



Neue Zürcher Zeitung
8021 Zürich
044/ 258 11 11
<https://www.nzz.ch/>

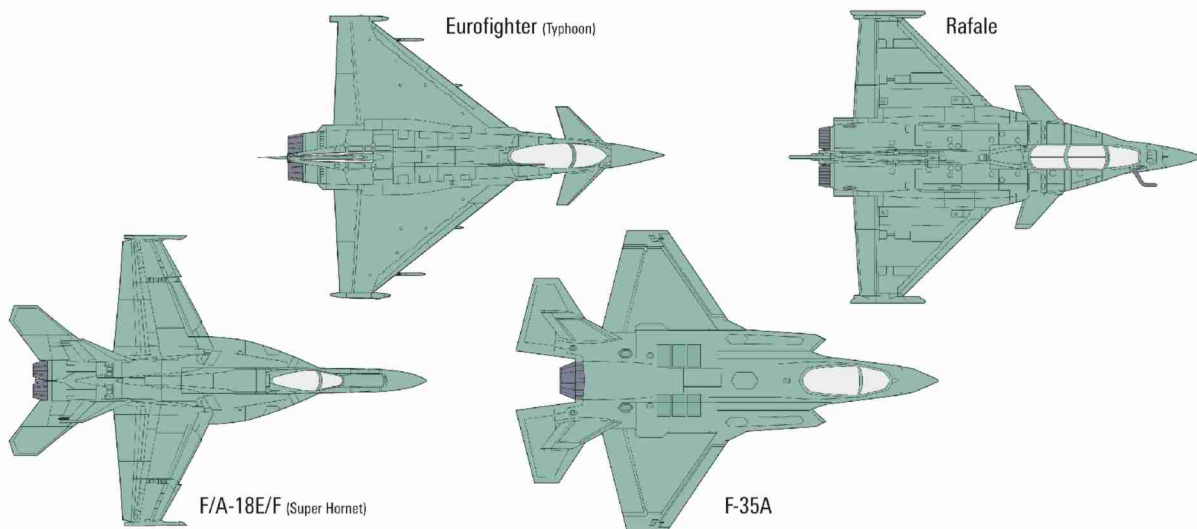
Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 91'624
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Seite: 8
Fläche: 162'070 mm²

Auftrag: 3007101
Themen-Nr.: 999.222

Referenz: 78960800
Ausschnitt Seite: 1/4

Mögliche Kampffjets für die Schweiz



Eurofighter (Typhoon)	F/A-18E/F (Super Hornet)	Rafale	F-35A
Herkunftsland: EU	Herkunftsland: USA	Herkunftsland: Frankreich	Herkunftsland: USA
Typ: Mehrzweckkampfflugzeug	Typ: Mehrzweckkampfflugzeug	Typ: Mehrzweckkampfflugzeug	Typ: Mehrzweckkampfflugzeug
Hersteller: Airbus, BAE Systems, Leonardo	Hersteller: Boeing	Hersteller: Dassault	Hersteller: Lockheed Martin
Erstflug: 1994	Erstflug: 1995	Erstflug: 1991	Erstflug: 2006

QUELLEN: EIGENE RECHERCHEN

NZZ Visuals/ell. leo.



Jetzt beginnt die heisse Phase des Kampfjet-Kaufs

Am Mittwoch reichen die Flugzeughersteller in Bern ihre finalen Offerten ein. Was bieten die vier Jets? Und welche Faktoren sind für die Schweiz besonders wichtig?

LARISSA RHYN, GEORG HÄSLER SANSANO, BERN (TEXT), ANJA LEMCKE, EUGEN FLECKENSTEIN (GRAFIK)

Die Schweizer Stimmbevölkerung hat knapp Ja gesagt, nun hat der Bundesrat die Qual der Wahl: Welchen Kampfjet soll die Schweiz kaufen? Derzeit lässt das Verteidigungsdepartement (VBS) vier Jets von seiner Beschaffungsbehörde Armasuisse prüfen. Nachdem letztes Jahr Flugtests stattgefunden hatten, konkretisierte das VBS seine Bedürfnisse, und die Hersteller konnten noch einmal über die Bücher gehen. Am Mittwoch müssen sie ihre finale Offerte auf den Tisch legen. Im Frühling 2021 will der Bundesrat definitiv entscheiden, welchen Kampfjet die Schweiz kaufen soll. Maximal 6 Milliarden Franken stehen zur Verfügung, die Jets werden aus dem Armeebudget bezahlt. Dieses wird derzeit jährlich real um 1,4 Prozent erhöht, auch weil weitere grosse Beschaffungen anstehen.

Ursprünglich hatte das VBS bei fünf Herstellern eine Offerte bestellt. Doch der schwedische Anbieter Saab konnte seinen Gripen E bei den Testflügen in Payerne im Kanton Waadt nicht präsentieren. Daraufhin schloss ihn das VBS aus dem Wettbewerb aus.

Noch ist nicht klar, wie viele Jets das VBS kaufen wird. Es dürften jedoch zwi-

schen 30 und 40 sein. Die bisherigen Angebote kennt nur die Armasuisse. Zwar sind für die meisten Jets Preise von früheren Verkäufen durchgesickert. Doch diese müssen nicht zwingend repräsentativ sein für das Angebot an die Schweiz. Sie hängen stark von der verlangten technischen Ausstattung der Jets ab.

Rafale – der Pilotenliebling

Was die Fähigkeiten angeht, ist die Rafale die Siegerin der letzten Evaluation des VBS vor rund zehn Jahren. Trotzdem wollte der Bundesrat damals ein anderes Flugzeug kaufen. Der französische Kampfjet überzeugte zwar operationell, war aber wohl zu teuer. Am Ende entschied sich der Bundesrat für den schwedischen Gripen. Dessen Geschichte ist bestens bekannt: Er stürzte bei der Volksabstimmung ab.

Die Rafale gilt als Pilotenliebling. Sie ist der Sportwagen unter den Jets. Sie wurde ursprünglich gebaut, weil Frankreich mit den Eurofighter-Plänen nicht zufrieden war und aus der Kooperation verschiedener europäischer Staaten ausstieg. Böse Zungen behaupten, die Franzosen hätten so lange am Eurofighter-Programm mitgemacht, bis sie die Rafale hätten bauen können.

Im Gegensatz zu den anderen Anbie-

tern halten sich der Hersteller Dassault und auch die französische Regierung mit Werbung und umgarnenden Aktionen rund ums Bundeshaus auffallend zurück. Es ist gut möglich, dass Frankreich die Schweiz mit einem Gesamtpaket überraschen will: Jets zu einem guten Preis, dazu eine umfassende Kooperation und vielleicht noch ein europapolitischer Anreiz. Denkbar wäre beispielsweise, dass sich Frankreich beim Rahmenabkommen für die Schweiz einsetzt.

Denn relevant sind für die Schweiz nicht nur die technischen Daten, sondern auch politische Verknüpfungen. Die Rafale ist kein Verkaufsschlager. Der Kampfjet aus Eigenproduktion ist für das Elysée allerdings mit dem geopolitischen Gestaltungswillen und einem militärischen Führungsanspruch verbunden. Die französische Offerte an die Schweiz hat europäische Sicherheitspolitiker irritiert, die eigentlich mit dem Eurofighter eine kontinentale Strategie verfolgen. Das Ziel: Europa soll verteidigungs- und rüstungspolitisch geeint auftreten.

In der gegenwärtigen Krise im östlichen Mittelmeer erhalten die Griechen zwölf der Jets als Occasion von Frankreich. Nun plant Frankreich, diese Jets wieder zu ersetzen. Damit will es wohl auch verhindern, dass der Eindruck entsteht, die französische Luftwaffe mustere die Rafale schrittweise aus. Denn Frankreich, Deutschland und Spanien tüfteln schon länger gemeinsam an einem Kampfflugzeug der neusten Generation herum.

F-35A – die Unsichtbare

Die F-35 ist der modernste Jet in der Schweizer Vorauswahl. Sie gehört zur sogenannten fünften Generation und hat eine Fähigkeit, die den drei Konkurrenten praktisch fehlt: Sie kann sich auf feindlichen Radaren so gut wie unsichtbar machen. Im Fachjargon nennt sich dies Stealth-Modus. Zudem ist der Jet, der 2006 zum ersten Mal abgehoben hat, gut vernetzbar und kann den Einheiten am Boden wichtige Daten liefern. Dies könnte für die Schweiz interessant sein, weil sie die Ausrüstung der Bodentrup-



pen in den kommenden Jahren ebenfalls erneuern muss.

Die F-35 ist ein sehr robuster Jet. Im Vergleich zu anderen Modellen braucht sie länger, bis sie die gewünschte Flughöhe erreicht hat. Dies könnte in der Schweiz ein Nachteil sein, da der Luftraum klein und schnell überflogen ist. Die grösste Stärke der F-35 ist wohl die Fähigkeit, dass mit wenigen Flugzeugen eine grosse Wirkung erzielt werden kann – insbesondere bei der Aufklärung von Gegnern.

Mit der F-35 könnte die Luftwaffe auch europäische Kooperationen eingehen. Grossbritannien, die Benelux-Staaten oder auch das Nachbarland Italien beschaffen den Jet.

Klar ist, dass ein moderner Jet wie die F-35 eher Anfangsschwierigkeiten aufweist als einer wie der Eurofighter, der seit Jahrzehnten in der Luft ist. Dafür ist die Gefahr kleiner, dass die F-35 technisch bald überholt sein wird oder dass der Hersteller das Flugzeug nicht mehr weiterentwickelt.

Grundsätzlich hielten sich die vier Hersteller im Abstimmungskampf zurück. Der Hersteller Lockheed Martin irritierte jedoch mit Werbeaktionen für die F-35, beispielsweise via Social Media. Der Schuss ging nach hinten los: Vertreter der Linken äusserten Kritik an amerikanischen Flugzeugen, insbesondere an der F-35. Sie spekulierten, dass die USA sicherheitsrelevante Daten einsehen könnten, wenn die Schweiz einen amerikanischen Jet kaufe – oder dass die Flugzeuge gar von den Amerikanern ferngesteuert werden könnten. Stichhaltige Beweise dazu fehlen, und die Spekulationen sind auch als Teil des globalen Informationskriegs zu werten. Klar ist aber, dass die Amerikaner einige Komponenten der Schweizer Flugzeuge selbst war-

Zwar sind für die meisten Jets Preise von früheren Verkäufen durchgesickert. Doch diese müssen nicht

zwingend repräsentativ sein für das Angebot an die Schweiz.

ten würden. Mindestens einen Teil der Daten könnten sie dabei einsehen.

Eurofighter – der Schnellstarter

Der Eurofighter Typhoon ist ein europäisches Gemeinschaftsprojekt. Deutschland, Grossbritannien, Italien und Spanien betreiben ihn als Teil ihrer Flotte. Weil nun aber Deutschland und Spanien gemeinsam mit Frankreich einen Jet der neuesten Generation bauen wollen, wird immer wieder die Frage gestellt, wie lange der Eurofighter von den EU-Staaten noch weiterentwickelt wird. Dies ist für die Schweiz unter anderem deshalb relevant, weil es Einfluss auf Lieferungen von Ersatzteilen haben kann.

Der Hersteller Airbus hat das Flugzeug bereits wiederholt auf den neuesten Stand gebracht. Jüngst wurde die Fähigkeit zur elektronischen Kriegsführung weiterentwickelt. Der Jet geht schnell in die Luft, was für den Luftpolizeidienst oder bei erhöhten Spannungen ein Vorteil wäre.

Der Eurofighter bietet den Vorteil, dass der Schweiz auf Antrieb Kooperationen mit diversen europäischen Staaten offenstünden – darunter drei Nachbarländer. Neben Deutschland verfügen auch Österreich und Italien über den europäischen Gemeinschaftsjet. Eine Möglichkeit wäre die gemeinsame Nutzung der Maschinen im Alpenraum im Rahmen eines multilateralen Bündnisses.

Das VBS bezeichnet eine Zusammenarbeit mit anderen Staaten etwa bei der Beschaffung von Ersatzteilen und der Ausbildung als wünschenswert. So

wäre es denkbar, dass die Schweiz den Luftraum des Herstellerlandes oder dessen Schiessplätze nützen würde. Auch ähnliche Kooperationen mit anderen Staaten, die den gleichen Kampfjet einsetzen, sind möglich – sofern sie mit der Neutralität vereinbar sind.

Für Deutschland, das den Eurofighter offeriert, hat das Geschäft eine hohe Priorität. Die deutsche Luftwaffe will ebenfalls neue Jets desselben Typs. Eine nähere Zusammenarbeit mit der Schweiz würde in Berlin begrüsst. Die militärischen Verbindungen zwischen Deutschland, Österreich und der Schweiz werden bereits jetzt im Rahmen des DACH-Formats intensiv diskutiert.

Die österreichische Eurofighter-Beschaffung von 2003 machte jahrelang Negativschlagzeilen, es wurde wegen Betrugs ermittelt. Das Verfahren ist jedoch vor kurzem wegen des Mangels an Beweisen endgültig eingestellt worden. Ein Zusammenhang mit der gegenwärtigen Beschaffung lässt sich nicht herstellen.

Super Hornet – die Cyberstation

Eine Vorgängerin der Super Hornet fliegt die Schweizer Luftwaffe mit der F/A-18 bereits heute. Die Schweizer Militärpiloten könnten sich eine neue Ausbildung trotzdem nicht sparen, falls sich die Schweiz für den amerikanischen Jet entscheidet. Denn nur rund 40 Prozent des Flugzeugs sollen identisch sein mit dem früheren Modell. Der neue Jet ist denn auch deutlich grösser und schwerer. Dies hätte allenfalls kostspielige Anpassungen bei der Infrastruktur der Luftwaffe zu Folge. Ob dies so ist, überprüft die Armassuisse im Rahmen ihrer Evaluation.

Dass die Kooperation mit den Amerikanern und dem Hersteller Boeing fortgeführt werden könnte, wenn die Schweiz wieder F/A-18 kauft, kann als Vor- oder Nachteil ausgelegt werden. Das gegenseitige Vertrauen zwischen der amerikanischen und der Schweizer Luftwaffe ist gross. Für die Piloten aus der Schweiz, die bei den Amerikanern trainieren, gehört es zur Königsdisziplin, die F/A-18 selbständig auf einem Flugzeugträger zu landen.



Im Rennen ist Boeing derzeit auch in Finnland. Bereits heute existiert eine enge Zusammenarbeit zwischen der finnischen Luftwaffe und der Ruag, weil das skandinavische Land wie die Schweiz die Vorgängerversion des F/A-18 fliegt. Entscheiden sich die Schweiz und Finnland für die Super Hornet, eröffnen sich auch für diese Kooperation neue Chancen.

Das weiterentwickelte Modell der F/A-18 gilt unter Piloten als einer der Favoriten, auch wenn das Design des Kampfflugzeugs noch aus dem Kalten Krieg stammt. Unter der Oberfläche ist die Super Hornet allerdings State of the Art. Boeing hat inzwischen die Version Block III ins Rennen geschickt und offeriert diese auch der Schweiz. Sie verfügt beispielsweise über ein neues Datalink-System, das den Jet quasi zu einer fliegenden Cyberstation macht. Die neuen Super-Hornet-Maschinen sollen laut dem Hersteller auch robuster gebaut sein und deshalb deutlich mehr Flugstunden leisten können. Die Lebensdauer der herkömmlichen F/A-18 wurde bekanntlich zu einem Problem für die Schweizer Luftwaffe.

Die entscheidenden Kriterien

Die vier Hauptkriterien für die Evaluation von Armasuisse sind Wirksamkeit, Produktesupport, Kooperation und die direkte Industriebeteiligung, sprich Kompensationsgeschäfte. Im Zentrum stehen die Fähigkeiten des neuen Kampfflugzeugs. Sie werden vom VBS zu 55 Prozent gewichtet. Der neue Schweizer Jet muss das ganze Spektrum vom Luftpolizeidienst bis zum Einsatz in der Landesverteidigung abdecken können.

Eine hohe Bedeutung hat auch die Autonomie in Betrieb und Wartung des neuen Jets. Dieses Kriterium wird in der Evaluation mit 25 Prozent gewertet. In den Anforderungen gibt das VBS vor, dass der Flugbetrieb auch am Boden mit eigenem Personal durchgeführt werden muss. Für die Instandhaltung sollen ähnlich viele Leute zuständig sein wie heute. Die Kriterien Zusammenarbeit und Kompensationsgeschäfte werden je mit 10 Prozent gewichtet.

Auf dieser Basis wird eine Rang-

liste erstellt. Der Bundesrat entscheidet dann politisch. Dabei dürften finanzielle Überlegungen eine wichtige Rolle spielen. Die Möglichkeit, mit dem Herstellerland zu kooperieren, wird in Zukunft an Bedeutung gewinnen.

Die Typenwahl der Landesregierung könnte ganz am Ende des Prozesses noch vom Parlament ausgebremst werden. Das neue Kampfflugzeug kommt über das ordentliche Rüstungsprogramm 2022 in die Räte. Passt der Typ einer Mehrheit der Parlamentarier und Parlamentarierinnen politisch nicht, können sie das Programm an den Bundesrat zurückweisen – mit der Aufforderung, über die Bücher zu gehen.