

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

**Herausgeber:** Schweizerische Offiziersgesellschaft

**Band:** 185 (2019)

**Heft:** 4

**Vorwort:** Editorial

**Autor:** Schneider, Peter

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 02.04.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



Liebe Leserin, lieber Leser

Die Periode der relativen Ruhe nach dem Ende des Kalten Krieges neigt sich ihrem Ende zu, es herrscht auch in Europa sicherheitspolitisch wieder eine rauere Gangart; die grossen Staaten, USA, Russland, Indien und China, rüsten kräftig auf. Präsident

Trump hat von den NATO-Mitgliedstaaten mehrmals gefordert, dass die jeweiligen Verteidigungsetats mindestens 2% des Bruttoinlandproduktes betragen sollen.

Dies und die Tatsache, dass trotz Aufrüstung die Bedrohungen – obschon sehr wohl vorhanden – diffus und schlecht erfassbar bleiben, macht es notwendig, genau zu erklären, warum wir ein neues Kampfflugzeug als Ersatz für den F/A-18 benötigen. Das ganze Spektrum, von Luftpolizeidiensten über zeitlich und örtlich limitierten Schutz von Anlässen (wie etwa das WEF) bis hin zu Verteidigung, Bodenluft-Unterstützung und Aufklärung, muss dargestellt werden; damit eliminiert sich ein «Kampfflugzeug light» von selbst.

Der Weg hin zur Beschaffung verläuft auf zwei Ebenen: der politische Entscheidungsprozess, der das Vorgehen bis hin zum Typenentscheid durch den Bundesrat und insbesondere zur Frage eines Referendums definiert auf der einen Seite, und die technische Evaluation der Angebote auf der anderen.

Die Motion Lorenz Hess gibt vor, dass das Stimmvolk einen Grundsatzentscheid fällen soll; der Bundesrat unterbreitet dazu dem Parlament einen Planungsbeschluss, der einem fakultativen Referendum unterliegt. Dieser sollte in meinem Urteil nur das Flugzeug, nicht aber BODLUV, beinhalten. Mit dem Grundsatzentscheid entfällt die unselige Typendiskussion, die die Abstimmung vom 18. Mai 2014 überschattet hat, zudem werden alle Anbieter den Prozess bis hin zur Abstimmung intensiv unterstützen. Auf der anderen Seite dürfte ein Referendum (ohne Ständemehr!) für Armeevorlagen kritischer sein als eine Initiative (eine solche kann, unabhängig des Referendums, jederzeit auch eingereicht werden).

Dreh- und Angelpunkt des ganzen Prozesses ist das Referendum. Der Planungsbeschluss muss vor dem

Stimmvolk Gnade finden. Der Prozess, mal lanciert, ist unumkehrbar und muss gelingen. Ich begrüsse es sehr, dass Bundesrätin Amherd entschieden hat, den Prozess von Claude Nicollier überprüfen zu lassen, auch wenn dieser – aus meiner Sicht – zwingend notwendige Schritte etwas Zeit brauchen wird. Diese «verlorene» Zeit wird im späteren Verlauf, dank einer klaren Ausgangslage, wieder eingeholt.

Die Evaluation der Angebote wird parallel dazu durchgeführt; es wird, gerade im Hinblick des von der Motion vorgegebenen Verfahrens, von entscheidender Bedeutung sein, dass vor dem Referendum keine Resultate oder Teilergebnisse an die Öffentlichkeit durchsickern. Hätte man diesen Teilprozess, so wie den politischen, nicht auch etwas überprüfen sollen? Es ist nicht einzusehen, wozu mit grossem Aufwand fünf Flugzeuge, für jeweils ein paar wenige Flugstunden, in Payerne getestet werden sollen.

Wären die (selbstverständlich notwendigen) Testflüge nicht viel einfacher und effektiver in den Herstellerländern durchführbar, verbunden mit vielen formellen und informellen Gesprächen? Die Testflüge in

Payerne werden, ähnlich Air14, ein grosses Publikum und insbesondere die Medien anziehen. Die Gefahr, dass Informationen (auch falsche!) über die Evaluation der einzelnen Flugzeuge lecken, kann nicht von der Hand gewiesen werden, der Kreis der Wissenden und Teil-Wissenden wird automatisch gross.

Unsere Aufgabe wird es sein, mit Gesprächen, Vorträgen, Leserbriefen und Artikeln jede denkbare Unterstützung zu leisten. Ich rufe Sie dazu auf, liebe Leserin und lieber Leser, sich vor dem Referendum jeglicher Typendiskussion zu enthalten, es geht um das entscheidend wichtige neue Kampfflugzeug und erst nach gewonnenem Referendum um einen Flugzeugtyp!

**«Fake News können den Prozess gefährden!»**

Peter Schneider, Chefredaktor  
peter.schneider@asmz.ch