

Lieber teuer verschrotten als verschenken

Französische Museen bekunden Interesse, radioaktiv belastete Triebwerke von Schweizer Mirage-Jets auszustellen – der Bund hat andere Pläne

ERICH ASCHWANDEN

Jean-Louis Junod staunte nicht schlecht. Als vor kurzem ein Sattelschlepper das Triebwerk eines Mirage-III-Kampffjets aus dem von ihm geleiteten Fahrzeugmuseum in Bäretswil (ZH) abholen wollte, herrschte Alarmstufe Rot. Bevor der Abtransport erfolgen konnte, galt es peinlich genau ein umfangreiches Sicherheitsdispositiv einzuhalten. So musste beispielsweise die Radioaktivität in der Fahrerkabine gemessen werden, um sicherzustellen, dass das Triebwerk von der Ladefläche nicht zu stark Richtung Chauffeur strahlt.

«Es waren lachhafte Szenen», sagt Junod. Solche Vorsichtsmassnahmen seien völlig überzogen. «Um tatsächlich einer erhöhten Strahlendosis ausgesetzt zu sein, müsste jemand während tausend Stunden einen Meter vom Triebwerk entfernt stehen», sagt der 83-jährige Museumsgründer. Als er vor einigen Jahren das ausrangierte Triebwerk von der Zentralstelle Historisches Armeematerial für sein Museum im Zürcher Oberland erhalten habe, sei die Radioaktivität kein grosses Thema gewesen, erinnert sich Junod.

Umdenken nach Skandal

Vernachlässigbar ist das strahlende Erbe der Armee allerdings nicht. Gleich mehrere ehemalige Waffensysteme erweisen sich als problematisch. Insgesamt fielen bei der Ausrüstungsstellung von Mirage-III-Kampfflugzeugen und Bloodhound-Fliegerabwehraketen rund 15 Tonnen einer Legierung von Magnesium mit dem radioaktiven Metall Thorium an. Der Thoriumgehalt beträgt rund 2,5 Prozent. Leicht radioaktiv sind ausser dem Triebwerk des legendären Kampffjets die vier Luftbremsen sowie weitere kleine Bestandteile. Auch beim Bau des Schweizer Kampfflugzeugs C-36 wurde bei Triebwerkkomponenten Thorium verwendet.

Ursprünglich wollte das Verteidigungsdepartement (VBS) einen Teil dieser atomaren Abfälle ohne Wissen der Bevölkerung in einem geheimen Armeebunker in der Nähe von Amsteg im Kanton Uri einlagern. Im Jahr 2004 flogen diese Pläne für eine Billigentsorgung jedoch auf. Der Bundesrat musste nach einem landesweiten Proteststurm die Pläne anpassen. In der Folge wurde die Entsorgung erst richtig teuer. Herumschlagen mit dieser heiklen Aufgabe muss sich die Armasuisse, die sich normalerweise um Beschaffungsvorhaben kümmert. Im Auftrag dieses Bundesamtes entwickelte



Für den Bau der Mirage-Triebwerke wurde radioaktives Thorium verwendet. Start eines Kampffjets in Payerne 2014. RYAN FLETCHER / GETTY

das Paul-Scherrer-Institut (PSI) ein Verfahren zur chemischen Abtrennung des Thoriums sowie eine Zementrezeptur zur Einbetonierung dieser Bestandteile. Anschliessend baute die Schweiz eigens eine Anlage zur Abtrennung des Thoriums auf. Dies in Zusammenarbeit mit der Firma GSG International GmbH. Sie betreibt in Halsbrücke in der Nähe von Dresden eine entsprechende Anlage.

Bald könnte GSG International neue Arbeit erhalten. Wie der Armasuisse-Sprecher Kaj-Gunnar Sievert Recherchen der NZZ bestätigt, steht die Entsorgung von zwei weiteren Mirage-Triebwerken vom Typ SNECMA Atar 9 an. Neben dem erwähnten Triebwerk aus dem Fahrzeugmuseum in Bäretswil handelt es sich um ein Antriebsaggregat, das bisher im Fliegermuseum Dübendorf ausgestellt war. Beide Triebwerke befinden sich im Eigentum der Armee. Vorabklärungen haben stattgefunden. «Ein definitiver Auftrag zur Entsorgung wurde bisher noch nicht erteilt», betont Sievert.

Olivier Borgeaud hofft, dass es nicht dazu kommen wird. Der Präsident des Mirage-Vereins Buochs (NW) setzt alle Hebel in Bewegung, um eine andere

Lösung zu finden. Borgeaud begründet seine Forderung einerseits finanziell. «Die Entsorgung dieser zwei Triebwerke kommt auf rund 280 000 Franken zu stehen. Damit wollen die Behörden für teures Geld eine Gefahr beseitigen, die aufgrund der geringen Radioaktivität in keinem Verhältnis zu den Kosten steht», sagt Borgeaud.

Der ehemalige Abteilungskommandant der Schweizer Luftwaffe argumentiert aber auch historisch. «Während der Bund die Triebwerke als lästigen Abfall betrachtet, sind sie für uns ein kulturhistorisches Zeugnis. So etwas darf man nicht einfach leichtfertig verschrotten», betont Borgeaud. Der von ihm präsidierte Mirage-Verein Buochs besitzt selber ein solches Triebwerk, dessen Entsorgung den Verein sehr teuer zu stehen käme. Junod pflichtet ihm bei: «Es ist doch wahnsinnig, Steuergelder zu verschleudern für etwas, was eigentlich weiterhin im Museum zu sehen sein sollte.»

Borgeaud, der ein Buch zur Geschichte der Mirage III in der Schweizer Luftwaffe verfasst hat, belässt es nicht bei blossen Reden. Er hat Kontakt aufgenommen mit anerkannten Luftfahrt-

museen in Frankreich. Zu seiner Freude durfte er feststellen, dass das Interesse im Ursprungsland des von Dassault Aviation hergestellten Abfangjägers und Aufklärers gross ist. Unter anderem erhielt er eine Interessensbekundung vom Musée de l'Aviation in Warluis. Dieses würde seine Sammlung gerne durch ein Originaltriebwerk ergänzen.

Doch mit dem Export nach Frankreich wird es wohl nichts. «Das VBS beabsichtigt keine Abgabe seiner überzähligen Triebwerke an Institutionen oder Sammler im Ausland, und es wird sich diesbezüglich auch nicht engagieren», schreibt der Armasuisse-Sprecher Sievert. Dies habe das VBS-Generalsekretariat den Vereinen bereits kommuniziert. Man könne nicht Material, von dem bekannt sei, dass es radioaktiv sei, auf diese Weise loswerden, lautet der Tenor im VBS. Allerdings ist den Museumsbetreibern sowohl in der Schweiz wie auch in Frankreich bekannt, dass sie aufgrund der Strahlung Vorsichtsmassnahmen ergreifen müssen und zu einem späteren Zeitpunkt die Entsorgung ansteht. Borgeaud lässt deshalb die Argumentation der Armasuisse nicht gelten. «Die Museen, die sich bei uns ge-

meldet haben, sind sich dieser Tatsache und der Verpflichtungen, die sich daraus ergeben, voll bewusst», betont der langjährige Mirage-Pilot.

Letzter Flug steht bevor

Bereits vorher gilt es Abschied zu nehmen von der weltweit letzten privat fliegenden Mirage III. Das Flugzeug, das im Museum Clin d'Ailes steht, wird am 25. Mai zum letzten Mal für einen Passagierflug abheben. Bis Ende 2022 wurden mit der Doppelsitzer-Maschine, die als HB-RDF zivil immatrikuliert ist, jeweils rund 24 Passagierflüge pro Jahr durchgeführt. Das Ticket für das Mitfliegen im Überschalljet kostete rund 15 000 Franken pro Flug. Das Triebwerk hätte zwar noch für weitere Flugstunden verwendet werden können. Jedoch war bei mehreren Komponenten die erlaubte Einsatzdauer überschritten. Deshalb erteilte das Bundesamt für Zivilluftfahrt keine Flugbewilligung in der Spezialkategorie

«Um einer erhöhten Strahlendosis ausgesetzt zu sein, müsste man tausend Stunden einen Meter vom Triebwerk entfernt stehen.»

Jean-Louis Junod
Gründer des Fahrzeugmuseums
in Bäretswil (ZH)

«Antique» mehr. Was mit dem ausrangierten Triebwerk in Payerne passiert, das ja ebenfalls leicht radioaktiv strahlt, steht noch nicht fest.

Für die Kosten einer allfälligen Entsorgung, die ebenfalls in die Hunderttausende von Franken geht, müsste der Verein Espace Passion aufkommen. Dasselbe gilt für den Mirage-Verein Buochs, der auf dem ehemaligen Militärflugplatz eine Mirage IIRS mit funktionierendem Triebwerk betreibt. «Als Vereinspräsident werde ich alles daransetzen, dass mindestens dieses Triebwerk erhalten bleibt», sagt Borgeaud.

Vorsorglich hat er eine Exportbewilligung eingeholt, die noch bis Ende 2024 gültig ist, sollte sich keine für den Verein finanzierbare Lösung für die Entsorgungsproblematik finden lassen. Borgeaud setzt darauf, dass französische Museen Interesse zeigen.

Nosers Aufschrei, Büchels Echo

Die Hauseigentümer reiben sich am Klimagesetz auf

DAVID BINER, BERN

Ruedi Noser hat genug. Der Zürcher FDP-Ständerat ist aus dem Hauseigentümergebiet (HEV) ausgetreten – aus Protest, und das ziemlich laut. Es sei nicht im Interesse der Mitglieder, dass sich der Verband gegen das Klimagesetz engagiere, sagte er im «Sonntags-Blick». Noser wirft der Spitze um den Vorstandspräsidenten Hans Egloff und den Direktor Markus Meier (beide SVP) vor allem vor, den Verband gekapert zu haben: «Der HEV wurde von der SVP übernommen – wer dem Verband Geld schickt, kann genauso gut der SVP Geld schicken.»

Den Entscheid hat Noser spontan getroffen. Der Auslöser sei eine Debatte mit Meier beim Regionalsender Tele Z gewesen. Angestaut habe sich sein Ärger länger schon, sagt Noser. Er habe kein Problem mit der Nein-Parole des Verbands. Dass der HEV jedoch Sprache und Bilder der SVP-Kampagne übernehme, gehe gar nicht. Der HEV habe ihn zwar immer unterstützt. Er selbst habe aber nie aus wahlakti-

schen Gründen Politik gemacht, sagt der Zürcher Ständerat, der im Herbst nicht mehr antritt und dem das Klimagesetz eine Herzensangelegenheit ist.

Zwei bürgerliche Blöcke

Nosers Aufschrei und Austritt zeigen einmal mehr: Die Klimavorlage, über die am 18. Juni abgestimmt wird, spaltet das bürgerliche Lager. Die SVP ist dagegen, FDP und Mitte dafür. Gemessen am Wähleranteil halten sich die beiden Blöcke etwa die Waage. Der HEV-Vorstand besteht laut dem Präsidenten Egloff derweil «zu drei Vierteln aus Personen, die nicht Mitglieder der SVP sind». Trotzdem habe sich dieser – nach einer kontroversen Diskussion – deutlich für die Nein-Parole ausgesprochen. Dieses Vorgehen sei eigentlich «courant normal» im Verbandswesen, sagt Egloff, der Nosers Austritt bedauert.

Während der Präsident nach dem prominenten Abgang versucht, die Wogen zu glätten, rumort es im Vorstand weiter. Für Roland Büchel steht Noser für das, was die Mitglieder des

HEV gar nicht gebrauchen könnten: «bürgerliche Wischiwaschi-Politik». Damit ein Verband durchschlagskräftig sei, brauche er eine klare Linie, sagt der SVP-Nationalrat, der ebenfalls im HEV-Vorstand sitzt. «Und wer mit einem demokratisch gefällten Mehr-



Ruedi Noser
Zürcher
FDP-Ständerat

heitsentscheid nicht umgehen kann, dann liegt das Problem wohl eher bei ihm, nicht beim Verband.» Noch mehr als an Noser stört sich Büchel aber an Philipp Matthias Bregy.

Der Mitte-Fraktionschef ist Mitglied des Ausschusses, eines engeren Kreises innerhalb des 20-köpfigen HEV-Vorstands. In dieser wich-

tigen Position und nach Unterliegen bei der Abstimmung gehe es nicht an, dass Bregy für das Ja-Lager werbe, sagt Büchel. Bregys Konterfei erschien auf einer überparteilichen Inseratekampagne in der Walliser Lokalpresse. «Für mich ein klarer Vertrauensbruch», sagt Büchel. Er werde dies Bregy, den er «menschlich gut» mag, auch noch persönlich mitteilen, wenn dieser wieder zurück sei.

Zurückhaltende Politikerinnen

Bregy, der sich mit einer Delegation um Nationalratspräsident Martin Candinas auf einer flugintensiven Reise nach Brasilien und Uruguay befindet, sagt am Telefon, dass sich sein Engagement bis dato auf die paar Inserate beschränke. Er respektiere den Mehrheitsentscheid des Verbands. Gleichzeitig stehe er auch zu der Position, die er und die Mitte-Fraktion im Parlament vertreten hätten. Der HEV-Präsident Egloff wiederum zeigt Verständnis für Bregys Spagat. «Als Fraktionschef ist er nochmals in einer anderen Rolle.»

Brigitte Häberli und Maja Riniker scheinen weniger Mühe zu haben mit ihrer Doppelrolle. Die Ständeratspräsidentin von der Mitte-Partei und die FDP-Nationalrätin sitzen beide ebenfalls im HEV-Ausschuss. Beide befürworten das Klimagesetz, machten in den Zeitungen von CH Media allerdings deutlich, dass sie sich in den kommenden Wochen zurückhalten würden. Die Gräben in der Verbandsspitze ziehen sich währenddessen durch die kantonalen HEV-Sektionen. Kantonalverbände ohne nationale SVP-Schwergewichte im Vorstand wie Basel-Stadt, Luzern und Zug haben die Ja-Parole gefasst.

Die Fédération romande immobilière, das Pendant in der Romandie, befürwortet die Vorlage ebenfalls. Ein Zusammenschluss der beiden Schwesterverbände stehe nicht zur Diskussion, sagte Egloff vor ein paar Wochen. «Das könnte sonst zu einer Zerreihsprobe führen.» Bis zur Abstimmung wird der Deutschschweizer Hauseigentümergebietverband ohnehin genug mit sich selbst zu tun haben.