

## Neue Kampffjets? Nein danke!

Beitrag in der Bantiger Post Nr.37, 08. September 2020

Am 27. September 2020, Tag der Gesamterneuerungswahlen in Ostermundigen, äussern sich die Stimmberechtigten auch zu fünf nationalen Abstimmungsvorlagen. Anton Lehmann, GGR-Kandidat der Grünen, empfiehlt Ablehnung der milliardenschweren Kampfflugzeug-Vorlage.

Bei der Beschaffung von Kampfflugzeugen übersehen Militärstrategen und befürwortende Politiker\*innen – ob mutwillig oder leichtfertig –, dass „modernere“ Gefahren und Risiken die aktuelle und zukünftige Bedrohungslage prägen. Die für Hightech-Jets reservierten 6 Milliarden Franken sind innerhalb des VBS auf die Abteilung B umzulagern – zum Schutz und zur Sicherheit der Bevölkerung:

- Zum Schutz vor Katastrophen wie Erdbeben, Chemie- und AKW-Unfällen oder eines Stromzusammenbruchs
- Zur Bewältigung von Pandemien und um dem Umwelt- und Klima-Notstand entgegen zu halten
- Zur Abwehr krimineller Cyber-Attacken sowie gegen IT-gesteuerte Geheimdienst-Aktivitäten à la Crypto AG in Zug
- Gestärkt werden muss die Rolle unseres Landes als Friedensvermittlerin. Abrüstungsmassnahmen sorgen für mehr Sicherheit als militärische Aufrüstung.

Fazit: Falsche Prioritätensetzung, nutzlose Anschaffung, reine Geldverschwendung. Die strategische Fehlinvestition in neue Kampffjets ist abzulehnen!

Im Anhang finden Sie unser detailliertes Argumentarium gegen die Kampffjets.

Anton Lehmann, 02.09.2020, GGR-Kandidat

[www.gruene-ostermundigen.ch](http://www.gruene-ostermundigen.ch)



## Argumentarium gegen die Argumente der Befürworter

- Die grosse Unbekannte: Rüstungskonzern und Kampfjet-Typus
- Fehlender Budgetposten: Betrieb- und Unterhalt
- Kampfjets als Luftpolicisten in Friedenszeiten
- Geopolitisches Kriegsszenario
- Ja-Parole der Grünliberalen und EVP ist nicht nachvollziehbar
- Entwarnung für Fans der Patrouille Suisse
- Ein Song, der für beträchtliches Aufsehen sorgte

## Die grosse Unbekannte: Rüstungskonzern und Kampfjet-Typus

Über das Herkunftsland und den Typus der zu beschaffenden Kampfjets wird erst nach der Abstimmung entschieden... um „ds Fueder“ nicht zu überladen, wie eine gängige (polit-taktische) Begründung lautet. Für den Typenentscheid steht ein Expertengremium bereit, das dem Bundesrat einen Vorschlag unterbreiten soll. Ein reichlich intransparentes Verfahren angesichts diverser Pannen bei Flugzeugbeschaffungen in den letzten Jahrzehnten.

- Zunächst erfolgt noch kein Typenentscheid, auch weil 2014 beim schwedischen Gripen zu viele Fragen offen waren. Unter anderem deshalb wurde die Beschaffung des Gripen-Kampfjets per Volksentscheid abgelehnt – ein happiger Denkmittel für all diejenigen, die glaubten, die Armee sei felsenfest im Volk verankert.
- Noch kein Entscheid, weil die Erkenntnis beim Stimmvolk wächst, dass ein Kaufentscheid stets Abhängigkeiten schafft. Etwa auf technischer Ebene, im Bereich der Ersatzteile oder bei der Ausbildung der Piloten. Gerade erst wurde bekannt, dass die USA dem jeweiligen Käuferland vorschreiben, während der ganzen Nutzungsdauer „seiner“ Kampfflieger amerikanisches Recht akzeptieren zu müssen.
- Aufschlussreich ist übrigens die diesbezügliche Haltung der neutralen Schweiz zur Volksrepublik China und zu Russland. Obwohl beide Staaten im Wettstreit der Kampfjet-Produzenten an vorderster Front mitmischen – die VR China mit dem J-20 Chengdu, Russland mit dem Su-57 Suchoi –, wurden chinesische und russische Kampfjets beim schweizerischen Evaluationsverfahren gar nicht erst zugelassen. Auch das ist ein politisches Statement, das deutlich macht, wie stark die Verbindungen und Verpflichtungen der „neutralen“ Schweiz gegenüber dem westlichen Verteidigungsbündnis sind, insbesondere der NATO.
- Schliesslich steht die Beschaffung von Kampfjets auch im Zusammenhang mit potentiellen Kompensationsgeschäften (sog. Offset-Geschäfte), die im Parlament mit 60% budgetiert wurden. Diese Gegengeschäfte sorgten sogar unter Kampfjet-Befürwortern für heftige Kontroversen. Konsens besteht, dass mittels Gegengeschäften Geld in die Schweiz zurückfliessen müsse. Der diesbezüglich unverdächtige BR Parmelin sprach 2018 von Korruptionsanfälligkeit solcher Geschäfte. Für Uneingeweihte wie dem Schreibenden bestehen grosse Zweifel, ob diese überhaupt planbar seien, solange nicht bekannt ist, mit welchem Rüstungskonzern in welchem Land der Kampfjet-Deal abgeschlossen werden soll.

## Fehlender Budgetposten: Betrieb und Unterhalt

Die exorbitanten Gesamtkosten des Projekts (notabene zu Corona-Zeiten) liegen viel höher als die für den Ankauf vorgesehenen 6 Milliarden. Zum Beispiel kommt eine einzige Flugstunde

eines Kampffjets auf ca. 50'000 Franken zu stehen. Beschaffung sowie Betriebs- und Unterhaltskosten der Flugzeuge während ihrer Lebensdauer werden mittlerweile auf 24 Milliarden Franken beziffert. Zurecht wird moniert, diese Gelder würden anderswo fehlen oder müssten irgendwo kompensiert werden.

### **Kampffjets als Luftpolicisten in Friedenszeiten**

Die Regelung und Kontrolle des Luftraumes wird von der Skyguide AG wahrgenommen. Flugverkehrsleiter\*Innen (sog. Fluglotsen) von Skyguide überwachen im Auftrag der Eidgenossenschaft alle privaten und militärischen Flüge im schweizerischen und grenznahen Luftraum.

- Dabei kommt es in besonderen Fällen zu einer Kooperation zwischen zivilen und militärischen Dienststellen. Etwa bei der Landebegleitung eines verirrteten Kleinflugzeuges, z.B. nach Ausfall des Funkgeräts. Dafür braucht es jedoch keine Hightech-Kampffjets. Mehrzweckflugzeuge von Pilatus wären für diese Aufgabe bestens geeignet.
- Für eine vielleicht mal notwendige Überwachung eines Passagierjets im oberen Luftraum

kann auf die bestehenden F/A-18-Jets der Luftwaffe zurückgegriffen werden. Sie wurden aufwändig nachgerüstet, was ihre Lebensdauer um zwei Jahrzehnte verlängert. Der Bestand ist, um luftpolizeiliche Aufgaben dieser Art zu bewältigen, sogar deutlich überdotiert. Eigentlich würden für solche Einsätze eine Handvoll leichter Jets genügen. Darauf ist bei der nächsten Beschaffung in ca. 20 Jahren zu achten. Der von der SP ins Spiel gebrachte leichte Jet (Leonardo M-346) wäre auch aus Kostengründen attraktiv. Der Kaufpreis beträgt  $\frac{1}{4}$  des Kaufpreises und die Unterhaltskosten belaufen sich auf  $\frac{1}{6}$  der Hochleistungsjets. Dieses Modell oder ein ähnliches müsste bei einer dereinstigen Nachfolgelösung für den F/A-18 ernsthaft evaluiert werden.

- Ein schlechtes Beispiel für den Einsatz der schweizerischen Luft- und Flugpolizei kann jedes Jahr medial mitverfolgt werden. Am WEF in Davos, dem Treffpunkt der Mächtigen dieser Welt, die zur Selbstdarstellung neigen, wird der Luftraum für die Dauer des informellen Anlasses weiträumig gesperrt und durch Kampffjets (im obersten Luftraum), PC-7 (im unmittelbaren Luftraum über Davos) sowie einsatzbereite Fliegerabwehr überwacht. Alles ist sehr überdimensioniert und mit immensen Kostenfolgen verbunden. Unverhältnismässigkeit pur!
- Kommt es in Friedenszeiten zu Verletzungen des CH-Luftraumes, so zieht es der Bundesrat aus diplomatischen Gründen gerne vor zu schweigen. Erst nachträglich wurde beispielsweise der illegale Gefangenentransport der CIA von 2005 bekannt, der den Luftraum der Schweiz verletzte. Auch gelegentliche Fracht- und Truppentransporte der US-Armee vom deutschen US-Stützpunkt Ramstein nach Kuwait, die als Linienflüge deklariert wurden, gehören zu dieser illegalen Praxis, die nicht geahndet wird.
- Bleibt noch das Argument des Einsatzes von Kampffjets bei einem Terrorschlag aus der Luft. Weil das Startprozedere eines modernen Kampffjets ca. 15 Minuten dauert, ist auch der schnellste Kampffjet in dieser Notsituation zu langsam.

Ein Vergleich mit unserem Nachbarland zeigt auf, dass Österreich bei seinen luftpolizeilichen Aufgaben auf die Kombination von verschiedenen Geräten setzt, die je nach Bedarf eingesetzt werden: Auf leichte Kampffjets (die von unseren Kampffjet-Befürwortern abschätzig als Trainingsflieger bezeichnet werden), auf Mehrzweckflugzeuge des erwähnten Schweizer Herstellers, auf Helikopter und auf Drohnen. Unser Nachbarland geht somit luftpolizeilich mit gutem Beispiel voran, was mit dem schweizerischen Kommentar quittiert wird, Österreich hätte seine Luftwaffe längst abgeschafft und sei deshalb ein Sicherheitsrisiko in Europa.

Ergo: Die Luft- bzw. Flugpolizei für gänzlich unnötig zu halten, wäre falsch. Sie als Argument für neue Kampffjets ins Feld zu führen, taugt jedoch nichts.

### **Geopolitisches Kriegsszenario**

Die kleine Schweiz, von befreundeten Ländern umgeben (nicht umzingelt), muss endlich aufhören, Milliarden für die Kriege von gestern auszugeben. Ein feindlicher Luftangriff (sog. Böfei im militärischen Jargon) allein auf die Schweiz ist äusserst unwahrscheinlich. Zielscheibe, wenn überhaupt, wäre eher der wirtschaftliche Grossraum Europa, dem wir angehören. Eine Koordination mit unseren Nachbarländern, die mit Ausnahme von Österreich alle zur NATO gehören, ist zweckdienlicher als reduzierte Selbstläufe. Und bei einem konzentrierten Angriff auf die Schweiz könnten wir selbst mit dem zehnfachen Bestand an Kampffjets (und den wenigen Militärflugplätzen) nichts ausrichten. Weitaus wirkungsvoller für unsere Sicherheit und zugleich glaubwürdiger ist es – dies wurde schon eingangs gesagt – sich stattdessen auf unsere Rolle als Friedensvermittlerin zu konzentrieren und gleichzeitig mit konkreten Abrüstungsmassnahmen zu punkten.

### **Ja-Parole der Grünliberalen und EVP ist nicht nachvollziehbar**

Die GLP half 2014 massgeblich mit, die Gripenvorlage bachab zu schicken; die EVP entschied sich damals für Stimmfreigabe. Beide Mitteparteien befürworteten nun die Beschaffung der Kampffjets. Offenbar ging dieser Entscheid nicht ganz ohne interne Nebengeräusche über die Bühne, v.a. bei den Grünliberalen, wo sich die etablierte Parlamentsfraktion mit ihrem Ja zu Kampffjets gegen die progressivere Jungpartei durchzusetzen vermochte. Irgendwie ist es nicht nachvollziehbar, dass sich christliche und grünliberale Kräfte der politischen Mitte den prägnantesten Argumenten der Kampffjet-Gegner verschliessen. Argumente, welche die umwelt- und klimaschädlichen Auswirkungen benennen (ein Kampffjet verbraucht ca. 5000 Liter Kerosin pro Stunde), welche auf die Verschwendung von finanziellen Mitteln hinweisen, die dann anderswo fehlen oder eingespart werden müssen und schliesslich Argumente, welche reale Bedrohungslagen aufzeigen, zu deren Lösung Kampffjets nichts beitragen.

Angesichts dieser falschen Prioritätensetzung von EVP und Grünliberalen bleibt die Hoffnung, dass Anhänger der politischen Mitte (zu der auch CVP und BDP gehören) sich entgegen ihrer Parteiempfehlung eines Besseren besinnen und die Hochleistungsjets ablehnen.

### **Entwarnung für Fans der Patrouille Suisse (PS)**

Die Kunstflugstaffel "Patrouille Suisse" hat einen eigenen Fanclub, der laut Selbstbild die Interessen der Schweizer Luftwaffe vertritt. So setzt er sich auf politischer Ebene dezidiert für

die Beschaffung der Kampffjets ein. Für viele Clubmitglieder stehen vermutlich eher die spektakulären Flugshows an Grossveranstaltungen im Vordergrund, oder auch der erhoffte Einblick in die Welt der Aviatik. Die Befürchtung der Fans, sie müssten nach der Ablehnung der Kampffjet-Vorlage auf den Spektakel verzichten, ist unbegründet. Entwarnung also, die PS-Staffel der F-5E aus der Beschaffungsserie von 1981 wird ihre Künste zu gegebener Zeit auch weiterhin vorführen. The Show must go on!

### **Ein Song, der für beträchtliches Aufsehen sorgte**

Zum Schluss eine politische Anekdote, die zwar mit der Beschaffung von Kampffjets nicht viel zu tun hat, viel aber aussagt über den Umgang mit armeekritischen Beiträgen und Vorlagen.

Franz Hohler, Kabarettist und Schriftsteller, kann als ehemaliger „Armeeabschaffer“ ein Lied singen. Anfangs der 80er Jahre stand die Errichtung eines Zivildienstes zur Diskussion. In seiner satirischen TV-Sendung Denkpause äusserte er sich zur Praxis der Militärjustiz, welche Dienstverweigerer standard-mässig zu Freiheitsstrafen verurteilte. Am Schluss, sozusagen als Pointe, wollte Hohler das pazifistische Lied „le Déserteur“ von Boris Vian als Mundartversion „Dr Dienschverweigerer“ vortragen. Die bereits aufgezeichnete Sendung wurde jedoch nicht ausgestrahlt, weil die Programmleitung befürchtete, der „polemische, provokative und subversive“ Liedtext würde zu einer Konzessionsbeschwerde führen. Diese Zensur führte zur Absetzung der beliebten Sendung Denkpause, die vorher gegen vierzig Mal zu sehen war. Der von Hohler propagierte Zivildienst wurde 1992 schliesslich doch noch eingeführt ...

[https://www.youtube.com/watch?v=RsQwh\\_Rfd7M](https://www.youtube.com/watch?v=RsQwh_Rfd7M)