

Nervosität um Kampfjetvergabe steigt

Im Sommer will der Bundesrat über den Kauf eines neuen Kampfflugzeugs entscheiden. Die Nervosität nimmt zu. Denn noch scheint völlig offen, wer von den drei verbliebenen Kandidaten das Rennen um den Milliardenauftrag macht.

BERN – Armasuisse und Jakob Baumann, der Rüstungschef der Schweizer Armee, sind zurzeit auf grosser Einkaufstour. Es gilt, für rund 2,2 Milliarden Franken die alten Tiger-Flugzeuge zu ersetzen und somit die F/A-18-Flotte neu zu ergänzen. Im Rennen um den lukrativen Grossauftrag sind noch drei Flugzeuge. Alle Anbieter stammen aus Europa, die Amerikaner sind bereits in einer früheren Phase ausgestiegen. Konkret handelt es sich um folgende Kampfflugzeuge:

- **Eurofighter** von EADS (Konsortium aus Deutschland, Italien, Spanien, Grossbritannien)
 - **Rafale** von Dassault (Frankreich)
 - **Gripen** von Saab AB (Schweden)
- Das Rennen scheint auch kurz vor dem ersten Vorentscheid (Terminplan siehe Kasten) offen. Die Schweizer Armee hat zwar alle drei Bewerber auf Herz und Nieren geprüft, aber die Evaluationsergebnisse sind bisher kaum durchgesickert. Auch Sicherheitspolitiker geben sich zugeknöpft. «Ich habe keinen Favoriten», sagt der Thurgauer SVP-Ständerat Hermann Bürgi.

«Wer jetzt einen Favoriten nennt, erweckt nur den Eindruck, er stehe unter dem Einfluss des entsprechenden Anbieters.» Denn klar ist: Hinter den Kulissen wird kräftig geworben. Der Schaffhauser SVP-Nationalrat Tho-



«Wer jetzt schon einen Favoriten nennt, wirkt beeinflusst»

Hermann Bürgi (SVP, TG)

mas Hurter gibt trotzdem zu, dass er bereits einen Favoriten hat, verrät aber nicht, um welches Flugzeug es sich handelt. «Meine Einschätzung ist nur ein Bauchgefühl, basiert nicht auf Fakten.» Der ehemalige Profi-Militärpilot und heutige Swiss-Linienpilot ist Präsident der Subkommission für die Flugzeugbeschaffung. Er sagt, er habe zwar durchaus

Kontakt mit ehemaligen Arbeitskollegen, die Testflüge durchgeführt haben. «Aber ich spreche mit ihnen zurzeit ganz bewusst nur übers Wetter.»

Training über Frankreich?

Trotz dieser Verschwiegenheit zeichnen sich einige Tendenzen ab. So heisst es etwa, Rafale habe einen Vorteil, weil die Franzosen der Schweiz angeboten hätten, über dem französischen Jura zu trainieren. Da die Militärflughäfen in der Schweiz wegen der hohen Lärmemissionen immer wieder in der Kritik stehen, ist dies kein unwichtiges Argument. EADS wirbt damit, dass die Schweiz ihre Trainingspartner auswählen könnte. Neben den Herstellerländern Deutschland, Italien, England und Spanien käme auch Österreich in Frage. Gripen von Saab AB (das mit dem kriselnden Autokonzern nichts zu tun hat) steht im Ruf, technisch nicht ganz auf der Höhe der Konkurrenten zu sein. Dieses Flugzeug ist dafür wohl billiger, und das könnte ein wichtiges Argument werden. Denn zwar steht viel Geld zur Verfügung, aber Kampfflugzeuge sind teuer. Das zeigt sich für Bürgi schon daran,

wie die Offertanfrage formuliert ist. Die Schweiz fragt einerseits, was 22 Kampfjets kosten würden und andererseits, wie viele Jets mit 2,2 Milliarden Franken geliefert werden könnten. Laut Bürgi deutet dies darauf hin, dass die Armee kaum genügend Geld für 22 Flugzeuge haben wird. Hurter wiederum sagt, der Ansatz, die Flugzeuge zu zählen, sei eigentlich sowieso falsch. «Wir müssten mehr vom Auftrag ausgehen und dann schauen, welcher Flugzeugtyp diesen mit wie vielen Maschinen erfüllen kann.»

Generalverdacht: Korruption

Angesichts der enormen Summen, um die es geht, erstaunt es nicht, dass immer wieder der Verdacht geäussert wird, die Anbieter würden versuchen, auch mit unlauteren Mitteln ans Ziel

zu kommen. Zumal laut Medienberichten alle drei Anbieter in der Vergangenheit in angebliche Bestechungsskandale verwickelt waren. Rüstungschef Baumann zerstreute solche Verdächtigungen in einem Interview mit der «Berner Zeitung»: «Da läuft nichts. Die Hersteller wissen, dass unser Beschaffungssystem für irgendwelches Weibeln nicht empfänglich ist.» Tatsächlich gibt es keine konkreten Hinweise auf Ungereimtheiten.

Allerdings ist das Verfahren recht intransparent. Auf der Homepage von Armasuisse sind etwa fast nur schöne Fotos der Flugzeugtypen zu finden. Dies führte dazu, dass die Linke nach mehr Transparenz ruft. Doch laut Hurter ist dies unmöglich: «Es gilt Geheimnisse der Firmen und der Armee zu schützen.»

IMICHAEL BRUNNER

Beschaffung: So geht es weiter

- Bis zum **17. April** müssen die Offerten eingereicht werden. Für das Aufzeigen der Gegengeschäfte bekommen die Anbieter allerdings noch sechs Wochen mehr Zeit.
- **Ende Mai** (oder wohl etwas später) wird der Evaluationsbericht erstellt. Aufgrund dieses Berichtes

macht der Rüstungschef in Absprache mit dem Armeechef dem zuständigen Bundesrat Ueli Maurer einen Vorschlag.

- **Im Sommer** entscheidet der Gesamtbundesrat.
- Frühestens **2010** soll das Geschäft ins Parlament kommen. (mbr)

Saab AB

D1



Gripen



S

Höchstgeschwindigkeit im Tiefflug:	1400 km/h
Länge:	14,2 m
Höhe:	4,5 m
Spannweite:	8,4 m
Max. Waffenlast:	5300 kg

EADS

B3



Eurofighter Typhoon



EU

Höchstgeschwindigkeit im Tiefflug:	1390 km/h
Länge:	15,97 m
Höhe:	5,29 m
Spannweite:	10,95 m
Max. Waffenlast:	6500 kg

Dassault Aviation

E4



Rafale



F

Höchstgeschwindigkeit im Tiefflug:	1350 km/h
Länge:	15,27 m
Höhe:	5,34 m
Spannweite:	10,21 m
Max. Waffenlast:	9500 kg

Richtig heiss wird es nach dem Entscheid

Egal was die Regierung dem Parlament vorschlägt – die unterlegenen Anbieter werden danach alles daransetzen, den Entscheid noch umzustossen. Denn für sie steht viel zu viel auf dem Spiel.

BERN – Kurz vor den Sommerferien wird es voraussichtlich so weit sein: Die Landesregierung entscheidet, ob die Armee das Kampfflugzeug Gripen, Rafale oder Eurofighter bekommt. Abstützen wird er seinen Entscheid auf die Evaluation der Experten im Verteidigungsdepartement. Doch wie sorgfältig dieser Entscheid auch vorbereitet sein wird, eines ist klar: Danach werden die unterlegenen Anbieter bis zur Parlamentsdebatte 2010 oder 2011 alle Hebel in Bewegung setzen, um doch noch in die Kränze zu kommen. Dafür gibt es gute Gründe:

- Das grosse Auftragsvolumen von 2,2 Milliarden Franken. Da lohnt es sich für die unterlegenen Anbieter, viel Aufwand zu betreiben, um doch noch berücksichtigt zu werden.
- Die grossen Vorleistungen: Alle drei Anbieter haben bereits viel Geld ins aufwendige Auswahlverfahren inves-

tiert. Das zeigt das Beispiel von Eurofighter-Anbieter EADS. Sprecher Wolfram Wolff nennt zwar keine Zahlen. Insbesondere könne das Engagement der Deutschen Bundeswehr nicht beziffert werden. So seien etwa Verlegungen von Eurofightern zu Stützpunkten befreundeter Armeen Teil der militärischen Ausbildung. Damit übernahm die Bundeswehr im Rahmen der Testflüge in der Schweiz hohe Kosten für EADS. Dass der Aufwand für EADS trotzdem gross ist, zeigen aber alleine schon kleinere Nebenposten. So schaltete das Unternehmen wie die anderen Anbieter auch Inserate in der Fachpresse und pflegte Kontakte zur Schweizer Industrie, zu Politikern und Medien. EADS muss zudem wie jeder Anbieter während der ganzen Bewerbungsphase ein Büro in der Bundesstadt betreiben, damit geheime Dokumente sicher übergeben werden können. In Bern ist laut Wolff ständig eine Sekretärin anwesend, dazu kommen regelmässig zwei bis drei Mitarbeiter pro Woche.

■ Kampfflugzeuge sind technisch so hoch komplex, dass kaum ein Parlamentarier den vollen Durchblick hat. Das räumt auch der Thurgauer SVP-Ständerat Hermann Bürgi ein: «Ausser vielleicht der Schaffhauser SVP-

Nationalrat und Berufspilot Thomas Hurter versteht niemand von uns die Details.» Das ermögliche es den unterlegenen Anbietern, die Parlamentarier auf vermeintliche Fehler in der Vergabe hinzuweisen.

■ Die geforderten Kompensationsgeschäfte (vergleiche auch Text rechts) müssen zwar gemäss Spielregeln so oder so regional verteilt anfallen. Trotzdem ist es denkbar, dass sich Bundesparlamentarier für den Flugzeuganbieter einspannen lassen, der am stärksten mit dem Rüstungsbetrieb aus dem eigenen Kanton zusammenarbeiten will.

■ Die Schweizer Vergabe gilt, obwohl es auch hierzulande immer wieder Kritik daran gab, im internationalen Vergleich als seriös. Wer in der Schweiz den Zuschlag erhält, kann damit in anderen Ländern werben und auf weitere Aufträge hoffen.

■ Der schrumpfende Kampfjetmarkt ist heiss umkämpft. Der eine oder andere Anbieter hat es bitter nötig, in der Schweiz den Zuschlag zu erhalten.

Oder gar keine Jets?

Überlagert werden wird die ganze Diskussion von der Frage, ob die Schweiz überhaupt neue Kampfflugzeuge beschaffen soll. Wie schon beim Kauf

der F/A-18 wartet die Linke mit einer Initiative auf, die die Beschaffung von Kampfjets bis 2019 verbieten will. Zurzeit ist allerdings noch unklar, ob der Beschaffungsentscheid oder die Initiative zuerst ins Parlament kommt – oder ob gar beide Geschäfte gemeinsam behandelt werden.

So oder so dürfte sich die Linke im Parlament gegen die Beschaffung aussprechen. Und zumindest im Moment ist eine Neuaufgabe einer unheiligen Allianz mit der SVP nicht ausgeschlossen. So hat der Bankenspezialist und Zürcher SVP-Nationalrat Hans Kaufmann aus Verärgerung über deutschen, französischen und britischen Druck in Sachen Bankgeheimnis in den Medien bereits vorgeschlagen, den Flugzeugkauf zu verschieben. SVP-Sicherheitspolitiker wie Thomas Hurter (SH) und J. Alexander Baumann (TG) halten davon allerdings nichts. «Das würde die Sicherheit der Schweiz aufs Spiel setzen und wird in der SVP-Fraktion kaum eine Chance haben», sagt Baumann. Da alle Anbieter EU-Staaten sind, fällt mindestens ein Streitpunkt weg. Dass eines der Flugzeuge Eurofighter heisst, dürfte die EU-Gegner nicht stören. Denn exportiert wird der Jet auch unter dem Namen Typhoon. (mbr)

Gegengeschäfte in gleicher Höhe

Was praktisch in jedem anderen Bereich verpönt oder gar illegal wäre, ist bei Rüstungsgeschäften gang und gäbe: Ein Auftrag wird gegen Kompensationsgeschäfte vergeben. Das ist möglich, weil das Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen auf den Kauf von Kriegsmaterial nicht anwendbar ist. Im konkreten Fall müssen die drei Kampfjetanbieter der Schweizer Industrie Aufträge im Umfang der gesamten Kaufsumme von 2,2 Milliarden Franken zuschanzen. In ihrer Offerte haben sie aufzuzeigen, was für Projekte im Umfang von 800 Millionen Franken sie bereits im Auge haben. Dabei können sie einen Teil des Kampfjetauftrages direkt in die Schweiz auslagern oder auch ganz andere Projekte vorschlagen. Laut Medienberichten sorgen nun genau diese Kompensationsgeschäfte für Probleme. Offenbar hat einer der Anbieter, wahrscheinlich Saab, mit Erfolg mehr Zeit gefordert. Laut «Sonntags-Blick» ist daher der Abgabetermin für diesen Teil der Offerte vom 17. April um sechs Wochen hinausgeschoben worden. (mbr)