

Sachdokumentation:

Signatur: DS 2685

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/2685



Nutzungsbestimmungen

Dieses elektronische Dokument wird vom Schweizerischen Sozialarchiv zur Verfügung gestellt. Es kann in der angebotenen Form für den Eigengebrauch reproduziert und genutzt werden (private Verwendung, inkl. Lehre und Forschung). Für das Einhalten der urheberrechtlichen Bestimmungen ist der/die Nutzer/in verantwortlich. Jede Verwendung muss mit einem Quellennachweis versehen sein.

Zitierweise für graue Literatur

Elektronische Broschüren und Flugschriften (DS) aus den Dossiers der Sachdokumentation des Sozialarchivs werden gemäss den üblichen Zitierrichtlinien für wissenschaftliche Literatur wenn möglich einzeln zitiert. Es ist jedoch sinnvoll, die verwendeten thematischen Dossiers ebenfalls zu zitieren. Anzugeben sind demnach die Signatur des einzelnen Dokuments sowie das zugehörige Dossier.

NEIN ZU DEN KAMPFJET-MILLIARDEN

- Verschwenderisch
- Unnötig
- Ökologisch katastrophal



NEIN ZU DEN KAMPFJET-MILLIARDEN

INHALT

1. 24-Milliarden-Blankoscheck.....	3
1.1. Zwei- bis dreimal teurer als die abgelehnte Gripen-Beschaffung	4
1.2. Überhastete Beschaffung	4
1.3. Geld, das anderswo fehlt.....	5
2. Katastrophale Umweltbilanz	5
2.1. 120'000 Tonnen CO ₂ für die Luftwaffe — pro Jahr	6
2.2. Kampfjets schaden der Umwelt	6
2.3. Massive Lärmbelastung	6
3. Nein zum Trump-Jet und andere Mängel	7
3.1. Mängel der aktuell evaluierten Kampfjets	8
3.2. Demokratie ernst nehmen – das Pannen-Departement muss kontrolliert werden	9
4. Unnötige Beschaffung	10
4.1. Luftpolizeidienst gewährleistet.....	10
4.2. Zwölf leichte Kampfjets sind genug	11
4.3. Bei Entführungen kann die Luftwaffe nichts ausrichten	12
4.4. Ein konventioneller Luftkrieg ist unrealistisch	12
5. Offset-Geschäfte führen das Sicherheits-Argument ad absurdum	13

NEIN ZU DEN KAMPFJET-MILLIARDEN

2014 hat die Bevölkerung den Kauf neuer Kampfjets für 3,1 Milliarden Franken deutlich abgelehnt. Nun versucht die Rüstungslobby erneut, eine Neubeschaffung von Kampfjets durchzudrücken. Der Bundesrat hat im Mai 2019 seinen definitiven Plan präsentiert: Für **sechs Milliarden Franken** will er neue Kampfflugzeuge beschaffen. Zudem will er **weitere zwei Milliarden Franken** für eine neue bodengestützte Luftverteidigung (Bodluf) und **weitere sieben Milliarden Franken** für neue Bodensysteme (Panzer, Artillerie, etc.) ausgeben. Kurz: In den nächsten Jahren sollen 15 Milliarden Franken in die militärische Aufrüstung investiert werden – das teuerste Rüstungsprojekt der Schweizer Geschichte. Dies geht auch nicht spurlos am Schweizer Bundeshaushalt vorbei: Das Armeebudget, welches heutzutage jährlich fünf Milliarden Franken beträgt, soll jedes Jahr um real 1,4 Prozent erhöht werden. Voraussichtlich beträgt das Armeebudget darum Anfang der 2030er-Jahre sechs Milliarden Franken – gleichzeitig wird in anderen Bereichen wie beispielweise bei den Prämienverbilligungen gespart. Während der Bundesrat für den Kauf neuer Kampfjets einen referendumsfähigen Planungsbeschluss vorgelegt hat, werden die anderen Ausgaben nur im Parlament diskutiert. Allerdings werden die StimmbürgerInnen auch bei der Beschaffung der Kampfflugzeuge nicht angemessen miteinbezogen: Die Stimmbevölkerung soll bis zur Abstimmung über die Anzahl der Jets, über den Kampfjet-Typ wie auch über die konkreten Kosten der zu beschaffenden Flugzeuge im Dunkeln gelassen werden. Die Beschaffung neuer Kampfflugzeuge ist darum ein Blankoscheck für das VBS in der Höhe von 6'000'000'000.00 Franken – und für die gesamte Lebensdauer der Jets sogar in der Höhe von 24'000'000'000.00 Franken.

Die folgenden Seiten geben einen Überblick darüber, weshalb ein **Nein zur Beschaffung neuer Kampfjets** zwingend notwendig ist.

1. 24-MILLIARDEN-BLANKOSCHECK

Die Stimmbevölkerung wird über einen Planungsbeschluss für die Beschaffung neuer Kampfjets mit einem Kostenrahmen von sechs Milliarden Franken abstimmen. Dies ist aber nur die halbe Wahrheit: Die neuen Kampfjets werden über die gesamte Lebensdauer mindestens 24'000'000'000.00 (sprich: 24 Milliarden) Franken kosten. Vielleicht sogar mehr – je nachdem, ob bei Beginn der Beschaffung der Kampfjets die Weichen hinsichtlich der Fähigkeiten für Instandhaltung und Upgrades richtig gestellt werden.¹

Das bürgerliche «Lilienberg Unternehmerforum» rechnet vor, dass die Beschaffungskosten neuer Kampfjets nur 25 Prozent der totalen Kosten über die gesamte Lebensdauer ausmachen. Die Kosten für die Beschaffung neuer Kampfflugzeuge und auch die Kosten für die Schweizer SteuerzahlerInnen setzen sich somit folgendermassen zusammen:

- 25% Beschaffungskosten
- 25% Treibstoff
- 25% Instandhaltung
- 25% Upgrades und Kampfwertsteigerungen

¹ Herausforderung neues Kampfflugzeug für die Schweiz, Positionspapier der Stiftung Lilienberg, s. 8. Siehe: <https://www.lilienberg.ch/publikationen/lilienberg-gedanken/ausforderung-neues-kampfflugzeug-fuer-die-schweiz-51.html>

NEIN ZU DEN KAMPFJET-MILLIARDEN

Total ergibt das Kosten von 24 Milliarden Franken über die gesamte Lebensdauer der Kampfflugzeuge. Unter der Annahme einer Lebensdauer von 40 Jahren kosten neue Hochleistungskampfflugzeuge die Schweizer SteuerzahlerInnen damit 600 Millionen Franken jährlich – bis ins Jahr 2070.

1.1. ZWEI- BIS DREIMAL TEURER ALS DIE ABGELEHNTE GRIPEN-BESCHAFFUNG

2014 hat die Bevölkerung den Kauf neuer Kampfjets für 3,1 Milliarden Franken deutlich abgelehnt. Die Gesamtkosten des Gripen hätten die Steuerzahlenden über die geplante Einsatzzeit der Flugzeuge mehr als zehn Milliarden Franken gekostet. Bei der aktuellen Vorlage geht es 24 Milliarden Franken – zwei- bis dreimal so teuer wie der Gripen.

Zusätzlich zur Kampfjet-Beschaffung will die Armee in den Jahren 2023 bis 2032 sieben Milliarden Franken für Landsysteme wie Kampfpanzer und Artillerie ausgeben und weitere zwei Milliarden in die Beschaffung von Bodluf investieren. Dies hat zur Folge, dass das Armeebudget jedes Jahr um 1,4% wachsen wird. Da der Bundeshaushalt als Ganzes finanziell begrenzt ist, hat ein Ausgabenwachstum in einem Departement Abbaupakete in anderen Departementen zur Folge.

Wenn das Parlament den Wünschen des VBS keine Grenzen setzt, wird dieses Geld anderswo fehlen. Der Spardruck auf Bundes-, Kantons- und Gemeindeebene wird weiterhin hoch bleiben. Darunter leiden werden diejenigen Bereiche, welche im Alltag der BürgerInnen ganz konkrete Auswirkungen haben, sei dies in der Bildung, im Gesundheitswesen, bei der öffentlichen Sicherheit, in der Kultur oder bei den Sozialversicherungen. Dieses Geld für unnötige Kampfjets auszugeben, ist verantwortungslos.

Gemäss der ETH-Sicherheitsstudie 2019 sind 83 Prozent der Schweizerinnen und Schweizer der Ansicht, dass die Schweiz genau richtig bzw. zu viel Geld für die Armee ausgibt. Gerade einmal 13 Prozent befürworten eine militärische Aufrüstung.² Es ist also klar, dass die Bevölkerung die Aufrüstung zu Gunsten konventioneller Kriegsszenarien ablehnt – dies hat auch das Bevölkerungs-NEIN zum Gripen gezeigt. Genau eine solche Aufrüstung wird mit der aktuellen Vorlage für die Beschaffung neuer Kampfflugzeuge aber propagiert.

1.2. ÜBERHASTETE BESCHAFFUNG

Statt eine realistische Bedürfnisanalyse vorzunehmen, versucht das VBS seit dem Gripen-Nein, so schnell wie möglich neue Rüstungsbeschaffungen aufzugleisen, damit keine Kreditreste in die Bundeskasse zurückfliessen. Dies führte dazu, dass das VBS seit 2014 Rüstungsprogramme in der Höhe von mehr als 6,1 Milliarden Franken³ beschlossen hat. Dem VBS ging es dabei mehr um die Bindung von Staatsmitteln, als um reale Notwendigkeiten. Dies zeigen die Skandale um die luxuriöse Aufrüstung der Duro-Geländewagen⁴ oder um die unnötige Beschaffung von Munition, wovon mittlerweile Bestände im Wert von 3,4 Milliarden Franken gelagert werden –

² https://css.ethz.ch/content/specialinterest/gess/cis/center-for-securities-studies/de/publications/sicherheit/details.html?id=/s/i/c/h/sicherheit_2019 [23.10.19]

³ Rüstungsprogramm 2014: 771 Millionen [29.04.18]; Rüstungsprogramm 2015: 542 Millionen [29.04.18]; Rüstungsprogramm 2015+: 874 Millionen [29.04.18]; Rüstungsprogramm 2016: 1341 Millionen [29.04.18]; Rüstungsprogramm 2017: 900 Millionen [29.04.18]; Rüstungsprogramm 2018: 848 Millionen [29.04.18]; Rüstungsprogramm 2019: 861 Millionen [https://www.vbs.admin.ch/de/verteidigung/armeebotschaften/armeebotschaft-2019.html#uebersicht] [13.09.19]

⁴ [https://www.blick.ch/news/politik/reparatur-kostet-mehr-als-neuanschaffung-warum-ist-ihre-armeewerkstatt-so-teuer-herr-%20blattmann-id4012021.html%20\[23.10.19\]](https://www.blick.ch/news/politik/reparatur-kostet-mehr-als-neuanschaffung-warum-ist-ihre-armeewerkstatt-so-teuer-herr-%20blattmann-id4012021.html%20[23.10.19])

NEIN ZU DEN KAMPFJET-MILLIARDEN

und von denen in den nächsten 15 Jahren die Hälfte entsorgt werden muss.⁵ Ein solches Vorgehen ist finanzpolitisch verantwortungslos.

1.3. GELD, DAS ANDERSWO FEHLT

Gleichzeitig plant Finanzminister Ueli Maurer in den Jahren 2017 bis 2019 jährlich eine Milliarde Franken einzusparen – ungefähr gleich viel also, wie das VBS in den letzten Jahren pro Jahr für Rüstungsprogramme ausgegeben hat. Die Armee muss dabei nicht befürchten, von den Sparprogrammen betroffen zu sein. Die bürgerliche Allianz aus SVP, CVP und FDP sorgt für unantastbare Rüstungsfinanzen: Das Parlament hat mit dem Zahlungsrahmen von knapp 20 Milliarden in den kommenden vier Jahren die Armee von jeglichen Sparprogrammen ausgenommen.

Im Visier haben die bürgerlichen PolitikerInnen dagegen die soziale Sicherheit: Sie kürzen lieber die Prämienverbilligungen oder wollen den Schweizer Bildungsinstitutionen die nötigen Mittel verwehren. Während die Steuerzahlenden jedes Jahr höhere Krankenkassenprämien zahlen, gibt das Parlament Milliarden für luxuriöse, unnötige Rüstungsbeschaffungen aus und setzt damit die Zukunft aufs Spiel. Denn dieses Geld fehlt schliesslich bei den Investitionen in die Generation von morgen oder beim Klimaschutz.

- ➔ **Der Planungsbeschluss ist ein 24-Milliarden-Blankoscheck.**
- ➔ **Der Kauf neuer Kampfjets führt zu neuen Abbaupaketen bei der Bildung und der sozialen Sicherheit und gefährdet unsere Zukunft.**

2. KATASTROPHALE UMWELTBILANZ

Der Klimawandel stellt unumstritten die grösste Bedrohung für die Menschheit dar. In Anbetracht dieser Tatsache erscheint der Kauf neuer, massiv umweltschädlicher Kampfflugzeuge höchst fragwürdig. Auch weil diese sich in keinster Weise eignen, um dieser Gefahr zu begegnen. Kampfflugzeuge sind nicht nur teuer, sondern auch energieintensiver als jede andere Art von Objekten, die in unserem Luftraum fliegen. In einer einzigen Flugstunde verbraucht ein F/A-18 durchschnittlich 4850 Liter Kerosin, was zu einer Emission von 12,220 kg CO₂ führt.⁶ Die Umweltauswirkungen für eine Flugstunde mit einem F/A-18 sind vergleichbar mit den Emissionen einer Autofahrt von 100'000 Kilometern (also 2,5 Mal um den Erdball)⁷. Laut Claude Nicollier ist nicht zu erwarten, dass die Umweltauswirkungen neuer Flugzeuge geringer sind als diejenigen der derzeit in Betrieb befindlichen Flugzeuge.⁸

⁵ <https://www.aargauerzeitung.ch/schweiz/die-armee-muss-die-haelfte-ihrer-munition-entsorgen-der-wert-rund-17-milliarden-134747581> [13.09.19]

⁶ Interpellation 19.3293 von Priska Seiler Graf, siehe: <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefte?AffairId=20193293>

⁷ <https://www.myclimate.org/de/> [23.10.19]

⁸ Claude Nicollier, Unabhängige Stellungnahme zum Expertenbericht «Luftverteidigung der Zukunft», s. 16. Siehe: <https://www.vbs.admin.ch/de/verteidigung/schutz-des-luftraumes.detail.document.html/vbs-internet/de/documents/verteidigung/sicherheitluftraum/Unabhaengige-Stellungnahme-Expertenbericht-Nicollier-d.pdf.html>

NEIN ZU DEN KAMPFJET-MILLIARDEN

2.1. 120'000 TONNEN CO₂ FÜR DIE LUFTWAFFE — PRO JAHR

Der Einsatz von Biokraftstoffen wird manchmal als Alternative zur Reduzierung des hohen Verbrauchs von fossilen Brennstoffen genannt. Obwohl in den letzten zehn Jahren zivile und militärische Tests durchgeführt wurden, ist die Verwendung von Biokraftstoff in der militärischen Luftfahrt mit zahlreichen Problemen behaftet und derzeit ohnehin noch reine Theorie. So ist es trotz der zögerlichen Erwähnung dieser Möglichkeit im Bericht des VBS-Energiekonzeptes 2020⁹ sicher, dass die Schweizer Kampffjets noch lange Zeit die CO₂-Bilanz der Schweizer Armee beeinflussen werden. Tatsächlich beläuft sie sich derzeit auf 230'000 bis 240'000 Tonnen CO₂ pro Jahr,¹⁰ was den Emissionen von allen gemeldeten Autos in der ganzen Stadt Zürich entspricht.¹¹ Die Hälfte davon wird allein von der Luftwaffe generiert,¹² wovon wiederum rund 70 Prozent ausschliesslich auf den Ausstoss durch Kampffjets zurückzuführen sind.¹³ Vom VBS wird erwartet, dass es seine CO₂-Emissionen bis 2035 um 35 Prozent reduziert. Mit neuen Kampffjets ist dieses Ziel kaum zu erreichen.¹⁴ Vielmehr ist zu erwarten, dass die neuen Kampffjets auf die VBS-Umweltbilanz in den kommenden Jahren einen negativen Einfluss haben werden. Während sich das VBS im Vordergrund für seine angeblichen Bemühungen im Bereich Umweltschutz feiert, werden die neuen Kampffjets zu einer jahrzehntelangen umweltpolitischen Hypothek.

2.2. KAMPFFJETS SCHADEN DER UMWELT

Die Auswirkungen von Kampfflugzeugen auf die Umwelt sind umso grösser, je öfter sie eingesetzt werden. Gegenwärtig stellen Hochleistungskampffjets für die durchgeführten Missionen ein unverhältnismässiges Interventionsmittel dar. Im Jahr 2018 führte die Luftwaffe bei insgesamt 261 ihrer Einsätze nur 16 so genannte «Hot Missions» durch.¹⁵ In alle diesen Fällen – inklusive den «Hot Missions» – hätten auch leichte Kampfflugzeuge eingesetzt werden können, welche massiv weniger umweltschädlich wären. Trotz der Klimakrise wird die Überwachung unseres Luftraums jedoch in den meisten Fällen immer noch mit Flugzeugen durchgeführt, die im Verhältnis zu ihrem Nutzen einen unverhältnismässig grossen ökologischen Fußabdruck haben.

2.3. MASSIVE LÄRMBELASTUNG

Die durch Kampfflugzeuge verursachte Verschmutzung beschränkt sich aber nicht nur auf den CO₂-Ausstoss. Die Jets der Schweizer Armee verursachen auch Fluglärm, insbesondere wenn sie die Schallmauer durchbrechen. Diese zwar spektakulären, aber seltenen Vorfälle dürfen die annähernd permanente Lärmbelastung durch die rund 22'000 Flugbewegungen von Kampfflugzeugen pro Jahr¹⁶ für AnwohnerInnen, Tourismusregionen oder Naturschutzgebiete rund um Militärflugplätze nicht vergessen machen. Gemäss Claude Nicollier werden die Lärmemissionen neuer Flugzeuge nicht geringer sein als die Belastungen durch die sich

⁹ VBS Energiekonzept 2020, s. 26. Siehe: <https://www.vbs.admin.ch/de/themen/umweltschutz/energie/energiekonzept-2020.detail.document.html/vbs-internet/de/documents/raumundumwelt/energie/Energiekonzept-2020-d.pdf.html>

¹⁰ https://www.vbs.admin.ch/fr/themes/protection-environnement/energie/programme-energetique-2020.html#chiffres_cl_s, wie auch Interpellation 19.3326 von Martin Bäumle.

¹¹ Rechnung GSoA, siehe: https://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/prd/Deutsch/Statistik/Publikationsdatenbank/jahrbuch/2017/pdf/JB_2017_kapitel_11.pdf / <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/klimawandel--fragen-und-antworten.html> / <https://www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/die-gruene-armee/story/20792298>

¹² <https://www.vbs.admin.ch/de/themen/umweltschutz/energie/energiekonzept-2020.html> [23.10.19]

¹³ Gemäss den Zahlen aus der Interpellation 19.3293 von Priska Seiler Graf.

¹⁴ <https://www.swissinfo.ch/fre/trains-de-mesures-de-la-conf%C3%A9d%C3%A9ration-pour-le-climat/45073508> [23.10.19]

¹⁵ <https://www.vbs.admin.ch/de/vbs/zahlen-fakten/armee.html>

¹⁶ Interpellation 17.3134 von Valérie Piller Carrard

NEIN ZU DEN KAMPFJET-MILLIARDEN

derzeit in Betrieb befindlichen Kampfjets.¹⁷ Da die Flugbewegungen sich jedoch zunehmend auf die Flughäfen von Payerne, Meiringen und in geringerem Masse von Emmen konzentrieren, weckt dies die Befürchtung einer stärkeren Lärmbelastung in diesen Regionen. Aufgrund der mangelnden Transparenz des Projektes Air2030 ist die Quantifizierung der Lärmbelastung durch neue Kampfjets und deren Folgen für die lokale Bevölkerung nicht vorhersehbar.

- ➔ **Ein Kampfjet braucht 5000 Liter Kerosin pro Stunde – damit könnte ein normaler PKW 2,5 Mal um die Erde fahren.**
- ➔ **Die Schweizer Luftwaffe ist für den Austoss von jährlich ca. 120'000 Tonnen CO₂ verantwortlich.**
- ➔ **Die Fluglärmbelastung durch die neuen Jets ist immens.**

3. NEIN ZUM TRUMP-JET UND ANDERE MÄNGEL

Die Abstimmung über den Gripen im Jahr 2014 hat gezeigt, dass die Frage des Kampfjet-Typen relevant ist. Der Gripen E war ein noch nicht fertig entwickeltes Flugzeug, das auch im Jahr 2019 noch immer nicht voll flugfähig ist – wie der Rückzug von Saab aus der aktuellen Evaluation für ein neues Kampfflugzeug zeigte. Bei einer Abstimmung über einen Planungsbeschluss wäre aber im Vergleich zur Abstimmung über den Gripen der Kampfjet-Typ noch nicht bekannt. Dies ist erst recht problematisch, in Anbetracht dessen, dass auch dieses Mal Flugzeuge evaluiert werden, die grosse Mängel aufweisen. Zudem sprechen auch aussen- und sicherheitspolitische Aspekte gegen einen Kauf bei gewissen Herstellern.

Bei einem Ja der Stimmbevölkerung zu neuen Kampfflugzeugen stehen folgende Kampfjet-Typen zur Auswahl:

- F35-A von Lockheed Martin
- F/A-18 Super Hornet von Boeing
- Rafale von Dassault
- Eurofighter Typhoon von Airbus

Es gibt eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass die Schweiz ein US-amerikanisches Flugzeug beschafft. Angesichts der unberechenbaren Trump-Präsidentschaft ist dies sicherheitspolitisch nicht sinnvoll. Was, wenn der nationalistische Choleriker im Weissen Haus plötzlich beschliesst, gewissen Staaten die Nutzung von US-Kampfjets zu verbieten und aus der Ferne die Software deaktivieren zu lassen?

¹⁷ Claude Nicoller, Unabhängige Stellungnahme zum Expertenbericht «Luftverteidigung der Zukunft», S. 16. Siehe: <https://www.vbs.admin.ch/de/verteidigung/schutz-des-luftraumes.detail.document.html/vbs-internet/de/documents/verteidigung/sicherheitluftraum/Unabhaengige-Stellungnahme-Expertenbericht-Nicollier-d.pdf.html>

NEIN ZU DEN KAMPFJET-MILLIARDEN

3.1. MÄNGEL DER AKTUELL EVALUIERTEN KAMPFJETS

Beim **F-35A** sprechen verschiedene Gründe gegen einen Kauf. Wie zwei unabhängige Berichte von US-Aufsichtsbehörden aufzeigen, ist das Flugzeug noch nicht einsatzfähig. Die United States Government Accountability Office (vergleichbar mit der Eidgenössischen Finanzkontrolle) kam im April 2019 zum Schluss, dass die F-35-Kampffjets nur 27 Prozent der «Full Mission Capability» erreichen.¹⁸ Eine zweite Aufsichtsbehörde, die Project in Government Oversight, kam im Juni 2019 gar zum Schluss, dass von der 23 Flugzeuge umfassenden Testflotte gerade einmal 8,7 Prozent der Flugzeuge «voll einsatzfähig» waren.¹⁹ Daneben finden sich in Medienberichten zahlreiche weitere Probleme der F-35-Jets. So soll die Bordkanone nicht richtig funktionieren und das IT-System ALIS grosse Angriffsflächen bieten. Zu guter Letzt drohten zwei nicht namentlich genannte Teilnehmerländer des F-35-Programms mit einem Ausstieg aus der Kooperation mit den Amerikanern, sollte nicht gewährleistet werden können, dass der Abfluss geheimer Informationen kontrolliert werden kann.²⁰ Neben all diesen technischen Problemen sprechen auch wichtige sicherheitspolitische Gründe gegen den Kauf von F-35A Kampffjets. So wird die Herstellerfirma Lockheed Martin unter anderem von der Schweizerischen Nationalbank (SNB) wegen der Herstellung von international geächteten Waffen aus ihrem Anlageportfolio ausgeschlossen.²¹ Im Schweizerischen Kriegsmaterialgesetz heisst es gar, dass die direkte Finanzierung von verbotenem Kriegsmaterial illegal ist. Unter verbotenem Kriegsmaterial fallen nach Schweizer Recht auch Atomwaffen, in deren Produktion Lockheed Martin ebenfalls verwickelt wird. Wenn die Schweiz folglich für sechs Milliarden Franken Kampffjets bei Lockheed Martin kaufen würde, dann finanziert sie einen Konzern mit, der Atomwaffen und andere international geächtete Waffen produziert. Oder kurz: Die offizielle Schweiz würde einem Konzern sechs Milliarden Franken geben, von dem gewisse Geschäftsbereiche nach Schweizer Recht illegal sind.

Das gleiche Problem stellt sich beim **F/A-18 Super Hornet**. Auch der Hersteller dieser Kampffjets, der Boeing-Konzern, ist gemäss der Friedensnobelpreisträgerin ICAN in die Herstellung von Atomwaffen involviert²². Zudem stellt sich bei der Super Hornet die Frage, ob diese für die Schweiz nicht zu gross wäre und massive Investitionen in die Luftwaffen-Infrastruktur, wie zum Beispiel Hangars und Flugzeugpisten, nötig wären, damit dieser Kampffjet überhaupt eingesetzt werden kann.²³ Auch tauchen beim Super Hornet immer wieder technische Probleme bei der Sauerstoff-Versorgung der Piloten und mit dem Aufrechterhalten des nötigen Luftdrucks in der Kabine auf, die für den Tod mehrerer amerikanischer Piloten verantwortlich sein könnten.²⁴

Wie Spiegel-Recherchen gezeigt haben, traten auch beim **Eurofighter Typhoon** bereits grosse Probleme zu Tage. Von total 128 Flugzeugen der deutschen Luftwaffe waren im Jahr 2018 gerade einmal vier einsatzbereit.²⁵ Das Land, welches der Schweiz Eurofighter verkaufen will, hat also nicht einmal die eigene Flugzeugflotte im Griff. Zudem bleibt beim Airbus-Konzern

¹⁸ [gao.gov/assets/700/698693.pdf](https://www.gao.gov/assets/700/698693.pdf) [23.10.19]

¹⁹ <https://www.blick.ch/news/politik/kandidat-fuer-schweizer-luftwaffe-in-den-usa-umstritten-droht-dem-super-jet-f-35-das-grounding-id15470311.html> [23.10.19]

²⁰ <https://www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/die-maengel-des-tarnkappenjets-f35/story/24841825> [23.10.19]

²¹ <https://www.luzernerzeitung.ch/schweiz/schmutziges-bombengeschaeft-des-kampffjet-kandidaten-Id.1106834> [23.10.19]

²² https://www.dontbankonthebomb.com/wp-content/uploads/2019/06/2019_HOS_web.pdf%20. [23.10.19]

²³ <https://www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/Der-Super-Hornet-ist-fuer-die-Schweiz-schlicht-zu-gross/story/20126014> [23.10.19]

²⁴ <https://www.stripes.com/news/navy-4-f-a-18-pilot-deaths-could-be-tied-to-oxygen-system-failures-1.473811> [23.10.19]

²⁵ <http://www.spiegel.de/politik/deutschland/bundeswehr-luftwaffe-hat-nur-vier-kampfbereite-eurofighter-a-1205641.html> [23.10.19]

NEIN ZU DEN KAMPFJET-MILLIARDEN

immer der fahle Beigeschmack der Korruptionsaffäre in Österreich. Anfang der 2000er-Jahre hatte Österreich beschlossen, 15 neue Eurofighter zu kaufen. Bei der Beschaffung der neuen Jets flossen bis zu 100 Millionen Euro Schmiergeld– die Affäre ist auch heute noch nicht abschliessend geklärt.²⁶ Auf jeden Fall liess der ehemalige Verteidigungsminister von Österreich, Hans Peter Doskozil, gegenüber der SRF-Tagesschau verlauten: «Ich persönlich würde mit einem Rüstungskonzern, wo die [österreichische] Republik sagt: «Der hat uns betrogen», und der Verdacht nahe liegt, dass wir auch geschädigt worden sind, in dieser Causa kein zweites Mal in eine Geschäftsbeziehung treten.»²⁷

Auch beim **Rafale** bestehen technische Probleme, wie verschiedene Berichte zeigen. Ein Fehler im Computersystem habe beispielweise dazu geführt, dass der Raketenabwurf bei einem Einsatz in Syrien nicht richtig funktioniert habe.²⁸

3.2. DEMOKRATIE ERNST NEHMEN – DAS PANNEN-DEPARTEMENT MUSS KONTROLLIERT WERDEN

Am 18. Mai 2014 haben 53,4 % der Stimmenden die Gripen-Beschaffung abgelehnt. Seither suchen das VBS und bürgerliche PolitikerInnen nach Wegen, dieses klare Votum zu umgehen. Mit dem Planungsbeschluss über sechs Milliarden sollen die StimmbürgerInnen über die Beschaffung neuer Kampfjets abstimmen. Welche und wie viele Jets zu welchem Preis gekauft werden – darüber soll die Bevölkerung nichts zu sagen haben. Diesen Entscheid sollen wir den «Experten» aus VBS und Bundesamt für Rüstung armasuisse überlassen. Wohin das führen kann, hat sich beim Mirage-Skandal gezeigt. Was die Armee will, ist klar: Divisionär Bölsterli hat in der Allgemeinen Schweizer Militärzeitschrift bereits angekündigt, dass nur der F-35 gut genug sei für die Schweizer Luftwaffe.²⁹

Das VBS ist ein Pannendepartement. Die Skandale beim FIS-Heer oder bei der Duro-Beschaffung zeigen dies allzu deutlich. Darum ist es höchst gefährlich, mittels des Planungsbeschlusses dem VBS einen 24-Milliarden-Blankoscheck auszuteilen. Die Stimmbevölkerung würde seine Rolle als Kontrollinstanz verlieren, da vor der eigentlichen Evaluation der Kampfflugzeuge schon der Scheck ausgestellt wird.

Die Gripen-Abstimmung hat gezeigt, wie wichtig die Diskussion über den Kampfjet-Typ ist. Die Bevölkerung hat damals erkannt, dass der Gripen ein ungenügendes Flugzeug ist und mit ihrem NEIN die Schweiz vor einem finanz- und rüstungspolitischen Debakel bewahrt. Während dem Abstimmungskampf hatte das VBS versprochen, dass die neuen Gripen E im Jahr 2018 geliefert werden könnten. Der Rückzug des Gripen aus der aktuellen Evaluationsrunde zeigt nun, dass der Kampfjet auch im Jahr 2019 noch nicht einsatzfähig ist. Der Hersteller hätte den Liefertermin also nicht einhalten können – das haben nicht die «Experten» aus dem VBS erkannt, sondern die Bevölkerung. Bei der Abstimmung über einen intransparenten Planungsbeschluss wird dem Schweizer Souverän dessen ureigene Kontrollfunktion somit weggenommen. Die Bevölkerung soll nun den VBS-Experten Vertrauen schenken, die nur gerade vor fünf Jahren einen nicht flugfähigen Papierflieger beschaffen wollten.

²⁶ <https://de.wikipedia.org/wiki/Eurofighter-Aff%C3%A4re> [23.10.19]

²⁷ <https://www.srf.ch/news/schweiz/tests-fuer-kampfjet-beschaffung-truempfe-und-altlasten-des-airbus-eurofighter> [23.10.19]

²⁸ <https://www.blick.ch/news/politik/luxusjet-f-35-sorgt-fuer-negativschlagzeilen-aber-nicht-nur-er-schweizer-kampfjet-kandidaten-machen-im-ausland-probleme-id15387757.html> [23.10.19]

²⁹ <https://www.aargauerzeitung.ch/schweiz/der-ferrari-unter-den-kampfjets-fuer-offiziere-ist-nur-der-tarnkappenbomber-gut-%20genug-132026488%20> [22.10.19]

NEIN ZU DEN KAMPFJET-MILLIARDEN

- ➔ Die Stimmbevölkerung verliert ihre Rolle als Kontrollinstanz von Bundesbern.
- ➔ Alle Kampfjet-Typen, welche aktuell evaluiert werden, weisen schwerwiegende Mängel auf.
- ➔ Es besteht ein unzulässiges Risiko, dass die Schweiz einen US-amerikanischen Trump-Kampfjet beschafft.

4. UNNÖTIGE BESCHAFFUNG

Im internationalen Vergleich ist die Schweizer Luftwaffe auch nach der Ausmusterung der 54 Tiger

F-5 sehr gut gerüstet. Österreich zum Beispiel ist als allianzfreies Land auch von der Grösse her mit der Schweiz vergleichbar. Der östliche Nachbar verfügt über gerade mal 15 Kampfjets. Irland – ebenfalls nicht NATO-Mitglied – verfügt über gar keine Kampfflugzeuge.

Laut VBS hat die Schweiz bis mindestens 2035 30 F/A-18 im Einsatz.³⁰ Diese sind für die Erfüllung des luftpolizeilichen Auftrags bestens ausgestattet: Sie wurden 2008 für 404 Millionen Franken modernisiert. Zudem wollen Bundes- und Ständerat sie bis 2020 nochmals für 450 Millionen Franken auf den neusten Stand der Technikbringen.

Als Ersatz für die F/A-18 und die Aufrechterhaltung von luftpolizeilichen Aufgaben würden acht bis zwölf leichte Kampfjets, die zwischen zehn und 25 Millionen Franken pro Stück kosten,³¹ ausreichen. Leichte Kampfjets, wie beispielweise die südkoreanische KAI T-50 Golden Eagle, sind im Gegensatz zu den zur Auswahl stehenden Hochleistungskampfjets viel besser auf die Bedürfnisse der Schweiz ausgerichtet. So eignen sie sich für Training und Luftpolizei, können auch bewaffnet werden (für Luft/Luft-Einsätze) und erreichen die erforderlichen Geschwindigkeiten, um beispielsweise Passagierflugzeuge begleiten zu können.

4.1. LUFTPOLIZEIDIENST GEWÄHRLEISTET

Unter den Begriff der Luftpolizei fallen hauptsächlich folgende Aufgaben: Luftverkehrspolizei, Überprüfung nicht identifizierter Flugzeuge, sowie Einsätze bei Flugzeugentführungen mit terroristischem Hintergrund. Auch ohne neue Kampfflugzeuge kann die Luftwaffe alle diese Aufgaben ohne Probleme erfüllen. Wenn die aktuelle F/A-18-Flotte an ihr Lebensende kommt, könnten für maximal 300 Millionen Franken acht bis zwölf neue leichte Kampfjets beschafft werden, um die Luftpolizei sicherzustellen.

Situationen, in denen die Regeln des Flugverkehrs missachtet werden oder in einem Flugzeug das Funkgerät ausfällt, kommen in der Schweiz etwa einmal pro Monat vor. In diesen

³⁰ <https://www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/fa18-koennten-bis-2035-fliegen/story/25008530> [30.04.18]

³¹ https://www.sp-ps.ch/sites/default/files/documents/18-443_planungsbeschluss-luftraum_sp_1.pdf [23.10.19]

NEIN ZU DEN KAMPFJET-MILLIARDEN

Situationen ist eine rasche Intervention der Luftpolizei unerlässlich. Eine ähnliche Aufgabe ist die Überprüfung von nicht identifizierten Flugzeugen, sowie das Eskortieren von ausländischen Staatsmaschinen. Solche Einsätze führt die Luftpolizei mehrmals pro Woche durch.

Im Falle eines Konfliktes zwischen anderen Staaten kommt der Luftpolizei eine besondere Aufgabe zu, da die Schweiz als neutrales Land dafür sorgen müsste, dass keine Kriegspartei den Schweizer Luftraum betritt. Während des Irakkriegs oder im Zweiten Weltkrieg hat sich aber gezeigt, dass eine Luftwaffe wenig nützt, wenn der Bundesrat nicht willens ist, das Flugverbot gegen die Kriegsparteien auch tatsächlich durchzusetzen.

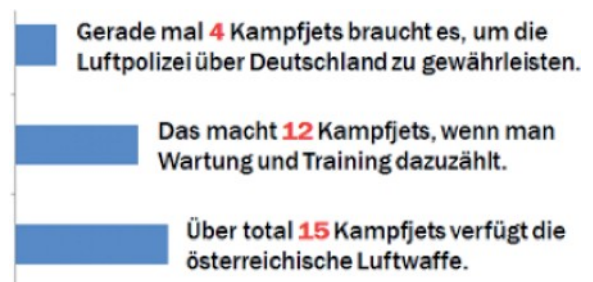
Dank den technischen Updates der F/A-18 ist der Luftpolizeidienst in der Schweiz gewährleistet – zukünftig 24 Stunden am Tag. Bundesrat Ueli Maurer hatte vor der Gripen-Abstimmung noch behauptet, dass dies ohne den Gripen gar nicht möglich sein werde.³²

4.2. ZWÖLF LEICHTE KAMPFJETS SIND GENUG

Mit dem Rüstungsprogramm 2017 haben Bundesrat und Parlament dafür gesorgt, dass die 30 F/A-18 sicher bis mindestens 2035 voll einsatzfähig sind. Damit verfügt die Schweiz über fast drei Mal so viele Jets, wie für den Luftpolizeidienst nötig wären.

Um in der Schweiz eine Luftpolizei zu unterhalten, reichen zwölf Jets. Das sagt auch der Bundesrat. In einer Antwort auf eine Interpellation des früheren GLP-Nationalrates Roland Fischer schreibt er folgendes: «Grundsätzlich genügen zwei Flugzeuge für einen verstärkten Luftpolizeidienst in der normalen Lage (Beispiel Konferenzschutz WEF).»³³ Zwei Flugzeuge in der Luft bedeutet,

dass zwei weitere am Boden einsatzbereit sein müssen. Zudem kann man davon ausgehen, dass es in diesem Fall noch zwei Flugzeuge für Trainingseinheiten braucht und weitere zwei, welche sich in der Wartung befinden. Total wären dies also sogar nur acht Flugzeuge. Falls nun zeitgleich mit dem WEF eine weitere internationale Konferenz in Genf stattfinden würde, bräuchte es aber weitere zwei Flugzeuge in der Luft und zwei am Boden. Für den äusserst aussergewöhnlichen Fall eines solchen verstärkten Luftpolizeieinsatzes braucht es also maximal zwölf Flugzeuge.



In Deutschland sind es gerade einmal vier Flugzeuge, welche für die Sicherheit des Luftverkehrs sorgen.³⁴ Österreich hat momentan insgesamt 15 Kampfjets im Einsatz, was auf ähnliche

³² <https://www.oltnerntagblatt.ch/schweiz/ueli-maurer-droht-ohne-gripen-gibt-es-keine-24-stunden-bereitschaft-127809103> [29.04.18]

³³ Interpellation 13.4099 von GLP-Nationalrat Roland Fischer, siehe: <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20134099> [23.10.19]

³⁴ «Sobald zu einem Flugzeug längere Zeit kein Funkkontakt hergestellt werden konnte, oder es seine geplante Flugroute verlassen hat, steigen zwei Kampfjets vom Typ Eurofighter in die Luft, um die Lage aufzuklären. [...] Eine der «Quick Reaction Alert»-Alarmrotten ist im Herzen Bayerns beim Taktischen Luftwaffengeschwader 74 in Neuburg stationiert. [...] Eine zweite ist in Wittmund stationiert – zusammen sichern sie den Luftraum Deutschlands. An den Standorten Wittmund und Neuburg befinden sich sogenannte Alarmrotten, bestehend aus je zwei Abfangjägern des Typs Eurofighter, [...]» (Website der deutschen Bundeswehr: https://www.luftwaffe.de/portal/a/luftwaffe/start/serv!/ut/p/z1/hY5fC4lwFMW_kXcONPfosEL8U2Ro20sMHwYJmNJD334FoFv0n04cO_53cMBDhfgSsxDL-ygIRjdznh4pVF-zjHBOK9JgIK_yAJCKKYEQQ3NP4Q7G61MjKDqJDCXsVnJiA9FABVw4Hcxix5c3aWNHaT3RfjsCuwnVjfkO2_h3cGAnvVYrxzi1UtnBaW-E1Wb5bp_GOMcbOmDITygKI07-O27224wF2E9SeoLpsYvKMuq_BfK1Ng!!/dz/d5/L2dBISevZ0FBIS9nQSEh/#Z7_B8LTL2922LV9D01MK599BAOM5) [23.10.19]

NEIN ZU DEN KAMPFJET-MILLIARDEN

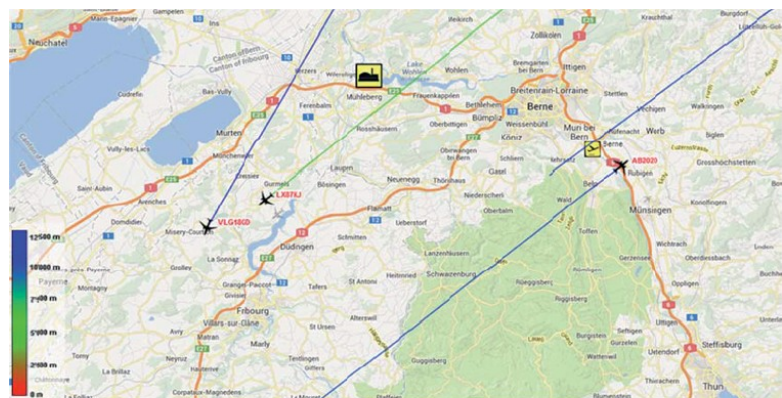
Überlegungen zurückgeht.³⁵ Die Schweiz braucht daher weder 77, noch 40, sondern nur zwölf Kampfjets. Jeder zusätzliche Kauf zu den bestehenden 30 F/A-18 wäre ein unnötiger Luxus.

4.3. BEI ENTFÜHRUNGEN KANN DIE LUFTWAFFE NICHTS AUSRICHTEN

Die theoretische dritte Art von Luftpolizei-Einsätzen betrifft entführte Flugzeuge, die als Terrorinstrument benutzt werden (im Fachjargon «Renegade-Fall» genannt). Bis heute gibt es nur ein einziges Grossereignis, bei dem Terroristen mit Flugzeugen einen Anschlag verübt haben: Am 11. September 2001 in den USA.

Dieses beispiellose Verbrechen hat gezeigt, dass selbst die stärkste Luftwaffe der Welt machtlos ist, wenn es Terroristen gelingt, ein Verkehrsflugzeug in ihre Gewalt zu bringen: Zwischen dem Zeitpunkt, an dem die Flugsicherung die Entführungen erkannt hatte, und dem Anschlag selbst vergingen nur wenige Minuten. Die Luftwaffe hatte nicht die geringste Möglichkeit, den Anschlag zu verhindern.

Mit Kampfflugzeugen einen Terroranschlag verhindern zu wollen, ist absurd. Auf der Karte rechts ist die Flugroute einer A320 der Swiss dargestellt, die das AKW Mühleberg in einer Höhe von 5000 Metern überfliegt (LX87KJ, in grün). Würde die Maschine entführt, dauerte es vom Abweichen von der Flugroute bis zum Einschlag im Atomkraftwerk weniger als eine Minute. Selbst in einem optimistischen Szenario würde die Zeit nicht reichen, um die entführte Maschine abzufangen.



Screenshot von radar.zhaw.ch.

Noch schwieriger ist die Situation in der Nähe von Städten. Mehrere An- und Abflugrouten zu Flughäfen kreuzen Städte wie Bern und Zürich. Ein Abschuss eines Passagierjets über einer Stadt würde zusätzlich deren BewohnerInnen in Gefahr bringen. Damit Anschläge mit Passagiermaschinen verhindert werden können, müssen am Boden geeignete Massnahmen zur Verhinderung einer Entführung ergriffen werden.

4.4. EIN KONVENTIONELLER LUFTKRIEG IST UNREALISTISCH

Das einzige – aber absolut unrealistische – Szenario, welches mehr als zwölf Kampfjets erfordern würde, wäre ein konventioneller Luftkrieg. Einen eigentlichen Luftkrieg über der Schweiz hält aber selbst das VBS nicht für realistisch.³⁶ Sollte zudem ein Feind, die von NATO-Mitgliedern umringte Schweiz angreifen, wäre dies wegen des NATO-Bündnisfalles entweder die NATO selbst oder eine Militärmacht ausserhalb der NATO, welche diese bereits besiegt

³⁵ [https://de.wikipedia.org/wiki/Luftstreitkr%C3%A4fte_\(Bundesheer\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Luftstreitkr%C3%A4fte_(Bundesheer)) [23.10.19]

³⁶ Der aktuelle Sicherheitspolitische Bericht 2016 hält fest: «Insgesamt lässt sich sagen, dass eine direkte Bedrohung durch einen bewaffneten Angriff auf die Schweiz – ob im herkömmlichen Sinne oder in unkonventioneller Form – für die nächsten Jahre wenig wahrscheinlich ist. Es sind keine Staaten oder Gruppierungen erkennbar, die sowohl über die notwendigen Fähigkeiten verfügen, die Schweiz mit militärischen Mitteln anzugreifen, als auch entsprechende Absichten hegen.» (Sicherheitspolitischer Bericht 2016, S. 35: <https://www.vbs.admin.ch/de/themen/sicherheitspolitik/sicherheitspolitische-berichte/sicherheitspolitischer-bericht-2016.detail.document.html/vbs-internet/de/documents/sicherheitspolitik/sipolb2016/SIPOL-B-2016-de.pdf.html>) [29.04.18]

NEIN ZU DEN KAMPFJET-MILLIARDEN

hätte. In beiden Fällen wäre die Schweiz militärisch hoffnungslos unterlegen, egal wie viele Jets sie besitzt.

- ➔ **Luftkrieg in Europa ist unrealistisch.**
- ➔ **DerLuftpolizeidienstistmitdenheutigenJets bis mindestens 2035 gewährleistet.**
- ➔ **FürdenLuftpolizeidienstbrauchtesnur 12 leichte Kampfflugzeuge.**

5. OFFSET-GESCHÄFTE FÜHREN DAS SICHERHEITS-ARGUMENT AD ABSURDUM

Bei den so genannten Offset-Geschäften gab es in den letzten Jahren ein regelrechtes Hickack. Zuerst verkündete Bundesrat Parmelin, gänzlich auf Offset-Geschäfte zu verzichten.³⁷ Kurze Zeit später wurde er vom Gesamtbundesrat zurückgepfiffen, worauf wieder Offsets im Umfang von 100 Prozent vorgeschlagenen wurden. Als Viola Amherd das VBS übernahm, machte sie zusammen mit dem Gesamtbundesrat den sinnvollen Vorschlag einer Reduktion der Offset-Geschäfte auf 60 Prozent.³⁸ Das passte der Industrie jedoch gar nicht, worauf sich der Ständerat nach intensivem Lobbying wieder für Offset-Geschäfte im Umfang von 100 Prozent aussprach.³⁹ Am Schluss einigten sich die beiden Parlamentskammern wieder auf 60 Prozent Offset-Geschäfte. Dies bedeutet, dass der Hersteller von denjenigen Kampffjets, die bei einem JA der Bevölkerung gekauft würden, 60 Prozent des Vertragswertes – also 3,6 Milliarden Franken – mit der Vergabe von Aufträgen in der Schweiz kompensieren muss. Vereinfacht gesagt: Eine Industriesubvention mit der Giesskanne, finanziert durch Steuergelder. Der Entscheid für 60 Prozent-Offsetgeschäfte offenbart vor allem auch eines: Den PolitikerInnen aus SVP, FDP und CVP geht es anscheinend nicht wirklich um die angeblich sicherheitspolitische Notwendigkeit von Kampffjets. Untersuchungen zeigen nämlich, dass Offset-Geschäfte dazu führen, dass der Preis pro Kampffjet steigt.⁴⁰ Auch der langjähriger Chef von den Pilatus Flugzeugwerken, Oskar Schwenk, hat in einem Interview diese Geschäfte als nutzlos bezeichnet. Gemäss Schwenk machen solche Geschäfte eine Beschaffung um 15 bis 20% teurer – bei der Kampffjetbeschaffung mit 60 Prozent Offset wären dies Zusatzkosten von geschätzt einer halben Milliarde Franken.⁴¹ Wenn die rechtsbürgerliche Mehrheit sich also für Offset-Geschäfte ausspricht, nimmt sie in Kauf, dass mit dem vorgegebenen Kostenrahmen von sechs Milliarden Franken weniger Kampffjets gekauft werden könnten – da diese pro Stück gerechnet teurer würden. Während die gleichen PolitikerInnen betonen, dass die Schweiz für den Verteidigungsfall eine ausreichend grosse Kampffjet-Flotte benötigt, sorgen sie mit ihren Entscheidungen dafür, dass mit den vorgegebenen sechs Milliarden Franken nicht die maximal mögliche Anzahl von neuen Kampffjets beschafft werden kann.

³⁷ <https://www.aargauerzeitung.ch/schweiz/vbs-chef-parmelin-sticht-beim-kampffjet-kauf-ins-wespennest-130779168> [23.10.19]

³⁸ <https://www.srf.ch/news/wirtschaft/bundesrat-veraergert-industrie-viola-amherd-gegengeschaefte-verteuern-kampffjets> [23.10.19]

³⁹ <https://www.luzernerzeitung.ch/newsticker/schweiz/kampffjets-der-staenderat-will-eine-offset-offensive-ld.1154800> [23.10.19]

⁴⁰ <https://www.news.admin.ch/newsd/message/attachments/56767.pdf> [23.10.19]

⁴¹ <https://www.handelszeitung.ch/unternehmen/pilatus-prasident-schwenk-kampffjets-konnten-eine-milliarde-billiger-sein> [23.10.19]

NEIN ZU DEN KAMPFJET-MILLIARDEN

- ➔ Offset-Geschäfte verteuern die Kampfjetbeschaffung
- ➔ Offsets bedeuten Industriepolitik mit der Giesskanne
— finanziert durch Steuergelder
- ➔ Das Argument der sicherheitspolitischen
Notwendigkeit wird ab absurdum geführt