

Im Gespräch



WAS MACHT ein Polizeidirektor, wenn er wegen prekärer Strassenverhältnisse verspätet ist? Er drückt aufs Gas, sobald die Strasse nicht mehr vereist ist. Die Zürcher Polizei war zeitgleich unterwegs und büsste den abrupt gestoppten Berner Regierungsrat **Hans-Jürg Käser** wegen Geschwindigkeitsüberschreitung mit 40 Franken. Die Fahrt endete schliesslich in der Vollzugsanstalt Affoltern am Albis: Dort wurde Käser zu einer Pressekonferenz erwartet. Diese durfte er nach seinem Referat als freier Mann wieder verlassen. (KAS)



AN DER Verleihung der Watt-d'Or-Preise am traditionellen Neujahrsapéro des Bundesamtes für Energie (BFE) waren in Bern am Dienstag rund 400 Personen zugegen. Nachdem BFE-Direktor Walter Steinmann die «verschiedenen Exzellenzen» begrüsst habe, wolle er speziell noch **Michael Kohn** «in Seiner Heiligkeit» begrüssen, sagte **Carlo Schmid**, ehemaliger Innerrhoder Ständerat und jetzt Präsident der neuen Elektrizitätskommission, in einer launigen Anrede unter schallendem Gelächter der Anwesenden. Womit für viele Anwesende feststand, dass Kohn mit diesem «Heiligenschein» nun wirklich nichts mehr passieren könne. (MKU)



LESEN BILDET. Das weiss auch SVP-Strategie **Christoph Mörgeli**, der offenbar seinen Machiavelli aus dem Effeff kennt. In seiner Kolumne in der «Weltwoche» weist der Zürcher Nationalrat genüsslich darauf hin, dass Christoph Blocher damals sein Amt angetreten habe, ohne eine einzige personelle Änderung vorzunehmen – jeder erhielt seine fachliche Chance, nicht jeder konnte sie packen, schreibt Mörgeli.



Damit zielt er auf Blochers Nachfolgerin **Eveline Widmer-Schlumpf**, die sich bereits von Generalsekretär Walter Eberle und dessen Stellvertreter Yves Bichsel getrennt hat. Womit wir wieder bei Machiavelli wären: Dieser, so Mörgeli, hätte sich eben nicht von Eberle getrennt – mit der Folge, dass sich die SVP an dieser Konstellation die Zähne ausbeissen würde. (BRU)

Streit um Luftraum-Nutzung

Kampffjetlärm in Tourismusgebieten Initiative will Trainingsflüge der Luftwaffe verbieten

Am 24. Februar stimmen wir darüber ab, durch welche Lufträume die Kampffjets der Schweizer Armee in Zukunft fliegen dürfen.

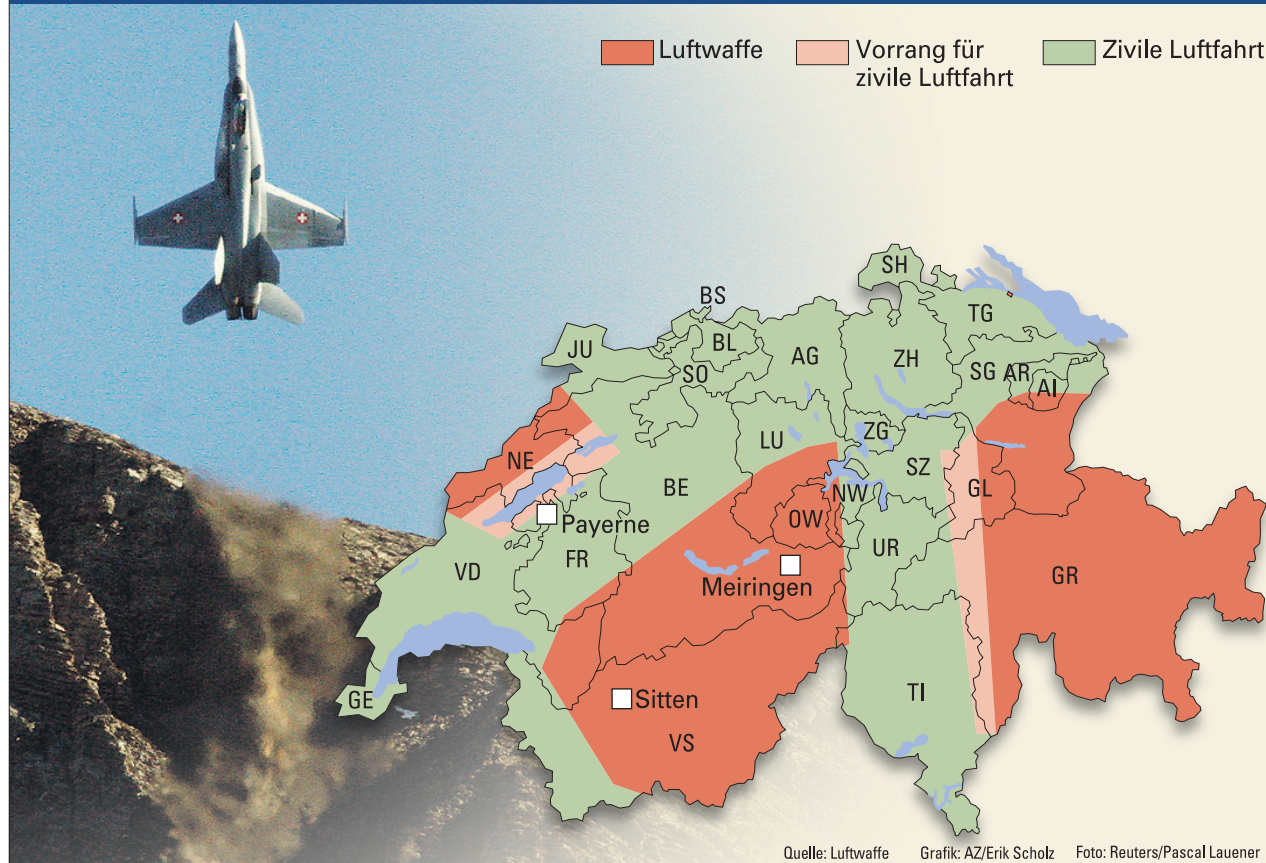
CHRISTOPH BRUNNER

«In touristisch genutzten Erholungsgebieten dürfen in Friedenszeiten keine militärischen Übungen mit Kampffjets durchgeführt werden.» Mit seiner Volksinitiative «Gegen Kampffjetlärm in Tourismusgebieten» will der umtriebige Umweltschützer Franz Weber erreichen, dass dieser Satz als Artikel 74a unter dem Titel «Lärmschutz» in der Bundesverfassung verankert wird. Nicht gänzlich unproblematisch am Wortlaut sind zwei Wendungen: Weder «Friedenszeiten» noch «touristische genutzte Erholungsgebiete» sind präzise definiert.

Unbestritten und klar ist dafür etwas anderes: Ein mit Nachbrenner startender Kampffjet des Typs F/A-18 Hornet veranstaltet einen geradezu infernalisch anmutenden Lärm, der gemäss Luftwaffe bis zu 113 Dezibel betragen kann. Zum Vergleich: Ein Presslufthammer kommt auf ungefähr 100 Dezibel zu stehen, die Schmerzgrenze für das menschliche Ohr liegt bei 130 Dezibel.

Für Initiant Weber – er wird von der SP, den Grünen sowie der Gruppe für eine Schweiz ohne Armee (GSoA) unterstützt – ist die Schmerzgrenze jedoch bereits überschritten. Er erachtet den durch Kampffjets generierten Lärm insbesondere im Raum Meiringen im Berner Oberland für zu gross. Diese Auslegung der Fakten ist nicht komplett an den Haaren herbeigezogen: Im Jahr 2008 findet der Flugdienst der F/A-18-Berufsstaffel an 46 Wochen von Meiringen aus statt. In Sitten dagegen starten und landen die F/A-18 im laufenden Jahr lediglich während sieben Wochen. Die Hauptlast trägt aber zweifelsohne der Flug-

NUTZUNG DES SCHWEIZER LUFTRAUMS



Quelle: Luftwaffe Grafik: AZ/Erik Scholz Foto: Reuters/Pascal Lauener

platz Payerne mit seiner Kapazität von insgesamt 11 000 Kampffjet-Flugbewegungen, während die Zahlen für Sitten (5000 Starts und Landungen) und Meiringen (4500) deutlich geringer ausfallen.

Breite bürgerliche Front

Die Front gegen die Initiative ist breit: Bundesrat, National- und Ständerat lehnen sie unisono ab, genauso wie SVP, FDP und CVP. Ihre Hauptargumente: Ein Ja zur Vorlage würde die potenziellen Einsatzräume für die Luftwaffe derart beschneiden, dass sie ihre von der Verfassung vorgegebenen

Aufgaben nicht mehr wahrnehmen könnte. Ausserdem dürfte die Luftwaffe nicht einfach von der zivilen Luftfahrt reservierten Korridore (siehe Grafik oben) ausweichen, weil diese durch internationale Verträge festgelegt sind. Den Gegnern der Initiative stösst aber auch sauer auf, dass Weber nicht frei vom Verdacht ist, aus Eigeninteresse zu handeln: Er ist Besitzer des Grandhotels Giessbach in Brienz im Berner Oberland, über dessen Dach die in Meiringen startenden Jets ebenfalls donnern.

Die Luftwaffe ihrerseits betont, dass sie so oft wie möglich mit Simu-

latoren trainiert. Zusätzlich versucht sie, zu «zivilen» Zeiten zu starten und zu landen, nämlich an Wochentagen von 8.30 bis 12 Uhr respektive von 13.30 bis 17 Uhr. Dazu kommt, dass aus Lärmschutzgründen generell weder Tiefflüge noch Überschallflüge unter 10 000 Meter über Meer durchgeführt werden.

Tests und Trainings im Ausland

Unbesehen von der Stossrichtung der Volksinitiative «Gegen Kampffjetlärm in Tourismusgebieten» lässt sich festhalten, dass die Luftwaffe mit grosser Regelmässigkeit Trainings und Tests im europäischen Ausland und auch in Übersee durchführt – nicht nur, aber auch aus Lärmschutzgründen. Die zwei jüngsten Beispiele: Mitte Dezember 2007 ist eine F/A-18 Hornet aus den Vereinigten Staaten zurückgekehrt, wo während neun Monaten umfangreiche Lenkwaffen-Schiess-tests und Flugversuche durchgeführt wurden. Dazu sind sehr grosse Schiessplätze und entsprechend weiträumige Sicherheitszonen notwendig, welche in Europa nicht zur Verfügung stehen.

Und in der ersten Dezember-Woche des vergangenen Jahres kehrten sechs F/A-18 Kampffjets aus Norwegen zurück, wo Schweizer Kampfpiloten während mehrerer Wochen intensive Nachtflugtrainings absolviert wurden – welche in der Schweiz aus Rücksicht auf die Bevölkerung nicht durchgeführt werden.

Drei Jet-Flugplätze für 87 Tiger und Hornissen

Die 87 Kampffjets der Schweizer Luftwaffe – 54 Raumschützjäger F-5 Tiger sowie 33 Abfangjäger F/A-18 Hornet – starten und landen seit 2006 von den drei Jet-Flugplätzen **Meiringen BE**, **Payerne VD** und **Sitten VS** aus. Als Ausweichflugplatz steht noch die Piste von **Emmen LU** zur Verfügung. Die Kampffjets sind heute gemäss der Luftwaffe an durchschnittlich **230 bis 240 Tagen** im Jahr in der Luft. Die Konzentration der Starts und Landungen auf drei Flugplätze ist eine Folge der Verkleinerung von Heer und Luftwaffe im Zuge der Armeeformen 95 und XXI. Das ist neben

finanziellen Vorgaben mit ein Grund dafür, dass der Militärflugplatz **Dübendorf ZH** – die Wiege der militärischen Luftfahrt – aufgegeben wurde. Tatsache ist aber auch: Mit dem heutigen Personalbestand wäre die Luftwaffe nicht in der Lage, einen vierten Jet-Flugplatz zu betreiben. Für **Lufttransporte** werden die Flughäfen von Dübendorf, Bern, Alpnach OW, Locarno TI und auch Emmen nach wie vor genutzt, Buochs NW ist eine so genannte Sleeping Base. Dazu kommt: Meiringen, Payerne und Sitten liegen in relativer Nähe zu den Trainingsräumen (siehe Grafik oben) und in

verschiedenen Geländekammern. Das macht es sehr unwahrscheinlich, dass alle drei Jet-Flugplätze gleichzeitig wegen extremer Wetterverhältnisse geschlossen werden müssen.

Die Luftwaffe ist seit 1980 **massiv geschrumpft**: Damals umfasste die Flotte der Kampffjets noch 447 Maschinen, Ende 1994 waren es noch 300. Folgerichtig ist auch die Zahl der Kampffjet-Flugplätze viel kleiner: Seit 1995 verzichtet die Luftwaffe auf die Benutzung der Pisten in Ambri TI, Interlaken BE, Raron VS, St. Stephan BE, Turtmann VS, Ulrichen VS, Mollis GL und Samedan GR. (BRU)

«Training in den Bergen lässt sich nicht ersetzen»

Nachgefragt Gemäss Nationalrätin Corina Eichenberger (FDP/AG) nimmt die Luftwaffe bereits heute auf spezielle Ereignisse Rücksicht

Kampffjetlärm sei ein viel kleineres Problem als die massive Lärmbelastung durch den Flughafen Zürich, findet Corina Eichenberger.

CHRISTOPH BRUNNER

Frau Eichenberger, Sie wohnen im Mittelland. Weshalb engagieren Sie sich gegen die Initiative, die Kampffjetlärm in Tourismusgebieten eindämmen will?

Corina Eichenberger: Obwohl die Initianten vor allem ein Verbot von Kampffjet-Flügen im Berner Oberland anstreben, sollen gemäss dem Wortlaut des Begehrens die Übungsflüge in allen touristischen Erholungsgebieten der Schweiz in Friedenszeiten untersagt werden. Die touristisch genutzten Erholungsgebiete betreffen in unserem kleinräumigen Land auch

das Mittelland. Der Begriff «touristisch genutzte Erholungsgebiete» wird ohnehin schwierig zu definieren sein.

Tatsache ist, dass etliche Leute unter dem beachtlichen Lärm der Kampffjets leiden...

Eichenberger: Tatsache ist, dass der Kampffjetlärm verglichen mit der massiven Lärmbelastung des Flughafens Zürich ein viel kleineres Problem darstellt, das natürlich die Menschen in der Umgebung eines Militärflugplatzes direkt betrifft. Die Behörden der Gemeinden und der Flugplätze haben bereits heute gemeinsam Lösungen gefunden, die die Lärmbelastung wesentlich reduziert haben. So finden Nachtflüge nur zwischen Oktober und März einmal in der Woche statt und die Zeiten während des Tages sind genau

festgelegt. Zudem nimmt die Luftwaffe in diesen Gemeinden auf spezielle Ereignisse wie beispielsweise Beerdigungen Rücksicht. Weiter gilt es zu berücksichtigen, dass die Luftwaffe im Berner Oberland auch eine wirtschaftliche Bedeutung hat, bietet sie doch gute Arbeitsplätze und Lehrstellen an, die bei Annahme der Initiative wegfallen würden.

Die Luftwaffe trainiert bereits heute regelmässig im Ausland. Warum müssen Schweizer Tourismusgebiete überflogen werden?

Eichenberger: Die Piloten trainieren an Simulatoren und im Ausland. Diese Übungen ersetzen jedoch ein Training in der topografisch anspruchsvollen Schweiz, speziell in den Bergen, nicht. Gerade diese Übungen

über den Alpen ermöglichen Trainings mit den notwendigen Partnern am Boden. Die Einsatzbereitschaft der Luftwaffe bedingt, dass Piloten ihre Kampffjets beherrschen, dass das Bodenpersonal seine Abläufe kennt und dass die Leitung dieser Einsätze klappt, aber auch dass die Zusammenarbeit mit den zivilen Flugsicherungsorganen funktioniert.

Welche völkerrechtlichen Konsequenzen hätte eine Annahme der Initiative?

Eichenberger: Die Luftwaffe sichert und überwacht permanent den zivil sehr stark genutzten Luftraum über der Schweiz und den zivilen Luftverkehr in Friedenszeiten als «Luftpolizei». Sie leistet damit als Teil der Armee einen wichtigen Beitrag zur Gewährleistung der Souverä-

nität und Neutralität unseres Landes; dies ist auch ein verfassungsmässiger Auftrag. Bei erhöhter Bedrohungslage verteidigt die Luftwaffe den eigenen Luftraum gegen Angriffe verschiedenster Art. Wird die Initiative angenommen, so kann die Luftwaffe diese Aufgaben nicht mehr oder zumindest nicht mehr in genügendem Masse ausüben, sodass die Abhängigkeit von unseren ausländischen Nachbarn grösser wird. Dies ist klar abzulehnen.

Eine Annahme der Initiative am 24. Februar wird von Ihren Kreis als erster Schritt zur Abschaffung der Armee bezeichnet. Ist das nicht etwas übertrieben?

Eichenberger: Mit Annahme der Initiative könnte die operationelle Einsatzbereitschaft der Luftwaffe nicht mehr gewähr-

leistet werden. Die Luftwaffe könnte ihre Aufträge, die Sicherheit des Flugverkehrs zu gewährleisten und die Lufthoheit unseres Landes zu wahren, nicht mehr glaubwürdig wahrnehmen. Die Existenz der Luftwaffe als Teil unserer Armee ist damit gefährdet und damit auch ein Teil des verfassungsmässigen Auftrages der Armee. Somit ist die Schweizer Armee in einem Kernpunkt getroffen.



Die ehemalige Aargauer Grossratspräsidentin Corina Eichenberger-Walther wurde 2007 in den Nationalrat gewählt. Die Rechtsanwältin ist Mitglied der Sicherheitspolitischen Kommission.