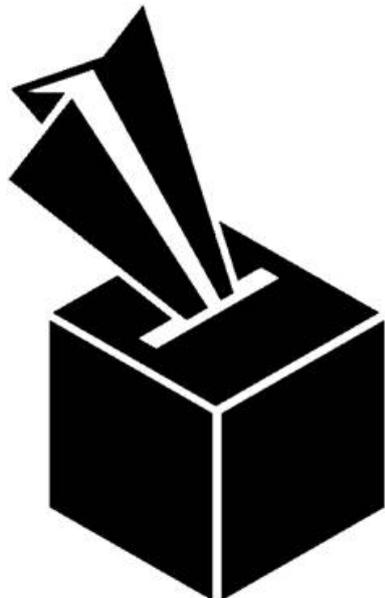


**NON AUX  
MILLIARDS  
POUR DES AVIONS  
DE COMBAT**



**NEIN ZU DEN  
KAMPFJET -  
MILLIARDEN**

# **Medienkonferenz Grippen-Referendum**

## **Conférence de Presse: Referendum contre le Grippen**

**Bern, 8. Oktober 2013 - Redebeiträge**

**Berne, 8 Octobre 2013 - Interventions**

## **Inhalt / Contenu:**

### **Redebeiträge von / Interventions de:**

**Evi Allemann**, SP Schweiz (deutsch)

**Adèle Thorens**, Verts suisses (français)

**Lena Frank**, Junge Grüne Schweiz (deutsch)

**Jo Lang**, GSoA (deutsch)

**Marius Achermann**, Präsident CSP Schweiz (deutsch)

**Charlotte Gabriel**, Jeunesse socialiste suisse (français)



## „Neue Kampfjets sind ein unnötiger und teurer Luxus“

Referat von Evi Allemann, Nationalrätin SP (BE), Mitglied SiK-N

*Es gilt das gesprochene Wort.*

Das Bündnis gegen neue Kampfflugzeuge ergreift das Referendum gegen den Kauf der 22 neuen Kampfjets, den das Parlament in der Herbstsession gutgeheissen hat. Gerne möchten wir Ihnen heute erläutern, welche Gründe aus unserer Sicht gegen den Kauf von neuen Kampfjets sprechen. Dies werden nebst mir folgende Personen tun:

- Adèle Thorens, Nationalrätin und Co-Präsidentin Grüne Schweiz
- Jo Lang, Vorstand GSoA
- Marius Achermann, Präsident CSP Schweiz
- Lena Frank, Co-Präsidentin Junge Grüne Schweiz
- Charlotte Gabriel, Vizepräsidentin JUSO Schweiz

Unzählige Gründe sprechen dafür, die Finger vom Kauf neuer Kampfjets zu lassen. Das Bündnis setzt beim Engagement gegen den Kauf neuer Kampfjets auf drei zentrale Argumente:

### **1. Keine Verschleuderung von Steuermilliarden**

Der Kauf neuer Kampfjets kostet die Schweizer Steuerzahlenden über drei Milliarden Franken. Dazu kommen jährliche Unterhalts-, Instandhaltungs- und Betriebskosten. Weitere Millionen braucht es für den Umbau bei den Immobilien und den Kauf neuer Waffen und Technologien. Beziffert sind die Vollkosten nirgends – über die gesamte Betriebsdauer dürften die neuen Kampfjets jedoch insgesamt rund neun Milliarden Schweizer Franken kosten. Dieses Geld fehlt später anderswo: bei der Bildung, im öffentlichen Verkehr oder bei den Sozialwerken. Mit dem Sparpaket KAP 2014 wird in etwa jene Summe eingespart, die bei der Armee nicht zuletzt wegen der neuen Jets aufgestockt wurde. Gespart soll ausgerechnet dort werden, wo es allen Menschen in der Schweiz zugutekommen würde – und dies einzig und alleine, um einigen Luftwaffen-Fans ihre Flugzeugträume zu verwirklichen.

### **2. Keine Milliarden für einen Papierflieger**

Der Gripen E ist erst ein Papierflieger. Dutzende Komponenten des Flugzeugs müssen erst noch entwickelt werden. Die Schweiz muss 40 Prozent des Kaufpreises im Voraus bezahlen ohne zu wissen, ob die Gripen-Flotte jemals abheben wird. Offen bleibt auch nach den Nachverhandlungen und stundenlangen Anhörungen in der sicherheitspolitischen Kommission, was passiert, wenn die 22 Gripen E nicht rechtzeitig oder nicht im versprochenen Umfang geliefert werden. Das Risiko tragen die Schweizer Steuerzahlenden.

### **3. Luftwaffe ist auch ohne neue Kampjets gut gerüstet**

Ein wirksamer Luftschirm ist auch ohne neue Jets gewährleistet: Die Schweizer Luftwaffe ist im internationalen Vergleich auch nach Ausmusterung der 54 Tiger F-5 sehr gut gerüstet. Zur Erfüllung des Luftpolizei-Auftrags genügen die vorhandenen 33 F/A-18 längst, zumal wir von Freunden umzingelt sind. Ein Luftkrieg-Szenario ist derart unwahrscheinlich, dass es sich nicht lohnt, dafür Milliarden aufzuwenden. Die F/A-18-Flotte wurde ausserdem erst kürzlich mit dem Rüstungsprogramm 2008 für über 400 Millionen Franken kampfwertgesteigert. Der Schweizer Luftraum ist auch ohne zusätzliche Gripen-Jets hervorragend geschützt – 22 neue Jets sind purer Luxus.



## **Le Gripen : une dépense inacceptable de plus de 9 milliards de francs**

### **Discours d'Adèle Thorens, conseillère nationale (VD) et co-présidente des Verts suisses**

*Seules les paroles prononcées font foi.*

Dans les débats parlementaires, un des principaux arguments avancés pour appuyer le choix du Gripen a été son prix. Le Gripen présenterait soi-disant un bon rapport qualité-prix et serait même le plus avantageux des avions dont le choix a été débattu par le Conseil fédéral.

Alors quel est donc ce prix si avantageux ? 2,5 milliards pour 22 appareils, nous dit-on. Voilà déjà une somme considérable, mais ce n'est pas tout. Si l'on compte les frais d'infrastructure, de mise à niveau des installations ou de formation des pilotes, la facture se monte déjà à 3,12 milliards de francs. Et ce n'est pas fini. Ce sont les spécialistes de RUAG eux-mêmes qui le disent : un avion de combat revient en fin de compte à trois fois son prix d'achat. Nous parlons donc ici d'une dépense de plus de 9 milliards de francs, si l'on tient compte des frais de développement et d'entretien de ces avions. Une somme qui pourrait augmenter encore en fonction des risques de change liés à l'inflation suédoise, des risques contre lesquels nous ne sommes pas protégés, malgré les demandes émises en commission.

Ces plus de 9 milliards de francs ne sauraient être compensés par les fameux contrats compensatoires pour l'industrie suisse que Saab nous fait miroiter. Il y a quelques mois encore, ces contrats correspondaient à un montant de 400 millions de francs seulement et ils ne sont de toute façon prévus que pour compenser le prix brut des appareils et non les dépenses totales qui leur sont liées. L'expérience que nous avons en la matière n'est en outre guère convaincante : selon le Contrôle fédéral des finances, sur 1 franc de contre-affaire promis pour les F/A 18, seuls 40 centimes ont été alloués.

Nous nous opposons dès lors, pour des raisons évidentes de rationalité financière, à cette dépense absolument somptuaire de 9 milliards de francs, qui exprime le prix réel du Gripen. Comme nous allons le voir en détail, cette dépense est inutile et cet argent peut être investi autrement, de manière bien plus efficace si l'on souhaite vraiment assurer la sécurité et la prospérité de la Suisse.



## Krippen statt Gripen – wie man Steuergelder sinnvoller investieren kann

Referat von Lena Frank, Co-Präsidentin Junge Grüne Schweiz

*Es gilt das gesprochene Wort.*

Das Parlament genehmigt 3 Milliarden für die Anschaffung von 22 Armee-Flugzeugen, insgesamt 9 Milliarden, rechnet man Betrieb und Unterhalt dazu. Eine Menge Geld, insbesondere, wenn überall grosser Spardruck herrscht und viele wichtige Mittel gekürzt werden. Es fehlt allseits das Geld und der Bundesrat will in den Gripen investieren?! Ein Kampfjet, der bisher nur auf dem Papier besteht. 9 Milliarden ist viel Geld und es gibt zahlreiche sinnvollere Einsatzmöglichkeiten als die Investition in die Aufrüstung der Luftwaffe.

3 Milliarden, die der Bildung zugutekommen könnten, respektive 9 Milliarden, die für die Energiewende fehlen. So könnte z.B. mit 3 Milliarden Franken eine Fotovoltaikanlage, die 1.8 GW Strom produziert, gebaut werden, welche die jährliche Stromproduktion des AKW Mühlenbergs ersetzen könnte. Mit 9 Milliarden Franken könnte sogar eine Fotovoltaikanlage von 84 km<sup>2</sup>, also etwa in der Grösse des Zürichsees erstellt werden.

Oder die Defizite der Kantone: Werden die kantonalen Rechnungs-Defizite vom Jahr 2012 zusammengerechnet, ergibt das eine Summe von rund 1.2 Milliarden. Die Unternehmenssteuerreform III beschert den Gemeinden, laut Berechnungen des Städteverbandes, Mindereinnahmen von insgesamt 1.5 Milliarden.

9 Milliarden Franken fehlen auch im FinÖV-Fonds zur Finanzierung von Projekten im öffentlichen Verkehr. Die Bevorschussung von 9 Milliarden Franken soll bis 2016 über den Bahninfrastruktur-Fonds (BIF) zurückgezahlt werden. Eine Investition des Gripen-Geldes in den Bahnverkehr würde der Bevölkerung direkt zugutekommen und wäre eine ökologisch sinnvollere Option als der Kauf neuer Kampfjets.

Wenn der Bundesrat national keine bessere Investitionsmöglichkeit als neue Kampfjets sieht, so herrscht international aber noch viel Handlungsbedarf. So könnte er in die Bekämpfung von Hunger und Armut, den Ausbau der Entwicklungshilfe und der zivilen Friedensförderung investieren. Es könnte jedem Malariaopfer eines Jahres ein Mückennetz geschenkt werden, oder die Schweiz könnte AIDS Medikamente für mehrere 100'000 Menschen zur Verfügung stellen.

Mit 3 oder 9 Milliarden wäre viel möglich. Ob eine verantwortungsvolle Zukunftsplanung vom Kauf neuer Flieger abhängt, ist fragwürdig, eine liebevolle Betreuung der nächsten Generation aber essenziell. Nehmen wir das Beispiel Krippenplätze.: Geht man davon aus, dass ein Krippentag 110 Franken kostet, könnte jedes Schweizer Kind im Alter von 2-4 Jahren während einem Jahr 10 Tage pro Monat von einer Krippe betreut werden. Dies würde den Staat 3.2 Milliarden Franken kosten. Ungefähr gleich viel wie der Kauf neuer Kampfflugzeuge.

Es gibt vernünftigeren Investitionsmöglichkeiten. Deshalb: Lieber Krippen statt Gripen!



## Maurers und Gygax' pragmatische und verantwortliche Nein-Argumente

### Referat von Jo Lang, Vorstandsmitglied GSoA

*Es gilt das gesprochene Wort.*

Sehr geehrte Damen und Herren

Gegen die Beschaffung neuer Kampfjets gibt es neben diesem Bündnis sowie dem bürgerlichen Nein-Komitee noch eine dritte Kraft. Sie heisst Bundesrat Plus; seine Argumente kennen wir aus dem Verzicht-Entscheid vom Sommer 2010. Da diese Position in der öffentlichen Debatte zu kurz kommt, will ich meine Zeit für sie opfern.

Am historischen 25. August 2010, ich befand mich an jenem Tag zufällig mit Thomas Hurter und Roland Borer auf Visitation beim Aargauer Zivilschutz, veröffentlichte der Bundesrat eine Medienmitteilung, in der die sogenannte Verschiebung des TTE mit folgenden Sätzen begründet wurde: *„Mit dem heutigen Entscheid ist die Sicherheit in der dritten Dimension nicht in Frage gestellt. Für die Luftpolizeiaufgaben genügen in der heutigen Lage die 33 F/A-18.“*

An der Pressekonferenz desselben Tages verteidigte der Verteidigungsminister den als Verschiebung bezeichneten Verzicht unter anderem mit folgenden Argumenten: *„Mit der Verschiebung bekommen wir aber vor allem die Möglichkeit für die prioritäre Lösung der Alltagsprobleme der Armee. Bevor man die Luftwaffe aufrüsten könne, müssten zuerst die Bodentruppen auf Vordermann gebracht werden.“* (BZ, 26.8.10)

*„Insofern sei der von ihm beantragte Bundesratsentscheid ‚bedauerlich, aber pragmatisch‘, so Maurer. In Kenntnis des Beschlusses zum Tiger-Teilersatz könne das VBS nun in den kommenden Wochen die Ausarbeitung des Armeeberichts abschliessen.“* (NZZ 26.8.10; Der Titel des fraglichen Unterkapitels 6.5.10 wird dann lauten: *„Verzicht auf Tiger-Teilersatz“*.)

Was Maurer unter „pragmatisch“ verstand, war im Tages-Anzeiger zu lesen: *„Grosse Lücken weist die Armee bei der Logistik und beim Material auf. Ein Kauf neuer Kampfjets zum heutigen Zeitpunkt wäre nach Maurers Einschätzung ‚schlicht und einfach unverantwortlich‘.“* (TA 26.8.10)

Der Luftwaffenchef Markus Gygax, das Plus zum Bundesrat, wurde im „Landboten“ ausführlich zitiert: *„Die Sicherheit des Schweizer Luftraumes sei in Friedenszeiten auch ohne die neuen Flieger auf mehrere Jahre hinaus gewährleistet (...): Mit den 33 Hochleistungsträgern F/A-18 seien Luftpolizeiflüge rund um die Uhr bei jedem Wetter möglich. Und bei schönem Wetter könnten die 54 F-5 Tiger tagsüber die F/A-18-Flotte entscheidend entlasten. Auch befristete Dauereinsätze der Luftwaffe wie etwa während dem WEF in Davos oder zum Schutz von internationalen Politikkonferenzen seien in der strategischen Normallage weiterhin machbar.“*

In einem gleichentags erschienenen Interview in der NLZ gab Gygax auf die Frage: *„Wenn aber im Nahen Osten Krieg ausbrechen sollte: Wäre die Schweizer Luftwaffe (...) noch gerüstet?“* die folgende Antwort: *„Ja, denn unsere F/A-18 sind auf dem neuesten technologischen Stand. Mit dem jüngsten und dem noch geplanten Upgrade gehören sie zu den am besten*

*ausgerüsteten, modernsten Kampfflugzeugen, die es zurzeit gibt. So betrachtet sind wir mit unserer Flotte noch absolut State of the Art.“*

In der Nationalratsdebatte vom 15. 9. 2010 bestätigte und vertiefte Ueli Maurer die Argumentation vom 25. August. Ich pflücke eines raus: *„Ich bin eigentlich der Meinung, dass wir die Zeit nutzen sollten, um einmal die dringenden Probleme zu lösen, um uns mittelfristig den nötigen Handlungsspielraum zu schaffen und um zu diskutieren, was Sicherheitspolitik sein soll, welche Instrumente welche Aufgaben übernehmen – die Armee ist ja nicht das einzige sicherheitspolitische Instrument“*. Maurer erwähnt dann die Notwendigkeit eines „Konsens für die Weiterentwicklung“. (Diese Argumentation erinnert an ein schönes Bild, das Maurers Vorgänger als Parteipräsident und als Bundesrat in der F/A-18-Debatte am 12. Juni 1992 im Nationalrat gebracht hat: *„Man kauft doch nicht vor dem Entscheid, ein Haus zu bauen, vor der Planung, ein goldenes Dach! Man tut dies auch dann nicht, wenn man vom Dachdecker ein Gegengeschäft offeriert bekommt.“*)

Am 1. Oktober 2010 veröffentlicht der Bundesrat den Armeebericht 2010. Im Kapitel „Umsetzung in der Luft“ steht: *„Selbst mit den 33 F/A-18CD – also vor der Beschaffung eines Tiger-Teilersatzes – sind die Mittel vorhanden, um den Luftpolizeidienst mit eigenen Kampfflugzeugen und aus eigenen Kräften sicherzustellen.“* (S.8930)

Wie eingangs erwähnt, befand ich mich an jenem schönen Sommer-Mittwoch in Begleitung der beiden SVP-Nationalräte Borer und Hurter. Der neben mir stehende Borer sagte in die Mikrophone, notabene ohne mich zu fragen, Ueli Maurer sei zum Ehrenmitglied der GSoA ernannt worden. Und Hurter lamentierte: *„Wir stehen vor der Teilabschaffung“*.

Ich schliesse mit der Frage: Handelte der Bundesrat, als er den Verzicht auf die Kampfjets vorschlug, nicht schlicht und einfach *pragmatisch und verantwortlich*?



## **Der Gripen JAS 39E - ein zu riskanter Papierflieger !**

**Referat von Marius Achermann, Präsident CSP Schweiz**

*Es gilt das gesprochene Wort.*

Die Beschaffung des Gripen JAS 39E ist auch deshalb abzulehnen, weil dieses Flugzeug zu weiten Teilen erst auf dem Papier existiert und es für unser Land nicht zu verantworten ist, die Entwicklungskosten und -risiken zum grössten Teil alleine zu tragen.

Flugzeugentwicklungen sind eine langwierige Angelegenheit. Die Erfahrung zeigt: Meistens dauert es bis zur Serienreife wesentlich länger als ursprünglich gedacht und fast immer sprengt es jeweils die Budgets.

Wirklich sicher ist ein Flugzeugangebot daher nur, wenn das Flugzeug erprobt ist und in grosser Stückzahl in laufender Serienproduktion steht. An diese Grundregel hat sich die Schweiz beim Kauf ihrer letzten zwei Kampfflugzeuge gehalten: vom F-5 Tiger wurden weltweit über 2'700 Exemplare gebaut, 30 Länder haben sich für dieses Flugzeug entschieden. Und wie der F/A-18, der neben den USA auch in Australien, Kanada, Spanien, Finnland, Kuwait und Malaysia zum Einsatz kommt, wurde auch der Tiger von der Schweiz erst sage und schreibe 18 Jahre nach seinem Erstflug in den USA eingeführt. Dafür bekam man für sein Geld vielfach erprobte, ausgereifte Geräte.

Beim Gripen ist das nicht der Fall. Die Flugzeuge, die in der Schweiz vorgeführt worden sind, haben mit dem zur Anschaffung ausgewählten Modell nicht viel zu tun. So hat der Gripen JAS 39E z.B. ein rund 20% stärkeres Triebwerk als die Vorgängermodelle, was eine andere Dimensionierung des Flugzeugkörpers nötig macht. Das Flugzeug, das die Schweiz kaufen will, existiert also erst auf dem Papier; es hat noch keine einzige Flugstunde absolviert. Dutzende von Komponenten müssen erst noch entwickelt, gebaut und dann getestet werden.

Wollen wir dem Steuerzahler das Risiko aufbürden, über ein Milliarde Franken (40% des Kaufpreises) zum Voraus an Entwicklungskosten zu bezahlen, ohne zu wissen, ob wir dafür je ein valables Flugzeug erhalten werden? Denn das Entwicklungsrisiko verteilt sich auf einige wenige, weil kaum noch jemand Länder wirklich am Gripen interessiert ist. So haben Norwegen und zuletzt Indien (2012) auf den Gripen verzichtet - letzteres bezeichnenderweise zugunsten des erprobten französischen Rafales!

Darum gibt es heute nur eine Antwort: wir wollen keine Katze im Sack kaufen, und die versprochene Taube auf dem Dach ist zu wenig verlockend, um das zu hohe Risiko einzugehen, am Schluss mit einem nicht konkurrenzfähigen, wenn überhaupt flugfähigen Apparat dazustehen.



## Présentation de la campagne

### Discours de Charlotte Gabriel, vice-présidente de la Jeunesse socialiste suisse

*Seules les paroles prononcées font foi.*

Concernant le matériel que nous aurons à disposition, le comité référendaire a choisi un logo représentant un avion en papier que l'on glisse dans une urne. Nous aurons deux formats de feuilles de signatures, A4 et A5.

Pour notre communication, nous avons un site internet ([www.stop-gripen.ch](http://www.stop-gripen.ch)) sur lequel il y aura nos arguments, les feuilles de signatures à télécharger, mais aussi nos communiqués de presse et les journées de récolte que nous prévoyons. Nous serons également présents sur Facebook avec des pages en allemand (<https://www.facebook.com/kampfjet.milliarden>) et en français (<https://www.facebook.com/nonauxnouveauxavions>) qui nous permettront d'annoncer les jours de récolte ainsi que les actions que nous mènerons tout au long de cette campagne.

Concernant la récolte des signatures, la Jeunesse Socialiste et le GSsA organisent une journée nationale de récolte ce samedi 12 octobre. Les récoltes se poursuivront par la suite, notamment avec le GSsA qui récoltera deux fois par semaine dans les grandes villes que sont Berne, Zürich et Bâle. Notre objectif est de récolter les 60'000 paraphes nécessaires à l'aboutissement du référendum avant Noël.