

Kampfjets für die Schweiz

# Ernstfall am Himmel

Im Herbst entscheiden die Schweizer, ob sie neue Kampfjets kaufen wollen. Wie verteidigt man einen Kleinstaat in der Luft?

Von **Sarah Jäggi**20. Juli 2020, 6:00 Uhr / ZEIT Schweiz Nr. 30/2020, 16. Juli 2020 / [1 Kommentar](#) / 

AUS DER ZEIT NR. 30/2020



Die F/A-18 Hornet-Jets sind schon jetzt veraltet. In zehn Jahren werden sie ausgemustert. © Fabrice Coffrini/AFP/Getty Images

Geht eine Seitentür auf? Schaut ein Maschinengewehr raus? Oder steuert die Maschine im Steilflug auf Davos runter? Dann entscheidet die Bundesrätin, ob der Eindringling abgeschossen wird." Peter Merz zieht einen in den Bann mit seinen Geschichten, die genau genommen gar keine Geschichten sind, sondern Szenarien darüber, was er und seine Kampfpiloten-Kollegen tun müssten, wenn ein Flugzeug, zum Beispiel während des World Economic Forum (WEF) in Davos, unerlaubterweise in den Schweizer Luftraum eindringt. Was geschähe, wenn der fremde Pilot nicht reagiert auf das Nah-heran-Fliegen und das Warnen, das Funken und auch auf "den letzten Zwick an der Geisel", das Abfeuern von Leuchtfackeln. Wenn also klar wäre, dass kein Missverständnis vorliegt, sondern dass jemand in böser Absicht die Schweizer Lufthoheit und damit die Souveränität des Landes verletzt. "Dann sind wir bereit, unser Land und unsere Demokratie zu verteidigen, mit allem,

was wir haben", sagt der Oberst im Generalstab: "Wir müssen für alle Situationen gewappnet sein, in Friedens- und in Kriegszeiten. Die Armee ist die Lebensversicherung des Staates."

Deshalb brauche die Schweiz neue Kampfflugzeuge, sagt der Pilot Merz. Deshalb weibelt er, der im Verteidigungsministerium (VBS) das Projekt "Neues Kampfflugzeug" leitet, für ein Ja am 27. September, wenn die Schweizer Stimmbürgerinnen und Stimmbürger darüber entscheiden, ob der Bund für maximal sechs Milliarden Franken neue Kampfflugzeuge kaufen soll.

Marionna Schlatter sieht das anders. Die grüne Nationalrätin sagt: "Der militärische Ernstfall, also ein konventioneller Luftkrieg, das ist ein absurd unrealistisches Szenario. Ich würde mich lieber an den wahrscheinlichen Risiken orientieren: dem Klimawandel oder einer Pandemie, wie sie uns in diesem Jahr ziemlich unvorbereitet und dramatisch getroffen hat."

Heute stehen in den Flugzeughangars der Schweizer Armee in Payerne, Emmen und Buochs insgesamt 56 Kampfflieger: 30 F/A-18 Hornet, seit 1996 in Betrieb, 26 F-5E Tiger, mit ihnen wird seit 1978 geflogen. Beide Jets gelten als veraltet.

Das Schweizer Parlament hat dem Kauf von neuen Flugzeugen im Dezember 2019 zugestimmt. Dagegen haben die Gruppe für eine Schweiz ohne Armee (GSoA), die SP und die Grünen, unterstützt von Greenpeace und mehreren Friedensorganisationen, das Referendum ergriffen.

Welcher Flugzeugtyp schließlich gekauft werden soll, ist noch offen – und ist bewusst nicht Gegenstand der Volksabstimmung. 2014 scheiterte das Beschaffungsprojekt bereits einmal, weil die Befürworter plötzlich mit zwei Gegenkomitees zu kämpfen hatten: einem linken, armeekritischen, und einem bürgerlichen, das sich mit dem auserkorenen Saab Gripen nicht hatte anfreunden können.



Dieser Artikel stammt aus der ZEIT Nr. 30/2020. Hier können Sie die gesamte Ausgabe lesen.  
[<https://premium.zeit.de/abo/diezeit/2020/30>]

Klar ist: Stimmen die Schweizer im Herbst für eine neue Jet-Flotte, dann wird es teuer. Die vom Bundesrat beauftragten Expertengruppen schätzen den mittleren Preis pro Flugzeug – inklusive Bewaffnung, Logistik, Systemen und Upgrades – auf rund 200 Millionen Franken. Mit den sechs Milliarden Franken könnten also 30, vielleicht 34 neue Jets gekauft werden. In der engen Auswahl stehen der Eurofighter, der Rafale, eine neue Version des F/A-18 Hornet sowie der Tarnkappenjet F35. Der Bundesrat will die Abstimmung abwarten und sich danach bis Ende Jahr für einen Flugzeugtyp entscheiden.

Die Gegner warnen bereits heute, dass die Flugzeuge über ihre gesamte Lebensdauer die Steuerzahler bis zu 24 Milliarden Franken kosten könnten. Die exorbitant hohen Kosten dürften denn auch den Abstimmungskampf in den kommenden Wochen prägen.

Die eigentliche Frage aber blieb bisher unter dem Radar: Wie verteidigt man eigentlich einen neutralen Kleinstaat wie die Schweiz in der Luft?

Lewin Lempert ist neben dem Militärflugplatz in Meiringen aufgewachsen. Er habe sich schon als Kind geärgert, wenn der Turnunterricht unterbrochen werden musste wegen des Lärms durch eine startende F/A-18. Trotzdem fasziniert ihn die Sicherheitspolitik, und er lacht, wenn er erzählt, dass er vermutlich der einzige Linke im ganzen Land sei, der den *Schweizer Soldat* und die *Allgemeine Schweizerische Militärzeitschrift* abonniert habe. Wenn Lempert darlegt, wie er die Schweiz aus der Luft verteidigen würde, dann spricht er, der politische Sekretär der Armeeabschafferorganisation GSoA, tatsächlich von Kampfjets: "Wir haben immer signalisiert, dass wir offen sind für acht bis zwölf leichte Flieger. Da hätten wir mitgemacht und auf ein Referendum verzichtet." Mit den Fliegern würde Lempert vor allem luftpolizeiliche Aufgaben erfüllen wollen: Flugzeuge orten, Konferenzen schützen. Zum Beispiel das WEF in Davos. Der GSoA-Aktivist rechnet vor: "Der Bundesrat sagt selbst, um eine Friedenskonferenz in Genf zu schützen, reichten zwei Flieger in der Luft. Zwei weitere stehen einsatzbereit am Boden, zwei sind in der Wartung, und zwei sind fürs Training. Macht acht."

## Was passiert im Kriegsfall?

Damit hätte die Schweiz, sagt Lempert, eine ähnlich große Flotte wie vergleichbar kleine Länder. Österreich besitzt 15 moderne Kampfflugzeuge, die Slowakei 12, Slowenien und Irland gar keines.

Die Flieger, die das Land vor feindlichen Attacken bewahren, sind für Lempert aber nur das eine. "Die Schweiz kann sich auch schützen, indem sie an ihrer Neutralität festhält. Nicht in dem Sinne, dass sie mit allen Geschäfte macht, sondern mit einer klugen Außenpolitik und indem wir Hand und Geld bieten für die Friedensförderung."

Und was passiert im Kriegsfall?

Die Grüne Marionna Schlatter, die in der Sicherheitspolitischen Kommission des Nationalrates sitzt, erinnert an den "Schutzschirm der Nato", den ein Eindringling erst durchbrechen müsste, bevor er in Schweizer Hoheitsgebiet eindringen könnte. GSoA-Sekretär Lempert sagt: "Militärnahe Kreise haben immer gesagt, 40 Jets sind zu wenig, das kann man bei einer anhaltenden Bedrohungslage sowieso nicht bewerkstelligen. Da müsste man Dutzende Milliarden mehr ausgeben – und nicht nur sechs."

Für den Kampffjetpiloten Peter Merz kommen diese Argumente einer Kapitulation gleich. "Wenn die Lufthoheit am Himmel im Krisenfall nicht sichergestellt ist, dann sind die Bevölkerung und die Truppen am Boden und mit ihnen das ganze Land vollkommen verletzbar." Er erinnert daran, dass die Armee mit ihren 100.000 Soldaten "massiv geschrumpft" sei im Vergleich zu den 1960er-Jahren, als über 600.000 Mann hätten eingezogen werden können. Für ihn sind darum die sechs Milliarden Franken, mit denen die Kampffjets aus dem Armeebudget finanziert würden, ein "verkräftbarer" Preis für eine "entscheidende Sache". Das Argument, dass andere Länder mit leichteren Fliegern auskommen, lässt er nicht gelten. "Es ist wie bei einem Pferderennen: Sie können es auch mit einem Pony versuchen, es frisst weniger Heu und sieht ein wenig aus wie ein Rennpferd. Aber das Rennen gewinnen Sie nicht, da kann der Jockey noch so gut ausgebildet sein."

Merz, Schlatter und Lempert – so uneinig sich die drei sind, in einem Punkt treffen sie sich: die Verteidigung in der Luft ist eine aufwendige Sache. Die Jets müssen regelmäßig gewartet und für viel Geld mit Upgrades und Updates nachgerüstet werden. Auch funktionieren sie im Kriegsfall nur so lange, wie ihr Backoffice am Boden intakt ist.

Dort, am Boden, beginnt die Luftverteidigung. Experten sprechen von integrierter Luftverteidigung. Mit sogenannten Bodluf-Systemen können mit relativ kleinem Personalaufwand ein Luftkorridor oder verletzliche Infrastrukturen rund um die Uhr überwacht werden. Eindringlinge werden notfalls mit großen Raketen vom Boden aus abgeschossen. Sie gelten als wirksames Abschreckungsmittel und sind im Vergleich zu den Hochleistungs-Jets günstiger.

Neben den sechs Milliarden Franken für die 34 Jets will der Bundesrat denn auch zwei Milliarden in neue Bodluf-Systeme investieren; Anlagen also, welche die Kampfflieger unterstützen sollen. Andere Länder machen es umgekehrt und investieren im großen Stil in einen flächendeckenden Bodluf-Verbund.

Eine Studie des unabhängigen US-Thinktanks Acamar, welche die SP-Fraktion in Auftrag gegeben hat, kommt zum Schluss: "Die Fokussierung auf Hochleistungskampfflugzeuge scheint weder in Anbetracht aktueller noch zukünftiger potenzieller Bedrohungen plausibel."

Und so stellt sich die Frage: Wie viel Luftverteidigung bekommt die Schweiz tatsächlich für die sechs Milliarden Franken, über die das Volk im September abstimmt – und wie viel geht davon für die Rennpferd-Träume von ein paar Flugzeug-Fans drauf?