



„NEIN ZU NEUEN KAMPFJETS, JA ZUR VERLÄNGERUNG DER BESTEHENDEN FLOTTE“

1. Die SP steht zur Gewährleistung der Sicherheit im Schweizer Luftraum

Sicherheit allein schafft keine Lebensqualität und Freiheit. Es gibt aber keine Lebensqualität und Freiheit ohne Sicherheit. Ein gutes Leben ist ohne Sicherheit nicht möglich. Deshalb setzt sich die SP für Sicherheit ein – in der Schweiz und weltweit, was sich gegenseitig bedingt.

Sicherheit braucht es in allen Dimensionen – auch in der dritten. Es gibt keine Sicherheit für die Schweizer Bevölkerung ohne Sicherheit im Schweizer Luftraum. So wie kein Haus ohne Dach auskommt, kommt die Schweiz nicht ohne Sicherheit im Luftraum aus. Die SP steht ohne Wenn und Aber hinter der Gewährleistung der Sicherheit im Schweizer Luftraum.

Politisch besteht allerdings das Risiko, dass die grosse Aufmerksamkeit von den am wenigsten wahrscheinlichen Gefährdungen absorbiert wird. Vielmehr geht es um ein angemessenes Gleichgewicht zwischen der unverzichtbaren Gewährleistung der alltäglichen Luftraumsicherheit (**Kapitel 2**) und jenen Szenarien mit niedriger Wahrscheinlichkeit (**Kapitel 3 bis 5**). Namentlich bei der alltäglichen Luftraum-Sicherheit sind Lücken zu schliessen.

2. Fünf Massnahmen zur Stärkung der alltäglichen Luftraumsicherheit

Wem die Sicherheit im Luftraum ein Anliegen ist, stärkt in erster Linie die alltägliche Luftraumsicherheit. Denn dort gibt es Lücken bei der internationalen Früherkennung und Frühwarnung (**2.1**), der Kooperation mit den Nachbarstaaten (**2.2**), der Friedensförderung (**2.3**) und der Gefährdung durch Drohnen (**2.4**) und Terrorismus (**2.5**). Die vorhandenen Kampfflugzeuge genügen für die Gewährleistung der alltäglichen Luftraumsicherheit – bei entsprechender Schonung („*mitigation strategy*“) über das Jahr 2030 hinaus (**2.6**).

2.1 Lücken bei der internationalen Früherkennung und Frühwarnung

Für die SP ist klar: Das Andocken an ein europäisches System der Früherkennung und Frühwarnung ist für die Sicherheit im Schweizer Luftraum fundamental. Ein relativ bescheidener Mitteleinsatz erhöht in diesem Bereich die Luftraum-Sicherheit massiv. Im Schweizer Luftraum gibt es jeden Tag 400 bis 1000 Flugbewegungen. Die Schweiz muss

reagieren können, wenn nicht identifizierte oder andere aussergewöhnliche Flugzeuge in unseren Luftraum eindringen.

Das kommt häufiger vor, als viele denken. Etwa jede Woche einmal dringt ein Flugzeug in den Schweizer Luftraum ein, das keine Signale aussendet und deshalb von der Schweizer Flugsicherung *Skyguide* nicht erkannt wird. Denn *Skyguide* gewährleistet die Flugsicherung auf der Basis von Signalen, welche die Flugzeuge selber aussenden. Grundlage bildet ein Transponder genanntes Funk-Kommunikationsgerät, das eingehende Signale aufnimmt und automatisch beantwortet bzw. weiterleitet. Flugzeuge, die den Transponder ausgeschaltet haben, können in der Regel von *Skyguide* und den im *Single European Sky* zusammengeschlossenen Partnern nicht erkannt werden. Die an den *Single European Sky* angedockten Behörden empfangen allein Sekundär-Daten: Das Flugzeug sendet ein Signal und das wird empfangen. In der Regel empfangen allein militärische Anlagen Daten, die nicht gesendet werden.

In die Lücke springt zunächst das Florako-Luftraumüberwachungssystem, das die Schweizer Luftwaffe 2004 eingeführt hat. Es beruht auf vier Radar-Standorten auf dem Pilatus, Scopí, Weisshorn und Weissflue. Die Schweiz ist aber blind, was kritische Flugobjekte ausserhalb des Florako-Radarraums anbelangt. Der Bundesrat versuchte diese Lücke zu schliessen, indem er vor gut zehn Jahren mit den vier Nachbarstaaten bilaterale Abkommen abschloss, die u.a. den Austausch von Luftlage-Daten regeln.

Die Nachbarstaaten gehen jedoch aufgrund des technischen Fortschritts und aus finanziellen Gründen dazu über, ihre Luftüberwachung der NATO anzuvertrauen. Italien hat das bereits gemacht und auch Frankreich wickelt immer mehr über die NATO ab. Dies führt dazu, dass die Schweiz bald von den Luftlagedaten ihrer Nachbarstaaten abgeschnitten sein könnte, weil die dafür erforderlichen neuartigen technischen Schnittstellen fehlen.

Es ist dringend, dass sich die Schweiz nach Alternativen umsieht. Die meisten europäischen Staaten – darunter auch die Neutralen wie Österreich, Finnland und Schweden – sind inzwischen an das Luftraumüberwachungssystem *Air Situation Data Exchange ASDE* der NATO angeschlossen. ASDE erfasst – anders als *Single Sky* – Primärdaten. Damit erkennt ASDE auch Flugzeuge, die selber nicht senden, was bei Militärflugzeugen oder anderen kritischen Flugobjekten wahrscheinlich ist: Wenn der Transponder nicht sendet, kommt ASDE zum Zug.

Die Schweiz darf nicht von kritischen Flugobjekten überrascht werden. Deshalb sollte sie sich rasch an ASDE andocken. Nach langem Zögern hat dies auch der Bundesrat erkannt. Am 29. Oktober 2015 erteilte er nach Konsultation der parlamentarischen Kommissionen dem VBS den Auftrag, mit der NATO über den Anschluss an ASDE zu verhandeln. Es geht allein um den Datenaustausch für den Luftpolizeidienst. Gestützt auf eine Suspendierungsklausel wird die Schweiz jederzeit den Austausch einseitig in Kraft setzen und wieder aufheben können. Die NATO hat angekündigt, diese Klausel zu akzeptieren.

ASDE ist ein wirksames und kostengünstiges Mittel, damit die Schweiz den Luftpolizeidienst weiterhin gewährleisten kann. Noch 2017 dürfte der Bundesrat dem Parlament in Form einer Botschaft beantragen, das entsprechende *Memorandum of Understanding* mit

der NATO zu genehmigen. Für die SP ist das Schliessen der bestehenden Lücken bei der internationalen Früherkennung und Frühwarnung vordringlich. Mit einem verhältnismässig bescheidenen Mitteleinsatz kann so die alltägliche Sicherheit im Schweizer Luftraum massgeblich erhöht werden.

2.2 Für den Ausbau der Luftwaffenkooperation mit den Nachbarstaaten

Ein kostengünstiger und grosser zusätzlicher Gewinn an Sicherheit im Schweizer Luftraum ergibt sich aus einem weiteren Ausbau der internationalen Luftwaffenkooperation. Die vor gut zehn Jahren mit den vier Nachbarstaaten abgeschlossenen bilateralen Abkommen über die Zusammenarbeit zur Sicherung des Luftraums gegen nichtmilitärische Bedrohungen aus der Luft sind veraltet und allzu einschränkend formuliert. Über ASDE hinaus braucht es ein gemeinsames System der Luftaufklärung und Frühwarnung, gemeinsame Übungsräume und das Recht zur „Nacheile“ – also luftpolizeiliche Massnahmen gegen nicht kooperierende zivile Flugzeuge und fremde Staatsflugzeuge im gemeinsamen Grenzluftraum. Bisher gewähren allein die Abkommen mit Frankreich und Italien Massnahmen gegen nicht kooperierende zivile Flugzeuge im grenznahen Raum. Zu prüfen ist ferner die Mitwirkung der Schweiz in den europaweiten Bestrebungen, den Flugverkehr, die Überwachung, das Luftraum-Management und die Führung von Luftpolizeidienst und Luftoperationen generell zu vereinheitlichen. Voraussetzung dazu ist eine einheitliche Zusammenführung sämtlicher Luftlagedaten.

2.3 Die Schweizer Luftwaffe muss zur Friedensförderung beitragen

Die Friedensförderung gehört laut Bundesverfassung und Militärgesetz zu den drei Hauptaufträgen der Schweizer Armee. Diese weigert sich aber seit Jahren, alle drei Aufträge angemessen umzusetzen. Dies ist unannehmbar. Denn die Verhütung von Konflikten mittels des vielfältigen Instrumentariums der internationalen Friedensförderung ist ein weit wirksamerer und kostengünstigerer Beitrag zur Sicherheit als abzuwarten, bis Konflikte eskaliert sind. Aus diesem Grund muss die Friedensförderung auch für die Luftwaffe zu einem strukturbildenden Element werden. Die Luftwaffe hat einen breiteren Auftrag, als sich allein – wie dies heute der Fall ist – um Luftpolizei und um Luftverteidigung zu kümmern. Vielmehr muss sie auch zur Friedensförderung beitragen.

Dies war vor gut zehn Jahren noch kaum bestritten. So hat sich die Schweizer Armee seit Mai 2005 mit einem Helikopterdetachement (zwei Transporthelikoptern des Typs Cougar) an der Stabilisierungsmission "EUFOR Althea" der Europäischen Union in Bosnien und Herzegowina beteiligt. Durch hohe Verfügbarkeit und Präzision in der Auftragserfüllung hat sich das Detachement der Luftwaffe in Bosnien und Herzegowina bei allen beteiligten Nationen über die gesamte Einsatzdauer hinweg grossen Respekt erworben.

Fünf Jahre später [teilte](#) das VBS überraschend mit, die Schweiz ziehe das Lufttransport-Detachement im September 2009 aus der Stabilisierungsmission EUFOR Althea zurück. Denn die Schweizer Luftwaffe sei „nicht in der Lage, den Einsatz personell weiterhin zu alimentieren“.

Da fliessen Milliarden an Steuerfranken in die Luftwaffe und am Ende gibt diese bekannt, sie sei personell nicht in der Lage, zwei Transporthelikopter im Ausland zu unterhalten? Eine derartige Bankrotterklärung ist inakzeptabel und wirft die Frage auf, welche Sicherheit

diese offenbar unglaublich rasch an ihre Grenzen stossende Luftwaffe überhaupt anzubieten hat.

Für die SP ist klar: Die Schweizer Luftwaffe muss materiell und personell jederzeit in der Lage sein, mit Helikoptern zum Erfolg von UNO-, OSZE- oder EU-geführten Friedensmissionen beizutragen, welche die im Militärgesetz geforderten Voraussetzungen (UNO-Mandat, Zustimmung der Konfliktparteien) erfüllen.

2.4 Es braucht mehr Schutz vor Gefährdungen durch Drohnen

Wenn von Sicherheit im Luftraum die Rede ist, darf der Hinweis auf die neuen Herausforderungen nicht fehlen, die durch den massenhaften Einsatz von militärischen und namentlich zivilen Drohnen entsteht. Sowohl der private als auch der kommerzielle Drohneneinsatz hat sprunghaft zugenommen und auch der terroristische Missbrauch von Drohnen lässt sich nicht ausschliessen. Namentlich im Grossraum der Flughäfen Zürich, Genf und Basel-Mülhausen werden Drohnen zunehmend zu einer Gefahr der zivilen Luftfahrt. Die Anzahl sicherheitsrelevanter Zwischenfälle mit Drohnen hat hier sprunghaft zugenommen.

Gegen Drohnen verfügen weder die Polizei noch die Armee brauchbare Schutzkonzepte. Sie verfügen kaum über technische Einsatzmittel, um gefährliche Drohnen innert nützlicher Zeit ohne Gefährdung Dritter auszuschalten. Auch im Bereich des Datenschutzes, des Absturzrisikos sowie weiterer Gefährdungen gibt es bisher kaum wirksame Schutzvorkehrungen. Ein durchdachtes Massnahmenpaket für mehr Schutz vor Gefährdungen durch Drohnen schüfe einen bedeutend grösseren Mehrwert für die Sicherheit im Luftraum der Schweiz, als überstürzt auf Milliardenausgaben für neue Kampfflugzeuge zuzusteuern.

2.5 Angemessener Schutz vor terroristischer Gefährdung des Schweizer Luftraums

Bekannt, aber nach wie vor ungelöst ist die Gefährdung, die von schultergestützten Boden-Luft-Flugabwehrraketen, also von Einmann-Flugabwehr-Lenk Waffen ausgehen. Ein einzelner Terrorist könnte mit einer solchen Waffe (*Stinger, Mistral, Strela usw.*) in der zivilen Luftfahrt verheerende Wirkung erzielen. Vorsorgemassnahmen hat die Schweiz bisher kaum ergriffen.

2.6 Die vorhandenen Kampfflugzeuge schonen und weiterverwenden

Für die Sicherheit im Schweizer Luftraum sind verschiedene Akteure zuständig. Skyguide gewährleistet die sichere, flüssige und wirtschaftliche Abwicklung des Luftverkehrs im schweizerischen Luftraum und den Nachbarländern. Skyguide vollzieht zudem im Auftrag der Schweizer Luftwaffe die militärische Flugsicherung, so im Luftpolizeidienst oder der Führung der Kampfflugzeuge bei Trainingseinsätzen.

Für den alltäglichen Luftpolizeidienst ist die Schweizer Luftwaffe zuständig. Diese Aufgabe ist ebenso wichtig wie unbestritten. Der Schweizer Luftraum gehört zu den dichtest beflogenen überhaupt. Immer wieder kommen Flugzeuge von ihrem Weg ab oder stellen den Transponder ab, um Überflug-Gebühren zu sparen. Das kommt fast täglich einmal vor. Der Luftpolizeidienst wird deshalb gegenwärtig auf 7 Tage zu 24 Stunden ausgebaut.

Der Aufwand zur Gewährleistung des 7 x 24 Stunden Luftpolizeidienstes liegt weniger bei den Luftmitteln als beim Fachpersonal und der Infrastruktur. Bei den Luftmitteln genügen

zwei Kampfflugzeuge, die jederzeit in der Lage sind, rasch und bei jeder Wetterlage unbekannte Flugzeuge zu identifizieren und nötigenfalls abzufangen. Dafür braucht die Luftwaffe nach Angaben des Bundesrates bloss acht Kampfflugzeuge (siehe Interpellation [13.4099](#)). Der Hauptaufwand liegt bei ausreichend Piloten, die auch ausreichend üben können, sowie zusätzlichen Fachleuten für Wartung, Flugzeugbereitstellung, Unterhalt und Unfallpikett, gute Radaroperatoren und Spezialisten zur Flugsicherung, Analyse der Luftlagebilder, Früherkennung, Warnung sowie Entscheidungsträger, welche die politische Verantwortung übernehmen.

Für die SP ist die Gewährleistung der alltäglichen Luftpolizei prioritär. So wird konkrete Sicherheit im Luftraum geschaffen. Dafür braucht es gutes Personal, aber nur wenige Luftmittel. Damit die Luftwaffe diesen Hauptauftrag mit den vorhandenen F/A-18 Hornet noch lange erfüllen kann, fordert die SP, eine Strategie zu deren Schonung zu entwickeln. Dieses in den USA „*mitigation strategy*“ genannte Konzept zielt auf die Reduktion der jährlich abgefahrenen Flugstunden und die Vermeidung unnötig belastender Einsätze wie an Publikums-Luftschaufen (zur technischen Verlängerung der Nutzungsdauer siehe unten, 4.1).

3. Gewährleistung einer robusten Luftpolizei für plausible Szenarien

Weisen die Gewalt in der Ukraine und die Spannungen im Baltikum, Polen und Weissrussland auf eine neue Kriegsgefahr? Wird sich der Terrorismus ausbreiten? Wie wirken sich die Gewalt, der Zerfall der Staatlichkeit im Mittleren Osten und Nordafrika und die Migration im Mittelmeerraum auf die Sicherheit in Europa aus? Die Ungewissheit über die politischen internationalen Entwicklungen steigt, ebenso das Bewusstsein über die zivilisatorisch-technische Verletzlichkeit moderner Gesellschaften.

Auf viele Gefährdungen bietet die Schweizer Luftwaffe keine Antwort. Auf einige aber schon. Die SP steht zu einer robusten Luftpolizei, welche wirksamen Schutz vor einzelnen – z.B. terroristischen – Angriffen in feindlicher Absicht bietet (**3.1**). Zudem muss die Schweiz in der Lage sein, im Falle einer ernstesten Bedrohung des europäischen Luftraumes angemessene Beiträge zu leisten (**3.2**). Das aufgrund der Weltkriegserfahrung immer noch verbreitete Konzept „Wir allein gegen die Welt“ weist die SP demgegenüber als Illusion zurück (**3.3**), ebenso die Wiedereinführung der 1994 aufgegebenen Luft-Boden-Erdkampf-Bombardierungs-Fähigkeit (**3.4**). Die Modernisierung der Boden-Luft-Kapazität wird in vernünftigem Mass unterstützt (**3.5**).

3.1 Wirksamer Schutz vor einzelnen Angriffen in feindlicher Absicht

Genügen laut Bundesrat zur Gewährleistung der alltäglichen Sicherheit im Schweizer Luftraum acht Kampfflugzeuge, so stellt sich die Frage, für welche Szenarien zusätzliche Höchstleistungs-Kampfflugzeuge erforderlich sind. Dieser Fall tritt ein, sobald eine feindliche Absicht vorliegt: Startet ein feindlicher Flugkörper – ein Flugzeug, eine Drohne, ein Helikopter – einen gezielten Angriff auf ein Objekt in der Schweiz, so muss die Luftwaffe in der Lage sein, diesen abzuwehren. Ein solcher Angriff durch einzelne Kampfflugzeuge oder einzelne Helikopter und Drohnen ist grundsätzlich jederzeit denkbar. Zu denken ist beispielsweise an die Möglichkeit terroristischer Angriffe oder Flugzeugentführungen mit ungewissem Ausgang. Es geht um ein zwar asymmetrisches, aber doch robustes Szenario.

Für die SP ist klar: Die Schweizer Luftwaffe muss über die alltägliche Luftpolizei hinaus auch in einer deutlich robusteren Lage fähig sein, Attacken durch einzelne Flugkörper abzuwehren. Ein Angriff in einem asymmetrischen Szenario lässt sich nie ausschliessen. Da muss die Schweizer Luftwaffe bereit sein.

3.2 Beiträge im Falle einer ernststen Bedrohung des europäischen Luftraumes

Eine robuste luftpolizeiliche Kapazität für asymmetrische Szenarien braucht es auch im Falle einer ernstesten Bedrohung des europäischen Luftraumes. Die Spannungen im Baltikum, Polen und Weissrussland gehen auch die Schweiz etwas an. Die Schweiz muss sicherstellen können, dass ihr eigener Luftraum nicht von feindlichen Luftwaffen missbraucht wird, selbst wenn ein solches Szenario heute nicht absehbar ist. Denn bei der Luftwaffe geht es um sehr lange Zeiträume. Vom politischen Entscheid, eine Flugzeugbeschaffung abzuklären, bis zur operationellen Einsatzfähigkeit, verstreicht ein Jahrzehnt oder mehr.

Deshalb braucht die Schweiz mehr als acht Kampfflugzeuge, die für ein rein luftpolizeiliches Szenario in der aktuellen normalen Lage erforderlich wären. Für robustere Szenarien braucht die Schweiz eine Luftwaffe von rund vier Staffeln zu fünf Kampfflugzeugen der Leistungsfähigkeit der aktuellen F/A-18C/D oder dereinst des moderneren, aber in Beschaffung und Betrieb deutlich kostengünstigeren Gripen E. Aber nicht in einem „Wir allein gegen die Welt“-Szenario, sondern in einem Szenario: „Wir leisten unseren Beitrag“. Wird die Schweiz angegriffen, so gibt es keine Neutralität mehr. Vielmehr würde sich die Schweiz Seite an Seite mit anderen demokratischen Rechtsstaaten verteidigen. Der Schweizer Luftraum kann im Falle einer grösseren Krise allein in einem kooperativen Kontext gesichert werden.

3.3 „Wir allein gegen die Welt“ ist eine Illusion

Zahlreiche europäische Staaten, die ihre Luftraum-Sicherheit ohne ein einziges Kampfflugzeug gewährleisten (siehe Anhang), sind in einer deutlich weniger komfortablen Sicherheitslage als die Schweiz. Die Schweiz ist von einem äusserst breiten Gürtel zutiefst friedlicher, mit ihr vielfältig verflochtener und befreundeter demokratischer Rechtsstaaten umgeben. Ein allfälliger Angreifer müsste also zuerst die NATO niederringen, bevor er sich (isoliert!) auf die Schweiz stürzen könnte. Ein solches Szenario hat derart geringe Plausibilität, dass es die SP als abwegig betrachtet, dieses ernsthaft als Planungsgrundlage heranzuziehen.

Rechtsbürgerliche Kreise und auch das VBS sagen dazu: Ausschliessen lasse sich nichts. Und greifen dann zu einem Trick: Es gehe nicht um Wahrscheinlichkeit, sondern um Fähigkeit. In Europa und an den Rändern unseres Kontinents seien nun mal zahlreiche Höchstleistungs-Kampfflugzeuge vorhanden. Diese Angriffsfähigkeiten seien unabhängig von der politischen Lage zu beurteilen, die sich rasch ändern könne. Deshalb sei nicht auszuschliessen, dass die irgendwo vorhandenen Fähigkeiten eines Tages gegen die Schweiz eingesetzt würden.

Für die SP ist klar: Wer allein mit der Fähigkeit argumentiert und die Wahrscheinlichkeit ausblendet, macht keine gute Sicherheitspolitik. „Wir allein gegen die Welt“ bildet kein Szenario, auf das sich die Schweizer Luftwaffe vorbereiten müsste. Ein geballter Angriff durch mehrere Staffeln feindlicher Kampfflugzeuge isoliert gegen die Schweiz hätte zur

Voraussetzung, dass die Nato besiegt ist, alle Länder rings um die Schweiz am Boden liegen und nur die tapfere Schweiz allein auf sich gestellt dem Aggressor noch entgegentritt.

Diese krude Vorstellung eines „Nationalen Luftraum-Reduit“ hat mehr mit überkommenen, ja falschen historischen Bildern über die Lage der Schweiz im Zweiten Weltkrieg zu tun als mit einer nüchternen Lageanalyse im ersten Drittel des 21. Jahrhunderts. Hinzu kommt ein finanzielles Argument: Die Schweiz könnte eine Sicherheitsvorsorge in einem Szenario „Wir allein gegen die Welt“ schlicht nicht finanzieren. Wir würden dann über eine Luftwaffe von 60 bis 80 Kampfflugzeugen sprechen, und zwar als Teil einer umfassenden Modernisierung des ganzen Kriegsgeräts von Panzern, Mörsern über Artillerie bis hin zu Mehrfachraketenwerfern und – besonders wichtig und ausgesprochen teuer – für den Kriegsfall gehärteten hochleistungsfähigen Informations- und Kommunikationssystemen.

Noch wenn die Schweiz eine derartige groteske Überrüstung finanzieren könnte, was ausserhalb ihrer Reichweite steht, so würde ein damit geführter Krieg zerstören, was er zu schützen vorgibt. Im dicht besiedelten Mittelland wären die Opferzahlen unter der Zivilbevölkerung unermesslich gross. Im 21. Jahrhundert macht ein allein an „Fähigkeiten“ orientiertes Szenario keinen sicherheitspolitischen Sinn: nicht plausibel, nicht finanzierbar und für die Zivilbevölkerung viel zu risikoreich.

3.4 Verzicht auf wenig plausiblen Luft-Boden-Erdkampf

Die gleichen rechtsbürgerlichen Kräfte, welche eine Luftwaffe mit bis zu 80 Kampfflugzeugen oder gar den superteuren F-35-Tarnkappen-Mehrzweckkampfflugzeug in einem „Wir allein gegen die Welt“-Szenario fordern, haben zusammen mit dem VBS in jüngster Zeit den politischen Druck erhöht, auch die Luft-Boden-Erdkampffähigkeit wieder einzuführen. Die Schweiz hat auf diese seit 1994, der Ausmusterung der Hunter-Flugzeuge, verzichtet. 2017 lehnte der Bundesrat den Antrag des VBS erneut ab, die Erdkampffähigkeit sofort wieder einzuführen. Die SP fordert, dauerhaft auf die Wiedereinführung der Luft-Boden-Bombardierungs-Fähigkeit zu verzichten. Dagegen spricht:

- Es fehlt das plausible Szenario: Die Wiedereinführung der Erdkampffähigkeit geht von einem grossen Territorialkrieg gezielt und isoliert gegen die Schweiz aus. Dieser ist langfristig derart unwahrscheinlich, dass sich eine Vorbereitung darauf nicht wirklich lohnt.
- Die Erdkampffähigkeit setzt viel mehr voraus als aufgerüstete Jets und droht, für ein wenig wahrscheinliches Szenario knappe Ressourcen zu binden, die dann bei wahrscheinlichen Szenarien fehlen: Eine vollausgebaute Erdkampffähigkeit würde nicht nur das Flugzeug betreffende Anpassungen (Software, Bewaffnung usw.) beinhalten, sondern hätte auch organisatorische, prozessuale und materielle Konsequenzen: Kriegsmunition; Truppen, die auf dem Boden befähigt sind, Ziele zuzuweisen; Stäbe der grossen Verbände und auf Stufe Armee, die zur Bekämpfung vorgesehene Ziele bezeichnen und priorisieren und die Zieldossiers bearbeiten. Enorme Mittel würden so gebunden.
- Es geht eben doch um Bombardierungen: Gestützt auf Unterlagen des VBS beantragte die Sicherheitspolitische Kommission im Sommer 2017 dem Nationalrat, für 20 Millionen Franken gelenkte Präzisionsbomben und lasergelenkte Übungsbomben sowie

ungelenkte Freifallbomben zu beschaffen. Diese sind allein für Bombardierungen in der Fläche geeignet. Dies birgt im dicht besiedelten mitteleuropäischen Raum ein hohes Risiko von „Kollatoralschäden“, wie (schönfärberisch) unvermeidbare Opfer unter der Zivilbevölkerung genannt werden. Diese Risiken sind sehr konkret und unannehmbar.

- Die politische Wirkung von Offensivaktionen im „operativen Vorfeld“ bedenken: Weil die Luftwaffe in der Schweiz Opfer unter der Zivilbevölkerung möglichst vermeidet, gibt die Wiedereinführung der Erdkampffähigkeit einen starken Anreiz, die geplanten Offensivaktionen im „operativen Vorfeld“ durchzuführen, d.h. in einem Ring ca. 200 Kilometer rings um die Schweiz: München – Strassburg – Lyon – Turin – Mailand – Innsbruck. Bloss: Auch dort leben Menschen und ist das Risiko von Opfern unter der Zivilbevölkerung ebenfalls äusserst gross. Die politische Wirkung von solchen Bombardierungen in den mit der Schweiz befreundeten Staaten rings um unser Land wäre verheerend. Der Aufbau von Offensivfähigkeiten für Aktionen ausserhalb der Schweiz muss ausgeschlossen bleiben.

Das ganze politische Manöver um die Wiedereinführung der Luft-Boden-Erdkampf-Fähigkeit wird von jenen Kreisen vorangetrieben, welche mit der Beschaffung des F-35-Tarnkappen-Mehrzweckkampflugzeuges aus den USA liebäugeln. Denn dieser ist vorab ein Bomber, trägt aber kaum zur Luftraum-Sicherheit ein. Der F-35 ist das Gegenteil von dem, was die Schweiz benötigt: sie braucht einen Abfangjäger, der in der Luft den Raumschutz gewährleistet.

3.5 Erneuerung der bestehenden Boden-Luft-Kapazität

In Europa haben allein die grossen Staaten die Fähigkeit, mit bodengestützten Systemen den gesamten Luftraum bis in eine grosse Höhe zu schützen. Die Schweiz legt das Schwergewicht auf Luftabwehr-Geschütze im niedrigen Luftraum (bis eine Höhe von 2–3 Kilometern) sowie auf Stinger- und Rapier-Lenk Waffen für den mittleren Luftraum (bis gut 6 Kilometer). Im höheren Luftraum kann die Schweiz allein Kampfflugzeuge einsetzen.

Gegenwärtig läuft unter der Bezeichnung BODLUV 2020 ein Projekt zur Modernisierung der bodengebundenen Luftabwehr. Die drei heutigen Systeme (Stinger, Rapier und Flugabwehrkanonen) sollen durch zwei Systeme mit kurzer und mittlerer Reichweite ersetzt werden, die in das Florako-Luftraumüberwachungssystem eingebunden sind. Die gesamten boden- und luftgestützten Komponenten wären somit neu miteinander vernetzt. Das ist positiv zu werten.

Bodengestützte Systeme haben den Vorteil, dass sie allein defensiv wirken. Kampfflugzeuge bergen dagegen durch ihre ausgesprochen offensiven Fähigkeiten stets das Risiko, in Zeiten erhöhter Spannungen zusätzliche Ungewissheit zu schüren. Auch sind bodengestützte Systeme grundsätzlich kostengünstiger als Kampfflugzeuge. Dem steht gegenüber, dass die Boden-Luft-Abschussfähigkeit keinerlei Beitrag zur Gewährleistung der alltäglichen Luftpolizei leistet und die Szenarien schwer vorstellbar sind, in denen tatsächlich im grossen Stil feindliche Flugzeuge vom Himmel geholt werden müssen. Die SP spricht sich deshalb dafür aus, die Modernisierung der vorhandenen Kapazitäten auf ein vernünftiges Mass zu beschränken.

4. Nutzungsdauer verlängern und Ersatzbeschaffung sorgfältig planen

Die ab 1997 schrittweise in Dienst gestellten F/A-18 Hornet gehören noch lange zu den leistungsfähigsten Kampfflugzeugen der Welt. Bereits 2004 bis 2009 und 2012 bis 2016 führte die RUAG in Emmen umfangreiche Modernisierungen durch. Nach dem dritten Upgrade sind Bewaffnung, Radar und Strukturbauteile der 25 F/A-18C und 5 F/A-18D auf neuestem Stand.

Das VBS hat sich in den letzten zehn Jahren immer weniger fähig erwiesen, grosse Beschaffungen pannenfrei durchzuziehen. Das Führungsinformationssystem FIS-Heer endete in einer Beschaffungsruine. Der Gripen fand vor dem Volk nicht zuletzt deshalb keine Gnade, weil die „Papierflieger“-Vorlage wenig vertrauenserweckend vorbereitet war. Und Bundesrat Guy Parmelin war gut beraten, als er beim Projekt für die bodengestützte Luftverteidigung (BODLUV) Anfang 2017 die Reissleine zog – die Evaluation war von allzu vielen Mängeln behaftet. Umso wichtiger ist es, dass bei der allfälligen Beschaffung neuer Kampfflugzeuge eine breit abgestützte und alle erforderlichen Gesichtspunkte umschliessende Beschaffungsplanung und -organisation aufgegleist wird.

Es gibt keinen Grund, den Ersatz der F/A-18 zu überstürzen. Vielmehr fordert die SP, die Nutzungsdauer der F/A-18 bis deutlich über 2030 hinaus zu verlängern (**4.1**) und zu deren Schonung eine kleinere Anzahl F-5 Tiger in Betrieb zu halten (**4.2**). So lässt sich Zeit gewinnen, um die Ersatzbeschaffung sorgfältig und transparent vorzubereiten.

4.1 Die Nutzungsdauer der F/A-18C/D deutlich über 2030 hinaus verlängern

Die SP hat bereits im Abstimmungskampf über die Gripen-Vorlage betont, dass sie für eine Verlängerung der Nutzungsdauer der F/A-18 eintritt. Entsprechend stimmte die SP 2017 im Parlament der Investition von weiteren 450 Mio. Franken für ein drittes Upgrade zu. Es erhöht die aktuelle Zertifizierung von 5000 Flugstunden pro Flugzeug auf 6000 Flugstunden.

In der politischen Debatte der Schweiz wurde bisher kaum beachtet, dass die Herstellerfirma Boeing in den letzten Jahren umfangreiche Programme zur Verlängerung der Nutzungsdauer aufgelegt hat.¹ Das Haushaltsbüro im US-Kongress (CBO) hat bereits 2009 Alternativen zur laufenden Modernisierung der US-Luftwaffe eingeleitet.² Bis dahin war geplant, den F/A-18 (und den F-16) schrittweise durch das Tarnkappen-Mehrzweckkampfflugzeug F-35 zu ersetzen. Sowohl das CBO vom Kongress als auch der Rechnungshof der US-Regierung (GAO) erkannten freilich, dass ein Vollersatz der F/A-18 (und der F-16) selbst für die USA aufgrund der exorbitanten Kostensteigerungen beim F-35 nicht finanzierbar wäre. Auch die technisch bedingten Verzögerungen bei der F-35-Entwicklung erforderten neue Entscheide.³

¹ Die beiden Programme zur Verlängerung der F/A-18-Nutzungsdauer sind das „Service Life Extension Program SLEP“ und „Service Life Assessment Program (SLAP)“. Siehe James A. Cooper. [Bridging the Gap: Extending the Life of Marine Corps F/A-18 Hornets](#), Marine Corps University 2011.

² Congressional Budget Office CBO, [Alternatives for Modernizing U.S. Fighter Forces](#), May 2009.

³ Inzwischen geht der Rechnungshof der US-Regierung (GAO) davon aus, dass der F-35 bei der Beschaffung Kosten von 400 Milliarden Dollar und beim Betrieb Kosten von weiteren 1000 Milliarden Dollar verursachen wird und selbst bei diesen astronomischen Zahlen mit weiteren Kostensteigerungen gerechnet werden muss. Zum Vergleich: die gesamten globalen Militärausgaben betragen 1995 rund 1000 Milliarden Dollar,

Zu den wichtigsten Massnahmen gehört die Verlängerung der Nutzungsdauer der F/A-18 von 6000 Flugstunden auf 8000 bis 10 000 Flugstunden. Boeing bietet das Programm zur Verlängerung der Nutzungsdauer für sämtliche Typen an – einschliesslich F/A-18C/D der Schweizer Luftwaffe. „Bis die F-35B/C in der erforderlichen Stückzahl verfügbar sind, schliesst die Navy das Risiko von Bestandeslücken, indem sie die Nutzungsdauer von F/A-18A–D auf 8000 bis 10 000 Flugstunden (statt wie ursprünglich geplant 6000 Stunden) verlängert“, legt die Navy in einer Dokumentation zum US-Fiskaljahr 2017 dar.⁴ Boeing weist selbst auf das Programm zur Verlängerung der Nutzungsdauer von 30 F/A-18C im Auftrag der US Marines⁵ von 6000 auf 8000 Flugstunden hin. Die erste in diesem Programm erneuerte F/A-18C+ lieferte Boeing im Oktober 2015 aus, den zweiten im April 2016.⁶

Das VBS lehnt eine Nutzungsdauerverlängerung der F/A-18 bisher mit drei Argumenten ab:

1. Der Einsatz in der Schweiz sei im Vergleich mit den US Flugzeugen schärfer, was zu einer höheren Belastung der Flugzeugzelle führe. Die höhere Belastung sei insbesondere auf die kurzen Überflüge zwischen Flugplätzen und Einsatzräumen zurückzuführen.⁷
2. Das Flugzeug verliere ohne gleichzeitigen Ersatz von Sensoren und Selbstschutzsystemen und ohne Erhöhung der Rechnerkapazität „sukzessive an operationeller Wirksamkeit“.
3. Schon nur eine Verlängerung der Nutzungsdauer auf 7000 Flugstunden pro Flugzeug führe „aus heutiger Sicht zu kaum vertretbaren Kosten und Risiken“.⁸

Alle drei Argumente sind nicht plausibel. Der F/A-18 ist ein Flugzeug der US-Navy. Die Belastung ist auf Flugzeugträgern bei Starts mittels Katapult und Landung mittels Fangseilen – teilweise gar unter Kriegsbedingungen – grösser als auf Flugplätzen wie in der Schweiz. Auch das Erfordernis, Sensoren und Selbstschutzsysteme zu ersetzen und die Rechnerkapazität zu erhöhen, bildet keinen Grund, gleich das ganze Flugzeug zu verschrotten. Bezüglich Kosten und Risiken einer Verlängerung der Nutzungsdauer gibt es bisher keine Transparenz.

Die SP fordert, mittels einer gründlichen und öffentlich zugänglichen Analyse abzuschätzen, mit welchen Kosten und Risiken bei einer Verlängerung der Nutzungsdauer auf 7000 oder 8000 Flugstunden pro Flugzeug zu rechnen ist. Mit 7000 Flugstunden könnte der F/A-18 bei gleichbleibender Beanspruchung bis 2035, mit 8000 Flugstunden gar bis 2040 eingesetzt werden.⁹

Die Schweizer Luftwaffe ist gut beraten, zu den F/A-18 Sorge zu tragen, diese stets auf dem neuesten Stand zu behalten und sie nicht für überflüssige Aufgaben zu beanspruchen. Eine Verlängerung der Nutzungsdauer der vorhandenen F/A-18 deutlich über 2030

2005 rund 1400 Milliarden Dollar und heute rund 1600 Milliarden Dollar. Siehe Congressional Budget Office CBO, [Cancel Plans to Purchase Additional F-35 Joint Strike Fighters and Instead Purchase F-16s and F/A-18s](#), December 2016.

⁴ Aerospace Daily & Defense Report, [U.S. Navy Budget Underscores Need To Extend F-18 Use](#), Feb. 10, 2016.

⁵ Boeing, [Boeing's C+ program brings retired Hornets back to life](#), October 24, 2016.

⁶ Flight Global, [The US Marine Corps is receiving 30 previously retired Boeing F/A-18C Hornets in a new "C+" configuration](#), 10 June 2016.

⁷ [Luftverteidigung der Zukunft - Bericht der Expertengruppe Neues Kampfflugzeug](#), 2017, Ziffer 10.3.2.

⁸ Für Argument 2 und 3: Bundesrat, [Armeebotschaft 2017](#), 22. Februar 2017, Ziffer 2.2, Seite 11f.

⁹ Die Schweiz stellte den F/A-18 1997 in Dienst. Mit 5000 Flugstunden bleibt er bis 2025, mit 6000 Flugstunden bis 2030 in der Luft. Pro Jahr wird ein F/A-18 bisher also während 180 bis 200 Flugstunden genutzt.

hinaus bietet keine Sicherheitsrisiken, denn dieses Kampfflugzeug gehört heute und bis dahin weltweit zu den modernsten und leistungsfähigsten überhaupt, falls weiterhin in die Modernisierung von Sensoren, Selbstschutzsystemen und der Rechnerkapazität investiert wird.

4.2 Einige F-5 Tiger in der Luft behalten

Die SP begrüsst die neuesten Planungen, den F-5-Tiger nun doch nicht sofort auszumustern, sondern einen Restbestand in Betrieb zu halten. Nicht für sämtliche Aufgaben der Luftwaffe braucht es Höchstleistungs-Kampfflugzeuge. Vielmehr genügt der Oldtimer F-5-Tiger für Aufgaben wie die Zieldarstellung, für das Training im Bereich der elektronischen Kriegführung oder für Einsätze zur Überwachung der Radioaktivität der Luft. Das VBS hat in seinem Bericht vom 18. November 2016 in Aussicht gestellt, eine beschränkte Anzahl Tiger bis zum Jahre 2025 als Service-Flugzeuge in Betrieb zu behalten. Es sollte geprüft werden, unter welchen Bedingungen die F-5-Tiger über das Jahr 2025 hinaus genutzt werden können.

5. Sechs Forderungen an die Ersatzbeschaffung

Unabhängig vom Zeitpunkt, in dem die Evaluation eines neuen Kampfflugzeuges zum Ersatz der vorhandenen F/A-18 Hornet eingeleitet wird, stellt die SP sechs grundlegende Forderungen an den Prozess und die Rahmenbedingungen einer solchen Vorlage:

5.1 Für eine erneute Volksabstimmung über neue Kampfflugzeuge

Es ist in der Schweiz üblich, dass die Bevölkerung über grosse einmalige Ausgaben in Milliardenhöhe für Infrastruktur- oder Beschaffungsprojekte mitbestimmen kann. Beispiele aus der jüngsten Vergangenheit: zweite Gotthardröhre (2016), NAF (2016), Fabi (2014) und natürlich der Gripen (2014). Das bringt den Vorteil, dass solche Grossprojekte auch wirklich breit abgestützt sind, wenn sie vor der Bevölkerung eine Mehrheit finden. Die SP fordert deshalb, den erwogenen Planungsbeschluss dem Referendum zu unterstellen und auch das fertige Beschaffungsprojekt dem Volke zur Abstimmung vorzulegen.

5.2 Für ein Kampfflugzeug europäischer Herkunft

Für den Ausbau der Luftwaffen-Kooperation mit den Nachbarstaaten spielt die Herkunft zukünftiger Kampfflugzeuge eine wesentliche Frage. Die vom VBS eingesetzte Studiengruppen schliesst eine Beschaffung aus Russland oder China – zu Recht – kategorisch aus, empfiehlt aber im gleichen Satz, aussenpolitische Überlegungen sollten allein eine Rolle spielen, „wenn gleichwertige Angebote vorliegen“, denn aussenpolitische Überlegungen seien „weder sinnvoll noch realistisch“.

Die SP beurteilt diese Frage klar anders. Die Schweiz liegt im Herzen Europas und ist Teil der europäischen Wertegemeinschaft. Ein Ausbau der Luftwaffenkooperation mit den europäischen Staaten in der näheren und weiteren Nachbarschaft wäre für die Schweiz mit einem bedeutenden Sicherheitsgewinn verbunden. Der von Trump betonte Bedeutungsverlust der transatlantischen Beziehungen verstärkt eine seit Jahrzehnten laufende Tendenz, wonach die USA ihre Bindungen zu Europa relativieren. Gleichzeitig intensiviert sich innerhalb der EU die Diskussion über die Möglichkeit, durch die Bündelung und gemeinsame

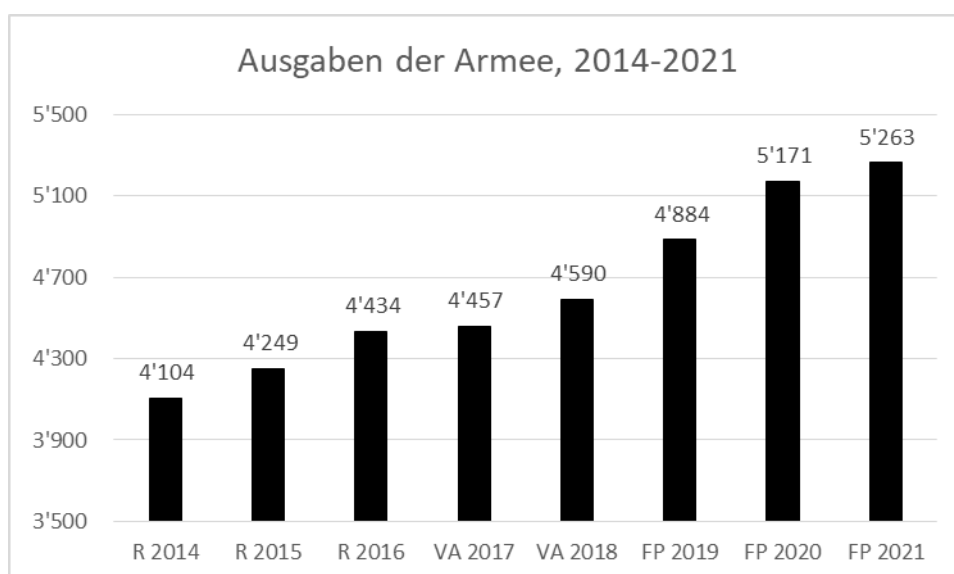
Nutzung („*Pooling und Sharing*“) von Rüstungskapazitäten bedeutende Kosten zu sparen und gleichzeitig die Wirksamkeit der gemeinsamen Anstrengungen spürbar zu erhöhen.

Dennoch wird in der Schweizer Luftwaffe die Variante diskutiert, den F/A-18 durch das F-35 Tarnkappen-Mehrzweckkampfflugzeug von Lockheed Martin zu ersetzen. Diese Wahl lehnt die SP entschieden ab. Abgesehen von den exorbitanten Kosten kommt der F-35 aus Souveränitätsgründen nicht in Frage. Die USA behalten bei diesem Flugzeug die volle Kontrolle über die Schlüsseltechnologien, so dass sich die Schweiz zusammen mit den F-35 sozusagen auch die Kontrolle durch den US-Geheimdienst mit einkaufen würde. Laut Insidern bleiben die USA auch nach dem Verkauf dank den streng geheimen Data-Link-Verbindungen zum F-35 in der Lage, diese Flugzeuge jederzeit vom Himmel zu nehmen. Das ist unannehmbar.

Aus all diesen Gründen spricht sich die SP dafür aus, sich bei der geplanten Beschaffung auf europäische Herkunftsländer auszurichten. Es gibt mehrere prüfenswerte Varianten. Wenn es tatsächlich so eilt, wie das VBS sagt, wäre die Beschaffung sofort erhältlicher gebrauchter Gripen C/D zu prüfen. Gemächlicher, aber immer noch ziemlich rasch, wäre eine mit Österreich koordinierte Beschaffung z.B. des (moderneren) Gripen E, womit sich dank den Skaleneffekten und der grösseren Verhandlungsmacht bedeutende Vorteile ergeben könnten. Eine längerfristige Perspektive ergäbe sich bei einer Mitwirkung in dem von Deutschland und Frankreich lancierten Projekt zur Entwicklung eines neuen europäischen Kampfflugzeuges.

5.3 Für eine Finanzierung über das ordentliche Budget

Die Armeeausgaben sind in den letzten Jahren weit stärker gestiegen, als dies einer breiteren Öffentlichkeit bekannt ist. Die Budget- und Finanzplanzahlen kennen bei der Armee allein eine Richtung: steil nach oben. Dies ist umso weniger gerechtfertigt, als das VBS bereits Milliardenbeträge an so genannten Kreditresten angehäuft hat: Es war bislang schlicht nicht in der Lage, den vom Parlament bewilligten gewaltigen Geldsegen auszugeben.



Quelle: Rechnung 2014–2016; Voranschlag 2017+2018; Finanzplan 2019–2021 (Bundesratsbeschluss 23.8.2017).

Während die Internationale Zusammenarbeit (IZA), Forschung und Bildung und die Prämienverbilligung für Krankenkassen empfindliche Einbussen erleiden, werden die Armeeaussgaben in den diversen Sparprogrammen weitestgehend geschont. Laut Voranschlag 2018 und Finanzplan 2019–2021 wird die Schweiz die nächsten Jahre (ohne Sondereffekte) nie mehr so viel für IZA ausgeben wie im Jahre 2015, als es noch 3 717 Millionen Franken waren, sondern stets 100 bis 200 Millionen weniger, d.h. 2021 rund 3 627 Millionen. Bereits sind weitere Kürzungen von jährlich weiteren 120 Millionen Franken bei der IZA aufgelegt.

Dies ist gerade aus dem Blickwinkel der Friedens- und Sicherheitspolitik unannehmbar. Mit der IZA-Botschaft 2017–2020 hat der Bundesrat die Vorgabe definiert, dass mindestens die Hälfte der IZA in fragilen Kontexten einzusetzen sei und damit unmittelbar zur Verminderung der Gewalt, zur Erhöhung der menschlichen Sicherheit und damit zur Stärkung der Gouvernanz, Rechtsstaatlichkeit und den Menschenrechten in Krisenregionen beitragen soll. Dies ist eine weit wirksamere Sicherheitspolitik als zusätzliche Milliarden in die Beschaffung von Kampfflugzeugen abzuzweigen. Für die SP ist deshalb klar, dass es eine deutliche Umverteilung von den Armeeaussgaben hin zur internationalen Zusammenarbeit in fragilen Kontexten braucht und allfällige neue Kampfflugzeuge zudem zwingend aus dem laufenden Budget finanziert werden müssen. Weitere Erhöhungen der Armeeaussgaben könnten unter keinen Umständen akzeptiert werden.

5.4 Keine Industriepolitik durch Rüstungsbeschaffung: kostspielig und ineffizient

Die Studiengruppe des VBS zur Beschaffung neuer Kampfflugzeuge empfiehlt, 10% Mehrkosten in Kauf zu nehmen, sofern mit der Beschaffung neuer Kampfflugzeuge Kompensationsgeschäfte (Offset) verknüpft werden können. Bei einer Beschaffungssumme von beispielsweise 2 Milliarden würde damit die gewaltige Summe von 200 Millionen Franken Steuergelder in ein zufälliges industriepolitisches Programm investiert. Zufällig deshalb, weil es dem ausländischen Lieferanten des Kampfflugzeuges überlassen bleibt, mit wem er kooperiert. Dies birgt ein grosses Risiko teurer Strukturhaltung und erlaubt kaum eine Fokussierung auf zukunftssträchtige und wettbewerbsfähige Innovations- und Technologiefelder.

Nach den schlechten Erfahrungen der kostspieligen und ineffizienten Offset-Programme fordert die SP, bei Rüstungsbeschaffungen auf Gegengeschäfte zu verzichten.

5.5 Den Lärmschutz stärken

Die skizzierten Massnahmen zur Schonung der vorhandenen F/A-18 sowie zur Verlängerung von deren Nutzungsdauer hätten den angenehmen Nebeneffekt, den vorab in Emmen und Meiringen unerträglichen Lärm der Kampfflugzeuge zu senken. Das VBS plant, weiterhin jährlich rund 22 000 Kampfjet-Bewegungen durchzuführen. Diese Zahl kann und soll deutlich gesenkt werden. Die lärmgeplagten Tourismusregionen fordern dies seit langem. Die aktuellen Planungen sind überrissen und sicherheitspolitisch nicht erforderlich. Konkret sieht das VBS ab 2018 jährliche Kampfjet-Bewegungen wie folgt vor:

- Emmen rund 5000 Bewegungen (hauptsächlich F-5)
- Meiringen rund 5000 Bewegungen (hauptsächlich F/A-18)
- Payerne rund 11 000 Bewegungen (hauptsächlich F/A-18)
- Ausland 1 000 – 2 000 Bewegungen (hauptsächlich F/A-18)

Die Standortgemeinden rings um den Militärflugplatz Meiringen haben mit der Zustimmung zur Franz-Weber-Volksinitiative «Gegen Kampfjetlärm in Tourismusgebieten» deutlich gemacht, dass in den betroffenen Regionen eine Mehrheit der Bevölkerung dem Schutz der Umwelt den Vorrang gibt und die Arbeitsplätze sichern will, indem die Tourismusbranche gestärkt und der Kampfjetlärm vermindert wird.

Der unerträgliche Kampfjetlärm gilt rechtlich allein deshalb als zulässig, weil Anhang 8 der aktuellen Lärmschutz-Verordnung die "Belastungsgrenzwerte für Lärm von Militärflugplätzen" mit unannehmbaren Tricks herunterrechnet. Nicht die tatsächlichen Spitzenbelastungen entscheiden darüber, ob Mensch und Umwelt vor schädlichen bzw. lästigen Einwirkungen geschützt werden, sondern über sechs Monate hinweg heruntergerechnete Durchschnittswerte.

Die SP fordert, endlich auch für Militärflugplätze absolute Belastungsgrenzwerte von Spitzenbelastungen festzulegen, wie dies beispielsweise bei der Beurteilung von Helikopterlärm längst üblich ist.

5.6 Für ein neues Standortkonzept

Für die aktuelle und die skizzierte Luftwaffe braucht es nicht drei voll ausgestattete Militärflugplätze in Payerne, Emmen und Meiringen. Vielmehr kann ohne Verlust an Sicherheit nach Sion ein weiterer Militärflugplatz – am ehesten Meiringen – geschlossen werden. Damit in dieser Randregion dennoch hochwertige technisch-industrielle Arbeitsplätze angeboten werden können, fordert die SP die Standortgemeinden auf, schon heute zusammen mit dem Kanton Bern innovative Planungen für eine Neuausrichtung einleiten.

Anhang: Ein Blick auf die Luftraum-Sicherheitsvorsorge in Europa

Ein Blick auf die Luftraum-Sicherheitsvorsorge in Europa zeigt, dass die Schweiz mit ihren 30 F/8-18 Kampfflugzeugen über eine Luftwaffe im oberen europäischen Mittelfeld verfügt. Die F/A-18 werden zudem noch nach Jahrzehnten weit leistungsfähiger sein als jenes Material, das bei vielen europäischen Staaten immer noch im Einsatz steht. Bemerkenswert

Anzahl Kampfflugzeuge in den europäischen Luftwaffen, 2016

Türkei	333	Norwegen	57	Albanien	0
Frankreich	297	Dänemark	44	Estland	0
Italien	252	Tschechien	39	Irland	0
Griechenland	239	Rumänien	32	Island	0
Vereinigtes Königreich	218	Portugal	30	Lettland	0
Deutschland	209	Serbien	24	Litauen	0
Spanien	164	Bulgarien	16	Luxemburg	0
Polen	98	Österreich	15	Malta	0
Schweden	97	Ungarn	13	Mazedonien	0
Schweiz*)	83	Slowakei	12	Montenegro	0
Niederlande	63	Kroatien	9	Slowenien	0
Finnland	62	Bosnien-Herzegowina	7	Zypern	0
Belgien	59				

Quelle: IISS, The Military Balance 2017.

*) 30 F/A-18 plus 53 F-5-Tiger. Ende 2016 waren noch 26 F-5-Tiger im Einsatz, der Rest in Reserve.

ist zudem, dass in Europa zwölf Staaten null Kampfflugzeuge besitzen und weitere sechs Staaten nur zwischen sieben und sechzehn, welche zudem oft veraltet sind. So hat Bulgarien seine 16 MiG-29 seit 1989 im Einsatz. Einige Staaten haben ihre Kampfflugzeuge zudem nicht gekauft, sondern geleast, so Ungarn und die Slowakei ihre 12 bzw. 13 Gripen.

Jene Staaten, die keine Kampfflugzeuge besitzen (Tabelle unten), gewährleisten ihre Luftraum-Sicherheit teilweise mit sehr kostengünstigen Überwachungsflugzeugen und Mehrzweckhelikoptern – so Irland, und Mazedonien – oder kaufen ihre Luftraum-Sicherheit (ebenfalls kostengünstig) bei der NATO ein, so die drei baltischen Staaten oder Island. Die slowenische Luftwaffe besteht aus neun leichten, aber kampffähigen Schulflugzeugen PC-9 aus Schweizer Produktion (Pilatus Flugzeugwerke Stans). Sie sind mit Maschinengewehren, Bomben, Zusatztanks und Raketen bewaffnet und übernehmen im Alltag luftpolizeiliche Aufgaben. Derart bewaffnete PC-9 können beispielsweise zivile Flugzeuge zur Landung zwingen, die möglicherweise unerlaubt in den slowenischen Luftraum eingedrungen sind.

Überwachung des Luftraums in Ländern ohne Kampfflugzeuge, 2016

Albanien	0 Kampfflugzeuge, 4 mittelgrosse und 22 leichte Helikopter
Estland	0 Kampfflugzeuge, NATO nimmt die luftpolizeilichen Aufgaben wahr
Irland	0 Kampfflugzeuge, 7 kampffähige Schulflugzeuge (PC-9M), 6 Mehrzweckhelikopter
Island	0 Kampfflugzeuge, NATO nimmt die luftpolizeilichen Aufgaben wahr
Lettland	0 Kampfflugzeuge, NATO nimmt die luftpolizeilichen Aufgaben wahr
Litauen	0 Kampfflugzeuge, NATO nimmt die luftpolizeilichen Aufgaben wahr
Luxemburg	0 Kampfflugzeuge, mietet Überwachungsflugzeug und stellt es der EU zur Verfügung
Malta	0 Kampfflugzeuge, 4 leichte Überwachungsflugzeuge, 6 Mehrzweckhelikopter
Mazedonien	0 Kampfflugzeuge, 4 Kampfhelikopter, 6 Mehrzweckhelikopter, Luft-Boden-Raketen
Montenegro	0 Kampfflugzeuge, 13 Mehrzweckhelikopter
Slowenien	0 Kampfflugzeuge, 9 kampffähige Schulflugzeuge (PC-9M)
Zypern	0 Kampfflugzeuge, 11 Luft-Boden-Kampfhelikopter, 7 Mehrzweckhelikopter

Quelle: IISS, The Military Balance 2017.

Die aktuelle Luftwaffe der Schweiz ist im internationalen Vergleich mit 30 F/A-18-Kampfflugzeugen und über 20 F-5-Tiger-Jagdflugzeugen völlig überdimensioniert. Zur Erfüllung der skizzierten Aufträge an die Schweizer Luftwaffe braucht es keinen Tiger-Teilersatz. Diese Sicht obsiegte auch in der Volksabstimmung vom 18. Mai 2014. 53.4% der Stimmden lehnten die Beschaffung von schwedischen Gripen als Tiger-Teilersatz ab.

Das Londoner Institut IISS zählt in der aktuellen Statistik neben den 30 F/A-18 immer noch 53 Tiger mit, von denen mit Stand 21. November 2016 aber nur noch 26 im Einsatz waren. Unter Einschluss der Tiger gehört die Schweiz in Europa zu den Top-Ten: nur neun andere Luftwaffen in Europa besitzen mehr Kampfflugzeuge als die Schweiz. Dahinter steckt immer noch ein „Wir allein gegen die Welt“-Szenario. Das macht keinen Sinn (mehr).

Die Schweiz muss sich nicht unter den Top-Ten einreihen. In dem von der SP oben skizzierten Szenario „Wir leisten unseren Beitrag“ lassen sich der (robuste) Luftpolizeiauftrag und damit die Sicherheit im Schweizer Luftraum in sämtlichen plausiblen Szenarien mit einer kleineren Flotte gewährleisten. Je nach Typenwahl variieren Leistungsfähigkeit und Kosten sehr beträchtlich. Deshalb wäre es unsinnig, sich bereits heute auf eine feste Stückzahl festlegen zu wollen.