

Jet-Lobbyisten im Anflug

- 21.10.2020
- Aargauer Zeitung / Gesamt Region
- Lucien Fluri und Henry Habegger

Lucien Fluri und Henry Habegger Es ging keine zwei Tage, da meldete sich schon der erste Lobbyist. Kaum war die Kampfjet-Abstimmung vorbei, erhielten ausgewählte Parlamentarier das erste Lobbying-E-Mail. Der Absender: Dr. Thomas Borer, ehemals Schweizer Botschafter in Berlin, heute umtriebiger Lobbyist im Solde des US-Konzerns Boeing. Unter der Bundeshauskuppel weibelt Borer für den Super-Hornet-Kampfjet des US-Anbieters.

«Borer ist ganz schlimm, der geht auf alle los», sagt ein bürgerlicher Sicherheitspolitiker, der nicht namentlich genannt werden will. Lange hielt sich Boeing, der Anbieter des heutigen F/A-18, in der laufenden Kampfjet-Ausmarchung im Hintergrund. Manche glaubten, als «Platzhirsch» verlasse sich der US-Konzern auf seine bestehenden Kontakte. Aber jetzt ist Lobbyist Borer auf der Piste, und wie. Den Parlamentariern aus dem linken Lager schrieb er: Man habe erfahren, dass sie kritisch gegenüber den Amerikanern seien.

Sein Angebot: ein Treffen mit Alain R. Garcia, Boeings Mann in Bern. Hätten die Parlamentarier Garcia, einen ehemaligen F/A-18-Piloten und Kriegsveteranen, getroffen - was die Politiker ablehnten -, so hätte er ihnen wohl zu erklären versucht, was Boeing nach dem knappen Ja zum 6-Milliarden-Deal überall sagt: Man habe bereits eine Infrastruktur in der Schweiz, der Unterhalt käme günstiger als bei den drei verbliebenen Konkurrenten. «Man spürt, dass die Aktivitäten der Lobbyisten zunehmen», sagt FDP-Ständerat Thierry Burkart, der die Ja-Kampagne geführt hat. Einzelne hätten sogar vor der Abstimmung den Kontakt gesucht, die er aber immer abgeblockt habe.

Burkart ist überzeugt: Die Lobbyisten würden den Einfluss des Parlaments auf den Typenentscheid stark überschätzen. «Dieser Entscheid liegt beim Bundesrat. Ich mache dies jeweils sofort klar.» Ex-Regierungsräte und Militärpublizisten Insbesondere die Amerikaner sind aktiv: Die US-Botschaft lud Parlamentarier plötzlich zum Besuch im Garten der Residenz ein. Der Begriff Kampfjet fehlte zwar in der Einladung, den Betroffenen schien der Fall aber klar.

Auch der andere US-Bewerber, Lockheed Martin, ist in der Schweiz sehr umtriebig, wenn auch auf andere Weise. Für den Rüstungsriesen, der international bekannt ist für sein offensives Vorgehen, arbeiten offenbar besonders viele Schweizer Akteure. So ist der ehemalige Berner Polizeidirektor Hans-Jürg Käser als Berater tätig. Auch im Solde Lockheeds steht via die Ostschweizer Beratungsfirma Synopta der Marineexperte und ehemalige Militärattache Jürg Kür- «Das bringt nur Unruhe.» Thomas Hurter SVP-Nationalrat sener.

Kürsener, der auch publizistisch tätig ist, versucht gerne, mit Zuschriften auf Journalisten einzuwirken. Dass er im Dienste Lockheeds steht, macht er dabei nicht kenntlich. Im Gegenteil: Seine Lockheed-Mitarbeit stellte er auf Nachfrage zunächst sogar in Abrede, obwohl sie aktenkundig ist und von Lockheed schliesslich doch bestätigt wird. Auf der Lockheed-Lohnliste steht als «Business Development Manager» zudem Patrick Nyfeler, bis Mai 2020 stellvertretender Chefredaktor des «Schweizer Soldats». Nyfeler betreute zuvor für die französische IT-Firma Atos, den Topkunden Armasuisse.

Armasuisse ist der Rüstungsarm der Armee, der die Kampfjet-Evaluation durchführt. Die etablierten Kanäle der europäischen Hersteller Zur Frage, was er von Treffen von Bundespolitikern mit Vertreten von Herstellerfirmen wie Boeing hält, sagt SVP-Nationalrat Thomas Hurter: «Jetzt ist die dümmste Zeit, um solche Diskussionen zu führen. Das bringt nur Unruhe. Jetzt läuft die Evaluation, die ist rein technisch und soll auch rein technisch bleiben. Dieses Verfahren muss jetzt abgeschlossen werden, ohne dass die Politiker sich einmischen.

» Die politische Diskussion komme anschliessend, wenn der Bundesrat den Typenentscheid

treffe und das Parlament zur Armeebotschaft Stellung nehmen könne, sagt der ehemalige Kampffjet-Pilot. CVP-Nationalrätin Ida Glanzmann, Präsidentin der Sicherheitskommission (SIK), ist nicht erfreut: «Wir haben in der SIK klar festgelegt, dass wir uns heraushalten. Die Typenwahl ist nicht unsere Aufgabe, davon verstehen wir auch zu wenig. Wenn wir uns einmischen, sorgt das nur für Unruhe. Ich werde das bei unserer nächsten Sitzung noch einmal in Erinnerung rufen.

» Ihr ist bisher nur Boeing aufgefallen als Unruhestifter. «Die anderen Hersteller verhalten sich bisher zurückhaltend, ich wurde jedenfalls nicht angegangen.» «Ich habe seit Ende 2019 keine Anfragen von Lobbyisten erhalten», sagt GLP-Nationalrat Beat Flach. Im September 2019 sei er einmal mit einem Airbus-Vertreter mittagessen gegangen. «Wir haben über technische Entwicklungen in der Rüstung gesprochen und ich habe selbst bezahlt.

» Auch die Europäer Airbus und Dassault sind aktiv, aber eher im Hintergrund und mit einer oder mehreren Agenturen. Sie verfügen als Nachbarländer der Schweiz über etablierte Kanäle, und darauf setzen sie. Frankreich etwa schickte 2019 einen Diplomaten mit Erfahrung im Verteidigungsbereich als neuen Botschafter nach Bern. Vom Verdacht, auch sie beeinflussten die Schweizer Politik, distanzieren sich die beiden Hersteller. Das französische Rafale-Konsortium um Dassault werde auch nach der Abstimmung «nicht an den Diskussionen über die Schweizer Sicherheitspolitik teilnehmen», sagt etwa Rafale-Sprecherin Nathalie Bakhos.

Man halte sich «aus Respekt gegenüber den internen Schweizer Prozessen völlig zurück». Rafale lässt sich im Hintergrund von der Kommunikationsagentur Farner beraten. Eurofighter arbeitet laut früheren Angaben mit den Agenturen Richterich und Partner, Cabinet Prive de Conseils und Swisscontent zusammen. Boeing sagt, man stehe für Informationen zur Verfügung, halte sich aber an die Richtlinien des Bundes. Zur «Unterstützung während des Beschaffungsprozesses» habe man ein Team von Beratern beigezogen, zu denen auch Thomas Borer gehöre.

Er selbst nahm keine Stellung..