



**NEIN ZU DEN
KAMPFJET -
MILLIARDEN**

Ausführliches Argumentarium

Stand 18. Februar 2014

stop-gripen.ch | facebook.com/kampfjet.milliarden | twitter.com/stop_gripen

DIE HAUPTARGUMENTE IM ÜBERBLICK

Verschleuderung von Steuermilliarden

Der Kauf neuer Kampfjets kostet die Schweizer Steuerzahlerinnen und Steuerzahler mehr als drei Milliarden Franken. Dazu kommen jährliche Unterhalts-, Instandhaltungs- und Betriebskosten. Weitere Millionen braucht es für den Umbau von Immobilien und den Kauf neuer Waffen und Technologien. **Über die gesamte Betriebsdauer werden die neuen Kampfjets mehr als zehn Milliarden Schweizer Franken kosten.** Dieses Geld fehlt anderswo: bei der Bildung, im öffentlichen Verkehr oder bei der AHV. Mit Sparpaketen und Steuererhöhungen muss jene Summe hereingeholt werden, die bei der Armee wegen der neuen Jets aufgestockt wurde.

- > Gesamtkosten: Mehr als 10 Milliarden Franken Seite 5
- > Der Gripen-Kauf würde zu weiteren Sparpaketen führen Seite 6

Milliarden für einen Papierflieger

Der Gripen E ist erst ein Papierflieger. Dutzende Komponenten des Flugzeugs müssen erst noch entwickelt werden. Die Schweiz muss 40 Prozent des Kaufpreises im Voraus bezahlen – ohne zu wissen, ob die Gripen-Flotte jemals abheben wird. Offen bleibt auch nach den Nachverhandlungen und stundenlangen Anhörungen in der Sicherheitspolitischen Kommission, was passiert, wenn die 22 Gripen E nicht rechtzeitig oder nicht im versprochenen Umfang geliefert werden. Das Risiko tragen die Schweizer Steuerzahlerinnen und Steuerzahler. Hinzu kommt: **Die Evaluation durch das VBS hat ergeben, dass der Gripen weniger leistungsfähig ist als die heutigen F/A-18 der Schweizer Armee** – selbst wenn alle versprochenen Verbesserungen umgesetzt werden könnten.

- > Der Papierflieger als finanzielles Risiko Seite 8
- > Der Gripen ist ein schwacher Kampfjet Seite 10
- > Alternativen zum Gripen Seite 11
- > Saab ist ein unsicherer Partner Seite 12
- > Eine planlose Milliardenbeschaffung Seite 13

Die Luftwaffe ist auch ohne neue Kampffjets gut gerüstet

Ein wirksamer Luftschirm ist auch ohne neue Jets gewährleistet: Die Schweizer Luftwaffe ist im internationalen Vergleich auch nach der Ausmusterung der 54 Tiger F-5 sehr gut gerüstet. Zur Erfüllung des Luftpolizei-Auftrags genügen die vorhandenen 32 F/A-18 längst, zumal wir von Freunden umgeben sind. Die F/A-18-Flotte wurde ausserdem erst kürzlich für über 400 Millionen Franken auf den neusten Stand der Technik gebracht. **Der Schweizer Luftraum ist gemäss dem aktuellen Armeebericht auch ohne zusätzliche Gripen-Jets hervorragend geschützt – 22 neue Jets sind eine Fehlinvestition und purer Luxus.**

- > Wie viele Jets für die Luftpolizei nötig sind..... Seite 15
- > Absurd: Neue Jets, aber Einsätze nur zu Bürozeiten..... Seite 18
- > Für den Kriegsfall wäre der Gripen das falsche Flugzeug Seite 18

Weitere Argumente

- > Der Gripen bringt viel mehr Fluglärm als die Tiger-Flotte Seite 20
- > Die neuen Kampffjets – CO₂-Schleudern der üblen Sorte Seite 21
- > Gripen-Trainings verletzen die Rechte indigener Völker Seite 22

Argumente der Gripen-Befürworter widerlegt

Ab Seite 24 zeigen wir auf, warum die Argumente der Gripen-Befürworter nicht überzeugen.

- > Argument 1: Die Wirtschaft profitiert von Gegengeschäften Seite 24
- > Argument 2: Der Gripen-Kauf schafft Arbeitsplätze Seite 25
- > Argument 3: Der Gripen ist ein neutrales Flugzeug Seite 27
- > Argument 4: Wir brauchen den Gripen, um unsere Neutralität zu gewährleisten Seite 28
- > Argument 5: Ohne neue Kampffjets steht die Sicherheit der Schweiz auf dem Spiel Seite 29
- > Argument 6: Der Gripen-Kauf ist wie eine Versicherung Seite 29
- > Argument 7: Es braucht den Gripen, um die «Erdkampffähigkeit» wiederzuerlangen Seite 30
- > Argument 8: Beim Referendum geht es um eine verkappte Armeeabschaffung Seite 31
- > Argument 9: Jedes Haus braucht ein sicheres Dach Seite 31
- > Argument 10: Der Gripen kostet kein zusätzliches Geld Seite 31

DIE UNTERSCHIEDLICHEN GRIPEN-VERSIONEN

Gripen C/D: Existierendes Flugzeug im Einsatz der schwedischen Luftwaffe (in kleinerer Stückzahl auch in Südafrika, Thailand, Tschechien und Ungarn). Die C-Version ist der Einsitzer, die D-Version ist der Doppelsitzer. Unterscheidet sich durch seine Nato-Kompatibilität von der ersten von Schweden gebauten Gripen-Version A (Einsitzer) und B (Doppelsitzer).

Gripen Demonstrator: Ein umgebauter zweisitziger Gripen D, welcher zu Vorführzwecken und zum Test einzelner neuer Komponenten dient.

Gripen E/F: Von Saab angestrebte komplette Neuentwicklung des Gripen, welche das VBS bestellt hat. Der Erstflug eines Prototyps dieser Version ist für 2015 vorgesehen. Entgegen den ursprünglichen Plänen soll es keine Zweisitzer-Version (Gripen F) für diese Neuentwicklung geben, sondern nur einen Einsitzer (den Gripen E).

KEINE VERSCHWENDUNG VON STEUERMILLIARDEN

Der Kauf neuer Kampfjets kostet die Schweizer Steuerzahlerinnen und Steuerzahler mehr als drei Milliarden Franken. Dazu kommen jährliche Unterhalts-, Instandhaltungs- und Betriebskosten. Weitere Millionen braucht es für den Umbau von Immobilien und den Kauf neuer Waffen und Technologien. **Über die gesamte Betriebsdauer werden die neuen Kampfjets mehr als zehn Milliarden Schweizer Franken kosten.** Dieses Geld fehlt anderswo: bei der Bildung, im öffentlichen Verkehr oder bei der AHV. Mit Sparpaketen und Steuererhöhungen muss jene Summe hereingeholt werden, die bei der Armee wegen der neuen Jets aufgestockt wurde.

Gesamtkosten: Mehr als 10 Milliarden Franken

Der Gripen ist teurer als die heutigen F/A-18. Insgesamt wird die Beschaffung mehr als 10 Milliarden kosten. Das sind mehr als 2500 Franken pro Haushalt. Denn Kampfjets kosten nicht nur bei ihrer Beschaffung, sondern während ihrer ganzen Lebensspanne. Nachrüstungen, zusätzliche Waffensysteme und Unterhalt kosten noch einmal doppelt so viel wie der eigentliche Kaufpreis.

Glaubt man der Werbung der Gripen-Befürworter, geht es beim Referendum um die Kampfjet-Milliarden «nur» um etwas mehr als drei Milliarden Franken. Dies sind jedoch bloss die reinen Beschaffungskosten. Dazu kommen die Kosten für die voraussehbaren Modernisierungen, die Beschaffung zusätzlicher Munition, Lenkwaffen und Bomben sowie für den Unterhalt. Ausserdem müssen noch die Kosten für Immobilieninvestitionen über 105 Millionen Franken¹ sowie die Übergangsweise Anmietung von elf Gripen für 245 Millionen Franken² (ohne Betriebskosten) einberechnet werden. In Tat und Wahrheit entscheiden wir also über die Ausgabe von fast zehn Milliarden Franken, wie bereits bei der Beschaffung des F/A-18 (vgl. Tabelle unten).

Da der Gripen E noch nicht fertig entwickelt ist, könnten die Kosten sogar noch deutlich höher ausfallen (siehe Seite 8). Das Risiko dafür zahlen die Schweizer Steuerzahlerinnen und Steuerzahler.

VERGLEICH GESAMTKOSTEN F/A-18 VS. GRIPEN	F/A-18	GRIPEN
Kaufpreis	3'495	3'126
Instandhaltungs- und Betrieb während der gesamten Lebensdauer (j35 Jahre)	4'025	3'570
Nachrüstungen bis 2013	1'562	-
Hochrechnung: Nachrüstungen bis Ende Lebensdauer	1'200	3'000
Immobilieninvestitionen	250	105
Beschaffungsprojekt	70	25
Zwischenmiete	-	245
Total Kosten (in Mio. CHF)	10'602	10'071

Zehn Milliarden sind eine sehr abstrakte Zahl. Fassbarer wird der Betrag, wenn man ihn auf die Bürgerinnen und Bürger rechnet. Der Betrag, den jeder Schweizer Haushalt mit seinen Steuergeldern im Durchschnitt für den Gripen bezahlen wird, beläuft sich auf **2581 Franken**.

Nach der Beschaffung der F/A-18 verzichtete der Bundesrat als kleinen Ausgleich für die hohen Ausgaben im darauffolgenden Jahr (1994) auf ein Rüstungsprogramm. Obwohl dies Bundesrat und Parlament anfänglich auch für die Beschaffung des Gripen E versprochen, bewilligte das Parlament nun für 2013 ein zusätzliches Rüstungsprogramm über 740 Millionen Franken.

Teurer als der F/A-18, aber weniger leistungsfähig

Entgegen aller Beteuerungen der Gripen-Befürworter ist das schwedische Flugzeug teurer als die heutigen F/A-18-Flugzeuge der Luftwaffe – aber weniger leistungsfähig. Kosten und Leistung lassen sich mit diesen Grafiken vergleichen:

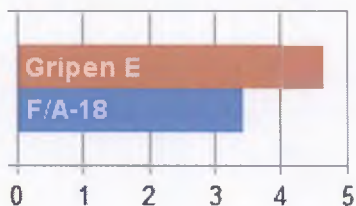
Beschaffungskosten pro Flugzeug

in Mio. CHF, teuerungsbereinigt



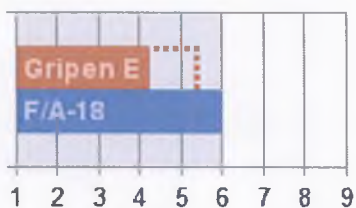
Unterhaltskosten pro Flugzeug pro Jahr

in Mio. CHF



Leistungsfähigkeit

Testresultate der armasuisse im Bereich Luftpolizei. In den Tests erreichte der Gripen den Wert 4.2 auf einer Skala von 1 bis 9. Saab verspricht Verbesserungen, die den Gripen auf 5.33 brächten. Als genügend definierten die Experten des VBS den Wert 6.0.



Die Quellenangaben zu diesem Kapitel finden sich am Ende des Argumentariums unter dieser Nummer:³

Der Gripen-Kauf würde zu weiteren Sparpaketen führen

In zahlreichen Kantonen und Gemeinden sind für die kommenden Jahre Sparpakete geplant. Diese haben teilweise massive Einschnitte im Gesundheitswesen, bei der Bildung und bei der öffentlichen Sicherheit zur Folge. Mit dem Kauf des Gripen würde der Spardruck weiter verschärft.

In fast zwei Dritteln der Kantone sind Sparpakete am Laufen und weitere Sparmassnahmen für die kommenden Jahre geplant. Addiert man sämtliche Sparbemü-

hungen für das Jahr 2014, kommt man auf einen Betrag von über einer Milliarde Franken⁴. In diesem Betrag noch nicht eingerechnet ist die im Januar 2014 bekannt gewordene Tatsache, dass bei der Schweizerischen Nationalbank (SNB) aufgrund von Bewertungsverlusten auf den Goldbeständen ein grosser Verlust entsteht. Folglich müssen Bund und Kantone im laufenden Jahr auf die Gewinnausschüttung der SNB verzichten. Für die Kantone geht es um einen Fehlbetrag von insgesamt 667 Millionen Franken⁵, welcher im Jahr 2014 nicht zur Verfügung stehen wird. Auch in den nächsten Jahren muss damit gerechnet werden, dass die SNB keine Gewinne mehr ausschütten kann⁶.

Die Sparmassnahmen haben längst Auswirkungen auf Bereiche, die im Alltag ganz konkrete Einschnitte zur Folge haben. Exemplarisch zeigt sich dies beim Kanton Bern: Weit mehr als 100 Millionen Franken werden in der Spitalversorgung, bei der Spitex sowie in Alters- und Behinderten-Institutionen eingespart. Zudem werden bei der Kantonspolizei Bern massiv Stellen gestrichen. Zusätzlich spart Bern bei der Bildung⁷. Auch im Kanton Luzern wurde und wird das Bildungswesen nicht verschont. Berufsschulen und Gymnasien müssen eine Woche «Zwangsferien» einführen.

Neben den Kantonen sind auch in zahlreichen Städten und Gemeinden Kürzungen umgesetzt worden und weitere geplant. So werden beispielsweise in Winterthur, immerhin der sechstgrössten Stadt der Schweiz, die Schneeräumung und die Strassenreinigung nur noch reduziert durchgeführt. Der Gemeinderat hat zudem über die Streichung der Schulreisen und Klassenlager beraten.

Auf Bundesebene sind ebenfalls verschiedene Sparbestrebungen im Gang. In der Wintersession 2013 diskutierte der Nationalrat unter anderem Kürzungen beim Hochwasserschutz und dem Grenzwachtkorps⁸. Auch vor der Sicherheit macht der Spardruck also nicht halt. Ab dem Jahr 2015 sieht das Bundes-Budget ein strukturelles Defizit von 300 Millionen Franken vor. Die Aufstockung des Armeebudget um 300 Millionen Franken von 4.7 Milliarden auf 5 Milliarden entspricht genau dem Betrag, der als Defizit ab 2015 jährlich ausgewiesen wird. Das bedeutet: Wenn wir auf den Kauf neuer Kampffjets verzichten, müsste der Bund nicht sparen.

Fazit: Der Gripen-Kauf würde die geplanten Sparpakete in kommenden Jahren noch drastischer ausfallen lassen. Denn jeder Franken, den wir für den Kampffjet ausgeben, fehlt anderswo.

KEINE MILLIARDEN FÜR EINEN PAPIERFLIEGER

Der Gripen E ist erst ein Papierflieger. Dutzende Komponenten des Flugzeugs müssen erst noch entwickelt werden. Die Schweiz muss 40 Prozent des Kaufpreises im Voraus bezahlen – ohne zu wissen, ob die Gripen-Flotte jemals abheben wird. Offen bleibt auch nach den Nachverhandlungen und stundenlangen Anhörungen in der Sicherheitspolitischen Kommission, was passiert, wenn die 22 Gripen E nicht rechtzeitig oder nicht im versprochenen Umfang geliefert werden. Das Risiko tragen die Schweizer Steuerzahler und Steuerzahlerinnen. Hinzu kommt: **Die Evaluation durch das VBS hat ergeben, dass der Gripen weniger leistungsfähig ist als die heutigen F/A-18 der Schweizer Armee** – selbst wenn alle versprochenen Verbesserungen umgesetzt werden könnten.

Der Papierflieger als finanzielles Risiko

Der Gripen E existiert im Moment nur auf Papier. Das erste Testflugzeug dieses Typs will die Herstellerfirma Saab erst im Jahr 2015 fertigen.⁹ Bis dahin ist unklar, ob der Gripen die versprochene Leistung zum versprochenen Preis wird liefern können. Trotzdem bezahlt die Schweiz ungewöhnlich hohe 40% des Kaufpreises vorab.¹⁰ Das Risiko für allfällige technische Probleme tragen die Schweizer Steuerzahlerinnen und Steuerzahler.

Die neue Version des Gripen soll eine Reihe von grundlegenden Änderungen gegenüber dem Gripen Demonstrator (einem umgebauten Gripen D für Testflüge mit einzelnen neuen Komponenten) beinhalten.

Was für grundlegende Auswirkungen diese noch zu entwickelnden Komponenten haben können, zeigt dieses Beispiel: «Mit der endgültigen Version des Radars dürfte die Flugzeugspitze 200 Kilogramm mehr wiegen, was wiederum bedeutet, dass der Gripen zum Ausgleich um 37 Zentimeter verlängert werden muss.»¹¹ So haben Entwicklungsprobleme bei einer einzigen Komponente massive Auswirkungen für die gesamte Neuentwicklung des Gripen E. Ähnliche Baustellen gibt es viele, wie diese Grafik zeigt:

Eine einzige Baustelle

Die Schweiz verlangt für den neuen Gripen E/F, den sie ab 2018 kaufen will, 98 Verbesserungen gegenüber dem heutigen Modell. Über die Hälfte existiert erst auf dem Reißbrett.

7 der 98 geforderten Verbesserungen sind im Gripen Demonstrator eingebaut. Dieser ist das einzige Testflugzeug des neuen Gripen E/F. Einige Upgrades, wie das Triebwerk, konnten erst teilweise getestet werden.

1. Erhöhte Schubkraft dank neuem Triebwerk F414G
2. Mehr interner Treibstoff
3. Drei externe Tanks mit je 1700 Litern
4. 50 Verbesserungen, die noch für den alten Gripen C/D geplant wurden

Land:
 Kleinere Upgrades an Radar und Navigation
 1. Zwei zusätzliche Halboberflächen für Bomben oder Tanks



Diese 55 Verbesserungen sind zwar in Schweden geplant, existieren aber laut zwei unterschiedlichen Quellen erst auf dem Reißbrett – teils sogar nur in den Werbebeschreibungen. Armassuisse wollte dazu nicht Stellung nehmen.

35. 12 Prozent mehr Treibstoff in den Flügeln
36. Neues Startsystem für einen Notstart innerhalb von 2 Minuten mit kaltem Motor
37. bis 39. Integration von Luft-Boden-Bomben
40. Integration von Kurzstrecken-Luft-Luft-Raketen mit Infrarot
41. bis 52. Komplette neue Radarsoftware (Entwicklungskosten sind sehr hoch)

54. bis 56. Neuer Helm mit Display in der Helmschleife mit Zielerfassung und Kamera
57. bis 73. Upgrades im Navigationssystem im Cockpit
74. bis 79. Kommunikation (Nato-kompatibel)
80. Integriertes neues Alarmsystem gegen Laser-Erfassung
81. bis 88. Weitere Updates
89. Software, die alle Verbesserungen integriert

Diese 27 Verbesserungen ausseren als Prototypen zum Testen im Labor, wurden aber noch nicht in das Testflugzeug Gripen Demonstrator eingebaut.

6. Integration von Anraum Luft-Luft-Raketen (Reichweite ca. 50 km)
9. Aerodynamik der Waffenhalterungen
10. bis 13. Software-Upgrade zur Planung der Missionen in der Luftbasis
14. bis 26. Verbesserungen des Navigationssystems im Cockpit (darunter 3-D-Karten)
27. bis 36. Radarfunktionen
31. bis 34. Kleinere Upgrades

Diese 9 Verbesserungen fordert die Schweiz, doch die Schwedische Luftwaffe will sie aus Kostengründen nicht einbauen. Deshalb sind Herstellung und Finanzierung ungewiss.

53. Einbau eines interaktiven Aufklärungsmoduls am Flugzeug (die Schwedische Luftwaffe will ihr eigenes Modul nicht verkaufen)
91. bis 92. Upgrades im Helm (darunter 3-D-Audio)
93. bis 96. Zusätzliche Funktionen für den Co-Piloten bei den sechs zweisitzigen Modellen Typ Gripen F, die die Schweiz kaufen will
Problem: Die Schwedische Luftwaffe will nur einseitige Modelle Typ Gripen E anschaffen
97. bis 98. Zusätzliche Funktionen für die elektronische Kriegsführung

FÄH1 Keine der von der Schweiz gewünschten 98 Verbesserungen sind heute genehmigt für den Einsatz in der Schwedischen Luftwaffe. Dies ist aber eine Bedingung für den Kauf des neuen Flugzeuges.

Quelle: J. Baur et al. Schweizerische Eidgenossenschaft, Bern

Quelle: Sonntagszeitung vom 13.05.2012

Betrachtet man Neuentwicklungen von Kampffjets weltweit, werden die ursprünglichen Kostenversprechen für Entwicklungskosten sowie Kosten pro Flugzeug nur selten eingehalten (vgl. Kasten).

Da auch nach den Nachverhandlungen und stundenlangen Anhörungen in den sicherheitspolitischen Kommissionen offen bleibt, was genau passiert, wenn die 22 Gripen E nicht rechtzeitig oder nicht im versprochenen Umfang geliefert werden oder wenn die Kosten aus dem Ruder laufen, **tragen die Schweizer Steuerzahler und Steuerzahlerinnen das Risiko.**

Kosten für neue Kampffjets laufen häufig aus dem Ruder

Das amerikanische Vorzeigeprojekt für einen international vermarkteten Kampffjet, die Lockheed-Martin F-35, sollte ursprünglich pro Stück 80 bis 90 Millionen Dollar kosten.¹² Wegen Entwicklungsproblemen und stark reduzierter Anzahl an bestellten Flugzeugen sind die Kosten unterdessen auf 135 Millionen Dollar pro Flugzeug angestiegen.¹³ In einem solchen Bereich liegen die finanziellen Risiken bei einer kompletten Neuentwicklung, doch auch teilweise Neuentwicklungen weisen hohe Entwicklungsrisiken auf.

Ähnlich wie die Schweden mit dem Gripen E gaben die USA eine neue Version des F/A-18 Hornet in Auftrag. Bezeichnet als F/A-18 E/F «Super Hornet» verlangten sie vom Hersteller eine komplette Überarbeitung wie sie nun beim Gripen E geplant ist. Diese Weiterentwicklung kostete die USA total 48 Milliarden Dollar¹⁴ (davon 40.2 Milliarden für 500 Flugzeuge sowie deren Bewaffnung¹⁵). Die Entwicklungskosten betragen also knapp 8 Milliarden Dollar.

Der Gripen ist ein schwacher Kampfjet

Der Kauf neuer Kampfjets ist nicht nur unnötig und teuer. Mit dem Gripen hat das VBS auch einen untauglichen Flugzeugtyp ausgewählt, der weniger leistungsfähig ist als die heutigen Jets der Luftwaffe.

Der Evaluationsbericht der armasuisse¹⁶, die beim Bund für die Tests von neuen Waffensystemen zuständig ist, lässt keine Zweifel offen. In keinem relevanten Bereich erhielt der Gripen genügende Noten. Unter anderem heisst es: «Die Leistung des Gripen wurde bei Luft-Luft-Einsätzen sowie Angriffseinsätzen als ungenügend beurteilt». Auch für den Luftpolizeieinsatz erhielt der Gripen die Note «ungenügend».



Das Ergebnis der Flugtests der armasuisse im Bereich Luftpolizei. Die rote Linie sind die von der Luftwaffe definierten Mindestanforderungen. «Papiergripen» ist der Wert, den der Gripen E erreichen würde, falls alle vorgeschlagenen Neuentwicklungen erfolgreich umgesetzt werden können.

Der Bericht hält insbesondere fest, dass der Gripen schlechtere Leistungen erbringt als die F/A-18, welche die Schweiz bisher hat – ein Flugzeug, das mittlerweile schon seit zwei Jahrzehnten im Einsatz steht. Saab hat Dutzende von technischen Nachbesserungen versprochen. Ob diese je umgesetzt werden können, ist fraglich (siehe Seite 8). Aber selbst wenn die Neuentwicklungen halten, was Saab verspricht, wäre der Gripen immer noch weniger leistungsfähig als die F/A-18.

Lange Mängelliste

Selbst wenn Saab alle bisher noch nicht vorhandenen Komponenten dereinst erfolgreich entwickelt, hat der Gripen einige schwerwiegende Probleme. Dazu gehören unter anderem:

- > Es gibt keine Zweisitzer-Version des Gripen. Solche Flugzeuge sind für die Ausbildung sehr wichtig und die Ausschreibung hätte eine solche Version vorgesehen. Saab hat es jedoch nicht geschafft, eine solche Variante zu vernünftigen Preisen zu entwickeln.
- > Die Reichweite des Gripen ist viel zu gering. Wenn der Jet beispielsweise von seiner Basis in Payerne zu einem Luftpolizeieinsatz nach Davos aufbricht, müsste er schon nach wenigen Minuten über den Bündner Bergen wieder umkehren, weil ihm der Sprit ausgeht.¹⁷ Eine längere Einsatzdauer liesse sich nur mit Zusatztanks bewerkstelligen. Das wiederum würde bedeuten, dass auf anderes Equipment verzichtet werden müsste.
- > Im Gegensatz zu den anderen evaluierten Flugzeugtypen verfügt der Gripen nur über ein Triebwerk anstatt über zwei. Das macht den Jet nicht nur weniger leistungsfähig und weniger agil, sondern erhöht auch das Risiko von fatalen Unfällen.

Warum der Bundesrat dennoch auf den Gripen gesetzt hat, ist rätselhaft. Denn billig ist das Flugzeug von Saab nicht. Pro Stück kostet es rund die Hälfte mehr als ein F/A-18.

Alternativen zum Gripen

Die Schweiz braucht keine zusätzlichen Kampffjets. Aber selbst viele Befürworter neuer Kampffjets lehnen den Gripen ab. Eine Reihe von Alternativen steht im Raum, und bei vielen dieser Optionen ist unklar, wie genau das VBS sie geprüft hat.

Zu diesen Alternativen zählen:

- > **Eurofighter / Rafale:** Diese beiden Flugzeugtypen zeigten während des Evaluationsverfahrens die weitaus besseren Resultate als der Gripen. Nachdem der Bundesrat den Typenentscheid bekanntgegeben hatte, beschwerten sich beide Firmen¹⁸, dass sie keine Gelegenheit gehabt hätten, ernsthaft über den Preis zu verhandeln. Beide Firmen legten darum noch verbesserte Offerten nach. Auf den ersten Blick scheinen diese Offerten massiv besser als das Angebot von Saab. Das VBS ging jedoch nicht auf diese Offerten ein.
- > **F/A-18 E/F «Super Hornet»:** Das VBS hatte Boeing, den Hersteller der F/A-18, ebenfalls eingeladen, an der Ausschreibung teilzunehmen. Das Unternehmen zog sich jedoch schon sehr bald aus dem Offertverfahren zurück. Offensichtlich hatten die Verkäufer gemerkt, dass es bei der Evaluation nicht darum ging, das beste oder das preisgünstigste Angebot auszuwählen, sondern das Angebot, mit dem man sich am meisten Chancen im Fall einer Volksabstimmung erhoffte.
- > **Occasions-F/A-18 C/D:** Gemäss dem Bericht der parlamentarischen Subkommission¹⁹ hat das VBS nie in Betracht gezogen, Occasions-Flugzeuge zu beschaffen, obwohl das potentiell eine sehr kostengünstige Lösung gewesen wäre. Eine solche Lösung wäre auch aus betrieblicher Sicht ideal gewesen, da die bestehende Infrastruktur hätte genutzt werden können.
- > **Su-35 / MiG-29:** Immer wieder wird in Flugzeug-Foren die Frage aufgeworfen, warum die Schweiz nie erwogen hat, von russischen Kampffjet-Herstellern Offerten einzuholen. Moderne Typen wie die Su-35 oder MiG-29 gelten westlichen Kampfflugzeugen als ebenbürtig oder überlegen.
- > **Drohnen:** Einer der Gründe, die für die Beschaffung des Gripen angeführt werden, ist die Fähigkeit zur Luftaufklärung. Für diese Aufgabe eignen sich Drohnen jedoch mindestens ebenso gut wie bemannte Kampfflugzeuge. Die Schweiz besitzt zu diesem Zweck bereits 15 Aufklärungsdrohnen des Typs Ranger. Das VBS ist derzeit daran, zusätzliche Drohnen zu beschaffen.

Saab ist ein unsicherer Partner

Saab ist der kleinste aller Kampffjet-Hersteller. Der schwedische Konzern muss mehrere hundert Kampfflugzeuge verkaufen, damit die Entwicklung des neuen Gripen ihn nicht in finanzielle Schwierigkeiten bringt. Bis heute haben sich neben Schweden erst die Schweiz und Brasilien für das Flugzeug entschieden. Falls diese Geschäfte nicht wie vorgesehen abgewickelt werden können, würde das den Rüstungskonzern in den Ruin treiben. Denn weder mit der Schweiz noch mit Brasilien ist bisher ein Vertrag unterzeichnet.

2011 ging der schwedische Automobilhersteller Saab bankrott.²⁰ Die Autofirma gehörte bis 1990 zu Saab AB, dem Rüstungskonzern, der die Gripen-Kampffjets herstellt. Saab konnte sich zwar mit den letzten Versionen des Gripen (C/D) in einem «Billig»-Segment für Kampffjets platzieren und so in gewissen Ländern Verkaufserfolge erzielen (Südafrika, Thailand) oder Leasingverträge abschliessen (Tschechien und Ungarn). Nun sitzt Saab auftragsmässig aber auf dem Trockenen.



Aktuelle Nutzer des Gripen: Saab hat Mühe, neben Schweden zusätzliche Kunden zu finden.

Die Weiterentwicklung, der Betrieb und der Kauf von 60 neuen Gripen-E-Kampfflugzeugen soll den schwedischen Staat 90 Milliarden schwedische Kronen (ca. 12.7 Milliarden Schweizer Franken) kosten. Bedenkt man, dass bisher kein Kampfflugzeug ohne massive Budgetüberschreitungen produziert wurde, sind diese Zahlen mit Vorsicht zu geniessen. Die Regierung Schwedens hat sich ausserdem ein Rücktrittsrecht vorbehalten für den Fall, dass es neben Schweden keine weiteren Käufer gibt.²¹ Mit den Worten von Ruag-Chef Urs Breitmeier: «Ohne Kunden kann Saab den Flieger [Gripen E] nicht fertig bauen.»²² Diese Abnehmerländer

findet der Rüstungskonzern momentan in der Schweiz und in Brasilien. Dass Saab unter massivem Druck steht, Käufer für den neuen Kampffjet Gripen E zu finden, zeigte auch eine Aussage des CEO von Saab, Börje Ekholm: Er wünsche sich viel mehr Support der schwedischen Regierung bei der Vermarktung des Gripen. Diese Aussage löste in Schweden ein gewaltiges negatives Medienecho aus und Börje Ekholm musste seine Äusserung zurücknehmen.²³

Brasilien ist für Saab wichtiger

Dieser Druck hat dazu geführt, dass Brasilien Saab bei den Verhandlungen unter Druck setzen konnte. Brasilien hat Ende 2013 entschieden, 36 neue Kampfflugzeuge des Gripen E zu kaufen. Brasilien erhält die Kampffjets um einiges billiger als die Schweiz: Die Schweizer Armee zahlt pro Kampffjet 145 Millionen Franken, Brasilien zahlt 20 Millionen weniger pro Flugzeug.²⁴

Seit dem Entscheid von Brasilien ist die Schweiz für Saab in den Hintergrund gerückt. Brasilien soll die neuen Gripen vor der Schweiz erhalten. Damit erhalten Brasilien und Schweden den Vorzug vor der Schweiz.²⁵

Beschönigte Zahlen

Zugunsten des Kampfjetdeals mit der Schweiz und Brasilien werden in Schweden Zahlen beschönigt und unter Verschluss gehalten. Es wird befürchtet, dass die schwedische Armee die viel höher ausfallenden Entwicklungskosten allein tragen müsste, wenn Brasilien und die Schweiz nicht mithelfen. So sagt Peter Raadberg, Parlamentarier und Mitglied der Verteidigungskommission von Schweden, dass der Preis für die Kampfjets viel höher zu stehen kommen wird als von der Regierung präsentiert, denn im Kaufpreis seien die Entwicklungskosten nicht eingerechnet. Auch Saabs Pressesprecherin Karin Walka bestätigt, dass Saab bis heute noch keine Kostenprognosen zur Entwicklung des Gripen E veröffentlicht hat. Auch in Militärkreisen wurden in Schweden Stimmen laut, die sich gegen den Gripen aussprechen. «Wir wollen eine erneuerte Gripen-Version. Aber nicht zu jedem Preis», sagte Jan Salestrand, Planungschef der schwedischen Armee. Der Generalleutnant hat der Verteidigungsministerin Karin Enström Zahlen vorgelegt, die zeigen, dass die Regierung mehr Geld ausgeben müsse als bisher geplant.

Unsichere Projekte

Dass Saab auf neue Deals angewiesen ist, zeigte sich auch bei der Entwicklung der Stealth-Version des Jas Gripen. Dieses Projekt wurde 2005 ähnlich laut angekündigt wie der Gripen E. Doch seit 2008 ist das Projekt eingestellt, weil Saab die finanzielle und technische Unterstützung anderer Länder fehlt.²⁶ Für Saab war es nicht möglich, das Projekt aus eigener Kraft weiterzuführen.

Rückerstattungsforderungen wegen Korruption

Ausserdem muss Saab in den nächsten Jahren mit einem Rückerstattungsanspruch aus Südafrika rechnen. Der Gripen-Deal mit Südafrika steht unter konkretem Verdacht der Korruption. Eine Kommission in Südafrika prüft nun, ob beim Kauf des Gripen C/D alles mit rechten Dingen zugegangen ist.²⁷ Falls die Kommission zum Schluss kommt, dass Südafrika den Gripen nur mit Hilfe von Bestechungsgeldern gekauft hat, will Südafrika die laufenden Verträge kündigen und das Geld zurückverlangen.²⁸

Eine planlose Milliardenbeschaffung

Die Politik hat es nicht geschafft, klar zu definieren, was der Auftrag der Luftwaffe sein soll. Und das VBS ist nicht in Lage zu benennen, welches die wichtigsten Bedrohungen unseres Landes sind. Ohne konkreten Auftrag und ohne seriöse Gefahrenanalyse macht es aber keinen Sinn, zusätzliche Kampfflugzeuge zu beschaffen.

Die Bundesverfassung und das Militärgesetz geben der Armee drei Aufgaben²⁹:

- > Verteidigung
- > Unterstützung der zivilen Behörden
- > Friedensförderung im internationalen Rahmen

Diese drei Aufgaben geben den grundsätzlichen Rahmen vor, in dem sich die Armee zu bewegen hat. Allerdings finden seit Jahren heftige Diskussionen darüber statt, welcher der erwähnten Aufgaben welche Bedeutung zukommen soll und wie die Aufgaben zu interpretieren sind. Während die politische Rechte und konservative Kreise den Hauptzweck der Armee vor allem in der Landesverteidigung sehen, wollen Teile der Mitte-Parteien und der Linken die Friedensförderung im internationalen Rahmen stärken. Bei der Unterstützung der zivilen Behörden finden regelmässig Diskussionen statt, welche Aufgabe die Armee nun übernehmen darf und soll. Gerade in Bezug auf Einsätze, die grundsätzlich als polizeiliche Aufgabe zu betrachten sind, bestehen Abgrenzungs- und Kompetenzprobleme.

Die Armee befindet sich in den letzten Jahren in einem ständigen Reform- und Umbauprozess. Bedingt durch den Mauerfall musste sich die Armee grundsätzlich neu ausrichten. So wurde unter Kaspar Villiger die Armeereform 95 aufgelegt. Sein Nachfolger Adolf Ogi baute die Armee unter dem Motto «Sicherheit durch Kooperation» um. Samuel Schmid's Konzept hiess Armee XXI.

Das aktuelle Armeereformprojekt nennt sich «Weiterentwicklung der Armee» (WEA). Aus dem 61-seitigen Bericht geht hervor, wie die Zukunftsplanung gestaltet werden soll. So ist ein zweistufiger Prozess geplant. In der ersten Phase, die bis 2020 terminiert ist, sollen primär die erkannten Mängel der Armee XXI behoben, die Einsatzbereitschaft der Truppe verbessert und die Ausbildung von Kadern und Truppe optimiert werden. Parallel dazu soll geplant werden, wie die Armee auf absehbare künftige Bedrohungen ausgerichtet werden soll. Aufschluss über die nach 2020 beginnende zweite Phase soll ein neuer Sicherheitsbericht geben, den Ueli Maurer noch in dieser Legislatur bis 2015 präsentieren will.

Nach wie vor grundsätzliche Meinungsverschiedenheiten

Die verschiedenen Reformen haben, wie oben bereits erwähnt, allerdings nicht dazu geführt, dass die grundsätzlichen Meinungsverschiedenheiten über die Ausrichtung der Armee aus dem Weg geräumt werden konnten.

Die NZZ fasste die Situation³⁰ wie folgt zusammen: «Das hohe Reformtempo, dem die Schweizer Milizarmee in den letzten zwei Jahrzehnten unterworfen war, hat die Organisation wohl überfordert. In gleicher Weise trifft das auf die Politik zu. Die National- und Ständeräte, die auf der Grossbaustelle Armee noch den Überblick haben, sind zu einem sehr überschaubaren Grüppchen geschrumpft.»

Die Unsicherheit, in welche Richtung die Armee entwickelt werden soll, zeigen zudem die massiven Meinungsunterschiede bei der Höhe des erwünschten Armeebestandes. Zahlen von 60'000 bis 120'000 werden in jenen Kreisen, welche die Armee grundsätzlich befürworten, als sinnvoll bzw. notwendig angesehen.

Fazit: Angesichts der ungeklärten Grundsatzfragen rund um die Ausrichtung der Armee ist die Grossinvestition Gripen nicht zu vertreten. Kein gut geführtes Unternehmen würde Milliarden in ein Projekt mit hohen Risiken investieren, wenn gleichzeitig im Verwaltungsrat Unklarheit über die Strategie des Unternehmens vorhanden wäre. **Die Reihenfolge muss heissen: Zuerst Klarheit über die Ausrichtung – dann Diskussionen über die Verwendung von Steuergeldern.**

DIE LUFTWAFFE IST AUCH OHNE NEUE KAMPFJETS GUT GERÜSTET

Ein wirksamer Luftschirm ist auch ohne neue Jets gewährleistet: Die Schweizer Luftwaffe ist im internationalen Vergleich auch nach der Ausmusterung der 54 Tiger F-5 sehr gut gerüstet. Zur Erfüllung des Luftpolizei-Auftrags genügen die vorhandenen 32 F/A-18 längst, zumal wir von Freunden umgeben sind. Die F/A-18-Flotte wurde ausserdem erst kürzlich für über 400 Millionen Franken auf den neusten Stand der Technik gebracht. ***Der Schweizer Luftraum ist gemäss dem aktuellen Armeebereich auch ohne zusätzliche Gripen-Jets hervorragend geschützt – 22 neue Jets sind eine Fehlinvestition und purer Luxus.***

Wie viele Jets für die Luftpolizei nötig sind

Wenn die Schweiz den Gripen kaufen würde, hätten wir in Zukunft 54 statt 32 Kampfjets. Die Befürworter neuer Kampfflugzeuge behaupten, dass das nötig sei, um den Luftpolizeidienst zu gewährleisten. Das ist falsch. Für die Luftpolizei und ihre Aufgaben reichen die jetzigen F/A-18-Flugzeuge noch während Jahrzehnten aus.

Unter den Begriff der Luftpolizei fallen diverse unterschiedliche Aufgaben:

- > Luftverkehrspolizei
- > Überprüfung von nicht identifizierten Flugzeugen
- > Einsätze gegen Terroristen

Es lohnt sich, diese verschiedenen Aufgaben im Detail zu betrachten. Denn auch ohne neue Kampfflugzeuge kann die Luftwaffe alle diese Aufgaben ohne Probleme erfüllen.

Luftverkehrspolizei

Immer wieder kommt es vor, dass Hobbypiloten die Orientierung verlieren, jemand die Regeln des Flugverkehrs missachtet oder in einem Flugzeug das Funkgerät ausfällt. Eine rasche Intervention der Luftpolizei ist unerlässlich, wenn beispielsweise ein Amateurpilot versehentlich mit ausgeschaltetem Funk auf die Anflugschneise eines internationalen Flughafens zusteuert. Solche Situationen kommen in der Schweiz etwa einmal pro Monat vor.³¹

Überprüfung von nicht identifizierten Flugzeugen

Eine ähnliche Aufgabe ist das Überprüfen von nicht identifizierten Flugzeugen sowie das Eskortieren von ausländischen Staatsmaschinen. Dies kommt mehrmals pro Woche vor.

Eine besondere Bedeutung erhält diese Aufgabe im Falle eines bewaffneten Konfliktes. Dann hat die Schweiz die Aufgabe, keine Überflüge von Militärmaschinen

der Kriegsparteien zu dulden. Dies war zum Beispiel während des Kosovo- oder des Irakkrieges relevant.

Der Irakkrieg hat aber auch gezeigt, dass die Durchsetzung der Neutralität nicht ein militärisches oder technisches, sondern ein politisches Problem ist. Der Bundesrat erlaubte damals den USA schon gut einen Monat nach Kriegsbeginn Überflüge wieder, was eine Verletzung der Neutralitätspflichten der Schweiz darstellte. Wenn die politische Führung nicht willens ist, die Neutralität der Schweiz durchzusetzen, nützen auch zusätzliche Kampffjets nichts.

Einsätze gegen Terroristen

Die dritte Art des Luftpolizei-Einsatzes betrifft entführte Flugzeuge, die als Terrorinstrument benutzt werden (im Fachjargon «Renegade-Fall» genannt). Es gibt ein einziges Ereignis, bei dem Terroristen mit Flugzeugen einen Anschlag verübt haben: Den 11. September 2001. Dieses beispiellose Verbrechen hat gezeigt, dass selbst die stärkste Luftwaffe der Welt völlig machtlos ist, wenn es Terroristen gelingt, ein Verkehrsflugzeug in ihre Gewalt zu bringen: Zwischen dem Zeitpunkt, zu dem die Flugsicherung die Entführung erkannt hatte, und dem Anschlag vergingen nur wenige Minuten. Die Luftwaffe hatte nicht die geringste Möglichkeit, einzugreifen.

Wie absurd es ist zu glauben, dass man mit Kampfflugzeugen einen Terroranschlag verhindern könnte, zeigt folgende Grafik. Auf der Karte 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 weniger als eine Minute. Kein Kampfflugzeug der Welt könnte dies verhindern.



Screenshot von radar.zhaw.ch.

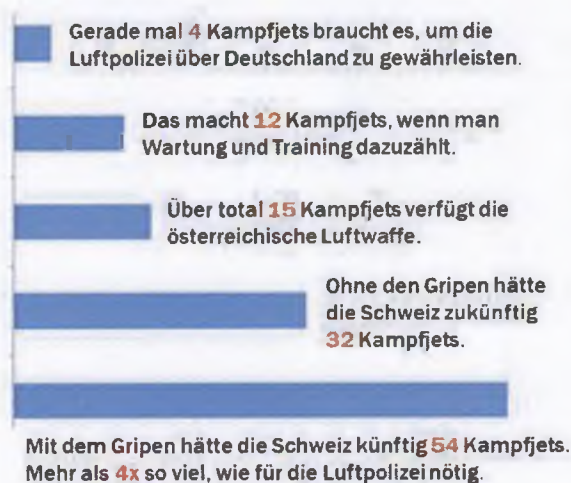
Um Terroranschläge mit Flugzeugen zu verhindern, sind Sicherheitsmassnahmen nötig, die eine Entführung grundsätzlich verhindern. Ist eine Maschine bereits unter der Kontrolle von Gewalttätern, ist es für ein Eingreifen zu spät.

Abschuss wäre nicht erlaubt

Selbst wenn es theoretisch möglich wäre, ein entführtes Flugzeug abzuschiessen: Erlaubt wäre dies nicht. Die Zürcher Rechtsprofessorin Helen Keller hält fest: Erstens gelte das Recht auf Leben und der Schutz der Menschenwürde auch in diesem Fall und zweitens genüge eine einfache Verordnungsbestimmung nicht, um einen solch schwerwiegenden Eingriff in die Grundrechte zu legitimieren. Den Abschuss von Zivilflugzeugen mit unbeteiligten Insassen in der Schweiz bezeichnet Keller deshalb als unzulässig.

Wie viele Jets sind nötig?

Wie viele Jets braucht es nun aber, um in der Schweiz den Luftpolizeidienst zu gewährleisten? Ein Blick über die Landesgrenzen fördert Erstaunliches zutage. In Deutschland sind es gerade einmal vier Flugzeuge³², welche für die Sicherheit des Luftverkehrs sorgen: Je zwei Jets stehen im niedersächsischen Wittmund und im bayrischen Neuburg am Boden bereit, falls die Flugsicherung bei einer Notlage ein Eingreifen anordnet. Diese sogenannten Alarmrotten werden etwa dreissig Mal pro Jahr zu Hilfe gerufen.



Hinweis: Flugzeuge, die in erster Linie Trainingszwecken dienen, sind nicht aufgeführt (Schweiz: 44 Pilatus-Flugzeuge; Österreich: 12 Pilatus-Flugzeuge und 27 in den frühen 1960ern entwickelte Saab 105)

Geht man davon aus, dass die Schweiz wegen ihrer Topographie ebenfalls zwei Alarmrotten bereitstellt, und rechnet man noch zusätzliche Flugzeuge für Ausbildung und Wartung hinzu, kommt man auf rund 12 Flugzeuge. Österreich leistet sich 15 Kampffjets für diese Aufgaben. Die Schweiz braucht also weder 54 Kampffjets (wenn der Gripen gekauft wird) noch 32 Kampffjets (ohne Gripen), sondern nur 12.

Durchhaltefähigkeit

Gripen-Befürworter rechtfertigen die Beschaffung damit, dass es eventuell dereinst Szenarien geben könnte, in denen es nicht mehr reiche, wenn sich

die Abfangjäger der Luftpolizei am Boden bereithielten. Wenn ein Terrorangriff mit einem Flugzeug drohe, müssten konstant mindestens vier Kampfflugzeuge in der Luft kreisen, um eine Chance zu haben, den Anschlag rechtzeitig zu verhindern.

Das VBS verwendet das Wort *Durchhaltefähigkeit*, um zu beschreiben, wie lange ein solcher Einsatz möglich wäre. In der Modellrechnung des VBS könnte die Luftwaffe in einer solchen Situation nur zweieinhalb Wochen dauernd in der Luft sein, wenn wir den Gripen nicht kaufen. Danach müssten alle Flugzeuge gewartet werden. Wenn die Luftwaffe zusätzlich 22 Gripen-Jets hätte, würde sich dieser Zeitraum gemäss diesen Modellrechnungen auf fünf Wochen verlängern.

Diese Szenarien und Modellrechnungen basieren jedoch auf unrealistischen Annahmen. Eine Annahme ist, dass die Wartung weiterhin nur während der normalen Bürozeiten geleistet würde – obwohl es kaum vorstellbar ist, dass in einer solchen Notlage nicht auf Schichtbetrieb umgestellt würde und die Flugzeuge damit viel rascher wieder Dienst leisten könnten. Zusätzlich gehen diese Szenarien davon aus, dass die Schweiz in der Abwehr eines solchen terroristischen Angriffs völlig auf sich allein gestellt wäre. Auch das ist kaum vorstellbar, denn die Schweiz hat mit allen Nachbarn für solche Fälle Kooperationsabkommen geschlossen. Geht man von realistischeren Annahmen aus, kommt man zum Schluss, dass auch in solchen Situationen die Luftwaffe mit den F/A-18 über mehr als genügend Jets verfügt.

Absurd: Neue Jets, aber Einsätze nur zu Bürozeiten

Die Schweizer Luftwaffe ist heute nur unter der Woche und zu Bürozeiten einsatzbereit. Wie diverse Medien im Januar 2013 berichteten³³, hatte Ueli Maurer selbst – trotz Auftrag des Parlaments – verhindert, ein Pikett-System aufzubauen, damit die Kampfflugzeuge bei einem Zwischenfall auch nach 17 Uhr und am Wochenende starten könnten. **Das Absurde ist, dass Maurer die Pläne der 24-Stunden-Einsatzbereitschaft der Luftwaffe aus Kostengründen sistierte. Das VBS habe die nötigen 25 Millionen für die Umsetzung nicht.** Wohlgedenkt: Das ist ein Bruchteil dessen, was die neuen Kampfjets pro Jahr kosten würden.

Möchte man den Luftpolizeidienst rund um die Uhr gewährleisten, würde man sinnvollerweise auf neue Kampfjets verzichten und stattdessen in das Personal für einen Pikettdienst investieren. Den Gripenkauf mit der Einsatzfähigkeit der Luftwaffe rechtfertigen zu wollen, macht also keinen Sinn. Mit der fehlenden Einsatzbereitschaft verliert der Gripenkauf also auch die Legitimation aufgrund der geforderten Aufgaben der Luftpolizei. Keine Institution kann die Aufgaben eines Luftpolizeidienstes seriös erfüllen, wenn sie sowieso nur zu Bürozeiten einsetzbar ist, weil das Personal für einen Pikettdienst fehlt. Das gilt unabhängig davon, welchen Flugzeugtyp oder wie viele Kampfjets diese Institution besitzt.

Für den Kriegsfall wäre der Gripen das falsche Flugzeug

Die Schweizer Armeeführung betrachtet einen militärischen Angriff auf die Schweiz auf absehbare Zeit als äusserst unwahrscheinlich. Sollte ein solcher Fall dennoch eintreffen, wäre der Gripen untauglich, einen relevanten Beitrag zur Verteidigung der Schweiz zu leisten.

Der aktuelle Armeebericht (das wichtigste strategische Dokument des VBS) hält fest: «Ein militärischer Angriff ist auf absehbare Zeit unwahrscheinlich». Der Armeebericht enthält auch keine Szenarien, die beschreiben, welche Form ein solcher Angriff haben könnte, wer der Gegner wäre und welche Waffen zum Einsatz kämen. Der Armeebericht hält ebenfalls fest, dass die Abwehr eines terrestrischen Angriffs in der Militärdoktrin vergleichbarer Staaten je länger je tiefere Priorität hat.

Für die Luftverteidigung ungeeignet

Aber selbst wenn man sich für diesen – zum Glück – sehr unwahrscheinlichen Fall wappnen möchte: Der Gripen ist für den Fall eines bewaffneten Krieges nicht gerüstet. In den Tests der armasuisse schnitt der Gripen im Bereich Luftverteidigung schlechter ab als alle Konkurrenten, schlechter als die heutigen F/A-18 der Luftwaffe und schlechter als die von der Luftwaffe definierten Mindestanforderungen. Der für die Tests zuständige Chefingenieur bezeichnete den Gripen als «Messer, das schlecht schneidet». Die für die Beschaffung zuständige Projektgruppe des VBS stellte fest, dass die Schweiz nicht mit dem militärischen Niveau der Nachbarländer mithalten könne, wenn man den Gripen kaufe.³⁴

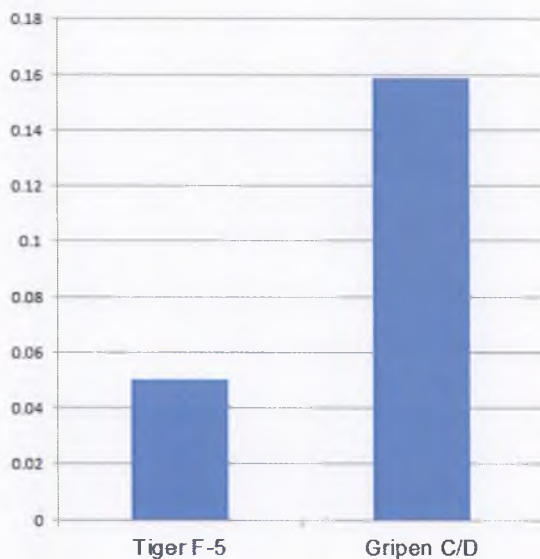
WEITERE ARGUMENTE

Die Argumente gegen den Gripen sind vielfältig. Hier finden sich weitere Punkte, warum die Beschaffung dieses Kampfjets keine gute Idee wäre.

Der Gripen bringt viel mehr Fluglärm als die Tiger-Flotte

Kampfjetlärm ist für die Regionen um die Militärflugplätze eine ständige Belastung. Die betroffenen Gemeinden sind über den Gripen-Kauf besorgt, denn die Jets von Saab sind deutlich lauter als die heutigen F-5 Tiger.

Die Regionen beispielsweise um Emmen, Meiringen oder Sion leiden bereits heute unter hoher Lärmbelastung durch die Luftwaffe. Der Gripen wird dieses Problem noch verschärfen, da er eine etwa dreimal höhere Schallintensität³⁵ wie die heutigen F-5 Tiger aufweist. Weil das menschliche Gehör Schall logarithmisch verarbeitet, entspricht das einer gefühlten Lautstärke, die um etwa 25% höher ist als beim F-5 Tiger.



Schallintensität in W/m²: Der Gripen verursacht rund dreimal mehr Lärm als der Tiger. (Grafik: Bündnis gegen neue Kampfflugzeuge; Daten: armasuisse)

Während der Evaluation des neuen Kampfjets hat die EMPA im Auftrag der armasuisse ausgemessen, in welchem Gebiet ein Gripen beim Start Lärm mit einer Lautstärke von 80 Dezibel oder mehr verursacht. Zum Vergleich: Dies entspricht ungefähr dem Lärm eines Presslufthammers. Es ist auch der Grenzwert, ab dem in vielen Ländern Arbeitgeber ihren Angestellten einen Gehörschutz zur Verfügung stellen müssen. Insgesamt liegt eine Fläche von mehr als 50 Quadratkilometern innerhalb dieser besonders stark belasteten Zone. Dies entspricht etwa der doppelten Fläche der Stadt Basel.



Im schwarz markierten Gebiet um den Flugplatz Emmen erreichen die geschätzten Lärmwerte beim Start eines Gripen mehr als 80 Dezibel. (Grafik: Bündnis gegen neue Kampfflugzeuge; Form und Grösse des 80-dB-Kegels: armasuisse)

Die neuen Kampffjets – CO₂-Schleudern der üblen Sorte

Der Gripen ist nicht nur teuer, er hat bei vergleichbarer Grösse auch einen wesentlich höheren Kerosinverbrauch als die bisherigen F-5-Tiger. Während der Kerosinverbrauch der F-5-Tiger bei 2600 Litern pro Flugstunde liegt, verbraucht der Gripen 3000 Liter pro Stunde, mit Nachbrenner sogar 9000 Liter pro Stunde. Mit Nachbrenner übertrifft er sogar die F/A-18 Hornet, die trotz zwei Triebwerken 4850 Liter pro Stunde verbrauchen. Der Mehrverbrauch an Kerosin gegenüber den F-5-Tigern von 400 Litern pro Stunde entspricht mehr als einer Tonne CO₂ pro Stunde. Im Jahr 2012 entfielen 2494 Flugstunden auf die F-5-Tiger. Beim Gripen geht man von jährlich 4000 Flugstunden aus, was die zusätzlichen Emissionen noch einmal in die Höhe treibt. Pro Jahr werden durch den Ersatz der F-5-Tiger durch den Gripen 55'156 Hektoliter Kerosin zusätzlich verbraucht, was zu 13'892 Tonnen CO₂ zusätzlich führt.

Dies notabene in einer Zeit, in der sich die Schweiz um Emissionsreduktionen in sämtlichen Bereichen wie beispielsweise im Verkehr, Bau und Landwirtschaft bemüht. Die Armee scheint davon allerdings ausgenommen zu sein. Allein der zusätzliche CO₂-Ausstoss pro Jahr gegenüber den F-5-Tigern entspricht dem Jahresverbrauch an CO₂ von 2573 durchschnittlichen Schweizerinnen und Schweizern.

Natürlich führt der höhere Kerosinverbrauch auch zu erheblichen Mehrkosten: jährlich wird mit 21 Millionen Franken Ausgaben allein für Treibstoff gerechnet, was 12 Millionen Mehrausgaben gegenüber heute mit den F-5-Tigern bedeutet.



Ein einziger Gripen verursacht ungefähr gleich viel CO₂-Ausstoss wie 225 durchschnittliche Schweizerinnen und Schweizer pro Jahr. Die gesamte Flotte verursacht etwa gleich viel CO₂ wie das Städtchen Brig.

Die Quellenangaben zu diesem Kapitel finden sich am Ende des Argumentariums unter dieser Nummer:³⁶

Gripen-Trainings verletzen die Rechte indigener Völker

Schweden stellt verschiedenen Staaten und Bündnissen ein Testgelände³⁷ zur Verfügung (North European Aerospace Testrange, NEAT), in welchem Waffensysteme der Luftwaffe trainiert und getestet werden. Das Kriegsmaterial, das dort getestet wurde, kam unter anderem in den Kriegen im Irak, Balkan, Afghanistan, Kaschmir und Libyen zum Einsatz. Dabei verletzt Schweden regelmässig die Uno-Deklaration der Rechte indigener Völker, weil sich das Testgelände auf dem Gebiet der Saami befindet. Auch der Gripen wird auf diesem Gelände getestet und wenn die Schweiz den Gripen beschafft, würde die Schweizer Luftwaffe dort üben.

Die «schwedischen» Saami haben eine Jahrhunderte lange, ununterbrochene historische und kulturelle Verbindung zu den Gebieten, auf denen sich heute das NEAT-Gelände befindet. Seit der Kolonialisierung und Unterdrückung der Saami im 17. Jahrhundert, erkannte Schweden erst 1977 die Saami offiziell als Ureinwohner an. 2007 wurde in der Uno die Deklaration zu den Rechten der Ureinwohner angenommen, welche Schweden nicht ratifizierte. Die UN-Deklaration spricht indigenen Völkern besondere Landrechte über Gebiete zu, die traditionell den Ureinwohnern gehören. Im Falle Schwedens würde das Gebiet, auf dem sich das NEAT-Gelände befindet, dazugehören.

Gemäß der UN-Deklaration zu den Rechten von Ureinwohnern müssen Staaten, wenn eine militärische Übung stattfindet «sich effektiv mit den betroffenen Ureinwohnern beraten mittels geeigneter Prozeduren und insbesondere mit deren Repräsentanten». Dies ist in verschiedenen Fällen nicht geschehen. Das war zum Beispiel der Fall, als im Jahr 2009 die Nato-Response-Übung «Loyal Arrow» stattfand, während der die Nato im NEAT-Gelände Bombenabwurf-Übungen durch-

fürte, oder bei der Bombenübung der US Air Force im Sommer 2010. Die Saami wurden durch keine offizielle Stelle gefragt, wann militärische Übungen auf NEAT stattfinden können.

Auch der neue Saab Gripen E und diverse Waffensysteme wie Meteor, mit dem der Gripen für die Schweiz ausgerüstet wird, wurden zur Entwicklung auf dem NEAT-Gelände getestet³⁸. Mit dem Gripen-Deal unterstützt die Schweiz also die Unterdrückung der Ureinwohner Schwedens³⁹ und ist mitverantwortlich für die Verletzung der UN-Deklaration der Rechte indigener Völker in Schweden.

DIE PRO-GRIPEN-ARGUMENTE WIDERLEGT

Argument 1: Die Wirtschaft profitiert von Gegengeschäften

Saab, die Herstellerfirma des Gripen, hat sich verpflichtet, «Gegengeschäfte» mit Schweizer Firmen abzuschliessen, falls die Schweiz in der Volksabstimmung ja zum Kampfjet sagt. Bei allen anderen staatlichen Güterbeschaffungen sind solche Gegengeschäfte verboten und gelten als Korruption oder Verstoss gegen die Wettbewerbsregeln. Die Rüstungsindustrie ist weltweit die einzige Branche, in der Gegengeschäfte noch an der Tagesordnung sind.

Das Prinzip von Gegengeschäften funktioniert folgendermassen: Dafür, dass die Schweiz ein bestimmtes Produkt kauft, verpflichtet sich die Herstellerfirma, Schweizer Unternehmen an der Herstellung dieses Produktes zu beteiligen (direktes Offset), oder Produkte via Schweizer Firmen einzukaufen oder ihnen Aufträge zu beschaffen (indirektes Offset). Konkret im Fall des Gripen-Kaufs: Dafür, dass der Schweizer Staat für 3,126 Milliarden Franken Gripen-Kampfjets kauft, soll die Schweizer Industrie (insbesondere die Rüstungsindustrie) Aufträge für 2.5 Milliarden Franken erhalten⁴⁰.

PR-Strategien

Saab setzt alles daran, den Nutzen der Gegengeschäfte für die Schweiz anzupreisen. Unterstützt wird der Gripen-Hersteller dabei vom neu eingerichteten Offset-Büro in Bern. Dieses ist der armasuisse angegliedert und einzig und allein dafür zuständig, den Abschluss von Gegengeschäften in die Wege zu leiten und gleichzeitig Vertragsabschlüsse als Gegengeschäfte zu bewilligen. Die Werbestrategien von Saab und armasuisse scheinen aufzugehen: Zeitungen und Fernsehen berichten regelmässig über abgeschlossene Gegengeschäfte und Vermittlungsveranstaltungen von Saab für die Industrie.

Viele Gegengeschäfte entpuppen sich jedoch als reine Papiertiger. Wie Saab in anderen Ländern hohe Volumen an Gegengeschäften künstlich generierte, zeigt ein Beispiel aus Südafrika: Aus einer Investition von knapp 3 Millionen Dollar in die dortige touristische Infrastruktur wurden Gegengeschäfte von über 200 Millionen Dollar verbucht, indem für jeden skandinavischen Touristen in ganz Südafrika über Jahre hinweg knapp 4000 Dollar als Gegengeschäft verbucht wurden⁴¹.

Studie der Finanzkontrolle

Im Jahr 2008 veröffentlichte die Eidgenössische Finanzkontrolle eine Studie über die Beschäftigungswirksamkeit von Gegengeschäften bei Rüstungsgeschäften⁴². Grundlegend kritisiert wurde, «dass an Schweizer Lieferfirmen erteilte Aufträge, bei welchen die in der Schweiz erbrachte Wertschöpfung mindestens 51% beträgt, nach geltender Regelung zu 100% ihres Auftragswertes dem wirtschaftlichen Ausgleich angerechnet werden.» Die Studie kam zum Ergebnis, dass in der Realität nur gerade 40 Prozent der Kaufsumme zurück in die Schweizer Industrie fliesst –

also viel weniger als versprochen. Dies vor allem deshalb, weil viele Geschäfte, die von der armasuisse als Gegengeschäfte anerkannt werden, sowieso getätigt würden und demnach keine zusätzliche Beschäftigung bringen. Das musste sogar SVP-Nationalrat Blocher bei der Beschaffung des F/A-18 erfahren: «Geschäfte seiner EMS-Chemie mit den USA, die absolut nichts mit der Flugzeugbeschaffung zu tun hätten, möchte die amerikanische Regierung schon heute als F/A-18-Kompensation verstanden haben.»⁴³ Zudem zeigte die Studie, dass vor allem grosse Rüstungsunternehmen, insbesondere die Ruag, von den Gegengeschäften profitierten. Doch sogar der Verwaltungsratspräsident der wohl am meisten von Gegengeschäften profitierenden Firma ist mit diesen unzufrieden.⁴⁴

Für die grosse Mehrheit der Unternehmen spielen die Gegengeschäfte keine Rolle. Die Finanzkontrolle kam zum Schluss, dass die Kompensationsgeschäfte eine «wenig zukunftsorientierte Option» für die Schweizer Wirtschaft seien. Dies gilt bis heute. So sagt Roman Boutellier, Professor für Technologiemanagement an der ETH, dazu: «Auch nach den Reformen mit dem Offset-Büro verteuern die Kompensationsgeschäfte den gesamten Flugzeugkauf.»⁴⁵

Volkswirtschaftlich betrachtet sind Gegengeschäfte eine teure und ineffiziente Form von Staatssubventionen für einzelne private Firmen, insbesondere in der Rüstungsindustrie.

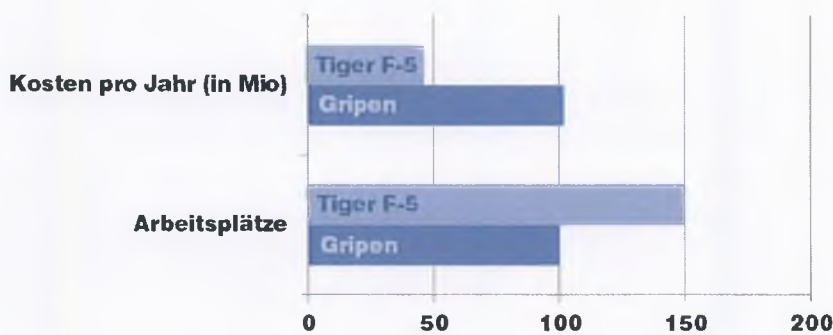
Argument 2: Der Gripen-Kauf schafft Arbeitsplätze

Die Beschaffung des Gripen würde insgesamt mehr als 10 Milliarden kosten. Dieser hohen Summe steht nur eine kleine Anzahl Arbeitsplätze gegenüber, welche das Geschäft mit sich bringt. Würde man das Geld in andere Bereiche investieren, könnte man ein Vielfaches dieser Stellen schaffen.

Konkret geht es beim Gripen-Kauf um rund hundert Stellen für den Unterhalt und die Wartung. Dazu werden etwa dreihundert Stellen durch Gegengeschäfte versprochen.⁴⁶

Stellenabbau bei Gripen-Kauf

Würden die Tiger F-5 der Schweizer Luftwaffe durch den Gripen ersetzt, gingen dadurch im Bereich der Wartung und des Unterhalts rund 50 Stellen verloren. Der Grund dafür ist unter anderem, dass vorgesehen ist, die Instandhaltung von 75 Prozent der Komponenten der neuen Kampffjets in Schweden und nicht in der Schweiz durchzuführen.⁴⁷ Besonders stossend ist, dass zwar die Anzahl Stellen für den Unterhalt sinken wird, die Kosten dafür aber massiv ansteigen.

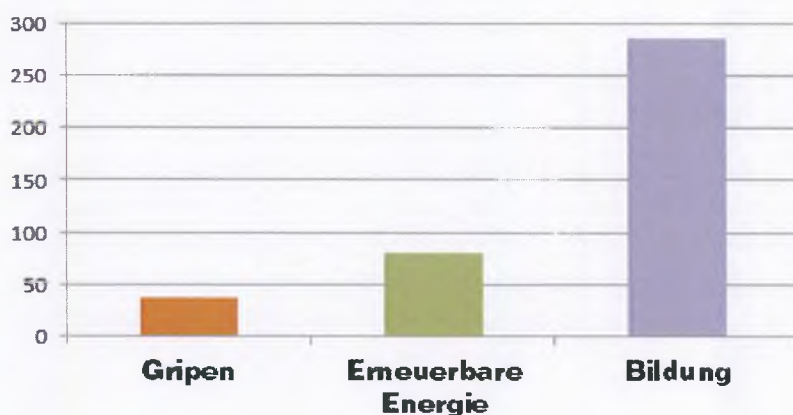


Vergleich der Kosten des Unterhalts und der dafür benötigten Arbeitsplätze für die aktuelle Tiger-Flotte sowie für den Gripen.

Gegengeschäfte: Viel Steuergeld für wenige Arbeitsplätze

Es ist unklar, ob Saab je in der Lage sein wird, die versprochenen Gegengeschäfte abzuschliessen und damit in der Schweiz Arbeitsplätze zu schaffen (siehe Seite **Error! Bookmark not defined.**). Selbst wenn Saab dies gelingen würde: Es gibt kaum einen teureren Weg, mit Steuergeldern Arbeitsplätze zu finanzieren.

Würde man 10 Milliarden in die Bildung investieren, liessen sich damit rund siebenmal mehr Stellen schaffen als sich die Gripen-Befürworter von der Beschaffung erhoffen. Eine Studie des Forschungsinstituts Infra⁴⁸ hat ausgerechnet, wie hoch die Investitionen für den Ausbau der erneuerbaren Energien in der Schweiz wären, und wie viele Stellen so geschaffenen werden könnten. Pro Franken könnte man mit solchen Investitionen rund dreimal so viele Arbeitsplätze schaffen wie mit dem Kauf des Gripen. Im Gegensatz zu den Kampfflugzeugen würden diese Investitionen während Jahrzehnten Erträge abwerfen, anstatt zusätzliche Kosten zu verursachen.



Anzahl Stellen, die über den Zeitraum der Lebensdauer des Gripen pro investierte Milliarde geschaffen werden könnte.

Argument 3: Der Gripen ist ein neutrales Flugzeug

Oft wird behauptet, der Gripen sei wegen seiner Herkunft aus einem neutralen Land die ideale Lösung für die neutrale Schweiz. Dabei ist weder Schweden ein neutrales Land, noch ist der Gripen ein schwedischer Jet.

Schweden ist schlicht kein neutraler Staat mehr. Wer Gegenteiliges behauptet, blendet die schwedische Geschichte der letzten zwanzig Jahre aus:

- > Seit 2002 geht die schwedische Regierung militärische Bündnisse und Verteidigungspakte mit seinen Nachbarn und anderen Mitgliedern der Europäischen Union ein. Dies bedeutet die offizielle Aufgabe der Neutralität.
- > Im Jahr 2011 kämpfte Schweden gemeinsam mit den Nato-Streitkräften mit zehn Gripen-Jets bei der militärischen Intervention in Libyen.

Völlig unmissverständlich hielt der schwedische Aussenminister Carl Bildt 2011 fest: «Neutralität? Das ist etwas aus der Vergangenheit, etwas aus der Ära der Sowjetunion. Wir sind nicht neutral.»⁴⁹

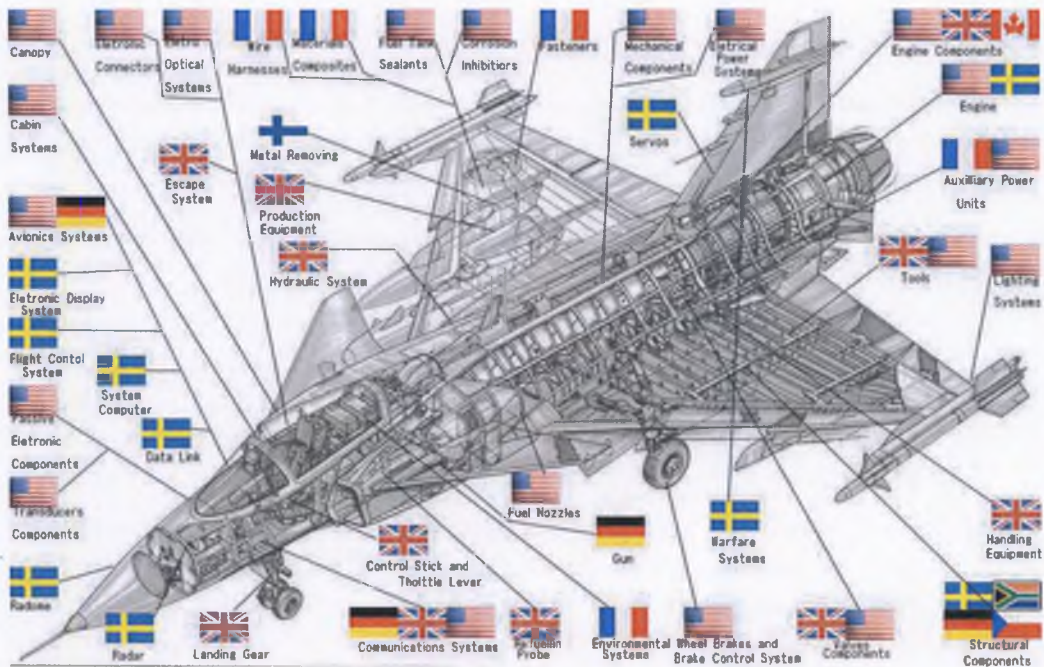
Kein schwedischer Jet

Aber selbst wenn Schweden ein neutraler Staat wäre, ist das Gripen-Projekt von Saab kein schwedisches, und sicher kein neutrales Projekt. An der Zusammenstellung des Gripen-Jets sind viele verschiedene Länder beteiligt, insbesondere die USA und Grossbritannien. Diese Staaten sind alles andere als neutral. Beim Gripen C/D (dem Vorläufermodell des Gripen E, den die Schweiz kaufen will) stammen nur ein Drittel der Einzelteile aus Schweden. Beim Gripen E werden es noch weniger sein.

Eine kurze Liste von wichtigen Komponenten spricht für sich:

- > Das Triebwerk stammt von General Electric (USA)
- > Das IRST (Infrared Search and Track, ein Teil der Sensorensysteme) stammt von Selex (GB)
- > Das Radarsystem ES-05 Raven stammt ebenfalls von Selex (GB)
- > Das integrierte Zielsystem stammt von BAE (GB).
- > Das Passive Airborne Warning System (PAWS-2) stammt von Elbit Systems Ltd (Israel)

Insgesamt stammen die Einzelteile des Gripen aus über zehn verschiedenen Ländern, keines davon neutral, die meisten aber Nato-Staaten. Das Gripen-Projekt als neutral zu bezeichnen ist daher genauso falsch, wie Schweden als neutralen Staat zu bezeichnen.



Diese Darstellung zeigt die Herkunft der Komponenten des Gripen auf. Aus Schweden stammt nur ein kleiner Teil des Gripen.

Argument 4: Wir brauchen den Gripen, um unsere Neutralität zu gewährleisten

Das Neutralitätsrecht ist Teil des kodifizierten Völkerrechts und dem Völkergewohnheitsrecht und sieht für die neutralen Staaten im Falle eines internationalen bewaffneten Konfliktes gewisse Rechte und Pflichten vor.

Wichtig für die Gripenbeschaffung ist die Pflicht der Nichtteilnahme, zu welcher unter anderem die Nichtduldungspflicht zählt. Die Nichtduldungspflicht verlangt, dass ein neutraler Staat sämtliche Neutralitätsverletzungen durch die Konfliktparteien unterbindet. Auf den Luftraum angewendet bedeutet dies, dass der neutrale Staat gemäss Art. 5 i.V.m. Art. 2 V. Haager Abkommen in seinem Luftraum kein Eindringen militärischer Fluggeräte der Konfliktparteien dulden darf. Mit anderen Worten: Ein neutraler Staat verpflichtet sich völkerrechtlich, Neutralitätsverletzungen in seinem Luftraum zu sanktionieren.

Braucht die Schweiz also aus neutralitätsrechtlicher Sicht den Gripen, damit sie die Nichtduldungspflicht erfüllen kann? Die Antwort ist Nein. Denn das Neutralitätsrecht besagt des Weiteren, dass der neutrale Staat nur die beim Zeitpunkt der Aktivierung des Neutralitätsrechts vorhandenen Mittel einsetzen muss. Falls bei einer Neutralitätsverletzung des Luftraums keine entsprechenden militärischen Mittel vorhanden wären, können daher auch diplomatische Mittel zur Erfüllung der Nichtduldungspflicht eingesetzt werden. Die Haager Abkommen fordern nicht, dass der neutrale Staat seine zur Verfügung stehenden Mittel in Hinblick auf jede denkbare potentielle Neutralitätsverletzung hin aufrüsten muss. Die

Schweiz muss daher aus neutralitätsrechtlichen Überlegungen ihre Luftwaffe nicht zwingend auf dem technisch aktuellsten Stand halten.

Aus neutralitätsrechtlicher Sicht lässt sich der Gripenkauf nicht rechtfertigen.

Mit den heutigen F/A-18 verfügt die Schweiz bereits über ausreichend starke Mittel, um Neutralitätsverletzungen zu entdecken und zu verhindern (siehe Seite 15). Das Problem ist nicht die Verfügbarkeit von Mitteln, sondern der politische Wille, Neutralitätsverletzungen zu ahnden, wie die illegalen Überflüge der CIA⁵⁰ über die Schweiz gezeigt haben.

Eine Gripenbeschaffung führt nicht zu einer glaubwürdigeren Neutralitätspolitik. Dies aus dem einfachen Grund, dass das internationale Umfeld von der Schweiz keine umfassende eigenständige Luftraumüberwachung zur Durchsetzung der Neutralität erwartet. Schliesslich stellen die meisten der umliegenden Staaten diese Aufgabe durch Kooperation sicher.

Eine ausführliche Diskussion dieser Frage findet sich hier: Die Gripenbeschaffung und das Neutralitätsargument. Foraus Diskussionspapier, März 2013⁵¹

Argument 5: Ohne neue Kampffjets steht die Sicherheit der Schweiz auf dem Spiel

Antwort: Die Befürworter des Gripen-Deals behaupten, dass die Sicherheit der Schweiz auf dem Spiel stehe. In den Kapiteln zur Luftpolizei und zu Terrorismus haben wir erklärt, warum der Gripen keinen zusätzlichen Nutzen für die Sicherheit unseres Landes bringen würde.

Wir sagen Ja zur Sicherheit. Aber wir sagen Nein zu einer milliardenteuren Schein-Sicherheit.

Argument 6: Der Gripen-Kauf ist wie eine Versicherung

Die Anhänger neuer Kampffjets argumentieren, dass der Kauf neuer Kampffjets wie eine Versicherung sei: Man hoffe, dass man sie nie brauche, aber im Notfall sei man froh darum.

Wenn man diesen Kauf tatsächlich mit Versicherungen vergleichen will, dann trifft eher dieser Vergleich zu: Ein allfälliger Gripen-Kauf wäre wie zusätzlich zu einer privaten Krankenversicherung (die F/A-18) noch eine zweite Privatversicherung (der Gripen) abzuschliessen, die jedoch mehr kostet als die erste, aber weniger abdeckt. Diese zweite Versicherung wäre nicht nur unnütz, sondern auch zum Fenster hinaus geworfenes Geld.

Argument 7: Es braucht den Gripen, um die «Erdkampffähigkeit» wiederzuerlangen

Eines der Hauptargumente für den Kauf neuer Kampffjets ist die Wiedererlangung der «Erdkampffähigkeit». Unter Erdkampffähigkeit versteht man die Bekämpfung von Zielen am Boden aus der Luft. Es gibt jedoch keine Konzepte, die aufzeigen, in welchem Szenario die Schweizer Luftwaffe Bodenziele bombardieren müsste. Zudem ist völlig unklar, wie sich die Erdkampffähigkeit in die Infrastruktur, Doktrin und Abläufe der Schweizer Armee einbetten liesse.

Seit im Jahr 1994 die letzten Hawker Hunter ausgemustert wurden, besitzt die Schweizer Luftwaffe nicht mehr die Fähigkeit, aus der Luft Ziele am Boden zu bombardieren. Mit dem Kauf des Gripen soll diese Fähigkeit wiedererlangt werden. Der Deal schliesst neben dem Gripen auch die Beschaffung von laser- und GPS-gesteuerter Munition, sogenannten «Smart Bombs», mit ein.



Explosion einer «Smart Bomb»

Die Pläne der Armee, wie solche Einsätze aussehen würden, sind jedoch extrem vage. Gemäss der Zeitschrift «Schweizer Soldat» gibt es im Moment in der Schweizer Armee kein Wissen, keine Operationskonzepte und auf allen Stufen kein Know-How mehr für den Kampf aus der Luft. Die Struktur der Schweizer Armee sei nicht auf Einsätze aus der Luft ausgerichtet. Niemand weiss, wie man operative Einsätze planen würde, oder wie Ziele erkannt, erfasst und priorisiert würden.

Mehr noch: Es ist nicht einmal klar, wie dieses Wissen wieder aufgebaut werden soll.

Moderne Streitkräfte setzen zur Markierung von Zielen Forward Air Controller ein, das heisst Spezialeinheiten, die im gegnerischen Gebiet Ziele mit Lasern beleuchten. Eine auf diese Aufgabe ausgebildete Spezialeinheit existiert im Moment in der Schweizer Armee nicht, und es ist nicht klar, wie diese Aufgabe von Milizsoldaten erfüllt werden könnte. Dasselbe gilt für diverse weitere Aufgaben, die benötigt würden, um Erdkampfeinsätze zu fliegen.

Ebenfalls unklar sind die Szenarien, bei denen die Schweiz Luft-Boden-Einsätze fliegen müsste. Angesichts der vielen Kollateralschäden von Bombardements aus der Luft sind solche Einsätze innerhalb der dicht besiedelten Schweiz kaum vorstellbar. Vergleichbare Staaten pflegen diese Fähigkeiten, um an internationalen Interventionen im Ausland teilnehmen zu können – wie beispielsweise Schweden beim Krieg in Libyen. Solche Auslandeinsätze haben jedoch in der Schweiz keinerlei Rückhalt in der Bevölkerung.

Argument 8: Beim Referendum geht es um eine verkappte Armeeabschaffung

Verantwortungsbewusste Finanzpolitik hat nichts mit Armeeabschaffung zu tun. Die Luftsicherheit der Schweiz kann auch ohne den Gripen gewährleistet werden. Darum sprechen sich auch viele Armeebefürworter und Armeebefürworterinnen gegen dieses Prestigeprojekt aus.

Mit dem Referendum wird nicht etwas Bestehendes – und schon gar nicht die Armee – abgeschafft, sondern ein unnötiger und teurer Ausbau hinterfragt. Zu diesem Schluss kam auch schon der Bundesrat, als er im August 2010 ursprünglich den Verzicht auf den Kauf neuer Kampfjets beschlossen hatte.

Der Vorwurf der verkappten Armeeabschaffung ist billig und wird vor allem deshalb vorgebracht, weil es den Gripen-Befürwortern an ernsthaften sicherheitspolitischen Argumenten fehlt.

Argument 9: Jedes Haus braucht ein sicheres Dach

Die Gripen-Befürworter argumentieren bisweilen, dass es die neuen Kampfjets brauche, genauso wie jedes Haus ein Dach brauche. Tatsache ist: Mit den heutigen F/A-18-Kampfjets hat die Schweiz bereits ein stabiles und verlässliches Dach über dem Kopf. Würde man weitere Kampfflugzeuge kaufen, wäre das, wie wenn man ein zweites, goldenes Dach über das heutige Dach bauen würde – eine sinnlose Investition.

Um das Bild noch weiter zu treiben: In der vergangenen Wintersession diskutierte der Nationalrat über Sparpläne beim Grenzwachtkorps und beim Hochwasserschutz (siehe auch Seite 6). Solange darüber diskutiert wird, aus Spargründen die Fenster und Türen eines Hauses zu verkaufen, braucht es sicher kein zweites Dach.

Argument 10: Der Gripen kostet kein zusätzliches Geld

Immer wieder hört man das Argument, dass der Gripen gar keine zusätzlichen Kosten verursache, weil er ja aus dem ordentlichen Armeebudget bezahlt werde. Selbstverständlich ist das jedoch bloss ein buchhalterischer Taschenspielertrick. Man kann einen Franken nicht zweimal ausgeben.

Im Hinblick auf die Gripen-Beschaffung hat das Parlament das Budget des VBS bereits um mehrere hundert Millionen Franken erhöht, und weitere Erhöhungen würden für den Unterhalt der Jets nötig.

Wenn die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger entscheiden, dass der Gripen nicht gekauft wird, stünde dieser Betrag wieder für anderes zur Verfügung – sei es Schuldenabbau, Steuersenkungen oder Investitionen in andere Bereiche.

QUELLENANGABEN

¹ Botschaft zur Beschaffung des Kampfflugzeugs Gripen,
<http://www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/28582.pdf>

² http://www.vbs.admin.ch/internet/vbs/de/home/themen/defence/tte/faq.html#parsys_57263

³ **Beschaffungskosten sowie Betriebskosten Gripen:**

<http://www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/28582.pdf>, S. 34 und S. 35, pro Flugzeug: 142 Millionen.

Nachrüstungen F/A-18:

Rüstungsprogramme: <http://www.ar.admin.ch/internet/armasuisse/de/home/dok/dokarm.html> (RP 1990-2007) sowie <http://www.vbs.admin.ch/internet/vbs/de/home/themen/rust.html> (ab RP 2008)

Beschaffungskosten F/A-18:

Gemäss Botschaft des Bundes zur F/A-18-Beschaffung, Seite 687: 3.495 Milliarden, teuerungsbereinigt (http://www.portal-stat.admin.ch/lik_rechner/d/lik_rechner.htm) 4.440 Milliarden, pro Flugzeug: 130 Millionen.

Betriebskosten F/A-18:

Dazu gibt es widersprüchliche Angaben. Der Vergleichswert wäre eigentlich die Angabe in der Rüstungsbotschaft zum F/A-18. Gemäss dieser Botschaft belaufen sich die jährlichen Kosten der F/A-18-Flotte auf 49 Millionen (Botschaft des Bundes zur F/A-18-Beschaffung, Seite 777). Das sind 62 Millionen nach heutigen Preisen. Aktuelle Zahlen sprechen jedoch von bis zu 175 Millionen Franken pro Jahr (http://www.parlament.ch/d/suche/seiten/geschaeft.aspx?gesch_id=20133429, 5'736 Flugstunden à 30'6000 Franken). Der Bundesrat hat die laufenden Kosten damals also massiv unterschätzt. Um die laufenden Kosten der F/A-18-Flotte mit den Angaben in der Botschaft zur Gripen-Beschaffung zu vergleichen, haben wir den Mittelwert der geschätzten und der tatsächlichen Kosten des F/A-18 verwendet, also rund 115 Millionen pro Jahr für die gesamte Flotte oder 3.45 Millionen pro Flugzeug. Mit anderen Worten: Wir gehen davon aus, dass der Bundesrat beim Gripen doppelt so akkurat schätzt wie beim F/A-18. Wir sind uns bewusst, dass das eine grobe Schätzung ist – welche den Gripen potentiell in einem zu guten Licht erscheinen lässt.

Hochrechnung Nachrüstungen Gripen:

Die Hochrechnung basiert auf Aussagen von Ruag-Experten und eigenen Schätzungen. Zu beachten gilt, dass die weltweite Stückzahl des Gripen E weit unterhalb derjenigen des F/A-18 liegen wird. Deshalb werden sich die Entwicklungskosten für Upgrades auf eine geringere Anzahl Nutzer verteilen.

Kosten pro Haushalt:

Gesamtkosten von 10'070 Mio. Franken, geteilt durch die geschätzte Anzahl Haushalte in der Schweiz in der Mitte der Lebensdauer des Gripen (http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/01/03/blank/key_hhsz.html), nämlich 3'901'300. Der Hinweis zur Verwendung der letztgenannten Zahl stammt von <http://storify.com/zgummer/2547-franken-pro-haushalt>.

Rüstungsprogramme:

<http://www.parlament.ch/d/dokumentation/dossiers/dossiers-archiv/ruestung-09/Documents/ruestungs-programme-1990-2008.pdf>, <http://www.vbs.admin.ch/internet/vbs/de/home/themen/rust/2013/dokumente.Parsys.34904.downloadLis.40589.DownloadFile.tmp/81002druestungsprogramm2013.pdf>

⁴ <http://www.nzz.ch/aktuell/schweiz/16-kantone-schnueren-ein-sparpaket-1.18133071>

⁵ <http://www.20min.ch/finance/news/story/20102035>

⁶ <http://www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/Kantone-koennen-auch-2015-nicht-mit-Geld-der-Nationalbank-rechnen/story/17492102>

⁷ <http://www.srf.ch/news/regional/bern-freiburg-wallis/wer-spart-jetzt-wirklich-im-kanton-bern>

- ⁸ <http://www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/Bundesrat-droht-mit-Kuerzungen-beim-Grenzwachtkorps/story/14600664>
- ⁹ «Saab is on schedule to fly its first of three Gripen E test aircraft during 2015, with current development activities being supported using an adapted B-model demonstrator. To enter use in 2018 in the MS21 operating standard ...», Flight International vom 19. November 2013
- ¹⁰ <http://www.aargauerzeitung.ch/schweiz/schweiz-zahlt-fuer-den-gripen-eine-milliarde-im-voraus-127097387>
- ¹¹ <http://www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/Das-Messer-mit-der-stumpfen-Klinge-/story/164095737>
- ¹² Grundlegende Angaben unter: <http://nation.time.com/2012/07/09/f-35-nearly-doubles-in-cost-but-you-dont-know-thanks-to-its-rubber-baseline/>, basierend auf Berechnungen des amerikanischen GAO (US Government Accountability Office) die von einer Verdoppelung der Kosten von 80 Mio auf 161 Mio Dollar sprechen (2012); sowie http://www.aviationweek.com/Article.aspx?id=article-xml/AW_08_05_2013_p30-602514.xml; <http://www.offiziere.ch/?p=2848> (US Air Force Budget: 2007: 93.6 Mio, 2008: 122.7 Mio, 2009: 136.9 Mio ; <http://www.saffm.hq.af.mil/shared/media/document/AFD-080204-081.pdf>) dazu zusätzlicher Entwicklungsbeitrag von einigen 100 Millionen bis wenigen Milliarden Dollar, je nach Beteiligungsart anderer Länder an der amerikanischen Entwicklung (https://en.wikipedia.org/wiki/Lockheed_Martin_F-35_Lightning_II_procurement)
- ¹³ Reine Beschaffungskosten, ohne Entwicklung, Bewaffnung: https://en.wikipedia.org/wiki/F-35_Lightning_II#Recent_program_cost_increases_and_delays
- ¹⁴ <http://nationalpriorities.org/en/analysis/2011/analysis-fiscal-year-2012-pentagon-spending-request/?redirect=cow>
- ¹⁵ Basierend auf «Flyaway-costs» von 80.4 Mio Dollar pro Flugzeug: [https://en.wikipedia.org/wiki/Flyaway_cost_\(Beschaffungskosten_inkl._Bewaffnung_ohne_Entwicklungskosten\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Flyaway_cost_(Beschaffungskosten_inkl._Bewaffnung_ohne_Entwicklungskosten))
- ¹⁶ http://www.letemps.ch/r/Le_Temps/Quotidien/2012/02/13/Suisse/Textes/gripen.pdf
- ¹⁷ Zitat von Jürg Weber, Leiter des Projekts für den Teilersatz des Tiger-Flugzeuges, in der SonntagsZeitung vom 13. Mai 2013
- 18 <http://www.parlament.ch/d/dokumentation/berichte/berichte-legislativkommissionen/sicherheitspolitische-kommission-sik/Documents/bericht-sukkom-sik-tte-2012-08-20-d.pdf>
- 19 <http://www.parlament.ch/d/dokumentation/berichte/berichte-legislativkommissionen/sicherheitspolitische-kommission-sik/Documents/bericht-sukkom-sik-tte-2012-08-20-d.pdf>
- 20 SonntagsZeitung, 1. Januar 2012, S. 73
- 21 http://www.svd.se/naringsliv/affaren-ger-sverige-tio-super-jas_6676916.svd
- 22 Bernhard Fischer, Keine Waffen nur Rohre, Handelszeitung Nr. 49, 5.12.2013, S. 15
- 23 <http://blog.svd.se/bors/2011/12/01/manga-kockar-som-ror-i-saab-soppan/>
- 24 <http://www.jb.com.br/coisas-da-politica/noticias/2013/12/20/a-compra-dos-gripen-e-a-doutrina-militar-brasileira/>
- 25 <http://www.srf.ch/news/international/samba-bei-saab-brasilien-bestellt-36-gripen>
- 26 Dagens Industri, 17. September 2013
- 27 Pretoria News, 20. August 2013
- 28 Pretoria News, 20. August 2013
- 29 <http://www.vtg.admin.ch/internet/vtg/de/home/themen/auftraege.html>
- 30 <http://www.nzz.ch/meinung/kommentare/faktisch-eine-neue-armee-1.18071312>
- 31 <http://www.news.admin.ch/message/index.html?lang=de&msg-id=48330>
- 32 http://www.luftwaffe.de/portal/a/luftwaffe/!ut/p/c4/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP3I5EyrpHK9nHK9ktTEXL3i5IxS_XCQupRUveT8vNQSEFmSmleSCSTTixJL8ov0CvKLSnJAMqVFRUAZvcwU_UgDQxcnAzMDGDCssfBxdbcIM7YwcPFOctIvyM11BADVOgC9/
- 33 <http://www.srf.ch/player/tv/10vor10/video/luftwaffe-nur-zu-buerozeiten?id=4290ac3c-6e4e-4cb4-83b7-4dba0d72a979>
- 34 Sonntagszeitung, 13. Mai 2012
- 35 <http://www.flugrevue.de/luftfahrt-militr/streitkrfte/kampfjet-lrmmessung-in-der-schweiz-die-ergebnisse/493842>
- 36 www.parlament.ch (Interpellation von Barbara Gysi: «Kampfjets. Betriebskosten und Luftverschmutzung»; Interpellation von Evi Allemann: «Lärmbelastung durch den neuen Kampfjet Gripen E.»)
- www.fliegerweb.com (Interview mit Anders Carp, Director Gripen for Switzerland)
- www.20min.ch/schweiz/news/story/31057235
- www.offiziere.ch
- www.wikipedia.org/wiki/Länderliste_CO2-Emission

Alle Angaben sind aus dem Kerosinverbrauch des Gripen C/D berechnet. Der Verbrauch des Gripen E ist noch nicht bekannt. Wegen dem grösseren Triebwerk wird die neue Version voraussichtlich noch mehr Treibstoff verbrauchen.

37 <http://www.vidseltestrange.com/>

38 http://www.lw.admin.ch/internet/luftwaffe/de/home/dokumentation/assets/beschaffungen_vorhaben/gripen/bewaffnung.html

39 <http://www.wri-irg.org/de/node/15198>

40 http://www.vbs.admin.ch/internet/vbs/de/home/documentation/publication/factsheet/factsheet_a_parsys.69514.downloadList.60752.DownloadFile.tmp/fsoffsetkommvbs230813dtclear.pdf, S. 2

41 «The offset credit system is applied in such a way that arms deal companies can be granted hundreds of millions of dollars of credits based on minuscule investment and an only tangential relationship to economic activity. The example of McArthur Baths makes the point graphically. In 2001, Saab spent R[and]15m (roughly \$3m) upgrading a set of heated pools in the coastal town of Port Elizabeth and undertaking marketing activities in Sweden to attract tourists to the South African town. (21) For this tiny investment Saab claimed \$218m in offset credits by 2005 alone. (22). The company was able to do so by claiming \$3,830 for every Scandinavian visitor to South Africa and not just Port Elizabeth. Saab received this credit for every Scandinavian visitor until 2011 – effectively meaning that the company was granted offset credits for each Swedish tourist who travelled to South Africa to watch the football World Cup in 2010. (23)» Andrew Feinstein, *The Shadow World – Inside the global arms trade*, S. 180.

42 Gesamter Bericht unter: http://www.efk.admin.ch/images/stories/efk_dokumente/publikationen/evaluationen/Evaluationen%20%2819%29/6366BE_Bericht_23-06-08.pdf (102 Seiten); Zusammenfassung: http://www.efk.admin.ch/images/stories/efk_dokumente/publikationen/evaluationen/Evaluationen%20%2819%29/6366%20ZF_d.pdf: Beschäftigungswirksamkeit auf S. 3; Anrechenbarkeit ab 51% auf S.2

43 «... zwar weil erstens viele der als Kompensationsgeschäfte deklarierte Aufträge nicht 'zusätzlich' eingingen, sondern sowieso zustane gekommen wären – eine Feststellung, die der damalige SVP-Nationalrat Christoph Blocher bereits im März 1992 gemacht hat: 'Geschäfte seiner EMS-Chemie mit den USA; die absolut nichts mit der Flugzeugbeschaffung zu tun hätten', möchte die amerikanische Regierung schon heute als F/A-18-Kompensation verstanden haben.» Roman Schürmann, *Helvetische Jäger*, S. 215

44 <http://www.suedostschweiz.ch/zeitung/gripen-deal-hat-ruag-chef-konrad-peter-nicht-ueberzeugt>

45 http://www.tagesanzeiger.ch/wirtschaft/unternehmen-und-konjunktur/Biete-Kuehlschraabrik-gegen-KampfjetAuftrag/story/19880136?dossier_id=1071

46 Gemäss dem Beschaffungsbericht des Bundesrates rechnet man mit rund 10'000 Personenjahren Arbeitsleistung, welche durch die Gegengeschäfte generiert würden. Gerechnet auf die Betriebsdauer des Gripen sind das knapp 300 Vollzeitstellen.

47 http://www.parlament.ch/d/suche/seiten/geschaefte.aspx?gesch_id=20133804

48 <http://www.infras.ch/d/projekte/displayprojectitem.php?id=4084>

49 http://www.airpower.at/news2011/0401_neutr/index.html

50 http://www.swissinfo.ch/ger/archiv/Verfahren_wegen_CIA-Ueberfluegen_eroeffnet.html?cid=4911070

51 <http://www.foraus.ch/de/themen/volkerrecht/die-gripenbeschaffung-und-das-neutralitatsargument/>