

Gripen : der richtige Entscheid für die Sicherheit

Autor(en): **Gisel, Markus**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **180 (2014)**

Heft 5

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-391428>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Gripen: Der richtige Entscheid für unsere Sicherheit

Sollte noch jemand Zweifel an der Notwendigkeit des sogenannten Tiger-Teilersatzes gehabt haben, dann waren diese spätestens nach dem Besuch des Lilienberg-Anlasses vom 24. März ausgeräumt. Die Podiumsveranstaltung im Aktionsfeld Sicherheit & Armee unter der Leitung von Andreas Widmer organisierte die Stiftung Lilienberg in Zusammenarbeit mit dem «Thurgauer Komitee JA zum Gripen» und beschäftigte sich unter anderem mit der Frage «Worüber stimmen wir am 18. Mai 2014 ab?». Eine der wichtigsten Erkenntnisse des Abends: Die Schweiz kann und muss sich den Gripen leisten!

Markus Gisel

Oberst i Gst Peter Merz, Kdt Flugplatzkommando Meiringen und designierter Chef Einführung Gripen, schilderte anschaulich die Entwicklung im Luftraum, seit 1903, als das erste Flugzeug mit Motor geflogen war, bis heute, wo sich täglich rund 100 000 Zivilflugzeuge in der Luft befinden. Um diesen Verkehr zu koordinieren, brauche es die zivile Flugsicherung, aber auch die Luftwaffe, um nötigenfalls zu intervenieren. Jede Nation sei selber für ihren Luftraum verantwortlich, so auch die Schweiz. Im Krisen- oder Konfliktfall müsste die Luftwaffe aber auch die Disziplin «Luftverteidigung» beherrschen. Da gehe es um sein

oder nicht sein! «Deshalb trainieren wir nach wie vor die Luftverteidigung», meinte der erfahrene Berufsmilitärpilot.

Versicherung der Nation

Merz streifte auch kurz die Problematik des Luftpolizeidienstes «rund um die Uhr» und meinte, dass daran gearbeitet würde. Es brauche aber seine Zeit, um das zusätzlich benötigte Personal auszubilden. 2016 sei die Luftwaffe im Zwei-

Von links: Dr. Franz Betschon, Oberst i Gst Peter Merz, Gesprächsleiter Andreas Widmer vom Lilienberg Aktionsfeld Sicherheit & Armee, Hans Georg Schlatter und Mike Helmy.

Bild: Lilienberg



schicht- und 2020 im Dreischichtbetrieb bereit. Zwar würden im Friedensfall die 32 vorhandenen F/A 18 reichen, sagte er weiter, es bleibe aber die Frage: «Wollen wir eine Luftwaffe, die nur den Frieden abdecken kann?» – «Nein! Wir wollen auch die Krise und den Konflikt abdecken können! Die Luftwaffe ist die Versicherung der Nation – deshalb braucht es den Gripen!»

De quoi s'agit-il?

Er habe gelernt, sich gleich bei Erhalt eines Auftrages zu fragen, was denn das Problem sei, betonte der zweite Referent, Oberst Hans-Georg Schlatter, Vertreter der Schweizerischen Offiziersgesellschaft und Vize-Präsident der AVIA Schweiz. Beim Gripen-Geschäft gehe es um Sicherheit. Sicherheit sei auch ein Standortvorteil für die Schweiz. Im Laufe der Jahre hätten sich aber beim Luftraumschutz Defizite eingestellt. Um Geld zu sparen, seien Mittel reduziert und Infrastrukturen abgeschafft worden. Die Beschaffung des Gripen erachtet Schlatter als Möglichkeit, einige dieser Defizite zu kompensieren. Die Frage, ob denn 54 alte Tiger durch 22 Gripen E ersetzt werden könnten, beantwortete Schlatter mit «Ja». Dies sei möglich, weil der Gripen E einen erheblich höheren Kampfwert als ein F-5 habe. Zudem sei dieser ein echtes Mehrzweckkampfflugzeug, das in der Lage sei, der Luftwaffe verloren gegangene Kompetenzen wieder abzudecken. Alternativen zum Gripen gebe es heute keine, so Schlatter. Auf die Frage, ob sich die Schweiz überhaupt Kampfflugzeuge leisten könne, meinte er «Ja». Es sei wichtig

zu wissen, dass die Investition im Rüstungsprogramm enthalten sei.

Worüber stimmen wir ab?

«Am 18. Mai stimmen wir über das Gripen-Fondsgesetz ab, nicht über das Flugzeug selbst», erklärte Schlatter weiter. In diesem Gesetz werde festgehalten, dass der Fonds während zehn Jahren mit jährlichen Einlagen von 300 Millionen Franken (aus dem ordentlichen und bereits genehmigten Armee-Budget) alimentiert wird. Das seien gerade mal rund 40 Franken pro Einwohner und Jahr. Der Referent hielt fest, dass es keine Alternative zur Luftwaffe gebe. Der Aufwuchs würde viel Zeit in Anspruch nehmen. Alle Konflikte, mit denen wir uns derzeit beschäftigen, seien aber nicht voraussehbar gewesen und kurzfristig entstanden. Es gelte, die Handlungsfreiheit zu behalten – deshalb gelte es, am 18. Mai zum Gripen-Fonds-Gesetz Ja zu sagen.

Die Uhr der Vorwarnung tickt!

Dr. Franz Betschon, Oberst i GSt, Maschinen-Ingenieur ETH, Absolvent der Harvard Business School und langjähriger Industrie-Manager, war von 1985 bis 2005 Mitglied des International Institute for Strategic Studies in London. In seinem Referat analysierte er die geostrategische Lage, in welcher wir uns heute befinden und folgerte: Ein Kampf fremder Mächte auf dem europäischen, schwach gewappneten Territorium kann nicht ausgeschlossen werden. Er zitierte unter anderem den sogenannten Fire Power Index. Dieser gibt Auskunft über Einsatz- und Feuerkraft von über 100 Armeen der Welt. Die Schweiz werde auf einem sehr tiefen Niveau bewertet. Ein-

dringlich hielt er fest: Das europäische Umfeld, das heisst NATO minus USA, verfügt noch über 5000 Kampfpanzer und über 2000 Kampfflugzeuge. Zwischen 1989 und 2009 sind in diesem Raum 1727 neue Kampfflugzeuge eingeführt worden. Die Uhr der Vorwarnung tickt! Des Weiteren verwies Betschon auf ein Planungspapier der Amerikaner, das «Full Spectrum Dominance» (Überlegenheit auf allen Ebenen) heisst. Dieses Papier sehe nukleare Erstschläge, auch gegen Nicht-Atomwaffenbesitzer, vor.

Wirtschaftliche Aspekte

Im zweiten Teil seines Referats erläuterte Betschon den wirtschaftlichen Aspekt des anstehenden Geschäftes. Er zeigte auf, dass die von der Firma Saab zugesicherten Kompensationsgeschäfte über 2,5 Milliarden Franken etwa 10 000 Mannjahren Beschäftigung entsprechen. Dies bedeute, dass ein Rückfluss an den Staat in Form von Steuersubstrat, AHV-Beiträgen, usw. von zirka 300 Millionen Franken zu erwarten ist.

Kein Papierflieger

Als letzter Experte kam Mike Helmy zu Wort. Helmy, Schweizer, hat neun Jahre in Schweden gewohnt und in Basel Ökonomie studiert und ist seit einiger Zeit für die Firma Saab tätig. Saab gebe der Schweizerischen Eidgenossenschaft zwei Versprechen, postulierte er. Erstens, der Gripen E werde termingerecht, im Budget und wie spezifiziert geliefert. Und zweitens, der Gripen E sei ein High-Tech-Kampffjet. Weshalb Saab in der Lage sei, seine Versprechen einzuhalten, begründete er unter anderem mit der

77-jährigen Geschichte des Flugzeugbauers und der Tatsache, dass die Firma, kurz vor dem Zweiten Weltkrieg gegründet, seither 5000 Flugzeuge gebaut habe. Schon heute sei der Gripen ein Exporterfolg. Fünf Luftwaffen seien bereits Gripen-Kunden: Schweden, Tschechien, Ungarn, Südafrika und Thailand. Zudem nutze die britische Testpilotenschule, die Empire Test Pilots School, den Gripen und kurz vor Weihnachten habe sich Brasilien für 36 Gripen E entschieden.

Immer wieder höre man, der Gripen E sei ein Papierflieger. Dies sei nicht zutreffend. Vielmehr sei er eine Weiterentwicklung aus dem Vorgängermodell Gripen C/D, das seinerzeit von der Schweizerischen Luftwaffe evaluiert wurde. Entgegen anders lautenden Berichten könne der Gripen E über zwei Stunden, wenn nicht sogar zweieinhalb Stunden in der Luft sein. Nebst einem leistungsfähigen Triebwerk (das gleiche, wie in der US-amerikanischen Super Hornet) verfüge das Flugzeug über modernste Sensoren und Radar und nicht zuletzt über moderne, effiziente Waffen. Helmy beendete sein Referat, nicht ohne nochmals die Kosteneffizienz des Gripen E, sowohl in der Beschaffung, als auch im Unterhalt hervorzuheben. ■

Weitergehende Informationen unter:
www.gripen-ja.ch
www.pro-kampfflugzeuge.ch



Fl Gfr
 Markus Gisel
 8604 Kindhausen ZH

Shoe-Holder-Value?

andrea by fricker

basel eisen-gasse 11 (vor der mittl. rheinbrücke), bern spitalgasse 32, luzern hirschenplatz 12, zürich bärengasse 16 (nicht alle Marken erhält.)

- TODS
- BOSS HUGO BOSS
- PASITO
- KOIL
- MORESCHI
- Allen Edmonds