

Die Schweden fühlen sich ungerecht behandelt

- 16.06.2019
- SonntagsZeitung
- Pia Wertheimer

Pia Wertheimer Payerne VD Die Geschichte des Gripen und der Schweiz nimmt erneut ein jähes Ende. Das Bundesamt für Rüstung (Armasuisse) hat den schwedischen Kampfjet aus dem Evaluationsverfahren ausgeschlossen, nachdem der Hersteller beschlossen hatte, nicht an die Flugtests nach Payerne zu reisen. Seither hagelt es Anschuldigungen. Das Bundesamt argumentiert, Gripen-Hersteller Saab habe die klar kommunizierten Vorgaben für die Tests in Payerne nicht erfüllt. Dieser schießt zurück und hält Armasuisse vor, die Schweizer hätten die Spielregeln geändert.

Gegenüber der SonntagsZeitung konkretisiert das schwedische Unternehmen nun seine Vorwürfe: «Armasuisse verlangte plötzlich, dass alle Subsysteme bereits im Gripen E eingebaut und vernetzt sein müssen.» Vor der Eingabe der Offerte im Januar 2019 sei dies nicht klar kommuniziert worden. Dies stellt Saab vor Probleme. Denn: Der Gripen E, den die Schweden der Schweiz anbieten, wird erst entwickelt. Auf Anfrage sagt Saab, dass vor einer Woche ein Brief von Armasuisse eingetroffen sei.

«Darin haben die Testverantwortlichen klargemacht, dass sie ein voll einsatzbereites Flugzeug sehen wollen und Saab aus ihrer Sicht dieses Kriterium nicht erfüllen könne.» Daraufhin hätten die Schweden mit dem Bundesamt nach einer Lösung gesucht, um den Jet «trotzdem mit allen verlangten Komponenten in der Schweiz zu präsentieren». Sie schlugen vor, auch das Vorgängermodell Gripen C in die Schweiz zu bringen. Anders als im Gripen-E-Testflugzeug seien darin die Subsysteme eingebaut. «Wir wissen, dass keiner unserer Konkurrenten genau das Flugzeug liefern wird, das sie bei den Tests präsentiert haben», sagt Saab.

Die Konkurrenz habe trotzdem ihre bereits existierenden Modelle zeigen dürfen - bei Saab wäre dies eben der Gripen C gewesen. Armasuisse hatte dafür kein Gehör. «Für die Erprobung wurde explizit jener Typ erwartet, für den die Schweiz eine Offerte erbeten hat», sagt Armasuisse-Sprecher Kaj-Gunnar Sievert. Und betont: Das gelte für alle fünf Kandidaten. Aus den Medien vom Ausschluss erfahren Die Schweden fühlen sich nicht nur ungleich behandelt.

Sie kritisieren auch das Vorgehen des Bundesamtes. «Saab fand erst durch die Medienmitteilung von Armasuisse heraus, dass sie endgültig von der Evaluation ausgeschlossen wird.» Das wiederum lässt Armasuisse nicht gelten: Eine mündliche und schriftliche Information sei vor der Orientierung der Medien erfolgt. SVP-Nationalrat und Pilot Thomas Hurter zeigt sich vom Ausschluss des Gripen überrascht. «Saab hatte seit der letzten Evaluation vor fast zehn Jahren Zeit, ihren Jet zu entwickeln, und hat es nicht geschafft.

» Hurter stand damals während des Beschaffungsprojekts der Subkommission «Tiger-Teilersatz» vor. Diese präsentierte 2012 einen Untersuchungsbericht zum damaligen Verfahren. Darin steht, dass die Variante Gripen E von allen evaluierten Kandidaten «mit den grössten technischen, finanziellen, politischen und zeitlichen Risiken verbunden ist». Die Luftwaffe gab damals vor der Subkommission an, dass die noch anstehende Entwicklung des Gripen E ein «grosses Risiko» berge. Ihre Experten meinten damit nicht etwa, dass der Jet nie realisiert werden würde.

Sie fürchteten vielmehr, dass «die volle operationeile Fähigkeit später als angekündigt» erreicht würde. Die Subkommission konkretisiert dies im Bericht so: «erst nach ein bis zwei technischen Aktualisierungen». Sie schätzte, dass der Gripen E seine «volle operationeile Einsatzfähigkeit

erst zwischen 2023 und 2026» erreichen würde. Weiter heisst es im Bericht von 2012: «Die Subkommission wäre nicht erstaunt, wenn der vorgesehene Lieferungszeitraum noch einmal hinausgeschoben würde.» Rückblickend sieht Hurter die Befürchtungen seiner Subkommission «leider» bestätigt: «Saab versprach damals, dass der erste Gripen 2018 ausgeliefert wird.

Nun zeigt sich, dass dessen Entwicklung dem Plan stark hinterherhinkt.» Ein Handicap aus der Vergangenheit Und obschon die Schweden aus dem Stand des Programms nie ein Geheimnis machten, bat sie die Schweiz erneut, eine Offerte einzureichen - diesmal für den Ersatz der F/A-18. Ungeachtet dessen, dass der Gripen bei den Flugtests 2008 am schlechtesten abschnitt. Das Rennen machte damals die französische Rafale vor dem Eurofighter aus Deutschland. Die Benotung ist im vertraulichen Evaluationsbericht der Luftwaffe aus dem Jahr 2009 nachzulesen, der dieser Zeitung vorliegt.

Die Experten berücksichtigten darin auch die von den Flerstellern angekündigten Weiterentwicklungen bis 2015. Zum schwedischen Jet hielten sie fest, dass er von den getesteten Fliegern am meisten Upgrades durchlaufen würde. «Trotzdem ist der Gripen nicht in der Lage, mit den zwei anderen Kandidaten mithalten. Er erreicht in keiner Mission die Mindestanforderungen (Minimum Expected Capabilities).» Saab hält nach den jüngsten Ereignissen die Offerte für den Gripen E aufrecht.

Für Armasuisse ist das Aus hingegen Fakt. Auch politischer Druck würde die Schweden nicht zurück ins Rennen bringen: «Das ist aus unserer Sicht nicht denkbar», sagt Kaj-Gunnar Sievert. Damit setzt das Bundesamt den finalen Punkt hinter die Geschichte des Gripen und der Schweiz. Diese vier Kandidaten sind noch im Rennen: Die Unterschiede, die Auftritte der Hersteller in Payerne und die fachliche Beurteilung des ehemaligen Luftwaffenchefs Markus Gyax Wie der Auftritt in Payerne war Eines war an der Präsentation des Eurofighter sofort klar: Deutschland kämpft um die Schweiz als Partner für eine «zeit- und typengleiche Kampfjet-Beschaffung». So waren auf dem Podium drei von vier Rednern Vertreter des Nachbarlandes, nur einer sprach im Namen des Fabrikanten Airbus.

Anwesend waren zudem Verteidigungsattachés der Herstellerländer-in Uniform, hochdekoriert. Sichtlich ungerne beantwortete die Delegation aus Deutschland aber Fragen zu politischen Problemen, die sich aus Schweizer Sicht mit einem Kampfjetkauf verknüpfen liessen- etwa der Staatsvertrag zum Flugregime am Zürcher Airport, der seit Jahren in Berlin Staub fängt. Das sagt Experte Markus Gyax + Der Eurofighter glänzt mit fliegerischer Überlegenheit in grosser Höhe + Der Kampfjet aus dem Hause Airbus ist sehr leistungsstark, steigt dadurch rasch aufund schnell, was für die Schweizer Topografie bedeutend ist + Dem Jet werden gute Entwicklungsmöglichkeiten attestiert. Was für einen langjährigen Betrieb von Vorteil ist - Der Kampfflieger gehört noch der vierten Jet-Generation an - Der Eurofighter ist kein Tarnkappenjet - Sogar die Herstellerländer Grossbritannien und Italien ergänzen «ihren» Kampfjet bereits mit einer anderen, moderneren Maschine Wie der Auftritt in Payerne war Die Hersteller boten den Anwesenden und den Spöttern die grosse amerikanische Show -Virtual-Reality-Brille, Hotdogs, Burger und F-35-Pins in Schweizer Farben inklusive. Redner und Pilot Andrew «Growler» Allen strich heraus, dass er die Schweizer Diskussion um die Kampfjets bestens kenne, an der sich bekanntlich zig «Aviatik-Experten» beteiligten - und sorgte so für Gelächter.

Zum Pathos passte das Geschenk, das Lockheed Martin den Journalisten machte: eine Schweizer Flagge aus Stoff, aufgeklebt auf ein Zertifikat mit der Überschrift «Diese Flagge flog mit dem ersten F-35 während der Evaluation im Juni 2019». Signiert von drei US-Piloten. Das sagt Experte Markus Gyax + Der F-35 ist das modernste Kampfflugzeug der westlichen Welt + Er ist durch seine Form, das Baumaterial sowie die Farbe ein Tarnkappenjet, was auch in der Defensive wichtig ist + Der Flieger soll in einer grossen Stückzahl fabriziert werden, was sich

positiv auf den Anschaffungspreis und Updates auswirkt - Der Jet ist bezüglich Höchstgeschwindigkeit der langsamste der Kandidaten - Der Hersteller verlangt eine grosse Geheimhaltung seines Produktes - Deshalb muss der Infrastruktur punkto Sicherheit grosse Beachtung geschenkt werden - was aufwendig ist Wie der Auftritt in Payerne war Auf den Eurofighter folgte als zweiter Kandidat die F/A-18 Super Hörnet. Presse und Spötter machten sich auf ein US-Spektakel gefasst. Weit gefehlt - unamerikanischer hätte die Präsentation nicht sein können: keine Repräsentanten auf dem Podium, keine dramatischen Filme, sogar der amerikanische Botschafter blieb fast unerwähnt.

Einzig ein Pilot aus der Eliteschule Top Gun verlieh dem Auftritt der Amerikaner einen Hauch Hollywood. Für Schmunzeln sorgten die Give-aways, denn als wären Fotogeschenke noch hip, gab es für Fans die Super Hörnet auf einer Mausmatte, auf einer Tasse und auf einem Schlüsselanhänger. Das sagt Experte Markus Gygax + Die Super Hörnet ist die Weiterentwicklung der F/A-18 der Schweizer Luftwaffe. Ein Vorteil, wenn es um die Ausbildung der Schweizer Piloten oder das bereits vorhandene Know-how geht + Der Jet ist sehr robust und leistungsstark + Die F/A-18 Super Hörnet ist mit moderner Sensorik ausgerüstet - Das amerikanische Flugzeug gehört der vierten Generation an - Der Kampfjet ist ein Viertel grösser als die heutigen Maschinen der Luftwaffe. Das hat Auswirkungen auf die bestehende Infrastruktur - Kein europäisches Land hat Super Hornets Wie der Auftritt in Payerne war Der französische Charme ist auch beim Kampffjethersteller spürbar.

Diesen liessen verschiedene Redner an der Präsentation spielen: Sie versuchten sich in Deutsch - wenn auch nur für wenige, auswendig gelernte Sätze. Sympathisch wirkte es trotzdem. Unter den sechs Rednern (so viele wie bei keinem anderen Anbieter) war auch «votre Excellence» Anne Paugam. Die französische Botschafterin rührte die Werbetrommel für den Flieger. Auffallend ist das verteilte Werbematerial: ein Flyer, der die Schweiz abbildet: Als Kulissen dienen Zürich, ein Wanderer, der von einem Berggipfel in die Weite blickt, ein Skifahrer im Pulverschnee - und am Plimmel immer die Rafale.

Das sagt Experte Markus Gygax + Die Schweizer Luftwaffe pflegt mit Frankreich bereits heute ein unkompliziertes, gutes Einvernehmen. Das ist für gemeinsame Aktionen und Trainings wichtig + Die Rafale verfügt über eine hervorragende Manövrierfähigkeit und kann sehr langsam fliegen. Das ist angesichts der Schweizer Topografie bedeutend + Im Jet sind die modernsten Sensoren verbaut - In Europa fliegt ausser dem Fierstellerland keine andere Nation die Rafale - Der Flieger gehört der vierten Jet-Generation an - Der Franzose ist kein Tarnkappenjet.