

Rüstung und Technik

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz**

Band (Jahr): **86 (2011)**

Heft 3

PDF erstellt am: **13.09.2024**

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.

Zum Tiger-Teilersatz

Nachdem sich die Debatte über den Bundesratsentscheid, der Tiger-Teilersatz sei bis zum Jahr 2015 aufzuschieben, ein wenig gelegt hat, möchte ich mich kritisch zur Polemik, die seither entstanden ist, äussern.

DAVID KNÖRI, NIEDERGLATT

Als Erstes möchte ich kurz zu den evaluierten Typen eingehen. Alle drei Typen sind wohl neuere Konstruktionen, doch sind sie alle der 3. Generation Kampfflugzeuge zuzuordnen. Mit den nun erfolgten Upgrades sind sie nun auf den Stand der 4. Generation Kampfflugzeuge gebracht worden.

Absolute Topmaschine

Zur Erinnerung, Erstflug Prototyp JAS 39 1988, der Rafale 1991 und der Typhoon hat 1994 erstmals abgehoben. Das heisst, bei allen drei Typen sind keine Stealth-Eigenschaften vorhanden. Etwas Verbundwerkstoff macht noch kein Flugzeug zum Stealth-Fighter.

Seit 1998 verfügt die Luftwaffe über die leistungsfähige Hornet F/A-18. Dieser Flugzeugtyp ist den evaluierten Typen heute noch ebenbürtig. Eine Ausnahme bildet da lediglich die Instrumentierung.

Die Schweiz hat damals ein absolutes Topflugzeug eingekauft, was Leistung, Avionik und Einsatzspektrum betrifft. Wenn wir nun von einer Einsatzdauer von

rund 30 Jahren ausgehen, kann doch nur ein Fighter der allerneusten Generation eingekauft werden. Stealth-Eigenschaften sind ein absolutes Muss in der Zukunft.

In dieser Situation sollten eigentlich alle in der Luftwaffe engagierten Personen dankbar sein, dass diese Beschaffung gepolzt ist und eine Neubeurteilung vorgenommen werden kann.

Interessante Kunden

Nun, in Europa existieren zurzeit keine Konstruktionen mit Stealth-Eigenschaften, da müssen wir wohl oder übel über den grossen Teich schauen, und auch dort existieren nur drei Typen. Die F/A-22 jedoch ohne Exportbewilligung. Die F-35A, -B und -C sowie die F-15 Silent Eagle, die exportiert werden können.


Schauen wir doch mal auf die Kundenliste der genannten Flugzeugtypen: F-15 USAF, Israel, Südkorea, Singapur, Saudi-Arabien. Interessanter für uns jedoch die Liste der F-35: USAF, USMC, USN, Israel, Türkei, Australien, Italien und Grossbritan-

nien, sofern sie es sich leisten können. Doch einigermassen interessant, oder? Und die Schweiz, was tut sie? Sie setzt auf alte Technologie und überholte Muster mit zum Teil zweifelhaftem Erfolg.

Zurück auf Feld eins

Also packen wir die Chance und schliessen uns den Ländern Italien, Australien, der Türkei und Israel an, die auf die F-35 setzen. Die F-35-Familie wird auch in Stückzahlen gefertigt, die ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis garantieren und auch ein Potenzial für die weitere Entwicklung haben.

Das heisst für die Schweiz, nochmals auf Feld eins zurück. Aber diesmal mit der notwendigen Weitsicht, oder will die Luftwaffe einfach irgendein Flugzeug, um ein paar gutbetuchten Fliegerfans eine Freude zu bereiten, oder steht wirklich die Verteidigung unseres Landes und der Lufthoheit im Vordergrund?

Eine Frage, die die Verantwortlichen sich redlich stellen müssen. 



Der Autor Knöri verlangt, dass die Schweizer Luftwaffe in einer künftigen Ausmarchung auch den Amerikaner F-35 evaluiert.

Imageverlust

Das peinliche Hin und Her um den Entscheid für die Beschaffung eines neuen Kampfflugzeugs (TTE) hat nicht nur negative Konsequenzen für die Armee, sondern auch für den Industrie- und Forschungsstandort Schweiz.

OBERSTLT PETER JENNI, MURI BEI BERN

In einem pointierten Artikel im Informationsorgan der Schweizerischen Gesellschaft Technik und Armee (STA) zeigt Albert Gaide die Konsequenzen der aufgeschobenen Beschaffung des TTE für den Industrie- und Forschungsstandort Schweiz auf. Seine Beurteilung hat deshalb besonderes Gewicht, weil er in der Programmorganisation TTE der Armasuisse als Vertreter der Swissmem mitwirkte.

Gleichzeitig ist er Co-Direktor des im Herbst 2010 neu geschaffenen Offsetbüros in Bern. Das Büro basiert auf einem Vertrag zwischen Armasuisse, Swissmem und der Westschweizer GRPM. Es koordiniert die volkswirtschaftlich bedeutsamen Kompensationsgeschäfte.

Viele sind betroffen

Der negative Entscheid TTE des Bundesrates vom 25. August 2010 beeinflusst nach Albert Gaide zahlreiche Sektoren der Schweizer Industrie, die ihre Aktivitäten auf das perfekt durchgeführte Evaluationsprogramm TTE der Armasuisse ausgerichtet hatten.

Zwischen 2004 und 2009 wurden mehr als 300 Unternehmen in der Schweiz in den Prozess für mögliche Kompensationsgeschäfte miteinbezogen.

Neben den Firmen haben zahlreiche Hochschulinstitute wie die ETH Zürich, die EPFL Lausanne und Universitäten von dieser Zusammenarbeit profitiert. Sei es durch Entwicklungsverträge oder die Mitwirkung in europäischen Forschungsprojekten.

Verbreitetes Unverständnis

Auf Unverständnis stiessen Ende 2009 die Erklärungen des Chefs VBS. Der Entscheid, die Evaluation zum Tiger-Teilersatz zu stoppen und einige Wochen später das Gegenteil zu verkünden, sei zwei Wochen vor Abschluss der Evaluationsarbeiten überhaupt nicht verstanden worden.

Das Hin und Her um den Sicherheitspolitischen Bericht, der als Basis für den Entscheid zum Tiger-Teilersatz gelten

sollte, sowie die Ankündigung eines Armeeberichtes hätten die Unsicherheit weiter genährt.

Unklare Aussagen

Der Entscheid des Bundesrates vom 25. August 2010 und die anschliessenden Erklärungen von Bundesrat Ueli Maurer liessen verschiedene Interpretationen zu. Der Bundesrat hatte beschlossen, den F-5 Tiger zu ersetzen und beauftragte das Militärdepartement und das Finanzdepartement Möglichkeiten der Finanzierung zur Beschaffung der Flugzeuge vor 2015 zu prüfen.

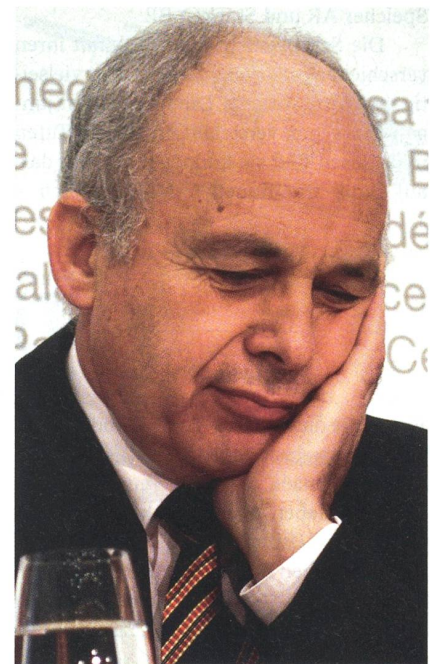
Der Chef des VBS präsentierte eine völlig neue Agenda, die eine Wiederaufnahme der Evaluation bis 2015 und die Beschaffung des TTE bis gegen Ende des Jahrzehnts vorsah. Erneut herrschte Unverständnis und Unsicherheit.

Alle diese Erklärungen waren gemäss Albert Gaide ein Schock für die drei potenziellen Lieferanten (Eurofighter, Rafale, Gripen), die grosse personelle und finanzielle Anstrengungen unternommen hatten (Präsenz in der Schweiz, Flugversuche während eines Monats in der Schweiz, Suche nach Partnern). Immer im Wissen darum, dass zwei von ihnen ausscheiden würden. Sie hatten nicht damit gerechnet, dass alle drei als Verlierer dastehen würden.

Glaubwürdigkeitsverlust

Der Nicht-Entscheid für das TTE-Projekt hatte zudem eine negative Wirkung auf einen grossen Kreis interessierter Schweizer Unternehmen und zahlreiche Partner von Eurofighter, Gripen und Rafale, das heisst ca. 200 europäische Unternehmen, die das Projekt aktiv unterstützt sowie den Aufbau der Kompensationsgeschäfte und die erheblichen Kosten der Versuchsreihen mitgetragen hatten.

Der Rückzug des TTE-Projektes hat nicht nur dem Ansehen der Schweizer Armee geschadet, die sonst durch die Qualität ihrer Auswahlverfahren und die Seriosität ihrer Planung einen guten Ruf geniesst,



Archivbild

Bundesrat Ueli Maurer: Der Tiger-Teilersatz soll bis zum Jahr 2015 aufgeschoben werden.

sondern auch dem unserer Industrie, die einen grossen Teil ihrer Glaubwürdigkeit verspielt hat, indem sie ihr politisches Gewicht in Bern zu wenig eingebracht hat.

Schaden für die Industrie

Albert Gaide befürchtet, dass sich die Enttäuschung der grossen ausländischen Partner wohl in einem sinkenden Interesse gegenüber der Schweizer Industrie niederschlagen werde.

Und diese wiederum wird die Hoffnung auf Kompensationsgeschäfte begraben müssen. Es besteht zudem das Risiko, dass ein Teil der im Laufe der Evaluation aus freien Stücken mit Firmen in der Schweiz gestarteten Kompensationsgeschäfte wieder verloren geht. Zahlreiche Schweizer Unternehmen sind beunruhigt über den Gesichtverlust, den sie erlitten haben. Sie befürchten die Isolation. ■