

Der neuste Fall der Mythbusters

Autor(en): **Besse, Frederik**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz**

Band (Jahr): **96 (2021)**

Heft 4

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-977117>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Bild: VBS

Lockheed Martins Jet: Der F-35 in Payerne.

Der neuste Fall der Mythbusters

Lockheed Martin, Hersteller des F-35 Kampffjets, geht in die Offensive und will die kursierenden Mythen entkräftigen.

Hptm Frederik Besse

Zunächst: Wer oder was ist überhaupt ein Mythbuster? Die Antwort: Dabei handelt es sich um eine Person, die mit weitverbreiteten Legenden, modernen Mythen und bekannten Sprichwörtern überprüft.

Wer den Diskurs rund um die Kampffjetbeschaffung in der Schweiz bisher verfolgt hat, wird feststellen, dass auch im Bereich Kampffjets viele Mythen und Legenden in den Umlauf gebracht wurden.

Der wohl berühmteste Mythos ist jener vom roten Knopf, mit dem der US-Präsident jeden F-35 Kampffjet sofort vom Himmel holen könnte.

Mit diesem Hintergedanken widmete sich Lockheed Martin in einer Medienkonferenz ganz dem Thema: «Myths and Misconceptions» – Mythen und Missverständnisse.

Aktueller Stand

Zu Beginn fasste der US-Hersteller nochmals alle Fakten zusammen.

Insgesamt werden 40 Jets inklusive Zubehör innerhalb des zu Verfügung stehenden Budgets von 6 Milliarden Franken angeboten. Vier davon können als Option komplett in der Schweiz gebaut werden.

Ersatzteile für einen autonomen Betrieb sollen über einen Raum von sechs

Monaten sichergestellt werden. Die Auslieferung wird weiterhin mit 2027 bis 2030 garantiert.

Mythos Nr. 1: Zu fortgeschritten

Im Diskurs rund um die verschiedenen Typen, die zur Auswahl stehen, kam auch oft die Technologie der F-35 Jets zur Sprache. Insbesondere die Tarnkappenfähigkeiten. Kritiker vergleichen den F-35 sinnbildlich daher mit dem Ferrari der Lüfte.

Lockheed Martin entgegnet: Der Jet ist für die Bedrohungen der nächsten 50 Jahre gebaut und sei als einziges Flugzeug (5. Generation) zu Beginn seines Lebenszyklus. Das Potenzial zur Weiterentwicklung sei daher noch sehr gross, so der Hersteller.

Mythos Nr. 2: Der Preis

Wo wir schon beim Ferrari der Lüfte waren. Gleichzeitig wird mit diesem Bild auch suggeriert, dass der F-35 der Teuerste aller Jets sei.

An der Pressekonferenz überraschte Lockheed Martin hingegen mit dieser Aussage: Der F-35 koste sogar weniger als vergleichbare Jets der anderen Generationen. Warum das so sei? Die Amerikaner verweisen auf die gestierte Produktion für

andere Abnehmerländer: Je mehr Länder mit dem F-35 fliegen, desto günstiger werde es für alle Beteiligten. Dies gelte sowohl für die Anschaffung wie auch für den Betrieb.

Mythos Nr. 3: Datenschutz

Zurück zum berühmtem Knopf. Dem «Kill-Switch». Lockheed Martin betont, dass es keine «magischen Knöpfe» oder Black Boxes gebe. Jede Nation könne entscheiden, was für Daten sie mit dem Hersteller teilen möchte. Zusätzlich würde auch durch Schweizer Unternehmen ein Cyber-Center zum Schutz der Systeme und Kontrolle von Datenflüssen aufgebaut werden.

Wertung

Grundsätzlich ist auch an dieser Stelle wieder festzuhalten: Die Evaluation wird von der Armasuisse durchgeführt und nicht von Politikern, Aktivisten oder Medien.

Das sollte aber die Herstellerfirmen auch nicht davon abhalten, gar nichts zu sagen. Eine proaktive und transparente Kommunikation tut dem sicherheitspolitischen Diskurs in der Schweiz gut.

Das wohl heisseste Thema, die Datenautonomie, ist jedoch nicht so schnell vom Tisch, wie das die Hersteller gerne hätten.

Obwohl auf dem Papier jeder Hersteller grundsätzlich die Schweizer Anforderungen erfüllt, wird die tatsächliche Datenautonomie des finalen Jet-Typs (ob aus Europa oder den USA) den weiteren Diskurs entscheidend prägen. +