

NEIN ZU LUXUS- KAMPFJETS

Argumentarium gegen die unnötige
Beschaffung von Luxus-Kampfflug-
zeugen für 6 Milliarden Franken



ARGUMENTARIUM ZUR VOLKSABSTIMMUNG VOM 27. SEPTEMBER 2020

Impressum

SOZIALDEMOKRATISCHE PARTEI DER SCHWEIZ

Theaterplatz 4

Postfach

3001 Bern

031 329 69 69

INHALTSVERZEICHNIS

ES GIBT GROSSE SICHERHEITSPOLITISCHE HERAUSFORDERUNGEN – ABER LUXUS-KAMPFJETS NÜTZEN GEGEN DIE MEISTEN NICHTS.....3

Für Luxus-Kampffjets fehlen schlicht die Szenarien. Ein militärischer Angriff gegen die Schweiz ist nicht in Sicht. Wenn es ihn dennoch gäbe, würden die Luxus-Kampffjets gar keine Rolle spielen können3

Die Bedrohungslage ist fragmentierter, vielfältiger, hybrider geworden. Kampffjets sind gegen fast alle sicherheitspolitischen Risiken machtlos.....3

Die knappen Mittel besser dort investieren, wo die Risiken am grössten sind und am meisten zusätzliche Sicherheit erwartet werden kann.4

ES GIBT ALTERNATIVEN: DOPPELTE SICHERHEIT ZUM HALBEN PREIS. WIRKSAMER SCHUTZ DES SCHWEIZER LUFTRAUMS STATT AIR20305

Leichte Kampffjets für den alltäglichen Luftraumschutz – und die F/A-18 Hornet als Reserve für (äusserst seltene) robuste Szenarien5

Die neue Generation von Kampfflugzeugen wird selbst für die USA zum Luxus. Weltweit wird nach Alternativen zu den explodierenden Kosten bei abnehmendem Nutzen gesucht.5

Leichte Kampffjets schonen die F/A-18. Deren Nutzungsdauer wird markant verlängert. Kanada und andere Staaten zeigen, dass das geht.6

Gegen die meisten Sicherheitsrisiken in der Luft bieten bodengestützte Systeme sowie ein guter Radar und gute Führungssysteme weit mehr Schutz als Luxus-Kampffjets.....7

DIE LUXUS-KAMPFJETS KOSTEN UM DIE 24 MILLIARDEN FRANKEN – DAS GEFÄHRDET DRINGLICHERE AUSGABEN, DENN JEDER FRANKEN KANN NUR EINMAL AUSGEGEBEN WERDEN 8

Die sechs Milliarden Franken für Luxus-Kampffjets lassen sich nur mit exorbitanten Steigerungen der Militärausgaben im ordentlichen Armeebudget unterbringen8

Das dicke Ende kommt erst noch: Luxus-Kampffjets kämpfen mit einer explosionsartigen Steigerung der Lebenszykluskosten um 24 Milliarden8

Ausweg aus der Kostenfalle: eine Zwei-Typen-Luftwaffe („high/low-mix“)9

DIFFAMIEREN STATT KONKRETISIEREN: DER BLANKOSCHECK VERKAUFT DIE STIMMBÜRGER UND STIMMBÜRGERINNEN FÜR DUMM 10

Die Typenwahl ist alles andere als unpolitisch 11

Nach zahlreichen Pleiten und Pannen gibt es keinen Grund, in die „Fachleute“ für die Beschaffung Vertrauen zu haben 12

Viola Amherd schickt Kampffjet-Pilot Claude Nicollier und Kampffjet- Pilotin Fanny Chollet vor. Diese vertreten vorab ihre Eigeninteressen 13

UNTRAGBARE KLIMA- UND UMWELTKOSTEN 14

Die Lärmschutzverordnung wird nur dank übler Tricks eingehalten 14

Der Treibstoffverbrauch neuer Kampffjets ist extrem hoch 14

GEGENARGUMENTE UND IHRE WIDERLEGUNG	15
„Ihr wollt ohnehin bloss die Armee abschaffen“	15
„Trainingsflugzeuge sind für Luftpolizei ungeeignet“	15
„Die Risse der F/A-18 weisen auf das Ende der Nutzungsdauer hin“	15
„Eine Zwei-Typen-Luftwaffe ist zu teuer“	16
„Bei einem Schulhausbau sprechen wir auch nicht über den Lohn des Abwärts“	16
„Eine Zwei-Typen-Luftwaffe funktioniert nicht“	16
„Nach 2030 gibt es keinen anderen Staat mehr, der F/A-18C/D fliegt“	16
„Die F/A-18 stammen aus dem Nokia-Zeitalter. Sie sind im Smartphone-Zeitalter nicht mehr zeitgemäss“	16
„Doppelte Sicherheit zum halben Preis ist reine Polemik“	17
„Soziales und Gesundheit gewinnen nichts, wenn wir jetzt auf neue Kampffjets verzichten“ ...	17
„Es ist gegenüber Europa unsolidarisch, nicht selber für den Luftraumschutz zu sorgen“	17
„Dank Offset-Geschäften kommen hochwertige Industrie-Arbeitsplätze in die Schweiz“	18
ANHANG: SEIT JEHER TURBULENTE KAMPFFLUGZEUGBESCHAFFUNG.....	19

ES GIBT GROSSE SICHERHEITSPOLITISCHE HERAUSFORDERUNGEN – ABER LUXUS-KAMPFJETS NÜTZEN GEGEN DIE MEISTEN NICHTS

Für Luxus-Kampffjets fehlen schlicht die Szenarien. Ein militärischer Angriff gegen die Schweiz ist nicht in Sicht. Wenn es ihn dennoch gäbe, würden die Luxus-Kampffjets gar keine Rolle spielen können

„Ein direkter Angriff auf die Schweiz, bei dem die ganze Luftverteidigung der Nato durchbrochen wäre, scheint aus heutiger Sicht wenig wahrscheinlich“, schreibt der Bundesrat in Beantwortung einer SP-Interpellation.¹

Käme es trotz allem zu einem Angriff, so tragen Luxus-Kampffjets dennoch nichts zur Verteidigung bei. Die Art und Weise des Krieges hat sich radikal verändert. Das zeigten die Drohnenangriffe der Huthi-Rebellen auf Saudi-Arabien, die Raketenangriffe der Hamas und Hisbollah auf Israel und der hybride Krieg von Russland auf der Krim: alle drei angegriffenen Staaten verfügen über grosse Luftwaffen. Die Kampffjets kamen aber nie zum Einsatz und boten keinerlei Schutz. Als Russland die Krim annektierte, hatte die Ukraine dort 45 moderne Mig-29-Kampfflugzeuge stationiert. Sie boten null Schutz: Die Kampffjets hatten im hybriden Krieg keine Ziele. Und Israel schützt sich gegen Raketen- und Drohnenangriffe nicht mit Kampffjets, sondern überwiegend mit bodengestützten Systemen.

Der moderne Krieg sieht anders aus. Als Mittel der Verteidigung sind Luxus-Kampffjets gegen Drohnen, Marschflugkörper, ballistische Raketen und andere Lenkwaffen nutzlos. Als Mittel der Offensive gegen unterlegene Gegner mögen Luxus-Kampffjets noch eine gewisse Rolle spielen. Will die Schweiz aber tatsächlich mit einem F-35-Tarnkappenjet unerkannt nach Moskau und Lissabon fliegen, um Bomben abzuwerfen? Das ist abwegig.

Bei einem – ohnehin höchst unwahrscheinlichen Angriff – auf die Schweiz wären die Flugplätze und die weitere zum Start der Kampffjets erforderliche Infrastruktur innerhalb weniger Minuten ausgelöscht. Drohnen, Marschflugkörper und weitere Fernlenkwaffen sorgen dafür, dass die Jets gar nie aufsteigen. „Entscheidende Faktoren für den Einsatz von Kampfflugzeugen, wie zum Beispiel Militärflugplätze, Treibstoffversorgung, Ersatzteile, Wartungseinrichtungen und Munitionsvorräte werden durch kinetische und asymmetrische Kampfmittel aus viel grösseren Entfernungen als jemals zuvor bedroht.“² fasst der US-Militärexperte Michael Unbehauen vom Think-tank Acamar zusammen.

Die Bedrohungslage ist fragmentierter, vielfältiger, hybrider geworden. Kampffjets sind gegen fast alle sicherheitspolitischen Risiken machtlos.

Es ist eine Illusion zu meinen, im globalisierten 21. Jahrhundert könnten die modernen sicherheitspolitischen Risiken – Cyber, Klima, Pandemien, verletzte Infrastrukturen – mit Luxus-Kampffjets, Panzer und Artillerie an der Landesgrenze abgehalten werden.

In seiner „Jährlichen Beurteilung der Bedrohungslage“ vom 29. April 2020³ weist der Bundesrat zurecht auf die Verschlechterung der Sicherheitslage hin. Im ganzen Bericht

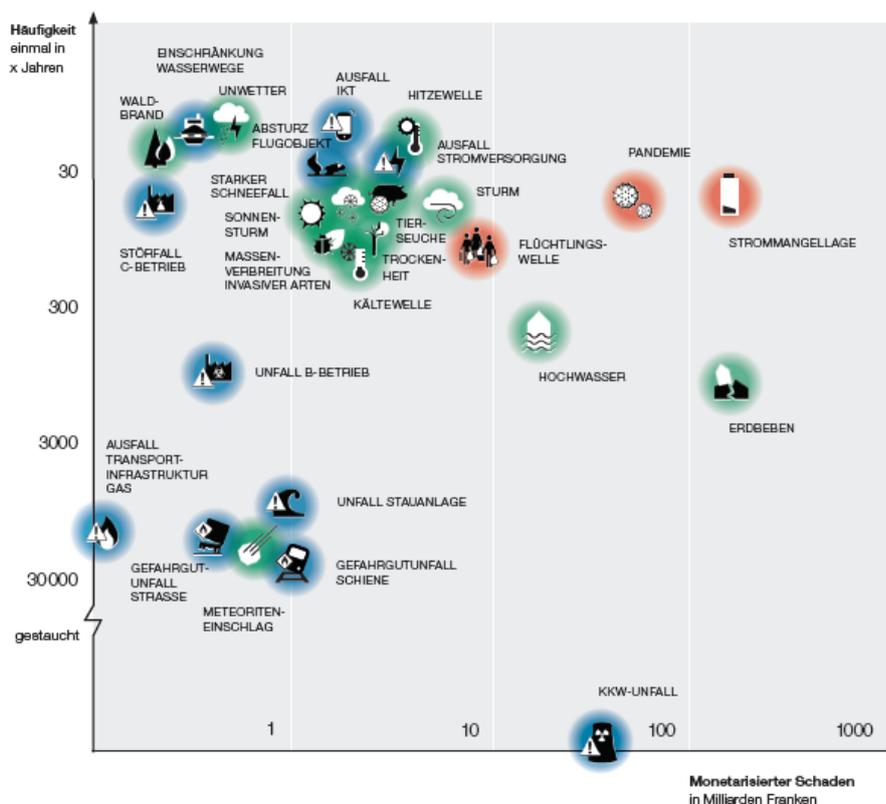
¹ „Beschaffung neuer Kampfflugzeuge: strategische Fragen“. Interpellation [19.4529](#) von Pierre-Alain Fridez (SP, JU). Siehe auch Pierre-Alain Fridez, « Sécurité et défense de la Suisse. Casser les tabous, oser les solutions », édition Favre 2020.

² „Mögliche militärische Szenarien: Angriff von Infrastruktur und Flugplätzen durch Präzisionswaffen auf weite Entfernungen“, in: „Air2030plus. Analyse zur Schweizer Luftraumverteidigung“, [ACAMAR-Studie](#) für SP Fraktion, 2019, S. 30.

³ „Jährliche Beurteilung der Bedrohungslage“. Bericht des Bundesrates vom 29. April 2020, [BBI 2020 4275](#).

findet sich jedoch nicht der geringste Hinweis, gegen welche der dort beschriebenen neuartigen Bedrohungen die Luxus-Kampffjets irgendetwas nützen könnten: Weder gegen die „ökologischen und gesellschaftlichen Veränderungen“ als Treiber des sicherheitspolitischen Wandels; noch in Bezug auf die „Vielzahl von Akteuren, darunter auch nichtstaatliche, sodass eine fragmentierte sicherheitspolitische Lage resultiert“; nichts gegen das Risiko „terroristischer Anschläge“ auch mit „chemischen oder biologischen Mitteln“; oder die „Zunahme von staatlichen und kriminellen Cyberangriffen auf kritische Infrastrukturen“ und das „militärische Eskalationsrisiko“ in manchen Weltgegenden. Gegen all diese sicherheitspolitischen Herausforderungen sind Luxus-Kampffjets nutzlos.

Die knappen Mittel besser dort investieren, wo die Risiken am grössten sind und am meisten zusätzliche Sicherheit erwartet werden kann.



Eine wissenschaftlich fundierte Risikoanalyse des Bundesamtes für Bevölkerungsschutz⁴ zeigte schon 2015 auf: Pandemien und eine lang andauernde Strommangel sind die beiden grössten Sicherheitsrisiken der Schweiz: Ihr Eintreten ist sehr wahrscheinlich und der verursachte Schaden grösser als alle anderen untersuchten Risiken. Davon steht im Bericht des Bundesrates zur Bedrohungslage 2020 aber kein Wort.

Die Risikoanalyse des Bundesamtes für Bevölkerungsschutz macht für alle sichtbar, wie fehlgeleitet unsere sicherheitspolitischen Prioritäten und Massnahmen sind:

- Gegen grosse und wahrscheinliche Risiken wie Pandemien, Strommangellagen, Hitze wellen/Klima, Cyber/Verletzlichkeit kritischer Infrastrukturen macht man viel zu wenig.
- Gegen all diese neuartigen Bedrohungen sind Luxus-Kampffjets nutzlos.
- VBS und Bundesrat verhindern seit Jahren eine Debatte darüber, welche Risiken wahrscheinlich und folgenreich sind und am meisten Mittel zu deren Verhütung und Bekämpfung erfordern würden. Denn gegen moderne Risiken nützen militärische Grosswaffensysteme nichts – ebenso wenig in „new war“-Szenarien: Kampffjets gehen von völlig veralteten Kriegsbildern aus. Es braucht eine Umverteilung der knappen Mittel hin zur Vorsorge tatsächlicher Risiken.

⁴ Bundesamt für Bevölkerungsschutz, „[Welche Risiken gefährden die Schweiz? Katastrophen und Notlagen Schweiz 2015](#)“.

ES GIBT ALTERNATIVEN: DOPPELTE SICHERHEIT ZUM HALBEN PREIS. WIRKSAMER SCHUTZ DES SCHWEIZER LUFTRAUMS STATT AIR2030

Leichte Kampffjets für den alltäglichen Luftraumschutz – und die F/A-18 Hornet als Reserve für (äusserst seltene) robuste Szenarien

Laut Bundesrat führte die Luftwaffe in den letzten zehn Jahren durchschnittlich 270 Live Missions und 20 Hot Missions pro Jahr durch.⁵ Mit solchen Einsätzen sorgt die Luftwaffe für Ordnung im dicht beflogenen Schweizer Luftraum. Diese Fähigkeit muss erhalten bleiben. Allerdings können sämtliche 270 Live Missions und die grosse Mehrheit der 20 Hot Missions durch leichte Kampffjets erledigt werden. Für den Rest und weitere (höchst unwahrscheinliche) robuste Szenarien behalten wir die vorhandenen 30 F/A-18 Hornet als Reserve. Sie werden damit geschont und können noch lange zum Einsatz kommen.

Die neue Generation von Kampfflugzeugen wird selbst für die USA zum Luxus. Weltweit wird nach Alternativen zu den explodierenden Kosten bei abnehmendem Nutzen gesucht.

Weltweit läuft eine Diskussion über die explodierenden Kosten der neuen Generation von Luxus-Kampffjets. Militärzeitschriften sind voll von Berichten wie: „*Das teuerste Programm des US Verteidigungsministerium, die F-35, steht vor drei grossen Herausforderungen, die durch weitere Investitionen nicht bewältigt werden können.*“

- *Die F-35 ist zu komplex, um eine ständige Bereitschaft aufrechtzuerhalten.*
- *Sie leidet unter einer extrem kurzen Betriebsreichweite, die durch das Auftanken in der Luft kaum gemildert wird.*
- *Und sie kostet zu viel, um sie zu kaufen und zu betreiben, wenn man ihre Verwundbarkeit für die Zerstörung am Boden durch relativ billige Marschflugkörper und Drohnen in Betracht zieht, welche sie zudem in Reichweite bei weitem übertreffen.“⁶*

Leichte Kampffjets wie der M-346FA (FA steht für *fight and attack*) von Leonardo (Italien) oder die KAI FA-50 Golden Eagle (Südkorea) haben demgegenüber zahlreiche Vorteile:

- Die Verfügbarkeit von leichten Kampffjets ist weit höher als bei Luxus-Kampffjets. Diese sind derart komplex, dass sie pro Flugstunde mehrere Stunden für Wartung und Unterhalt im Hangar stehen. Leichte Kampffjets brauchen viel weniger technische Wartung.
- Leichte Kampffjets können aus dem Stand sofort starten. Luxus-Kampffjets brauchen zwischen Alarm und Start 15 Minuten, damit u.a. die Triebwerke zuerst auf Betriebstemperatur kommen. Ein ziviles Linienflugzeug legt in diesen 15 Minuten 225 Kilometer zurück, also ungefähr die Strecke von Schaffhausen nach Chiasso.
- Leichte Kampffjets wie der M-346FA haben in der Luft eine drei bis vier Mal längere Verweildauer als Luxus-Kampffjets. Das spart enorme Kosten, schont das Flugzeug und macht viel weniger Lärm, denn es braucht viel weniger Starts und Landungen.
- Leichte Kampffjets kosten in der Beschaffung rund vier bis fünf Mal weniger als Luxus-Kampffjets (20 statt 80 bis 100 Millionen) und der Betrieb rund 15 bis 20 Mal weniger (pro Flugstunde rund 2000 Franken statt 30 000 bis 50 000 Franken je nach Typ).
- Der M-346FA von Leonardo ist selbstverständlich allwetterfähig und nachtauglich. Er kann u.a. mit Luft-Luft-Lenk Waffen bewaffnet werden:

⁵ „Anforderungen an den Luftpolizeidienst“. Interpellation [19.4464](#) von Franziska Roth (SP, SO).

⁶ “How To Save Billions At the Pentagon? Trade Aircraft Carriers For Drones and Missiles”, in: National Interest, Blog, <https://national-interest.org/blog/skeptics/how-save-billions-pentagon-trade-aircraft-carriers-drones-and-missiles-165488>

- Sidewinter: 2.5 Mach / 17 km Reichweite
 - Amraam: 4 Mach / 105–180 km Reichweite
- sowie mit zahlreichen weiteren Waffensystemen.

Mit dieser Bewaffnung braucht es kein überschallfähiges Flugzeug, um den Schweizer Luftraum abzudecken. Jedes von der bewilligten Luftstrasse abgekommene Flugzeug wird seine Schlussfolgerungen ziehen, wenn es mit Waffen bedroht wird, die mehrfache Schallgeschwindigkeit aufweisen. Die Behauptung von Bundesrätin Viola Amherd ist abwegig: „Leichte Kampffjets sind zu langsam und verfügen nicht über die nötige Bewaffnung“.



Leichte Kampffjets schonen die F/A-18. Deren Nutzungsdauer wird markant verlängert. Kanada und andere Staaten zeigen, dass das geht.

Bundesrätin Viola Amherd hat im Nationalrat behauptet, die Schweiz wäre im Falle einer Nutzungsdauerverlängerung der F/A-18 Hornet ab 2030 das letzte Land, in welchem dieses Flugzeug noch zum Einsatz kommt. Dies ist schlichtweg falsch: Kanada hat im Juni 2020 beschlossen, 36 F/A-18C/D der aktuellen Kampfflugzeug-Flotte für eine Milliarde Dollar zu modernisieren und diese mindestens bis 2032 weiter zu betreiben.⁷

Kanada zeigt aus vielfachen weiteren Gründen vor, dass die Schweiz die Nutzungsdauer der F/A-18 Hornet noch massiv verlängern kann:

- Kanada war eines der ersten Länder, das F/A-18 beschaffte und nahm 1982 die ersten in Betrieb. Die Schweiz war eines der letzten Länder, das F/A-18C/D beschaffte und nahm diese erst zwischen 1997 und 1999 – also 15 bis 17 Jahre nach Kanada – in Betrieb. Entsprechend länger kann die Schweiz ihre F/A-18 in der Luft behalten.
- Kanada modernisiert ihre F/A-18C/D-Flotte in Kooperation mit dem US Marine Corps.⁸ Damit ist der technische Unterhalt für beide Partner langfristig gewährleistet.
- Kanada und das US Marine Corps begründen die erneute Nutzungsdauerverlängerung der F/A-18-Flotte damit, dass ihr mit einem Nachfolgejet wie dem F-35 die Kosten aus dem Ruder laufen würden und dieser ohnehin technisch nicht ausgereift sei.⁹ Die Schweiz sollte sich dieser Erkenntnis anschliessen, behält den F-35 aber im Rennen.
- Bereits 2016 meldete Kanada, dass einzelne F/A-18 bis 8000 Flugstunden aufweisen. Die Schweiz modernisiert gegenwärtig ihre F/A-18 für 450 Millionen Franken (bewilligt mit dem Rüstungsprogramm 2017), um die Lebensdauer unserer F/A-18 von 5000 auf 6000 Flugstunden zu verlängern.¹⁰ Kanada zeigt: Da ist noch viel Luft nach oben.
- Auch Malaysia ist im Begriff, in Kuwait gebrauchte F/A-18C/D zu beschaffen. Diese sollen bis 2021 ausgeliefert werden und dann weitere 10 bis 15 Jahre in Malaysia eingesetzt werden.¹¹ Das VBS ist darüber eigentlich bestens im Bild: Die RUAG hat jetzt während Jahren die technische Wartung der malaysischen F/A-18 durchgeführt.

⁷ <https://www.skiesmag.com/news/major-upgrades-canada-fleet-cf-188-hornets/>; <http://espritdecorps.ca/interview/keeping-the-cf-18-flying-until-2032-brig-gen-todd-balfe-explains-how-the-rcf-will-accomplish-that-mission>

⁸ “Canada Mimics Marine Corps Makeover For F/A-18C/D Fleet”, <https://sdquebec.ca/fr/nouvelle/canada-mimics-marine-corps-makeover-for-fa-18cd-fleet>

⁹ <https://nationalinterest.org/blog/buzz/can-us-marine-corps-keep-old-fa-18-hornet-fighters-flying-until-more-f-35s-arrives-51207>; siehe auch die Hinweise unten in den Anmerkungen 17 und 18.

¹⁰ <https://ottawacitizen.com/news/national/defence-watch/rcf-cf-18s-a-list-of-hours-on-each-airframe#:~:text=It%20has%20been%20reported%20that,have%20more%20than%206%2C000%20hours>

¹¹ <https://www.freemalaysiatoday.com/category/nation/2019/05/31/malaysia-to-buy-used-kuwaiti-fighter-jets-to-expand-fleet/>

Gegen die meisten Sicherheitsrisiken in der Luft bieten bodengestützte Systeme sowie ein guter Radar und gute Führungssysteme weit mehr Schutz als Luxus-Kampffjets.

Bodengestützte Systeme haben gegenüber Luxus-Kampffjets zahlreiche Vorteile:

- Bodengestützter Luftverteidigung hat eine weit höhere Verfügbarkeit als Luxus-Kampffjets. Es gibt sie für kurze, mittlere und grosse Reichweite und sie stehen 7 Tage / 24 Stunden zur Verfügung. Luxus-Kampffjets stehen demgegenüber pro Flugstunde viele Stunden für Wartung und Unterhalt im Hangar.
- Bodengestützter Luftraumschutz ist weniger verletzlich. Er lässt sich einfach tarnen. Kampffjets benötigen eine hoch verletzliche Infrastruktur, um überhaupt starten zu können. Das Risiko, dass sie im Fall der Fälle gar nie abheben, ist sehr hoch.
- Das Risiko von Opfern im Falle eines Abschusses ist bei Kampffjets viel höher als bei bodengestützten Systemen. Denn in jedem Kampffjet sitzt ein Pilot oder eine Pilotin.
- Auf die geplante Ausserdienststellung der Stinger muss verzichtet werden. Diese schultergestützte Waffe ist weltweit nach wie vor im Einsatz, modernisierungsfähig, kostengünstig und gegen tief fliegende Objekte unschlagbar.
- BODLUV ist falsch aufgegleist. Dem Gerät wird viel zu viel Bedeutung und der Professionalität des Bedienungspersonals und der umgebenden Sicherheitsarchitektur viel zu wenig Beachtung zugemessen.¹² Die Miliz stösst da an ihre Grenzen.

Frühzeitige Erkennung und Warnung ist in jedem Fall der entscheidende Punkt.

- Früherkennung und Frühwarnung sind viel wichtiger als besonders schwere und besonders komplexe Luxus-Kampffjets.
- Auch leichte Kampffjets lassen sich mit äusserst leistungsfähigen Radarsystemen ausrüsten – der M-346FA von Leonardo ist beispielsweise standardmässig mit dem Grifo-Radar ausgerüstet, der eine *look-down/shoot-down*-Fähigkeit aufweist. Dies ist zur Bekämpfung von tief und langsam oder schnell fliegenden Objekten wie Drohnen, Sportflugzeugen oder Marschflugkörpern von entscheidender Bedeutung – und schützt das internationale Genf weit wirksamer als Luxus-Kampffjets.
- Die Schweiz hat schon heute mit den vier Nachbarstaaten bilaterale Verträge für die gemeinsame Sicherung des Luftraums abgeschlossen. Der Geltungsbereich dieser Verträge sollte im gegenseitigen Interesse ausgebaut werden.
- Radarsysteme haben in den letzten wenigen Jahren eine äusserst dynamische technische Entwicklung erfahren. Die für die SP Fraktion erstellte Acamar-Studie¹³ weist auf neue Radarsysteme mit grosser Leistungsfähigkeit bei tragbaren Kosten hin:
 - Aerostats sollten als effektives und kostengünstiges Mittel speziell zum Schutz vor tieffliegenden Bedrohungen in Erwägung gezogen werden, besonders aufgrund der wachsenden Bedrohung durch Drohnen.
 - Die Kombination eines IBCS C2-Systems mit zwei G/ATOR-Radarsystemen (ein Radarsystem im Betrieb / eines als Reserve) würde rund 1 Milliarde Franken kosten und hätte weit mehr Schutzwirkung als Luxus-Kampffjets. Freilich können solche Systeme nur von Profis wirksam betrieben werden – sie sind nicht Miliz-tauglich.

Zu einer integrierten Sicherheitsarchitektur gehören in jedem Fall **verbesserte Kontroll- und Führungs-Fähigkeiten (C2Air)** und ein robustes Netzwerk, um von der optimierten Radararchitektur zu profitieren, die auf die Schweizer Topographie zugeschnitten ist.

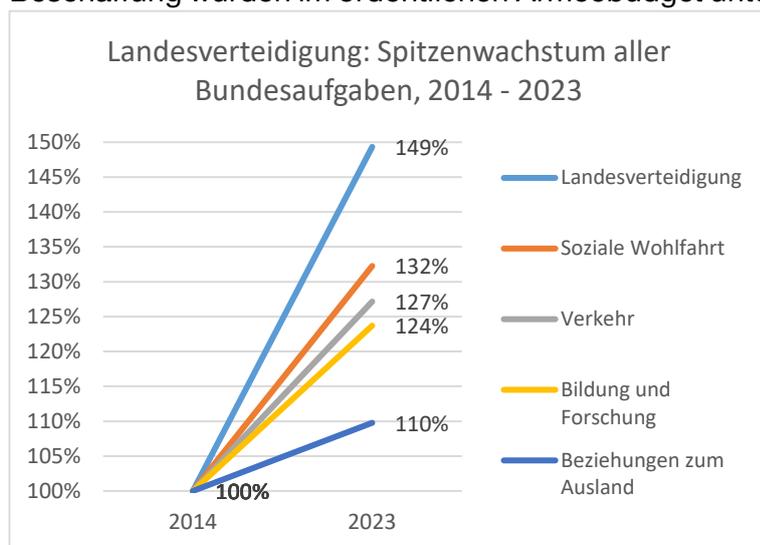
¹² “However, many countries do not fully appreciate that effective air defense requires a networked system and not just one missile system component. To get the true defensive value out of [it], there are additional components that add costs and complexities to the system” <https://www.rand.org/blog/2020/05/russian-s-400-surface-to-air-missile-system-is-it-worth.html>

¹³ [ACAMAR-Studie](#) (wie Anm. 2), S. 32ff., S. 71ff.

DIE LUXUS-KAMPFJETS KOSTEN UM DIE 24 MILLIARDEN FRANKEN – DAS GEFÄHRDET DRINGLICHERE AUSGABEN, DENN JEDER FRANKEN KANN NUR EINMAL AUSGEGEBEN WERDEN

Die sechs Milliarden Franken für Luxus-Kampffjets lassen sich nur mit exorbitanten Steigerungen der Militärausgaben im ordentlichen Armeebudget unterbringen

Die Befürworter von Luxus-Kampffjets argumentieren, die beantragten sechs Milliarden zur Beschaffung würden im ordentlichen Armeebudget untergebracht. Was sie verschweigen:



- Kein anderer Ausgabenbereich des Bundes hat in den Jahren 2014 bis 2023 ein derart gewaltiges Wachstum erfahren wie jener für Landesverteidigung und Sicherheit, nämlich um sagenhafte 49%.¹⁴
- Laut Armeebotschaft sollen die Rüstungsausgaben in der Zehnjahres-Periode 2023 bis 2032 enorme 15 Milliarden Franken statt wie bisher geplant 10 Milliarden betragen – eine weitere exorbitante Steigerung um zusätzliche 50%.¹⁵

Das VBS rechnet die geplanten Ausgabensteigerungen optisch auf „real plus 1.4 Prozent pro Jahr“ herunter. Das ist Rosstäuscherei: In jedem anderen Ausgabenbereich des Bundeshaushaltes wird mit den nominellen Steigerungsraten gearbeitet. Es geht also um 2.1 Prozent pro Jahr (angenommene Teuerung: 0.7 Prozent im Durchschnitt pro Jahr).

Das dicke Ende kommt erst noch: Luxus-Kampffjets kämpfen mit einer explosionsartigen Steigerung der Lebenszykluskosten um 24 Milliarden

Der Bundesrat leitet seine „Faustregel“ zur Abschätzung der „Betriebskosten“ neuer Kampfflugzeuge aus den „Erfahrungen beim Betrieb der Schweizer Kampfflugzeuge ... über die letzten Jahrzehnte“ ab, so dass die „Betriebskosten etwa doppelt so hoch ausfallen, wie die Beschaffungsausgaben“¹⁶. Damit kommt der Bundesrat auf 12 Milliarden für Betrieb und 6 Milliarden für die Beschaffung: zusammen 18 Milliarden.

¹⁴

	R2014	R2015	R2016	R2017	R2018	R2019	VA2020	FP2021	FP2022	FP2023
Soziale Wohlfahrt	21414	21998	22544	22908	22328	22386	24114	24742	27095	28323
Verkehr	8429	8323	9153	9053	10393	9933	10372	10385	10615	10718
Bildung und Forschung	6952	7080	7167	7573	7714	7985	8198	8226	8409	8600
Landesverteidigung/Sicherheit	4348	4416	4585	5592	5570	5991	6384	6375	6434	6493
Beziehungen zum Ausland	3508	3723	3544	3529	3771	3480	3650	3658	3744	3851

Quelle: R = Staatsrechnung 2014-2019, VA = Voranschlag 2020, FP = Legislaturfinanzplan 2021–2023 vom 29. Januar 2020.

¹⁵ Bundesrat, Armeebotschaft 2020 (20.031), S. 2273.

¹⁶ „Kosten der neuen Kampffjets über die gesamte Nutzungsdauer“, SP-Frage 20.5293 von Priska Seiler Graf (SP, ZH).

Die bundesrätliche Zahl von bereits enormen 18 Milliarden Franken Gesamtkosten ist aus mindestens zwei Gründen zu tief gegriffen:

- Zukünftige Betriebskosten von Luxus-Kampffjets lassen sich nicht aus den Betriebskosten vergangener Kampfflugzeuge der „letzten Jahrzehnte“ ableiten. Das ist völlig abwegig. Von Kampfjet-Generation zu Kampfjet-Generation steigen die Lebenszykluskosten explosionsartig an. Das zeigen zahlreiche Studien, darunter des Regierungsrechnungshofes (GAO) und des Kongress Budget-Ausschusses (CBO) der USA.¹⁷ Der Kongress will deshalb deutlich weniger F-35 Tarnkappenjets beschaffen und setzt stattdessen auf Nutzungsdauerverlängerungen und neue F-16 und F/A-18.¹⁸
- Der Begriff „Betriebskosten“ ist zu eng gefasst. Neben dem Betrieb fallen weitere Kosten für die Beschaffungsvorbereitung, die Anpassung der Infrastruktur (Startbahnen, Hangar, Kavernen) sowie für Unterhalt, Werterhaltung und Upgrade an. Werden die weiteren Folgekosten mit einbezogen, so geht es je nach Kampfjet-Typ um insgesamt 24 bis 30 Milliarden Franken – mehr als das Neatloch am Gotthard!

Diese Kostenfalle ist ein zentraler Grund, dass andere Luftwaffen – etwa jene der USA, Kanadas und Malaysias – die Nutzungsdauer ihrer vorhandenen F/A-18C/D gegenüber früheren Planungen verlängern – sie halten Beschaffung und Betrieb der F-35 oder ähnlicher Nachfolge-Kampffjets für nicht tragbar.

Ausweg aus der Kostenfalle: eine Zwei-Typen-Luftwaffe („high/low-mix“)

Die Schweiz hat bisher während Jahrzehnten auf eine Zwei-Typen-Luftwaffe gesetzt. Damit soll nun Schluss sein: Das VBS mustert den F-5 Tiger ersatzlos aus und setzt auf eine Ein-Typen-Luftwaffe allein mit einem „*front-line*“-Kampfflugzeug der 4. oder 5. Generation.

Diese Luxus-Lösung überträgt trotz der exorbitanten Kosteninflation bei „*front-line*“-Kampffjets diesen die ganze Last der Pilotenausbildung und selbst einfachster Missionen. Schweizer Piloten sollen in ihrer Ausbildung direkt vom Turboprop-Flugzeug PC-21 auf einen Luxus-Kampffjet umsteigen und darauf den grössten Teil ihrer Ausbildung und selbst kleinste Missionen erledigen – bei Flugstundenpreisen je nach Typ von Fr. 30 000 bis Fr. 50 000! Ein kombinierter Jettrainer und leichtes Kampfflugzeug wie der M-346FA kostet demgegenüber pro Flugstunde rund Fr. 2'000, also 15 bis 25 Mal weniger.

Ein solches Ausbildungskonzept ist lehrtechnisch hoch umstritten und finanziell unverantwortlich. Die neuen Piloten absolvieren unsinnig viele Trainingsstunden auf teuren „*front-line*“-Jets – eine absolute Verschwendung von finanziellen Ressourcen und ein unnötiger Verschleiss der Flugzeuge. Mit diesem Konzept wird die Schweiz schnell wieder da sein, wo das VBS behauptet heute zu sein mit der F/A-18: Bei abgenutzten Flugzeugen.

Daher ist das Konzept der M-346 FA oder KAI T-50 auch für das Training der Piloten wesentlich besser. Man hat ein Flugzeug, das in einer Doppelrolle eingesetzt werden kann. Die Trainingsmöglichkeiten, welche diese Flugzeugtypen anbieten, gehören unbestritten zu den besten weltweit.

Der Fehlentscheid für eine Ein-Typen-Luftwaffe widerspricht den Erkenntnissen der weltweit unter dem Titel „*high/low-mix*“ geführten Diskussion. Wer in Google „*high/low-mix*“ eingibt, findet zahlreiche Treffen – die Kosten für *front-line*-Jets sind einfach zu hoch:

¹⁷ Congressional Budget Office (CBO), „The Depot- Level Maintenance of DoD’s Combat Aircraft: Insights for the F-35“ (February 2018), <https://www.cbo.gov/publication/52156>; CBO, „Trends in Operation and Maintenance Spending by the Department of Defense“ (July 2016), www.cbo.gov/publication/51731; Government Accountability Office (GAO), „Joint Strike Fighter. DOD Actions Needed to Further Enhance Restructuring and Address Affordability Risks“ (June 2012), <https://www.gao.gov/products/GAO-12-437>.

¹⁸ „Cancel Plans to Purchase Additional F-35 Joint Strike Fighters and Instead Purchase F-16s and F/A-18s“, in: CBO, „Options for Reducing the Deficit: 2019 to 2028“ (December 2018), S. 132, <https://www.cbo.gov/publication/54667>.

- Der im Beratungsgeschäft tätige Flugzeugingenieur Dr. Georges Bridel, CEO der Consultingfirma „Arbeitsgruppe Luft- und Raumfahrt“ ALR mit Sitz in Zürich setzte sich deshalb stets dafür ein, die Nutzungsdauer des F-5 Tiger zu verlängern und weiterhin eine Zwei-Typen-Luftwaffe zu betreiben.¹⁹
- Zusammen mit Flugzeug-Ingenieuren aus Frankreich und Polen entwickelte Georges Bridel entsprechend den kombinierten Jet-Trainer/leichtes Kampfflugzeug JANUS. Hauptargument: Ausreichend Piloten ausbilden und dennoch Kosten sparen.²⁰
- Der langjährige republikanische Senator und Kriegsveteran John McCains hielt kurz vor seinem Tod in einem Bericht an den US Kongress fest, es sei höchst ineffizient, für jedes Sicherheitsproblem in der Luft front-line-Kampfflugzeuge aufsteigen zu lassen. Vielmehr brauche es einen intelligenten *“high/low mix”* unter Einschluss von *„low-cost, light-attack fighters that would require minimal work to develop“*.²¹
- Die US-Luftwaffe hat genau diesen Rat umgesetzt. Selbst für die USA weist die zuerst geplante Übertragung der ganzen Ausbildungs- und Kampflast auf den F-35 eine unerträglich schlechte Kosten-Nutzen-Bilanz auf. Die U.S. Air Force setzt nun auf das neue T-X Trainingsflugzeug (T-7 Red Hawk). Dieser ist dem M-346FA von Leonardo sehr ähnlich und soll auch für einfache Kampfaufgaben eingesetzt werden.²²
- In Österreich sieht das Konzept „Bundesheer 2030“ vor, 1 Milliarde Euro zu investieren, um den Eurofighter weiter zu betreiben und den Düsentrainer Saab 105 durch einen leichten Kampffjet zu ersetzen.²³ Nach einer Intervention von Bundesrätin Viola Amherd bei ihrer Partei- und Minister-Kollegin Klaudia Tanner stellte diese zwar im Sommer 2020 überraschend den Zwei-Typen-Entscheid in Frage und forderte eine Überprüfung durch einen Parlamentsausschuss. Bewirkt hat sie mit ihrer chaotischen Kommunikation aber ausser Rücktrittsforderungen nichts.
- Aus der Beantwortung parlamentarischer Anfragen geht hervor, dass Österreich bereits bisher einen wesentlichen Teil der Last für den Luftraumschutz – das wird in der Schweiz Luftpolizei genannt – dem einfachen Düsentrainer Saab 105 übertrug. Ziel: Kosten sparen und den wartungsintensiven und anfälligen Eurofighter schonen.²⁴

DIFFAMIEREN STATT KONKRETISIEREN: DER BLANKOSCHECK VERKAUFT DIE STIMMBÜRGER UND STIMMBÜRGERINNEN FÜR DUMM

Die Ja-Seite beschwört den Schutz durch die Kampffjets. Sie verzichtet aber darauf – wohl aus argumentativem Notstand – jemals konkret zu werden: Wie sieht die Kosten-Nutzen-Analyse in der Ausbildung und einfachen Missionen aus? In welchem Szenario bieten die Luxus-Kampffjets welchen Schutz? Wer greift wie an? Wie kommt der Angreifer bis zur Schweiz? Was helfen Luxus-Kampffjets gegen Drohnen oder Lenkwaffen? Oder gegen

¹⁹ Georges Bridel in NZZ am Sonntag vom 31. August 2014. Zur ALR siehe <http://www.alr-aerospace.ch/>

²⁰ „Recent operations have shown that it is necessary to qualify and maintain an important reserve of pilots to support protracted conflict (...). However, the cost of deploying front line combat aircraft is now so high that these will be prioritized for operations or high-level exercises. Additionally, combat aircraft are often heavily committed to operations and cannot be diverted to routine Advanced Training missions“. Georges Bridel et.al., Janus – a new approach to air combat pilot training, Sciendo, Łukasiewicz Research Network – Institute of Aviation 2019, http://www.alr-aerospace.ch/content/JANUS_Article_SCIENDO.pdf

²¹ Senator John McCain, Chariman Senate Armed Services Committee, [Recommendations for the FY 2018–2022 Defense Budget](#).

²² “The F-35 is overqualified for the alert mission, and the service needs to assess the wisdom of utilizing the world’s most advanced fighter platform for tasks a lesser fighter could ably do“: <https://warontherocks.com/2016/06/guardians-of-the-homeland-looming-threats-to-the-air-alert-mission/>. Siehe auch <https://www.defensenews.com/2020/06/25/air-force-considers-leasing-losing-t-x-training-jets/>; <https://www.airforcemaq.com/acc-aims-to-cut-pilot-training-time-by-up-to-half/>;

²³ Bundesminister für Landesverteidigung, [Unser Heer 2030. Die Antwort auf künftige Bedrohungen](#), Wien 2019, S. 51.

²⁴ “Luftraumüberwachung in Österreich“. [Parlamentarische Anfrage Nr. 247 IJ](#) von Nationalrat Stögmüller vom 4. Dezember 2019, beantwortet von der Verteidigungsministerin Klaudia Tanner am 4.2.2020.

Sportflugzeuge voller Sprengstoff, mit denen es Terroristen beispielsweise auf das internationale Genf abgesehen haben? Darauf gibt das VBS keinerlei Hinweise.

Das beredte Schweigen der Befürworter und Befürworterinnen hat System, ebenso wie der Umstand, dass sie immer wieder mehr oder weniger subtil behaupten, die Nein-Seite wolle der Schweizer Bevölkerung «den Schutz» (wovor? wogegen? wie?) rauben.

Dieses an Nötigung grenzende «Diffamieren statt Konkretisieren» verkauft die Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern für dumm. Sie sollen keine Fragen stellen, sondern in geistiger Achtungsstellung einen Blankocheck ausstellen. Noch nie haben die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger für derart viel Geld derart wenig konkrete Informationen erhalten.

Der Grund ist einfach: Selbst Luxus-Kampffjets bieten gegen moderne Bedrohungen aus der Luft keinen Schutz: sie sind gegen Drohnenschwärme, Marschflugkörper und ballistische Waffen nutzlos, ebenso bei hybriden Szenarien. Genau hier liegen aber die militärischen Herausforderungen der Zukunft. Der von der Ja-Seite versprochene Schutzschirm ist voller Löcher, das Schutzversprechen eine Illusion, der Kaiser hat keine Kleider am Leib.

Die Typenwahl ist alles andere als unpolitisch

Zum Blankoscheck-Denken gehört, dass die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger über die Typenwahl im Ungewissen gelassen werden. Das solle die Politik getrost den Fachleuten überlassen. Bloss: Die Typenwahl ist alles andere als eine unpolitische Frage, die irgendetwelchen anonymen „Fachleuten“ überlassen werden könnte.

Mit jedem der vier geprüften Kampffjet-Typen sind höchst unterschiedliche aussenpolitische Abhängigkeiten und militärische Ausrichtungen verknüpft. Diese Weichenstellung jetzt der demokratischen Debatte zu entziehen, ist zutiefst unschweizerisch und zeugt von Angst vor dem Volk:

- Wird es der Tarnkappenjet F-35 sein, der aus der Schweiz unerkant bis Moskau und Lissabon fliegen könnte, um dort Bomben abzuwerfen? Und in dem aufgrund des Datalinks stets der US-Geheimdienst als blinder Passagier mit im Cockpit sitzt?²⁵ Und der höchstens während 10 Minuten Überschall (magere 1.2 Mach) fliegen kann, ohne dass der Nachbrenner zu Überhitzung und Blasenbildung führt und so grundlegende strukturelle Schäden und Verlust der Tarnkappenfähigkeit drohen?²⁶
- Oder wird es – ebenfalls aus den USA – die F/A-18 Superhornet sein? Der sich von den F/A-18-Hornet, die die Schweiz schon hat, vorab darin unterscheidet, dass die Superhornet viel grösser und viel schwerer ist und weit höhere Betriebskosten aufweist?
- Oder wird es der Eurofighter sein, dessen Entwicklung vor fast 40 Jahren noch im Kalten Krieg gestartet wurde, exorbitante Mehrkosten verursachte, aber der gleichen Generation angehört wie die F/A-18-Hornet, die die Schweiz schon hat? Und den das deutsche Verteidigungsministerium als Nachfolgejet für den Tornado als untauglich ablehnt, obschon die deutsche Industrie beim Eurofighter tüchtig mitverdienen würde?
- Oder die Rafale aus Frankreich, die in erster Linie als Trägerflugzeug für Atombomben konzipiert wurde, deshalb weniger schnell aufsteigt und weniger schnell fliegt als der Eurofighter und fast ebenso alt ist wie die F/A-18-Hornet, die die Schweiz schon

²⁵ [ACAMAR-Studie](#) (Anm. 2), S. 67 f.; „Mit dem Tarnkappenbomber F-35 zu einer geteilten Souveränität mit den USA“. Interpellation [20.3697](#) von Franziska Roth (SP, SO).

²⁶ https://www.defenseworld.net/news/26992/Swiss_Internal_Report_Flags_F_35_Afterburner_Issue#.XxB1HfgqUk ; <https://www.defensenews.com/smr/hidden-troubles-f35/>. Das Pentagon hat sich mit dem Problem abgefunden und resigniert: <https://taskandpose.com/military-tech/f35-stealth-technology-deficiency> ; „Armee hat Zweifel an US-Kampffjet“, [Blick-online](#), 23.7.2020.

hat? Und während zwei Jahrzehnten auf den Exportmärkten keinen einzigen Abnehmer fand, erst ab 2015 in Ägypten, Indien und Katar den Durchbruch schaffte, aber bis heute von keinem anderen europäischen Staat beschafft wurde?

Statt über diese Fragen eine demokratische Diskussion zu ermöglichen, will der Bundesrat, dass die Stimmbürger und Stimmbürgerinnen die Katze im Sack kaufen. Das lehnen wir ab.

Nach zahlreichen Pleiten und Pannen gibt es keinen Grund, in die „Fachleute“ für die Beschaffung Vertrauen zu haben

Die Armasuisse zeigte sich in den letzten zwei Jahrzehnten immer wieder komplett überfordert, um weit einfachere Rüstungsgüter zu beschaffen als neue Luxus-Kampffjets. Es sei hier allein an folgende sieben Beispiele erinnert:

- Papierflieger Gripen: Obschon die Materialverordnung zwingend vorschreibt, dass nur „beschaffungsreife“ Rüstungsgüter dem Parlament zur Genehmigung vorgelegt werden dürfen, enthielt das Rüstungsprogramm 2012 den Papierflieger Gripen. 2014 fiel er in der Volksabstimmung durch. 2019 – volle sieben Jahre nach dem Typenentscheid durch Armasuisse – legte die gleiche Armasuisse dem Gripen-Anbieter nahe, die Offerte zurückzuziehen, weil es sich nach wie vor um einen Papierflieger handle: das Flugzeug sei technisch immer noch nicht ausgereift...
- BODLUV-Absturz und -Hin-und-Her: Viele Jahre bastelte das VBS an der Erneuerung des bodengestützten Luftraumschutzes. Zunächst war von Kosten von 500 Millionen die Rede, dann von 700 Millionen, dann von einer Milliarde, jetzt von zwei Milliarden. Zunächst ging es allein um die Ablösung der bestehenden Fliegerabwehrsysteme: Die Einmannlenkwaffe Stinger, das radargestützte System Rapier Lenkwaffe und die "35 mm Kanone". Am 22. März 2016 zog Bundesrat Guy Parmelin die Reissleine und stoppte die Projektarbeit. Ein Jahr später betraf „BODLUV“ plötzlich allein noch fernwirkende Boden-Luft-Systeme mit Einsatzdistanzen von 100 km und mehr. Aber zunächst angeblich allein zur Abwehr von Kampfflugzeugen. Fernlenk Waffen seien keine Bedrohung. Bis auch diese Meinung Anfang 2020 abrupt geändert wurde.
- FIS Heer Debakel: Das Führungsinformationssystem Heer war Teil des Rüstungsprogramms 2006 (424 Millionen Franken) und 2007 (weitere 278 Millionen Franken). Nach unzähligen Pannen und Pleiten entschied das VBS 2011 kleinlaut, das FIS Heer definitiv nicht mit mobiler Telekommunikation auszubauen. Zentrale bei der Kreditbewilligung versprochene Anwendungsbereiche kamen damit nie zum Tragen.
- Duro-Pleite: 2015 bewilligte das eidgenössische Parlament die Werterhaltung von 2220 Duro-Mannschaftstransportern. Für die Sanierung waren ursprünglich 48 Monate geplant. 2019 war allerdings erst ein Bruchteil saniert. Und die 215 bereits auf Steyr-Motoren umgerüsteten Duros werden wieder zurückgebaut und jetzt durch Fiat-Motoren ersetzt.
- Mörser-16 – gravierende Verfahrensmängel: Die Eidg. Finanzkontrolle übte 2020 harte Kritik am Beschaffungsprozess, der „schwierig nachzuvollziehen“ sei. Nachträgliche Anpassungen des militärischen Anforderungskatalogs hatten den einzigen Zweck, viel günstigere und bessere Angebote aus Finnland „ab Stange“ auszubooten, um den Auftrag der MOWAG (für das Trägerfahrzeug) und der RUAG (für das „Cobra“-Geschütz) zuschancen zu können. Von Beschaffungsreife keine Spur – ganze Teile mussten neu entwickelt oder grundlegend weiterentwickelt werden. Kostensteigerungen, Verzögerungen und Nachteile für die bedienende Mannschaft sind die Folge.

- Hermes Drohne – massive Verzögerungen: Mit dem Rüstungsprogramm 2015 beschaffte die Schweiz für 250 Millionen Franken das Drohnensystem des Typs Hermes 900 HFE von Elbit Systems Ltd. (Israel). Dieses sollte ab 2019 schrittweise das an sein Lebensende angelangte System ADS 95 «Ranger» ablösen. Heute sind die «Ranger» weg, die Hermes aber noch lange nicht da: Auch sie war 2015 alles andere als „beschaffungsreif“. Statt des üblichen Benzinmotors forderte die Schweiz einen (viel schwereren) Dieselmotor, was den Schwerpunkt des Flugzeuges um 60 cm verschob und völlig neue Tests im Windkanal erforderte. Das System zur automatischen Erkennung von anderen Luftfahrzeugen («Sense & Avoid») musste von Grund auf neu entwickelt werden und ist immer noch nicht bereit. Armasuisse merkte erst kürzlich, dass es in der Schweiz kälter ist als in Israel und baut nachträglich noch ein Enteisungssystem ein. Die Eidg. Finanzkontrolle kritisierte, dass die Schweiz bei der Systemwartung langfristig weitgehend von Israel abhängig bleibt.
- F-5 Tiger – Verschleuderung von Steuergeldern: Das VBS nimmt den Tiger nach bloss 3300 Flugstunden ausser Betrieb. Andere Luftwaffen fliegen ihn zwei oder drei Mal länger. Und jetzt kaufen die USA die Tiger zurück und setzen sie weiterhin ein!

Nach all diesen Pannen und Pleiten gibt es überhaupt keinen Grund, in die „Fachleute“ der Armasuisse Vertrauen zu haben: Warum sollen sie ausgerechnet bei der Typenauswahl für den Luxus-Kampffjets objektiv entscheiden, nachdem sie zahlreiche Planungsfehler gemacht und immer wieder Rücksichten auf industrielle Interessen in der Schweiz sowie auf äusserst kostspielige Sonderwünsche einzelner Truppenfürsten genommen haben?

Viola Amherd schickt Kampffjet-Pilot Claude Nicollier und Kampffjet-Pilotin Fanny Chollet vor. Diese vertreten vorab ihre Eigeninteressen

Weltweit läuft eine grundsätzliche Diskussion über die zukünftige Verwendung von Luftwaffen. Sie zeigt auf, dass ballistische Raketen so präzise sind, dass sie Kampfflugzeuge ersetzen können, um gezielte Angriffe auszuführen. Zudem können Drohnen zunehmend Aufgaben der traditionellen Luftwaffe preisgünstiger ausführen. In Zukunft wird die Rolle der traditionellen Luftwaffen sehr stark eingeschränkt sein.²⁷

Überall wehren sich natürlich die Piloten und Pilotinnen gegen die Erkenntnis, dass Kampfflugzeuge gegenüber Drohnen und Lenkwaffen massiv an Bedeutung verlieren. Reflexartig verurteilen sie alles, was ihre Rolle in Frage stellt.

Bundesrätin Viola Amherd war deshalb äusserst schlecht beraten, ausgerechnet den Kampffjetpilot Claude Nicollier um ein Gutachten anzufragen und Kampffjetpilotin Fanny Chollet als Sprecherin an der Medienkonferenz zur Lancierung des Abstimmungskampfes. Piloten und Pilotinnen wollen nichts verändern und halten an ihren superteuren Spielzeugen fest. Sie haben kein Interesse, die schweizerische Sicherheitspolitik an moderne, neuartige Herausforderungen der Zukunft anzupassen. Altes Denken hilft aber allein, vergangene Schlachten zu schlagen und zukünftige zu verlieren, nicht aber das Wesen des „new war“ zu erkennen, wie er sich in Syrien, Yemen, Israel und der Ukraine längst abbildet. All diese Kriegsschauplätze zeigen auf: Der heroische Luftkampf zwischen Kampfflugzeugen ist Vergangenheit. Weil Fanny Chollet Tag für Tag genau diesen heroischen Luftkampf trainiert, ist ihr Statement nachvollziehbar – hat aber mit der Wirklichkeit von heute und morgen nichts zu tun.

²⁷ <https://breakingdefense.com/2020/07/army-says-long-range-missiles-will-help-air-force-not-compete/>; <https://breakingdefense.com/2020/07/air-force-digital-century-series-is-stuck-in-the-wrong-century/>; <https://nationalinterest.org/blog/skeptics/how-save-billions-pentagon-trade-aircraft-carriers-drones-and-missiles-165488>;

UNTRAGBARE KLIMA- UND UMWELTKOSTEN

Die Lärmschutzverordnung wird nur dank übler Tricks eingehalten

Bereits der Lärm der F/A-18 Hornet war unerträglich hoch. Die Lärmschutzverordnung kann nur dadurch eingehalten werden, indem sie beim Militärfluglärm – anders als etwa bei Helikopterlärm – mit Durchschnittswerten über ein ganzes Jahr hinweg rechnet statt mit den Lärmspitzen im Moment des Starts und der Landung.²⁸ Dieser üble Trick führt dazu, dass beim Militärfluglärm selbst krankmachende Alarmwerte in der „Durchschnittsrechnung“ verschwinden und rechtlich als annehmbar gelten.

Solange das VBS sozusagen als Kompensation viele und gut bezahlte Arbeitsplätze in die Region brachte, machten die lärm betroffenen Gemeinden mehrheitlich die Faust im Sack. Inzwischen löscht es ihnen aber zunehmend ab, denn die Anzahl VBS-Arbeitsplätze ist stark rückläufig und wird in Zukunft aufgrund sinkender Stückzahlen weiter zurückgehen. Neben Payerne und Emmen kippt namentlich in Meiringen die Stimmung:

- Sämtliche Gemeinden rings um den Militärflugplatz Meiringen haben bereits 2007 der radikalen Franz-Weber-Initiative «Gegen Kampffjetlärm in Touristengebieten» zugestimmt. Das hat in dieser konservativen Gegend niemand erwartet. Die Bevölkerung erkannte aber, dass der Kampffjetlärm im Tourismus viel zahlreichere Arbeitsplätze gefährdet als der Militärflugplatz jemals Arbeitsplätze in die Region bringt.
- Das VBS startete mit den Gemeinden, Anwohnern und Interessengruppen rings um den Militärflugplatz Meiringen einen Dialogprozess. Die Präsidenten aller zehn betroffenen Gemeinden publizierten am 25. November 2019 eine Medienmitteilung, in der sie angesichts des „jahrelangen Tretens an Ort und Wiederkäuen der immer gleichen Teilthemen“ entnervt auf das „äusserst unbefriedigende“ Ergebnis hinwiesen. Das arrogante Verhalten des VBS löse allein noch „ungläubiges Kopfschütteln“ aus.
- Im Sommer 2020 warnten zwei SVP-Grossräte aus der Region Meiringen vor «massiven Auswirkungen auf die baulichen Entwicklungsmöglichkeiten im Talboden und an den anliegenden Hängen», falls der veraltete Lärmschutzkataster von 1997 wie geplant mit der Stationierung der neuen Luxus-Kampffjets in der Region angepasst wird.

Das Hinhalten der lärm betroffenen Gemeinden durch das VBS ist zutiefst undemokratisch. Das VBS weigert sich, aus einem einfachen Grund, Klarheit zu schaffen: Mit den neuen Kampffjets nimmt die Lärmbelastung weiter zu und die Anzahl Arbeitsplätze ab.

Leichte Kampffjets würden die Lärmbelastung markant vermindern. Das zeigte in der Vergangenheit die weit geringere Lärmbelastung durch den F-5 Tiger im Vergleich mit den F/A-18 Hornet, die – das ist die Regel – mit extrem lauten Nachbrennern starten.

Der Treibstoffverbrauch neuer Kampffjets ist extrem hoch

In einer einzigen Flugstunde verbraucht ein F/A-18 durchschnittlich 4850 Liter Kerosin, was zu einer Emission von 12 220 kg CO₂ führt. 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). Alle vier offerierten neuen Kampffjets sind nochmals bedeutend schwerer als der Hornet – das wird den Kerosin-Verbrauch entsprechend nochmals in die Höhe treiben. Klimaschutz sieht anders aus...

²⁸ „Kampffjets. Erwarteter Fluglärm der vier evaluierten Typen“. SP-Interpellation [19.4540](#) von Priska Seiler Graf (SP, ZH). Siehe auch „Vervielfachung der Lärmimmissionen auf dem Flugplatz Emmen?“. SP-Interpellation [16.4141](#) von Prisca Birrer-Heimo (SP, LU).

GEGENARGUMENTE UND IHRE WIDERLEGUNG

„Ihr wollt ohnehin bloss die Armee abschaffen“

Wenn wir per se dagegen wären: Warum machte sich die SP die Mühe, ein realistisches Gegenkonzept auszuarbeiten, das einiges gekostet hat und auf das wir zurecht stolz sind?

Ist nicht vielmehr die Ja-Seite mit ihrem starren „Entweder-oder“-Konzept ohne jeden B-Plan im Begriff, den Luftraumschutz der Schweiz an die Wand zu fahren? Widerspricht es nicht jeder militärischen Professionalität, darauf zu verzichten, mehrere Optionen zu prüfen, wie der Luftraumschutz am besten gewährleistet werden kann?

„Trainingsflugzeuge sind für Luftpolizei ungeeignet“

Für (ohnehin unwahrscheinliche) robuste Szenarien haben wir immer noch den F/A-18. Die SP sagt nirgends, die Schweiz solle sich allein auf leichte Kampffjets (z.B. Leonardo M-346FA aus Italien oder Golden Eagle aus Südkorea) abstützen. Vielmehr helfen diese, die F/A-18 Hornet zu schonen und noch bis mindestens Mitte der 2030er Jahre weiter zu betreiben, wie das auch andere Staaten (z.B. Kanada und Malaysia) planen.

Geschwindigkeit:

- Der M-346FA kann aus dem Stand sofort starten. Luxus-Kampffjets brauchen zwischen Alarm und Start 15 Minuten. Das ist sehr lange: in 15 Minuten legt ein ziviles Verkehrsflugzeug 225 Kilometer zurück, also die Strecke Schaffhausen – Chiasso.
- Der M-346FA beispielsweise ist mit Luft-Luft-Raketen bewaffnet, die mehrfache Schallgeschwindigkeit fliegen und den gesamten Schweizer Luftraum abdecken:

- Sidewinter: 2.5 Mach / 17 km Reichweite
- Amraam: 4 Mach / 105–180 km Reichweite

Das genügt für die Luftpolizei auch bei fast allen Hot Missions: Ein Eindringling wird sich rasch sehr beeindruckt zeigen, wenn er mit diesen Luft-Luft-Raketen bedroht wird.

Bewaffnung und Radar: Ein Flugzeug ist eine Plattform, auf die unabhängig vom konkreten Typ optional verschiedenste Waffen und Radarsysteme angebracht werden können. Die vorgeschlagenen leichten Kampffjets sind allwetter- und nachtauglich und verfügen über die modernste Bewaffnung und Radar, die höchste Standards erfüllt.

„Die Risse der F/A-18 weisen auf das Ende der Nutzungsdauer hin“

Risse sind normal. Das ist Physik: die Belastungen sind enorm, Materialermüdung Alltag. Deshalb stehen alle Hochleistungs-Kampffjets pro Flugstunde viele Stunden im Hangar für Wartungsarbeiten. Teile werden fortlaufend erneuert und ersetzt. Das wäre mit den neuen Luxus-Kampffjets nicht anders.

Bei leichten Kampffjets ist die Materialermüdung viel geringer. Sie erfordern deshalb weit weniger Unterhalt und Wartung als Luxus-Kampffjets.

Namentlich der F-35 Tarnkappenjet hat deshalb keine lange Lebenszeit und verursacht extrem hohe Unterhaltskosten. Indem das VBS eine Ein-Typen-Luftwaffe anstrebt, würde sich der Abnutzungseffekt verstärken. Die neuen Kampffjets müssten den Hauptteil der Pilotenausbildung und selbst einfachste Luftpolizei-Einsätze allein schultern. Sie würden entsprechend rasch abgenutzt. Im schlimmsten Fall müssten wir bereits in 15 bis 20 Jahren wieder einen neuen Kampfjet – diesmal für vielleicht 10 Milliarden Franken – kaufen.

„Eine Zwei-Typen-Luftwaffe ist zu teuer“

Es ist erstaunlich, dass die Unterhaltskosten auf der Ja-Seite plötzlich eine Rolle spielen. Die Botschaft ans Parlament enthielt nicht den geringsten Hinweis auf die exorbitanten Betriebs- und Lebenszykluskosten – sie wurden nie berechnet und noch viel weniger die Kosten einer Zwei-Typen-Luftwaffe mit leichten Kampffjets, was das VBS gar nie prüfte.

Exorbitante Kosten im Unterhalt fallen namentlich bei neuen Kampffjets an. Jede neue Generation von Kampfflugzeugen hat die Unterhaltskosten explodieren lassen.

Leichte Kampffjets sind demgegenüber äusserst wartungsfreundlich. Und die Wartung der vorhandenen F/A-18 ist eingespielt und das Know-how vorhanden.

„Bei einem Schulhausbau sprechen wir auch nicht über den Lohn des Abwärts“

Es ist schlicht eine Vorschrift des Parlamentsgesetzes, „die personellen und finanziellen Auswirkungen des Erlassentwurfs und seines Vollzugs auf Bund, Kantone und Gemeinden sowie die Art und Weise der Kostendeckung“ zu erläutern (ParlG Art. 141 Abs. 2 lit. f).

Genau dies hat der Bundesrat aber unterlassen. Das ist inakzeptabel, denn es geht um enorme Summen, die mit dem Lohn eines Abwärts überhaupt nicht vergleichbar sind.

„Eine Zwei-Typen-Luftwaffe funktioniert nicht“

Die Schweiz hatte bisher stets eine Zwei-Typen-Luftwaffe und das hat bestens funktioniert. Die Arbeitsteilung zwischen F-5 Tiger und F/A-18 Hornet war eingespielt und gab nie Probleme. Es genügt, einen Flugzeug-Typ stand-by zu halten. Es braucht nicht ständig beide Typen in Alarmbereitschaft. Wichtiger sind Früherkennung und Frühwarnung. Das zeigt auch ein Blick ins Ausland – Österreich hat seit Jahren an rund 100 Tagen pro Jahr allein den alten Saab 105 in Bereitschaft gehalten und damit nie Probleme gehabt.

„Nach 2030 gibt es keinen anderen Staat mehr, der F/A-18C/D fliegt“

Falsch. Kanada hat eben im Juni 2020 beschlossen, eine weitere Milliarde Dollar in seine F/A-18C/D-Flotte zu investieren, um diese bis in die 2030er Jahre hinein zu betreiben.

„Die F/A-18 stammen aus dem Nokia-Zeitalter. Sie sind im Smartphone-Zeitalter nicht mehr zeitgemäss“

Entscheidend ist nicht die Hülle, sondern was man darauf schraubt. Dank regelmässiger Updates bleibt der F/A-18 topmodern. Die Schweiz montiert mit dem aktuellen 450-Millionen-Franken Programm (beschlossen 2017) keine Nokias auf den F/A-18. Es wäre weit kostengünstiger, dessen Nutzungsdauer – wie das Kanada vormacht – zu verlängern. Kanada nahm ihre F/A-18 bereits 1982 in Betrieb und beschloss im Juni 2020, diese für mehr als 1 Milliarde Dollar zu modernisieren und bis mindestens 2032 zu betreiben.

Bei der Beschaffung argumentierte der Bundesrat: „Ausschlaggebend für die Wahl des FA-18 war der hohe operationelle Kampfwert über eine lange Nutzungsdauer.“ ([Botschaft Rüstungsprogramm 1992, Seite 686](#)). Nun will der BR davon nichts mehr wissen. Kanada zeigt, dass eine Nutzungsdauer von 50 Jahren funktioniert.

„Doppelte Sicherheit zum halben Preis ist reine Polemik“

Eine grobe Kostenabschätzung zeigt, dass das Gegenkonzept der SP sogar mit weniger auskommt als die Hälfte der Kosten, die das VBS verursachen will.

Air2030 rechnet mit 8 Milliarden allein für neue Luxus-Kampffjets und weitreichende Boden-Luft-Raketen (BODLUV). Nicht berücksichtigt sind die Kosten für

- die Bodluf-Erneuerung auf kurze und mittlere Reichweite
- die (enorm unterschätzten) Folgekosten der aktuell geprüften BODLUV-Systeme
- den Radar
- die Kontroll- und Führungssysteme (C2Air)

Das SP-Gegenkonzept bietet das ganze Paket für rund 4 Milliarden an:

- eine Viertel-Milliarde für leichte Kampffjets
- eine Milliarde für neue und bessere Radarsysteme, z.B. IBCS C2-Systems mit zwei G/ATOR-Radarsystemen (ein Radarsystem im Betrieb / eines als Reserve)
- ein zweistelliger Millionenbetrag für ein Upgrade der vorhandenen Stinger
- über zwei Milliarden für mittlere und weitreichende Boden-Luft-Abwehr und C2Air

Kurz: doppelte Luftraum-Sicherheit zum halben Preis!

„Soziales und Gesundheit gewinnen nichts, wenn wir jetzt auf neue Kampffjets verzichten“

Jeder Steuerfranken kann nur einmal ausgegeben werden. Wird das Geld für unnötige Luxus-Kampffjets verschleudert, so erhöht dies den Druck auf andere Bereiche:

- Die Armee selbst gerät in Schieflage. Laut Bodenbericht des Bundesrates (Kapitel 20.3) bleiben die Bodentruppen langfristig ungenügend geschützt und ausgerüstet.
- Soziales, Gesundheit, Bildung und Klimaschutz werden – auch aufgrund der enormen Lebenszyklus-Folgekosten neuer Luxus-Kampffjets – einem Spardruck ausgesetzt.

Seit 2014 steigen die Militärausgaben wie kein anderer Bereich des Bundeshaushaltes an. Bis mindestens 2032 soll der Wachstumspfad fortgesetzt werden. Das ist angesichts der Corona-Krise unverantwortlich. Wir brauchen die knapper werdenden Bundesmittel jetzt für dringendere Aufgaben. Die Kosten der Luxus-Kampffjets würden aufgrund der Schuldenbremse auf andere – wichtigere! – Bundesaufgaben einen enormen Druck ausüben.

„Es ist gegenüber Europa unsolidarisch, nicht selber für den Luftraumschutz zu sorgen“

Setzt die Schweiz das alternative SP Konzept für Luftraumschutz um, so wird dieser wirksamer geschützt als mit Luxus-Kampffjets. Da wird nichts auf andere Staaten abgewälzt.

Die SP hat sich stets für ein stärkeres Engagement der Schweizer Armee für Friedenseinsätze im Ausland eingesetzt. Damit wäre weit mehr Solidarität verbunden als mit der Verschleuderung von x Milliarden für Luxus-Kampffjets.

Die SP setzte sich zudem stets für den Ausbau der Früherkennung und der Frühwarnung in Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten ein. Der Geltungsbereich der bestehenden Staatsverträge und das damit verbundene Engagement sollten ausgebaut werden. Auch damit wäre mehr Solidarität verbunden als mit der Verschleuderung von Steuergeldern.

„Dank Offset-Geschäften kommen hochwertige Industrie-Arbeitsplätze in die Schweiz“

Erstaunlicherweise stritt das Parlament in der Debatte über den Bundesbeschluss für neue Kampfflugzeuge fast ausschliesslich über die Offset-Geschäfte. Die milliardenschweren Kosten und die ungenügende sicherheitspolitische Analyse wurden fast ausschliesslich von Links thematisiert. Die bürgerliche Mehrheit reduzierte die Frage nach dem besten Luftraumschutz darauf, für den eigenen Kanton möglichst viele Offset-Geschäfte herauszuholen...

Die Studiengruppe des VBS zur Beschaffung neuer Kampfflugzeuge rechnete für Offset-Geschäfte mit 10% Mehrkosten, der Präsident der Pilatus Flugzeugwerke Stans, Oscar I. Schwenk, gar mit 15% bis 20%.²⁹ Es geht also um Mehrkosten in der Höhe von mehreren 100 Millionen Franken Steuergeldern für ein rein zufälliges industriepolitisches Programm.

Zufällig deshalb, weil es den ausländischen Lieferanten überlassen bleibt, mit wem sie kooperieren. Der ausländische Produzent der Luxus-Kampffjets entscheidet allein darüber, wem er in der Schweiz Offset-Aufträge zukommen lässt und wem nicht. Dies birgt ein grosses Risiko teurer Strukturhaltung und erlaubt kaum eine Fokussierung auf zukunftssträchtige und wettbewerbsfähige Innovations- und Technologiefelder.³⁰ Selbst der damalige VBS-Vorsteher Parmelin legte im Jahre 2016 nahe, auf Offset-Geschäfte zu verzichten.³¹

Der Bundesrat lehnte es ab, Firmen von der Finanzierung des Abstimmungskampfs über neue Luxus-Kampffjets auszuschliessen, die von Offset-Geschäften profitieren.³² Firmen können via Verbände so viele Gelder in die Abstimmung investieren, wie sie wollen, wie die Rundschau aufdeckte.³³ In anderen Ländern gilt so etwas als Korruption.

²⁹ Interview mit Oscar I. Schwenk, SonntagsBlick vom 6. Mai 2018.

³⁰ Eidg. Finanzkontrolle, „[Rüstungsbeschaffung im Ausland. Evaluation der Kompensationsgeschäfte](#)“, September 2007.

³¹ „Guy Parmelin sticht ins nächste Wespennest. Der Verteidigungsminister überlegt sich, auf teure Gegengeschäfte zu verzichten“, in: Aargauer Zeitung, 9.12.2016.

³² „Referendum gegen die Beschaffung von Kampfflugzeugen. Sollen Unternehmen, die direkt an Kompensationsgeschäften interessiert sind, den Abstimmungskampf finanziell unterstützen dürfen?“. Frage [20.5198](#) von Pierre-Alain Fridez (SP, JU).

³³ <https://www.srf.ch/play/tv/rundschau/video/neuestrategiekampffjetbefuewörtermachenauftransparent?id=098c1b6ee7c046558d635a2a10e96c84>

ANHANG: SEIT JEHER TURBULENTE KAMPFFLUGZEUGBESCHAFFUNG

Die Beschaffung von Kampfflugzeugen durch die Schweiz war stets äusserst turbulent

- 1938/39 die ersten zehn und weitere über 70 Stück ab 1940 mitten im Zweiten Weltkrieg lieferten die Nazis der Schweiz Messerschmidt-Jagdflugzeuge – die damals modernsten überhaupt. Sie waren den Morane aus Frankreich, welche die Schweiz in Lizenz nachbaute, überlegen.
- In den 1950er Jahren endete der Versuch, mit dem P-16 ein eigenes Erdkampfflugzeug zu entwickeln, mit dessen Absturz im Bodensee – Traum ausgeträumt!
- In den 1960er Jahren folgte der Mirage-Skandal: Das Parlament bewilligte 1961 einen Kredit, der angeblich zur Beschaffung von 100 Mirage hätte reichen sollen, erhielt dafür aber am Ende wegen riesigen Budgetüberschreitungen bloss 57 Stück.
- 1972 verzichtete die Schweiz aufgrund verbissener Opposition innerhalb der Armee in letzter Sekunde auf den unterschrittenreif vorbereiteten Kauf von 60 Corsair A-7G.
- Der F-5 Tiger schaffte 1975 die Hürde nur, weil mit dem Kauf erstmals im grossen Stil Offset-Geschäfte verbunden waren – eine vom Steuerzahler finanzierte Bestechung der Schweizer Industrie via exorbitante Subventionen zugunsten des US-Lieferanten
- Gegen die Beschaffung von 34 F/A-18 Hornet Mehrzweck-Kampfflugzeugen kam in Rekordzeit eine Volksinitiative zustande. 1993 nahmen 42,8 % der Stimmenden die Initiative an und damit der Beschaffung der F/A-18C/D Hornet zu.
- Anders verlief die Gripen-Volksabstimmung 2014: 53,4 % der Stimmenden lehnten die Beschaffung von 22 der nicht fertig entwickelten „Papier-Flieger“ für 3,126 Milliarden Franken ab.
- Damals setzte sich der Bundesrat noch für eine Zwei-Typen-Luftwaffe ein:
 - Der Gripen war als Teilersatz für den F-5 Tiger gedacht. Die Idee war:
 - Der F/A-18 soll später mit einem anderen Kampfflugzeug ersetzt werden.
- 2017 änderte der Bundesrat seine Meinung überraschend und ohne weitere Begründung. Seither setzt er allein noch auf eine Ein-Typen-Luftwaffe:
 - Der F-5 Tiger soll 2025 ersatzlos ausser Dienst gestellt werden, obschon es sich um ein sehr wenig geflogenes, hervorragendes Flugzeuge handelt: Österreich hat die F-5 zwischendurch geleast und die USA kauften in zwei Tranchen viele F-5 zurück – die zweite Lieferung (22 Stück) ist gegenwärtig im Gang.
 - Der F/A-18 soll 2030 ebenfalls weit vor Erreichung des Endes der Nutzungsdauer vorzeitig ausser Dienst gestellt werden – das macht keinen Sinn.
- Denn der Trend geht weltweit in Richtung Zwei-Typen-Luftwaffe („**High/Low-Mix**“)
 - Für die Pilotenausbildung sowie für die alltägliche Luftpolizei sind leichte Kampffjets viel besser geeignet und weit kostengünstiger als neue Luxus-Jets
 - Für robustere Szenarien sind die nach wie vor modernen F/A-18 ausreichend
 - Ohnehin ziehen in einem „*new-war*“-Umfeld Kampfflugzeuge gegenüber weit kostengünstigeren, aber sehr weit wirkenden Drohnen und Lenk Waffen den Kürzeren.