



Vom Volk via Anleihe bezahlt? Französische Rafale-Kampffjets im Anflug.

KEYSTONE

60 neue Kampffjets zum Negativzins

Rüstung FDP-Nationalrat Walter Müller schlägt vor, Kampffjets über zinsgünstige Bundesanleihen zu finanzieren

VON HENRY HABEGGER

Knapp drei Jahre nach dem Gripen-Absturz vor dem Volk geben bürgerliche Politiker in Bern wieder Vollgas für neue Kampffjets. Da die Übung teuer zu werden droht, zerbrechen sich Politiker die Köpfe darüber, wie die vielen Milliarden aufgebracht werden können.

Eine brisante Idee wirft jetzt der St. Galler FDP-Nationalrat und Sicherheitspolitiker Walter Müller in die Diskussion: Die Finanzierung der Kampffjets über Bundesanleihen. «Da wir aktuell sogar mit Negativzinsen Anleihen aufnehmen können, ist diese Möglichkeit zu prüfen», sagt Müller zur «Nordwestschweiz».

Mit Bundesanleihen zum Kampffjet: Also den Kauf der Flugzeuge über neue Schulden finanzieren. Und vielleicht nicht mal Zinsen dafür zahlen. Auf diese gewagte Idee kam Sicherheitspolitiker Müller, weil er überzeugt ist, dass die Schweiz eine stattliche Anzahl neuer Jets brauche. Er

rechnet vor: «Um Teile des Schweizer Luftraums rund um die Uhr während 14 Tagen schützen und sperren zu können, benötigen wir 40 bis 50 Kampfflugzeuge.»

Wenn man den Schweizer Luftraum schützen, Bodentruppen unterstützen und einen wesentlichen Beitrag zugunsten der Gesamtoperation leisten wolle, brauche es sogar 60 bis 70 Kampfflugzeuge, so der Sicherheitspolitiker.

«Grosse Lücke rasch schliessen»

«Für eine glaubwürdige und ausdauernde Verteidigung benötigen wir also mindestens 60 Flugzeuge», so Müller. Aber damit sei es nicht getan: «Da wir gleichzeitig grosse Investitionsbedürfnisse bei den schweren Waffen (Bodluf, Schützenpanzer, Artillerie usw.) haben, wäre eine Bundesanleihe eine Möglichkeit, rasch die grosse Lücke bei den Kampfflugzeugen zu schliessen.»

Er gehe davon aus, «dass wir in einer ersten Tranche 30 Flugzeuge beschaffen sollten». Dafür rechnet er mit einer Bun-

80

Milliarden etwa beträgt die Gesamtsumme der Schulden, die der Bund in Form von Anleihen hat. Die beiden neuesten Anleihen werden mit minus 0,16 respektive plus 0,125 Prozent verzinst, wie die Finanzverwaltung gestern mitteilte.

desanleihe von 5 Milliarden. Für 60 Jets würden also 10 Anleihen-Milliarden fällig.

Das wäre dann wohl eine Art Volkskampffjet, finanziert durch Anleihenkauf der Bürgerinnen und Bürger. Wie anno 1936 die Wehranleihe, die BGB-Bundesrat Rudolf Minger zur Finanzierung eines ausserordentlichen Rüstungsprogramms von 235 Millionen durchsetzte. Als Reaktion darauf, dass Hitler-Deutschland gewaltig aufrüstete.

Aber auf Müller wartet viel Überzeugungsarbeit, die Idee stösst auf erheblichen Widerstand. SVP-Sicherheitspolitiker Adrian Amstutz (BE) sagt: «Die Sicherheit ist die wichtigste Kernaufgabe des Staates. Es wäre völlig verfehlt, hier eine solche Sonderlösung zu machen und die Kampffjets über eine Bundesanleihe zu finanzieren. Das kann man in vielen anderen Bereichen machen - zum Beispiel bei Olympischen Spielen, der Filmförderung oder bei Präsenz Schweiz - aber sicher nicht bei der zentralsten Kernaufgabe des Staates.»

Auch auf der anderen Seite des Spektrums, bei der Gruppe Schweiz ohne Armee (GSoA) klingt es, hier jedoch weniger überaus euphorisch: «Völlig bizarr, wenn ein Vertreter einer Partei, die immer spart und vor Schulden warnt, überdimensionierte Rüstungsprojekte über neue Schulden finanzieren will», sagt GSoA-Sekretär Lewin Lempert. «Und das erst noch, ohne den Expertenbericht Kampfflugzeuge abzuwarten. Das zeigt, dass die Budgetdisziplin der Bürgerlichen im Armeebereich keinen Pfifferling wert ist.»

Er habe noch nicht das fertige Rezept, räumt Müller ein, hier seien die Finanzspezialisten beim Bund gefordert. Aber: «Ich bin der Meinung, dass alle Optionen ernsthaft geprüft werden sollten.» Er will mit seiner Idee auch gleich noch die Wirtschaft ankurbeln: «Mit Kompensationsgeschäften könnten wir zudem unsere Maschinenindustrie in einem schwierigen Umfeld (Frankenstärke) massvoll unterstützen», sagt der St. Galler Nationalrat.

Historische Abfuhr für Energielenkung

Klima Gemäss einer ETH-Studie sind Lenkungsabgaben bis zu fünfmal kostengünstiger als Subventionen. Den Nationalrat beeindruckt das wenig - zumindest vorderhand.

VON ANTONIO FUMAGALLI

So eine skurrile Ausgangslage gibt es im Bundeshaus nicht alle Tage: Traktantiert war das Geschäft Nummer 15.072, das Klima- und Energielenkungssystem (KELS). Dieses stellt die zweite Etappe der Energiestrategie 2050 dar und war das letzte Projekt, das die damalige Finanzministerin Eveline Widmer-Schlumpf noch aufgelegt hatte.

Ihr Nachfolger Ueli Maurer erbte das Dossier und musste es gestern Nachmittag im Nationalrat vertreten. In der Zwischenzeit hatte die vorberatende Kommission einstimmig beschlossen, auf das Geschäft gar nicht erst einzutreten. Der Totalabsturz war also pro-

grammiert. Der Bundesrat kann eigene Vorlagen aber nicht zurückziehen, so chancenlos sie auch sind.

Und so kam es, wie es kommen musste: Nach einer angesichts der klaren Ausgangslage erstaunlich lebhaften Debatte trat der Rat nicht auf das Klima- und Energielenkungssystem ein - stillschweigend. Denn Maurer erklärte, dass er nicht auf einer Abstimmung bestehe. Es dürfte ein historischer Vorgang gewesen sein: Die Parlamentsbibliothek teilte zuvor auf Anfrage mit, sie habe auf die Schnelle gerade mal «einen Fall gefunden», bei welchem der Nationalrat bei einer Bundesratsvorlage einstimmig «Nichteintreten» beschlossen habe (2007 beim Bundesgesetz über den Wald). Dort wurde im Gegensatz zu gestern aber abgestimmt.

«Am Volk vorbei»

Die Grünliberalen, die sich gestern bei einer allfälligen Abstimmung der Stimme enthalten hätten, weil sie gegen einen Verfassungsartikel sind, geben aber noch nicht auf. Sie wollen

«endlich die positiven Aspekte von Lenkungsabgaben» dargelegt haben, wie es Nationalrat Jürg Grossen ausdrückt. In einem gestern eingereichten Postulat will er vom Bundesrat wissen, wie «schrittweise ein staatsquotenneutrales und dadurch für Bevölkerung und Wirtschaft verkraftbares Klima- und Energielenkungssystem auf Gesetzesebene» eingeführt werden könnte. So soll in einem ersten Schritt eine Lenkungsabgabe auf Strom und später auf Treibstoffen, allenfalls kombiniert mit Mobility-Pricing, geprüft werden. Auch könne die CO₂-Abgabe auf Brennstoffen in ein Lenkungssystem ohne Teilzweckbindung umgesetzt werden.

Nimmt man die gestrige Debatte zum Nennwert, dürfte aber nur schon das Postulat, das lediglich einen «harmlosen» Bericht fordert, einen schweren Stand haben. «Die SVP wird alles daran setzen, dass zu einem späteren Zeitpunkt nicht auf den einfacheren Weg der Gesetzesanpassungen umgeschwenkt wird und schleichend am Volk vorbei die schmerzhaften Mass-

nahmen kommen», sagt Hansjörg Knecht (SVP, AG). Peter Schilliger (FDP, LU) seinerseits betont, dass Lenkungsabgaben «im Umfeld der Klimagesetzgebung heute schon stattfinden» und die Revision des CO₂-Gesetzes bevorstehe. Zudem habe sich der Energieverbrauch pro Kopf in den letzten Jahren ohnehin bereits gesenkt. «Wir sind auf gutem Weg», schliesst Schilliger.

Die GLP ihrerseits fühlt sich von der Wissenschaft getragen und bezieht sich auf die ETH Zürich. Diese hat vor zwei Wochen in einer Studie festgestellt, dass ein Lenkungssystem gesamtwirtschaftlich erheblich effizienter und um bis zu fünfmal kostengünstiger als Förderung ist.

Das Problem dabei: Haushalte und Unternehmen nehmen das nicht so wahr, denn Lenkungsabgaben erhöhen die Energiepreise stärker als über Subventionen. Die zusätzlichen Einnahmen würde der Bund wieder an Bevölkerung und Firmen zurückverteilen - doch das blenden die Betroffenen häufig aus, so die Studie.

NACHRICHTEN

SYNTHETISCHE TREIBSTOFFE Mehr finanzielle Anreize für die Hersteller

Das Parlament will CO₂-neutrale synthetische Treibstoffe fördern. Nach dem Nationalrat hat auch der Ständerat eine Motion mit der Forderung angenommen, dass Herstellern und Importeuren von Fahrzeugen mit entsprechendem Antrieb reduzierte CO₂-Emissionswerte angerechnet werden. Damit hätten diese einen finanziellen Anreiz, mit synthetischen Treibstoffen betriebene Fahrzeuge auf den Markt zu bringen. (SDA)

FLÜCHTLINGSLAGER Bundesrat soll Bildungsangebot fördern

Der Bundesrat muss prüfen, wie sich in Flüchtlingslagern ein Angebot von Berufsbildungen mit Abschlussdiplom besser unterstützen liesse. Der Nationalrat hat am Mittwoch ein entsprechendes Postulat von Claude Béglé (CVP/VD) überwiesen. Ziel sei, dass die Geflüchteten die Lager verlassen und selbstständig werden können, argumentierte Béglé. (SDA)