



VEREIN SICHERHEITSPOLITIK
UND WEHRWISSENSCHAFT

Mühlebachstrasse 25, 8008 Zürich

Februar 2022

Der F-35A für die Schweiz – die relevanten Fakten im richtigen Kontext



Sicherheitspolitische Information

Herausgeber: Verein Sicherheitspolitik und Wehrwissenschaft (VSWW)

Mühlebachstr. 25, 8008 Zürich (Postkonto 80-500-4)

Präsident: Dr. Günter Heuberger, Oberst i Gst

Redaktion: Markus Gygax, Korpskommandant a.D. (ehemaliger Kdt Luftwaffe);

Eric Steinhauser, Oberst i Gst; Dr. Ralph Wyss, Oberst

Inhalt

Vorwort	3
Filterblase 1: Die Schweiz ist eine «Insel der Sicherheit»	5
Filterblase 2: Der F-35A sendet Daten an die USA	6
Filterblase 3: Sogar ein General der US-Luftwaffe stellt den F-35 in Frage	7
Filterblase 4: Der Luftpolizeidienst kann auch mit billigeren Jets betrieben werden	8
Filterblase 5: Der Kampf der Zukunft findet nicht mit Kampjets statt	9
Filterblase 6: Die Bewertungsmethodik der armasuisse ist nicht öffentlich zugänglich	10
Filterblase 7: Der F-35 stürzt die Schweiz in eine Kostenfalle	11
Filterblase 8: Der Hersteller der F-35 garantiert keine Kompensationsgeschäfte	13
Filterblase 9: Der F-35 hat über 800 bekannte Mängel	14
Filterblase 10: Der F-35 ist klimafeindlich und laut	14
Filterblase 11: Ein Tarnkappenbomber ist ungeeignet für den Alpenraum	15
Filterblase 12: Die Erdkampffähigkeit wird durch die Hintertür eingeführt	17
Schlussgedanken	19

Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren

Vor rund 60 Jahren kam es in der Beschaffung neuer Kampfflugzeuge aufgrund massiver Kostenüberschreitungen zu einem Skandal, der unter dem Namen «Mirage-Affäre» auch zu einer politischen Affäre in der Schweiz heranwuchs. Eine aus lediglich drei Personen bestehende Arbeitsgruppe wurde damals mit dem Evaluationsverfahren beauftragt. Schweizerische Anpassungswünsche («Swiss Finish») und absichtlich zu tief angesetzte Kreditanträge führten schliesslich dazu, dass von geplanten 100 Flugzeugen nur 57 beschafft werden konnten, und auch diese nur mit Nachtragskrediten in der Höhe von rund 50% des ursprünglich beantragten Kreditvolumens. Die politischen Folgen waren erheblich. Der verantwortliche Bundesrat sowie der Generalstabschef mussten zurücktreten und der Fliegerchef wurde entlassen. Die Beschaffung wurde aus der Verteidigung in die heutige armasuisse ausgegliedert und die Prozesse wurden grundlegend angepasst. Zum ersten Mal in der Geschichte der Schweiz wurde daraufhin eine parlamentarische Untersuchungskommission eingesetzt. Die Massnahmen zeigten Wirkung. Sowohl die Einführung der 110 Tiger F5 E/F (USA) als auch die der 34 F/A-18 C/D (USA) wurden innerhalb des geplanten Budgetrahmens getätigt oder – im Fall des F/A-18 – sogar um CHF 400 Mio. unterschritten. Dennoch ist sowohl in Teilen der Politik als auch der Bevölkerung weiterhin ein gewisses Misstrauen gegenüber Kampfflugzeugbeschaffungen spürbar. Die Mirage-Affäre wirkt anscheinend bis heute nach.

Gewisse politische Kräfte, die sich grundsätzlich gegen jegliche Rüstungsvorhaben einsetzen und dabei nach wie vor unsere Armee abschaffen möchten, bewirtschaften dieses Misstrauen systematisch. Die Wahl der Begründung wirkt dabei jeweils recht opportunistisch. Im Jahr 1993 ging es angeblich um «AHV statt F/A 18», 2014 wurde der Gripen kurzerhand zum «Papier-Flieger» dis-

qualifiziert und 2020 wurde der angebliche «Milliarden-Blankocheck für Luxus-Kampffjets» den unbestrittenen und völlig unabhängig finanzierten Bedürfnissen des Gesundheitswesens und des Klimawandels gegenübergestellt. Das Volk hat bekanntlich den Kredit trotzdem genehmigt.

Bundesrätin Viola Amherd, Chefin VBS, hat politisch geschickt und mit hoher Transparenz auf diese Herausforderungen reagiert. VBS-unabhängige Experten haben verschiedene Szenarien überprüft. Klare Evaluationsprozesse wurden definiert und veröffentlicht. Die armasuisse konnte ohne äusseren Druck mit Ruhe und Sorgfalt den richtigen Typen evaluieren. Mit ihrem Beschaffungsprozess für das neue Kampfflugzeug wurde die armasuisse sogar zur Finalistin eines internationalen Projektmanagement-Wettbewerbs erkoren. Auf Basis dieser ausgezeichneten Grundlagen hat der Bundesrat sich schliesslich für den F-35A entschieden.

Erneut akzeptieren die Armeegegner diesen Entscheid jedoch nicht. Mit einer Verfassungsinitiative soll dem Bundesrat untersagt werden, den F-35A zu kaufen. Gleichzeitig soll auch der vom Volk erst kürzlich genehmigte Kredit wieder gestrichen und damit der Kauf eines neuen Kampfflugzeugs bis ins Jahr 2040(!) verunmöglicht werden. Die vordergründige Besorgnis selbsternannter Rüstungsexperten bezüglich einer angeblich falschen Typenwahl und amerikanischer Einflussnahme wird damit als pure Scheinheiligkeit entlarvt. Die Initianten sorgen sich nicht um die Wahl des richtigen Kampfflugzeugs. Vielmehr wollen sie überhaupt kein Kampfflugzeug beschaffen und so ihrem eigentlichen Ziel, der Abschaffung der Armee, einen grossen Schritt näherkommen.

Sämtliche Nachbarstaaten haben in den letzten Jahren ihr Militärbudget erhöht, weil erkannt wurde, dass 1–2% des BIP (Bruttoinlandprodukt) nicht für eine ausreichend starke Erneuerung der Armee ausreichen. Und die Schweiz? Auch mit den Kosten des neuen Kampfflugzeugkaufes werden gerade einmal 0.7% des BIP für die Armee aufgewendet. Und dies in einem Land, das sich der unbedingten Neutralität verschrieben hat und

daher in keinem Verteidigungsbündnis Mitglied ist. Mit der aktuellen Initiative der Armeegegner soll dieses Budget nun noch weiter reduziert und die Luftwaffe praktisch mittellos werden.

Die Initianten gehen in ihrer Argumentation geschickt vor. Sie suchen sich punktuelle Fakten, welche aus dem Kontext gerissen werden und für sich allein betrachtet den Anschein erwecken, der Bundesrat habe einen Fehlentscheid gefällt. Mit dieser sogenannten «Filterblase» wollen sie die Bürgerinnen und Bürger verunsichern. Die vorliegende Ausgabe der «Sicherheitspolitischen Informationen» stellt den gefilterten «Fakten» der Initianten die vollständigen Informationen entgegen und bringt die Filterblase damit zum Platzen. Dies soll allen Leserinnen und Lesern die Grundlage für eine solide Argumentationsbasis in der anstehenden politischen Diskussion geben.

Seien wir uns bewusst: Es geht um viel mehr als nur um die Frage: F-35A ja oder nein. Unsere Armee braucht eine glaubwürdige, schlagkräftige Luftwaffe. Eine weitere Verzögerung der Erneuerung unserer Luftwaffe um rund 20 Jahre wäre im Licht der zunehmend aggressiven Weltpolitik ein

gefährlicher Bruch mit unserer bewährten Politik der bewaffneten Neutralität.

Für die Publikationen des VSWW reichen leider die Mitgliederbeiträge nicht vollständig, deswegen ist der Verein auf externe Beiträge angewiesen – jeder Franken ist wichtig. In diesem Sinne danken wir Ihnen herzlichst für jegliche Unterstützung.

Mit freundlichen Grüssen

VEREIN SICHERHEITSPOLITIK
UND WEHRWISSENSCHAFT



Dr. Günter Heuberger, Präsident

<p>Empfangsschein</p> <p>Konto / Zahlbar an CH36 0483 5046 8809 0100 0 Verein für Sicherheitspolitik und Wehrwissenschaft 8021 Zürich</p> <p>Zahlbar durch (Name/Adresse) ┌ └</p> <p>Währung Betrag ┌ CHF └</p> <p style="text-align: right;">Annahmestelle</p>	<p>✂ Zahlteil</p>  <p>Währung Betrag CHF ┌ └</p>	<p>Konto / Zahlbar an CH36 0483 5046 8809 0100 0 Verein für Sicherheitspolitik und Wehrwissenschaft 8021 Zürich</p> <p>Zusätzliche Informationen Spende Februar 2022 Publikation</p> <p>Zahlbar durch (Name/Adresse) ┌ └</p>
--	---	--

Filterblase 1: Die Schweiz ist eine «Insel der Sicherheit»

Die Schweiz ist umgeben von Ländern, die sowohl wirtschaftlich (EU) als auch militärisch (NATO) eine enge Zusammenarbeit bzw. Verbindungen pflegen. Wieso soll die Schweiz in der Sicherheitspolitik nicht einfach als Trittbrettfahrerin agieren und sich auf den Schutz durch ihre Nachbarn verlassen, wie dies in der Konzeption «Sicherheit und Verteidigung der Schweiz» von Pierre-Alain Fridez (2020) vorgeschlagen wird

Die vollständigen Fakten sehen anders aus:

Es ist aus heutiger Sicht glücklicherweise unwahrscheinlich, dass die Schweiz auf absehbare Zeit zum Ziel eines militärischen Angriffs wird. Die Ausrüstung und Ausbildung unserer Armee muss aber auf einen Zeithorizont von 20–30 Jahren ausgerichtet werden. Niemand kann heute sagen, wie es dann in Europa aussieht. Vor 30 Jahren ist die Berliner Mauer gefallen und Europa war zuversichtlich, dass nun eine Zeit des grossen Friedens zwischen West und Ost anbrechen werde.

Wenn wir heute die zunehmenden Spannungen zwischen den Grossmächten USA, Russland und China betrachten, ist diese Zuversicht einer Ernüchterung gewichen. Statt weltweitem Freihandel sprechen wir heute von der Disruption von Versorgungsketten, vom Baltikum und der Ukraine als strategischem Vorgelände zwischen NATO und Russland und fragen uns, ob die Versorgung mit wichtigen Rohstoffen in den nächsten Jahren weiterhin gewährleistet bleibt. Aus Sicht des Alpenlandes Schweiz stellt sich mit der Klimaerwärmung ausserdem die Frage, wann die Versorgung Europas mit Süsswasser zum geopolitischen Thema unserer Nachbarstaaten wird. Und des Weiteren kann die Verschuldung unserer europäischen Nachbarn aus Sicht der nach wie vor solide finanzierten Schweiz mittel- bis langfristig zu ernsthaften Spannungen führen. Wir wollen nicht schwarzmalen, aber als wirtschaftlich erfolgreiches Land mit erheblichen Ressourcen an Süsswasser mitten in Europa, dürfen wir uns auch nicht einem blauäugigen Friedensoptimismus hingeben.

Auch eine Bedrohung Europas von aussen betrifft uns. Die Schweiz ist zwar nicht Mitglied der EU und der NATO, aber sie ist aufgrund ihrer geografischen Lage

zwingend Teil des europäischen Sicherheitsraumes. Unsere Nachbarn erwarten von uns, dass wir ebenfalls unseren Teil zur Sicherheit beitragen, damit nicht mitten in Europa ein Sicherheits-Vakuum entsteht. Es ist deshalb unumgänglich, dass die Schweiz zuverlässig und wirksam für den Schutz ihres eigenen Hoheitsgebietes und insbesondere auch des Luftraums sorgt. Die Rolle als sicherheitspolitische Trittbrettfahrerin ist keine glaubwürdige Option für die neutrale Schweiz.

Regierungen kümmern sich in der Krise in erster Priorität um die Herausforderungen in ihrem eigenen Land, wie das Beispiel der unterbrochenen Lieferketten in der COVID-19 Pandemie gezeigt hat. Wenn es in Europa zu einer militärischen Krisensituation kommt, können wir nicht auf Nachbarschaftshilfe zählen, sondern sind in erster Linie selbst für unseren Schutz verantwortlich. Wenn wir für die nächsten 20 Jahre keine glaubwürdige Luftverteidigung mehr haben, wie das die Initiative vorschreibt, dann werden wir zum militärstrategischen Freiraum, der in der Krise von beliebigen Akteuren zum Schutz ihres eigenen Raumes besetzt werden kann.

Die Diskussionen innerhalb der NATO über die notwendige Aufstockung der Verteidigungsbudgets (mindestens 2% des BIP) und die Nadelstiche der EU nach dem Abbruch des Rahmenabkommens zeigen sodann, dass eine schweizerische Sicherheitslücke im Vertrauen auf den Schutz durch die Nachbarn kaum auf Verständnis bei diesen stossen wird und auch wirtschaftliche Konsequenzen für die Schweiz haben kann.

Filterblase 2: Der F-35A sendet Daten an die USA

Der F-35A wird von SP-Nationalrätin Priska Seiler Graf, Vertreterin der Initiative, an der Pressekonferenz zur Lancierung der Initiative (31.8.21) als «Datenstaubsauger» bezeichnet, der umfassende Informationen an den Hersteller liefert. Die US-Geheimdienste würden quasi im Cockpit mitfliegen und die Schweizer Luftwaffe wäre unter Kontrolle der USA.

Die vollständigen Fakten sehen anders aus:

Die neutrale Schweiz strebt eine möglichst grosse Unabhängigkeit an. Ein vollständig autarker Betrieb und damit vollständige Unabhängigkeit vom Herstellerunternehmen und seinem Domizilstaat ist beim Betrieb eines Kampfflugzeuges in einer globalisierten Welt aber tatsächlich nicht möglich. Der Aufbau des ganzen Know-how und die Beschaffung aller Ersatzteile, damit die Schweiz auf Dauer das Flugzeug und seine Bewaffnung völlig selbständig betreiben könnte, wären viel zu teuer und ineffizient.

Die Schweiz entscheidet jedoch jederzeit völlig autonom über den Betrieb und Einsatz des F-35A. Sie entscheidet zum Beispiel ob und wann das Flugzeug mit scharfen Waffen beladen wird und wie und wo diese zum Einsatz kommen.

Beim F-35A bestimmt die Schweiz selbst, welche Daten sie über Datenlinkverbindungen mit anderen Luftwaffen austauscht oder welche logistischen Daten an den Hersteller zurückgemeldet werden. Die interoperabilitätsbezogenen Fähigkeiten wie IFF (Freund-Feind-Erkennung), Daten-Link, Secure-Voice (verschlüsselter Funk) und militärische Navigation (GPS) werden der Schweiz auf der Basis von verbindlichen Verträgen mit den USA zur Verfügung gestellt. Diese Fähigkeiten ermöglichen den Systemen der Luftwaffe eine Leistungssteigerung in den Bereichen Navigation, Kommunikation, Identifikation und Lagedarstellung, welche die Schweiz nicht selbständig auf diesem Niveau erzielen kann.

Sollte die Schweiz in besonderen und ausserordentlichen Situationen (z. B. bei einer Krise oder bei einem Verteidigungsfall) auf die Nutzung dieser Fähigkeiten

verzichten wollen, so kann die Schweiz dies jederzeit tun, jedoch mit entsprechenden Leistungseinbussen. Die Leistungsfähigkeit der Sensoren und der Waffen blieben aber trotzdem erhalten, und die Behauptung, dass in diesem Fall die «US-Geheimdienste im Cockpit mitfliegen» würden, ist schlichtweg falsch.

Bei logistischen Parametern hat die Schweiz ein grosses Interesse daran, diese mit dem Hersteller auszutauschen, um eine möglichst effiziente Logistik zu erreichen. So können wir von Erkenntnissen anderer Nutzer profitieren und schlussendlich die Instandhaltungskosten nicht nur optimieren, sondern auch die Flugzeugverfügbarkeit steigern.

Betrieb und Unterhalt des F-35A inklusive dem Triebwerkunterhalt erfolgen in der Schweiz durch die Luftwaffe und RUAG Schweiz. Es entsteht aber eine Abhängigkeit im Bereich Komponenteninstandhaltung. Die Schweiz verfügt jedoch über ein Logistikpaket, welches im Minimum einen halbjährigen Betrieb bei vollständig geschlossenen Grenzen und damit ohne den Bezug von Ersatzteilen ermöglicht.

Zusammenfassend lässt sich also feststellen, dass zwar eine gewisse Abhängigkeit von den USA besteht, diese sich aber nur beschränkt auf die Einsatzfähigkeit der Schweizer Luftwaffe auswirken würde.

Vergleichbare Verbindungen zu den USA bestehen in jedem NATO-Mitgliedstaat, oder mit anderen Worten bei jedem anderen Herstellerland, dessen Flugzeug am Ende zur Auswahl stand. Aufgrund der geopolitischen Einbettung der Schweiz im Herzen Europas ist dies letztlich unvermeidbar und dürfte uns in den meisten

Bedrohungsszenarien sogar entgegenkommen. Ob wir es im unwahrscheinlichen Fall von kriegerischen Auseinandersetzungen in Europa tatsächlich bereuen würden, dass wir Systeme der USA im Einsatz haben, darf mit Blick auf die europäische Geschichte der letzten 80 Jahre ebenfalls bezweifelt werden.

Übrigens ist die These vom «Mitfliegen der US-Geheimdienste» im Cockpit des F-35 unglauwbüridig, weil diese

dabei gar nichts Neues erfahren würden. Die USA als Herstellerland kennt ja die Einsatzföhigkeiten des F-35 selbst bestens. Strategische Einsatzgrundsätze und -planung der Schweizer Armee, und somit die wichtigen eigenen zu schützenden Informationen, werden so oder so nicht über die Systeme eines Kampfflugzeuges verbreitet.

Filterblase 3: Sogar ein General der US-Luftwaffe stellt den F-35 in Frage

Der Generalstabschef der US-Luftwaffe, Gen. Charles Brown, stellt in seiner Analyse (Februar 2021) die Fähigkeiten von Flugzeugen der 5. Generation in Frage und gibt den Flugzeugen der 4. Generation ein höheres Gewicht in der Beschaffung. Die Schweiz braucht also kein solches Flugzeug. Es handelt sich um einen unnotigen «Ferrari der Lüfte».

Die vollständigen Fakten sehen anders aus:

Die Bedeutung von Kampfflugzeugen der 5. Generation und damit des F-35 ist bei den amerikanischen Streitkräften unbestritten. Dies zeigt ein Blick in den öffentlich einsehbaren Budgetentwurf des amerikanischen Verteidigungsministeriums für das Fiskaljahr 2022. In den einleitenden Kapiteln wird dargelegt, dass die Investitionen des US-Verteidigungsministeriums und der US Air Force auf Mittel mit zukunftsorientierter Technologie auszurichten sind, und der F-35 in Zukunft das Rückgrat der amerikanischen Luftstreitkräfte bilden wird.

Die USA setzen nicht stärker auf «low end» Technologien, sondern sind im Gegenteil bestrebt, ihren weltweiten technologischen Vorsprung zu halten. Die Bedeutung von Kampfflugzeugen der 5. Generation ist nicht nur bei den amerikanischen Streitkräften unbestritten. In Europa haben sich Stand Ende 2021 Belgien, Dänemark, Finnland, Grossbritannien, Italien, Niederlande, Norwegen und Polen für die Beschaffung des F-35 entschieden und weltweit sind es insgesamt 14 Länder.

Der F-35A ist ein Mehrzweckkampfflugzeug und somit für alle Einsatzrollen geeignet. Dies gilt insbesondere für den Luftpolizeidienst: Seine Flugleistungen und Flugeigenschaften, zusammen mit dem grossen internen Treibstoffvorrat, ermöglichen den wirkungsvollen Einsatz im Luftpolizeidienst in allen Operationen, sei es ab Alarmstart oder mittels Bereitschaft in der Luft. Zu seiner Wirksamkeit trägt auch die ausgezeichnete Nachtsichtausrüstung und Sensorik bei. Der F-35 wird bereits heute durch europäische Luftwaffen in der Luftpolizeidienstrolle eingesetzt. Im letzten Jahr wurde durch die italienische Luftwaffe der F-35 in der NATO-Mission Luftraumüberwachung über Estland eingesetzt. Bereits früher kam der F-35 durch Italien und Norwegen im Luftpolizeidienst über Island zum Einsatz. Im April und Mai dieses Jahres plant die holländische Luftwaffe ebenfalls im NATO-Rahmen die Entsendung von zwei F-35A nach Bulgarien.

Die Schweiz beschafft ein neues Kampfflugzeug aber nicht nur für den Luftpolizeidienst, sondern um die Bevölkerung in allen Lagen zu schützen. Der F-35A hat auch in der Luftverteidigung grosse Vorteile gegenüber



F-35A, Copyright «VBS/DDPS»

Kampfflugzeugen der 4. Generation. Dazu trägt die tiefe Erfassbarkeit («stealth») und die damit verbundene Überlebensfähigkeit bei, was gerade für die vergleichsweise

kleine Schweizer Luftwaffe ein grosser Vorteil ist. Kampfflugzeuge der fünften Generation werden in den nächsten Jahrzehnten bestimmend sein. Die entsprechenden Konzepte wurden auch in anderen Ländern, die eigene Kampfflugzeuge der fünften Generation entwickeln können als hochrelevant erkannt, wie zum Beispiel in China mit dem Chengdu J-20 oder in Russland mit dem Suchoi SU-57. Auch in Europa wollen Deutschland und Frankreich mit dem Projekt «Future Combat Air System» (FCAS) sowie Grossbritannien mit der «BAE Tempest» mindestens gleichziehen. Italien, Schweden und Spanien arbeiten mit ihren bedeutenden Flugzeugindustrien als weitere Partnernationen mit. Darüber hinaus gibt es auf der ganzen Welt weitere entsprechende nationale Vorhaben. Bei der Beschaffung des F-35A kann die Schweiz davon ausgehen, ein Kampfflugzeug zu erwerben, dessen Fähigkeiten für die kommenden Jahrzehnte hochrelevant sein werden.

Filterblase 4: Der Luftpolizeidienst kann auch mit billigeren Jets betrieben werden

Der Einsatz der Schweizer Kampffjets erfolgt ausschliesslich im Luftpolizeidienst. Dafür brauchen wir kein High-End-Flugzeug der 5. Generation.

Die vollständigen Fakten sehen anders aus:

Entsprechend den Anforderungen des VBS soll die Schweiz ein Kampfflugzeug beschaffen, welches befähigt ist, sowohl den Luftpolizeidienst rund um die Uhr zu leisten als auch im Falle erhöhter Spannungen oder in der Verteidigung, die Wahrung der Lufthoheit und Luftverteidigung sicher zustellen. Die Wahrscheinlichkeit, dass die Schweiz Opfer eines direkten Angriffs mit militärischen Mitteln wird, ist zwar weiterhin tief. Weil ein solcher Angriff gravierende Folgen hätte, darf er trotzdem nicht vernachlässigt werden.

Der F-35A eignet sich in der Tat sehr gut für den Luftpolizeidienst und den Konferenzschutz: Er kombiniert eine sehr gute Steigleistung und Beschleunigungsfä-

higkeit mit einem grossen Treibstoffvorrat. Er ist mit modernsten Sensoren für das Erfassen und Identifizieren von anderen Flugzeugen ausgestattet und verschafft unserer Luftwaffe so die Fähigkeit, unerlaubte Flugbewegungen in unserem Luftraum auf sehr grosse Distanz zu erkennen, ohne selbst erkannt zu werden. Dank seiner hohen Verweildauer in der Luft und den fliegerischen Eigenschaften ist er bestens für eine rasche Intervention in jedem Landesteil geeignet, ohne dass eine Vielzahl von Flugzeugen im Einsatz stehen müssen. Genau diese Fähigkeiten sind im Luftpolizeidienst entscheidend. Entsprechend wird er bereits heute in anderen europäischen Luftwaffen für den Luftpolizeidienst eingesetzt, so zum Beispiel in Italien im Luftpolizeidienst über dem Baltikum.

Luftpolizeidienst kann in einer Krise sehr schnell zu Kampfeinsätzen führen. Demonstrative Luftraumverletzungen, mit welchen in verschiedenen Regionen der Welt ein Machtanspruch auf ein Territorium erhoben wird,

können nicht mit Leichtflugzeugen oder gar Drohnen verhindert werden. Nur eine glaubwürdige, robuste Luftwaffe kann die Lufthoheit der Schweiz nachhaltig sichern.

Filterblase 5: Der Kampf der Zukunft findet nicht mit Kampfjets statt

Aktuelle Krisenherde zeigen, dass erfolgreiche Kampfführung in der Luft mittels Drohnen und Raketen stattfindet. Selbst der ehemalige Chef der Armee, Korpskommandant a.D. Blattmann verweist darauf, dass Kampfjets keine Antwort auf Drohnen und Raketen sind.

Die vollständigen Fakten sehen anders aus:

Moderne Kampfflugzeuge sind auch in einem zunehmend von «hybrider» Konfliktführung geprägten Umfeld für Schutz und Sicherheit von Land und Bevölkerung unverzichtbar. Die Entwicklung der Bedrohungslage zeichnet sich gerade dadurch aus, dass bewaffnete Konflikte verschiedene Formen annehmen können, wobei die Übergänge fließend sind.

Die Armee muss deshalb im ganzen Spektrum hybrider Bedrohungen und auch bei anhaltenden Spannungen im Umfeld in der Lage sein, das Land, die Bevölkerung und die Infrastrukturen wirksam zu schützen. Dazu gehört insbesondere auch der Schutz vor und die Abwehr von Bedrohungen aus dem Luftraum – zumal hybride Konfliktführung in einen bewaffneten Angriff ausmünden kann. Mittel der klassischen Luftverteidigung spielen auch in aktuellen Krisenherden und Kriegen eine wichtige Rolle. Darüber hinaus modernisieren grössere und kleinere Streitkräfte in der ganzen Welt und auch in Europa laufend ihre Luftverteidigungsmittel, wodurch sich die vorhandenen Potenziale deutlich vergrössern.

Der F-35A kann mit seiner umfassenden und modernen Sensorik taktische Drohnen und Marschflugkörper (Cruise-Missiles) – auch in Bergtälern – erkennen und bekämpfen sowie mit Präzisionsmunition auf die Bodeninfrastruktur von Drohnen oder Kurzstreckenraketen

einwirken. Mit dem ausgewählten System der bodengestützten Luftverteidigung grösserer Reichweite (Patriot) können auch ballistische Boden-Boden-Lenk Waffen kurzer und in beschränktem Masse mittlerer Reichweite detektiert und bekämpft werden.

Das wachsende Risiko durch Drohnenangriffe, insbesondere auch durch Kleinstdrohnen und Drohnen Schwärme, muss im Auge behalten werden. Die Armee verfolgt diese Entwicklungen genauestens und berücksichtigt sie in ihrer fähigkeitsorientierten Streitkräfteentwicklung. Es handelt sich dabei aber um eine weitere Bedrohungsform, welche die Fähigkeiten der Luftwaffe ergänzt, nicht ersetzt. Wir können nicht für die nächsten 20 Jahre auf eine schlagkräftige Luftverteidigung verzichten, nur weil in Zukunft auch Drohnen eine zunehmende Bedeutung erlangen dürften.

Es wäre aber erfreulich, wenn sich die heutigen Initiativen bei zukünftigen Rüstungsvorhaben im Bereich Drohnen noch an ihre eigenen Warnrufe erinnern würden.

Filterblase 6: Die Bewertungsmethodik der armasuisse ist nicht öffentlich zugänglich

Die armasuisse hat das Beschaffungsverfahren nach der AHP-Methode gestaltet. Eine Exponentin der Initianten äusserte den Verdacht, dass die Bewertungsalgorithmen von Anfang an so konstruiert worden seien, dass nur der F-35 gewinnen konnte.

Die vollständigen Fakten sehen anders aus:

AHP steht für «Analytic Hierarchy Process» (Hierarchische Prozessanalyse) und ist eine Methode der Entscheidungsunterstützung. Es geht dabei um die analytische Ermittlung des Gesamtnutzens auf Basis von mathematischen Berechnungen, die hierarchische Organisation der Bewertungspunkte anhand eines Entscheidungsbaums und die systematische und transparente Herleitung der Resultate.

Für die Evaluation des Kampfflugzeugs wurden rund 80 Bewertungspunkte für alle vier Kandidaten verwendet. Daraus wurden 320 Fachberichte aufgrund objektiver Messgrössen durch die verschiedenen Expertenteams erstellt. Diese Berichte wurden einem Bewertungsteam präsentiert. Danach erfolgte der Vergleich der Kandidaten selbstständig durch jedes individuelle Mitglied des Bewertungsteams. Die Konsistenz dieser einzelnen Bewertungen wurde anschliessend durch das AHP-Tool geprüft und bei Unstimmigkeiten im Team besprochen. Erst als keine signifikante Inkonsistenz im Bewertungsteam mehr festgestellt werden konnte, galten die Bewertungen als endgültig.

Diese Methode wurde in der Schweiz und im Speziellen in der armasuisse zum ersten Mal angewendet. Sowohl die Methode, die Zuschlagskriterien als auch deren Gewichtung waren von Anfang an klar und den Anbietern bekannt. Dies wurde nicht nur von hausinternen Juristen, sondern auch von einer externen Plausibilitätsüberprüfung durch die Anwaltskanzlei Homburger bestätigt. Des Weiteren wurde eine etablierte Software eingesetzt, welche aufgrund von Marktabklärungen und Gesprächen mit anderen, unbeteiligten Beschaf-

fungsbehörden beschafft und hinreichend erprobt und validiert wurde.

Das Vergaberecht stellt damit sicher, dass eine unsachgemässe Bevorzugung eines Anbieters vor den anderen mit entsprechenden Rechtsmitteln angefochten werden kann. Hätte die Methodik tatsächlich einen bestimmten Typen von Anfang an begünstigt, hätten sich die übrigen Hersteller mit Sicherheit beschwert und nicht mit grossem Aufwand den Bieterprozess durchlaufen.

Notabene wurde die armasuisse für die Durchführung des Projekts Air 2030 von der renommierten IPMA (International Project Management Association) zur Finalistin im Bereich der Durchführung von Grossprojekten nominiert.

Trotz all dieser externen Plausibilitätsüberprüfungen und Preise bleibt ein gewisses Misstrauen seitens der Gegner wie auch der unterlegenen Anbieter. Die Geschäftsprüfungskommission des Nationalrates überprüft deshalb verschiedene Punkte des Evaluationsverfahrens. Dabei soll eine Transparenz bezüglich den erwähnten Kritikpunkte geschaffen werden. Die Arbeiten dazu beginnen im Februar 2022. Erst zu einem späteren Zeitpunkt wird die Öffentlichkeit über die Resultate informiert werden. Gerade weil Bundesrätin Amherd eine grosse Transparenz in der Beschaffung erreichen wollte und vorsorglich bereits verschiedene Abklärungen mit Experten ausserhalb des VBS durchführen liess, kann davon ausgegangen werden, dass die Überprüfung der GPK Nationalrat keine negativen oder belastende Punkte hervorbringen wird.

Filterblase 7: Der F-35 stürzt die Schweiz in eine Kostenfalle

In Ländern, welche den F-35 haben, sind die Kosten für Betrieb und Unterhalt explodiert. Die kanadische Regierung rechnet aufgrund einer Studie der KPMG mit einem Faktor 5 der Gesamtkosten im Verhältnis zum Kaufpreis, das norwegische Verteidigungsministerium rechnet mit einem Faktor von 3,75. Bei einem Kaufpreis von CHF 6 Mia. bedeutet das für die Schweiz Gesamtkosten von bis zu CHF 30 Mia., was deutlich über der Schätzung des VBS von CHF 15,5 Mia. liegt.

Die vollständigen Fakten sehen anders aus:

Die Gesamtkosten setzen sich aus den Beschaffungs- und den Betriebskosten zusammen. Die Beschaffungskosten für die 36 F-35A inklusive Risikobetrag, Teuerung und Mehrwertsteuer werden in der Armeebotschaft ausgewiesen. Der Verpflichtungskredit stellt dabei das maximale Finanzvolumen dar und wird den Vorgaben des Bundesbeschlusses über die Beschaffung neuer Kampfflugzeuge entsprechen. In diesen Kosten sind neben dem Kaufpreis für die Flugzeuge weitere Sys-

temkosten wie die gesamte Bewaffnung und das Logistikmaterial enthalten.

Die Kommunikation von Netto- und Bruttozahlen, welche bei oberflächlichem Hinsehen den Anschein erwecken könnte, die Anschaffungskosten seien von ursprünglich CHF 5 Mrd. auf CHF 6 Mrd. angestiegen, sorgte im November 2021 für kurzfristige Unsicherheit und nährte die Befürchtungen einer Kostenfalle. Was war geschehen? Im Sinne der Transparenz wurden

Systempreis		Flyaway-Preis
	Einsatzspezifische Ausrüstung	<ul style="list-style-type: none"> • Sensoren • Selbstschutzsysteme • Aufhängevorrichtungen • Zusatztanks • Behälter für Zielbeleuchtung und Aufklärung
	Bewaffnung und Munition	<ul style="list-style-type: none"> • Luft-Luft-Bewaffnung (Lenkwaffen) • Luft-Boden-Bewaffnung • inkl. Bevorratung
	Logistikpakete	<ul style="list-style-type: none"> • Boden- und Ersatzmaterial • technische Unterstützung durch den Hersteller während der Einführung
	Missionsplanungs- und Missionsauswertungssysteme, Ausbildungssysteme	<ul style="list-style-type: none"> • Inkl. Simulatoren • Computerbasierte Ausbildung
	Initialausbildung	<ul style="list-style-type: none"> • Umschulungskurse Einführungsgruppe • Erste Fluglehrerkurse • Allfällige Austauschprogramme

Kostenübersicht F-35A, Copyright «VBS/DDPS»

zum Zeitpunkt des Typenentscheides nur die offerierten Nettozahlen kommuniziert, welche bei allen Typen die Basis für den Kostenvergleich mit dem bewilligten maximalen Finanzvolumen darstellte. Erst mit der detaillierten Vertragsdefinition sowie zeitlichen Auslieferungsplanung konnten die Bruttozahlen (inkl. Teuerung) berechnet werden. Dabei trägt die amerikanische Regierung das Risiko für die US-Teuerung. Die Bruttoszahlliegt nun für die 36 F-35A bei CHF 6,035 Mrd. (dabei wird ein Wechselkurs von CHF/USD 0.95 zu Grunde gelegt, welcher seit Mitte 2020 nicht mehr erreicht wurde. Es kann somit keine Rede sein von einer Kostenfalle.

Die berechneten Beschaffungs- und Betriebskosten über 30 Jahre betragen beim F-35A rund CHF 15,5 Milliarden Franken. Dabei wurden bereits die Bruttobeschaffungskosten von CHF 6 Mrd. miteingerechnet. Trotz dieser kurzfristigen medialen Verwirrung zwischen Netto- und Bruttozahlen bleibt es eine Tatsache, dass die Kosten mit Blick auf die Gesamtlebensdauer des F-35A zwei Milliarden Schweizer Franken günstiger sind als diejenigen für das zweitplatzierte Flugzeugangebot.

In den Betriebskosten enthalten sind:

- Fliegendes Personal;
- Bereitstellung und Betrieb;
- Flugzeuginstandhaltung;
- Systembetreuung und Geräteinstandhaltung durch die Industrie inklusive Materialaufwand;
- Treibstoff inkl. Mineralölsteuer;
- Nachbeschaffung von Lenkwaffen über die Nutzungsdauer.

Diese Betriebskosten enthalten auch die Teuerung in den USA während den ersten 10 Nutzungsjahren, die Mehrwertsteuer sowie die prognostizierten alterungsbedingten Kosten während einer 30-jährigen Nutzung. Dagegen werden die Kosten für allfällige Kampfwertsteigerungs- und Werterhaltungsprojekte sowie Ausserdienststellungskosten nicht berücksichtigt, weil diesbezügliche Vorhersagen mit hohen Unsicherheiten verbunden sind. Diese Kosten werden jeweils vom Bundesrat dem Parlament zur Genehmigung unterbreitet.

Die Offerte für die Beschaffungs- und die beim Anbieter entstehenden Betriebskosten für die ersten 10 Jahre ist verbindlich. Eine verbindliche Offerte, welche über 10 Betriebsjahre bzw. über die 2040er Jahre hinausginge, wäre unseriös. Deshalb stützt sich das VBS bei den berechneten Betriebskosten nicht nur auf die Offerte, sondern auch auf eigene Erfahrungen im Betrieb von Kampfflugzeugen. So wird beispielsweise die Alterung der Systeme berücksichtigt, welche mit den Jahren entsteht und in der Regel den Instandhaltungsaufwand erhöht.

Das VBS beschafft die Flugzeuge via «Foreign Military Sales» (FMS) vom Staat USA zu denselben Konditionen, die er für sich selbst zur Anwendung bringt. Die USA wiederum wickeln die Beschaffung über eigene – für das VBS einsehbare – Verträge mit den Firmen ab. In diesen Verträgen sind die Preise und die Vertragskonditionen verbindlich festgelegt und werden auch mittels einer strengen Aufsicht eingefordert. Käme es zu Kostenüberschreitungen, so würde also der Staat USA zu Gunsten der Schweiz beim Hersteller die Verbindlichkeit der Preise einfordern. Über die letzten 40 Jahre hat die Schweiz stets gute Erfahrungen im Bereich der Beschaffung via «Foreign Military Sales» gemacht, und es ist zu keinen Kostenüberschreitungen gekommen.

Die von den Initianten angestellten Berechnungen werden der tatsächlichen finanziellen Komplexität eines solchen Vorhabens nicht gerecht. Es übersteigt die Ambition dieser Schrift, die damaligen Annahmen der kanadischen und der norwegischen Regierung im Detail zu analysieren und aufzuzeigen, warum es dort zu Mehrkosten über den ursprünglichen Annahmen kam. Fest steht, dass der armasuisse diese Tatsachen bekannt sind. Ihre Berechnungen erfolgten auf Basis von eigenen Erfahrungen, Erfahrungen mit der amerikanischen FMS sowie den Erkenntnissen aus vergleichbaren Rüstungsgeschäften anderer Staaten.

Filterblase 8: Der Hersteller der F-35 garantiert keine Kompensationsgeschäfte

Beim Flugzeugkauf werden Kompensationsgeschäfte von 60% angestrebt. Anders als die übrigen Anbieter, welche konkrete Zusagen machen, scheint dies beim Hersteller des F-35 nur eine Absichtserklärung zu sein.

Die vollständigen Fakten sehen anders aus:

Ausländische Unternehmen, die im Rahmen der Flugzeug-Beschaffung Aufträge erhalten, müssen 60 Prozent des Vertragswertes durch die Vergabe von Aufträgen in der Schweiz (Offsets) kompensieren, nämlich 20 Prozent durch direkte Offsets und 40 Prozent durch indirekte Offsets im Bereich der sicherheitsrelevanten Technologie- und Industriebasis (STIB). Der Hersteller geht erst mit der Vertragsunterzeichnung eine rechtliche Verpflichtung zu den Kompensationsgeschäften ein und schliesst diese in der Folge ab. Es ist also nicht ungewöhnlich, dass bei der Vertragsunterzeichnung noch nicht abschliessend bestimmt ist, welche Firmen in der Schweiz welche Aufträge des Flugzeugherstellers erhalten. Allerdings sind viele der am direkten Offset beteiligten Schweizer Firmen als Unterlieferanten des ausländischen Herstellers Bestandteil seiner Offerte und somit bei Vertragsunterzeichnung bereits bekannt.

Die Offsetverpflichtung von 60 Prozent des Auftragswerts ist bis spätestens vier Jahre nach der letzten Flugzeuglieferung restlos zu erfüllen. Dabei ist folgender Verteilschlüssel zu berücksichtigen: Deutschschweiz: 65 Prozent, Westschweiz: 30 Prozent, italienischsprachige Schweiz: 5 Prozent. Wird die Offsetverpflichtung nicht fristgemäss erfüllt, wird eine Konventionalstrafe von mindestens fünf Prozent des nicht erfüllten Anteils fällig. Die Konventionalstrafe befreit Lockheed Martin nicht von der vollständigen Erfüllung der Offsetverpflichtung. Bisher musste das VBS jedoch noch nie eine Konventionalstrafe aussprechen, da alle Lieferanten ihre Offsetverpflichtungen zeitgerecht erfüllten.

Eine Endmontage in der Schweiz war keine Anforderung des VBS, wird jedoch auch für den F-35A im Rahmen des Offsets nicht ausgeschlossen. Lockheed Martin prüft, ein entsprechendes Projekt via Offset zu verwirklichen. Daneben wäre allenfalls auch möglich, dass die Schweizer F-35A teilweise in Cameri (Italien) endmontiert werden. Die für die Schweiz beste Lösung wird mit der US-amerikanischen Regierung und den beteiligten Partnern diskutiert.

Die für die Schweiz beste Lösung wird mit der US-amerikanischen Regierung und den beteiligten Partnern diskutiert.

Filterblase 9: Der F-35 hat über 800 bekannte Mängel

Laut Berichten aus den USA gibt es eine Liste mit rund 800 bekannten Mängeln des F-35. Fast ein Dutzend davon sind derart gravierend, dass sie zum Absturz des Flugzeugs führen könnten. Die Zielbereitschaft in der US-Luftwaffe liegt daher bei nur 70%, womit von den 36 geplanten Flugzeugen rund 11 am Boden stehen würden.

Die vollständigen Fakten sehen anders aus:

Die Aufsichtsorgane des amerikanischen Kongresses und des amerikanischen Verteidigungsministeriums gewährleisten eine umfassende, unabhängige und transparente Aufsicht über das F-35 Programm. Davon profitiert auch die Schweiz, welche den F-35A über das Foreign Military Sales (FMS) Verfahren direkt von der amerikanischen Regierung beschafft.

In den veröffentlichten Berichten der Aufsichtsbehörden wird auf eine Mängelliste des F-35 verwiesen. Diese Liste liegt dem VBS vor. Das Führen von solchen Listen ermöglicht bei komplexen Systemen deren stetige Verbesserung. Auch beim Schweizer F/A-18 und bei anderen Luftfahrtssystemen werden entsprechende Listen und Datenbanken geführt. Damit wird sichergestellt, dass die sich darauf befindenden Mängel lückenlos dokumentiert und systematisch abgearbeitet werden.

Das Vorliegen einer Mängelliste ist daher in erster Linie ein Zeugnis einer funktionierenden Aufsicht.

Die F-35A ist von den zuständigen Behörden ihrer Betreiberländer zum sicheren Flugbetrieb zugelassen. Tauchen flugsicherheitsrelevante Mängel auf, müssen diese sofort korrigiert werden, um die Zulassung des F-35A aufrechtzuerhalten. Darüber hinaus werden alle Einträge auf dieser Liste, unter Führung des F-35 Programmbüros des amerikanischen Verteidigungsministeriums, durch Lockheed Martin mit hoher Priorität bearbeitet und bereinigt.

Der F-35 wird aktuell von einer Vielzahl von Luftwaffen operationell eingesetzt. Die Leistungsfähigkeit des F-35A wird durch die beanstandeten Punkte nicht eingeschränkt, wie sich auch bei der Erprobung im Frühling 2019 in der Schweiz gezeigt hat.

Filterblase 10: Der F-35 ist klimafeindlich und laut

Der F-35 trägt dem Umweltschutz zu wenig Rechnung. Er ist lauter als der F/A-18 und verbraucht mehr Kerosin.

Die vollständigen Fakten sehen anders aus:

Der Verbrauch des F-35A wie auch der anderen europäischen und amerikanischen Angebote bewegt sich in ungefähr den gleichen Massstäben wie die heutige F/A-18 Flotte. Pro Flugstunde werden rund 5000 Liter Kerosin verbraucht.

Die Auswertung der Evaluation in Bezug auf die Flug- und Simulationsstunden zeigt, dass der F-35A rund

20% weniger Flugstunden als die anderen Anbieter benötigt. Dies ist eine Folge der einfacheren Systembedienung und der Informationsüberlegenheit des F-35A. Die Anzahl an Simulationsstunden ist bei allen evaluierten Kampfflugzeugen vergleichbar. Mit dem F-35 können aber gegenüber dem heutigen Betrieb der F/A-18C/D und vor allem der F-5 Flotte deutlich längere Trainingsmissionen geflogen werden.

Aufgrund der geringeren Anzahl notwendiger Flugstunden und den durchschnittlich längeren Trainingsmissionen kann die Anzahl der Starts und Landungen um rund 50% reduziert werden. Das führt zu einem rund 25% tieferen Kerosinverbrauch gegenüber dem Betrieb der heutigen Jetflotte. Zudem ermöglicht der F-35A gemäss den heutigen gültigen Treibstoffstandards eine Beimischung von bis zu 50% an Biokraftstoff (synthetischer Kraftstoff), was zu einer deutlichen Verringerung des CO₂ Ausstosses führen würde.

Die F-35A-Flotte wird also im Ergebnis deutlich weniger CO₂ ausstossen als die heutige F-5 und F/A-18-Flotte. Bereits heute beträgt der Anteil der Luftwaffe an den CO₂-

Emmissionen aller in der Schweiz energetisch genutzten Brenn- und Treibstoffe übrigens lediglich rund 0.3%.

Tatsächlich ist der F-35A beim Start im Durchschnitt rund 3 db(A) lauter als der heutige F/A-18C/D. 3 db(A) sind beim alltäglichen Hintergrundlärm eines Flugplatzes ein knapp hörbarer Unterschied. Sie bewirken zwar theoretisch eine Verdoppelung des Schalldruckes, Lärm wird aber erst bei einem Unterschied von 10 db(A) als doppelt so laut empfunden. Die Detailplanung der Flugbewegungen erfolgt mit der Einführung des Flugzeuges. Es ist jedoch absehbar, dass dank der um rund 50% reduzierten Flugbewegungen die Gesamtlärmbelastung etwa im heutigen Rahmen bleiben wird.

Filterblase 11: Ein Tarnkappenbomber ist ungeeignet für den Alpenraum

Der F-35 ist fliegerisch ungeeignet für den Schweizer Alpenraum. Er hat schwache Steigleistungen, schwache Beschleunigungswerte und manövriert schwerfällig.

Die vollständigen Fakten sehen anders aus:

Der F-35 ist ein Mehrzweckkampfflugzeug und auch für den Einsatz im Alpenraum bestens geeignet. Moderne Kampfflugzeuge der fünften Generation sind Plattformen, die leistungsfähige Sensoren und präzise Wirkmittel in einem vernetzten Verbund wirkungsvoll zum Einsatz bringen. Sie sind in der Lage, Daten zu fusionieren und verfügen über fortschrittliche Technologien zur elektronischen Kriegführung. Ihre elektronischen Systeme und ihre Zellenkonstruktion führen dazu, dass sie schwer zu detektieren sind, wodurch sie von gegnerischen Sensoren nur erschwert erfasst werden können. Dank moderner Antriebstechnologie haben Kampfflugzeuge der fünften Generation eine grosse Steigleistung und können lange im Luftraum verweilen. Die Manövrierfähigkeit dieser Kampfflugzeuge wurde gegenüber den ersten Flugzeugmustern mit «stealth» Eigenschaften markant verbessert (Luftverteidigung der Zukunft, Bericht der Expertengruppe Neues Kampfflugzeug, S. 43).

Der F-35A eignet sich ausgezeichnet für den Luftpolizeidienst, ist aber insbesondere im modernen Luftkampf einem Flugzeug der 4. Generation hochüberlegen. Das gilt auch und insbesondere im Alpenraum. Mit einer Manövrierfähigkeit von 9G erreicht der F-35A die gleichen Fähigkeiten wie die Konkurrenzflugzeuge. Bei den Sensoren zeigt aber der F-35A deutlich bessere Ergebnisse. Gerade der Alpenraum stellt aufgrund des sehr unruhigen Bodenbildes (Berge, Hügel, Täler etc.) eine grosse Herausforderung selbst für eine moderne Puls-Doppelpolar Radar Technologie dar. Anders als bei einer Wüste oder dem Flachland, müssen Sensoren aus dem zurückkommenden Echo viel mehr statisch herausfiltern, um relevante Informationen, wie zum Beispiel über ein sich bewegendes Objekt, zu erkennen. Bei einem Kampfflugzeug der vierten Generation liefern die verschiedenen Sensoren (Radar, elektromagnetische Bereiche etc.) ihre Daten an eine Zentrale. Diese versucht die Daten zu fusionieren, auszuwerten und dem Piloten das Resultat anzuzei-

gen. Dieser muss dann definieren, wo bei den Sensoren Schwergewichte gelegt werden und wie allfällige Ausrichtungen verändert werden müssen. Beim F-35A als Kampfflugzeug der modernen fünften Generation erkennt jeder Sensor, auch was die anderen Sensoren sehen und richtet seine Ausrichtung automatisch danach aus. Das funktioniert auch im Verbund mit einem anderen F-35A durch einen Breitband-Link. Somit erkennen und verarbeiten die Sensoren sogar die Ergebnisse des Partnerflugzeuges. Der Pilot kann sich vollständig auf die taktischen Entscheide konzentrieren und erhält so einen grossen zeitlichen Vorsprung. Der technologische Unterschied in der Arbeitsweise der Sensoren des F-35A gegenüber einem Kampfflugzeug der vierten Generation ist vergleichbar mit dem Unterschied zwischen einem modernen Smartphone mit Touchscreen gegenüber einem alten Mobiltelefon mit kleinem Monochrom-Bildschirm und Tasten.

Die Topografie der Schweiz ist für ein Flugzeug nicht nur im Bereich des Radars sehr anspruchsvoll. Aufgrund der Berge beim Flugplatz Meiringen sind auch steile An- und Abflüge notwendig. Gerade bei schlechter Sicht ist das für die Piloten eine grosse Herausforderung, Fehler führen dabei oft zu katastrophalen Folgen, die beim F/A-18 leider schon zu Abstürzen geführt haben. Der F-35 verfügt über Kollisionssensoren, welche bei einer kritischen Situation zur automatischen Übernahme des Flugzeuges führen, um einen Absturz oder eine Kollision zu verhindern. Somit erhöht sich die Sicherheit des Piloten gegenüber dem F/A-18 und anderen Kampfflugzeugen der vierten Generation, die nicht mit solchen Systemen ausgestattet sind.

Kritiker behaupten, dass mit dem F-35A im kleinen Luftraum wertvolle Zeit bis zur Interception verloren gehe. Das ist falsch. Der F-35A hat sehr gute Flugleistungen für den Luftpolizeidienst. Beim Vergleich mit herkömmlichen Kampfflugzeugen geht oft vergessen, dass der F-35A dank seinem grossen internen Treibstoffvorrat keine Aussentanks mitführen muss, um die notwendige Missionsdauer abzudecken. Ein Luftpolizeidienst-Einsatz ist nämlich nicht beendet nach dem erfolgreichen Abfangen eines verdächtigen Flugzeuges. Dieses muss

anschliessend an die Landesgrenze oder zur Landung begleitet werden, was eine erhebliche Zeit und damit Treibstoff notwendig machen kann. Aus diesem Grund werden die F/A-18 CD der Schweizer Luftwaffe im Luftpolizeidienst denn auch immer mit einem Aussentank eingesetzt. Vergleicht man herkömmliche Kampfflugzeuge mit Aussentankkonfigurationen, erreicht der F-35A vergleichbare Flugleistungen.

Allerdings geben sekundengenaue Vergleiche von Steigleistungen oder zehntelsgenaue maximale Machzahlen sowieso nicht ein vollständiges Bild ab über die Fähigkeiten im Alarmstart und damit im Luftpolizeidienst. Im normalen Alltag wird von der Luftwaffe eine Vorgabe von 15 Minuten von Alarm bis Start definiert. Bei angespannter Lage kann die beanspruchte Zeit sehr effektiv verringert werden, wenn der Pilot bereits im Flugzeug sitzt, oder sich wie bei ausserordentlichen oder besonderen Lagen stetig zwei Flugzeuge in der Luft befinden. Das Aufstarten der Triebwerke, der Sensoren und anderen Elemente des Flugzeuges haben einen genauso wichtigen Anteil. Zentral ist auch das Training und damit die Bereitschaft der ganzen Alarmkette, angefangen von der Bodencrew am Flugplatz (Flugzeugmechaniker, Pistenverantwortliche, Flugverkehrsleiter) über die Jägerleitoffiziere, die Piloten bis zum Einsatzleiter. In der Phase vom Alarm bis zum Zeitpunkt in welchem der Pilot im Flugzeug sitzt und alle technischen Elemente bereit sind, so dass das Flugzeug starten kann, können rasch mehr als 10-15 Sekunden verloren werden. Die Steig- und Beschleunigungsleistung sind also nur ein Element, dass für die Einhaltung der zeitlichen Vorgabe wichtig sind. Neben den sehr guten Flugleistungen hat der F-35 weitere Vorteile im Luftpolizeidienst: Dazu gehören die guten Langsamflugeigenschaften und die ausgezeichnete Nachtsichtausrüstung.

Was hingegen nicht funktioniert, ist Luftpolizeidienst mit leichten Kampfflugzeugen. Diesen fehlt je nach Typ die Fähigkeit zu Überschallgeschwindigkeit. Die Steigleistungen oder das Beschleunigungsvermögen sind nicht mit Kampfflugzeugen vergleichbar, sodass Zielflugzeuge je nach Höhe und Geschwindigkeit gar nicht erreicht werden können. Darüber hinaus fehlt diesen

die Fähigkeit, allwettertaugliche Luft-Luft-Lenk Waffen mitzuführen, und so auch bei schlechten Sichtverhältnissen - in der Wolkendecke oder bei Nacht – falls notwendig Waffen einzusetzen.

Unsere Luftwaffe hatte die Gelegenheit, sämtliche Flugzeuge ausführlichen fliegerischen Tests zu unterziehen, und dazu gehörte auch eine Mission mit Alarmstart und Interception im Überschallflug. Unsere Piloten kennen

die fliegerischen Herausforderungen des Alpenraums wie kaum eine andere Luftwaffe, wie Erfahrungsberichte aus Austauschprogrammen mit anderen Luftwaffen zeigen. Unsere Piloten haben den F-35A als tauglich bezeichnet. Es wirkt denn auch wenig glaubwürdig, wenn die Initianten einerseits behaupten, der F-35A sei für den Luftkampf im Alpenraum zu schwerfällig, gleichzeitig aber argumentieren, er sei ein «Ferrari der Lüfte» und ein unnötiges Spielzeug für unsere Piloten.

Filterblase 12: Die Erdkampffähigkeit wird durch die Hintertür eingeführt

Nach der Mitteilung des US-Verteidigungsdepartements an den Kongress, dass die Schweiz als Zubehör zum F-35A auch Geschosse des Typs Mk-82 zum Erdkampf erhält, zeigten sich die Gegner der Flugzeugbeschaffung in den Medien empört. Der Bundesrat habe diese Absicht verschwiegen und die Bevölkerung vor der Abstimmung absichtlich in die Irre geführt.

Die vollständigen Fakten sehen anders aus:

Das VBS hat seit den ersten Berichten (Bericht Luftverteidigung der Zukunft, Mai 2017) sowohl die politischen Organe als auch die Öffentlichkeit vollumfänglich darüber informiert, dass die seit den 90er Jahren bestehende Fähigkeitslücke im Bereich Erdkampf geschlossen werden muss. In den Anforderungen an die Beschaffung eines neuen Kampfflugzeuges (NKF) vom März 2018 wurde ebenfalls aufgeführt, dass die Gesamtflotte befähigt sein sollte, die Armee mit operativem Feuer ausserhalb der Reichweite der Artillerie und mit Luftaufklärung zu unterstützen. Dies wurde dann auch noch im Juni 2019 in der Botschaft zum Planungsbeschluss über die Beschaffung neuer Kampfflugzeuge dargestellt.

Mit den Tatsachen konfrontiert, musste die Nationalrätin und Sicherheitsexpertin der SP auf Anfrage der NZZ (7.10.2020) zugeben, dass die ersten Aussagen zum Erdkampf etwas überspitzt formuliert waren.

Mit irreführenden Begriffen wie «Erdkampf mit Freifallbomben» oder Bildern von Vietnam, dem Kalten Krieg

und den Bombardierungen aus dem zweiten Weltkrieg wurden in der Öffentlichkeit Ängste geschürt und assoziiert, dass die Schweiz mit der Fähigkeit zum Erdkampf unschuldige Opfer in der Zivilbevölkerung und andere Kollateralschäden toleriere. Die beabsichtigte Schliessung der Fähigkeitslücke hat aber nichts mit Flächenbombardements zu tun. Erdkampf ist vielmehr ein Sammelbegriff für verschiedene Einsatzformen. Bei der direkten Feuerunterstützung der Bodentruppen (Fähigkeit der Armee 61 mit den Hunter Flugzeugen) spricht man heute von Close Air Support. Dieser kann mit Kampfflugzeugen wie z.Bsp der A-10 Thunderbolt II oder Kampfhelikoptern erbracht werden. Bei der zweiten Einsatzform übernimmt die Luftwaffe das operative Feuer in der Tiefe des Raumes (Air Interdiction). Auch aufgrund der fehlenden Mittel der Bodentruppen schweres Feuer mehr als 20 km weit zu transportieren, fokussiert die Luftwaffe mit dem neuen Kampfflugzeug auf diese Einsatzform. Dabei kommen ausschliesslich Waffen mit hoher Präzision gegen ausgewählte Schlüsselziele zum Einsatz, wie zum Beispiel Abschussvorrichtungen für Lenkwaffen.

Der Aufbau dieser Fähigkeit ist für die Schweizer Armee im Verteidigungsfall von zentraler Bedeutung. Damit können weitreichende taktische Radarstellungen oder Bodenlenkwaffensysteme zerstört werden, um so die Zivilbevölkerung vor Lenkwaffenangriffen zu schützen und die Bewegungsfreiheit der eigenen Bodentruppen zu unterstützen. Zudem wird dadurch auch eine abhaltende Wirkung gegen grenznahe bodengestützte Luftverteidigungssysteme mit grosser Reichweite des Gegners erreicht. Das Stationieren solcher Systeme durch die Gegenseite würde es der Schweizer Luftwaffe verunmöglichen, den notwendigen Schutz des Luftraumes sicherzustellen.

Exponenten der Initianten sehen im Einsatz solcher Waffen eine inakzeptable Handlung der Schweiz als Depositar-Staat der Genfer Konvention, welche Zivilisten in bewaffneten Konflikten schützt. Die grosse Splitter- und Druckwirkung von Bomben gefährde zivile Ziele, weshalb die UNO, angestossen vom Internationalen

Komitee vom Roten Kreuz, eine Diskussion über den Einsatz von Explosivwaffen in bevölkerterem Gebiet führe. Sie verkennen dabei, dass eine Waffe immer nur so gefährlich ist, wie derjenige, der sie einsetzt. Die geplanten Anschaffungen der Typen «GBU-54 JDAM» und «GBU-53 Storm Breaker» verfügen sowohl über GPS wie auch Lasersuchkopf bzw. Laserlenkung und können sehr präzise ins Ziel geführt werden. Bereits bei der Planung von Einsätzen wird die Auswirkung der Explosion genau berechnet, um zivile Opfer zu vermeiden. Diese lasergelenkten Waffen können jederzeit umgelenkt werden, wenn Kollateralschäden erwartet werden müssten. Des Weiteren handelt es sich bei den von der Schweiz gewählten Modelle um Munition mit einer geringen Gewichtsklasse. In der Erarbeitung der Grundlagen für diese Fähigkeit hat das VBS die Konformität der Munitionstypen mit dem Kriegsvölkerrecht sorgfältig überprüft. Die Schweizer Armee wird dieses Mittel mit der gebührenden Sorgfalt einsetzen, wie sie dies mit allen anderen Waffensystemen auch tut.

Schlussgedanken

Die aktuelle Informationspolitik des Bundesrates und der Bundesverwaltung zum Typenentscheid F-35 ist von erheblicher Zurückhaltung geprägt. Offensichtlich irreführende Behauptungen des Initiativkomitees «Stop F35!» (vgl. die diversen «Filterblasen») werden nur indirekt in «Fragen und Antworten» aufgenommen und teilweise auch nur in sehr allgemeiner Form beantwortet. So wird z. B. die Behauptung, dass die Steigleistung des F-35 für die Schweizer Topografie ungenügend sei, nur indirekt mit einem Verweis auf eine sorgfältige Evaluation sowie auf die militärische Notwendigkeit der Geheimhaltung der Leistungsdaten gekontert. Die Behauptung, dass der F-35 eine erhebliche Mängelliste aufweise und z. B. bei Gewitter nicht fliegen könne, wird mit dem Hinweis erledigt, dass es keine flugsicherheitsrelevanten Mängel gebe. Diese Art der Kommunikation genügt nicht, um gegenüber verunsicherten Bürgerinnen und Bürgern irreführende Argumente zu widerlegen.

Nach ständiger Praxis des Bundesgerichts haben Behörden zwar im Vorfeld von Abstimmungen sachlich und zurückhaltend zu informieren. Dies ergibt sich aus dem verfassungsmässigen Schutz der politischen Rechte der

Bürgerinnen und Bürger (Art. 34 BV). Doch beim Typenentscheid geht es (überhaupt) nicht um eine Abstimmung, sondern um die Begründung eines Entscheids, für den der Bundesrat gemäss Verfassung und Gesetz selbst zuständig ist. Auch dass die angekündigte Initiative in höchst fragwürdiger Weise in die verfassungsmässige Ordnung eingreifen will, indem sie dem Bundesrat verbietet, sich entgegen dem Ergebnis der Evaluation für einen bestimmten ihr unliebsamen Typ zu entscheiden, macht den Entscheid des Bundesrates nicht zum Volksentscheid. Es gibt also keinen Anlass für den Bundesrat, sich gegenüber unrichtigen Argumenten der Initianten zum Typenentscheid in Zurückhaltung zu üben.

Mit der vorliegenden Schrift haben wir den Versuch unternommen, einen ersten Schritt in Richtung einer konkreteren Argumentation zu gehen. Es wäre schön, wenn auch Bundesrat und Bundesverwaltung ihre bisherige Zurückhaltung ablegen würden. Wenn Armeegeegner einen Typenentscheid des Bundesrats öffentlich als ungeeignet, unbrauchbar, unsicher und überteuert anprangern, ist dem von den zuständigen Behörden in aller Deutlichkeit und mit klaren Fakten entgegenzutreten.



VEREIN SICHERHEITSPOLITIK UND WEHRWISSENSCHAFT

Unsere Ziele

Der Verein Sicherheitspolitik und Wehrwissenschaft und seine Mitglieder wollen

- bekräftigen, dass die Schweiz auch in Zukunft ein militärisch ausreichend geschützter Raum bleiben soll,
- erklären, dass ein wirksamer Schweizer Beitrag an die Stabilisierung primär des europäischen Umfeldes eine glaubwürdige, kalkulierbare und umfassende Schweizer Sicherheitspolitik benötigt,
- herausarbeiten, dass die Schweiz nicht nur als Staat, sondern auch als Wirtschaftsstandort, Denk-, Werk- und Finanzplatz sicherheitspolitisch stabil bleiben muss, um weiterhin erfolgreich existieren zu können,
- darlegen, dass eine sichere Schweiz angemessene Mittel für ihre Sicherheitspolitik benötigt,
- aufzeigen, was für eine effiziente und glaubwürdige Armee im Rahmen des integralen Selbstbehauptungsapparates an Führungscharakter und Kompetenz, an Ausbildung, Ausrüstung und Organisation nötig ist, und
- sich dafür einsetzen, dass künftige Reformen der Milizarmee und ihrer Einsatzdoktrin diesen Postulaten entsprechen.

Unsere Leistungen

Der Verein und seine Mitglieder verfolgen diese Ziele seit 1956 durch Informationsarbeit in Form von Studien, Fachbeiträgen, Publizität und Stellungnahmen (vgl. www.vsww.ch), Vorträgen, Interviews und Gesprächsbeiträgen.

So hat er wesentlich geholfen,

- gegen eine moderne Schweizer Sicherheitspolitik gerichtete Volksinitiativen und Referenden zu bekämpfen sowie
- Expertenbeiträge zu einer neuen Sicherheitspolitik und zu einer glaubwürdig ausgebildeten und ausgerüsteten Armee zu leisten.

Unsere Zukunftsvision

Wir wollen mit unserer Arbeit dazu beitragen,

- dass die Schaffung eines breit abgestützten inneren Konsenses im Bereich der militärischen Selbstbehauptung in der Schweiz gelingt und
- die gesellschaftliche, wirtschaftliche und politische Integration unserer Milizarmee auch in Zukunft intakt bleibt.

Unsere Finanzierung

Wir sind unabhängig und finanzieren uns durch Mitgliederbeiträge und Spenden. Wenn Sie unsere Arbeit unterstützen möchten, freuen wir uns über Ihren Beitrag.

Unsere Publikationen

finden Sie unter: www.vsww.ch

Sie erreichen uns unter

Verein Sicherheitspolitik und Wehrwissenschaft
Inneco AG, Sarah Baumann, VSWW,
Mühlebachstr. 25, CH-8008 Zürich
www.vsww.ch

Spenden auf:

Postkonto 80-500-4, Credit Suisse Zürich,
Konto-Nr. 468809-01
Iban : CH36 0483 5046 8809 0100 0

Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung!