

Eidgenössische Abstimmungen | Sechs Jahre nach dem Gripen-Nein: Volk befindet erneut über Kauf von Kampfflugzeugen

Armee hofft auf Amherd-Effekt

SCHWEIZ | Nachdem das Stimmvolk den Gripen vor sechs Jahren an der Urne zum Absturz gebracht hat, stellt die Armee in einer abermaligen Abstimmung über die Beschaffung neuer Kampffjets die Existenzfrage: Luftwaffe ja oder nein? Verteidigungsministerin Viola Amherd soll diesmal richten.

FABIO PACOZZI

Als sich vor sechs Jahren 53 Prozent der Stimmbürger dagegen aussprachen, den neuen Kampffjet Gripen zu beschaffen, war dies für die Armee ein Fiasko. Zum ersten Mal seit Langem hatte das Stimmvolk eine Militärvorlage versenkt. «Schuld» daran waren vor allem zwei Dinge: vorab die Frauen, die die Vorlage mit 58 Prozent wuchtig verwarfen. Zum anderen hatten aber auch einige Militärbefürworter den Kauf des Gripen abgelehnt – ganz einfach deshalb, weil ihnen der Flugzeugtyp nicht passte.

Das soll diesmal anders sein. So erhoffen sich die Befürworter insbesondere von Viola Amherd, der ersten Verteidigungsministerin der Schweiz, dass sie es schafft, ihren Mitbürgerinnen die Notwendigkeit neuer Kampfflugzeuge zu verklickern. Genderpolitik mal anders.

Zweitens befindet das Stimmvolk diesmal auch nicht mehr über einen konkreten Flugzeugtyp. Ein Ja würde lediglich bedeuten, dass Bundesrat und Parlament freie Hand hätten, die Flotte in den nächsten zehn Jahren für sechs Milliarden Franken zu erneuern. Typ und Anzahl der Kampffjets sind dabei nicht festgelegt.

18, 24 oder 30 Milliarden?

Wie bei Armeevorlagen üblich, sind die politischen Frontlinien im Grossen und Ganzen bereits gezogen. Nein sagten in der Vereinigten Bundesversammlung 78 Abgeordnete, darunter sämtliche Nationalräte von SP und Grünen. Für den Kauf stimmten 156 Parlamentarier, vorab aus dem bürgerlichen Lager. Da gegen den Bundesbeschluss das Referendum ergriffen wurde, kommt es nun zur Abstimmung.

Ein politischer Spielball ist dabei die Preisfrage. Kosten die Jets, die bis in die 2060er-Jahre betrieben werden sollen, durch Kauf und Unterhalt am Ende 18 Milliarden Franken,

DAS SAGEN DIE BEFÜRWORDER

- Keine Alternative zu einem glaubhaften Schutz des Luftraums
- Angesichts des Alters der bestehenden Flotte darf nicht länger zugewartet werden
- Kauf wird über das ordentliche Armeebudget abgehandelt, konkurriert andere Bundesaufgaben nicht
- Kompensationsgeschäfte bringen der einheimischen Industrie Milliardenaufträge

wie der Bund schätzt? Sind es 24 Milliarden, wie das Referendumskomitee behauptet? Oder gar 30 Milliarden, wie Vergleichsschätzungen aus Deutschland und Kanada nahelegen? Sagen lässt sich das heute nicht – auch weil der Flugzeugtyp noch nicht bekannt ist. Wobei die Preisdifferenz letztendlich wohl ohnehin nicht den Ausschlag geben dürfte: Entweder man ist für oder gegen die Beschaffung neuer Kampffjets.

Gegner: günstigere Varianten nicht geprüft

Einig sind sich Befürworter und Gegner beim Luftpolizeidienst. Diesen brauche es auch in Zukunft. Etwa, wenn ein Flugobjekt den Schweizer Luftraum ohne Bewilligung betritt, anerkennt auch das Referendumskomitee.

Ab diesem kleinsten gemeinsamen Nenner trennen sich die Positionen freilich schnell: Um den luftpolizeilichen Dienst zu erfüllen, genüge auch der Kauf von günstigeren, leichteren und umweltfreundlicheren Flugzeugen, was überhaupt nicht geprüft worden sei, monieren die Gegner. Stattdessen wolle der Bundesrat einen «Blankocheck von sechs Milliarden Franken», um unnötige «Luxus-Jets» anzuschaffen. Unnötig, da schwere Kampfflugzeuge sowieso nicht die richtige Antwort auf reale Bedrohungen wie Katastrophen, den Klimawandel oder auch Cyberangriffe seien. Für viele der Gegner wäre deshalb ein leichter Kampffjet für den Luftpolizeidienst, kombiniert mit der bestehenden F/A-18-Flotte für «Hot Missions», wie es etwa Österreich vormache, die bessere Lösung. Zumal dann

mehr Geld für die Lösung von drängenderen Problemen, etwa im Gesundheitsbereich, punkto Energiewende oder im Katastrophenschutz, zur Verfügung stände.

Andere wiederum kritisieren die «Katze im Sack»: Wie kann man einem Kauf zustimmen, wenn nicht bekannt ist, was genau gekauft wird?

Heutige Flotte in die Jahre gekommen

Das Pro-Lager hat derweil eine ganz andere Sicht auf die Dinge. Dass die Beschaffung neuer Kampfflugzeuge zulasten anderer Bundesaufgaben geht, stimme so nicht, würde der Kauf doch über das ordentliche Armeebudget gestemmt. Vor allem aber: Wolle die Schweiz ihren Luftraum glaubhaft schützen – etwa im Kriegsfall, zur Vereitelung von Terroranschlägen oder zur Bewachung von Grossanlässen – so sei der Kauf neuer Kampffjets alternativlos.

Hier verweisen die Befürworter insbesondere auf das Alter der bestehenden Flotte. Die F-5 Tiger, rund 40 Jahre alt, werden heute nur noch zu Ausbildungszwecken verwendet. Aber auch die F/A-18-Jets, gekauft gegen Ende der Neunzigerjahre, seien moderneren Jets heute unterlegen. Zwar noch voll einsatzfähig, werde ihr Unterhalt immer teurer; in rund zehn Jahren müssten sie ausser Betrieb genommen werden. Im Klartext heisst das für die Befürworter: Angesichts der langen Jahre, die das Prozedere für die Beschaffung neuer Kampfflugzeuge dauert, ist nun die letzte Chance gekommen, weiterhin eine glaubwürdige Luftwaffe zu unterhalten.

Nicht gelten lassen die Befürworter dabei das Argument, dass es zum Kauf neuer Kampffjets gleichwertige Alternativen gäbe. Helikopter oder Drohnen seien Kampfflugzeugen (waffen-)technisch unterlegen, und den Luftraum von Partnerstaaten schützen zu lassen, werfe ebenfalls Fragen auf, etwa punkto Neutralitätspolitik.

Schliesslich verweist das Pro-Lager auf die Kompensationsgeschäfte, sogenannte «Offsets»: Jener Hersteller, welcher den Zuschlag bekommt, müsste für 60 Prozent des Kaufpreises Aufträge an Unternehmen in der Schweiz vergeben, verteilt auf die Sprachregionen. Ein Kampffjet-Kauf komme somit auch der einheimischen Industrie zugute.

DAS SAGEN DIE GEGNER

- Kauf von günstigeren, leichteren Jets für den luftpolizeilichen Dienst wurde nicht geprüft
- Kampffjets sind keine Antwort auf heutige Bedrohungen
- Bei einem Nein bleiben mehr Mittel für den Gesundheitsbereich oder die Umsetzung der Energiewende übrig
- «Katze im Sack»: unbekannt, was genau gekauft werden soll



Nicht wie beim Gripen. Armeechef Thomas Süssli hofft, dass Verteidigungsministerin Viola Amherd insbesondere die Wählerinnen für neue Jets begeistern kann. FOTO KEYSTONE

Innovation | In Bellwald wurde der Öffentlichkeit das Konzept der neuen Sesselbahn präsentiert

Die «alte Dame» hat ausgedient

BELLWALD | Am Samstag fand die Informationsveranstaltung rund um die Pläne für die neue Sesselbahn in Bellwald statt. Neben Zahlen und Fakten blieb auch Platz für Fragen der Öffentlichkeit. Und die Fragen kamen.

ORFA SCHWEIZER

Im Dezember 2022 soll es so weit sein: Der neue Sessellift in Bellwald nimmt voraussichtlich den Betrieb auf. Es sei ein ambitioniertes Ziel, aber man setze alles daran, den Termin einzuhalten, so David Wyssen, CEO der Bellwald Sportbahnen AG.

«Der letzte Mohikaner» verschwindet

Bisher wurden Skifahrer, Wanderer und Mountainbiker mit der Sesselbahn Bellwald-Richinen zur Bergstation gebracht. Doch die häufigen Betriebsstörungen des Liftes sorgten regelmässig für rote Köpfe und lange Wartezeiten. Nicht nur war die Anlage pannen-

anfällig, auch die Reparaturen gestalteten sich jeweils schwierig. Der Lift in Bellwald ist der letzte seines Typs, der noch im Einsatz ist, die Baufirma Von Roll ist vor mehr als 20 Jahren aus dem Seilbahngeschäft ausgestiegen.

Wenn alles nach Plan läuft, wird «der letzte Mohikaner», wie Gemeindepräsident Martin Bittel die Sesselbahn bezeichnet, in zwei Jahren von einer modernen Anlage abgelöst. Die Kosten belaufen sich gemäss aktueller Kalkulation auf 10,5 Millionen Franken, die Finanzierung läuft.

Anforderungen an die Anlage

Nicht nur die Pannenserie, auch die Anbindung an die Gondelbahn Fiesch ist ein ausschlaggebender Faktor für die neue Sesselbahn. Durch eine Kapazität von sechs Personen pro Sessel und die Möglichkeit, 1600 Personen pro Stunde zu transportieren, bietet die geplante Anlage einen grossen Mehrwert. Den Bedürfnissen der Biker will man bestmöglich entgegenkommen. Mit sogenannten «Bike Clips» an



Optimistisch. Gemeinderätin Jeannine Burgener, VR Bellwald Sportbahnen Gerold Ritz, CEO Bellwald Sportbahnen David Wyssen, Gemeindepräsident Martin Bittel, VR Bellwald Sportbahnen German Escher, Garaventa-Vertreter Thomy Kempf, Geschäftsführer Bellwald Tourismus Claudio Della Bianca und Architekt Hans Ritz (von links).

FOTO POMONA.MEDIA

jedem zweiten Sessel sollen die Velos einfach und sicher zur Bergstation gebracht werden. Aber auch für eisige Wintertage ist man gerüstet: An den Sesseln ohne Aufhängevorrichtung

für Fahrräder sind Hauben befestigt, die die Mitfahrenden vor Wind und Niederschlag schützen.

Da könne die «alte Dame» mit ihren zwei Sitzplätzen pro Sessel und

häufigen Ausfällen nicht mithalten, so Wyssen.

Interessierte Öffentlichkeit

Nachdem die Pläne für die neue Anlage der Öffentlichkeit präsentiert wurden, eröffnete David Wyssen die Fragerunde. Die Fragen liessen nicht lange auf sich warten: Mit wie vielen Dezibel die Bahn genau unterwegs sei, wie man die Einwohner Bellwalds zur finanziellen Unterstützung bringen wolle, wie die Pläne für den Personentransport während des Baujahres aussehen würden – dies nur einige von vielen Anliegen, die aus dem 80-köpfigen Publikum auf die Verantwortlichen einprasselten.

Die Einwohner Bellwalds interessierten sich, blieben aber kritisch. Die genaue Planung, die hinter dem Grossprojekt steht, überzeuge trotzdem. Alle Fragen wurden beantwortet, alle Anliegen weitergeleitet. Bleibt zu hoffen, dass die «alte Dame» ihren Dienst bis zur Inbetriebnahme der neuen Anlage noch tut.