
Edle Ritter der Lüfte

Armeegegner und ihre Komplizen bekämpfen den F-35, noch bevor der Kaufentscheid gefallen ist. Mit gutem Grund. Der Kampfjet ist das Herz jeder regulären Armee.

Von Alex Baur



Zweifellos der modernste, schlagkräftigste und günstigste Jet: F-35 Lightning.

Auf 50 000 Fuss über Meer verdunkelte sich der Himmel, während sich der Horizont zu krümmen begann. Im Cockpit herrschte totale Ruhe. Nichts bewegte sich. Dabei rasten wir mit zweifacher Schallgeschwindigkeit über die Baltische See. Es war einer jener magischen Momente, in denen man sich wünscht, die Zeit möge stillstehen.

Das war Anfang Juli 2013. Im Hinblick auf die Abstimmung über den JAS 39, besser bekannt als Gripen, hatte mich die Herstellerfirma Saab zu einem Flug mit dem Kampfjet eingeladen. Ich besass eine Lizenz als Privatpilot und flog auch Akrobatik. So mutete mir der Werkpilot von Saab einige spektakuläre Flugmanöver zu und überliess mir zwischendurch das Steuerhorn.

Für einen Piloten gibt es kein schöneres Erlebnis, als am Knüppel eines Kampfjets zu sitzen. Mein Bericht fiel gleichwohl zurückhaltend

aus. Gerade weil ich eine Ahnung von der Fliegerei habe, wusste ich, dass ich nicht beurteilen konnte, ob der Gripen nun wirklich der richtige Kampfjet für die Schweiz war. Es war die Frage, die damals fünf Millionen Schweizer Stimmberechtigte, von denen die allermeisten noch weniger wussten als ich, zu beurteilen hatten.

Siegeszug der Kampfflieger

Eines führte mir der Flug über die Ostsee aber in aller Klarheit vor Augen: Ohne Kampfjet ist jede reguläre Armee verloren. Für einen Angriff braucht es Bodentruppen, die am Schluss die Drecksarbeit verrichten. Doch ohne den Schutz vom Himmel kann man nur verlieren. Um das zu begreifen, muss man nicht selber fliegen. Doch im Cockpit konnte ich die unendliche Überlegenheit einer Kampfplattform, die man nach Belieben dreidimensional mit Schall-

geschwindigkeit frei durch den grenzenlosen Raum manövriert, sinnlich erfassen.

Der Siegeszug der Kampfflieger begann bereits im Ersten Weltkrieg. Die tollkühnen Fliegerasse wie der «Rote Baron» Manfred von Richthofen (80 Abschüsse), der Brite Edward Mannock (54 *kills*) oder der Franzose Georges Guynemer (53 *victoires*, wobei er selbst acht Mal abgeschossen wurde, bevor er im September 1917 in den Tod stürzte) waren Helden mit ritierlichem Nimbus, die selbst von ihren Todfeinden bewundert wurden.

Der Erste Weltkrieg war, im wahrsten Sinne des Wortes, die Inkarnation barbarischer und sinnloser Massenschlächtereien, bei denen sich keiner mit Ruhm bekleckerte. Ausser den Kampfpiloten. Und so war es auch im Zweiten Weltkrieg. Die Bomber-Crews von Arthur Harris, welche Deutschland in Schutt und Asche

legten, hatten den höchsten Blutzoll entrichtet; doch nach dem Sieg versuchte man sie möglichst schnell zu vergessen. Die Helden waren die Jägerpiloten, egal, welcher Provenienz.

Selbst auf der deutschen Seite, wo es wenig Ehre zu erhaschen gab, gingen die Fliegerasse erhobenen Hauptes aus dem Zweiten Weltkrieg hervor. Einige von ihnen bekleideten später beim Aufbau der Bundeswehr führende Positionen, wobei die Uniformen, Orden und Abzeichen der alten Wehrmacht in der Luft weitgehend erhalten blieben. Das Hakenkreuz liess man weg, das Ritterkreuz blieb.

Zweifellos gab es stramme Nazis unter den deutschen Kampfpiloten, doch Kriegsverbrechen konnte man ihnen kaum vorwerfen. Jäger greifen an, um andere zu verteidigen. Selbst in den blutigsten Schlachten hielten sich die meisten Kampfpiloten an einen Ehrenkodex. So war es etwa verpönt, auf Gegner im Fallschirm oder auf Zivilisten zu schießen. Den Niederungen des Schlachtfeldes entrückt, konnte man sich in der Luft diesen Rest an Menschlichkeit leisten.

Alierte rüsteten zu spät auf

Im Zweiten Weltkrieg wurde definitiv klar: Die Lufthoheit allein ist zwar noch kein Garant für einen Sieg – doch ohne Fliegerschutz kann man sicher nicht gewinnen. Daran hat sich seither nichts geändert. Ob Jom Kippur, Falklandinseln, Irak, Kosovo, Libyen oder Syrien, die wichtigen Entscheidungen wurden stets in der Luft eingeleitet. Selbst modernste Raketen, Drohnen oder Lenkwaffen können Kampffjets nicht ersetzen. Sie sind das Herz jeder regulären Armee und damit auch die Achillesferse.

Nach dem Ersten Weltkrieg glaubten viele, der ewige Friede sei ausgebrochen. Der Irrsinn des mechanisierten Krieges war so offensichtlich, dass er unter keinem Titel zu rechtfertigen war. Man konnte sich nicht vorstellen, dass es je wieder Krieg geben würde. So war die Abschaffung der Armee bis in die späten 1930er Jahre ein zentraler Punkt im Programm der Schweizer Sozialdemokraten. Der Versailler Vertrag untersagte Deutschland den Bau von Motorflugzeugen. Ohne Luftwaffe sei die Wehrmacht keine Bedrohung, lautete die einfache Formel.

Nach der Machtergreifung 1933 setzte sich Hitler über dieses Verbot hinweg. Die Luftwaffe hatte für ihn höchste Priorität. Den späteren Alliierten kann man vorwerfen, dass sie zu spät nachgerüstet hatten. Sonst wären Hitlers Blitzsieg in Polen und in Frankreich nicht möglich gewesen. Dahinter lag derselbe Denkfehler, dem die Pazifisten bis heute erliegen: Wenn die Friedfertigen mit dem vermeintlich guten Vorbild vorausgehen und abrüsten, ist das für die Kriegstreiber und Tyrannen geradezu eine Aufforderung, ihre Arsenalen auszubauen.

In der Schweiz erkannte man die drohende Gefahr. 1937 lancierte der Politiker und

Schweizer Kampffjets in Zahlen



F-35 Lightning II



F/A-18 Hornet C/D

Erstflug	15.12.2006	3.9.1986
Indienststellung	5.5.2011	1.9.1989
Länge	15,67 m	17,07 m
Spannweite	10,67 m	11,43 m
Flügelfläche	42,7 m ²	37,16 m ²
Max. Startmasse	31,75 t	25,4 t
Waffenlast	8,1 t	7,7 t
Treibstoff (intern)	8,3 t	5,1 t
Reichweite	2222 km	2000 km
Max. Schub	191,3 kN	158 kN
Max. Speed	Mach 1,6	Mach 1,8
Dienstgipfelhöhe	50 000 Fuss (15 240 m)	50 000 Fuss
Bordkanone	25 mm/180 Schuss	20 mm/578 Schuss
Stückzahl weltweit	760 (geplant 3000+)	1480

Weitere Informationen auf www.swiss-f35.ch

Migros-Gründer Gottlieb Duttweiler seine «1000-Kampfflieger-Initiative». Unter dem Eindruck der faschistischen Bedrohung rang sich die SP zu einem halbherzigen Kurswechsel durch und unterstützte «Duttis» Initiative. 1939 waren die 100 000 Unterschriften zusammen. Doch als die Schweiz bereit gewesen wäre, ihre Luftwaffe nachzurüsten, war es zu spät. So kam man auf das «Réduit».

Nach den ernüchternden Erfahrungen des Zweiten Weltkrieges rüstete die Schweiz rasant auf. Mit insgesamt über 300 Vampires und Venoms begann Anfang der 1950er Jahre das Jet-Zeitalter. In Emmen und in Altenrhein entwickelten die Schweizer zudem zwei eigene Kampffjets, den N-20 und den P-16. Vor allem

Die Mirage war trotz dem Finanzdebakel ein Flieger der Extraklasse.

der P-16 (aus dessen Grundriss entstand später der Learjet) war erfolgversprechend. Doch nach dem Absturz des zweiten Prototyps bekam der Bundesrat kalte Füße und stoppte das Projekt. Stattdessen kaufte man insgesamt 160 Stück des legendären britischen Hunter.

Kompromiss-Jet Gripen

Die Kontroversen begannen mit der französischen Mirage III S. Als das Parlament 1961 den Kauf von hundert Stück für 870 Millionen Franken bewilligte, war der Deltaflügler der modernste und vielleicht beste Kampffjet der Welt.

Einiges sollte mit Schweizer Beteiligung noch perfektioniert werden. Dabei kam es zu massiven Kostenüberschreitungen. Am Ende resultierten 57 Mirages, die rund eine Milliarde kosteten. Der Skandal um die «Mirage-Affäre» erschütterte die Luftwaffe nachhaltig.

Die Mirage war trotz dem Finanzdebakel für seine Zeit ein Flieger der Extraklasse. Doch fortan wurde jede Kampffjet-Beschaffung zum Politikum. Zum einen lag es an den Armeegegnern, welche die ungeheure symbolische Kraft des Kampffjets entdeckten. Zum andern lag es an den Querelen, welche jede Beschaffung innerhalb der Miliztruppe auslöste. Dieser fatale Mix machte jede Typenwahl zum Spiessrutenlauf.

Mit dem als «Drittweltflieger» verspotteten Northrop F-5 Tiger wählte der Bundesrat 1975 einen eher schwachen Kompromiss. Mit der Ausmusterung des Hunter verlor die Armee die Möglichkeit, Bodenziele anzugreifen. Daran änderte auch die 1992 beschlossene Beschaffung des topmodernen und dank Nachrüstungen bis heute fitten F/A-18 nichts. Ursprünglich war eine erdkampftaugliche zweite Tranche vorgesehen, auf die man später verzichtete. Nach dem Ende des Kalten Krieges schien es wieder einmal, als wäre der ewige Friede ausgebrochen.

Mit dem Gripen E suchte der Bundesrat erneut einen Kompromiss. Es war vielleicht nicht der beste, aber der günstigste und für Schweizer Bedürfnisse als ausreichend taxierte Kampffjet, an dessen Weiterentwicklung die Schweizer Industrie zudem massgeblich beteiligt war. Doch die Armeegegner liessen sich



Siegeszug der Kampfflieger: Fliegerass Manfred «Rote Baron» von Richthofen, ca. 1916.

nicht besänftigen. In Anlehnung an den Mirage-Skandal redeten sie einen angeblich unfertigen «Papierflieger» herbei (der in Brasilien übrigens inzwischen fristgerecht angeliefert wurde). Doch abgeschossen wurde der Schwede aus Armeekreisen. Insbesondere auch wegen der geringen Stückzahl wollten viele lieber keinen Jet als einen halbherzigen Kompromiss.

Antiamerikanismus als Staffage

Nachdem sich der Souverän mit einem knappen Mehr grundsätzlich für die Beschaffung eines neuen Kampfjets ausgesprochen hatte, entschied sich der Bundesrat im letzten Juni für den Kauf von 36 Stück des F-35 Lightning. Der Clou: Obwohl es sich zweifellos um die modernste und schlagkräftigste aller in Betracht gezogenen Varianten handelt, ist es auch die günstigste. Dafür gibt es eine simple Erklärung: Der Hersteller Lockheed Martin fertigt den Tarnkappen-Jet in einer derart hohen Auflage, dass der Stückpreis des 2011 in Serienproduktion gegangenen Fliegers ständig sinkt.

Die Entwicklung moderner Kampfjets dauert Jahrzehnte. Seinen Erstflug feierte der F-35 Lightning bereits im Dezember 2006; doch seine Konkurrenten stammen aus den 1990er Jahren. Nicht nur die Tarnkappen-Eigenschaften, sondern vor allem die Sensoren und die Datenintegration verschaffen dem Lightning einen Vorsprung gegenüber der Konkurrenz, der durch Nachrüstungen nicht mehr wettgemacht werden kann. Aus militärischer Sicht ist es fast

unmöglich, ein sachliches Argument gegen den Amerikaner zu finden.

Die Armeegegner liessen sich nicht entmutigen. Noch bevor der Typenentscheid gefallen war, gaben sie im letzten Juni bei der Bundeskanzlei eine Initiative ein, die den Kauf eines Militärfliegers aus den USA verbieten will. Die Domain «stop-f-35.ch» sicherten sie sich bereits im Dezember 2018. Doch der Antiamerikanismus ist nicht mehr als Staffage. Liest man den Initiativtext genau, würde bei Annahme die Beschaffung eines Kampfjets, welcher Provenienz bis ins Jahr 2040 faktisch verunmöglicht.

War der Gripen angeblich zu schwach, ist der Lightning nun zu stark. Als treuester Verbündeter der Armeebeschaffer hat sich die «Rundschau» von Schweizer Radio und Fernsehen (SRF) hervorgetan. Bereits im Oktober be-



hauptete die Sendung aufgrund von Interviews mit Flugplatzanwohnern in den Niederlanden und Norwegen, der F-35 sei viel lauter als ältere Flugzeuge. Tatsächlich ist er gemäss Untersuchungen der Armee rund drei Dezibel lauter als die F/A-18 C/D, was indes von blossem Ohr kaum festzustellen ist. Was die «Rundschau» ihren Zuschauern vorenthielt: Die europäischen Konkurrenten des F-35 sind kaum leiser.

Letzte Woche feuerte die gebührenfinanzierte «Rundschau» eine weitere Salve gegen den amerikanischen Flieger: Es wird insinuiert, der F-35 hätte das Rennen gemacht, weil er im

Flugs wurde der Jäger zu einem «Bomber der Lüfte» für Erstschläge im Ausland umgedeutet.

Evaluationsprogramm ein Ziel in Tschechien bombardieren können. Das klingt politisch brisant. Flugs wurde der Jäger zu einem «Bomber der Lüfte» für Erstschläge im Ausland umgedeutet. Ein Affront für die neutrale Schweiz.

Wie kam Evaluation zur «Rundschau»?

Der vermeintliche Scoop erweist sich als tendenziös in mehrfacher Hinsicht. Beim zitierten Geheimpapier handelt es sich um eine fiktive Übungsanlage, bei der es in erster Linie um die Auslotung von Reichweiten ging. Da die Schweiz zu klein ist, waren die Ziele zwangsläufig irgendwo im Ausland. Das ist schon deshalb irrelevant, weil im Kriegsfall die Neutralität per definitionem dahinfällt. Auf Tschechien kommt man erst, wenn man die fiktiven Koordinaten auf eine Landkarte legt. Doch der fiktive Angriff auf das Bodenziel war nicht entscheidend für die Typenwahl, floss er doch gerade mal zu 2,75 Prozent in die Evaluation ein. Dass er auch Bodenziele angreifen kann, macht den F-35 nicht zum «Bomber».

Die wirklich brisante Frage wurde nicht gestellt: Wer hat die geheime Evaluation der «Rundschau» gesteckt? Was grossartig als «investigative» Leistung verkauft wurde, ist in Wahrheit ein banales Leck. Das Schweizer Fernsehen liess sich von Gegnern des F-35 schlicht und ergreifend einspannen. Neben der Schweizer Armee hatten nur die unterlegenen Konkurrenten des F-35 diese Unterlagen.

Die Kontroverse zeigt indes, wie schwierig es für Laien ist, über fiktive Bedrohungen zu diskutieren. Die wirklich perfiden Szenarien haben es in sich, so dass keiner damit rechnet. Ein Krieg in Westeuropa erscheint heute so unreal wie in den Roaring Twenties des letzten Jahrhunderts. Kaum einer konnte sich damals ein Hitler-Regime vorstellen. An das, was kommen mag, können wir auch heute nur glauben – Wissen schöpften wir allein aus dem, was war. Dabei wird allerdings klar: Waffen sind gefährlich; keine zu haben, ist noch gefährlicher.