

Pressespiegel vom 22.08.2012

Medium	Ausgabe	Titel	Seite
Rüstung / Armement			
Blick	22.08.2012	Die Chance, bei null zu beginnen	2
Blick	22.08.2012	Kommission - "Gripen ist das grösste Risiko!"	3
Tages-Anzeiger	22.08.2012	Die Kritik stärkt Maurer den Rücken	5
Le Temps	22.08.2012	Le Gripen, appareil multirisque	7
Le Temps	22.08.2012	Maurer rassure	9
Le Temps	22.08.2012	Les doutes grandissent en Suède sur le développement du «Super Jas»	10
Tages-Anzeiger	22.08.2012	Der Gripen-Jet hat die grössten Risiken	11
Basler Zeitung	22.08.2012	"Es herrschte keine Freude in der Kommission"	13
Basler Zeitung	22.08.2012	Die Konkurrenten sind benachteiligt worden	15
Basler Zeitung	22.08.2012	Wider Treu und Glauben	17
Neue Zürcher Zeitung	22.08.2012	«Finanziell keine Risiken»	18
Neue Zürcher Zeitung	22.08.2012	«Variante mit den meisten Unsicherheiten	19
Neue Zürcher Zeitung	22.08.2012	Noch nichtflügge	21
L'AGEFI	22.08.2012	Des contrats transparents pour le Gripen	23
L'AGEFI	22.08.2012	FIS FT: l'objectif est de limiter les dégâts	24
Die Südostschweiz Gesamtausgabe	22.08.2012	Trotz massiver Gripen-Kritik: Maurer will weiterfliegen	25
Neue Luzerner Zeitung Gesamtausgabe	22.08.2012	Beim Gripen fliegt Risiko mit	28
az Aargauer Zeitung Gesamtausgabe	22.08.2012	Die Übung abbrechen	31
az Aargauer Zeitung Gesamtausgabe	22.08.2012	Munition für die Gripen-Gegner	33
az Aargauer Zeitung Gesamtausgabe	22.08.2012	Bericht bezichtigt Maurer der Irreführung	36
Der Bund	22.08.2012	Die Kritik stärkt Maurer den Rücken	38
Der Bund	22.08.2012	Der Gripen-Jet hat die grössten Risiken	39
24 heures	22.08.2012	Maurer, la politique du maquison	41
24 heures	22.08.2012	Le choix du Gripen soulève des questions	42
St. Galler Tagblatt Gesamtausgabe	22.08.2012	Beim Gripen fliegt das Risiko mit	44
St. Galler Tagblatt Gesamtausgabe	22.08.2012	Alles hängt vom Flugzeugkauf der Schweiz ab	46
St. Galler Tagblatt Gesamtausgabe	22.08.2012	Die Risiken sind zu beseitigen	48
Corriere del Ticino	22.08.2012	Gripen - No a una battuta d'arresto	50
Le Matin	22.08.2012	Qui veut encore du Gripen?	51
Le Matin	22.08.2012	LE GRIPEN TOUCHÉ MAIS PAS COULÉ	52
Tribune de Genève	22.08.2012	Le choix du Gripen pose question	54



Die Chance, bei null zu beginnen

Als Leiter der Gripen-Subkommission war SVP-Nationalrat Thomas Hurter nicht zu beneiden. Er musste gegen seinen eigenen Bundesrat antreten, den ehemaligen Parteipräsidenten. Da riskiert man leicht die Karriere. Umso höher ist Hurter anzurechnen, dass er nicht einknickte, sondern Klartext ablieferte.

Als SVP-Präsident zeigte Ueli Maurer gerne und oft mit dem Finger auf Bundesratsmitglieder, warf ihnen sorglosen Umgang mit öffentlichen Geldern vor. Auch seinem damaligen Bundesrat Samuel Schmid. Da erstaunt schon, wie sorglos Maurer jetzt selber mit öffentlichen Geldern umgeht. Wie schroff er Kritik zurückweist. Selbst wenn sie von Leuten kommt, die wie Hurter ohne Wenn und Aber hinter Armee und Luftwaffe stehen.

Der Gripen-Bericht zeigt, dass

der Bundesrat dabei war, ein Milliardengeschäft nach dem Prinzip Hoffnung abzuschliessen. Ob und wann der bestellte Jet fliegt, zu welchem Preis, alles ist unsicher. Kampfjets im Blindflug. Mit hohem Absturzrisiko spätestens bei einer Volksabstimmung.

In der Gripen-Affäre wirkt Maurer desinteressiert bis überfordert. Aber auch der Gesamtbundesrat schneidet schlecht ab. Er lässt den Blindflug bisher zu. Und das in einem Bereich, in dem es angeblich um eines der höchsten Güter geht.

Noch ist es nicht zu spät. Die Regierung hat die Chance, die Beschaffung wieder bei null zu beginnen, diesmal auf solidem Fundament. Möglich, dass die Wahl nochmals auf den Gripen fällt. Wahrscheinlicher ist, dass es weniger Jets geben wird fürs gleiche Geld, aber mit weniger Risiken.



Knallharter Untersuchungsbericht liegt vor

Kommission «Gripen ist das grösste Risiko!»

Der Gripen weist die grössten technischen, finanziellen, politischen und zeitlichen Risiken auf.

Von Henry Habegger

Bundesrat Ueli Maurer (SVP) versuchte noch, das Schlimmste zu verhindern. Vor der gestrigen Veröffentlichung des Gripen-Berichts der Sicherheitskommission (SIK) des Nationalrats verlangte er, **einige unvorteilhafte Passagen zu streichen.**

So jene, die besagt, dass **er, Maurer, die Öffentlichkeit falsch informierte.** Im Februar 2012 hatte der Armeeminister gesagt, Luftwaffenberichte, wonach der Gripen schlechte Noten erhalten habe, seien veraltet.

Aber die SIK unter Präsidentin Chantal Galladé (SP) und Untersuchungsleiter Thomas Hurter (SVP) stieg nicht auf diese und einige weitere Zensurforderungen ein. So steht jetzt etwa im Bericht, dass die Noten entgegen Maurers Aussage aktuell waren.

Noch weniger passen wird dem VBS-Chef die zentrale Aussage im Gripen-Bericht. Sie lautet: **«Die Variante Gripen E/F ist**

mit den grössten technischen, finanziellen, politischen und zeitlichen Risiken verbunden.»

Indem es dem Gripen den Vorzug gab vor der Rafale (Dassault) und dem Eurofighter (EADS), wählte das VBS also die Hochrisikovariante.

Technisch ist das Risiko gross, weil es den Gripen, den Ueli Maurer kaufen will, noch gar nicht gibt.

Politisch, weil noch nicht klar ist, ob Schweden selbst hinter dem Gripen steht beziehungsweise ob es neue Gripen kauft und wie viele. Finanziell, **weil nicht bekannt ist, was die Übung die Schweiz letztlich kostet.** Ob die geplanten gut drei Milliarden für 22 Jets ausreichen. Zeitlich, weil unklar ist, ob der Gripen wirklich bis 2018 fertig ist.

Im Bericht werden dem VBS eine Reihe weiterer Vorwürfe gemacht. **So habe das VBS früh entschieden, statt dem besten den billigsten Jet zu kaufen.** Das sei der Subkommission, der Öffentlichkeit und auch den Anbie-

tern «viel zu wenig kommuniziert» worden. Folge: Verunsicherung allenthalben.

Maurer hat zudem laut Bericht auch den Bundesrat nicht vollständig informiert. Weiter er-

fuhr die Subkommission erst mit fast dreijähriger

Verspätung,

dass das VBS eine neuere,

noch gar

nicht existierende

Gripen-

Version

be-

schaffen wollte.

Vorwürfe erhebt die Kommission etwa auch bezüglich Kompensationsgeschäften, von denen einseitig Ruag und Pilatus profitieren.

Ueli Maurer reagierte gestern verärgert auf den

Bericht. Die Ri-

siken seien

genügend



abgesichert, sagte er. Er habe Garantien. Das VBS sei dabei,

die offenen Fragen um die Risiken anzugehen, und man habe schon Antworten. **Der Bericht sei nicht auf dem neusten Stand, behauptete Gripen-Fan Maurer.**

Mit 16 gegen 9 scheiterte gestern in der SIK ein Antrag von Links-Grün, das Kampfjet-Geschäft zu sistieren. **Das Resultat täuscht: Die Zweifel am Gripen sind auch unter den Bürgerlichen**

gross. Sie befürchteten aber, eine Sistierung würde auch die Beschaffung eines anderen Kampfjet-Typs für längere Zeit verunmöglichen.

Die SIK verlangt jetzt vom Gesamtbundesrat bis im Oktober eine Stellungnahme zum Bericht. **Denkbar, dass die Regierung die Konsequenzen zieht und den Gripen-Deal gleich selbst beerdigt.**

«Der Bundesrat muss klare Antworten auf die offenen Fragen vorlegen, sonst ist der Gripen im Parlament und erst recht im Volk chancenlos», sagt SIK-Präsi-

dentin Chantal Galladé.

«Die Risiken müssen bis im Herbst im Rüstungsprogramm vertraglich behoben werden, sonst hat der Gripen keine Chance», sagt Untersuchungsleiter

Thomas Hurter. Dürfte heissen, dass Schweden eine Staatsgarantie leisten muss.

Für SP, Grüne und GSoA ist der Gripen bereits tot. Die FDP verlangt klare Garantien. Scheitert der Gripen, ist es das Ziel

vieler bürgerlicher Parlamentarier, rasch eine neue Typenwahl zu treffen. Die Losung, die bereits kursiert: Weniger Jets, dafür bessere.



Kommentar

Patrick Feuz, Chef der Bundeshausredaktion, über die Gripen-Untersuchung.

Die Kritik stärkt Maurer den Rücken

Etwas Besseres hätte Ueli Maurer nicht passieren können: Parlamentarier zeigen sich in einem Untersuchungsbericht «besorgt», dass der Kauf der 22 schwedischen Gripen-Kampffjets für die Schweiz auf ein finanzielles und technisches Risiko hinauslaufen könnte. Genau dieses Risiko will Maurer, der in den letzten Verhandlungszügen mit den Schweden steckt, so weit wie möglich verkleinern. Jetzt kann er der Regierung in Stockholm umso resoluter sagen, der Deal habe in der Schweiz nur eine Chance, wenn böse Überraschungen vertraglich ausgeschlossen seien.

Auch sonst stärkt der vermeintlich kritische Bericht den Gripen-Befürwortern den Rücken - indem er die parlamentarische Beglaubigung liefert, dass bei der Wahl des Flugzeugtyps alles sauber gelaufen sei.

Die Stärke der Untersuchung liegt nicht in der Kritik, sondern in einem verblüffenden Eingeständnis: Auch

bürgerliche Sicherheitspolitiker sagen jetzt, faktisch laufe es darauf hinaus, dass die Schweiz mit den Gripen wohl auch die 33 F/A-18-Jets ersetzen werde. Bisher sah die Schweizer Luftwaffe die schwedischen Flugzeuge als Ersatz für die veralteten Tiger und träumte bereits davon, in zehn Jahren, wenn der F/A-18 ins Alter kommt, kampfstärkere Jets zu kaufen. Die Parlamentarier geben jetzt der geplanten Gripen-Kooperation einen vernünftigen Dreh: Sie erscheint als langfristige Investition in eine modernisierte, aber deutlich schlankere Luftwaffe. In eine Luftwaffe auch, die in erster Linie Luftpolicistin sein soll. Würde man nämlich in Kriegsszenarien denken, wäre eine Kooperation mit den fernen Schweden keine gute Idee.

Mit Recht fragen Linke, ob die Schweiz überhaupt eine Flugwaffe brauche. Doch diese Diskussion ist fürs Gemüt und politisch langweilig, da die Antwort der Bevölkerungsmehrheit unverrückbar



feststeht. Real stellt sich nur die Frage, wie sich das Schutzbedürfnis auf finanziell vertretbare und abstimmungs-taktisch chancenreiche Weise befriedigen lässt. Schafft es Maurer, den

Schweden in den nächsten Wochen einen Vertrag mit allen nötigen Sicherheiten abzurufen, hat er das Problem wahrscheinlich gelöst.



Le Gripen, appareil multirisque

> Avion de combat
Un rapport
du parlement juge
correcte l'évaluation
de l'appareil

**> Le choix d'une
version non testée
du Gripen est source
d'incertitudes**

**> Ueli Maurer
est accusé de
«manque de clarté»**

Bernard Wuthrich BERNE

Gripen, nous ne suspendons pas ton vol, mais cela ne signifie pas que nous n'allons pas te clouer au sol plus tard. Tel est le message délivré hier par la Commission de la politique de sécurité du Conseil national (CPS), qui a publié le très attendu rapport de sa sous-commission sur le remplacement des Tiger.

Par 24 voix sans opposition, la CPS a décidé de transmettre ce rapport à l'ensemble du Conseil fédéral, dont il attend une prise de position d'ici à fin octobre. C'est la date prévue pour la présentation du programme d'armement 2012, dans lequel l'achat des avions de combat sera inclus. Par 16 voix (de droite) contre 9 (de gauche), la commission a renoncé à suspendre le processus d'acquisition jusqu'à ce que les risques identifiés dans le rapport aient été écartés.

Présidée par le conseiller national et pilote Thomas Hurter (UDC/SH), la sous-commission constate en pre-

mier lieu que «le processus d'évaluation technique du Gripen a été effectué correctement». Voilà qui écarte d'un coup d'aile les reproches formulés dans une lettre anonyme, dont les auteurs ont été soupçonnés de voler pour le Rafale français concurrent. Le rapport de 36 pages rappelle cependant que le Gripen a été évalué comme le moins performant des trois appareils en compétition, et a obtenu la mention «juste satisfaisant». Le Rafale et l'Eurofighter avaient été mieux notés.

Pour le reste, le document énumère une «liste de risques financiers et techniques et de problèmes de calendrier que le Conseil fédéral devra clarifier d'ici à la publication du programme d'armement», résume Thomas Hurter. Il précise que c'est bien le Conseil fédéral dans son ensemble et pas uniquement le chef du Département de la défense, Ueli Maurer, qui devra prendre position. Un geste de défiance envers le ministre UDC? Ni la présidente de la CPS, Chantal Galadé (PS/ZH), ni Thomas Hurter ne répondent à cette question. Le rapport montre cependant que des défauts de communication sont mis au passif du conseiller fédéral et de son entourage. Ainsi, la sous-commission n'a appris que ce printemps – alors que les responsables le savaient depuis 2009 – que l'appareil que la Suisse comptait acheter était de type E/F et non le modèle précédent C/D. «On nous avait pourtant certifié que le modèle E/F n'entraînait pas en ligne de compte», se souvient Thomas Hurter.

Autre reproche adressé à Ueli Maurer: la manière dont la communication s'est faite a laissé penser aux concurrents de Saab Gripen, que c'est «l'avion doté des meilleures qualités techniques qui serait sélectionné» alors qu'on savait déjà que

«le prix jouerait un rôle aussi important dans l'offre». La sous-commission reproche encore au conseiller fédéral d'avoir laissé croire aux constructeurs du Rafale et de l'Eurofighter qu'ils pourraient faire une nouvelle offre lors d'une conférence de presse en février. «La communication du Conseil fédéral a péché par manque de clarté et donné lieu à des malentendus», condamne le rapport. Ueli Maurer rejette ce reproche (lire ci-dessous).

La CPS ne recommandant pas l'interruption de l'exercice, elle attend désormais des réponses à ses questions, car le Gripen est l'appareil qui comporte le plus de risques. Ils sont de trois natures. Premièrement, la technique. Des doutes sont émis sur la «capacité opérationnelle» du Gripen E/F, qui n'a pas pu être testé en vol. 98 améliorations techniques ont été demandées et le développement de l'appareil flotte dans un nuage d'incertitudes.

Devant le parlement,
la partie s'annonce
difficile. La gauche
dira non, la droite fixe
des conditions

Deuxièmement, le risque financier. Le prix d'achat des 22 appareils a été fixé à 3,126 milliards de francs. Ueli Maurer jure que le budget sera respecté. Thomas Hurter fait cependant remarquer que «les frais de développement du Gripen n'ont fait l'objet d'aucun examen».

Il s'agit notamment de s'assurer que, pour respecter le coût de production prévu, la Suède se dotera de son côté de 60 à 80 avions du même



type. Les coûts d'exploitation n'ont pas pu être estimés, souligne-t-il. Et la décision suédoise n'est pas prise.

Or, les deux pays s'observent. Les deux parlements doivent avaliser la décision d'achat des Gripen E/F. Mais la sous-commission n'est pas au clair: elle n'a pas pu déterminer «si c'est la Suisse qui attend un signal de la Suède pour procéder à l'acquisition ou le contraire». Ce doute devra être levé. La première Chambre du parlement suédois doit se prononcer le 20 septembre, l'autre en décembre. La CPS attend par ailleurs de la Suède qu'elle accorde une garantie d'Etat concernant le développement, le coût et la livraison du nouvel appareil.

Il y a enfin les risques du calendrier. La Suisse espérait recevoir son premier engin en 2016. On parle désormais de 2018. Mais la Suède prévoit de son côté 2020 ou 2022. Or, relève Thomas Hurter, on se rappo-

che doucement du calendrier de remplacement des F/A-18, qui datent des années 90. Ce qui ne serait pas forcément problématique dans la mesure où cela permettrait de rediscuter globalement des besoins réels de l'aviation militaire suisse.

La sous-commission s'est aussi penchée sur les commandes compensatoires que les trois avionneurs se sont engagés à négocier avec les entreprises suisses. Elle constate que le programme de 2,2 milliards de Saab Gripen ne satisfait pas complètement le critère de la répartition régionale. Parce que Ruag et Pilatus se taillent la part du lion: le premier réalisera le montage final du Gripen (un milliard) et le second vendra des avions d'entraînement PC-21 pour 600 millions. De quoi faire grincer dans les PME, notamment romandes.

Les décisions de la CPS ont été accueillies diversement. Le président

de la Société suisse des officiers, Denis Froidevaux, se réjouit de voir que «les procédures ont été respectées», contrairement à ce que disaient les dénonciations anonymes. Mais «le Conseil fédéral doit mettre en place une politique de gestion des risques et de communication cohérente», commente-t-il.

Devant le parlement, la partie s'annonce difficile. Le PS et les Verts ont confirmé mardi qu'ils s'opposaient à cet achat, qui menace d'autres investissements dans l'énergie, la formation ou des transports. Les partis de droite soutiennent le remplacement des Tiger, mais pas à n'importe quel prix. Les risques sont qualifiés de «considérables» par le PLR et par le PDC, qui attendent des précisions sur la prise en charge des frais de développement par la Suède. Les critiques du rapport à l'égard d'Ueli Maurer mettent l'UDC dans l'embarras.



Maurer rassure

Ueli Maurer s'est efforcé de ne pas se montrer déçu après la publication du rapport de la commission. Thomas Hurter dit pourtant comprendre que «le Département de la défense ne soit pas très heureux de ce rapport à cause des risques qu'il soulève».

Réagissant à ce document, Ueli Maurer souligne qu'il «confirme que l'évaluation technique a été correcte». «Les questions que la commission pose sont aussi ouvertes chez nous. Elles sont en cours de discussion avec la Suède», argumente-t-il.

Il observe deux divergences entre son département et la CPS. «Le rapport de la sous-commission a été achevé fin juin. Mais il intervient dans un processus évolutif. Il n'est donc pas à jour. Et il se concentre sur le Gripen alors que nous devons évaluer les besoins financiers de l'armée dans son ensemble», poursuit-il.

Il affirme disposer d'une «garantie définitive sur les coûts. Le risque financier n'existe pas». Voilà qui ne manque pas de surprendre Thomas Hurter. «Nous avons

reçu des réponses sur les évaluations techniques, mais pas sur les frais de développement technique», rappelle le Schaffhousois. Pour Ueli Maurer, le Gripen est un «avion extraordinaire, qui correspond à nos besoins. Nous n'avons pas absolument besoin du meilleur appareil».

Il rejette les reproches concernant la communication. «En février, j'ai clairement dit que les offres étaient closes», insiste-t-il. Il concède cependant avoir laissé entendre que des nouvelles négociations n'étaient pas exclues si d'autres dossiers, par exemple fiscaux, venaient se combiner à l'achat de l'avion. Un scénario évoqué en commission, dont un membre a demandé que la Suisse lie la négociation d'un accord fiscal avec la Suède à l'achat du Gripen. Enfin, Ueli Maurer ne se sent pas désavoué par la décision de la CPS de demander une prise de position du Conseil fédéral. «Il a toujours été prévu que ce soit le collège dans son ensemble qui se prononce», assure-t-il. **B. W.**



Les doutes grandissent en Suède sur le développement du «Super Jas»

► Depuis ses débuts, le Gripen a durablement plombé la défense suédoise

Que coûtera la nouvelle version Gripen que les Suédois entendent développer, et la Suisse acheter? L'absence de réponse à cette question devenue très sensible secoue l'échiquier politique à Stockholm. Saab, le constructeur de l'avion de chasse Jas Gripen n'a pas dévoilé officiellement de chiffre concernant le développement du Gripen E/F, alias «Super Jas».

Karin Walka, porte-parole de Saab, a confirmé que l'industriel n'a pas rendu public de chiffre. «Le développement d'un nouvel avion de combat est encore à un stade précoce, et un dialogue est en cours entre la Suède et la Suisse sur le Gripen E/F», disait-elle il y a deux semaines.

«Le projet signifie un risque bas, affirme Sebastian Carlsson, porte-parole de Saab, au *Temps*. Le Gripen E/F est un développement du Gripen C/D. Dans le programme de démonstration, les principales améliorations ont été montrées. Le nouveau moteur a été testé en vol.»

Aucun commentaire n'est fait concernant l'état des discussions avec le Brésil ou l'Inde. Ni sur les remous politiques que cela occa-

sionne en Suède ou sur la crainte suisse concernant des surcoûts éventuels et les capacités d'un avion qui n'est qu'en développement.

Le représentant du parti des Verts à la Commission de la défense au parlement suédois, Peter Radberg, avait écrit dans une tribune récente qu'il estimait les coûts à quelque 50 milliards de couronnes, de l'ordre de 7,3 milliards de francs, y compris les coûts de développement, soit bien plus que le chiffre de 32 ou 33 milliards de couronnes (environ 4,7 milliards de francs) qui avait circulé jusque-là.

Un précédent

Le député vert a, dans sa chronique, averti que le développement du Gripen E/F pourrait mettre en péril toute la défense suédoise.

Jusqu'à présent, une majorité au parlement, constituée des partis de droite au pouvoir et des sociaux-démocrates, était d'accord pour que la Suède achète dix Super Jas, à condition qu'un autre pays l'acquière également. Mais la Défense

devrait être capable de supporter le coût sans enveloppe supplémentaire. En revanche, il faudra tailler dans d'autres programmes. Les sociaux-démocrates attendent désormais de nouvelles informations sur le coût réel que cela signifierait.

En Suède, le développement du Jas est considéré comme un projet destiné à soutenir l'industrie exportatrice plus qu'un programme répondant aux réels besoins militaires actuels de la Suède.

Selon la presse suédoise, le gouvernement devrait dire cet automne dans quelle mesure il compte miser sur le nouveau Jas. D'après la radio suédoise, il n'est pas certain que la Défense puisse encore exprimer le désir d'avoir le Super Jas, en raison de son coût et du cadre budgétaire strict qui se dessine.

La question est extrêmement délicate, car le financement du développement du Super Jas nécessiterait le report d'autres programmes de défense et vraisemblablement la fermeture de certains régiments, avec les conséquences locales que ce genre de démantèlement entraîne.

Il règne en Suède la même prudence qu'à l'époque où le royaume scandinave lançait son Jas Gripen 39, la version actuelle, péniblement vendu et loué à une poignée de pays, et dont le développement a durablement lesté la défense suédoise. Déjà, la Suède était terriblement dépendante de ventes à l'étranger et elle avait fait d'énormes concessions en termes de programmes industriels développés dans les pays acheteurs.

Olivier Truc STOCKHOLM



Der Gripen-Jet hat die grössten Risiken

Die Evaluation für den Kauf neuer Kampffjets verlief grundsätzlich korrekt. Zu diesem Schluss kommt eine Gruppe Parlamentarier. Gleichzeitig sehen sie im Geschäft grosse Risiken und kritisieren Ueli Maurer wegen Informationsmängeln.

Von Christian Brönnimann, Bern

Kein Übungsabbruch, das Auswahlverfahren verlief ohne Schummeleien und war korrekt: Das ist das positive Fazit der parlamentarischen Subkommission, die gestern ihren Untersuchungsbericht zur Evaluation der neuen Kampffjets für die Schweizer Armee präsentiert hat. Grosse Risiken - technischer, finanzieller, politischer und zeitlicher Natur - beim 3-Milliarden-Geschäft mit dem schwedischen Jet-Hersteller Saab: Das ist das negative Urteil der Kommission.

Der Bundesrat habe sich mit dem Gripen eindeutig für das Flugzeug mit den grössten Risiken entschieden, erklärte die Präsidentin der Sicherheitspolitischen Kommission (SIK) des Nationalrats, Chantal Galladé (SP), vor den Medien. Die Kommission erwarte vom Gesamtbundesrat deshalb Antworten auf offene Fragen bis Anfang Oktober. Einen Abbruch der Jetbeschaffung, wie ihn die Linke fordert, lehnte die Kommission mit 16 zu 9 Stimmen hingegen ab.

Risiken «vertraglich absichern»

Die Subkommission befürchtet konkret, dass «die volle operationelle Fähigkeit» des Gripens «voraussichtlich viel später als angekündigt erreicht wird», wie sie in ihrem gut 30-seitigen Bericht festhält. Anstatt 2018, wenn der erste Gripen in der Schweiz landen soll, dürfte die volle Leistung erst zwischen 2023 und 2026 erreicht sein, so die Einschätzung. Daraus ergäben sich für die Schweiz auch finanzielle Risiken. Etwa wenn nach den ersten Zahlungen technische Probleme auftreten oder wenn Teile der Grundausstattung erst später in den Gripens eingebaut würden. Es liege nun am Bun-

desrat, sich gegen solche Risiken «vertraglich abzusichern», sagte Subkommissionspräsident Thomas Hurter (SVP). Am liebsten wäre den Parlamentariern eine Staatsgarantie von Schweden.

Darüber hinaus übt die Subkommission in etlichen Punkten Kritik an Ueli Maurers Verteidigungsdepartement VBS. So seien weder die Subkommission noch die drei Anbieter - neben Saab bemühten sich auch Dassault und die EADS um den Zuschlag - im Voraus darüber informiert worden, dass der Preis ausschlaggebend für die Typenwahl sei. Dies wäre möglich gewesen. Denn das VBS habe bereits vor dem Beschaffungsverfahren 2008 dazu «geneigt», einem günstigen Modell den Vorzug zu geben, schreibt die Subkommission. Nur das günstigste Flugzeug habe in Betracht gezogen werden können. Die «übergeordnete Rolle» des Preises sei intransparent gewesen und habe zu Missverständnissen geführt.

Das Evaluationsteam der Armee empfahl dem Bundesrat den Gripen für den Fall, dass er die Luftwaffe «auf einem etwas tieferen Leistungsniveau» positionieren wolle. In Tests erfüllte der Gripen die operationellen Anforderungen nur mit der Note «knapp befriedigend».

Maurer: «Ich habe Garantien»

Verteidigungsminister Ueli Maurer zeigte sich nicht begeistert vom Bericht. Dieser greife in ein laufendes Verfahren ein, sagte er vor den Medien. Zudem seien die aufgeworfenen Fragen im VBS bekannt und teils bereits beantwortet. Er habe Garantien, dass die 22 Gripen-Jets, die die Schweiz kaufen will, nicht mehr als die vereinbarten 3,1 Milliarden Franken kosten werden, so Maurer. Es

sei auch möglich, dass der Staat Schweden, der ebenfalls 60 bis 80 Gripen kaufen will, etwas mehr bezahlen werde für den einzelnen Jet als die Schweiz.

In einem Punkt akzeptierte Maurer aber die Kritik. Die Subkommission monierte, sie sei zu spät darüber informiert worden, dass nicht nur das aktuelle Gripen-Modell C/D, sondern auch der in Entwicklung stehende Nachfolger E/F in die Evaluation einbezogen werde. «Noch 2008 wurde uns versichert, der Gripen E/F komme nicht infrage», sagte Hurter. Erst Anfang dieses Jahres habe die Kommission vom Wechsel erfahren. Maurer begründete das Versäumnis gestern mit dem «laufenden Prozess» und versicherte, dass keine Absicht dahintergesteckt habe.

Gripen auch für F/A-18?

Wegen der zeitlichen Verzögerung des Gripens E/F ist für die Subkommission klar, dass geprüft werden muss, ob mit dem günstigen Schweden dereinst auch die F/A-18-Flotte ersetzt werden kann. Der Gripen-Entscheid sei «ein Präjudiz» für den Ersatz der F/A-18, sagte Hurter. Die Luftwaffe müsse sich überlegen, ob sie zwei verschiedene Flotten aufrechterhalten wolle. Maurer kann sich eine Einflottenpolitik mit dem Gripen grundsätzlich vorstellen, wie er gestern sagte.

Die Subkommission verabschiedete ihren Bericht mit einer Gegenstimme - der von SVP-Nationalrat Hans Fehr. Er sei der Ansicht, dass die Risiken «stark überzeichnet» seien, sagte er. Der Bericht sei das Resultat einer unheiligen Allianz zwischen jenen, die gar keinen neuen Kampffjet wollten, und jenen, die einen leistungsfähigeren Jet wollten.

Kommentar Seite 2

Thomas Hurter, Chef der Gripen-Kommission

Erst fand er die Evaluation «vorbildlich»

Was er zum Kauf neuer Kampfflugzeuge sagt, hat Gewicht. SVP-Nationalrat Thomas Hurter ist der einzige Berufspilot im Parlament, früher bei der

Luftwaffe, heute bei Swiss. Kein anderer Parlamentarier kennt die Details des Milliardenengeschäfts so gut wie er, seit vier Jahren präsidiert der Schaffhauser

eine Subkommission, die den Rüstungsbeschaffern auf die Finger schaut. Doch so einflussreich Hurters Urteil sein mag, ganz unbefangen ist er nicht: Sein



Pilotenherz schlägt hörbar - und für viele Piloten ist der Gripen nicht das Wunschflugzeug.

Als die Konkurrenz-Jets die Nase vorne hatten, war Hurter zufrieden mit der Arbeit der Rüstungsbeschaffer. «Aus meiner Sicht war das eine vorbildliche und transparente Evaluation», sagte er im Dezember 2010 in einem Interview in der Fachzeitschrift «Cockpit». Und weiter: «Ich habe zum Beispiel die Anbieter in unsere Subkommission eingeladen, um vertraulich ihre Sicht zum Evaluationsprozess anzuhören. In diesen Gesprächen wurde uns, bis auf Kleinigkeiten, bestätigt, dass der Prozess grosso

modo gut abläuft.» Die Evaluation hatte ergeben, dass Rafale und Eurofighter dem Gripen technisch weit überlegen sind.

Dann passierte, was für viele Militärpiloten ein Albtraum war: Der Bundesrat entschied sich für den Gripen, weil dieses Flugzeug am wenigsten kostet und für die Schweizer Luftwaffe ausreicht. Nun sah Hurter «offene Fragen» und «Ungereimtheiten» bei der Evaluation, andere Politiker schlossen sich der Kritik an; vorübergehend entstand der Eindruck, die Schweiz habe einen Rüstungsskandal: Da seien möglicherweise Evaluationsberichte nachträglich zu-

gunsten des Gripens getürkt worden.

Dem ist nicht so, wie die von Hurter geleitete Untersuchung jetzt gezeigt hat. Seine «Skepsis» und die «offenen Fragen» bleiben - offiziell beziehen sie sich aber fortan auf finanzielle und politische Risiken des Gripens.

Patrick Feuz, Bern

Dossier: Der Kampf um den Jet
www.kampfjet.tagesanzeiger.ch



«Es herrschte keine Freude in der Kommission»

Subkommissions-Präsident Thomas Hurter sieht noch immer offene Fragen und ungeklärte Risiken

Von Hansjörg Müller, Bern

Nach der gestrigen Pressekonferenz in Bern nahm Nationalrat Thomas Hurter (SVP, SH) gegenüber der Basler Zeitung Stellung. Hurter, früher von Beruf Militärpilot, ist Präsident der Subkommission, die den Gripen-Deal untersucht. Im Gespräch übt er verhaltene Kritik am Evaluationsprozess.

BaZ: Herr Hurter, welche Konsequenzen müssen aus dem Bericht der Subkommission gezogen werden?

Thomas Hurter: Die Kommission fordert, dass die von ihr aufgezeigten Risiken aufgeklärt und die Probleme im Zusammenhang mit dem Rüstungsprogramm gelöst werden. In der technischen Abklärung, also bis zum Entscheid, welches Flugzeug in bestimmten Bereichen am besten abgeschnitten hat, lief alles richtig. Danach wurde es heikel, vor allem, weil verschiedene Stellen unterschiedlich kommunizierten, das Parlament und der Bundesrat nun taktierte, wie viel Geld man ausgeben dürfe. Selbstverständlich gibt es jetzt noch offene Fragen und Risiken, die abgesichert werden müssen, vor allem im Zusammenhang mit der technischen Erneuerung und der Weiterentwicklung des Flugzeugs. Natürlich möchte ich das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis und wäre daher froh gewesen, man hätte alle vier Offerten inklusive der angefragten Budgetvariante genau angeschaut.

Lange hiess es, man wolle das beste Flugzeug.

Ja, am Anfang gingen wir noch davon aus, man wolle das Beste und setze den Fokus auf die Qualität. Dies war unter anderem auch der Grund, warum man eine technische Evaluation gemacht hatte. Irgendwann kam aber die Frage nach dem Preis, die ja

auch völlig legitim ist. Plötzlich hiess es, die preisgünstigste Variante sei unbedingt zu bevorzugen.

Ob sie sich letztlich tatsächlich als die preisgünstigste erweisen wird, kann heute niemand beurteilen.

Tatsächlich gibt es finanzielle und technische Risiken, und damit die Gefahr, dass die Kosten steigen. Es geht hier um ein sehr modernes Flugzeug mit sehr vielen Komponenten, die teilweise noch entwickelt werden müssen, und die sich in unterschiedlichen Entwicklungsstadien befinden. All das sind Faktoren, die nur äusserst schwer abzuschätzen sind. Hier muss man die Risiken vertraglich festlegen, um die Kosten zu deckeln. Bei der Wahl des preisgünstigsten Flugzeuges muss auch abgesichert werden, dass dieses auch das preisgünstigste bleiben wird.

Die anderen Anbieter monieren, das Verfahren sei unfair gewesen, da nicht von Anfang an klar gewesen sei, dass der Preis das wichtigste Kriterium war.

Am Ende war in der Tat der Preis entscheidend. Wer ein teureres Produkt anbietet, kann da naturgemäss nicht konkurrieren. Man hätte nun natürlich überprüfen können, ob ein anderer Hersteller mit weniger Flugzeugen mehr hätte leisten können. Doch dies wollte die Armasuisse nicht tun, da sie der Ansicht war, es sei zu kompliziert, dies zu beurteilen.

Zu Beginn des Verfahrens hiess es, VBS und Armasuisse wollten die alte Gripen-Version C/D, später dann entschied man sich aber für die neuere Version E/F. Sie erfuhren davon erst Ende Januar, also mit einiger Verzögerung.

Ich möchte das Vorgehen des VBS in dieser Frage nicht überbewerten. Allerdings sagte man uns am Anfang, dass nur die Version C/D infrage komme. Da man das explizit so for-

mulierte, hätte man die Kommission schon von dem Wechsel zur Version E/F informieren müssen. Das Verhalten des VBS in dieser Frage führte zu einigen Unstimmigkeiten in der Kommission.

Fühlen Sie sich von VBS und Armasuisse nicht hintergangen? Schliesslich wurde Ihnen auch lange vorenthalten, dass die Schweden für ihre eigene Luftwaffe plötzlich keine Flugzeuge mit zwei Sitzen mehr wollten.

Wir haben in der Tat manches sehr spät erfahren. Wenn eine Legislativkommission in ein laufendes Geschäft des Bundesrats Einsicht nimmt, ist es eben immer schwierig, zu koordinieren, wann welche Information fliesst. Wenn wir die Informationen wollten, bekamen wir sie. Wir mussten sie aber häufig anfordern.

Bezüglich der Kompensationsgeschäfte heisst es in Ihrem Bericht, es bestehe der Eindruck, dass Saab seinen Worten keine Taten folgen lasse. Heisst das, die Schweden sind wortbrüchig?

Tatsächlich berichteten die für die Kompensationsgeschäfte Verantwortlichen, die Gespräche mit Saab zu diesem Thema seien nicht ideal verlaufen. Darüber herrschte keine Freude in der Kommission. Auch diese Geschäfte müssen vertraglich noch weiter abgesichert werden.

Man hat also auch hinsichtlich der Gegengeschäfte die Katze im Sack gekauft?

Das müssen wir noch klären. Das industrielle Potenzial der anderen beiden Anbieter wäre diesbezüglich natürlich wesentlich grösser gewesen. Wenn nun auch die kommenden Treffen mit Saab nicht gut laufen, wirft das natürlich kein besonders gutes Licht auf den Partner.



Das Problem mit der Zeitachse

Ueli Maurer sieht sich durch den Kommissionsbericht bestätigt

Bern. Im Grunde, versicherte Ueli Maurer dem versammelten Dutzend Journalisten, bestehe ja Einigkeit zwischen ihm und der Subkommission: «Die Kommission bestätigt, dass das Dossier während des ganzen Verfahrens korrekt geführt wurde», stellte der Verteidigungsminister auf einem eilends einberufenen Point de Presse fest. Schliesslich werfe das Gremium Fragen auf, die man sich im VBS auch stelle. «Wir haben die gleichen offenen Punkte», beteuerte der Bundesrat, das eigentliche Problem liege in der «Zeitachse»: Weil die Kommission ihre Arbeit schon vor den Sommerferien abgeschlossen habe, sei deren Bericht nicht mehr ganz auf dem neuesten Stand. Inzwischen, so Maurer, sei es nämlich gelungen, einige offene Fragen zu beantworten. So sei etwa die Frage des finanziellen Risikos mittlerweile in Gesprächen mit den Schweden «bereinigt» worden.

«Ausserordentlich lange und gründlich» habe die Kommission gearbeitet, lobte der Magistrat. Als einer der anwesenden Berichterstatter andeutete, das Verhalten des Ministers sei von einem Kommissionsmitglied als «ungehalten bis geharnischt» empfunden worden, da relativierte Maurer: Diese Aussage sei nun «bereits mit journalistischem Pfeffer versehen». hjm



Die Konkurrenten sind benachteiligt worden

Der Untersuchungsbericht zur Beschaffung neuer Kampffjets beinhaltet deutliche Kritik am Auswahlverfahren

Von Beni Gafner, Bern

Der Untersuchungsbericht ist kritisch und bestätigt gravierende Mängel, die zuletzt durch Bundesbehörden begangen wurden. Die Subkommission für den Tiger-Teilersatz (TTE) von SVP-Nationalrat Thomas Hurter (SH) hat die umstrittene Beschaffung des schwedischen Kampffjets Gripen im letzten halben Jahr vertieft untersucht. Die Kommission hält in ihrem Bericht fest, dass das Evaluationsverfahren korrekt war. Sie meint damit insbesondere die technische Erprobungsphase, die in einem vertraulichen Bericht im Jahre 2008 gewürdigt wurde. Nach fairen und plausiblen Regeln getestet und geprüft wurden damals die drei Kampfflugzeuge Gripen D, Rafale und Eurofighter – alles Zweisitzer. Dieses Evaluationsverfahren, das durch eine Projektgruppe mit Fachleuten aus der Armasuisse und der Luftwaffe durchgeführt wurde, ist bis heute unbestritten und erhält auch im Bericht der Subkommission Anerkennung. Die Ungereimtheiten tauchten erst danach auf.

Im Jahr 2009 wurde ein zweiter Evaluationsbericht verfasst, der die Flugzeuge bewertet, wie sie sich im Jahr 2015 präsentieren. Die Subkommission hält in ihrem Bericht fest, dass in diesem zweiten Bericht, der für das Produkt von Saab ebenfalls schwache Noten beinhaltet, der neue Gripen E/F beurteilt wurde. Dies ist eine erste, wesentliche Feststellung, weil sie früheren Darstellungen von Bundesrat Ueli Maurer und dem Chef der Armee, André Blattmann, widerspricht. Beide erklärten nach der Veröffentlichung von Teilen der vertraulichen Evaluationsberichte durch die Basler Zeitung, die kritisierten schlechten Leistungen des Gripen würden sich auf das «alte» Gripen-Modell C/D beziehen. Der neue Gripen E/F sei demgegenüber viel besser – eine Irreführung, wie sich aufgrund des Berichts nun herausstellt.

Faire Variante wurde missachtet

Die Kommission bestätigt in ihrem Bericht auch den bereits früher an dieser Stelle geschilderten Vorgang, wonach die Gripen-Konkurrenten Rafale und Eurofighter während des Verfahrens benachteiligt wurden. Dies geschah folgendermassen: Den Anbietern war in einer zweiten Offertenrunde bekannt, dass die Schweiz 2,2 Milliarden Franken für die neuen Flugzeuge ausgeben will. Die Frage lautete bis zu diesem Zeitpunkt des Verfahrens immer: Welche Leistung (im Militärjargon: welche Kampfkraft) können die Anbieter für diesen Preis bieten? Mit der Festschreibung einer festen Stückzahl von 22 Flugzeugen wurden die teureren und besseren Produkte der Anbieter EADS und Dassault benachteiligt. Sie waren gar nicht in der Lage 22 Jets zum Preis von 2,2 Milliarden Franken zu liefern. Damit war die Lösung «Gripen» bereits vorgespurt.

Eine im Vergleich dazu fairere Variante wurde vom Bund aus bisher unbekanntem Gründen nicht weiter verfolgt. Die Frage hinter dieser «Budgetvariante» – wie sie im Kommissionsbericht heisst – lautete: Was können die drei Anbieter zum Preis von 2,2 Milliarden liefern? Es wurde also eine unbestimmte Anzahl Flugzeuge angefragt. Die Anbieter waren frei, eine beliebige Anzahl Jets samt Logistikpaket zum geforderten Preis zu liefern. Die Kommission schreibt dazu: «Mit dem Verzicht auf die Budgetvariante stellt sich die Frage, ob damit nicht das preisgünstigste Flugzeug bevorzugt wurde, statt qualitativen Kriterien den Vorrang zu geben.» Und weiter heisst es: Aufgrund der Budgetvorgabe und der gewählten Minimalzahl Flugzeuge sei für die Subkommission rückblickend klar, «dass nur das preisgünstigste Flugzeug in Betracht gezogen werden konnte.»

Unterschiedliche Bewertungen

Die Subkommission versuchte auch Licht zu bringen in die sprachliche Definition von Bewertungen wie «ungenügend» oder «knapp befriedigend» – alles Umschreibungen, die für den Gripen E/F vorgenommen wurden. Die Kommission bemängelt, dass die Luftwaffe und die Rüstungsbeschafferin Armasuisse unterschiedliche Benotungsskalen verwendeten. So erhielt der Gripen E/F im Bereich «operationelle Wirksamkeit» – einem zentralen Punkt – die Qualifikation «knapp befriedigend». In den Augen der Subkommission entspricht eine Note, die mit «knapp befriedigend» umschrieben wird, im allgemeinen Sprachgebrauch eher einem «ungenügend». Die Wertung «knapp befriedigend» von Armasuisse habe bei der Luftwaffe «Aufgabe mit Schwierigkeiten erledigt» gelautet. Für die Kommission ist diese Vorgehensweise einer der Gründe für die Kritiken am Gripen E/F und am ganzen Evaluationsverfahren. Nach Urteil der Kommission hat das Evaluationsteam von Armasuisse und Luftwaffe den Gripen E/F so beurteilt, «dass er minimale Anforderungen erfüllen kann. Diese wurden allerdings im Vergleich zum F/A-18 nicht ganz erreicht.» Das heisst mit anderen Worten: Die Kommission ist sich in Bezug auf die Leistungsfähigkeit des Gripen nicht sicher. Klar ist aber, dass der ausgewählte Gripen eine schlechtere Performance zeigt als der F/A-18, den die Schweizer Luftwaffe seit 15 Jahren fliegt und den es in etwa weiteren 15 Jahren zu ersetzen gilt. Markant ist auch die Kritik der Subkommission am weiteren Verlauf des Evaluationsverfahrens. So sei am Anfang die operationelle Wirksamkeit der getesteten Jets als Kern der Evaluation betrachtet worden. Dieses Kriterium sei bei der Erarbeitung des Evaluationsberichts geändert worden. Aus Gründen der besseren Verständlichkeit für Laien sei «die Optik betreffend operationelle Wirksamkeit» bewusst geän-



Basler Zeitung

22.08.2012

Auflage/ Seite

77619 / 3

Ausgaben

300 / J.

Seite 2 / 2

9049

10012015

EVD / PD / UVEK / EFD / EDI / EJPD / BK

dert worden.

Neu ist schliesslich, dass der Gripen nicht nur punkto Risiken und Leistung am schlechtesten abgeschnitten hat, sondern auch bei den Gegengeschäften. Hier geht aus dem Kommissionbericht

klar hervor, dass EADS das grösste Potential habe, «um Kompensationsgeschäfte zu tätigen». Dassault ist hier auf Platz zwei, klar vor Saab. Die Stimmung in der Schweizer Industrie bezüglich Saab sei nicht sehr gut, heisst es.



Kommentar

Wider Treu und Glauben

Von Beni Gafner



Die Tragödie um die Beschaffung des neuen Kampfflugzeugs Gripen ist mit der gestrigen Präsentation des Schlussberichts der

Subkommission keineswegs beendet, leider. Erstaunlich diplomatisch haben Nationalrat Thomas Hurter (SVP) und die Präsidentin der Sicherheitspolitischen Kommission des Nationalrats, Chantal Galladé (SP), vorgetragen, was sich bei der Lektüre des 34-seitigen Berichts geradezu vernichtend präsentiert:

- > Armasuisse und VBS haben während des Wettbewerbs die Auswahlkriterien zugunsten des schwedischen Anbieters Saab geändert.
- > Wehrminister Ueli Maurer und der Chef der Armee, Korpskommandant André Blattmann, haben jenes Flugzeug ausgewählt, das technisch, finanziell und politisch das mit Abstand grösste Risiko darstellt.
- > Das ausgewählte Flugzeug ist

schlechter als der Schweizer Kampfjet F/A-18, den es in absehbarer Zeit zu ersetzen gilt.

- > Inwieweit das von Maurer und Blattmann ständig angeführte Kostenargument zutrifft, kann nicht schlüssig nachgeprüft werden.

So geht das nicht. Die unterlegenen Anbieter von EADS und Dassault haben nun die offizielle Bestätigung, dass sie in der Schweiz in einer Art und Weise verschaukelt wurden, die

Die unterlegenen Anbieter haben nun die Bestätigung, das sie verschaukelt wurden.

dem Grundsatz von Treu und Glauben widerspricht.

Weiterhin uneinsichtig zeigt sich Bundesrat Maurer. Seine Reaktion auf den parlamentarischen Bericht fiel gleich aus wie nach der Veröffentlichung der zentralen und vertraulichen Evaluationsberichte durch die BaZ: Der Kommission fehle es am Blick für das Gesamte, ihr Bericht sei überholt, die offenen Punkte seien im Verteidigungsdepartement längst erkannt und grösstenteils gelöst.

Gespannt darf man auf den Beweis warten, den der Verteidigungsminister gestern noch nicht liefern konnte. Deshalb ist nochmals in aller Nüchternheit festzuhalten, gestützt auf den Bericht der Subkommission: Der Bundesrat ist im Begriff, ein Kampfflugzeug zu kaufen, das sich im Planungsstadium befindet, dessen Leistungsfähigkeit nicht überprüft werden kann. Er will ein Flugzeug kaufen, bei dem unklar ist, wer die Entwicklungskosten trägt und wann es geliefert werden kann.

Ginge es um einen simplen Autokauf und nicht um einen «komplexen Kampfjetkauf» (Maurer) – kaum jemand wäre bereit, einen solchen Kaufvertrag zu unterschreiben. Wer es trotzdem täte, dem würde unterstellt, nicht alle Tassen im Schrank zu haben – um Maurers Jargon bei anderer Gelegenheit zu verwenden.

beni.gafner@baz.ch



«Finanziell keine Risiken»

Stellungnahme Ueli Maurers

Bundesrat Ueli Maurer kontert die im Parlament gehegten Befürchtungen, dass der Kauf der Gripen-Kampffjets finanziell aus dem Ruder laufen könnte. Es gelte der bekannte Fixpreis.

rz. · Die parlamentarischen Abklärungen zur Kampfjet-Evaluation hätten ergeben, dass das Verfahren absolut korrekt durchgeführt worden sei. Diese Aussage stellte Bundesrat Ueli Maurer an den Anfang seiner Stellungnahme, die er am Dienstag kurz nach der Publikation des lange erwarteten Berichts vor der Presse abgab. Dass sich damit die kolportierten Gerüchte um angebliche Ungereimtheiten als nicht stichhaltig erwiesen haben, erfüllt den Verteidigungsminister mit Genugtuung.

Nicht auf dem neusten Stand

Ganz zufrieden ist Maurer mit dem Bericht gleichwohl nicht. Die parlamentarische Subkommission habe zwar die richtigen offenen Fragen angesprochen. Aber weil sich das Verteidigungsdepartement in laufenden Verhandlungen mit Schweden befinde, referiere der Bericht nicht mehr in allen Punkten den aktuellen Sachverhalt. Das gelte namentlich für die Sorge um die finanziellen Aspekte. Die Befürchtung, dass die Entwicklungskosten für den Gripen E/F den Kaufpreis in die Höhe treiben könnten, schlug Maurer in den Wind. «Es bestehen keine finanziellen Risiken, weil wir einen Fixpreis ausgehandelt haben», sagte er. Das Kostendach für 22 moder-

ne Gripen-Kampffjets sei bei 3,126 Milliarden Franken veranschlagt. Dabei werde es bleiben. «Wir werden das in der Rüstungsbotschaft garantieren können», unterstrich Bundesrat Maurer.

Der Verteidigungsminister war sichtlich bemüht, sich mit Kritik am Gripen-Bericht zurückzuhalten. Zuvor war er in der Sicherheitskommission des Nationalrats wesentlich dezidierter aufgetreten, wie Parlamentarier bestätigten. Kommissionspräsidentin Chantal Galadé sagte es so: «Er hat empfindlich reagiert und den Bericht als nicht vollständig kritisiert.» Darauf angesprochen, meinte Maurer, der Bericht sei auf die Kampfjet-Beschaffung fokussiert. Die Sichtweise, dass das Verteidigungsdepartement mit den verfügbaren Kosten nicht nur die Luftwaffe, sondern die gesamte Armee finanzieren müsse, komme deshalb zu kurz.

«Einzig gangbare Lösung»

Dass sich der Bundesrat bei der Typenwahl für den Gripen entschieden hat, bezeichnete Maurer als «einzig gangbare Lösung, weil wir nicht umhinkommen, uns nach den Finanzen zu richten». Abgesehen davon erfülle der Gripen das technische Pflichtenheft. Auch dies werde in der Rüstungsbotschaft, die dem Parlament im Oktober zugeleitet werden solle, eingehend dokumentiert werden.

Dass die nationalrätliche Subkommission nun eine offizielle Stellungnahme zum Bericht nicht vom Verteidigungsminister, sondern ausdrücklich vom Gesamtbundesrat einfordert, bewertet Bundesrat Ueli Maurer nicht als Misstrauensvotum. Das sei Courant normal.



LEVSTINE

«Wir haben einen Fixpreis ausgehandelt.»

Ueli Maurer
Verteidigungsminister



«Variante mit den meisten Unsicherheiten»

Der Untersuchungsbericht zur Gripen-Beschaffung erhöht Druck auf Verteidigungsdepartement

Das Evaluationsverfahren für den neuen Kampffjet ist korrekt verlaufen. Der gewählte Typ birgt jedoch grosse Risiken. Zu diesem Schluss kommt eine Untersuchung des Parlaments.

Markus Häfliger, Bern

Nach siebenmonatigen Untersuchungen hat eine Subkommission des Nationalrates ihren Bericht zur Beschaffung des neuen Kampffjets vorgelegt. Der Bericht enthält für das federführende Verteidigungsdepartement (VBS) eine gute und eine schlechte Nachricht.

Die gute Nachricht: Die Evaluation ist im grossen Ganzen korrekt abgelaufen. Mit Ausnahme einiger Detailkritik hält die Subkommission das Verfahren für «technisch gut geführt». Die starken Zweifel am Auswahlprozedere, die von anonymen Seiten gestreut wurden, haben sich damit nicht bestätigt. Die schlechte Nachricht ist, dass die Flugzeugbeschaffung grosse Risiken birgt. Indem der Bundesrat sich für den schwedischen Gripen entschieden habe, habe er die «Variante mit den meisten Unsicherheiten» gewählt, heisst es im Bericht.

Gripen erst 2023 voll operativ

Die Subkommission sieht die Risiken in vier Bereichen:

► **Technische Risiken.** Im Unterschied zu den unterlegenen Konkurrenten Eurofighter und Rafale gibt es den Gripen E/F noch nicht. Das VBS konnte nur das Vorgängermodell C/D testen; dieses soll nun mit 98 Verbesserungen zum E/F aufgerüstet werden. Nach Einschätzung der Subkommission handelt es sich beim E/F somit um ein «neues Flugzeug». Das Risiko besteht nun darin, dass Saab die Verbesserungen nicht realisieren könnte. Die Schweizer Luftwaffe beurteilt dieses Risiko als «gross», die eidgenössische Rüstungsbehörde

Armasuisse immerhin als «mittel».

► **Finanzielle Risiken.** Was passiert, wenn die Schweiz bereits die Hälfte des Kaufpreises bezahlt hat und dann plötzlich technische Schwierigkeiten bei der Weiterentwicklung auftreten?, fragt die Subkommission rhetorisch – ohne die Antwort liefern zu können.

► **Politische Risiken.** Die Aufrüstung des Gripen ist nur möglich, wenn auch Schwedens Luftwaffe eine grössere Stückzahl kauft. Die entsprechenden Beschlüsse sind aber noch nicht gefallen. Trotz ihren Recherchen konnte die Subkommission nicht klären, wer nun zuerst agieren muss, Schweden oder die Schweiz. Es sei auch nicht klar, ob die Schweiz mit der Gripen-Herstellerin Saab einen Vertrag abschliesse oder mit dem schwedischen Staat.

► **Zeitliche Risiken.** Im April gab Bundesrat Ueli Maurer bekannt, dass die ersten Gripen nicht wie geplant 2016 fliegen werden, sondern 2018. Die Subkommission stellt nun eine noch schlechtere Prognose. Zwar dürften die ersten Jets 2018 geliefert werden, dann zumal dürfte aber noch «nicht alles gemäss Spezifikationen funktionieren». Die «volle operationelle Einsatzfähigkeit» dürfte laut Subkommission erst zwischen 2023 und 2026 erreicht werden. Zu diesem Zeitpunkt wird aber bereits der Ersatz der F/A 18 zum Thema.

Staatsgarantie als Lösung?

Ausserdem kritisiert die Subkommission «die politische Begleitung» der Beschaffung – eine Kritik, die sich an die Verteidigungsminister Schmid und Maurer richtet, aber auch an den Gesamtbundesrat. Die Kommunikation sei «eher mangelhaft» gewesen, etwa wegen ständig ändernder Termin- und Preisangaben.

Wie aus dem Bericht hervorgeht, hat der Gripen von allen drei Flugzeugen

am schlechtesten abgeschnitten; der «klare technische Sieger» war der französische Rafale. Dass sich der Bundesrat trotzdem für den Gripen entschied, lag alleine am Preis. Das ist nicht neu. Neu ist aber die Kritik der Subkommission, dass sich das VBS schon früh auf das Preis-Kriterium fokussiert habe, ohne dies den Anbietern und der Öffentlichkeit zu kommunizieren: «Aufgrund der Budgetvorgabe und der gewählten Minimalanzahl Flugzeuge ist für die Subkommission rückblickend klar, dass nur das preisgünstigste Flugzeug in Betracht gezogen werden konnte.»

Schlecht weg kommt Saab bei den Kompensationsgeschäften für die Schweizer Industrie, die für das Geschäft Bedingung sind. In der Industrie sei die Stimmung nicht sehr gut, heisst es im Bericht. «Es besteht der Eindruck, dass Saab seinen Worten keine Taten folgen lässt.»

In der Sicherheitspolitischen Kommission des Nationalrats hat der Bericht «Besorgnis» ausgelöst, wie Präsidentin Chantal Galladé (sp., Zürich) vor den Medien sagte. Ohne Gegenstimme beschloss die Kommission deshalb, bis Anfang Oktober eine Stellungnahme des Gesamtbundesrats zu verlangen. Abgelehnt wurde hingegen ein Antrag auf eine Sistierung der Beschaffung.

Während Kritiker der Flugzeugbeschaffung – wie Galladé – sich durch den Bericht in ihrer Grundsatzkritik bestätigt fühlen, ziehen Befürworter andere Schlüsse. «Die Risiken, die wir aufgedeckt haben, muss man nun mit wasserdichten Verträgen absichern», sagt Corina Eichenberger (fdp., Aargau). «Wenn die Risiken abgesichert werden, hat das Flugzeug eine Chance», sagt Thomas Hurter (svp., Schaffhausen), Präsident der Subkommission. Konkret schlägt Hurters Gremium vor, dass der Bundesrat zu diesem Zweck von Schweden eine Staatsgarantie verlangt.

Kampffjets zwischen Sparschrauben

rz. · Der Kaufpreis für die 22 Gripen-Kampfflugzeuge, die dereinst für die

Schweizer Luftwaffe abheben sollen, ist noch nicht definitiv fixiert. Offen ist ins-

besondere, ob die Entwicklungskosten für den noch nicht serienmässig verfü-



baren Typ Gripen E/F ausschliesslich von Schweden getragen werden. Bundesrat Ueli Maurer hat seit dem Typenentscheid allerdings wiederholt bekräftigt, das Kostendach von 3,126 Milliarden Franken sei das maximale Preisschild – Entwicklungskosten inklusive.

Auch in der Schweiz selber werden Fragezeichen hinter die Kostenfrage gesetzt. Dafür verantwortlich ist der Gesamtbundesrat. Schon im Zuge des 2011 gefällten Typenentscheids hatte er erklärt, die Kampfjet-Beschaffung sei ohne Sparprogramm nicht realisierbar. Im Februar 2012 wurde diese Aussage konkretisiert: Erforderlich sei ein Entlastungspaket im Umfang von 800 Millionen Franken, wobei der Bundeshaus-

halt um 750 Millionen verschlankt werden müsse, während 50 Millionen via Mehrkosten beigebracht würden.

Die damalige Planung ist ein halbes Jahr später bereits Makulatur. Im April verkündete der Bundesrat, er wolle den Gesamtaufwand für die Armee nicht von 4,4 auf 5 Milliarden Franken aufstocken, sondern nur auf 4,7 Milliarden Franken. Damit widersetzte er sich explizit einem Entscheid der eidgenössischen Räte vom Herbst 2011.

Damit nicht genug. Im Juni lockerte das Finanzdepartement die Sparschrauben wieder etwas. Angesichts des vom Bundesrat tiefer veranschlagten Armeebudgets sei für 2014 noch mit einem Sparbedarf von rund einer halben Mil-

liarde Franken zu rechnen, liess die Finanzverwaltung verlauten. Der Spar- druck auf die Departemente würde sich somit also reduzieren. Gespart werden muss aber trotzdem. Wo genau? Dazu wurden im Juni keine näheren Angaben gemacht. Der Bundesrat werde seine Sparpläne nach der Sommerpause konkretisieren, hiess es. Ende 2012 soll dann eine Sammelbotschaft zuhanden des Parlaments verabschiedet werden.

Das finanzpolitische Hüst und Hott hat zur Folge, dass sich die Arbeiten am Rüstungsprogramm zusätzlich verkomplizieren. Nicht nur das Vorhaben Kampfjet-Kauf verzögert sich dadurch zusätzlich. Die Armeepaner wandeln auch sonst auf sandigem Grund.

Kritische Begleitmusik

egb. · Während die politische Linke den Kauf neuer Kampfflugzeuge unvermindert bekämpft, verlangen bürgerliche Parteien Antworten vom Bundesrat.

Die Beschaffung von Kampfjets wäre laut der SP verantwortungslos, eine Zwängerei und darüber hinaus ein gewaltiges finanzielles Risiko. «Nimmt man die Feststellungen der Subkommission ernst, kommt der Kauf der Gripen-Jets weniger denn je in Frage», sagt SP-Nationalrätin Evi Allemann. Die SP werde daher das Referendum ergreifen. Die Antwort auf die Sicherheitsrisiken der Zukunft könne nicht die Beschaffung von Kampfflugzeugen sein, konstataren die Grünen. Die wahren Bedrohungen seien der Klimawandel und die Ausbeutung der Rohstoffe.

Die FDP steht weiterhin zur Beschaf-

fung neuer Kampfflugzeuge. Der Bericht bestätige aber, dass der Gripen technische Risiken habe und sein Kauf mit erheblichen finanziellen Unsicherheiten verbunden sei. Der Gripen werde vor dem Parlament und dem Volk nur Bestand haben, wenn alle Zweifel aus der Welt geschafft würden. Andernfalls verlangt die FDP, dass ein Verfahren zur Evaluation eines alternativen Kampfjets im Rahmen der anstehenden Erneuerung der F/A-18-Flotte eingeleitet wird.

Für die CVP bleiben zu viele Fragen offen: Welche Folgekosten kommen mit dem Gripen noch auf die Schweiz zu? Wer bezahlt die Entwicklungskosten? Wie sollen die Kompensationsgeschäfte aussehen? Der Verdacht dränge sich auf, dass beim Typenentscheid die Qualität des Flugzeugs sekundär gewesen sei.

Solches Geschäften könne die CVP nicht unterstützen. Sie fordert deshalb eine Stellungnahme des Gesamtbundesrates zu den dargelegten Risiken.

Die Schweizerische Offiziersgesellschaft (SOG) ist beunruhigt über die mangelnde Kohärenz, mit der sich die Sicherheitspolitik entwickle. Sofern das technische und das finanzielle Risiko ernsthaft analysiert würden und die Armee transparent kommuniziere, unterstütze die SOG indessen weiterhin die Beschaffung der Gripen-Kampfjets. Für die Gruppe für eine Schweiz ohne Armee sind neue Kampfjets sicherheitspolitisch unsinnig und finanzpolitisch desaströs. Wer sich vom Bericht Aufklärung gewünscht habe, sei enttäuscht worden. Kostenüberschreitungen wie beim Mirage-Skandal seien programmiert.



Noch nicht flügge

Die Schweiz braucht neue Jets. Der Gripen aber ist nicht startklar. Von René Zeller

Flugzeugbeschaffungen sind kostspielig und deshalb notorisch umstritten. Das ist in der Zivilluftfahrt nicht anders als im militärischen Sektor. Wenn sich die Schweiz mit dem Kauf neuer Kampffjets immer wieder schwertut, so ist sie diesbezüglich kein Sonderfall. Die Anbieter und die von ihnen angeheuerten Lobbyisten kämpfen rund um den Globus mit Haken und Ösen.

Das bereits mehrere Jahre währende Seilziehen um einen neuen Kampffjet für die Schweizer Luftwaffe ist genauso verworren wie vergleichbare Rüstungsvorhaben vergangener Epochen. Klar ist eigentlich nur, dass die Tiger-F/5-Flotte zum alten Eisen gehört. Der Lebenszyklus dieses Flugzeugs ist abgelaufen. Ende November entschied sich der Bundesrat für eine Kooperation mit Schweden und dem dort domizilierten Anbieter Saab. Diese Wahl überraschte, zumal der Gripen-Kampffjet nicht im Rufe stand, ein kraftstrotzender Herr der Lüfte zu sein. Sein grösster Trumpf war das Preisschild.

Finanzielle Chancen und Risiken

Der finanzielle Aspekt war für den Bundesrat ausschlaggebend. Der am Dienstag veröffentlichte Bericht der Parlamentskommission, der das Evaluationsverfahren detailliert nachzeichnet, belegt dies schwarz auf weiss. Die Kernbotschaft des Berichts ist allerdings eine andere: Wenn die Schweiz den schwedischen Kampffjet Gripen beschafft, kauft sie gleichzeitig zahlreiche Risiken mit ein.

Operationell wird der noch nicht serienmässig

verfügbare Kampffjet Gripen E/F als «knapp befriedigend» beurteilt. Im Bericht der Parlamentskommission liest man zudem mit Erstaunen, dass die technische Entwicklung des genannten Typs eine herkulische Aufgabe darstellt. Es sei davon auszugehen, dass dessen volle operationelle Einsatzfähigkeit erst zwischen 2023 und 2026 erreicht sein werde. Unklar ist ferner, welche Betriebskosten das komplexe aviatische System auf seinem Lebensweg auslösen wird. Der Hinweis, dass dieser Faktor im Evaluationsverfahren unterschiedlich beurteilt wurde, ist nicht vertrauensbildend.

Wenn der Bundesrat beim Typenentscheid den finanziellen Aspekt priorisiert hat, so ist zu konstatieren, dass er aus parlamentarischer Optik gleichzeitig einen erheblichen Risikofaktor darstellt. Zwar wird Verteidigungsminister Ueli Maurer nicht müde zu betonen, der Kauf des schwedischen Gripen sei finanziell risikolos. Den mit dem Anbieter vereinbarten Kaufpreis – 3,126 Milliarden Franken für 22 Kampffjets – bezeichnet Maurer als Fixpreis, der sich nicht nach oben korrigieren lasse. Man hört diese Verlautbarung gerne. Allein, angesichts des happigen Preisschildes möchte man es doch etwas verbindlicher wissen. Wenn im Parlament die Forderung nach einer «Preisgarantie» erhoben wird, so ist dies nachvollziehbar und berechtigt. Gerade auf dem hart umkämpften Terrain der Rüstungsindustrie muss die Losung gelten: Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser.



Deklarationen genügen nicht

Die parlamentarischen Abklärungen zur Kampfjet-Evaluation stellen eine weitere Etappe im umstrittensten Rüstungsgeschäft der letzten Jahre dar. Als Zwischenbilanz lässt sich festhalten: Wer die bewaffnete Landesverteidigung nicht zum feldgrünen Trachtenverein degradieren will, wird der Armee weiterhin eine Luftwaffe zubilligen, die modernen Ansprüchen genügt. Allerdings muss auch der politische Prozess zeitgemässen Ansprüchen genügen. Hier besteht Handlungsbedarf.

Vom Verteidigungsminister darf erwartet werden, dass er die Karten auf den Tisch legt. Im Juni traf Ueli Maurer seine schwedische Amtskollegin Karin Enström. Auf dem Militärflugplatz Meiringen unterzeichnete er eine Deklaration zur engeren Kooperation in militärischen und polizeilichen

Sicherheitsfragen. Das war eine sympathische Geste. Mehr nicht. Vor allem finden sich in der erwähnten Deklaration keinerlei konkrete Hinweise auf die finanziellen Auswirkungen der Zusammenarbeit. Eine Preisgarantie für den Gripen-Kauf fehlt gänzlich. Wenn Bundesrat Maurer nichts nachliefert, wird das Beschaffungsvorhaben wohl schon in den eidgenössischen Räten, spätestens aber vom Souverän versenkt.

Auch der Gesamtbundesrat steht in der Pflicht. Seine Pirouetten zum Armeebudget, die er in den letzten Monaten gemacht hat, waren alles andere als hilfreich. Der Eindruck verdichtet sich, als wolle die Landesregierung die Armee zur staatspolitischen Quantité négligeable degradieren. Dazu ist der Bundesrat weder vom Parlament noch vom Souverän ermuntert worden.



Des contrats transparents pour le Gripen

Les Libéraux-Radicaux soutiennent l'achat de nouveaux avions de combats. Sans ces derniers, la sécurité aérienne et la défense de notre pays seraient menacées. Le rapport présenté hier par la sous-commission TTE confirme que le Gripen contient des faiblesses techniques. De plus, son achat est lié à d'importants risques financiers. Le Conseil fédéral a fait le choix de l'appareil le meilleur marché mais dont le dossier comportait le plus d'incertitudes. L'acquisition du Gripen n'obtiendra le soutien du parlement et de la population qu'à la seule condition que ces nombreux doutes soient levés. Le DDPS doit maintenant négocier des accords transparents avec la Suède dans l'intérêt de la Suisse et en suivant les principes suivants: Le PLR exige du DDPS que les

points suivants apparaissent dans le contrat avec la Suède:

La Suède doit s'engager à acheter 60 avions du même type que ceux de la Suisse;

La Suisse n'a pas à participer aux frais de développement du Gripen E/F et doit acheter le plus rapidement possible un avion terminé et prêt à l'emploi;

Les niveaux de performances du Gripen E/F établis ne peuvent être reportés par le fabricant sur une version future de l'appareil;

Aucun paiement ne doit être effectué avant la livraison de la première série d'appareils et aucune majoration des coûts ne doit être engendrée par une tactique du salami;

Le contrat doit prévoir une clause d'annulation ou des pénalités si les performances ne sont pas atteintes. – (PLR)



L'AGEFI

22.08.2012

Auflage/ Seite

10000 / 2

Ausgaben

250 / J.

Seite 1 / 1

9048

10012331

EVD / PD / UVEK / EFD / EDI / EJPD / BK

FIS FT: l'objectif est de limiter les dégâts

L'acquisition du FIS FT ne s'est de loin pas déroulée de manière optimale. D'ailleurs, le programme d'armement 2006 a été adopté uniquement grâce à une voix prépondérante. Utilisé sur un emplacement fixe, le système a parfaitement fait ses preuves; il est donc judicieux de conserver à titre de savoir-faire tout ce qui a été élaboré et investi entre-temps. Telle est la conclusion du Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS) dans un rapport destiné aux commissions de politique de sécurité.

Compte tenu des conditions générales actuelles et futures, notamment en ce qui concerne le développement de l'armée, le chef du DDPS, d'entente avec le chef de l'Armée et le chef de l'armement, a opté pour une réduction temporaire de la diversité d'engagement, à savoir que les échelons hiérarchiques inférieurs de l'armée ne seront provisoirement pas équipés avec le FIS FT. En revanche, utilisé sur un emplacement fixe, le système continuera à mettre de manière active son important potentiel au service de grandes organisations. – (Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports - DDPS)



Trotz massiver Gripen-Kritik: Maurer will weiterfliegen

Gestern hat die Subkommission, die den Beschaffungsprozess des Gripen überprüfen soll, schwere Kritik vorgebracht. Ueli Maurer blieb unberührt.

Von Doris Kleck

Bern. – Die Beschaffung neuer Kampfflugzeuge als Ersatz für die veralteten Tiger steht unter einem schlechten Stern. Zum Gerangel um den Zeitpunkt der Beschaffung und die Finanzierung kamen Indiskretionen, welche Zweifel an der Korrektheit des Evaluationsverfahrens nährten. Diese räumt die Subkommission in einem Bericht grundsätzlich aus dem Weg: «Die technische Evaluation ist korrekt verlaufen», hielt Subkommissionspräsident Thomas Hurter gestern fest. Damit war es mit den guten Nachrichten vorbei.

Die Subkommission zählt eine ganze Reihe von Kritikpunkten auf. Sie kommt in ihrem Bericht zum Schluss, dass sich der Bundesrat mit dem Gripen für den Flugzeugtyp mit den «grössten Risiken» entschieden habe. Deshalb fordert die Sicherheitskommission des Nationalrates (SIK), dass der Bundesrat den Kauf des Gripen ausreichend vertraglich absichert: bezüglich Entwicklungskosten, Lieferzeitplan sowie den ausstehenden politischen Entscheiden in Schweden. Denn in Schweden steht der Entscheid noch aus, ob das Land für die

eigene Luftwaffe ebenfalls das neue Gripen-Modell E/F bestellen und damit die Entwicklungskosten mittragen wird. Am liebsten wäre der Kommission eine schwedische Staatsgarantie.

Hurters Kritik an Maurer

Die SIK erwartet vom Gesamtbundesrat eine Antwort auf den Bericht bis Anfang Oktober. In der Botschaft zum Rüstungsprogramm 2012 – sie wird in der zweiten Oktoberhälfte vorgelegt – müsse der Bundesrat darlegen können, wie er die finanziellen, technischen und politischen Risiken minimiert. Ansonsten wird der Gripen politisch niemals mehrheitsfähig. Bundesrat Ueli Maurer reagierte umgehend auf den Bericht der Gripen-Subkommission: Zwar teilte er die Einschätzung der durch die Kommission identifizierten Risiken in weiten Teilen. Doch er fügte an: «Der Bericht ist nicht auf dem neuesten Stand», sagte der Verteidigungsminister. Denn die Verhandlungen mit Schweden seien am Laufen, und mittlerweile habe die Schweiz eine Preisgarantie bekommen: «Wir zahlen 3,126 Milliarden Franken für 22 Flugzeuge. Der

Preis ist fix», sagte Ueli Maurer – nicht zum ersten Mal.

Aber bitte auf Papier

Nationalrat Thomas Hurter zeigte sich

von dieser Antwort unbeeindruckt. «Wir haben diese Garantie noch nicht gesehen.» Ueli Maurer werde sie in der Botschaft für das Rüstungsprogramm zeigen müssen, sagte Hurter. Überdies gehe es der Subkommission nicht nur um den Preis, sondern auch um die Leistung. Zum Beispiel um die Fragen, wann die Schweiz die Flugzeuge bekomme und was passiere, wenn die technischen Zusicherungen nicht zum richtigen Zeitpunkt oder in ungenügender Qualität geliefert werden. Die Reaktion des Verteidigungsministers irritierte Hurter in einem weiteren Punkt. Falls die Subkommission Fragen aufgeworfen habe, welche das Verteidigungsdepartement bereits kenne, sei es unverständlich, weshalb er die Antworten darauf nicht schon früher geliefert habe.

Trotz der teilweise harten Kritik der SIK am Beschaffungsprozess kam es nicht zum Übungsabbruch: «Ein Übungsabbruch hätte der Armee geschadet. Die bürgerliche Mehrheit in der SIK wollte diesen Schaden vermeiden», sagt Hurter.

Den Gegnern des Gripen-Kaufs wird der Bericht vorerst eine ganze Menge neuer Munition liefern. Weitere Diskussion bleibt garantiert.

SÜDOSTSCHWEIZ.CH

Die Kritikpunkte der Subkommission:
www.suedostschweiz.ch/2608786

«Wir brauchen ja nicht das Allerbeste»

Nach der Präsentation der SIK-Untersuchungsergebnisse

präsentiert sich Ueli Maurer als zuversichtlicher Realist.

Mit Ueli Maurer sprach Niklaus Ramseyer



Herr Bundesrat Maurer, was sagen Sie zum Bericht der Sicherheitskommission über Ihre Flugzeugbeschaffung?

Ueli Maurer: Der Bericht hält fest, dass das Verfahren korrekt war und die Dossiers gut geführt sind. Die Befürchtungen der Kommission haben sich also nicht bestätigt. Jene Fragen, welche die Kommission aufwirft, klären wir derzeit in enger Zusammenarbeit mit Schweden.

Sie haben mal gesagt, was für die schwedischen Piloten gut genug sei, müsse für die Schweizer Luftwaffe genügen. Sagen Sie das immer noch?

Ja, auf jeden Fall. Weil der Gripen ein hervorragendes Flugzeug ist. Er erfüllt unser technisches Pflichtheft. Wir brauchen ja nicht das Allerbeste, sondern

eine typisch schweizerische Lösung. Die Kommission fordert Risikoabsicherung und sogar schwedische Staatsgarantien. Haben Sie das vor den Ferien beim Treffen mit Ihrer schwedischen Amtskollegin Karin Engström abgemacht?

Ja, das war ein Bestandteil unserer Gespräche. Wir haben eine Preisgarantie vereinbart. Und mit der Rüstungsbotschaft zum neuen Flieger werden wir die entsprechenden Garantien auf den Tisch legen.

das, was zu unserer Armee passt. Wir brauchen unser knappes Geld auch noch für andere Teile der Armee. Darum ist der Gripen eine ganz pragmatische und eigentlich

Sie wollen 22 neue Kampffjets kaufen. Wann werden diese bei der Luftwaffe sein – und was kosten sie?

Nach einer definitiven Entscheidung des Volks für den neuen Flieger werden etwa vier Jahre vergehen, bis die ersten Maschinen bei der Truppe sind. Das dürfte also etwa 2018 sein. Dann kommt pro Monat ein neuer Flieger. Das wird somit etwa 2020. Und kosten werden sie 3,126 Milliarden Franken.

Und das kommt jetzt ins Rüstungsprogramm 2012?

Ja. Der Bundesrat dürfte das Mitte Oktober verabschieden. In den Räten wird es dann erst 2013 behandelt.

FRAGE DES TAGES

Sollte sich der Bund nach einem anderen Kampffjet als dem Gripen umsehen? Stimmen Sie heute bis 18 Uhr ab im Internet unter: www.suedostschweiz.ch.



Die Südostschweiz Gesamtausgabe

22.08.2012

Auflage/ Seite

48372 / 15

9049

Ausgaben

0 / J.

10012621

EVD / PD / UVEK / EFD / EDI / EJPD / BK

Dieser Artikel erschien in folgenden Regionalausgaben:

Titel

Auflage

Die Südostschweiz Gaster und See

5'531

Die Südostschweiz Glarus

7'696

Die Südostschweiz Graubünden

35'145



Beim Gripen fliegt Risiko mit

BERN Die Sicherheitspolitische Kommission sollte prüfen, ob bei der Evaluation des neuen Kampfflugzeuges alles mit rechten Dingen zugeht. Das Fazit lautet «ja, aber».

LÉA WERTHEIMER, BERN

lea.wertheimer@luzernerzeitung.ch

Er war schon seit geraumer Zeit erwartet worden, und man vermutete, dass er explosive Neuigkeiten beinhalte: der Bericht der nationalrätlichen Subkommission, welche die Flugzeugbeschaffung seit 2008 begleitet. Er sollte zeigen, ob die Evaluation des neuen Kampfflugzeuges korrekt verlaufen ist. Kaum hatte sich der Bundesrat für das kleinste und günstigste Flugzeug entschieden, hagelte es Kritik. Die Vorwürfe an Armasuisse und Luftwaffe wogen schwer und reichten von Korruption bis zu Manipulation der Bewertungsergebnisse. Nun macht das Papier klar: Die technische Evaluation ist korrekt verlaufen.

Was nach guten Neuigkeiten klingt, verschwindet unter den deutlich kritischeren Punkten, die Subkommissionspräsident Thomas Hurter (SVP, Schaffhausen) gestern vor den Medien erläuterte. Es gebe weiterhin «Fragezeichen», sagte Hurter. «Der Bundesrat hat mit der Wahl des schwedischen Gripen den Weg des grössten Risikos gewählt», bringt er es auf den Punkt. Es gehe um technische, finanzielle, politische und zeitliche Risiken, so Hurter weiter.

Mit dem gewünschten Flugzeug des Typs Gripen E/F fliegt derzeit weltweit keine Luftwaffe. Der Jet muss erst fertig entwickelt werden. Dieser Umstand

bringt die angesprochenen Risiken mit sich: Wie teuer die Entwicklung des Gripen sein wird, hängt von der Anzahl Kunden ab, die Hersteller Saab gewinnt. Bisher kann das Unternehmen keinen gültigen Kaufvertrag vorweisen. Alle Hoffnungen liegen auf Schweden und der Schweiz. In beiden Ländern hat der Gripen politisch weitere turbulente Phasen zu überwinden: Beide Parlamente müssen dem Kauf noch zustimmen. In der Schweiz droht zudem eine Volksabstimmung. Der Zeitpunkt des Baubeginns ist somit unklar.

Klare Forderung an den Bundesrat

Die Präsidentin der Sicherheitspolitischen Kommission (SIK), Chantal Galladé, formulierte die Forderungen an die Adresse des Bundesrates unmissverständlich: Die Schweiz müsse sich mit Schweden vertraglich absichern, um die Risiken zu minimieren. Am liebsten wäre ihr eine Staatsgarantie. Und: Die offenen Fragen aus dem Bericht seien spätestens im Rüstungsprogramm zu beantworten. Angerufen wird dabei nicht Ueli Maurer, sondern der Gesamtbundesrat. «Schliesslich hat er den Gripen auch gewählt», erklärte die SP-Nationalrätin. Sie selbst hätte eine Sistierung des Geschäftes befürwortet, gibt Galladé offen zu. Die Mehrheit der SIK lehnte allerdings eine entsprechende Motion ab. Auf welche Position sich Thomas Hurter bei dieser Entscheidung stellte, wollte er gestern nicht sagen. Klar ist: Die Zeit drängt, denn in der Rüstungsbotschaft, die der Bundesrat im Oktober vorlegen will, sollen alle Fragen beantwortet werden. Schafft Ueli Maurer dies nicht, dürfte der Gripen erneut trudeln und den Gegnern ein leichtes Ziel bieten.

Maurer: Definitive Kostengarantie

Die Kommission befürchtet, dass die

Kampfflugzeuge teurer werden könnten als erwartet. Verteidigungsminister Ueli Maurer versicherte in einer kurzfristig anberaumten Pressekonferenz, die Befürchtung sei unbegründet. Der gestern präsentierte Bericht sei nicht mehr auf dem neusten Stand. Ein Rahmenabkommen soll in den nächsten Tagen unterzeichnet werden. Das soll die gewünschten Sicherheiten bringen. Mittlerweile habe Maurer die «definitive Garantie aus Schweden, was die Kosten betrifft». Die 22 neuen Flugzeuge würden den Rahmen von 3,126 Milliarden Franken nicht sprengen, versprach er. Aus Maurers Sicht enthält der Bericht keine Neuigkeiten.

Gegengeschäfte als Zankapfel

Schwer wiegt die Kritik der Subkommission auch, was die Gegengeschäfte angeht. Mit dem Kauf verpflichtet sich Saab, Verträge im Umfang des Kaufpreises mit der Schweiz zu tätigen. Dem Bericht zufolge dürften 1 Milliarde in den bundeseigenen Betrieb Ruag fliesen und 600 Millionen in die Kassen des Stanser Unternehmens Pilatus. Ein lukratives Geschäft für die Zentralschweiz. Ungerecht, monieren die Westschweiz und das Tessin.

Gemäss Ausschreibung müssten die Regionen nach einer klar definierten Vorgabe berücksichtigt werden. Zudem harze die Zusammenarbeit zwischen Saab und den Schweizer Firmen, heisst es im Bericht weiter. An den organisierten Treffen sei die «Teilnahme der Schweizer Industrie gering, weil die schwedischen Zulieferanten den Treffen fernblieben». Es wird sich zeigen, ob Schweden den «Kunden» Schweiz wirklich so dringend braucht, wie es Verteidigungsministerin Karin Enström bei ihrem Besuch in Meiringen glauben machen wollte.



Erneut Kritik aus allen politischen Lagern

REAKTIONEN sda/lea. Ueli Maurer zeigte sich nicht erbaut über den Bericht einer Subkommission der Sicherheitspolitischen Kommission des Nationalrats. Dieser greife in ein laufendes Verfahren ein, sagte Maurer.

Offiziere sind «erleichtert»

Schützenhilfe erhält er dabei von seinen Offizieren. Die Schweizerische Offiziersgesellschaft (SOG) unterstütze grundsätzlich die Gripen-Beschaffung,

schrrieb die SOG. Man sei erleichtert, dass sich die «schwer wiegenden Anschuldigungen» gegen das Evaluations- und Auswahlverfahren als unbegründet erwiesen hätten.

SP: Gripen ist vom Tisch

In den ersten Reaktionen auf den Gripen-Bericht zeigen sich nicht nur die linken Parteien kritisch. Auch FDP und CVP verlangen Antworten. Die FDP schliesst sich dem Urteil der

Kommission an. Sie fordert klare und verbindliche Verträge mit Schweden. Der Gripen werde nur Rückhalt finden, wenn «alle Zweifel aus der Welt geschafft werden können».

Auch die CVP will Antworten auf die offenen Fragen. «So gut wie vom Tisch» ist der Gripen-Kauf dagegen aus Sicht der SP und der Armeegeegner der Gruppe für eine Schweiz ohne Armee (GSoA). Die SP wertet den Bericht als «Warnschuss».



Neue Luzerner Zeitung Gesamtausgabe

22.08.2012

Auflage/ Seite	121382 / 5	9049
Ausgaben	300 / J.	10012896
EVD / PD / UVEK / EFD / EDI / EJPD / BK		

Dieser Artikel erschien in folgenden Regionalausgaben:

<i>Titel</i>	<i>Auflage</i>
Neue Luzerner Zeitung	79'574
Neue Zuger Zeitung	19'358
Neue Urner Zeitung	4'180
Neue Schwyzer Zeitung	3'428
Neue Nidwaldner Zeitung	8'653
Neue Obwaldner Zeitung	6'189



Kommentar

von Stefan Schmid

Die Übung abbrechen

■ Das Hüst und Hott um die Beschaffung neuer Kampfjets ist um ein Kapitel reicher. Die Kommission, die beurteilen muss, ob bisher alles mit rechten Dingen zu und her ging, kommt zum Schluss: Es lief fast alles schief. Die Kommissionspräsidentin sagt gar: «Es ist offenbar das Flugzeug mit den grössten Risiken gewählt worden.» Kein gutes Zeugnis für Verteidigungsminister Maurer. Man fragt sich mehr denn je: Befindet sich die Schweiz mit dem Gripen auf der richtigen Flughöhe oder droht ein Absturz? Bundesrat Maurer verspricht, die offenen Fragen zu Entwicklungskosten oder zum Lieferzeitplan bald zu beantworten. Ob das ausreichen wird, um die Skeptiker zu besänftigen? Wohl kaum. Sein Problem ist: Die Linke will gar keine Flugzeuge und die Militärfans hätten am liebsten bessere, schnellere und damit teurere Jets. Zusammen können sie den Gripen gründen.

Wie weiter? Es wäre sehr vernünftig, die Übung abzubrechen. Es gibt finanzpolitisch wenig Spielraum und sicherheitspolitisch keine Dringlichkeit, die Luftwaffe jetzt zu erneuern. Die Schweiz verfügt weiterhin über 33 FA/18, die den Luftpolizeidienst sicherstellen können. Für die nächsten zehn bis fünfzehn Jahre ist das genug. Mit dem Gripen und dem FA/18 hätte die Luftwaffe zudem zwei Jettypen. Experten halten das für Unfug. Vergleichbare Armeen fliegen nur mit einem Typ. Das reduziert die Gesamtkosten.

Abwarten, Rückstellungen bilden, die Entwicklung des Gripen in Schweden beobachten und umsichtig die Gesamtenerneuerung der Luftwaffe vorbereiten. Die Schweiz ist mitnichten unter Druck, jetzt einen Kauf durchzustieren, dessen Nutzen nicht erwiesen ist.

stefan.schmid@azmedien.ch



az Aargauer Zeitung Gesamtausgabe

22.08.2012

Auflage/ Seite 195496 / 1 9048
Ausgaben 300 / J. 10011530

EVD / PD / UVEK / EFD / EDI / EJPD / BK

Dieser Artikel erschien in folgenden Regionalausgaben:

<i>Titel</i>	<i>Auflage</i>
az Aargauer Zeitung	90'716
az Aarau/Lenzburg/Wynental	31'743
az Baden/Brugg/Zurzach	33'685
az Fricktal	5'848
az Freiamt	10'681
az Limmattaler Zeitung	8'759
Zofinger Tagblatt	12'649
Luzerner Nachrichten	1'415



Munition für die Gripen-Gegner

Kampfjet Bundesrat Maurer muss Antworten liefern, wie er die Risiken des Gripen-Kaufs absichern will

VON DORIS KLECK

Die Beschaffung neuer Kampfflugzeuge als Ersatz für die veralteten Tiger steht unter einem schlechten Stern. Zum Gerangel um den Zeitpunkt der Beschaffung und die Finanzierung kamen Indiskretionen, welche Zweifel an der Korrektheit des Evaluationsverfahrens nährten. Diese räumt die Subkommission in einem Bericht grundsätzlich aus dem Weg: «Die technische Evaluation ist korrekt verlaufen», hielt Subkommissionspräsident Thomas Hurter gestern fest. Doch damit war es mit den guten Nachrichten vorbei. Die Subkommission zählt in ihrem Bericht eine ganze Reihe von Kritikpunkten auf (siehe Artikel unten).

Die Subkommission kommt zum Schluss, dass sich der Bundesrat mit dem Gripen für den Flugzeugtyp mit den «grössten Risiken» entschieden habe. Deshalb fordert die Sicherheitskommission des Nationalrates (SiK), dass der Bundesrat den Kauf des Gripen ausreichend vertraglich absichert: Bezüglich Entwicklungskosten, Lieferzeitplan sowie den ausstehenden politischen Entscheiden in Schweden. Denn in Schweden steht der Entscheid noch aus, ob das Land für die eigene Luftwaffe ebenfalls das neue Gripen-Modell E/F bestellen und damit die Entwicklungskosten mittragen wird. Am liebsten wäre der Kommission eine schwedische Staatsgarantie.

Die SiK erwartet vom Gesamtbundesrat eine Antwort

auf den Bericht bis Anfang Oktober. In der Botschaft zum Rüstungsprogramm 2012 – sie wird in der zweiten Oktoberhälfte vorgelegt – müsse der Bundesrat darlegen können, wie er die finanziellen, technischen und politischen Risiken minimiert. Ansonsten wird der Gripen politisch niemals mehrheitsfähig.

Hurters Kritik an Maurer

Bundesrat Ueli Maurer reagierte umgehend auf den Bericht der Gripen-Subkommission: Zwar teilte er die Einschätzung der durch die Kommission identifizierten Risiken in weiten Teilen. Er fügte jedoch ein «aber» an:

«Der Bericht ist nicht auf dem neuesten Stand», sagte der Verteidigungsminister. Denn die Verhandlungen mit Schweden seien am Laufen und mittlerweile habe die Schweiz eine Preisgarantie bekommen: «Wir zahlen 3,126 Milliarden Franken für 22 Flugzeuge. Der Preis ist fix», sagte Maurer – nicht zum ersten Mal. Nationalrat Thomas Hurter zeigte sich von dieser Antwort unbeeindruckt.

«Wir haben diese Garantie noch nicht gesehen.» Maurer werde sie in der Botschaft für das Rüstungsprogramm zeigen müssen, sagte Hurter. Überdies gehe es der Subkommission nicht nur um den Preis, sondern auch um die Leistung. Zum Beispiel um die Frage, wann die Schweiz die Flugzeuge bekomme, und was passie-

re, wenn die technischen Zusicherungen nicht zum richtigen Zeitpunkt oder in ungenügender Qualität geliefert werden.

Die Reaktion des Verteidigungsministers irritierte Hurter in einem weiteren Punkt: Falls die Subkommission Fragen aufgeworfen habe, welche das Verteidigungsdepartement bereits kenne, sei es unverständlich, weshalb er die Antworten darauf nicht schon früher geliefert habe: «Ueli Maurer war in der Kommissionssitzung dabei, als die Subkommission den Auftrag erhielt, weitere Abklärungen zu treffen.»

Schaden für Armee vermeiden

Trotz der teilweise harten Kritik der SiK am Beschaffungsprozess kam es noch nicht zum Übungsabbruch: «Die bürgerliche Mehrheit in der SiK wollte vermeiden, dass die Armee Schaden nimmt und weiterfahren», sagt Hurter, der selbst ein grosser Gripen-Skeptiker ist. Mit dem Bericht gewinne man Zeit und man mache dem Verhandlungspartner klar, wo die politischen Probleme beim Kauf liegen, sagt Hurter.

Der Bericht also als Schützenhilfe für Maurers Verhandlungen mit Schweden? Derzeit sieht es mehr danach aus, als ob der Bericht Munition für die Gegner des Gripen-Kaufs ist.

«Wir haben diese Preisgarantie noch nicht gesehen.»

Thomas Hurter,
Präsident Subkommission



Ein SVP-Flieger hat den Bericht zum Jet pilotiert

VON DORIS KLECK

Ausgerechnet ein SVP-Nationalrat stellt Verteidigungsminister Ueli Maurer ein schlechtes Zeugnis aus: Thomas Hurter (siehe Bild auf der Seitenmitte) ist der einzige Linienspilot im Parlament – und als ehemaliger Berufsmilitärpilot war der Schaffhauser erst recht dazu prädestiniert, die Subkommission zum Gripen-Geschäft zu leiten.

Hurters Fachkompetenz ist unbestritten, doch ihm wird auch attestiert, dass er die Untersuchung souverän geführt hat. Konstruktiv, offen und fair sei der 48-Jährige, hört man von den Kollegen. – Und eben ganz und gar nicht wie ein SVP-Parteisoldat.

Der Mann ist weit herumgekommen

Im Sommer 2006 wurde der Bundesbrief von 1291 für eine Ausstellung in die USA geflogen. Eine Gruppe um drei SVP-Nationalräte wollte die Aus-

leihe unbedingt verhindern. Das Vorhaben von Peter Föhn, Pirmin Schwander und Christoph Mörgeli scheiterte. Ausgerechnet ein Parteikollege flog schliesslich das Dokument aus. Im Cockpit sass – Thomas Hurter.

Ein Jahr später wurde Hurter in den Nationalrat gewählt. Er eroberte für die Schaffhauser SVP den FDP-Sitz; 72 Jahre hatte sie sich dafür gedulden müssen. Hurter hing das Attribut des «Senkrechtstarters» an. Nicht ohne Grund. Sein politischer Rucksack bei seiner Wahl in den Nationalrat war bescheiden: Vier Jahre war er Stadtschulrat, zwei Jahre Kantonsrat. Doch der Pilot war zur richtigen Zeit am richtigen Ort.

Es war seine Frau, die ihn zum Schritt in die Politik bewegte. Cornelia Stamm Hurter war einst Vizepräsidentin der SVP Schweiz, ist noch immer nebenamtliche Bundesrichterin sowie Obergerichtsin und Mitglied des städti-

schen Parlaments. Und sie weiss bestens, wann sich eine Tracht gut macht. Ihre eigenen politischen Ambitionen stellte sie vor vier Jahren zurück, als sie überraschend auf eine bereits angekündigte Kandidatur für die Exekutive der Stadt Schaffhausen verzichtete. «Das Wohl meiner Kinder hat Vorrang», begründete sie den Entscheid.

Das tönte natürlich ganz nach SVP-Familienpolitik. Zugleich legte Thomas Hurter seit seiner Ankunft in Bundesbern grossen Wert auf seine Unabhängigkeit. Bereits beim Rüstungsprogramm 2008 scherte er aus der Parteilinie aus, weil er sich weigerte, die Sachpolitik mit der Personalfrage um den damaligen BDP-Bundesrat Samuel Schmid zu vermischen. Und nun hielt er in seiner Funktion als Präsident der Subkommission für den Tiger-Teilerersatz mehr als einmal fest, es sei nicht seine Aufgabe, SVP-Bundesrat Ueli Maurer zu verteidigen.



az Aargauer Zeitung Gesamtausgabe

22.08.2012

Auflage/ Seite 195496 / 3 9048
Ausgaben 300 / J. 10012958

EVD / PD / UVEK / EFD / EDI / EJPD / BK

Dieser Artikel erschien in folgenden Regionalausgaben:

<i>Titel</i>	<i>Auflage</i>
az Aargauer Zeitung	90'716
az Aarau/Lenzburg/Wynental	31'743
az Baden/Brugg/Zurzach	33'685
az Fricktal	5'848
az Freiamt	10'681
az Limmattaler Zeitung	8'759
Zofinger Tagblatt	12'649
Luzerner Nachrichten	1'415



Bericht bezichtigt Maurer der Irreführung

Verdikt Die Kampfjet-Subkommission wirft Ueli Maurer Intransparenz vor und fragt sich, ob der Fliegerkauf ganz abgebrochen werden sollte.

VON LORENZ HONEGGER

Das Verteidigungsdepartement (VBS) wollte offenbar von Beginn weg lieber einen günstigen Kampfjet, dafür möglichst viele davon. So lautet einer der Hauptvorwürfe im Untersuchungsbericht der Subkommission Tiger-Teilersatz an die Adresse von SVP-Bundesrat Ueli Maurer. Das überparteiliche Gremium überwacht die Kampfjetbeschaffung seit dem Jahr 2008 im Auftrag der sicherheitspolitischen Kommission des Nationalrates.

Aus dem gestern veröffentlichten Dokument geht hervor, dass das VBS schon damals sehr stark zum Kauf des günstigsten Fliegermodells, des schwedischen Gripen, tendierte. Nach aussen sollen die VBS-Verantwortlichen die technischen, finanziellen und politischen Risiken der schwedischen Lösung bewusst verschwiegen, wenn nicht sogar geleugnet haben. Der Vorwurf der Irreführung richtet sich namentlich gegen SVP-Bundesrat Ueli Maurer: An einer Pressekonferenz im Februar habe er wider besseres Wissen negative Bewertungszahlen zum Gripen als veraltet bezeichnet, obwohl

«Für die Subkommission

ist rückblickend klar, dass nur das preisgünstigste Flugzeug gewinnen konnte.»

Aus dem Kommissionsbericht

diese schwarz auf weiss im offiziellen Evaluationsbericht zu finden seien.

Typenwahl beeinflusst

An mehreren Stellen äussert die Subkommission die Vermutung, dass das VBS den schwedischen Flugzeughersteller Saab mehr oder weniger systematisch bevorzugte. Die Vermutung wird dort zum Verdacht, wo der Bericht auf die Offerten-Bedingungen an die drei Flugzeuganbieter Saab, Dassault (Frankreich) und EADS (Europa) zu sprechen kommt. Konkret soll das VBS die Offerten der als weniger günstig bekannten Hersteller Dassault und EADS für kleinere Stückzahlen ihrer Flieger Rafale und Eurofighter ignoriert und so die Typenwahl zugunsten des Gripen beeinflusst haben. «Für die Subkommission ist rückblickend klar, dass nur das preisgünstigste Flugzeug in Betracht gezogen werden konnte», heisst es. Occasionsflugzeuge seien während der Kampfjet-Evaluation «nie in Betracht gezogen» worden.

Verzögerungen wahrscheinlich

Sehr kritisch beurteilt der Bericht

den Umstand, dass der Saab-Konzern ab 2009 anstelle des Gripen C/D das modernere, aber bei weitem nicht fertig entwickelte Modell E/F zum Gegenstand seiner Offerte machen durfte. Aufgrund von Aussagen von Luftwaffen-Vertretern sei davon auszugehen, dass der Gripen E/F selbst im Fall einer pünktlichen Auslieferung

ab dem Jahr 2018 noch lange nicht alle technischen Versprechungen der Schweden erfüllen werde, schreibt die Subkommission. Erst zwischen 2023 und 2026 sei mit der «vollen operationellen Einsatzfähigkeit» zu rechnen. «Nicht erstaunt» wäre sie zudem, wenn der Lieferungszeitraum (aktuell: 2018 bis 2020) noch einmal hinausgeschoben würde und vermerkt, dass die politischen Prozesse in Schweden und der Schweiz noch nicht abgeschlossen seien.

Übungsabbruch?

Am Schluss wirft der Bericht die Frage auf, ob es angesichts der vielen Verzögerungen und Unsicherheiten nicht sinnvoller wäre, die aktuelle Kampfjetbeschaffung ganz abzubrechen – und die Tiger-Flotte gemeinsam mit den 33 F/A-18-Kampfflugzeugen zu ersetzen. Alleine schon mit der Erwähnung dieser Option geht die Subkommission auf Konfrontationskurs mit Ueli Maurer, dessen Ruf und Vermächtnis als Bundesrat stark davon abhängen, was aus dem Gripen-Kauf wird.



az Aargauer Zeitung Gesamtausgabe

22.08.2012

Auflage/ Seite 195496 / 3 9048
Ausgaben 300 / J. 10012971

EVD / PD / UVEK / EFD / EDI / EJPD / BK

Dieser Artikel erschien in folgenden Regionalausgaben:

<i>Titel</i>	<i>Auflage</i>
az Aargauer Zeitung	90'716
az Aarau/Lenzburg/Wynental	31'743
az Baden/Brugg/Zurzach	33'685
az Fricktal	5'848
az Freiamt	10'681
az Limmattaler Zeitung	8'759
Zofinger Tagblatt	12'649
Luzerner Nachrichten	1'415



Kommentar

Patrick Feuz

Die Kritik stärkt Maurer den Rücken

Etwas Besseres hätte Ueli Maurer nicht passieren können: Parlamentarier zeigen sich in einem Untersuchungsbericht «besorgt», dass der Kauf der 22 schwedischen Gripen-Kampffjets für die Schweiz auf ein finanzielles und technisches Risiko hinauslaufen könnte. Genau dieses Risiko will Maurer, der in den letzten Verhandlungszügen mit den Schweden steckt, so weit wie möglich verkleinern. Jetzt kann er der Regierung in Stockholm umso resoluter sagen, der Deal habe in der Schweiz nur eine Chance, wenn böse Überraschungen vertraglich ausgeschlossen seien. Auch sonst stärkt der vermeintlich «kritische» Bericht den Gripen-Befürwortern den Rücken - indem er die parlamentarische Beglaubigung liefert, dass bei der Wahl des Flugzeugtyps alles sauber gelaufen sei.

Die Stärke der Untersuchung liegt nicht in der Kritik, sondern in einem verblüffenden Eingeständnis: Auch bürgerliche Sicherheitspolitiker sagen jetzt, faktisch laufe es darauf hinaus, dass die Schweiz mit den Gripen wohl auch die 33 F/A-18-Jets ersetzen wird.

Bisher sah die Schweizer Luftwaffe die schwedischen Flugzeuge als Ersatz für die veralteten Tiger und träumte bereits davon, in zehn Jahren, wenn der F/A-18 ins Alter kommt, kampfstärkere Jets zu kaufen. Die Parlamentarier geben jetzt der geplanten Gripen-Kooperation mit den Schweden einen vernünftigen Dreh: Sie erscheint als langfristige Investition in eine modernisierte, aber deutlich schlankere Luftwaffe. In eine Luftwaffe, die in erster Linie Luftpolizistin sein soll. Würde man in Kriegsszenarien denken, wäre eine Kooperation mit den fernen Schweden keine gute Idee.

Mit Recht fragen Linke, ob die Schweiz überhaupt eine Flugwaffe braucht. Doch diese Diskussion ist politisch langweilig, da die Antwort der Bevölkerungsmehrheit unverrückbar feststeht. Real stellt sich nur die Frage, wie sich das Schutzbedürfnis auf finanziell vertretbare und abstimmungstaktisch chancenreiche Weise befriedigen lässt. Schafft es Maurer, den Schweden einen Vertrag mit den nötigen Sicherheiten abzurufen, hat er das Problem wohl gelöst.



Der Gripen-Jet hat die grössten Risiken

Die Evaluation für den Kauf neuer Kampffjets verlief grundsätzlich korrekt. Zu diesem Schluss kommt eine Gruppe Parlamentarier. Gleichzeitig sehen sie im Geschäft grosse Risiken und kritisieren Verteidigungsminister Ueli Maurer wegen Informationsmängeln.

Christian Brönnimann

Kein Übungsabbruch, das Auswahlverfahren verlief ohne Schummeleien und war korrekt: Das ist das positive Fazit der parlamentarischen Subkommission, die gestern ihren Untersuchungsbericht zur Evaluation der neuen Kampffjets für die Schweizer Armee präsentiert hat. Grosse Risiken - technischer, finanzieller, politischer und zeitlicher Natur - beim 3-Milliarden-Geschäft mit dem schwedischen Jet-Hersteller Saab: Das ist das negative Urteil der Kommission.

Der Bundesrat habe sich mit dem Gripen eindeutig für das Flugzeug mit den grössten Risiken entschieden, erklärte die Präsidentin der Sicherheitspolitischen Kommission (SIK) des Nationalrats, Chantal Galladé (SP), vor den Medien. Die Kommission erwarte vom Gesamtbundesrat deshalb Antworten auf offene Fragen bis Anfang Oktober. Einen Abbruch der Jetbeschaffung, wie ihn die Linke fordert, lehnte die Kommission mit 16 zu 9 Stimmen hingegen ab.

Risiken «vertraglich absichern»

Die Subkommission befürchtet konkret, dass «die volle operationelle Fähigkeit» des Gripen «voraussichtlich viel später als angekündigt erreicht wird», wie sie in ihrem gut 30-seitigen Bericht festhält. Anstatt 2018, wenn der erste Gripen in der Schweiz landen soll, dürfte die volle Leistung erst zwischen 2023 und 2026 erreicht sein, so die Einschätzung. Daraus ergäben sich für die Schweiz auch finanzielle Risiken. Etwa wenn nach den ersten Zahlungen technische Probleme auftreten oder wenn Teile der Grundausstattung erst später in den Gripen eingebaut würden. Es liege nun am Bun-

desrat, sich gegen solche Risiken «vertraglich abzusichern», sagte Subkommissionspräsident Thomas Hurter (SVP). Am liebsten wäre den Parlamentariern eine Staatsgarantie von Schweden.

Darüber hinaus übt die Subkommission in etlichen Punkten Kritik an Ueli Maurers Verteidigungsdepartement VBS. So seien weder die Subkommission noch die drei Anbieter - neben Saab bemühten sich auch Dassault und die EADS um den Zuschlag - im Voraus darüber informiert worden, dass der Preis ausschlaggebend für die Typenwahl sei. Dies wäre möglich gewesen. Denn das VBS habe bereits vor dem Beschaffungsverfahren 2008 dazu «geneigt», einem günstigen Modell den Vorzug zu geben, schreibt die Subkommission. Nur das günstigste Flugzeug habe in Betracht gezogen werden können. Die «übergeordnete Rolle» des Preises sei intransparent gewesen und habe zu Missverständnissen geführt.

Das Evaluationsteam der Armee empfahl dem Bundesrat den Gripen für den Fall, dass er die Luftwaffe «auf einem etwas tieferen Leistungsniveau» positionieren wolle. In Tests erfüllte der Gripen die operationellen Anforderungen nur mit der Note «knapp befriedigend».

Maurer: «Ich habe Garantien»

Verteidigungsminister Ueli Maurer zeigte sich nicht begeistert vom Bericht. Dieser greife in ein laufendes Verfahren ein, sagte er vor den Medien. Zudem seien die aufgeworfenen Fragen im VBS bekannt und teils bereits beantwortet. Er habe Garantien, dass die 22 Gripen-Jets, die die Schweiz kaufen will, nicht mehr als die vereinbarten 3,1 Milliarden Franken kosten werden, so Maurer. Es

sei auch möglich, dass der Staat Schweden, der ebenfalls 60 bis 80 Gripen kaufen will, etwas mehr bezahlen werde für den einzelnen Jet als die Schweiz.

In einem Punkt akzeptierte Maurer aber die Kritik. Die Subkommission monierte, sie sei zu spät darüber informiert worden, dass nicht nur das aktuelle Gripen-Modell C/D, sondern auch der in Entwicklung stehende Nachfolger E/F in die Evaluation einbezogen werde. «Noch 2008 wurde uns versichert, der Gripen E/F komme nicht infrage», sagte Hurter. Erst Anfang dieses Jahres habe die Kommission vom Wechsel erfahren. Maurer begründete das Versäumnis gestern mit dem «laufenden Prozess» und versicherte, dass keine Absicht dahintergesteckt habe.

Gripen auch für F/A-18?

Wegen der zeitlichen Verzögerung des Gripen E/F ist für die Subkommission klar, dass geprüft werden muss, ob mit dem günstigen Schweden dereinst auch die F/A-18-Flotte ersetzt werden kann. Der Gripen-Entscheid sei «ein Präjudiz» für den Ersatz der F/A-18, sagte Hurter. Die Luftwaffe müsse sich überlegen, ob sie zwei verschiedene Flotten aufrechterhalten wolle. Maurer kann sich eine Einflottenpolitik mit dem Gripen grundsätzlich vorstellen, wie er gestern sagte.

Die Subkommission verabschiedete ihren Bericht mit einer Gegenstimme - der von SVP-Nationalrat Hans Fehr. Er sei der Ansicht, dass die Risiken «stark überzeichnet» seien, sagte er. Der Bericht sei das Resultat einer unheiligen Allianz zwischen jenen, die gar keinen neuen Kampffjet wollten, und jenen, die einen leistungsfähigeren Jet wollten.



Thomas Hurter, Chef der Gripen-Kommission

Erst fand er die Evaluation «vorbildlich»

Patrick Feuz

Was er zum Kauf neuer Kampfflugzeuge sagt, hat Gewicht. SVP-Nationalrat Thomas Hurter ist der einzige Berufspilot im Parlament, früher bei der Luftwaffe, heute bei Swiss. Kein anderer Parlamentarier kennt die Details des Milliardengeschäfts so gut wie er, seit vier Jahren präsidiert der Schaffhauser eine Subkommission, die den Rüstungsbeschaffern auf die Finger schaut. Doch so einflussreich Hurters Urteil sein mag, ganz unbefangen ist er nicht: Sein Pilotenherz schlägt hörbar - und für viele Piloten ist der Gripen nicht das Wunschflugzeug.

Als die Konkurrenz-Jets die Nase vorne hatten, war Hurter zufrieden mit der Arbeit der Rüstungsbeschaffer. «Aus meiner Sicht war das eine vorbildliche und transparente Evaluation», sagte er im Dezember 2010 in einem Interview in der Fachzeitschrift «Cockpit». Und weiter: «Ich habe zum Beispiel die Anbieter in unsere Subkommission eingeladen, um vertraulich ihre Sicht zum Eva-

luationsprozess anzuhören. In diesen Gesprächen wurde uns, bis auf Kleinigkeiten, bestätigt, dass der Prozess grosso modo gut abläuft.» Die Evaluation hatte ergeben, dass Rafale und Eurofighter dem Gripen technisch weit überlegen sind.

Dann passierte, was für viele Militärpiloten ein Albtraum war: Der Bundesrat entschied sich für den Gripen, weil dieses Flugzeug am wenigsten kostet und für die Schweizer Luftwaffe ausreicht. Nun sah Hurter «offene Fragen» und «Ungereimtheiten» bei der Evaluation, andere Politiker schlossen sich der Kritik an; vorübergehend entstand der Eindruck, die Schweiz habe einen Rüstungsskandal: Da seien möglicherweise Evaluationsberichte nachträglich zugunsten des Gripen getürkt worden.

Dem ist nicht so, wie die von Hurter geleitete Untersuchung jetzt gezeigt hat. Seine «Skepsis» und die «offenen Fragen» bleiben - offiziell beziehen sie sich aber fortan auf finanzielle und politische Risiken des Gripen.



Editorial

Maurer, la politique du maquignon

**Xavier
Alonso**

Correspondant
parlementaire

La crédibilité d'Ueli Maurer est fortement remise en cause. Le conseiller fédéral ne pourra cette fois se prévaloir du passif d'un Département de la défense (DDPS) laissé exsangue par son prédécesseur Samuel Schmid. Quasi toute la procédure d'évaluation qui a conduit à choisir le Gripen a été menée alors que le ministre UDC était aux commandes.

Le choix du Gripen comme nouvel avion de combat a été hier vivement critiqué par la commission de sécurité du National dans un rapport soulevant tellement de questions qu'il est impossible qu'il reste sans conséquences.

Dans ce document d'une trentaine de pages, il est par exemple écrit que «si l'appareil choisi devait être le Gripen,

il conviendrait de prendre des mesures afin de s'assurer que l'efficacité opérationnelle soit effectivement atteinte». En clair, l'armée de l'air suisse achète un couteau qui ne coupe pas bien, avait joliment expliqué un cadre du DDPS lors d'une audition. Cette indiscretion jugée scandaleuse motive encore une plainte contre inconnu.

Par contre, la question soulevée par ce témoignage ne motive pas grand-chose au département dirigé par Ueli Maurer, puisque aucune garantie sur les futures performances de l'avion n'est

«Le rapport s'étonne que les exigences militaires soient énoncées de manière trop vague et peu pertinente. Normal: le débat sur la nécessité des avions de combat,

comme celui sur les missions assignées à l'armée, n'a pas encore eu lieu»

possible, ni d'ailleurs sur le calendrier de livraison. Et le plan de financement pour l'achat de l'appareil doit être présenté dans deux mois au parlement!

Le rapport s'étonne encore que les exigences militaires soient énoncées de manière trop vague et peu pertinente. Normal: le débat sur la nécessité des avions de combat, comme celui sur les missions assignées à l'armée, n'a pas encore eu lieu. Et Ueli Maurer, plutôt que de mener ces réflexions en homme d'Etat, dirige le département en maquignon. Distribuant les coups de pied à ses détracteurs et les demi-vérités, sinon des approximations, à ceux qui s'inquiètent de sécurité et de la chose militaire en Suisse. **Page 5**



Commission parlementaire

Le choix du Gripen soulève des questions

La procédure a été jugée correcte, mais la commission ne comprend pas pourquoi le Conseil fédéral a choisi le risque

Xavier Alonso Berne

Mais pourquoi le Conseil fédéral a-t-il choisi l'option la plus risquée? Soit celle du Gripen suédois développé par Saab, un avion aux performances plus limitées que celles de ses deux concurrents. Mais surtout, un jet de combat qui n'est pas encore fabriqué en série, dont les améliorations doivent encore être validées et que la Suède hésite désormais à développer.

Présenté hier à Berne, le rapport de la sous-commission Nouvelle avion de combat pose un diagnostic sans appel: «Le choix de l'appareil opéré par le Conseil fédéral est celui qui comporte le plus de risques: de nature technique, commerciale, politique, financière ou en lien avec le respect du calendrier.» Néanmoins, la procédure d'évaluation de l'avion a été correcte. Chantal Galladé (PS/ZH), présidente de la commission de sécurité, et Thomas Hurter (UDC/SH), président de la sous-commission qui a suivi tout le processus d'évaluation depuis 2008 et qui a dirigé les travaux d'enquête, n'ont pas manqué de souligner cette interrogation. Pourtant, par 16 voix contre 9, la Commission de sécurité du National a refusé de demander au Conseil fédéral de suspendre l'affaire en attendant d'éclaircir certaines questions ouvertes (*lire ci-*

contre).

La majorité bourgeoise tient à l'achat de nouveaux avions, a expliqué Thomas Hurter, qui attend du Conseil fédéral qu'il lève les doutes avant le passage devant les Chambres fédérales en octobre. Le crédit pour l'avion de combat sera en effet inclus dans le programme d'armement 2013.

Le gouvernement aura-t-il le temps, sinon la possibilité de le faire? Comment pourrait-il, par exemple, recevoir des garanties de la Suède qui, elle-même, hésite désormais à développer une nouvelle version du Gripen: elle a dit qu'elle ne le fera pas à tout prix et le débat politique sur l'opportunité comme sur le type de Gripen à développer ne fait que commencer en Suède.

Justement, le Département fédéral de la défense (DDPS) a immédiatement réagi: «Les questions ouvertes posées dans le rapport ont, depuis longtemps, été identifiées», écrit le DDPS dans un communiqué. Voilà qui fait bondir Yvan Perrin. Le conseiller national UDC neuchâtelois n'est pas tendre avec son ministre Ueli Maurer: «Mais enfin, il doit apporter des réponses et non identifier les questions!» A l'instar du rapport auquel il a contribué, Yvan Perrin fustige la communication maladroite d'Ueli Maurer, mais veut faire partager la responsabilité au Conseil fédéral. «C'est le choix du gouvernement. Il y a au moins quatre ministres qui n'ont aucune considération pour la sécurité du pays. Ueli Maurer a essayé de faire au mieux, certes très mal, avec ce qu'on lui a imposé.»

«Je n'ai plus confiance dans la capacité d'Ueli Maurer à con-

duire des dossiers, mais il s'agit de demander des explications à l'entier du Conseil fédéral», analyse Hugues Hiltbold. L'élu PLR genevois est aussi membre de la Commission de sécurité, comme le PDC Luc Barthassat qui partage la nuance de la responsabilité. «Le dossier a été traité à la légère. Le Conseil fédéral n'a pas été inspiré, mais Ueli Maurer n'est pas capable d'acheter quoi que ce soit: ni des avions ni des vélos.»

A gauche, l'opposition est encore plus marquée, mais ne s'attarde pas sur le cas du ministre. PS comme Verts dénoncent cet entêtement alors que «chacun sait que les 33 F/A-18 sont suffisants pour les tâches de police du ciel», glisse Christian van Singer.

Référendum probable

Le choix du Gripen semble ainsi difficilement défendable devant les chambres. Trop de questions restent ouvertes et n'ont pas réponse immédiate. Mais tout indique qu'à droite, du PLR à l'UDC, on n'a pas renoncé à acheter un avion de combat. Le PDC sera encore une fois décisif. Mais le chemin est étroit et passera *in fine* devant le peuple, car un référendum est probable. Une chose est sûre, estiment tous les interlocuteurs, la sous-commission avait été mise en place en 2008 pour vérifier que les problèmes rencontrés lors de précédents achats de l'armée ne se répètent pas: elle a eu du travail!



Dossier sur le nouvel avion de combat sur
a.ripen.24heures.ch

Le rapport



24 heures

22.08.2012

Auflage/ Seite

78964 / 4

Ausgaben

300 / J.

Seite 2 / 2

9048

10013293

EVD / PD / UVEK / EFD / EDI / EJPD / BK

Le rapport de la sous-commission Nouvel avion de combat souligne que le choix de l'appareil opéré par le Conseil fédéral est celui qui comporte le plus de risques techniques, commerciaux, politiques ou financiers.

Si la gestion du projet a été plutôt bonne d'un point de vue technique, elle a été insuffisante du point de vue politique. Des progrès doivent aussi être faits en termes de communication. «La communication discordante du chef de département a été source de malentendus.» Mais le rapport, quittancé par la commission, demande que «l'ensemble du Conseil fédéral prenne position de manière claire d'ici octobre».

Côté évaluation, la commission regrette que deux vocabulaires différents aient été utilisés par les Forces aériennes et Armasuisse pour évaluer les avions: source de malentendus.

Selon les chiffres disponibles, le Gripen est l'avion le moins cher, rappelle le rapport. Mais rien n'indique qu'il le restera tant les coûts de développement de l'avion dans sa version E/F n'ont pu être appréciés et garantis. Si l'appareil choisi devait être le Gripen, il conviendrait de prendre des mesures afin de s'assurer que l'efficacité opérationnelle soit effectivement atteinte, écrit le

rapport noir sur blanc.

Les exigences militaires étaient formulées de manière très vague et étaient de ce fait peu pertinentes.

Le rapport critique également les changements d'exigence quant au nombre et à l'achat d'un avion déjà existant.

Selon les conclusions du rapport, il est très important que la Suède offre des garanties à la Suisse, concernant la livraison du Gripen, les coûts de développement, le calendrier de livraison et les décisions politiques en suspens. Ces questions doivent être fixées de manière contractuelle, estime la Commission. **X.A./AP**



Beim Gripen fliegt das Risiko mit

Er war schon seit geraumer Zeit erwartet worden, und man vermutete, dass er explosive Neuigkeiten beinhalte: Der Bericht einer Nationalratskommission zum Gripen-Kauf. Ist bei der Evaluation des neuen Kampfflugzeugs alles korrekt gelaufen? Das Fazit lautet «ja, aber».

Kaum hatte sich der Bundesrat für das kleinste und günstigste Flugzeug entschieden, hagelte es Kritik. Die Vorwürfe an Armasuisse und Luftwaffe wogen schwer und reichten von Korruption bis zu Manipulation der Bewertungsergebnisse. Nun macht das Papier unmissverständlich klar: Die technische Evaluation ist korrekt verlaufen.

Weiterhin Fragezeichen

Was nach guten Neuigkeiten klingt, verschwindet unter den deutlich kritischeren Punkten, die Subkommissionspräsident Thomas Hurter (SVP/Schaffhausen) gestern vor den Medien erläuterte. Es gebe noch weiterhin «Fragezeichen», sagte Hurter. «Der Bundesrat hat mit der Wahl des schwedischen Gripen den Weg des grössten Risikos gewählt», bringt er es auf den Punkt. Es gehe dabei um technische, finanzielle, politische und zeitliche Risiken, so Hurter weiter. Mit dem gewünschten Flugzeug des Typs Gripen E/F fliegt derzeit weltweit keine Luftwaffe. Der Jet muss erst fertig entwickelt werden. Dieser Umstand bringt die angesprochenen Risiken mit sich: Wie teuer die Entwicklung des Gripen sein wird, hängt von der Anzahl Kunden ab, die Hersteller Saab gewinnt. Bisher kann das schwedische Unternehmen noch keinen gültigen Kaufvertrag vorweisen. Alle Hoffnungen liegen auf dem Heimatland Schweden und der Schweiz.

Die Präsidentin der Sicherheitspolitischen Kommission, Chantal Galladé, formulierte die Forderungen an die Adresse des Bundesrates unmissverständlich: Die Schweiz muss sich mit Schweden vertraglich absichern, um die Risiken zu minimieren. Am liebsten wäre ihr eine Staats-

garantie. Und: Die offenen Fragen aus dem Bericht seien spätestens im Rüstungsprogramm zu beantworten. Angerufen wird dabei nicht Ueli Maurer, sondern der Gesamtbundesrat. «Schliesslich hat er den Gripen auch gewählt», erklärt die SP-Nationalrätin. Sie selbst hätte eine Sistierung des Geschäftes befürwortet, gab Galladé offen zu. Die Mehrheit der SIK lehnte allerdings eine entsprechende Motion ab. Auf welche Position sich Thomas Hurter bei dieser Entscheidung stellte, wollte er gestern nicht sagen. Klar ist: Die Zeit drängt, denn in der Rüstungsbotschaft, die der Bundesrat im Oktober vorlegen will, sollen sämtliche Fragen beantwortet werden.

Maurer: Definitive Kostengarantie

Die Kommission befürchtet, dass der Kauf der Kampfflugzeuge teurer werden könnte als erwartet. Verteidigungsminister Ueli Maurer versicherte in einer kurzfristig anberaumten Pressekonferenz, die Befürchtung sei unbegründet. Der Bericht sei nicht mehr auf dem neusten Stand. Ein Rahmenabkommen soll in den nächsten Tagen zwischen der Schweiz und Schweden unterzeichnet werden. Das soll die gewünschten Sicherheiten bringen. Mittlerweile habe er, Maurer, die «definitive Garantie aus Schweden, was die Kosten betrifft». Die 22 neuen Flugzeuge würden den Rahmen von 3,126 Milliarden Franken nicht sprengen, versprach er. Aus Sicht von Ueli Maurer enthält der Bericht keine Neuigkeiten.

Schwer wiegt die Kritik der Subkommission auch, was die Gegengeschäfte angeht. Mit dem Kauf verpflichtet sich Saab, Verträge im Umfang des Kaufpreises mit der Schweiz zu tätigen. Dem

Bericht zufolge dürften 1 Milliarde in den bundeseigenen Betrieb Ruag fließen und 600 Millionen in die Kassen des Stanser Unternehmens Pilatus. Ein lukratives Geschäft für die Zentralschweiz. Aber: «Ungerecht» monieren Westschweiz und Tessin. Gemäss Ausschreibung, müssten die Regionen nach einer klar definierten Vorgabe berücksichtigt werden: «Unbefriedigend», lautet in diesem Zusammenhang das Urteil der Kommission im aktuellen Stand. Zudem harze die Zusammenarbeit zwischen Saab und den Schweizer Firmen, heisst es im Bericht weiter. An den organisierten Treffen sei die «Teilnahme der Schweizer Industrie gering, weil die schwedischen Zulieferanten den Treffen fernblieben».

Léa Wertheimer, Bern

Von Erleichterung bis Warnschuss

Die Risiken des Gripen-Kaufs müssten in den Verträgen abgesichert werden, teilte die FDP gestern in einer Stellungnahme mit. Sukkurs erhielt Bundesrat Ueli Maurer von der Schweizerischen Offiziersgesellschaft (SOG). Grundsätzlich unterstütze sie die Gripen-Beschaffung. Die Offiziere zeigten sich erleichtert, dass sich die «schwerwiegenden Anschuldigungen» gegen das Evaluations- und Auswahlverfahren als unbegründet erwiesen hätten. «So gut wie vom Tisch» ist der Gripen-Kauf dagegen aus Sicht der SP und der Armeegegner der Gruppe für eine Schweiz ohne Armee (GSoA). Die SP wertete den Bericht als «Warnschuss». (sda)



St. Galler Tagblatt Gesamtausgabe

22.08.2012

Auflage/ Seite 78797 / 3

9049

Ausgaben 300 / J.

10013672

EVD / PD / UVEK / EFD / EDI / EJPD / BK

Dieser Artikel erschien in folgenden Regionalausgaben:

<i>Titel</i>	<i>Auflage</i>
Appenzeller Zeitung	13'555
Der Rheintaler	10'722
St. Galler Tagblatt Rorschach	7'367
St. Galler Tagblatt, (Stadt & Region)	28'231
Toggenburger Tagblatt	4'700
Wiler Zeitung Will-Uzwil-Flawil	12'813
Wiler Zeitung Hinterthurgau	1'409



Alles hängt vom Flugzeugkauf der Schweiz ab

In Schweden warnen Grüne und Militärs vor drastisch erhöhten Entwicklungskosten für den neuen Kampffjet Gripen E/F von Saab. Die parlamentarische Mehrheit für den Bau ist bislang noch nicht gefährdet – vorausgesetzt, die Schweiz hat noch Interesse am Kauf. Schwedens Grüne und das Militär kämpfen Seite an Seite. Sie nehmen das geplante Kampfflugzeug Jas Gripen E/F ins Visier, das der Flugzeugbauer Saab entwickelt. Ihre Gegner sind dabei die bürgerliche Regierung unter Ministerpräsident Fredrik Reinfeldt und die sozialdemokratische Opposition, die beide zur Finanzierung des Flugzeuges bereit sind. Dieses soll sowohl an die schwedische als auch die Schweizer Luftwaffe verkauft werden. Militärs wie auch Grüne werfen der Regierung vor, das Kostenkalkül für das neue Kampfflugzeugmodell bis zum offiziellen Budgetverhandlungstermin im September zu verheimlichen, damit die Exportverhandlungen mit der Schweiz nicht in Gefahr geraten.

Kosten sind deutlich höher

Peter Raadberg, verteidigungspolitischer Sprecher der Grünen, warnt davor, dass die Kosten für die schwedischen Steuerzahler weitaus höher liegen werden. Noch Ende Juli erklärte die Regierung, dass die Kosten bei 32 Milliarden Kronen (4,65 Milliarden Franken) bis allenfalls 33 Milliarden Kronen liegen würden. «Der wirkliche Preis liegt bedeutend höher, weil die Entwicklungskosten nicht enthalten sind. Letztere eingerechnet wird der Jas Gripen E/F circa 50 Milliarden Kronen kosten», sagt Raadberg.

Auch Saabs Pressesprecherin Karin Walka bestätigt: «Saab hat keine Kostenprognosen zur Entwicklung des Gripen E/F veröffentlicht.» Die armeekritischen

Grünen befürchten, dass ein Kostenplus von 56 Prozent vor allem den Steuerzahlern aufgebürdet würde. Dabei brauche Schwedens Verteidigung keine neue Kampffjets. Diese würden lediglich entwickelt, um das Privatunternehmen Saab und deren Aktionäre staatlich zu subventionieren. Die wenigen Arbeitsplätze, die dabei geschaffen würden, seien im Vergleich zur Umverteilung von Finanzmitteln von steuerzahlenden Bürgern an eine Aktiengesellschaft lächerlich gering.

Kauf durch Schweiz fraglich

Hohe schwedische Militärs befürchten, dass sie auf den Kosten sitzenbleiben und dafür in anderen Waffengattungen Einschnitte vollziehen müssten. «Wir wollen eine erneuerte Gripen-Version. Aber nicht zu jedem Preis», sagt Planungschef Jan Salestrand. Der Generalleutnant hat Verteidigungsministerin Karin Enström eine Berechnung vorgelegt, die klar zeigt, dass die Regierung mehr Geld sprechen müsse als bisher geplant.

Dabei sei nicht einmal klar, ob die Schweiz nach einem langen politischen Prozess den Kampfflieger wirklich noch kaufen werde. Während Salestrand noch kompromisswillig erscheint, sorgte der schwedische Oberbefehlshaber Sverker Göransson kürzlich für richtige Schlagzeilen, als er sagte: «Wenn nicht das Verteidigungsbudget wieder um insgesamt drei bis vier Milliarden Kronen per Jahr erhöht wird, müssen wir eine ganze Waf-

fengattung verschrotten – die Luftwaffe, die Marine oder die Armee.»

Militär macht Druck

Damit macht er das Motiv der Militärs deutlich, warum sie das Gripen-Geschäft immer systematischer stören. Denn in Schweden haben nicht die jahrzehntelang regierenden Sozialdemokraten, sondern ausgerechnet die einst sehr militärfreundliche bürgerliche Regierungspartei das Militär zu erheblichen finanziellen Einschnitten gezwungen. Die Armee fühlt sich verraten und will nun mit taktischem Spielen die Regierung Reinfeldt

unter Druck setzen. Für Reinfeldt ist der Gripen längst zur Statusfrage geworden. Die Generäle wissen, dass die Schweiz mithört.

Bau hängt von Schweiz-Geschäft ab

Dabei hat die Schweiz nur den Kauf von gerade mal 22 Flugzeugen zugesagt. Doch daran hängt alles. Denn der schwedische Reichstag hatte beschlossen, die Herstellung von zehn Prototypen zu finanzieren, falls es Saab gelingt, einen Grossauftrag «mit einem anderen Land», abzuschliessen. Daher dürfte Stockholm in den Verhandlungen mit der Schweiz zu weitgehenden Zugeständnissen bereit sein. So gilt auch eine breite Mehrheit im Parlament weiterhin als nicht gefährdet, weil sowohl Reinfeldts Konservative als auch die Sozialdemokraten als Opposition für den neuen Gripen sind.

André Anwar, Stockholm



St. Galler Tagblatt Gesamtausgabe

22.08.2012

Auflage/ Seite 78797 / 3

9049

Ausgaben 300 / J.

10013665

EVD / PD / UVEK / EFD / EDI / EJPD / BK

Dieser Artikel erschien in folgenden Regionalausgaben:

<i>Titel</i>	<i>Auflage</i>
Appenzeller Zeitung	13'555
Der Rheintaler	10'722
St. Galler Tagblatt Rorschach	7'367
St. Galler Tagblatt, (Stadt & Region)	28'231
Toggenburger Tagblatt	4'700
Wiler Zeitung Will-Uzwil-Flawil	12'813
Wiler Zeitung Hinterthurgau	1'409



ZUR SACHE

Die Risiken sind zu beseitigen



Gestern hat die Sicherheitspolitische Kommission des Nationalrats den Bericht zur Beschaffung des Saab Gripen vorgestellt. (Seite 3).

Eines zeigt der unter dem Präsidium von Thomas Hurter (SVP/SH) erarbeitete Bericht zu allererst: Der Evaluations- und Selektionsprozess des neuen Kampfflugzeuges ist technisch korrekt verlaufen. Nach all den Anschuldigungen der letzten Monate ist diese Feststellung nicht nichts. Dass das VBS aber verwirrt kommunizierte, ist nun ebenfalls aktenkundig.

Der Bericht macht indes auch klar, dass der bundesrätliche Entscheid für das günstigste Flugzeug, den schwedischen Gripen, ein beträchtliches Risikopotenzial birgt. Die Risiken

sind einerseits technischer Art, denn jener Gripen, den die Schweiz beschaffen will, fliegt noch nicht. Andererseits und als Folge davon gibt es finanzielle und politische Unwägbarkeiten.

Die daraus zu ziehenden Schlüsse liegen auf der Hand: Soll der Gripen vor Parlament und Volk bestehen können, sind diese Risiken zu beseitigen. Dies aber ist nur mit klaren Verträgen ohne jeglichen Interpretationsspielraum zu erreichen. Darin ist insbesondere festzuhalten, dass die Schweiz in naher Zukunft für ihre 3,1 Milliarden Franken 22 fertig entwickelte und voll einsatzbereite neue Gripen erhält – und nicht etwa bloss «fliegende Entwicklungsplattformen» mit einem Upgrade-Versprechen, einzulösen irgendwann in der Zukunft. Die Bezahlung soll deshalb erst bei «Vorliegen der Ware» erfolgen. Kann oder will der Vertragspartner diese Forderungen nicht erfüllen, ist ein anderes Kampfflugzeug zu evaluieren – aufgrund der abgelaufenen Zeit dann wohl im Rahmen der Substitution der F/A-18. *Richard Clavadetscher*
richard.clavadetscher@tagblatt.ch



St. Galler Tagblatt Gesamtausgabe

22.08.2012

Auflage/ Seite 78797 / 2

9049

Ausgaben 300 / J.

10013663

EVD / PD / UVEK / EFD / EDI / EJPD / BK

Dieser Artikel erschien in folgenden Regionalausgaben:

<i>Titel</i>	<i>Auflage</i>
Appenzeller Zeitung	13'555
Der Rheintaler	10'722
St. Galler Tagblatt Rorschach	7'367
St. Galler Tagblatt, (Stadt & Region)	28'231
Toggenburger Tagblatt	4'700
Wiler Zeitung Will-Uzwil-Flawil	12'813
Wiler Zeitung Hinterthurgau	1'409



Gripen **No a una battuta d'arresto**

«Ma la scelta del Governo è molto rischiosa», dice la Commissione del Nazionale

■ ■ ■ L'iter relativo all'acquisto di un nuovo aereo da combattimento non va interrotto, diversamente da quanto chiede la sinistra. Con 16 voti contro 9, la Commissione della politica di sicurezza del Consiglio nazionale non ha voluto chiedere al Consiglio federale di sospendere la procedura d'acquisto dei Gripen, nell'attesa di chiarire le questioni pendenti, ha annunciato ieri alla stampa la sua presidente Chantal Galladé (PS/ZH). In un rapporto, la Commissione fa un bilancio critico sull'acquisto dei nuovi aerei da combattimento, senza per questo rimetterlo in causa. Il rapporto afferma che «la scelta del Gripen della svedese Saab è quella che comporta il maggior numero di rischi. Il prezzo è il criterio basilare».

Tutto sommato, la maggioranza borghese è favorevole all'acquisto del nuovo velivolo, ha precisato Thomas

Hurter (UDC/SH). A suo modo di vedere, il progetto ha ancora possibilità di andare in porto. Tuttavia, il Consiglio federale dovrà fare completa luce nel programma d'armamento che trasmetterà alle Camere, in linea di principio a metà ottobre. Il rapporto elaborato da una sotto-commissione presieduta dal pilota Thomas Hurter è critico. Sottolinea che «la scelta dell'apparecchio fatta dal Consiglio federale è quella che comporta i maggiori rischi (tecnici, commerciali, politici, finanziari o di scadenza nella consegna)».

Nella sua nuova versione E/F, il Gripen deve ancora subire numerose modifiche di rilievo. Si dovrà certamente attendere il 2023 o 2026 prima che gli apparecchi, forniti a partire dal 2018, rispondano interamente alle caratteristiche che figurano nell'offerta.

Per quanto riguarda l'aspetto finan-

ziario (l'acquisto comporterebbe una spesa di 3,1 miliardi per 22 apparecchi), il rapporto descrive vari rischi: affiorare di problemi tecnici, impossibilità di sviluppi ulteriori, limitata grandezza della flotta globale elvetico-svedese (tra 80 e 100 aviogetti), integrazione di migliorie tecniche non previste nel contratto. Non è stato possibile valutare in modo preciso l'impatto delle innovazioni tecniche sul costo finale. Il Governo - dice il rapporto - avanza un po' alla cieca. La Svizzera dovrebbe ricevere garanzie dalla Svezia.

Il Dipartimento federale della difesa (DDPS) sostiene che le lacune evidenziate «sono identificate da tempo». Il DDPS assicura che sta lavorando sistematicamente alla soluzione dei punti constatati. Le risposte saranno fornite nel messaggio sul programma d'armamento 2012, atteso per il mese di ottobre.



Qui veut encore du Gripen?

N'y aura-t-il bientôt plus qu'Ueli Maurer pour croire à l'avenir du Gripen en Suisse? Le rapport de la Commission de politique de sécurité du Conseil national démontre toute la fragilité de cette acquisition. Son gros problème est qu'il n'existe que sur le papier et que son développement prendra encore des années.

Le Conseil fédéral a pourtant décidé d'acheter 22 exemplaires notés, sur le même papier d'avenir, «juste satisfaisants». Dépenser 3 milliards de francs pour

acquérir un appareil très moyen, à l'avenir technologique incertain, est politiquement impensable. Le Gripen, aussi, a suscité tellement de scepticisme jusqu'ici qu'il ne peut plus être porteur d'espoir. Ni surtout survoler une votation populaire sans partir en vrille.

Partout, la cote de l'appareil est à la baisse. Même les parlementaires suédois exigent un contrat d'exportation pour investir sur le Gripen. Le Brésil ou l'Inde ont montré de la réticence. Il ne resterait plus que la Suisse pour maintenir en l'air cet avion

avec comme pilote Ueli Maurer, le seul qui garde la tête proche des nuages. Le seul qui sait que la Suisse est assez riche pour acheter bon marché.

Sincère ou provocateur, le conseiller fédéral a osé déclarer hier, après la présentation du rapport: «Le Gripen est un avion extraordinaire.» On aurait dit du Adolf Ogi! Pas étonnant, depuis des mois, il répète la même vision: «Ce sera cet appareil ou rien.» En toute logique, ce devrait être rien. ●



LE GRIPEN TOUCHÉ MAIS PAS COULÉ

AVIONS DE COMBAT Les parlementaires soulèvent les risques nombreux liés à l'achat de l'appareil suédois. Ueli Maurer est inflexible.

«C

ontrairement à ce que les médias avaient voulu faire croire, la sous-commission n'a pas relevé de distorsions dans la procédure de choix du Gripen», tel est le constat qu'a dressé hier le président de la Société suisse des officiers (SSO), Denis Froidevaux, après la présentation à Berne du rapport parlementaire sur le choix de l'avion suédois par le Conseil fédéral en novembre 2011.

Pas de distorsions, certes, mais la sous-commission de la Commission de la politique de sécurité du Conseil national a mis en évidence de nombreux points discutables. Deux aspects en particulier ont été soulignés par son président, Thomas Hurter (UDC/SH), et sa collègue Chantal Galladé (PS/ZH): la volonté du Département de la défense (DDPS) de faire du prix le plus bas le critère principal du choix et la faible capacité opérationnelle de l'appareil. Le modèle de Gripen qui a été choisi par le Conseil fédéral – le Gripen E/F – n'existe toujours que sur le papier. Et même sur le papier, avec les 98 améliorations prévues pour 2015, il obtient une notation globale de «juste satisfaisante». Le rapport donne cette comparaison éclairante: «Dans le système de notation utilisé par les écoles suisses,

un tel qualificatif correspondrait à un 4,5.» Dans le processus de choix, ses deux concurrents – le Rafale et l'Eurofighter – étaient bien mieux notés, mais hors de prix.

«C'est le seul avion possible»

Avec un aplomb certain, le Département de la défense a réagi rapidement à la publication de la sous-commission: «Les questions ouvertes posées dans le rapport ont, depuis longtemps, été identifiées au DDPS et systématiquement résolues.» Ueli Maurer lui-même ne s'est pas senti autrement attaqué: «Nous n'avons pas d'autre possibilité que cet achat. C'est le seul avion possible avec le budget que nous avons. Et le Gripen est un avion extraordinaire, sur le plan technique aussi.»

4,5, c'est une note «knapp», comme l'a admis Thomas Hurter,

lui-même pilote. Elle est d'autant plus limitée que les inconnues restent nombreuses: combien coûteront les adaptations techniques? Qui les paiera? Quelle sera exactement la capacité opérationnelle du futur appareil? Les affaires compensatoires pour l'industrie suisse seront-elles revues à la hausse? Et, finalement, la question la plus lancinante: quand l'avion sera-t-il prêt? «Alors que les premiers appareils seront livrés en

2018, écrit le rapport, il faudra, selon les déclarations de représentants des Forces aériennes, certainement attendre 2023 ou 2026 pour que toutes les caractéristiques du Gripen E/F soient opérationnelles.» Le rapport ajoute: «Le projet ne porte plus de facto uniquement sur le remplacement des Tiger, mais aussi sur celui des F/A-18.» Une conclusion qui fait bondir Denis Froidevaux: «C'est totalement erroné, les F/A-18 ne seront pas remplacés avant 2030.»



Décision en octobre

Quelles chances reste-t-il au Gripen? Souvent très critique à son égard, le conseiller national Yvan Perrin (UDC/NE) lui laisse encore un espoir: «Ses chances sont modestes mais pas inexistantes. Il s'agit dorénavant pour le Conseil fédéral et le DDPS d'apporter des réponses aux questions posées par le rapport. Mais cela restera difficile, car il y a des risques politiques, économiques et aussi techniques sur le

développement de l'appareil.»

Le Conseil fédéral se prononcera vraisemblablement au mois d'octobre sur le dossier. En attendant, l'attention des parlementaires suisses se portera sur la Suède, où le Parlement doit débattre du futur développement de son avion. Là aussi la situation n'est pas claire. Selon le rapport de la sous-commission, «on ne sait pas avec certitude si c'est la Suisse qui attend un signal de la



Suède ou le contraire».

● **ÉRIC FELLEY**

eric.felley@lematin.ch

LIRE L'ÉDITO EN PAGE 2

Dates-clés

30.11.2011 Le Conseil fédéral choisit le Gripen plutôt que le Rafale ou l'Eurofighter.

12.02.2012 Attaques dans la presse sur les faibles capacités du Gripen.

25.04.2012 Le Conseil fédéral propose de reporter à 2015 l'achat des Gripen.

29.06.2012 Ueli Maurer signe un contrat d'intention avec la Suède.



LA QUESTION DU JOUR

Faut-il persévérer sur la piste du Gripen?

debat.lematin.ch

Monika Flueckiger/LDD



« Les chances du Gripen sont modestes, mais pas inexistantes »

Yvan Perrin,
conseiller national (UDC/NE)



Commission parlementaire

Le choix du Gripen pose question

La procédure a été jugée correcte, mais la commission ne comprend pas pourquoi le Conseil fédéral a choisi le risque

Xavier Alonso Berne

Mais pourquoi le Conseil fédéral a-t-il choisi l'option la plus risquée? Soit celle du Gripen suédois développé par Saab, un avion aux performances plus limitées que celles de ses deux concurrents. Mais surtout, un jet de combat qui n'est pas encore fabriqué en série, dont les améliorations doivent encore être validées et que la Suède hésite désormais à développer.

Présenté hier à Berne, le rapport de la sous-commission «Nouvel avion de combat» pose un diagnostic sans appel: «Le choix de l'appareil opéré par le Conseil fédéral est celui qui comporte le plus de risques: de nature technique, commerciale, politique, financière ou en lien avec le respect du calendrier.» Néanmoins, la procédure d'évaluation de l'avion a été correcte. Chantal Galladé (PS/ZH), présidente de la Commission de sécurité, et Thomas Hurter (UDC/SH), président de la sous-commission qui a suivi tout le processus d'évaluation depuis 2008 et qui a dirigé les travaux d'enquête, n'ont pas manqué de souligner cette interrogation. Pourtant, par 16 voix contre 9, la Commission de sécurité du National a refusé de demander au Conseil fédéral de suspendre l'affaire en attendant d'éclaircir

certaines questions ouvertes (lire ci-dessous).

Appel au Conseil fédéral

La majorité bourgeoise tient à l'achat de nouveaux avions, a expliqué Thomas Hurter qui attend du Conseil fédéral qu'il lève les doutes avant le passage devant les Chambres fédérales en octobre. Le crédit pour l'avion de combat sera en effet inclus dans le programme d'armement 2013.

Le gouvernement aura-t-il le temps, sinon la possibilité de le faire? Comment pourrait-il, par exemple, recevoir des garanties de la Suède qui, elle-même, hésite désormais à développer une nouvelle version du Gripen: elle a dit qu'elle ne le fera pas à tout prix et le débat politique sur l'opportunité comme sur le type de Gripen à développer ne fait que commencer en Suède.

Justement, le Département fédéral de la défense (DDPS) a immédiatement réagi: «Les questions ouvertes posées dans le rapport ont, depuis longtemps, été identifiées», écrit le DDPS dans un communiqué. Voilà qui fait bondir Yvan Perrin. Le conseiller national UDC neuchâtelois n'est pas tendre avec son ministre Ueli Maurer: «Mais enfin, il doit apporter des réponses et non identifier les questions!» A l'instar du rapport auquel il a contribué, Yvan Perrin fustige la communication maladroite d'Ueli Maurer, mais veut faire partager la responsabilité au Conseil fédéral. «C'est le choix du gouvernement. Il y a au moins quatre ministres qui n'ont aucune considération

pour la sécurité du pays. Ueli Maurer a essayé de faire au mieux, certes très mal, avec ce qu'on lui a imposé.»

Rôle décisif du PDC

«Je n'ai plus confiance dans la capacité d'Ueli Maurer à conduire des dossiers, mais il s'agit de demander des explications à l'entier du Conseil fédéral», analyse Hugues Hiltbold. L'élu PLR genevois est aussi membre de la Commission de sécurité, comme le PDC Luc Barthassat qui partage la nuance de la responsabilité. «Le dossier a été traité à la légère. Le Conseil fédéral n'a pas été inspiré, mais Ueli Maurer n'est pas capable d'acheter quoi que ce soit: ni des avions ni des vélos.»

A gauche, l'opposition est encore plus marquée, mais ne s'attarde pas sur le cas du ministre. PS comme Verts dénoncent cet entêtement alors que «chacun sait que les 33 F/A-18 sont suffisants pour les tâches de police du ciel», glisse Christian van Singer.

Le choix du Gripen semble ainsi difficilement défendable devant les Chambres. Trop de questions restent ouvertes et n'ont pas réponse immédiate. Mais tout indique qu'à droite, du PLR à l'UDC, on n'a pas renoncé à acheter un avion de combat. Le PDC sera encore une fois décisif. Mais le chemin est étroit et passera *in fine* devant le peuple, car un référendum est probable. Une chose est sûre, estiment tous les interlocuteurs, la sous-commission avait été mise en place en 2008 pour vérifier que les problèmes rencontrés lors de précédents achats de l'armée ne se répètent pas: elle a eu du travail!



Le rapport en bref

Le rapport de la sous-commission «Nouvel avion de combat» souligne que le choix de l'appareil opéré par le Conseil fédéral est celui qui comporte le plus de risques techniques, commerciaux, politiques et financiers. Si la gestion du projet a été plutôt bonne d'un point de vue technique, elle a été insuffisante du point de vue politique. Des progrès doivent aussi être faits en termes de communication. «La communication discordante du chef de département a été source de malentendus.» Mais le rapport, quittancé par la commission, demande que «l'ensemble du Conseil fédéral prenne position de

manière claire d'ici à octobre». Côté évaluation, la commission regrette que deux vocabulaires différents aient été utilisés par les Forces aériennes et Armasuisse pour évaluer les avions: source de malentendus. Selon les chiffres disponibles, le Gripen est l'avion le moins cher, rappelle le rapport. Mais rien n'indique qu'il le restera tant les coûts de développement de l'avion dans sa version E/F n'ont pu être appréciés et garantis. Si l'appareil choisi devait être le Gripen, il conviendrait de prendre des mesures afin de s'assurer que l'efficacité opérationnelle soit effectivement atteinte, écrit le

rapport noir sur blanc. Les exigences militaires étaient formulées de manière très vague et étaient de ce fait peu pertinentes. Le rapport critique également les changements d'exigence quant au nombre et à l'achat d'un avion déjà existant. Selon les conclusions du rapport, il est très important que la Suède offre des garanties à la Suisse, concernant la livraison du Gripen, les coûts de développement, le calendrier de livraison et les décisions politiques en suspens. Ces questions doivent être fixées de manière contractuelle, estime la commission. **X.A. avec AP**