

Schweiz

28. März 2008, 19:15 – Von Daniel Foppa

## Kampf um Armee-Flugzeuge

**Die GSoA will den Kauf neuer Kampffjets mit einer Initiative stoppen. Im Hintergrund wird derweil eifrig für das Geschäft lobbyiert. Ein Blick ins Ausland zeigt, wohin das führen kann.**

Die Schweizer Luftwaffe will für 2,2 Milliarden Franken neue Kampffjets kaufen. Diese sollen die veralteten 54 Tiger F-5 ersetzen. Gegen die Beschaffung kämpft die Gruppe für eine Schweiz ohne Armee (GSoA). Am Sonntag lanciert sie in Solothurn eine Initiative für ein Beschaffungsmoratorium. Damit kommt es voraussichtlich zu einer Neuauflage des «Stopp-F/A-18»-Abstimmungskampfs, der zu Beginn der Neunzigerjahre die Schweiz bewegte. Die GSoA sammelte damals in einem Monat eine halbe Million Unterschriften und erzielte am 6. Juni 1993 mit 43 Prozent Ja-Stimmen einen Achtungserfolg.

Der Rüstungsbetrieb Armasuisse evaluiert derzeit die in Frage kommenden Jets. Im Sommer 2009 soll der Typenentscheid fallen, über den dann das Parlament entscheidet. Vier Jets stehen zur Diskussion:

- JAS-39 Gripen von Saab (Schweden)
- Rafale von Dassault (Frankreich)
- Eurofighter von EADS (Deutschland, Italien, Spanien und England)
- F/A-18 E/F von Boeing (USA)

Die Preise der Jets schwanken je nach Ausstattung, Offerte und Wechselkurs enorm. Als Richtpreis gelten 100 Millionen Franken pro Stück, wobei der Eurofighter und der F/A-18 am teuersten sind. Offiziell wird zwar betont, die Ausgangslage sei für alle gleich. Dennoch mehren sich Hinweise, dass der Gripen die Nase vorne hat.

So sagte Luftwaffenchef Walter Knutti 2006 gegenüber der NZZ. «Der F/A-18 E/F wäre ein sehr grosses Flugzeug, vielleicht doch nicht das, was die Schweiz braucht.» Armeechef Christophe Keckeis erklärte im vergangenen November, für ihn kämen nur der Gripen und die Rafale in Betracht; der F/A-18 falle aus politischen Gründen aus dem Rennen, der Eurofighter koste zu viel. Verteidigungsminister Schmid rügte die Äusserung scharf. Eine 2006 an der Universität Zürich eingereichte Dissertation stellte zudem fest, der Gripen biete das beste Preis-Leistungs-Verhältnis.

### Flugzeit für Lobbyisten

Hinter den Kulissen unternehmen die Anbieter alles, um die Auftraggeber günstig zu stimmen. So treten EADS, Saab und Dassault als Armee-Sponsoren auf: Letzten November unterstützten sie die Armeetage in Lugano mit je 30'000 Franken. Zudem stehen ihre Namen auf den Sponsorlisten bei der Generalversammlung der Luftwaffenoffiziere, bei Wettkämpfen wie dem Swiss Raid Commando oder beim Offiziersball im Hotel Bellevue Bern. Der Konzern EADS, der 2005 den Zuschlag für die Lieferung von 20 Armee-Helis im Wert von 310 Millionen Franken erhalten hat, unterstützte zudem das Buch über Ex-Armeechef Christophe Keckeis.

Die drei Firmen haben Büros in Bern eröffnet und setzen PR-Leute auf Parlamentarier und Medien an. EADS hat Strategieberater Franz Egle engagiert, den ehemaligen Sprecher von Bundesrat Flavio Cotti und heutigen Verwaltungsrat in der Holding von Samih Sawiris. Für Saab wirbt der frühere Stöhlker-Mann Stephan Oehen, während Boeing jahrelang auf die Dienste der PR-Agentur Farner zählte. So setzte sich Divisionär und Farner-Verwaltungsratspräsident Gustav Däniker zu Beginn der Neunzigerjahre vor der sicherheitspolitischen Kommission des Ständerats für den F/A-18 ein – ohne offen zu legen, dass seine Agentur ein Mandat von Boeing hatte. Unterdessen hat Boeing die Zusammenarbeit mit Farner beendet.

### Korruption, Geldstrafen, Qadhafi

Mit welchen Bandagen bei Flugzeugbeschaffungen gekämpft wird, zeigt ein Blick ins Ausland. In Österreich geriet der Kauf von 15 Eurofightern zum Skandal, der fast die rot-schwarze Regierung sprengte: Nachdem lange Saab in Führung gelegen hatte, fällte die Regierung Schüssel 2002 entgegen der Absicht des Verteidigungsministers einen überraschenden Entscheid zu Gunsten von EADS. Ein Untersuchungsausschuss förderte anschliessend Hinweise auf Schmiergeldzahlungen zwischen Rüstungslobbyisten und Entscheidungsträgern zu Tage. Die in den Skandal verwickelte Regierung liess die Untersuchung jedoch versanden.

Auch gegenüber Saab wurde letztes Jahr der Vorwurf erhoben, bei einem Flugzeugleasing an Tschechien seien Schmiergelder geflossen. Derzeit ermittelt die Justiz. Boeing war 2006 in den USA wegen Industriespionage und Korruption zu einer Busse von 615 Millionen Dollar verurteilt worden. Eine vergleichsweise weisse Weste hat Dassault.

Zufall oder nicht: Dem Konzern ist es bisher noch nie gelungen, die Rafale ins Ausland zu verkaufen. Nicht einmal die peinliche Charmeoﬀensive von Präsident Nicolas Sarkozy gegenüber dem libyschen Staatschef Moammar al-Qadhafi hat letzten Dezember dazu geführt, den geplanten Verkauf von 14 Rafale an Libyen unter Dach zu bringen.



© Tamedia AG – Quellen: [tagesanzeiger.ch](http://tagesanzeiger.ch) – Agenturen – » [Fenster schliessen](#)