

Tages-Anzeiger vom 13.08.2008

Inland

Armee will keine volle Transparenz bei Kampfjet-Wahl

Die Evaluation des Gripen als Ersatz für die ausgedienten Tiger F-5 hat begonnen. Uneinigkeit herrscht über den Grad der Transparenz bei der Auswahl der neuen Kampfjets.

Von Maurice Thiriet, Emmen

Die Box Nummer 5 im Hangargebäude des Militärflugplatzes Emmen ist gut gefüllt. Die erste Präsentation des Kampfjets Gripen des schwedischen Unternehmens Saab steht kurz bevor. Nach dem fotowirksamen Start der Gripen zum Testflug beginnt am Dienstagmorgen die Medienkonferenz, welche die Schweden für eine eindruckliche Verkaufsshow nutzen.

Ein Flugzeug zu kaufen, sei eine «Herzensangelegenheit», sagt Manne Koerfer, der Vertreter von Gripen in der Schweiz. Die Schweizer Kampfjet-Piloten seien jederzeit herzlich eingeladen, in den wunderschönen Landschaften Schwedens Trainingsbesuche zu machen. Der Gripen sei das ideale Flugzeug für die Schweizer Bedürfnisse - und dies erst noch zum besten Preis-Leistungs-Verhältnis.

Christian Catrina von der Direktion für Sicherheitspolitik und Jürg Weber, der für die Armasuisse die Evaluation des Tiger-Teilersatzes leitet, sowie Militärpilot Andreas Schmid, der die Flugzeuge testet, machen einen etwas peinlich berührten Eindruck. Besonders als Koerfer den Schweizern mit ernstem Ton «die beste Evaluation, die ich je erlebt habe» attestiert. Gripen hat seine Flugzeuge unter anderem bereits an Thailand, Tschechien, Ungarn und Südafrika verkauft.

Alle Daten auf den Tisch legen?

Kritischer ist der Zuger Nationalrat und GSoA-Aktivist Jo Lang. Obwohl er in der Subkommission der Sicherheitspolitischen Kommission (SIK) sitzt, welche die Evaluation der Flugzeuge und deren Dokumentation überwacht, ist er ausdrücklich nicht zum Medienanlass eingeladen.

Er informiert die Journalisten im nahe gelegenen Restaurant: «Die Rüstungsindustrie ist laut einer Studie von Transparency International die zweitanfälligste Branche für Korruption. Ich werde in der Subkommission den Antrag auf volle Transparenz der Anforderungen an die zu beschaffenden Flugzeuge und die Veröffentlichung der jeweiligen Evaluationsergebnisse stellen.» Nur so könne verhindert werden, dass der Anforderungskatalog im Laufe des Verfahrens zugunsten eines der Flugzeuge angepasst werde, sagt Lang.

Für so viel Transparenz wie möglich gegenüber der Öffentlichkeit ist der Präsident der Subkommission Thomas Hurter (SVP). Der Militärpilot macht jedoch Einschränkungen. «Die detaillierten Resultate der Tests in den einzelnen Beurteilungskriterien - beispielsweise demjenigen der Lärmimmission - gehören nicht an die Öffentlichkeit. Sie würden missbraucht, um Druck auf die politischen Entscheidungsträger auszuüben», so Hurter.

Dass der Gripen-Hersteller Saab im letzten Jahr dem bundeseigenen Rüstungsbetrieb Ruag den Bereich Grosskaliber-Munition abgekauft und ihm im Gegenzug den Bereich Raumfahrt verkauft hat, hält Lang für bedenklich, Hurter eher weniger. «Diese Nähe der beiden Betriebe ist ja bekannt und kann insofern in die Überlegungen der Evaluation miteinbezogen werden», sagt Hurter.

Anforderungen geheim

Nebst dem Anforderungskatalog an die neuen Flugzeuge sind auch die genauen Evaluationskriterien weiterhin Geheimsache und werden nur den zuständigen Parlamentariern der SIK zugänglich gemacht. Projektleiter Jürg Weber nennt auch auf mehrmaliges Nachfragen durch Journalisten der «GSoA-Zeitung» lediglich etwa «Kosten», «mögliche militärische oder industrielle Kooperationen mit dem Hersteller», «Lärm- und Abgasimissionen» und «Wirksamkeit bei Aufklärung und Luft-Boden-Einsatz» als Kriterien.

Genauer könne die Öffentlichkeit nicht informiert werden, da die einzelnen Anbieter untereinander im Wettbewerb ständen. Es soll also nicht breitgetreten werden, wo die Stärken und Schwächen der jeweiligen Flugzeugtypen liegen.

Eine Million Euro für Tests

Das rund 25-köpfige Team von Gripen International, das die Tests begleitet, ist guten Mutes. Nachdem ihr Jet vom Testflug zurück ist, beantworten die Schweden sichtlich gerne Fragen von Journalisten. Egal, was sie gefragt werden, nutzen sie die Gelegenheit, um für ihren Flieger zu werben.

Schliesslich haben sie sich ihre Anwesenheit auch etwas kosten lassen. Die Hersteller tragen die Aufwendungen, die für die Evaluation anfallen, selber. Bob Kemp, Senior Vice President von Gripen International, beziffert allein die Kosten für die Tests der Jets in der Schweiz auf «knapp eine Million Euro». Und hängt ohne Pause an: «Es ist vielleicht nicht das schnellste Flugzeug, es ist vielleicht auch nicht das stärkste, aber es ist das vielseitigste. Vielseitig wie Ihr Land.»