte die Arbeitsleistungen pro Kategorie (produktscharf) und pro Gebäude (objektscharf) ausgewiesen haben, um schliesslich die Betriebs- und Lebenswegkosten eines Objektes zu kennen. Bei der grossen Anzahl von Objekten und verschiedenen Arbeitskategorien (Reinigung, Hauswartdienst, Inspektion, Instandsetzung, etc.) ist eine Lösung mit Handhelds und Barcodes geplant. Dieser Erfassungsaufwand (Administration/Buchungsdisziplin) wird als klares Missverhältnis zwischen Aufwand und Ertrag gesehen, vor allem dort, wo man in den Arbeitsabläufen häufig Störfaktoren hat.
- Bei einer Ersatzmaterialbeschaffung (z.B. Akkumulator) muss bei der heutigen Organisation ein Formular ausgefüllt werden, dabei liegt die Beschaffungszeit zwischen 2 und 5 Tagen. In der alten Organisation konnte das Ersatzmaterial direkt bei der Beschaffungsstelle gegen Rechnung bezogen werden. Das ist auch die Folge der Weisung über die Finanzkompetenz in der Gruppe Verteidigung (WFKV) vom 21.12.2005, da grundsätzlich keine Warenbestellungen ohne Auftrag erfolgen dürfen.
- Für die Schneeräumung der Flugpiste ist nach der heutigen Organisation die LBA zuständig. Dies bedeutet, dass die LW warten muss, bis das Personal der LBA die Piste gereinigt hat. Der einzige Unterschied zu früher ist einerseits, dass die LBA für die Schneeräumung weniger bis keine personelle Unterstützung durch die LW kriegen, und andererseits die Anforderungen an die Bereitschaftszeit durch die LW selbst tendenziell gesteigert werden.
- Für die Malerei [REDACTED] wurden die Arbeitszeiten, Montag bis Freitag von [REDACTED] festgelegt. Für Überzeit ausserhalb dieser Zeiten ist ein im Voraus bewilligter Überzeitantrag von Othmarsingen nötig. Die Malerarbeiten im Pistenbereich in Emmen und Alpnach müssen ausserhalb der Flugbetriebszeiten durchgeführt werden. Die 2-Komponentenfarbe, welche vorbereitet ist, sollte aufgebraucht werden können, damit sie nicht weggeworfen werden muss (Kostenbewusstsein). Dies kann teilweise zu Überzeiten führen. Die Bewilligung würde zwar wohl erteilt, aber der Aufwand und der Erklärungsbedarf werden als Hemmschuh empfunden und wirken demotivierend.
- Im Zusammenhang mit Aktivitäten im Flugbetrieb oder bei technischen Störungen aller Art (Fahrzeuge, Infrastruktur etc.) ergeben sich ab und zu Schwierigkeiten in der Leistungserbringung bzw. Wartezeiten für den Leistungsempfänger, wenn die Mitarbeiter der LBA später zur Arbeit erscheinen. Die Konsolidierung der Arbeitszeiten [REDACTED]

Organisation Militärflugplätze

Inspektion Nr. I002 (Schlussbericht)

■ für alle Organisationen auf Platz, die zusammenarbeiten müssen, wäre zu begründen. Gleichzeitig müsste aber die „Ansprechzeit“ ■ als verbindlich beibehalten werden.

- Die Reorganisation der B+F³¹, verbunden mit der Altersbeschränkung der Eingeteilten führte zu kleineren Beständen. Die Züge auf den Flugplätzen müssen dadurch mit Angehörigen der B+F aus anderen Dienstorten alimentiert werden. Das führt im Alarmfall einerseits zu längeren Anfahrtswegen (Zeitverlust) und andererseits zur Herausforderung, den Angehörigen der B+F die nötigen Standortkenntnisse zu vermitteln. Die Weisung VBS wird so zwar korrekt umgesetzt, aber es stellt sich die Frage, ob die Risikoabschätzung den hohen Wiederbeschaffungskosten von Fz/Helikoptern bzw. der Möglichkeit der Wiederbeschaffung überhaupt, Rechnung trägt.
-

³¹ Betriebsfeuerwehr