

Mit Nationalrat Thomas Hurter, Sicherheitspolitiker und Pilot «Tiger-Entscheidung drängt»

Der Schaffhauser SVP-Nationalrat Thomas Hurter ist der einzige Berufspilot im eidgenössischen Parlament. Als ehemaliger Mirage- und heutiger Swiss-Pilot, sowie PC-7-Fluglehrer und als Präsident der nationalrätlichen Subkommission «Tiger-Teilersatz» ist er bestens informiert, wie er im SkyNews.ch-Interview darlegt.

Foto: hjb



Nationalrat Thomas Hurter: «Diese Beschaffung stellt die Weichen für die Zukunft der Luftwaffe.»

Die Fragen stellen Eugen Bürgler und Hansjörg Bürgi

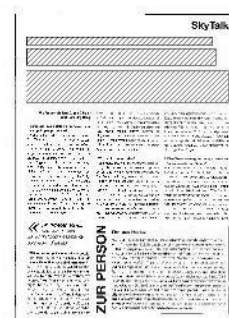
I Kann und muss sich die Schweiz neue Kampfflugzeuge leisten?

Die drei Aufträge der Luftwaffe sind bekannt: Die Wahrung der Lufthoheit inklusive Luftpolizeidienst, Lufttransport und die Beschaffung von Nachrichten für Armee und Politik. Solange diese Aufträge bestehen, braucht es die dazu notwendigen Mittel. Dazu gehören Kampfflugzeuge, die ihrer Aufgabe gewachsen sind. Solange wir die Neutralität und Souveränität der Schweiz mit eigenen Mitteln wahren wollen, müssen wir in eine glaubwürdige Verteidigung investieren – die Luftverteidigung

gehört mehr denn je dazu. Verzichten wir heute auf die notwendige Erneuerung, laufen wir Gefahr, dass wir uns in der Zukunft die dann fällige Gesamterneuerung der Luftwaffe nicht werden leisten können. Die Reduzierung oder Abschaffung der Luftwaffe heisst für mich ganz klar Beitritt zu einem Bündnis.

« Der Typenentscheid wird voraussichtlich Ende März im Gesamtbundesrat diskutiert.

I Was muss auf politischer Ebene passieren, damit die Luftwaffe in fünf Jahren ein neues Kampfflugzeug einführen kann?



Ich bin sehr froh über den Entscheid des Bundesrates, die Evaluation sauber abzuschliessen. Das ist in den Wochen vor Weihnachten passiert. Dieser Evaluationsbericht macht Aussagen über die Leistungen der einzelnen Flugzeuge in verschiedenen Bereichen, enthält aber auch Aussagen über die Möglichkeiten der industriellen Kooperation und vieles mehr. Dieser Bericht ging Anfang 2010 an den VBS-Vorsteher, den Chef der Armee und den Luftwaffenchef. Sie werden aufgrund dieser Informationen einen Typenentscheid fällen. Diesen Entscheid wird der Verteidigungsminister, voraussichtlich bis spätestens März 2010, im Gesamtbundesrat diskutieren. Wenn in Medienberichten der vergangenen Monate bereits vermeintliche Sieger genannt wurden, konnte das nur schon deshalb nicht stimmen, weil der Evaluationsbericht nicht fertig war und die Bewertung durch den Bundesrat noch bevorstand.

I Wie geht es nun weiter?

Was es jetzt braucht, ist eine rasche Entscheidung, ob die Beschaffung weiterverfolgt wird, ob es eine Verschiebung gibt, oder ob der Bundesrat die Übung abbrechen will. Ich bin klar der Meinung, dass eine Verschiebung nur dann Sinn machen würde, wenn daraus Vorteile resultieren. Das Geschäft wird durch eine Verschiebung aber sicher teurer. Es werden keine neuen Erkenntnisse auftauchen, und es wird sich sicher nicht die Meinung durchsetzen, dass wir keine Luftwaffe mehr brauchen. Kann das Geschäft so weitergeführt werden, wie es jetzt geplant ist, wird die Beschaffung mit dem Rüstungsprogramm 2011 beraten. Dazu braucht es aber eine baldige Entscheidung des Bundesrates. Wird es später, dann reicht die Zeit nicht mehr für eine Aufnahme ins Rüstungsprogramm 2011. In den eidgenössischen Räten käme es also erst 2011, nach der Abstimmung über die Moratoriums-Initiative der Gsoa im Herbst 2010, zur Diskussion um den Tiger-Nachfolger.

I Eine Verschiebung um einige Jahre ist für Sie also keine Option?

Bundesrat Ueli Maurer hat die Ansicht vertreten, dass wir das Geschäft jetzt verschieben und in rund fünf Jahren eine verkürzte Evalu-

ation durchführen könnten. Wenn aber in drei bis vier Jahren ein neuer Anbieter wie Boeing oder Lockheed Martin mit dem JSF auftaucht, muss gerechterweise die gesamte Evaluation wieder durchgeführt werden. Eine zeitliche Verkürzung der Evaluationsphase ist also wenig wahrscheinlich, und wir sprechen heute von einer Evaluationsdauer von sieben bis zehn Jahren. Die Problematik besteht darin, dass wir bei einer Verschiebung um fünf Jahre und einer möglichen Einführung eines neuen Kampfflugzeuges in 15 Jahren nicht mehr über einen Tiger-Teilersatz sprechen, sondern über den Ersatz der F/A-18. Dann wird es noch viel teurer.

I Wie lange sind die Offerten gültig?

Die Offertverlängerung wird so ausgelegt, dass eine Beratung mit dem Rüstungsprogramm 2011 möglich ist. Die Offerten sind bis Ende 2011 gültig. Aber wenn es über diesen Zeitraum hinausgeht, muss neu verhandelt werden.

I Kommt das Abwarten des Sicherheitspolitischen Berichtes also einem Übungsabbruch gleich?

Der Sicherheitspolitische Bericht wird für den Sommer 2010 erwartet. Dieser Bericht musste bis jetzt als Grund für die Verschiebung des Tiger-Entscheidunges herhalten. Ehrlicherweise muss man aber sagen, dass mehr Zeit für die Auswertung der Evaluationsdaten gebraucht wurde. Ich bin persönlich der Meinung, dass das Geschäft Tiger-Nachfolger vom Sicherheitspolitischen Bericht getrennt werden muss, um nicht unnötig Zeit zu verlieren. Bezüglich des Einsatzes der Luftwaffe wird dieser Bericht keine wesentlichen Neuerungen bringen. Ich bin überzeugt, dass die Luftwaffe als Garant für ein sicheres Dach über einer unabhängigen, souveränen Schweiz auch zukünftig als Notwendigkeit betrachtet wird.

I Der Spardruck auf die Armee ist gross. Gibt es in der Luftwaffe Sparpotential?

Der Chef der Luftwaffe ist aus meiner Sicht der einzige Kommandant, der über eine saubere Aufstellung verfügt, die aufzeigt, welcher Bereich seiner Aufträge wie viel kostet und welcher Nutzen daraus resultiert. Natürlich

werden jetzt unter den Vorzeichen des Spar-drucks einzelne Bereiche wie die Drohnen oder die Fallschirmspringer in Frage gestellt. Allerdings ist das Sparpotential dabei äusserst gering. Ein guter Ansatz ist allerdings, die Leistungen der Armee unter die Lupe zu nehmen, die zugunsten anderer Departemente erbracht werden. Die Liste ist lang und reicht von Grenzüberwachungsflügen über Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Grippeimpfung oder der Sicherung des WEF in Davos bis zur Katastrophenhilfe und Auslandseinsätzen. Hier braucht es mehr Kostentransparenz. Die Frage ist berechtigt, ob einzelne Leistungen anderen Departementen in Rechnung gestellt werden sollen.

I Den Verteilungskampf um die Mittel der Armee gab es ja schon immer?

Ja, er hat sich aber durch die Erstellung der Mängelliste sicher noch akzentuiert. In den letzten zehn Jahren erhielt die Armee immer etwa 700 Millionen Franken weniger als vorgesehen. Es fehlen inzwischen also rund sieben Milliarden Franken. Ganz klar ist, dass so Mängel entstehen. Inzwischen fliessen rund 70 Prozent des Armeebudgets in den laufenden Betrieb, nur 30 Prozent bleiben für Investitionen. Für Kampfmittel wurde in den letzten Jahren kaum noch Geld aufgewendet. Ich erwarte jetzt vom Bundesrat, dass man aufgrund der Mängelliste klare Prioritäten setzt und sich überlegt, ob für die Behebung bestimmter Mängel Zusatzkredite gesprochen werden müssen.

◀ *Mit dem Tiger-Nachfolger wird der Grundstein für eine zukünftige Eintypen-Flotte gelegt.*

I Was sagen Sie dem Heeresoffizier, der Angst hat, dass der Tiger-Nachfolger einen zu grossen Teil des VBS-Budgets beansprucht?

Wir haben heute schon eine funktionierende Luftwaffe mit laufenden Betriebskosten. Ein Tiger-Nachfolger wird in Betrieb und Unterhalt in etwa gleich teuer sein wie die F/A-18. Der Tiger fliegt momentan noch etwas billiger, ist aber ein Auslaufmodell. Jetzt ist es wichtig,

nicht den Blick auf das Ganze zu verlieren: Mit dem Tiger-Nachfolger wird der Grundstein für eine zukünftige Eintypen-Flotte gelegt. Wenn die F/A-18 am Ende ihrer Lebensdauer angeht, wird die Luftwaffe wohl nur noch einen Kampfflugzeugtyp fliegen, was auf Seiten der Kosten ein deutliches Einsparungspotential mit sich bringt. Man muss dabei auch ganz klar sehen, dass Luftwaffe und Heer zusammengehören und nur zusammen das Ziel erreichen können, unser neutrales und souveränes Land zu schützen. Das «Gärtchen-Denken», wie es seit dem Existieren der Mängelliste zu beobachten ist, wirkt bisweilen irritierend.

I Können Sie sich auch eine reduzierte Beschaffung vorstellen?

In der aktuell angespannten Finanzlage müssen alle ihren Tribut bezahlen, nicht nur im VBS. Ich sehe die Möglichkeit, jetzt eine Beschaffung für den Tiger-Teilersatz durchzuführen, allerdings in einem etwas reduzierten Rahmen mit acht bis zwölf Flugzeugen. Damit kann ein minimaler, sinnvoller Einsatzbetrieb sichergestellt werden. Möglich wäre etwa die permanente Bereitschaft mit zwei Flugzeugen für einen einwöchigen Einsatz, wie ihn etwa das WEF erfordert. Gleichzeitig wäre das ein Kern, um darauf aufbauen zu können. Es ist müssig, jetzt über die genauen Stückzahlen zu sprechen. Es ist gut möglich, dass zur Erfüllung des gleichen Auftrages 15 Flugzeuge des einen Herstellers benötigt werden, aber nur acht eines anderen. Für 22 Flugzeuge werden die vorgesehenen 2,2 Milliarden sicher nicht reichen, zumal in diesem Budgetrahmen auch sechs PC-21 zur Pilotenausbildung enthalten sind.

I Wird der Sieger der aktuellen Evaluation also auch einmal die F/A-18 ersetzen?

Diese Beschaffung stellt die Weichen für die Zukunft der Schweizer Luftwaffe. Zwar geht es jetzt um den Ersatz des Tigers, doch wird damit auch ein Präjudiz für den Ersatz der F/A-18 geschaffen, denn wir werden uns in 15 Jahren kein zweites, anderes Waffensystem leisten können. Ich gehe davon aus, dass derjenige Hersteller, der mit dieser Evaluation den Einstieg schafft, wahrscheinlich auch derjenige sein wird, mit dem wir die Erneuerung der Luftwaffe später angehen werden.

I Muss die Luftwaffe verstärkt Kooperationen mit dem Ausland eingehen, um die Betriebskosten zu senken?

Dieser Punkt muss im Zusammenhang mit dieser Evaluation tatsächlich diskutiert werden. Je komplexer die Systeme werden, umso teurer wird es, diese ohne Partner zu betreiben. Die Frage, ob wir beispielsweise eigene Simulatoren beschaffen, stellt sich angesichts der hohen Kosten. Gerade wenn es um die Nutzung von Infrastrukturen in unserer Nachbarschaft geht, kann ich mir sinnvolle Kooperationen durchaus vorstellen. Auf der anderen Seite darf nicht vergessen werden, dass die vom Ausland erbrachten Leistungen bezahlt werden müssen. Sicher interessant für die Schweiz sind die Angebote für Trainingsflüge im Ausland, was einerseits unseren Piloten etwas bringt, aber auch die Bevölkerung in der Schweiz von Fluglärm entlastet. Denkbar ist auch die Grundausbildung der Piloten in Zusammenarbeit mit einer anderen Luftwaffe. Ich bin da sehr offen, entscheidend ist, was uns die Hersteller und Herstellerländer konkret anbieten. Die Schweiz hat einen sehr tiefen Einblick in diese Waffensysteme erhalten; das war bei früheren Evaluationen nicht immer so. Das ist sicherlich eine gute Basis für eine partnerschaftliche Kooperation.

I Ist eine Lebensdauerverlängerung für die Tiger-Flotte eine Option?

Die Mängel des Tigers sind klar: Dieses Flugzeug ist nur bei Tag und guten Wetterbedingungen einsetzbar. Zudem ist sein Waffensystem nicht mehr auf dem Stand der heutigen Technologie. Eine Verlängerung der Einsatzdauer des Tigers würde uns eine Menge Geld kosten. Deshalb bin ich der Meinung, dass wir aufgrund der Kosten-Nutzen-Rechnung diese Option vergessen sollten. Die Fachleute sind sich einig, dass Investitionen in die Tiger-Flotte ein sehr schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. Viel eher könnte es Sinn machen, zugunsten einer Neubeschaffung den Tiger relativ schnell aus dem Verkehr zu ziehen und die F-5 allenfalls noch zu verkaufen oder zu verleasen, jetzt wo das noch möglich ist.

I Stichwort Stationierungskonzept: Wie viele Jet-Flugplätze wird sich die Luft-

waffe zukünftig noch leisten können?

Mit der Konzentration auf die Jet-Flugplätze Payerne, Meiringen, Sion sowie Emmen als Ausweichflugplatz ist eine Lärmkonzentration einhergegangen. Natürlich wäre es rein finanziell vorteilhaft, eine weitere Basis zu schliessen. Ich denke jedoch, dass die Grenze zwischen Lärmkonzentration und finanziellen Einsparungsmöglichkeiten bereits erreicht ist und die verbleibenden Flugbewegungen nicht auf noch weniger Plätze verteilt werden können. Doch auch aus militärisch-operationeller Sicht ist eine Verteilung der Mittel wichtig. Schon heute gibt es im Osten der Schweiz keinen einzigen Jet-Flugplatz mehr, idealerweise bräuchte es auch dort eine Basis. Dübendorf als Jet-Flugplatz wird politisch nicht mehr durchsetzbar sein, doch mehr Flugbewegungen nach Emmen zu verlegen und Dübendorf als Ausweichplatz und für Propellerflugzeuge und Helikopter zu nutzen, ist sicher eine Option.

I Welche Konsequenzen hätte der Abbruch der Tiger-Ersatzbeschaffung für die Schweizer Industrie?

Die Angebote der Hersteller zur industriellen Kooperation sind sehr, ich betone, sehr attraktiv. Ich möchte jedoch vorwegnehmen, das ist nicht der Grund, um ein neues Kampfflugzeug zu beschaffen. Dieses Geschäft muss per Gesetz zu 100 Prozent kompensiert werden. Es wurden, auch bezüglich der Wertschöpfung, höchst interessante Angebote gemacht. Die Hersteller mussten Angebote abliefern, welche die Industrie in allen Regionen der Schweiz berücksichtigt. Viele dieser Projekte sind nachhaltig ausgerichtet und auf die Zukunft ausgelegt. Da geht es nicht darum, kurzfristig etwas Umsatz zu generieren, sondern um den Anschluss in Bereichen der Spitzentechnologie. Im Parlament haben wir Konjunkturpakete mit Bauprogrammen von einigen hundert Millionen Franken diskutiert. Die Tiger-Ersatzbeschaffung ist sicher das beste Programm zur Stützung der Konjunktur, das wir bekommen können.


I Sind die Interessen der Luftfahrt im Parlament genügend vertreten?

Wenn ich sehe, wie andere Interessengruppen vertreten sind, ganz klar: Nein. Zwar übt die

Fliegerei auf viele Personen eine Faszination aus, wird aber eindeutig unterschätzt. Die Luftfahrt hat die gleiche Wertschöpfung wie die Pharmaindustrie. Diese beträgt 26 Milliarden, was rund sechs Prozent des Bruttoinlandproduktes entspricht. Mit etwa 180'000 Beschäftigten in der Schweiz ist die Luftfahrt eine bedeutende Branche, die für einen guten Teil der Entwicklung in der Schweiz verantwortlich ist. Das zeigt zum Beispiel das Wachstum der Gemeinden im Norden von Zürich, also in Flughafennähe. Die zentrale Bedeutung internationaler Flugverbindungen für die Entwicklung der Schweizer Wirtschaft ist den Parlamentariern eindeutig zu wenig bewusst. Leider wurden in den vergangenen Jahren viel zu oft nur Flugbewegungen gezählt, um Lärmdiskussionen führen zu können, statt die tatsächlichen Emissionen zu berücksichtigen. In den letzten zehn

Jahren hat die Fluglärmbelastung rund um den Flughafen Zürich massiv abgenommen, trotz eines beträchtlichen Wachstums. Beim Treibstoffverbrauch sind wir bereits bei drei bis vier Litern pro transportiertem Passagier auf 100 Kilometer angelangt. Das ist kein Grund, um sich zurückzulehnen, vielmehr gilt es, die innovativen Entwicklungen zu unterstützen.

Ihr schönstes Flugerlebnis?

Das Bewegen in der dritten Dimension und das Beobachten der verschiedenen Facetten unserer Erde von oben machen für mich nach wie vor jeden Flug zu einem besonderen Erlebnis. Wenn ich einen Flug herausgreifen muss, denke ich an meinen letzten Flug mit der Mirage. Ich durfte damals den Abschiedsflug mit drei meiner besten «Mirage-Kollegen» von Buochs nach Payerne absolvieren. 

ZUR
PERSON

Thomas Hurter

Nach Schaffhausen kam Thomas Hurter seiner Frau Cornelia wegen. Er erblickte am 1. November 1963 in Zürich das Licht der Welt und wuchs anschliessend im Kanton Aargau auf, wo er 1984 die Wirtschaftsmatura abschloss. Ab 1986 wirkte er in der Luftwaffe als Berufsmilitärpilot und Fluglehrer. 1993 wechselte er zur Swissair. Seither ist Thomas Hurter der Luftwaffe aber als Milizpilot treu geblieben, heute als PC-7-Fluglehrer. Seit 2002 ist er auch Inspektor von Sphair und heute fliegt er als First Officer den Airbus A340 in einem Teilzeitpensum bei Swiss. Zudem durchlief er verschiedene Weiterbildungskurse und absolvierte 2007 ein Studium MBA (Master of Business Administration) an der Heriot Watt University in Edinburgh. Seine politische Laufbahn begann 2003 als Stadtschulrat in Schaffhausen. Seit 2005 ist er Mitglied des Schaffhauser Kantonsrates und 2007 wurde er für die Schaffhauser SVP in den Nationalrat gewählt. Thomas Hurter ist Mitglied der Sicherheitspolitischen Kommission des Nationalrates und präsidiert deren Subkommission «Tiger-Teilersatz». Seine Freizeit widmet er seiner Frau und seinen beiden Töchtern, er rudert gerne auf dem Rhein (auch im Winter) und wirkt noch als Fluglehrer in Schmerlat. www.thomas-hurter.ch

STICHWORTE

Lufthansa

Die Mutter der Swiss lässt unserer Airline zum Glück viel Handlungsspielraum.

Aerosuisse

Erfüllt als Dachverband der Schweizer Luftfahrtbranche sicher eine wichtige Rolle. Der Mix im Verband von der Leichtaviatik bis hin zu grossen Airlines macht es allerdings schwierig, politische Durchsetzungskraft zu erreichen.

100 Jahre Schweizer Luftfahrt

Eine sehr gute Möglichkeit, um der Schweizer Bevölkerung und den Parlamentarierinnen und Parlamentariern den Wert der Luftfahrt aufzuzeigen.

EASA

Grundsätzlich begrüsse ich eine Harmonisierung der Regeln für die Luftfahrt. Aber die Gefahr besteht, dass durch eine Überregulierung das Ganze so komplex und teuer wird, dass die Luftfahrt nicht mehr existenzfähig sein kann.