



Beim Gripen brauchte die Schweiz noch 55 Kampffjets

Warum geht es plötzlich mit 30 Jets?



Claude Meier (L.), Chef des Armeestabs, und Hans Altherr, Vorsitzender der Begleitgruppe, gestern bei der Vorstellung des Berichts der Expertengruppe «Neues Kampfflugzeug».

Foto: Keystone

Genau 55 Kampffjets braucht die Schweiz. **Damit liesse sich der Luftpolizeidienst gewährleisten**, und bei einer erhöhten Bedrohungslage könnten über mehrere Wochen permanent mindestens zwei Jets in der Luft sein. Das erklärte der Bundesrat, **als es 2014 darum ging, den schwedischen Gripen zu kaufen**. 22 Stück sollten es sein, um mit den damals 33 F/A-18 auf die nötigen fünf Fliegerstaffeln zu kommen.

Drei Jahre später ist die Welt eine andere. Jedenfalls wenn man den Experten glaubt, die im Auftrag von Bundesrat Guy Parmelin die Beschaffung eines neuen Kampffjets vorbereiten. Die Experten des Verteidigungsdepartements (VBS) schlagen vier Optionen vor – **von denen nur eine die bundesrätliche Vorgabe von 55 Fliegern erfüllt**.

In den anderen Versionen kommt die Armee mit 40, 30 oder gar nur 20 Jets aus. Damit nicht genug: Die Begleitgruppe, ein Gremium aus Parteivertretern und Verwaltungsleuten, spricht sich mehrheitlich für die Option mit 30 Jets aus.

Bei der Schweizerischen Offiziersgesellschaft (SOG) reibt man sich verwundert die Augen: **Wie kann es sein, dass 25 Jets weniger gleiche Sicherheit bieten können?** Das Votum der Be-

gleitgruppe sei «unredlich», urteilt Präsident Stefan Holenstein. «Das riecht nach einem guteidgenössischen Kompromiss – bevor der politische Prozess überhaupt begonnen hat», ärgert er sich.

30 Jets, das hätte für die Offiziere nichts mehr mit einer kampfbereiten Luftwaffe zu tun. «Damit wäre nur noch der Luftpolizeidienst möglich», warnt Holenstein. «Für eine ernsthafte Luftverteidigung, die diesen Namen verdient, **braucht es sieben Staffeln, also 77 Jets.**» Alles andere sei nicht glaubwürdig, weder innerhalb der Armee noch nach aussen.

Claude Meier, Chef des Armeestabs und Leiter der VBS-internen Expertengruppe, widerspricht: Durch den gezielten Ausbau der bodengestützten Luftverteidigung, die alle Varianten ebenfalls vorsehen, **könne man die Leistungen von Kampfflugzeugen zum Teil kompensieren**. «In einem bewaffneten Konflikt wäre die leistungsfähige, bodengestützte Luftverteidigung ein militärischer Gewinn.»

Für Holenstein geht das nicht auf. Er will mindestens 70 Jets. «Die Maximalvariante ist schlicht notwendig», so der SOG-Präsident. Doch während

die 30-Jets-Option etwa 8,5 Milliarden kosten würde, schlägt die Maximalvariante mit bis zu 18 Milliarden Franken

mehr als doppelt so teuer zu Buche.

Klar ist: Egal, wie viele Jets Bundesrat und Parlament kaufen wollen – **mit dem aktuellen Armeebudget von fünf Milliarden pro Jahr ist das nicht zu stemmen**, zumal zeitgleich auch andere Systeme ans Ende ihrer Lebensdauer gelangen. Für SOG-Chef Holenstein ist klar: Die letzte Armee reform (WEA) setze eine voll ausgerüstete Armee voraus. «Also müssen die Politiker die nötigen Finanzen sprechen.» **Sermün Faki**



Das Ende der Milizpiloten

Bern – Schon heute fliegen vor allem Berufsmilitärpiloten Kampfjets. Eine Ausnahme gibt es aber: **Milizsoldaten werden noch auf dem F-5-Tiger eingesetzt.** Mit deren Ausmusterung, die mit dem neuen Jet ansteht, wäre die Geschichte der Miliz-Top-Guns zu Ende. «Die Komplexität

moderner Kampfflugzeuge erfordert einen Ausbildungs- und Trainingsaufwand, der im Rahmen des Milizdienstes nicht zu leisten wäre», steht im Bericht der VBS-Experten. Sie gehen deshalb davon aus, dass künftig **nur noch Berufsmilitärs** Kampfflugzeuge fliegen werden. **Sermîn Faki**

Divisionär Claude Meier verspricht Patrouille Suisse bleibt!

Ihre Piloten sind Superstars der Schweizer Luftwaffe: **Selbst Kampffjet-Muffel sind fasziniert von der Patrouille Suisse**, und ihren gewagten Kunstflüge. Doch wenn der neue Kampffjet da ist, sollen die kunstfliegenden F-5-Tiger, unsere ältesten Armeeflieger, in Rente gehen. So will es die von Bundesrat Guy Parmelin (SVP) eingesetzte Expertengruppe.

Was dann mit der Patrouille Suisse? Schwer vorstellbar, dass teure neue Superjets rot lackiert werden. Divisionär Claude Mei-

er, Leiter der Expertengruppe, gibt dennoch Entwarnung: **«Die Patrouille Suisse wird auch mit einem neuen Kampffjet nicht sterben.»** Er verweist auf die geplante Gripen-Beschaffung: Damals plante die Armee, auch die F/A-18 Pirouetten drehen zu lassen.

Diese Möglichkeit besteht auch bei einem neuen Kampffjet, wie Meier durchblicken lässt: **«Wir werden uns um eine Lösung bemühen, haben aber auch noch ein paar Jahre Zeit.»** **Sermîn Faki**



Nicht an der Urne vorbeischmuggeln

Den schwedischen Gripen-Jet hat das Volk vor drei Jahren abgeschossen. Nun nimmt die Armee einen neuen Anlauf. Neue Kampfjets sollen 2022 beschafft werden. Schon die Minimalvariante von 20 Fliegern kostet vier Milliarden Franken. Die Vollausrüstung mit 70 Maschinen wäre mit 14 Milliarden Franken sogar teurer als der Gotthard-Basistunnel.

Dennoch wollen die Experten aus dem Verteidigungsdepartement den Jetkauf anders als beim Gripen an der Urne vorbeischmuggeln. Das mag zwar formaljuristisch korrekt sein,



weil das Parlament einfach das Armeebudget erhöhen könnte. Dennoch wäre das Vorgehen feige.

So kurz nach einer Niederlage vor dem Volk sollte die Politik bei ihrer Linie bleiben und den Steuerzahler mit guten Argumenten an der Urne von der Milliardeninvestition überzeugen.

Darum fliegen wir nicht auf die Ösis

Der Expertenbericht bietet auch Überraschendes: So hat man minutiös abgeklärt, ob die Schweiz mit einer Luftpolizei-Partnerschaft **mit Österreich besser fahren würde. Die Antwort: nein.** Schuld sind die Distanzen. «Würde der Luftpolizeidienst gemeinsam mit Österreich durchgeführt, könnte die Schweizer

Luftwaffe ab ihren Militärflugplätzen Payerne, Meiringen oder Emmen nicht zeitgerecht gegen eine Luftbedrohung im Raum Wien intervenieren.» **Umgekehrt kämen auch österreichische Jets bei einer Bedrohung über Genf zu spät.** Selbst bei Überschallgeschwindigkeit dauert ein Anflug 30 Minuten. **Matthias Halbeis**

Kaufen wir jetzt doch Super-Jets?

Die Experten des VBS empfehlen auch eine neue Evaluation der Kampffjets, welche die Rüstungsindustrie derzeit im Angebot hat. Für BLICK sind diese vier Flugzeuge die heissesten Kandidaten für einen Check auf Herz und Nieren.

Matthias Halbeis



F/A-18 E/F Die Super Hornet ist eine weitgehende Neuentwicklung der bisherigen F/A-18, wie sie schon heute bei der Schweizer Luftwaffe im Einsatz steht. Bei der letzten Evaluation wurde Herstellerin Boeing vergeblich angefragt, ob man der Schweiz eine Offerte machen wolle. In allen Kriegen der USA seit dem 11. September kamen die Kampffjets zum Einsatz. Stückpreis: 53 Millionen Franken.



Eurofighter Der Typhoon ist ein zweistrahliger Mehrzweck-Kampfflugzeug, das von Rüstungsunternehmen in Deutschland, Italien, Spanien und Grossbritannien gemeinsam entwickelt und gebaut wird. Er liegt seit dem Libyen-Krieg regelmässig Kampfeinsätze über Afghanistan und im Nahen Osten. Stückpreis: 195 Millionen Franken.



F-35 Der Jet des US-amerikanischen Herstellers Lockheed Martin ist für gegnerisches Radar fast unsichtbar. Er soll das wichtigste Kampfflugzeug der US-Streitkräfte werden. Mehrere Nato-Staaten haben Jets vorbestellt. Letztes Jahr sagte Jeff Babione, Vizepräsident von Lockheed Martin: «Das Schweizer Beschaffungsprogramm wird auf jeden Fall eine grosse Gelegenheit sein, um den F-35 anzubieten.» Kampfeinsätze sind noch keine bekannt. Stückpreis: 155 Millionen Franken.



Rafale Die vom französischen Rüstungskonzern Dassault entwickelte Maschine verlor bei der letzten durchgeführten Evaluation gegen den kostengünstigeren Gripen. Die Rafale ist ein zweistrahliges Mehrzweck-Kampfflugzeug. Die Jets absolvierten im Libyen-Krieg die ersten Kampfoperationen und stehen seither über Afghanistan im Einsatz. Stückpreis bei der Offerte 2008: 180 Millionen Franken.