

STOP F-35

**Eidgenössische
Volksinitiative gegen
den F-35**

Inhalt

1	Einleitung	3
2	Argumente gegen den F-35	4
2.1	Zu teuer, zu gross	4
2.2	Hohe «Life Cycle Costs»	4
2.3	Können sie fliegen?	5
2.4	Ungeeignet in realen Konfliktsituationen	6
2.5	Welchen Einfluss hat die USA?	7
3	Initiativtext	9

1 Einleitung

Am 27. September hat die Schweizer Bevölkerung dem Projekt Air2030 nur mit einer hauchdünnen Mehrheit zugestimmt. Dieses knappe Resultat zeigt den grossen Unmut in der Bevölkerung gegenüber den Milliarden-Ausgaben für neue Luxus-Kampffjets. Nun hat der Bundesrat am 30. Juni 2021 entschieden, 36 F-35A Lightning II von Lockheed Martin in der Höhe von über 5 Milliarden zu beschaffen und hat damit klar gezeigt, dass er nicht bereit ist, auf die grösstmögliche Minderheit von 49.9 Prozent zuzugehen.

Klar ist: Auch knappe Resultate gehören zur Demokratie und müssen akzeptiert werden. Hätte aber die Schweizer Bevölkerung nicht über einen wolkigen und undemokratischen Planungsbeschluss, sondern über die konkrete Beschaffung eines spezifischen Kampffjettypen abgestimmt, wäre das Resultat wohl anders ausgefallen. Gerade die beiden US-amerikanischen Typen taten sich dabei klar als die kontroversesten hervor. Darum gilt es nun, den Super-GAU zu verhindern und der Bevölkerung das Recht zu geben, sich auch zu einem konkreten Beschaffungsprojekt äussern zu können. Ein im Unterhalt ultrateurer US-Tarnkappenkampffjet wie der F-35 kommt nicht in Frage. Beim F-35 sitzt zudem die CIA immer mit im Cockpit und die Schweiz erhält nicht einmal den vollen Zugang zu den Quellcodes der Programme. Die Schweiz kann also diese Kampffjets nicht autonom betreiben.

2 Argumente gegen den F-35

2.1 Zu teuer, zu gross

Wieso ein Kampffjet für die Schweiz mit der Tarnkappentechnologie ausgestattet sein muss, wie dies beim F-35 der Fall ist, leuchtet wenig ein. Zudem ist vorhersehbar, dass diese Technologie in den nächsten Jahren aufgrund neuer Detektionsverfahren obsolet werden wird.

Der F-35 ist ein massiv überteuertes, überdimensioniertes Luxus-Spielzeug für ein paar Armeeeoffiziere. Dieser Ansicht ist auch der höchste Offizier des US-Luftwaffe Charles Brown, der den F-35 einen Ferrari nannte, der völlig falsch eingesetzt werde.¹ Andere hochrangige Mitglieder der US-Streitkräfte bezeichnen den F-35 sogar als irrelevant.² Es ist ein überdimensionierter Jet, der einzig und allein für den Kampfeinsatz konzipiert wurde und nicht für luftpolizeiliche Aufgaben, die unbestrittenermassen zu erfüllen sind. Wird dieser Luxus-Jets aber für die alltägliche Luftpolizei eingesetzt, so nutzt sich das Material viel zu schnell ab. Die Schweiz schlittert somit in eine unglaublich teure Kostenfalle, die wir uns nach Corona schlicht nicht leisten können. Es macht einfach keinen Sinn, für verirrte Passagier-, Transport- und Sportflugzeuge gigantische Kriegsjets wie den F-35 in die Luft zu schicken, deren Betrieb und Upgrades in die Milliarden geht. Dafür genügen leichte Kampffjets, deren Beschaffung wir stets unterstützt haben.

2.2 Hohe «Life Cycle Costs»

Beim F-35 zeigen diverse Bericht aus dem Ausland, dass die Schweiz im Falle der Beschaffung dieses US-Tarnkappenkampffjets mit immensen Lebensdauerkosten rechnen müsste. Eine Flugstunde des F-35 kostet die US Air Force aktuell USD 44'000, obwohl Lockheed Martin seit Jahren eine Reduktion auf USD 25'000 bis 2025 verspricht.³ Die kanadische Regierung hat bei der renommierten Wirtschafts-prüfungsgesellschaft KPMG eine Studie erstellen lassen, die zum Schluss kommt, dass der F-35 bei einem Beschaffungsvolumen von 9 Milliarden kanadischer Dollar über die gesamte Lebensdauer über 45 Milliarden kanadischer Dollar kosten würde.⁴ Dies entspricht einem Faktor von 1 zu 5 im Verhältnis zum reinen Kaufpreis.

1

<https://www.forbes.com/sites/davidaxe/2021/02/23/the-us-air-force-just-admitted-the-f-35-stealth-fighter-has-failed/?sh=5cd633501b16>.

² <https://www.avweb.com/insider/is-the-f-35-irrelevant/>

3

<https://www.flightglobal.com/fixed-wing/lockheed-martin-defends-value-of-f-35-as-usaf-programme-under-new-pressure/142501.article>

⁴ Siehe:

<https://www.canada.ca/en/department-national-defence/corporate/reports-publications/equipment/next-generation-fighter-capability-annual-update-2014.html>

Umgerechnet würde das für die Schweiz bei einem Beschaffungspreis von fünf Milliarden Franken totale Kosten in der Höhe von sagenhaften 25 Milliarden Franken bedeuten. Der ehemalige Chef der Armee André Blattmann rechnet mit jährlichen Kosten von

12 Prozent des Anschaffungspreises, was über 30 Jahre hinweg Lebenszykluskosten in der Höhe von 23 Milliarden Franken zur Folge hätte.

Auch das norwegische Verteidigungsministerium, das F-35-Kampffjets gekauft hat, rechnet mit dem Faktor 3,75. Für die Schweiz würde dies totale Kosten von 18,75 Milliarden Franken bedeuten, was deutlich über der Schätzung des VBS liegt, das für die neuen Kampffjets mit Kauf- und Lebensdauerkosten von 15,5 Milliarden Franken ausgeht. Kosten in dieser Höhe während der gesamten Lebensdauer der neuen Kampffjets würden entweder andere Bereich der Armee unter massiven Sparzwang setzen oder den Bundesrat zwingen, das Armeebudget noch deutlicher zu erhöhen, was zu Sparprogrammen in anderen Departementen führen würde.

Auch Spanien und Japan kämpfen stark mit den hohen Kosten des F-35 bei luftpolizeilichen Einsätzen.⁵ Spanien setzt dabei schon auf ein leichteres Flugzeug. Grundsätzlich gilt: Für luftpolizeiliche Einsätze Super-Kampffjets zu verwenden, ist wie wenn man mit Kanonen auf Spatzen schießen würde. Es ist aber nicht nur völlig absurd, sondern würde auch den Verschleiss von hunderten Millionen Steuerfranken mit sich bringen. Dieser Irrsinn muss verhindert werden.

2.3 Können sie fliegen?

Der F-35 bleibt auch nach Jahrzehnten der Entwicklung das Sorgenkind der US-Luftwaffe und der Marine. Nebst amüsanten Zwischenfällen wie der Unfähigkeit, in einem Gewitter fliegen zu können, weist der Jet erhebliche technische Mängel auf:

- Theoretisch sollte das System von Lockheed Martin automatisch Ersatzteile nachbestellen. Diese Software ist aber ebenfalls mangelhaft, sodass Teile manuell nachbestellt werden müssen. Daraus resultierende Extrakosten rechnet Lockheed Martin den Kund*innen an.
- Ein Grossteil der Flotte der F-35 in den USA ist immer noch nicht einsatzfähig. Es existieren weiterhin über 800 bekannte Mängel - von diesen sind fast ein Dutzend derart gravierend, dass sie zum Absturz des Flugzeugs führen oder auf andere Weise lebensgefährlich für die Pilot*innen werden können.
- Die Triebwerke für das F-35-Programm der USA werden nicht schnell genug ausgeliefert, sodass allein aufgrund dieses Problems mit Ausfällen von bis zu

⁵ <https://defence-blog.com/news/airbus-unveils-concept-of-future-light-combat-aircraft.html> und <https://www.forbes.com/sites/davidaxe/2021/04/02/japan-is-about-to-waste-its-f-35s-shadowing-chinese-planes/>

sechs Prozent der Flotte zu rechnen ist.⁶ Die Bereitschaftsrate der F-35 liegt bei der US-Luftwaffe immer noch unter dem angestrebten Ziel. Das Verteidigungsdepartement hat sich zum Ziel gesetzt, dass stets 80 Prozent aller F-35 in der Lage wären, mindestens eine Mission zu fliegen – aktuell ist dies nur bei 69 Prozent möglich. Für den F-35A, also für jenen Typen, den die Schweiz vertieft prüft, hat das Verteidigungs-departement sich das Ziel von 70 Prozent gesetzt und auch erreicht, was aber ein sehr tiefer Wert ist. Bei 36 Flugzeugen würden in der Schweiz 11 am Boden stehen.

- Die Aussenschicht des F-35 wird regelmässig und sehr schnell beschädigt.⁷

Beim F-35 denken hohe US-Militärs offen darüber nach, statt in die Verbesserung der bestehenden Programme zu investieren, einen ganz neuen Jet zu entwickeln oder wieder verstärkt auf den F-16 zu setzen.⁸ Jüngst erklärte beispielsweise gar der Generalstabschef der US-Luftwaffe, Charles Q. Brown, den F-35 für gescheitert.⁹ Christoph Miller, kommissarischer Verteidigungsminister unter Trump, nannte den Jet gar ein «Stück Scheisse».¹⁰ Es stellt sich also die Frage, ob die Schweiz wirklich einen Jet kaufen sollte, der vielleicht bereits in wenigen Jahren nicht mehr für die USA produziert und weiterentwickelt wird.

2.4 Ungeeignet in realen Konfliktsituationen

Befürworter*innen neuer Kampffjets betonen gerne, dass die Schweiz bzw. das Schweizer Militär auf alle Szenarien vorbereitet sein müsse, mögen diese noch so unwahrscheinlich sein. Im Falle eines Krieges, also der einzig anderen Einsatzsituation für Kampffjets nebst den luftpolizeilichen Aufgaben, sind Kampffjets aber völlig ungeeignet. Aktuelle Kriege wie der Berg-Karabach-Konflikt¹¹ oder der Konflikt in der Ostukraine zeigen, dass Kampffjets eine untergeordnete oder gar keine Rolle im Kriegsgeschehen spielten. Stattdessen kamen günstigere Drohnen und Lenkwaffen vermehrt zum Einsatz. Ballistische Lenkwaffen vom Typ Iskander-M aus russischer

6

<https://www.defensenews.com/air/2021/02/12/an-engine-shortage-is-the-newest-problem-to-hit-the-f-35-enterprise/>

7

<https://www.defensenews.com/air/2021/01/20/the-defense-department-still-isnt-meeting-its-f-35-readiness-goals/>

8

<https://www.trtworld.com/magazine/us-admits-f-35-failed-to-replace-f-16-as-planned-needs-new-fighter-jet-44483>

⁹ Siehe:

<https://www.forbes.com/sites/davidaxe/2021/02/23/the-us-air-force-just-admitted-the-f-35-stealth-fighter-has-failed>

10

<https://www.defense.gov/Newsroom/Transcripts/Transcript/Article/2473893/press-gaggle-with-acting-secretary-miller-en-route-to-washington-dc/>

11

<https://caspiannews.com/news-detail/fragments-of-iskander-missile-found-in-azerbaijans-karabakh-region-raise-serious-questions-2021-4-4-0/>

Produktion, wie sie von Armenien eingesetzt wurden, haben eine Reichweite von bis zu 500 km. Diese würden innerhalb weniger Stunden durch die Zerstörung der Startpisten die gesamte Schweizer Luftwaffe lahmlegen.

Diese Ansicht unterstützt auch der ehemalige Chef der Armee André Blattmann.¹² Gemäss ihm seien Kampfflugzeuge auf einen Gegner ausgerichtet, den es in der Krise und im Konflikt im Schweizer Umfeld kaum mehr gebe.

2.5 Welchen Einfluss hat die USA?

Bereits heute sind in Dübendorf zwei US-amerikanische Offiziere stationiert, die regelmässig die aus den USA gekauften Waffensysteme und Flugzeuge überprüfen. Grundlage dafür bildet die rigorose ITAR-Gesetzgebung der USA; demnach bleiben die USA weltweit allein zuständig, um besonders sensible technische Komponenten zu warten.¹³ Die Kontrolle über die Software des F/A-18 bleibt beim Hersteller Boeing. Für das Abschliessen von Kurzstreckenlenk Waffen muss die Schweiz die Erlaubnis aus Washington einholen. Auch das Navigationssystem funktioniert nur mithilfe von Codes, die einmal pro Monat aus den USA geliefert werden. Mit zunehmender technischer Komplexität begibt sich die Schweiz noch stärker in die Abhängigkeit der USA. Das im F-35 eingebaute System ODIN liefert beispielsweise nach jedem Flug Daten zum Flugeinsatz an Lockheed Martin. Offiziell soll dies die automatische Nachbestellung von Ersatzteilen garantieren, doch das System ist weit umfassender. Auf diesem Weg liefert die Schweiz dem US-Militär unter anderem auch detaillierte Informationen über ihre Einsätze.

Es ist anzunehmen, dass die Schweiz ihre Lufthoheit gegen den Willen der USA nicht wahren könnte. Entweder würden die Jets aufgrund eingebauter Backdoors direkt am Boden bleiben, oder aber spätestens, wenn die Zulieferung von Ersatzteilen durch die Hersteller ausbleibt, vom Abheben gehindert werden. Wird diese Lieferkette unterbrochen, könnten die Jets innerhalb eines halben Jahres flugunfähig werden. Bei länger andauernden Einsätzen, vergleichbar mit dem Irakkrieg Anfang der 2000er-Jahre, könnte die Schweiz auf diese Weise dazu gezwungen werden, US-Kampfflugzeugen den Überflug zu gewähren.

Der US-amerikanische militärisch-industrielle Komplex und die US-Streitkräfte sorgen dafür, dass die wirtschaftlichen und geostrategischen Interessen der Regierung und der Konzerne nötigenfalls auch mit Gewalt bzw. mit militärischen Interventionen gewahrt werden. Lockheed gehört zu den grössten Produzenten von militärischen Gütern. Der Konzern stellt Atomwaffen und geächtete Waffen her. Die Schweiz würde fünf Milliarden an einen Konzern zahlen, der Waffen produziert, die in der Schweiz verboten sind.

¹² <https://drive.google.com/file/d/1ms-pMdj4yS8chNZoXGSULkj3dMjTlrMq/view?usp=sharing>

¹³ ITAR steht für «International Traffic in Arms Regulations». Siehe die Interpellation 21.3148, <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20213148>

Das US-Militär macht keinen Hehl daraus, dass der Verkauf militärischer Güter auch der Förderung der eigenen Interessen dient. Mit der stark ausgebauten Kommunikation zwischen verschiedenen militärischen Systemen, besteht die Gefahr, dass die Schweizer Flugzeuge in Zukunft nicht nur zum Schutz des Schweizer Luftraums eingesetzt würden. Zu diesem Thema gibt es aus dem VBS bisher keinerlei Klarheit, obschon dies aus Perspektive der Neutralität zahlreiche Fragen aufwirft. Mit einem US-amerikanischen Kampfjet würde die Schweiz einen weiteren Schritt in Richtung NATO gehen. So wird gerade beim F-35 recht offen kommuniziert, was das eigentliche Ziel eines Verkaufs dieses Flugzeuges ist: Die Eingliederung aller Nutzer in eine gemeinsame Militärstruktur.¹⁴

¹⁴

<https://www.defensenews.com/opinion/commentary/2020/12/16/the-f-35s-interoperability-tech-strengthens-us-alliances/>

3 Initiativtext

Initiative gegen den F-35 (kurz: Stop F-35)

Die Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung werden wie folgt ergänzt:

Art. 197 Ziff. 13 (neu)

13. Übergangsbestimmungen zu Art. 60 (Organisation, Ausbildung und Ausrüstung der Armee)

¹ Der Bund beschafft keine Kampfflugzeuge des Typs F-35 Lightning II.

² Das Armeebudget wird entsprechend angepasst.

³ Diese Bestimmung tritt am 01. Januar 2040 ausser Kraft.