



Nahkampf um die Luftwaffe

In Kürze wird die Evaluation für einen neuen Kampfjet abgeschlossen. Die Chancen für die milliardenteure Erneuerung der Luftwaffe stehen schlecht. Jetzt treten bürgerliche Sicherheitspolitiker auf den Plan. Per Notkredit wollen sie den Kauf der Kampfflieger retten. *Von Urs Gehrig*

Eigentlich sollte jetzt Hochspannung einsetzen, das Kribbeln vor dem grossen Finale. In mehrjähriger Evaluation hat man drei Kampfflugzeuge getestet. In wenigen Tagen liegt der geheime Schlussbericht vor. Doch seit jenem Mittwoch Mitte Oktober, als VBS-Chef Ueli Maurer in einem Überrumpelungsmanöver einen Verzicht auf den Tiger-Teilersatz forderte, herrscht Verwirrung. Zwar hat der Bundesrat beschlossen, an der Beschaffung vorerst festzuhalten. In Wirklichkeit stehen die Zeichen auf Übungsabbruch.

Der Entwicklung wollen die Vorkämpfer für einen neuen Kampfjet nicht länger zuschauen. Hinter den Kulissen werden Pläne geschmiedet. «Bürgerliche Mitglieder der Sicherheitspolitischen Kommission werden einen Vorstoss lancieren, damit der Kauf realisiert werden kann», sagt Roland Borer (SVP/SO). Ziel sei die fristgerechte Beschaffung der neuen Kampfflugzeuge mit Auslieferungsbeginn 2015. Die Kerntruppe, die an vorderster Front für den Kauf kämpfen will, besteht neben Borer aus den Nationalräten Peter Malama (FDP/BS), Pius Segmüller (CVP/LU) und Thomas Hurter (SVP/SH). Maurers Verzichtsantrag, so kurz vor Ende der Evaluation, sei ein Affront gewesen, sagt Borer. Der Bundesrat sei «wie ein Typ, der in der Mercedes-Garage mit den teuersten Modellen eine Probefahrt nach der andern macht, schliesslich aber nichts kauft und zum Abschied sagt, er habe bloss einmal sehen wollen, wie sich das so anfühlt».

Trotz Maurers Kehrtwende ging der letzte Akt der Evaluation fahrplanmässig über die Bühne. Ende November wurden die drei Anbieter Saab (Gripen), Dassault (Rafale) und EADS (Eurofighter) über die qualitative Beurteilung ihrer Jets informiert. Zu Kosten und Budget fanden diese Woche letzte Besprechungen statt, erklärt Kaj Gunnar Sievert, Sprecher von Armasuisse, dem bundeseigenen Beschaffungszentrum, welches die Evaluation

im Auftrag der Regierung durchgeführt hat. Derzeit würden noch einzelne Bereinigungen für den Evaluationsbericht vorgenommen. Dieser werde bis Ende Jahr vorliegen.

Rennen um den Jackpot

Seit Gründung der Schweizer Luftwaffe vor rund hundert Jahren sorgt kaum ein Geschäft so zuverlässig für heisse Debatten wie der Kauf von Kampffliegern. Die Flieger sind sündhaft teuer und produzieren ohrenbetäubenden Lärm. Ihre Beschaffung löst auch stets Verteilungskämpfe und Diskussionen über die Ausrichtung der Armee und die Verteidigungsdoktrin der Schweiz aus.

Das war diesmal nicht anders. Sukzessive wurde das Beschaffungsbudget von anfänglich gegen 5 Milliarden auf 2,2 Milliarden gedrückt. Für die Evaluation bewilligt das Parlament 8 Millionen Franken. Das ist frappant weniger als bei der Beschaffung der F/A-18, die 70 Millionen gekostet hat. Die Kosten werden auf die Anbieter übertragen.

Mindestens 20 Millionen Franken hat jeder der drei Bewerber in die Werbekampagne gepumpt. Wie hoch die Summe genau ist, will auf Anfrage bloss EADS beziffern (25 bis 30 Millionen Euro), die anderen halten sich bedeckt. Wo es um einen Milliarden-Jackpot geht, wird mit harten Bandagen und subtilem Lobbying gekämpft, an der Grenze der Legalität oder darunter. Alle Anbieter waren in anderen Ländern bereits in Schmiergeldskandalen verwickelt.

Die Armasuisse stand als Organisatorin der Evaluation vor einer schwierigen Aufgabe. Die Öffentlichkeit verlangt maximale Transparenz. Die Hersteller der Kampfflugzeuge legen Wert auf maximale Vertraulichkeit der zum Teil geheimen Daten ihrer Produkte. Beides legitime Bedürfnisse, die sich allerdings diametral gegenüberliegen. Die Armasuisse versuchte dieses Dilemma wie folgt zu lösen:

— Zuhanden der Öffentlichkeit wurden die



präzisen Evaluationskriterien veröffentlicht. — Die typenspezifischen, sensiblen Daten hingegen blieben unter Verschluss.

— Dafür erhielten wichtige Entscheidungsträger, wie die Sicherheitspolitischen Kommissionen (SiK) von National- und Ständerat, Einblick in diese Daten.

Zum Schutz vor Indiskretionen und vor Spionage wurden die geheimen Daten sowie die Testresultate auf sechs streng bewachten Computern gespeichert, sagt Jürg Weber, Projektleiter der Evaluation. Der Kreis der Leute, die sämtliche Daten kennen, sei auf sechs Piloten und fünf Flugingenieure limitiert. Die Evaluations-Crew wurde zu strikter Disziplin verpflichtet. Gegenüber den Anbietern muss sie jeder Beeinflussung standhalten. Gegenüber der Öffentlichkeit ist Stillschweigen zu wahren.

Dennoch kursiert seit Wochen eine Rangliste in der Presse. Gemäss sogenannten «Insider-Informationen» hat der Rafale die Nase vorn. Knapp dahinter liege der Eurofighter, der bei den Tests in Emmen mit Computerproblemen zu kämpfen hatte. Auf Rang drei ist der Gripen, dessen Radar angeblich für das alpine Gelände als suboptimal befunden wird.

Dessen ungeachtet äussern sich die Anbieter ausschliesslich positiv über die Evaluation. «Wir haben volles Vertrauen in den Beschaffungsprozess und die Schweizer Behörden», heisst es bei Dassault. «Ein Kompliment zur Auswertung», kommentiert man bei EADS. Der Prozess sei sehr fair gewesen, «zuverlässig wie ein Schweizer Uhrwerk».

Auch zu Korruptionsfällen ist es offenbar nicht gekommen. Zwar hätten alle drei Bewerber versucht, durch teilweise aggressives Lobbying Einfluss auf den Prozess zu nehmen, heisst es aus der Subkommission des Nationalrats, welche die Evaluation begleitet hat. Auch die Gruppe für eine Schweiz ohne Armee (GSoA) konnte keine illegalen Machenschaften feststellen, «sonst hätten wir es längst ausgeschlachtet», sagt ein Sprecher.

Hinter vorgehaltener Hand bringen jedoch Vertreter der Anbieterfirmen ihre Irritation zum Ausdruck – nicht wegen des Evaluations-teams, sondern wegen Maurers Antrag auf «Übungsabbruch». Von «unschönem Verhalten» ist die Rede. Verunsicherung hat Maurer auch bei vielen Schweizer Firmen ausgelöst.

Sie fürchten um die lukrativen Kompensationsgeschäfte, die wegbrechen könnten. Betroffen sind rund 200 Unternehmen.

Beschaffung in Tranchen

Die Schweizer Industrie wird die politische Entwicklung der kommenden Wochen mit Argusaugen verfolgen. Voraussichtlich Anfang Januar werden Armasuisse, der Chef der Armee sowie der Chef der Luftwaffe dem Bundesrat aufgrund des Evaluationsberichts einen Typenvorschlag unterbreiten. Dann liegt der Ball bei der Regierung. Diese hat mit dem Geschäft keine besondere Eile. So hat das VBS angekündigt, über die Kampffjetbeschaffung werde erst entschieden, wenn der neue Sicherheitspolitische Bericht vorliege. Dies wird frühestens kommenden Frühling der Fall sein.

So lange mögen die Flieger-Befürworter nicht warten. «Der Bundesrat muss bis spätestens Februar klar sagen, ob er den Flieger will oder nicht», sagt Thomas Hurter. Die Kopplung an den Sicherheitspolitischen Bericht mache keinen Sinn, weil darin kaum die vielbeschworene Grundlage für einen Flugzeug-Entscheid enthalten sein werde. Ausserdem sei mit der Verabschiedung des Berichts durch das Parlament nicht vor Herbst 2010 zu rechnen, «was letztlich einem Übungsabbruch gleichkäme».

Roland Borer warnt: Falls der Bundesrat das Geschäft hinausschiebe oder gar abbreche, müsse man spätestens 2015 neu evaluieren, wodurch Geld und wertvolle Jahre verloren gingen. Man verpasse ausserdem technologisch den Anschluss. Der in der Verfassung verankerte Auftrag der Landesverteidigung könne nicht mehr erfüllt werden. Und letztlich würde man der GSoA in die Hände spielen. Denn mit einem Beschaffungsaufschub würde deren Initiative «Gegen neue Kampfflugzeuge» – die einen Beschaffungstopp bis Ende 2019 fordert – de facto erfüllt.

Deshalb will die bürgerliche «Rettungs-truppe» mit dem (erwähnten) Vorstoss für einen Sonderkredit zur Beschaffung den Druck auf den Bundesrat erhöhen. In welchem Umfang dieser einmalige Kredit ausfallen soll, sei offen. Als mögliche Option sieht Thomas Hurter eine Beschaffung in Tranchen. «Damit könnten wir einen Beitrag zur Entlastung der finanziell angespannten Situation leisten.»

Es sei eine Illusion, zu glauben, man habe in fünf Jahren mehr Geld zur Verfügung. Je län-



ger man mit dem Flugzeugkauf zuwarte, desto schwieriger werde die Situation. «Wenn wir erst im Jahre 2015 evaluieren, müssten wir die Gesamterneuerung der Luftwaffe finanzieren, was wir uns aber nicht leisten können», sagt Ex-Militärpilot Hurter. «Ein Kauf in Tranchen ist dann praktisch nicht mehr möglich, da der F/A-18 nur noch rund 10 Jahre einsatzfähig ist.»

Bei Linken und Teilen der SVP wird das Ansinnen der «Rettungstruppe» mit Kopfschütteln quittiert. In diesen Kreisen sind die Protagonisten als «Flieger-Freaks» verschrien, die à tout prix einen neuen Jet wollen und dabei Steuermilliarden «verlochen» oder den Blick auf den Rest der Armee verloren haben.

Pius Segmüller widerspricht: Es gehe nicht darum, die Luftwaffe gegen das Heer auszuspielen. Deshalb plane man ein Gesamtpaket mit drei Vorstössen. Nebst einem Sonderkredit für einen neuen Jet soll eine einmalige Finanzspritze von rund 500 Millionen ermöglicht werden, um die Mängel in der Armee zu beheben. Mit einem dritten Vorstoss schliesslich verlange man vom VBS-Chef klare Auskunft, welche Mittel nötig seien, um die jährlich anfallenden Betriebskosten zu decken.

Wie viel das Dreierpaket insgesamt kosten wird und wo die dafür nötigen Gelder abgezweigt werden sollen, ist den Initianten allerdings noch unklar. Denkbar ist für Segmüller

eine Art Wehranleihe, wie sie die Schweiz vor dem Zweiten Weltkrieg aufgelegt hatte. Borer sieht Potenzial im VBS. Fahre man bei den Auslandseinsätzen zurück und zähle man noch all die Dienste dazu, die das VBS für andere Departemente berappe – vom Bundesratsjet über Genfer Zentren bis zu Grippeimpfungen – ,komme locker eine Summe im «dreistelligen Millionenbereich» zusammen.

Ein zaudernder Wehrminister, das Loch in der Staatskasse und Kampfflugzeuge, die laut und vor allem sehr teuer sind – die «Rettungstruppe» wird es nicht leicht haben. Doch die Initianten reden, als sei die Sache ein Morgen Spaziergang. «Wir werden in den drei Fraktionen, Parteien und schliesslich im Nationalrat eine Mehrheit erhalten», sagt Borer. In den nächsten Tagen und Wochen werde intensives Lobbying betrieben.

Jedenfalls soll nun alles schnell gehen. Gemäss dem Plan der «Rettungstruppe» wird die SiK bereits an ihrer nächsten Sitzung vom 11. Dezember über das Geschäft abstimmen. Nach der Vorstellung von Peter Malama sollte das Paket in Form von parlamentarischen Initiativen eingereicht werden, um sofort Eingang in den Rat zu finden. Bereits in der Frühlingsession 2010 wollen die Initianten die Entscheidungsschlacht um die Zukunft der Schweizer Luftwaffe erzwingen. ○