

Zeitschrift: Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 100 (2025)
Heft: 3

Artikel: Hermes 900 : was funktioniert und wo die Probleme liegen
Autor: Kümmerling, Pascal
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1084374>

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: 09.04.2026

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

Hermes 900: Was funktioniert und wo die Probleme liegen

Der Kauf der Hermes 900 HFE (ADS15) erinnert an die Beschaffung der Mirage III – und sorgt für erhebliches mediales Aufsehen. Verzögerungen, unerwartete Zusatzkosten und Helvetisierungen verzögern die Einführung. Wie konnte es so weit kommen? Und welche Lehren lassen sich aus diesem Fall für zukünftige Rüstungsprojekte ziehen?

Pascal Kümmerling

Das Projekt befindet sich sowohl in der Implementierungs- als auch in der Einführungsphase. Während einige Systemkomponenten bereits vom israelischen Hersteller Elbit geliefert wurden, sind andere noch in der Entwicklung. Laut der Botschaft zum Rüstungsprogramm 2015 sollte das Projekt ursprünglich 2019 abgeschlossen werden. Nach einer erneuten Prüfung wurde der Termin jedoch auf Ende 2026 verschoben. Zudem weist armasuisse darauf hin, dass die Drohne bis dahin nicht alle essenziellen militärischen Anforderungen erfüllen wird.

Als Folge davon steigen die Betriebs- und Unterhaltskosten, insbesondere durch den notwendigen Einsatz von Begleitflugzeugen, erheblich über die im Rüstungsprogramm 2015 veranschlagten Beträge hinaus. Gemäss Planung können die Drohnen frühestens ab 2029 sämtliche militärischen Anforderungen erfüllen. Die Verzögerungen sind gemäss armasuisse vor allem auf die Zulieferer RUAG und Elbit, die COVID-19-Pandemie sowie den aktuellen Konflikt im Nahen Osten zurückzuführen.

Streit um DAA-System

Das Lieferantenmanagement weist Lücken auf. Entgegen ihrer ursprünglichen Absicht übernimmt armasuisse die Rolle des Generalunternehmers für das Entwicklungsprojekt. Mit Elbit besteht ein Vertrag über den Bau und die Lieferung der Drohnen, angepasst an die Bedürfnis-

se der Armee, sowie aller notwendigen Betriebssysteme. RUAG wurde mit der Entwicklung eines «Detect and Avoid»-Systems (DAA) beauftragt, welches die Drohnen bislang nicht besitzen.

Im Hinblick auf den Vertrag mit dem Lieferanten Elbit beklagt armasuisse einerseits Verzögerungen, andererseits das Fehlen gewisser Funktionalitäten und Qualitätsmängel bei den gelieferten Systemen. Gleichzeitig gibt es mit RUAG Uneinigigkeiten über die Vertragsauslegung – insbesondere darüber, ob es sich um eine Dienst- oder Werkleistung handelt. RUAG hat zudem im April 2024 eine zusätzliche Finanzierung beantragt, die laut armasuisse die ursprüngliche Kostengrenze aus Oktober 2023 mehr als verdoppelt.

Über die tatsächliche Höhe des Gesuchs sowie dessen Rechtmässigkeit sind sich RUAG und armasuisse uneinig. Hinzu kommen erhebliche Zweifel an der Möglichkeit einer schnellen Implementierung des DAA-Systems.

Die Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) sieht dringenden Handlungsbedarf, um das weitere Vorgehen im Projekt zu klären. Der Lenkungsausschuss wurde beauftragt, eine tiefere Analyse der militärischen und zivilen Anforderungen durchzuführen. Dabei sollen Risiken, Kosten und erwartete Ergebnisse über den gesamten Lebenszyklus der Drohne hinweg berücksichtigt werden. Ziel ist es, die Anforderungen gegebenenfalls anzupassen, um eine wirtschaftlich sinnvolle Lösung zu finden.

Unbefriedigendes Management

Da es sich um ein Entwicklungsprojekt handelt, ist es mit höheren Risiken und komplexeren Anforderungen verbunden als eine klassische Beschaffung. Die Schwächen in der Planung, Steuerung, Risiko- und Qualitätskontrolle haben dazu beigetragen, dass das Projekt in eine kritische Lage geraten ist.

armasuisse hat bewusst darauf verzichtet, sich als Entwicklungspartner aktiv



Bilder: VBS

Das Problemkind ADS 15: Seit Projektstart ist der Wurm drin.



Die Mirage III war bis 2003 im Einsatz. Die Hauptprobleme des Projekts waren die massive Kostenüberschreitung und die fehlende Anpassung an die tatsächlichen Bedürfnisse der Luftwaffe.

einzubringen, um den Charakter der Verträge nicht zu beeinflussen. Der Grad der Einbindung der Lieferanten in das Projekt entspricht allerdings nicht den üblichen Standards bei Entwicklungsprojekten. Lieferanten sollten von Beginn an möglichst eng in das Projekt eingebunden und als Partner betrachtet werden. Die aktuelle Projektorganisation behindert das Lieferantenmanagement.

Zusätzlich fehlt eine Gesamtplanung, sodass der tatsächliche Fertigstellungstermin nicht verlässlich eingeschätzt werden kann. Der Zeitplan von Elbit wird regelmässig nicht eingehalten.

Am 23. Januar 2023 wurden bereits zwei Drohnen und weitere Systemkomponenten an die Luftwaffe übergeben. Dieses Vorgehen war unüblich und verursachte zusätzliche Kosten. Die Verantwortung für das System liegt weiterhin bei armasuisse, doch die Luftwaffe stellte nach zehn Monaten gravierende Quali-

tätsmängel fest und stoppte den Flugbetrieb. Dennoch bleibt die Luftwaffe verpflichtet, die Drohnen zu warten, was laufende Kosten verursacht.

Wie geht es jetzt weiter?

Nun steht das Projektteam vor der Entscheidung: Soll das System trotz der Mängel weiter getestet werden? Gibt es eine Möglichkeit zur Teilnutzung? Und soll auf eine vollständige Lieferung nach Spezifikationen bestanden werden?

Der neue Direktor von armasuisse hält fest: «Auch wenn wir einige Einschätzungen der CDF nicht teilen, besteht dringender Handlungsbedarf.» armasuisse betrachtet den Bericht als Chance, das Projekt und seinen Anwendungsbereich neu zu bewerten. Im Projekt «Detect and Avoid» wurde Ende November 2024 eine Einigung mit RUAG erzielt. Das Projekt wird weitergeführt, wobei zusätzliche Leistungen in den Vertrag aufgenommen

wurden – ohne zusätzliche Kosten für den Bund.

Schweizer Sonderwünsche

Die Entscheidung für die Hermes 900 war grundsätzlich sinnvoll, da sie modernste Aufklärungstechnik, Cyberschutz und elektronische Kampfführung bietet. Dennoch entstanden Verzögerungen durch schweizerische Sonderwünsche: ein Schwerölmotor, dessen Anpassung technisch aufwendig war, und ein Antikollisionssystem (Sense and Avoid), welches in dieser Form noch nicht erprobt wurde. Hinzu kommt, dass für den Flugbetrieb in unserem Land und in den Bergen von vornherein ein neues Vereisungsschutzsystem nötig gewesen wäre, das allerdings zu spät bestellt wurde. Das Enteisungssystem und das Antikollisionssystem müssen nicht nur absolut zuverlässig sein, sondern auch den zivilen und militärischen Zertifizierungsanforderungen entsprechen, um den Einsatz der Drohne im zivilen Luftraum zu ermöglichen. Da es sich bei dem Antikollisionssystem um eine Neuheit handelt, verlängern zahlreiche Kontrollen und Tests die Zulassungszeit.

Top oder Flop?

Wir haben eine hervorragende Drohne gekauft, die jetzt in elf Ländern genutzt wird. Aber durch überoptimistische Planung und späte Sonderwünsche kam es zu massiven Verzögerungen. Der ursprüngliche Motor hätte beibehalten werden sollen, um die Inbetriebnahme zu erleichtern, und der Kauf des Antikollisionssystems hätte erst nach erfolgreicher Zertifizierung erfolgen sollen. Ebenso hätte eine frühere Auseinandersetzung mit dem Vereisungsschutz technische Probleme verhindert.

Soll das Projekt nun gestoppt werden? Nein, denn das wäre ein enormer finanzieller und technologischer Rückschlag. Trotz aller Schwierigkeiten wird die Schweiz am Ende über eine hochmoderne Drohne mit einzigartigen Fähigkeiten verfügen – ähnlich wie einst bei der Mirage. Doch es bleibt eine Lektion für die Zukunft: Bessere Planung hätte viele dieser Probleme verhindern können.

Es bleibt zu hoffen, dass der neue armasuisse-Direktor die richtigen Massnahmen ergreift, um ähnliche Rückschläge in Zukunft zu vermeiden. 