



Liebe Leserin, lieber Leser

Der Nebel lichtet sich langsam. Umrisse des neuen Kampfflugzeuges werden – noch sehr schemenhaft – sichtbar: Diesen Eindruck konnte man von der Medienkonferenz von BR Amherd am 2. Mai mit nach Hause nehmen. Eines kann man jetzt schon sicher sagen: Sie geht

dieses Thema als klare Chefsache mit Energie an, nachdem dieses für unsere Luftwaffe überlebensentscheidende Projekt unter BR Parmelin drei Jahre lang vor sich hingedümpelt ist. Sie hat für wichtige Teilbereiche Zweitmeinungen eingeholt und vorliegende Grundlegendokumente aktualisieren lassen, um damit das Projekt Air2030 auf solidere Füße zu stellen.

Und konkret? Der unter der Leitung von Pálvi Pulli aktualisierte Sicherheitspolitische Bericht stellt eine relevante Grundlage dar; qualitativ kann man ihm nur schwerlich Mängel und Unterlassungen vorwerfen. Was natürlich fehlt, und dieser Vorwurf gilt genauso auch für alle Vorgängerberichte: sie beschränken sich – wenn auch sorgfältig – auf das Qualitative. Wenn es aber um derartig schwergewichtige Beschaffungen für die Armee geht, müssten quantitative Aussagen vorliegen. Streng genommen, müsste man aus dem grundlegenden sicherheitspolitischen Dokument unserer Landesregierung entnehmen können, nicht nur, dass wir Kampfflugzeuge benötigen, sondern wie viele, um den Auftrag zu erfüllen. Der Sipol B und seine nachgeordneten Berichte müssen für grosse Weiterentwicklungsschritte hergeben: was benötigen wir und wieviel davon? Die Antwort auf diese Schlüsselfragen muss aus sicherheitspolitischen Erwägungen erfolgen, nicht aus scheinbar so knapp verfügbarem Geld!

Die Fragen der Anzahl Flugzeuge und der verfügbaren Finanzen sind zentral. Claude Nicollier hat eine unabhängige Stellungnahme zum Expertenbericht «Luftverteidigung der Zukunft» erarbeitet. Er attestiert dem Expertenbericht, als grundlegendes Dokument, eine gute Qualität. Er empfiehlt aber, einen neuen Planungsbeschluss zu entwerfen, der nur das Kampfflugzeug beinhaltet, ohne BODLUV. Daneben unterstreicht Nicollier, dass man die Option 2 des Expertenberichtes bevorzugen soll (40 Flugzeuge).

Nur: woher nehmen der Expertenbericht und Nicollier die Zahl 40? Warum nicht 50? Warum nicht wesentlich mehr? Es sei daran erinnert, dass wir im Kalten Krieg gleichzeitig 700 Jets hatten; auch wenn

man die damals schon alternden Vampire weglässt, waren es über 450 Flugzeuge, dabei waren wir damals wesentlich weniger reich ... (!)

Die Frage der Anzahl Flugzeuge muss objektiv erhärtet werden, sonst werden Kritiker dem Projekt Willkür und Zufall unterstellen.

Beim Finanzbedarf hat sich der Nebel eher verdichtet, die fast beliebig herumschwirrenden Zahlen müssen dringend aufhören. Sind es nun 8 Milliarden, Flugzeug und BODLUV, oder 6 Milliarden (nur Flugzeug) oder, nach Nicollier, 9 Milliarden nur für das Flugzeug? Diese Zahlen bedürfen dringend der Klärung, insbesondere muss dargelegt werden, was diese 6 oder 8 oder 9 Milliarden beinhalten. Es reicht ein Blick ins Internet, um zu bestätigen, dass die zur Auswahl stehenden Flugzeuge alle in der Grössenordnung 80 bis 100 Millionen CHF pro Stück kosten (Flugzeug allein). Die 8 Milliarden, um bei der offiziellen Zahl zu bleiben, beinhalten offensichtlich mehr, das muss aber qualitativ und quantitativ genau dargelegt werden, unabhängig vom Flugzeugtyp.

Kurt Grütter hat die Frage der Gegengeschäfte untersucht. Er stellt die bisherige Forderung nach 100% Kompensation in Frage. Er kommt zum Schluss, dass etwa 20% direkte Offsets und weitere etwa 40% auf die sicherheitsrelevante Technologie- und Industriebasis machbar sein könnten. Meines Erachtens kann diese Frage zielführend beantwortet werden: Es muss, zusammen mit den Herstellern, evaluiert werden, um wieviel teurer die Flugzeuge bei 60% und bei 100% Offset werden und auf der anderen Seite, welche Umsätze und Erträge man sich für unsere Wirtschaft bei 60% und bei 100% Offset erhoffen kann; Erfahrungen aus früheren Geschäften liegen vor!

Peter Schneider

Peter Schneider, Chefredaktor
peter.schneider@asmz.ch