

Zur Evaluation eines Kampfflugzeugs als Ersatz für die F-5, Tiger

Autor(en): **Läubli, Rudolf**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **175 (2009)**

Heft 03

PDF erstellt am: **10.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-251>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Zur Evaluation eines Kampflugzeuges als Ersatz für die F-5, Tiger

Vom August bis Dezember 2008 wurden in der Schweiz drei Kandidaten als Ersatz für die veralteten F-5, Tiger, einer gründlichen Evaluation unterzogen. Mit der identischen Systematik wurden der Gripen (Schweden), die Rafale (Frankreich) und der Eurofighter (europäisches Konsortium) durchleuchtet und erprobt. Das Resultat der Evaluation liegt zur Zeit noch nicht vor. Nachfolgend geht es um grundsätzliche Überlegungen zur durchgeführten Evaluation.

Rudolf Läubli

Neben den Kriterien Beschaffungskosten je Flugzeug, Instandhaltung, Anpassung der vorhandenen Infrastruktur und Lärmentwicklung bildeten die Flug- und Bodenerprobungen einen zentralen Eckpfeiler im gesamten Evaluationsprozess. In den geplanten Tests ging es unter anderem darum, das gesamte Fähigkeitsspektrum jedes Kandidaten zu prüfen, sowie die operationelle Wirksamkeit im Flug und die operationelle Eignung am Boden zu überprüfen.

Systematik

Im Rahmen der Erprobung wurden pro Kandidat zirka 30 Flüge durchgeführt. Zu diesem Zweck stellte jede Herstellerfirma zwei Doppelsitzer in der verlangten Konfiguration zur Verfügung. Die Flugzeuge wurden von Testpiloten der armasuisse und der Luftwaffe im Beisein eines Testpiloten des Herstellers geflogen. Die Flüge fanden in der Regel ab

dem Militärflugplatz Emmen statt. Die Militärflugplätze Meiringen, Sion und Payerne wurden ebenfalls angeflogen. Die Testszenarien waren für alle drei Kandidaten identisch.

Nach Abschluss der Flug- und Bodenerprobung wurden die gesammelten Daten ausgewertet und die Hersteller zu einer zweiten Offertanfrage eingeladen. Nach Abgabe der Offerte und des anschliessenden Evaluationsberichtes im Mai 2009 ist die Typenwahl im Juli 2009 geplant.

Objektivität

Bei jeder Evaluation gibt es einen Sieger und mehrere Verlierer. Bei Beschaffungen von Militärflugzeugen geht es in der Regel um sehr viel Geld. Es ist offensichtlich, dass die Verlierer einer Evaluation alles daran setzen werden, um das Verdikt in Frage zu stellen und wenn möglich umzustossen.

Für den Träger der Evaluation, im vorliegenden Fall die Luftwaffe, galt und gilt die Devise der maximal möglichen Objektivität. Zu diesem Zweck wurden genaue Evaluationskriterien definiert und auch publiziert.

Die operationellen Fragen wurden zu 50 % gewichtet. Untenstehend die Detailaufteilung:

1. Operationelle Wirksamkeit (60 %)
 - Luft-Luft (50 %)
 - Luft-Boden (20 %)
 - Aufklärung (20 %)
 - Wachstumspotential (10 %)
2. Operationelle Eignung (15 %)
 - Wartungs-Prozesse (30 %)
 - Militärgtauglichkeit (25 %)
 - Kompatibilität mit der CH Infrastruktur (25 %)
 - Lärm- und Abgas-Emissionen (20 %)
3. Beteiligung / Kooperation (25 %)
 - Beteiligung der CH Industrie (70 %)
 - militärische Kooperation (30 %)

Neben den operationellen Fragen wurden Aspekte analysiert, welche eine wesentliche Rolle bei der Beschaffung spielen. Diese ebenfalls mit 50 % gewichteten Bereiche wurden in folgende Kategorien unterteilt:

1. Beschaffung, inkl. Logistikpaket
2. Anpassung Infrastruktur
3. Betrieb und Instandhaltung für die ersten zehn Jahre (3 x)

Wichtig ist die Beurteilung und die Gewichtung der Risiken, des Zeitplans und das Verhältnis von Wirksamkeit zu den Kosten (cost effectiveness). Nicht in der Kompetenz der Projektorganisation ist die Beurteilung der politischen Aspekte.

In der praktischen Durchführung wurde die Objektivität der Evaluation durch folgende Massnahmen gefördert:

- Identische Flugprofile für alle Kontrahenten; verifizierbare Messdaten
- Einsatz der gleichen schweizerischen Piloten auf allen drei Flugzeugtypen
- Absolute Gleichbehandlung aller Firmenvertreter in der Schweiz
- Systematische Aufnahme und Sicherstellung aller relevanten Daten

Eurofighter, gemeinsame Produktion von vier europäischen Ländern. Bilder: Werkfotos



- Vermeidung von öffentlichen Meinungsäusserungen durch Repräsentanten des schweizerischen Evaluationsteams

Wichtig ist das Vermeiden von subjektiven Meinungsäusserungen von wichtigen Repräsentanten der Luftwaffe. Persönliche Vorlieben und Neigungen entsprechen nicht dem Gebot der absoluten Objektivität. Bis jetzt haben die Piloten der Luftwaffe diszipliniert auf öffentliche Stellungnahmen zugunsten irgendeiner Präferenz verzichtet. Es ist zu hoffen, dass dies auch nach der Veröffentlichung des Evaluations-Ergebnisses so bleiben wird.

Transparenz

Die Öffentlichkeit verlangt maximale Transparenz. Die Hersteller der Kampfflugzeuge legen Wert auf maximale Vertraulichkeit der zum Teil geheimen Daten ihrer Produkte. Die beiden legitimen Bedürfnisse stehen einander diametral gegenüber.

Die armasuisse versucht dieses – an sich unlösbar – Dilemma wie folgt zu lösen:

- Die typenspezifischen, sensiblen Daten werden für die Öffentlichkeit nicht freigegeben
- Wichtige Entscheidungsträger, wie die sicherheitspolitischen Kommissionen von National- und Ständerat, erhalten Einblick in diese Daten
- Gegenüber den Herstellerfirmen wird die Vertraulichkeit der sensiblen Daten garantiert

Im Zusammenhang mit Milliardenprojekten kommt immer wieder die Problematik der Korruption hoch. Zweifellos waren (und sind) bei Geschäften mit teuren Militärflugzeugen weltweit Fälle von massiver Korruption vorgekommen. Zu unterstellen, dass dies auch in der Schweiz vorkomme, ist reine Spekulation – ja, fast eine Verleumdung. Während meinen langjährigen Kontakten mit schweizerischen Beschaffungsinstanzen habe ich nie Fälle – oder auch nur Ansätze – von Korruption festgestellt. Auch zur Vermeidung des Verdachtes von Korruption ist maximal mögliche Transparenz angebracht. armasuisse und Luftwaffe sind sich der Problematik bewusst.

Akzeptanz

Die Akzeptanz des Evaluations-Resultates wird im kommenden politischen Prozess der Kampfflugzeug-Beschaffung entscheidend sein. Die unterlegenen Anbieter werden alles daran setzen, die Systematik, die Objektivität und die Fairness der Evaluation in Frage zu stellen. Sie haben ein



Oben: Rafale, das Kampfflugzeug aus Frankreich.

Unten: Gripen, die schwedische Lösung.

grosses Interesse daran, das Resultat der Evaluation in ihrem Sinn zu ändern.

Wird das Resultat der Evaluation von den entscheidenden Instanzen – Parlament, Bundesrat, Volk – nicht akzeptiert, ist die Folge eine Nullrunde. Der Ersatz der F-5, Tiger, würde verzögert, eventuell sogar auf lange Zeit verunmöglicht. Die Entscheidungsträger müssen unterscheiden können zwischen Eigennutzen der Anbieter und den langfristigen Interessen der schweizerischen Sicherheitsbedürfnisse. Jeder Hauch von Korruptionsverdacht schadet der Beschaffung. Jedoch auch hier: Verleumderischen Anspielungen auf mögliche Einflüsse von Korruption von Angehörigen der Beschaffungsinstanzen ist sofort und entschieden entgegenzutreten. Auch aus diesem Grund ist eine möglichst umfassende Transparenz der Beschaffung zwingend notwendig.

Fazit

Die Evaluation für die Beschaffung eines Kampfflugzeuges als (teilweisen) Ersatz für die veralteten F-5, Tiger, wird professionell, systematisch und mit grösster Sorgfalt bezüglich Objektivität und Transparenz durchgeführt.

Die unterlegenen Anbieter werden alles daran setzen, den Evaluations-Entscheid umzustürzen. Dabei ist damit zu rechnen, dass versucht wird, die Systematik und die Objektivität der Evaluation in Frage zu stellen. Offene oder unterschwellig angelegte Unterstellungen von möglicher Korruption von Angehörigen der Beschaffungsinstanzen sind nicht auszuschliessen.

Sensible Daten der angebotenen Kampfflugzeuge müssen vertraulich behandelt werden. Dies sind die einzigen Ausnahmen der ansonsten maximal anzustrebenden Transparenz der Evaluation. Die Wege zum Resultat und das Resultat der Evaluation müssen für die Entscheidungsträger umfassend transparent und für die Öffentlichkeit plausibel sein. ■



Brigadier aD
Rudolf Läubli
Stv Chefredaktor ASMZ
3098 Köniz