

Entscheidende Kraftprobe um den Gripen

Das Ja zum Kampfjet in der Sicherheitspolitischen Kommission hängt von Belegen und der Tagesform Maurers ab

Von Beni Gafner, Bern

Kann Bundespräsident Ueli Maurer (SVP) der Sicherheitspolitischen Kommission des Nationalrats (SIK) eingeforderte Garantien vorlegen? Die Glaubwürdigkeit der Antworten aus dem Verteidigungsdepartement (VBS) auf diese Frage entscheiden kommenden Montag und Dienstag über das Schicksal des schwedischen Kampfjets Gripen. Dann tagen die 25 Sicherheitspolitiker des Nationalrats und hören Bundespräsident Ueli Maurer an, der zu belegen hat, wie er seine Hausaufgaben gemacht hat. Die Antwort heisst heute: teilweise. Maurer wird Anfang nächster Woche nicht alle Forderungen der SIK erfüllen können. Ob der Gripen so durchkommt, erscheint fraglich.

Im April hatte die SIK das letzte Mal die umstrittene Beschaffung zum Gesamtpreis von 3,126 Milliarden Franken beraten. Maurer überzeugte dabei die SIK-Mitglieder mehrheitlich nicht. Das Geschäft wurde mit 20 zu drei Stimmen verschoben. Der Kauf der 22 Gripen E erschien der Kommission zu riskant. Entsprechend wurden für das Entwicklungsprojekt des schwedischen Jetherstellers Saab mehr Sicherheiten verlangt. Nach Einsicht in den Beschaffungsvertrag hielt die SIK damals fest, es sei zwar eine Konventionalstrafe erwähnt. In wichtigen Punkten

verweise Maurer aber lediglich auf den Vertrag zwischen der schwedischen Regierung und der Firma Saab. Dieser Vertrag sei geheim. Die Schweiz und Schweden beabsichtigen, insgesamt 82 neu entwickelte Gripen E gemeinsam zu bestellen, wovon 22 ab dem Jahr 2018 in die Schweiz geliefert werden sollen. Entscheidende Abmachungen wollte das Verteidigungsdepartement von Bundespräsident Maurer dabei Schweden überlassen. Das machte die SIK nicht mit. Ihr fiel insbesondere auf, dass der schwedische Jethersteller für die Entwicklung des Gripen E offenbar dringend auf sofortige Zahlungen aus der Schweiz angewiesen ist. Denn weit über 50 Prozent der Beschaffungskosten von gut 2,2 Milliarden Franken, die direkt an Saab fliessen, sollten in Form von Vorauszahlungen erfolgen – lange bevor überhaupt klar ist, was die Schweiz am Schluss für ihr Geld tatsächlich erhält. So kauft sonst niemand ein.

Saab braucht dringend Geld

Unpräzise bis irreführende Stellungnahmen und Ausführungen des Verteidigungsministers im bisherigen Verlauf des Beschaffungsgeschäfts hatten die SIK bereits zuvor kritisch gestimmt. Und so lautete die klare Vorgabe an Ueli Maurer vom April: Die Akontozahlung vor der ersten Kampfjetlieferung soll

maximal 15 Prozent des Kaufpreises betragen. Zudem sollen bei jeder Tranchenzahlung acht Prozent des Betrags zurückbehalten werden. Die Hälfte des Rückbehalts wird unverzüglich bezahlt, wenn die Lieferung allen Vorgaben entspricht. Die jeweiligen Restbeträge sollen bis zur Schlussabrechnung als mögliches Druckmittel zurückbehalten werden, sollte es zwischen der Schweiz und Schweden zu Schwierigkeiten kommen.

Am Montagabend erreichte die Sicherheitspolitiker des Nationalrats nun eine dreiseitige Vorabinformation aus dem VBS. Daraus geht hervor, dass Maurer diesen Punkt nicht erfüllen kann. Aufgrund ihrer Geldnot wollten die Schweden in ihren Nachverhandlungen mit der Schweiz auf den Zahlungsmodus mit Rückbehalten und einer Begrenzung auf 15 Prozent des Kaufpreises nicht einsteigen. International üblich seien bei Rüstungsgeschäften mindestens 30 Prozent, heisst es nun. Dass dies allerdings für Rüstungsgüter gilt, die nicht erst auf Planungspapieren bestehen, sondern fertig produziert vorliegen, geprüft und zertifiziert sind, blieb dabei freilich unerwähnt. Offen ist, wie die SIK-Mitglieder am Montag nach den Ausführungen Maurers auf diesen offenen Punkt reagieren werden. Aus dem rudimentären VBS-Schreiben geht sodann hervor,

dass es auch erfüllte Punkte gibt. Zahlungsplan, Konventionalstrafen und Rücktrittsrecht mit Schweden sind demnach erfolgreich nachverhandelt worden. Nach Gesprächen mit Mitgliedern der SIK des Nationalrats wird klar, dass die schriftliche Vorinformation des VBS allein nicht ausreichen wird für ein Ja nächste Woche.

FDP in der Schlüsselrolle

«Es wird darauf ankommen, ob der Verteidigungsminister die Bedenken und Unsicherheiten in der SIK wird aus dem Weg räumen können oder nicht», sagt SIK-Präsidentin Chantal Galladé (SP, ZH) gegenüber der BaZ. Und auch für Nationalrat Thomas Hurter (SVP, SH) scheint klar, dass letztlich die Belege aus dem VBS am Montag entscheidend sein werden – und nicht eine Vorankündigung. «Ob das Risiko vertretbar ist, wird für mich in der Sitzung in Winterthur entschieden», sagt auch der Basler Sicherheitspolitiker Daniel Stolz (FDP). «Ich will eine wasserdichte Vorlage, die ich in einer Abstimmung vor dem Volk vertreten kann. Dazu will ich mehr Informationen, als ich heute habe», erklärt Stolz.

Den FDP-Vertretern in der SIK wird nächste Woche zweifellos eine Schlüsselrolle zukommen. Denn klar hinter dem Projekt stehen mehrheitlich Vertreter von SVP und CVP. Vis-à-vis der

ablehnenden Haltung unter den Linksvorteilern ergibt sich eine Pattsituation, die die FDP entscheiden dürfte. Ins Gewicht fällt vor diesem Hintergrund, dass sich der St. Galler Nationalrat Walter Müller von der FDP im Gespräch mit der BaZ gestern eher kritisch zum Gripen äusserte. Positiv fiel demgegenüber die Stellungnahme Corinna Eichenbergers (FDP, AG) aus: «Wir werden die Vorinformationen in unserer FDP-Gruppe noch vor der Kommissionsitzung genau anschauen. Anschliessend werden wir diese Angaben anhand der Angaben des Chefs VBS vor der Kommission plausibilisieren. Wenn dessen Auskünfte befriedigend ausfallen, werde ich dem Geschäft zustimmen», sagt Eichenberger. Entscheidend sei für sie das Gesamtbild. «Sollte die Forderung nach einer maximalen Akontozahlung von 15 Prozent des Kaufpreises nicht genau so erfüllt sein, andere Forderungen aber schon, etwa beim Rücktrittsrecht oder bei den Konventionalstrafen, werde ich dem Gripen zustimmen.»

Das Gripen-Geschäft soll im September im Nationalrat behandelt werden. Dabei sind die Mehrheitsverhältnisse ebenfalls unklar. SP, Grüne und Grünliberale lehnen den Kauf grundsätzlich ab. Für einen neuen Kampfjet sind die Bürgerlichen, was aber nicht bei allen mit einem Ja zum Gripen gleichzusetzen ist.



Nachverhandlungen abgeschlossen. Der Chef der Armee, André Blattmann, wartet auf den wegweisenden Entscheid der Sicherheitspolitischen Kommission des Nationalrats zum Gripen E. Foto Keystone

Was Schweden und die Schweiz stemmen wollen

Nicht allen Sicherheitspolitikern scheint es wohl dabei zu sein, wenn zwei kleine Länder zusammen einen Jet entwickeln

Von Beni Gafner, Bern

Die Botschaften von Verteidigungsminister Ueli Maurer an die Adresse der schwedischen Kampfjetindustrie sowie die übrigen Repräsentantinnen und Repräsentanten Schwedens gleichen Liebesbekundungen: «Wenn die Schweiz einen Flieger bauen würde, würden wir genau den Gripen bauen», sagte der Bundespräsident zuletzt in der Zeitung «Zentralschweiz am Sonntag». Bundespräsident Maurer gewährte dem Sonntagsblatt eilends ein Interview, nachdem der «Blick» am Freitag aufgezeigt hatte, dass etwas an der Betriebskostenrechnung zum Gripen nicht stimmen könne. Obwohl nachweislich falsch, hielt Maurer im Interview daran fest, dass der Gripen die günstigste Lösung sei für die Schweiz und damit die einzige, die man sich leisten könne. Dass Maurer die von der Sicherheitspolitischen Kommission des Nationalrats (SIK) geforderten Garantien zu solchen

Punkten nicht liefern können, wurde schnell klar. Auf die Frage, wie er die nationalrätliche Sicherheitskommission zu überzeugen gedenke, sagte Maurer, nun lägen alle Fakten auf dem Tisch. Er beschwor: «Nun muss man sich dazu bekennen, ob man einen Flieger will oder nicht. Bei dieser Frage wird sich die Spreu vom Weizen trennen, denn es gibt keine guten Gründe gegen den Gripen. Ich bin gespannt darauf, wer sich für die Armee ausspricht und wer nicht.»

Diese Rhetorik mag deshalb erstaunen, weil Maurer Sachliches in den Hintergrund rückt. Er hätte, wenn es denn zutreffen würde, auch sagen können: «Die SIK hat zusätzliche Sicherheiten verlangt. Diese Forderungen haben wir erfüllt und vertraglich fixiert. Ich bin gespannt, ob die SIK nun neue Forderungen erfindet, oder ob sie sich mit der Erfüllung sämtlicher Garantien zufrieden gibt.» Oder ähnlich. Stattdessen stellt der Wehrminister die Kardinalfra-

ge und macht jeden zum Armeegegner, der den Gripen nicht so toll findet. Einem Rabulistiker gleich, setzt er – unabhängig von der Richtigkeit der eigenen Position – in der Diskussion darauf, recht zu behalten. Die ständige Wiederholung von der «günstigsten Lösung für die Schweiz» ist ein Beispiel dafür. Da-

Allein die Kosten für Treibstoff betragen für den Gripen 5303 Franken – pro Stunde.

bei ist es gerade Maurer selbst, der in seiner Rüstungsbotschaft zum Gripen E die Herstellerfirma Saab eines Besseren belehrt. Einer Journalistenschar wurde bei einem Besuch der Gripen-Werke in Schweden mündlich und grafisch erklärt, dass eine Gripen-Betriebsstunde nur 4700 Dollar koste. In Maurers Botschaft ans Parlament greifen wir aus

Plausibilitätsgründen den explizit erwähnten Kostenpunkt für Treibstoff für den Gripen E heraus: 21 Millionen Franken jährlich. Zugrunde gelegt werden allen Berechnungen im VBS 180 Flugstunden pro Monat. Berechnet man daraus die Stundenkosten alleine für Treibstoff, ergibt dies einen Betrag von 5303 Franken (5751 Dollar). Das alleine liegt über dem in Schweden angepriesenen Betrag von 4700 Dollar pro Stunde. Wissen muss man nun, dass für die Betriebskosten nicht allein die Kerosinkosten verrechnet werden, sondern je nach Definition auch Kosten für Instandhaltung, Personal oder für den Betriebsaufwand Immobilien.

Gefragt wären also Fakten und weniger Glaubensappelle. Dasselbe gilt für den Umstand, dass künftige Upgrades und Investitionen für die Erhaltung der Kampfkraft bei einer kleinen Flotte von 82 Flugzeugen stärker ins Gewicht fallen als bei einer grossen Nutzerflotte. Bei einer Flotte von 82 Gripen (22 für

die Schweiz, 60 für Schweden) hätte die Schweiz künftig gegen 25 Prozent der Entwicklungskosten für Upgrades zu tragen. Zum Vergleich: Beim F/A-18, von denen die Schweizer Luftwaffe 33 hat, beträgt der Anteil an der gesamten Nutzerflotte weltweit 3,6 Prozent. Diese F/A-18-Flotte umfasst 916 Stück (A, B, C, D). Klar ist, dass sich in einem solchen Fall die Kostenlast für Modernisierungen auf viele Schultern verteilen. Angesprochen auf diesen Sachverhalt, sagt der Basler Nationalrat Daniel Stolz (FDP) nüchtern: «Es stimmt mich kritisch, dass mit der Schweiz und Schweden zwei kleine Staaten einen neuen Jet entwickeln. Ich fände es unter Aspekten der Risikoabwägung besser, wenn wir Teil eines grösseren Projektes wären, bei dem die Lasten auch für künftige Upgrades breiter abgestützt sind.» Dies könnte auch beim Gripen der Fall sein, wenn grosse Abnehmer wie beispielsweise Brasilien oder Kanada ins Projekt einsteigen würden.