

Zeitschrift: Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 87 (2012)
Heft: 10

Artikel: Die Wahrheit, nichts als die Wahrheit
Autor: Jenni, Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-717259>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 06.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Wahrheit, nichts als die Wahrheit

Am 21. August 2012 präsentierte die SiK des Nationalrates beziehungsweise die Subkommission Neues Kampfflugzeug (TTE) ihren mit Spannung erwarteten Bericht zur Beschaffung des Kampfflugzeuges.

von der Pressekonferenz in Bern berichtet Oberstlt Peter Jenni

Er werde die Wahrheit sagen, hatte Nationalrat Thomas Hurter, der Präsident der Subkommission, angekündigt. Und die Wahrheit, nichts als die Wahrheit gab der Swiss- und Militärpilot Hurter im Medienzentrum des Bundes zu Bern bekannt.

Begleitung der Evaluation

Die Subkommission wurde 2008 beauftragt, das Evaluationsverfahren für den TTE zu begleiten. Im Januar 2012 wurde dieser Auftrag verlängert und in dem Sinn ergänzt, dass gewisse Punkte überprüft werden und abgeklärt wird, ob das Evaluationsverfahren korrekt abgelaufen ist.

Die Subkommission steht unter dem Vorsitz von Nationalrat Hurter (SVP). Es gehörten ihr an: die Nationalrätinnen Evi Allemann (SP) und Corina Eichenberger (RL), die Nationalräte Jakob Büchler (CVP), Hans Fehr (SVP), Pierre-Alain Frieder (SP), Geri Müller (G) und Yvan Perrin (SVP). Die Subkommission hat dem vorliegenden Bericht mit sieben zu einer Stimme zugestimmt.

An der Sitzung der SiK vom 21. August 2012 wurde das Mandat der Subkommission bis auf Weiteres verlängert.

Im Klartext

Der Bericht der Subkommission enthält zahlreiche Bemerkungen und Kritiken, die im VBS für rote Köpfe sorgten. Bundesrat Maurer soll sich im Vorfeld der Publikation bemüht haben, dass kritische Feststellungen gestrichen werden.

Es ist der Subkommission hoch anzurufen, dass sie den Druckversuchen von verschiedenen Seiten widerstand und eine saubere Auslegeordnung der Schwachstellen und der Risiken des Entscheides des Bundesrates zugunsten des Projektes Gripen E/F vorgenommen hat. Mit dem Gripen E/F geht die Schweiz im Vergleich mit dem Rafale und dem Eurofighter das

federale Center da medias da la chasa federala Federal Palace Mieui Palace Media Centre Medienzentrum Bundeshaus Centre de presse shaus Centre de presse du Palais fédéral Centro di Palazzo fe as da la chasa federala Federal Palace Media Cenzenzentr al Centro m Palazzo federale Center da n la chasa fe



21. August 2012: Nationalrätin Chantal Galladé und Nationalrat Thomas Hurter.

größte Risiko technischer, finanzieller, politischer und zeitlicher Art ein.

2008 bis 2011

Die Subkommission interessierte sich in der ersten Phase zunächst für das eigentliche Evaluationsverfahren, setzte sich mit der Situation der Schweizer Luftwaffe auseinander und diskutierte über die Notwendigkeit des Ersatzes der F-5 Tiger sowie über die erforderliche Anzahl neuer Kampfjets. Im Dezember 2009 schloss die Subkommission die erste Phase mit Anhörungen der drei Anbieter ab.

Am 25. August 2010 entschied der Bundesrat, die Beschaffung auf 2015 zu verschieben. Im Herbst 2010 wollte die Subkommission alle Zahlen prüfen, die der Bundesrat zu seinem Entscheid vom 25. August erhalten hatte. Diese Unterlagen wurden ihr nicht ausgehändigt. Nach eini-

gem Nachhaken erhielt sie Einblick in die Zusammenfassung.

Am 23. Januar 2012, zu Beginn der Legislatur, wurde die SiK-N vom Chef VBS über die Gründe orientiert, die den Bundesrat am 30. November 2011 bewogen, sich für den Gripen E/F zu entscheiden.

Alle Unterlagen

Wegen der Vorwürfe gegen das Auswahlverfahren erklärte sich Bundesrat Maurer bereit, alle von der Subkommission gewünschten Unterlagen zu liefern und Einsicht in alle Dossiers zu gewähren. Am Tag danach wurde die Subkommission neu bestellt und wieder eingesetzt. Sie erhielt am 24. Januar 2012 von der SiK-N folgende Aufgaben zur Beurteilung:

- Die technischen und finanziellen Risiken der Beschaffung
- Die Einhaltung der Ausschreibung

Neue Zürcher Zeitung

Wenn die Schweiz den Gripen beschafft, kauft sie gleichzeitig zahlreiche Risiken mit ein. Operationell wird der Kampfjet Gripen E/F als «knapp befriedigend» eingestuft.

Auch der Bundesrat steht in der Pflicht. Seine Pirouetten zum Armeebudget, die er in den letzten Monaten machte, 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.

- Den Beschaffungsantrag auf der Basis der technischen Ergebnisse
- Die Evaluationsergebnisse und deren Gewichtung aus der Sicht der drei Anbieter
- Die finanziellen und technischen Risiken in der Realisierungsphase.

Weniger Geld

Zwischen 2003 und 2004 ging das VBS davon aus, dass das Vorhaben TTE rund fünf Milliarden Franken kosten würde. Im Masterplan 2006 sah der Planungsstab der Armee einen Betrag von drei bis fünf Milliarden vor. Dieser Betrag wurde in der Folge schrittweise nach unten korrigiert. Im Oktober 2007 war in einem Aussprachepapier nur noch von 2,5 Milliarden die Rede.

Gleichzeitig wurde darauf hingewiesen, dass die Luftwaffe über 60 bis 70 Flugzeuge verfügen sollte. Am 7. Januar 2008 wurde die erste Offertenanfrage an die Herstellerfirmen Dassault, EADS, Saab und Boeing gestellt.

Die Verantwortlichen gingen damals davon aus, dass die Beschaffung mit dem Rüstungsprogramm 10 erfolgen werde. Man wollte ein Fluggerät beschaffen, bei dem keine sogenannten Helvetisierungen vorgenommen werden müssten. Boeing gab im April 2008 ihren Verzicht bekannt. Die Testflüge mit den drei verbliebenen Kandidaten fanden in der zweiten Jahreshälfte 2008 in der Schweiz statt.

Im Januar 2009 verlangte die armasuisse von den Herstellern eine zweite Offerte mit zwei Varianten: eine für 22 Flugzeuge und eine für eine unbestimmte Anzahl Maschinen im Betrag von 2,2 Milliarden Franken. Am 25. März 2009 verschob der Bundesrat die Beschaffung des TTE in das Rüstungsprogramm 11.

Tages-Anzeiger

Der Fokus auf die operationelle Wirksamkeit habe bei der Subkommission und auch bei den Anbietern den Eindruck erweckt, dass am Ende der technische Sieger gewählt würde.

Dass der Preis eine übergeordnete Rolle spielen würde, «war weder der Subkommission noch den Anbietern bekannt», heisst es im Bericht. Ende 2009 habe ein Wechsel der Betrachtungsweise der Anforderungen stattgefunden.

Die Kommission stellt sich deshalb die Frage, ob damit nicht auch die gesamte Ausgangslage für die Typenwahl geändert habe.

Ende April 2009 wechselte Saab ihr Angebot vom Gripen C/D auf den E/F, der mit 98 technischen Verbesserungen geliefert werden sollte. Am 6. November 2009 unterbreitete Saab erstmals formell eine Offerte für den Gripen E/F.

Am 18. Dezember 2009 stellte der Kommandant der Luftwaffe für alle drei Flugzeuge den Antrag auf Truppentauglichkeit, den Rafale und den Eurofighter vorbehaltlos, den Gripen E/F mit einem Vorbehalt. Sollte die Wahl auf den Gripen fallen, müssten Massnahmen getroffen werden, damit die operationelle Wirksamkeit auch tatsächlich erreicht werde.

Am 31. März 2010 orientierte der Chef VBS den Bundesrat über die Evaluationsergebnisse. Am 25. August 2010 schliesslich entschied die Landesregierung, die Beschaffung über 2015 hinaus zu verschieben.

Kritische Feststellungen

Bezüglich der Anzahl benötigter Flugzeuge startete man mit dem Gesamtbedarf von 60 bis 70 Flugzeugen, das heisst, für den TTE mussten 33 neue Maschinen beschafft werden. Im Laufe der Zeit wurden folgende Varianten geprüft: 33 Flugzeuge, 22 Flugzeuge (in einer Tranche), gestaffelte Beschaffung von 22 Flugzeugen, unbestimmte Anzahl Flugzeuge für ein Budget von 2,2 Milliarden Franken sowie eine unbestimmte Anzahl Flugzeuge (aber mit einem minimalen Beschaffungsumfang) für ein Budget von 2,2 Milliarden Franken.

Der Bundesrat entschied sich für die Variante 22 Flugzeuge in einer Tranche. Mit der letzten Variante zeigte sich, dass diese mit der Ersatzbeschaffung der F/A-18 kolidieren würde. Auf Grund der zeitlichen Verschiebungen wird genau diese Situation eintreffen.

Basler Zeitung

Die Tragödie um die Beschaffung des Kampfflugzeuges Gripen ist mit der Präsentation des Schlussberichtes der Subkommission keineswegs beendet.

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 dem Grundsatz von Treu und Glauben widerspricht.

Der Bundesrat ist im Begriff, ein Kampfflugzeug zu kaufen, das sich im Planungsstadium befindet und dessen Leistungsfähigkeit nicht überprüft werden kann.

Beide unterlegenen Kandidaten erwähnten gegenüber der Subkommission, dass eine Offerte zum Vorgehen für eine unbestimmte Anzahl Flugzeuge für 2,2 Milliarden Franken eingereicht worden sei. Sie haben der Projektleitung Briefe mit Zahlenangaben geliefert, jedoch nie ein Feedback erhalten. Dies nährt die Vermutung, dass das preisgünstigste Flugzeug bevorzugt wurde, statt qualitativen Kriterien den Vorrang zu geben.

Änderung der Typenwahl

Eine Variante E-12 Maschinen wurde angedacht, aber nicht angefragt, weil, wie das VBS sagte, aus seiner Sicht mindestens 22 Flugzeuge notwendig seien.

Die Erfüllung der Aufträge hinge nicht nur von der Leistungsfähigkeit der Fluggeräte ab, sondern auch von der Anzahl. Die



Brigadier Denis Froidevaux, Präsident der SOG, bekundete den Willen der Offiziersgesellschaft, den Gripen bei allen Vorbehalten weiterhin zu unterstützen.

Subkommission stellte sich die Frage, ob sich damit nicht die Ausgangslage für die Typenwahl geändert hatte. Für die Subkommission war damit klar, dass nur das preisgünstigste Flugzeug in Betracht gezogen wurde.

Schlechteste Option

Die Subkommission stellt fest, dass das technische Evaluationsverfahren korrekt abgelaufen ist. Es gab einen klaren technischen Sieger mit einer guten Alternative.

Der Gripen E/F war die schlechteste Option. Die operationelle Wirksamkeit wurde mit knapp befriedigend bewertet. Dieses Faktum führte schon anfangs 2008 dazu, dass die Wahl auf ein günstiges Modell zugunsten der grösseren Stückzahl fallen dürfte. Im Vergleich mit dem F/A-18 erreichte der Gripen die minimalen Anforderungen nicht.

Zur Kompensation

Im Bericht wird festgehalten, dass Saab grosse Anstrengungen leisten müsse, um die Offsetverpflichtungen zu erfüllen. Das Kriterium der regionalen Verteilung wurde von Saab nicht erreicht.

Die Meetings zwischen Vertretern von Saab und deren Zulieferanten und der Schweizer Industrie waren nicht so erfolgreich. Die Teilnahme der Schweizer Industrie war gering, weil viele schwedische Zulieferer den Meetings fernblieben. In der Schweiz besteht der Eindruck, dass Saab seinen Worten keine Taten folgen lässt.

Aus Schweizer Sicht ist man an der Grundausbildung unserer Piloten auf dem neuen Jet interessiert. Es müssten ca. 30 zusätzliche Piloten ausgebildet werden. Weil die Mittel der schwedischen Luftwaffe limitiert sind, könnte nur eine kleine Anzahl Schweizer Piloten gleichzeitig ausgebildet werden. Die Gesamtdauer der Ausbildung würde sich deswegen verlängern.

Die Kostenschätzung für die Betriebskosten mussten wie folgt berechnet werden: Flugstunden pro Jahr 180, Verfügbarkeit der Flotte 75 Prozent. Dazu werden keine Zahlen im Bericht genannt.

Zur Kommunikation

Die Subkommission hält lediglich fest, dass es bei den Lebenswegkosten sehr grosse Unterschiede zwischen den drei Anbietern gegeben hat. Dies scheint ein wichtiger Grund für die Typenwahl gewesen zu sein.

Die Kommunikation des VBS und des Bundesrates in der Angelegenheit TTE kommt in der Subkommission nicht gut

weg. Einzig im Rahmen der Tests in der Schweiz wurde regelmässig informiert.

Ungenügend war jedoch die Kommunikation im weiteren Verlauf des Geschäftes, nicht nur gegenüber der Kommission, aber auch gegenüber der breiten Öffentlichkeit. Es wäre eine umfassendere und aktiver Kommunikation nötig gewesen. Offenbar existiert kein Informationskonzept im VBS.

Am fahrenden Zug

So erkundigte sich 2008 die Subkommission, ob auch der Gripen E/F (erst in Planung) angeschaut werde. Die Antwort der Verantwortlichen lautete, dass dieses Flugzeug nicht in Frage komme, weil man damals davon ausging, dass der TTE mit dem Rüstungsprogramm 2010 beschafft würde.

Nachdem der Bundesrat im März 2009 entschieden hatte, die Beschaffung auf das Rüstungsprogramm 11 zu verschieben, informierte die Armasuisse alle Kandidaten über die Verschiebung sowie darüber, dass sie eine Aufdatierung der Offerten verlangen werde.

Plötzlich offerierten die Schweden nicht mehr den Gripen C/D, sondern den E/F. Das war und ist kein Flugzeug, sondern ein Projekt. Es wurde nie aktiv kommuniziert, dass mit der Verschiebung auf das Rüstungsprogramm 11 das Interesse nicht mehr dem C/D, sondern nur noch dem E/F galt. Die Subkommission ist der Meinung, dass das VBS über diesen Wechsel aktiv hätte informieren müssen.

Die Frage, ob der Gripen E/F ein neues Flugzeug sei, hat sich die Subkommission auch gestellt. Nach der Mehrheit der Kommission handelt es sich dabei um ein neues Fluggerät.

Erhebliche Vorbehalte

Vor allem die Vertreter der Luftwaffe haben darauf hingewiesen, dass sich der Gripen C/D nicht in den Gripen E/F aufrüsten lasse. Der Gripen E/F muss neu entwickelt werden. In Schweden spricht man aus politischen Gründen von einer Weiterentwicklung. Es kann somit heute keine klare Aussage über die zukünftige operationelle Wirksamkeit des neuen E/F gemacht werden.

Die Subkommission ist zum Schluss gekommen, dass die vom Bundesrat gewählte Variante mit den meisten Unsicherheiten behaftet ist. Die Variante Gripen E/F ist mit den grössten technischen, finanziellen, politischen und zeitlichen Risiken verbunden.

Das grosse technische Unterfangen zum Gripen E/F bedeutet nicht zum vornherein, dass die Maschine nicht realisiert werden kann. Fest steht aber, dass die volle operationelle Fähigkeit erst zwischen 2023 und 2026 erreicht sein wird.

Bei den Finanzen hält die Subkommission fest, dass klar festgelegt werden muss, welche technischen Entwicklungen im Kaufpreis enthalten sind und welche nicht. Es müsse zwingend verhindert werden, dass technische Weiterentwicklungen später in normale Upgrade-Programme integriert werden und von der Schweiz bezahlt werden müssen. Gemäss dem Projektleiter wird es für die Schweiz keinen Gripen geben, wenn Mehrkosten über 3,1 Milliarden entstehen.

Reichstag entscheidet

Auch die politische Entwicklung des Geschäfts ist mit Risiken verbunden. Die politischen Prozesse in Schweden und der Schweiz sind noch ausstehend. Die Unsicherheit wird durch widersprüchliche Berichte aus Schweden nicht kleiner. Über das weitere Vorgehen in Schweden wird voraussichtlich im September durch die Regierung und gegen Ende Jahr 2012 im Reichstag entschieden.

Ursprünglich wollte die Schweiz ihre Flugzeuge 2016 und Schweden ihre Maschinen erst ab 2020–22 beschaffen. Als Kompromiss steht ein Lieferbeginn Mitte 2018 in Aussicht.

Die Subkommission wäre nicht erstaunt, wenn der heute vorgesehene Lieferungszeitraum noch einmal hinausgeschoben würde. Bereits mit der ins Auge gefassten Lieferung ab 2018 und der späteren vollen operationellen Einsatzbereitschaft stellt sich die Frage nach der Ablösung des F/A-18 und damit der Gesamterneuerung der Luftwaffe.

Die ursprüngliche Vorgabe, ein Flugzeug zu beschaffen, das zum Zeitpunkt der Lieferung bei einer Luftwaffe bereits im Einsatz steht, kann nur noch bedingt eingehalten werden.

Bundesrat ist gefordert

Der Bericht der Subkommission wird auch dem Bundesrat zugestellt. Er soll bis Ende September 2012 alle im Bericht gestellten offenen Fragen beantworten, damit das VBS im Rüstungsprogramm 12 – es soll Mitte Oktober 2012 vorliegen – Klarheit schaffen kann. Gelingt das nicht, hat das vorliegende Projekt TTE nach Auffassung der Sik-Nationalrat im Plenum keine Chance.