

Fragenkatalog Gripen

1. Technische Risiken

1.1. *Wie werden die Minimal-Leistungen des Gripen E zusätzlich zum Staatsvertrag garantiert und sichergestellt?*

Schweden wird in einem oder mehreren Verträgen mit Saab festlegen, zu welchen Leistungen der Gripen E fähig sein muss, wie bereits bei der Weiterentwicklung des Gripen A zum Gripen C. Diese Verträge werden nach Angaben des schwedischen Verteidigungsministeriums voraussichtlich Prämien für über den Erwartungen liegende Leistungen und Abzüge für Mängel enthalten. Die für die Schweiz vorgesehenen 22 Gripen E werden von diesem Vertrag gleich erfasst wie die für die schwedische Luftwaffe vorgesehenen; Vertragspartner für die Schweiz ist aber die schwedische Regierung, nicht Saab.

Ein Schweizer Ingenieur- und Pilotenteam wird den Fortschritt des Programms bis zur Auslieferung vor Ort ständig begleiten und periodisch kontrollieren: Ein Testpilot und Flugversuchingenieur werden ins Testteam von Saab integriert und an der Flugerprobung des Herstellers mitarbeiten. Sollten Abweichungen zu den Entwicklungszielen festgestellt werden, werden mit Schweden und Saab Korrekturmassnahmen vereinbart.

1.2. *Wird der Gripen E die luftpolizeilichen Aufgaben ebenso gut oder besser wie der F/A-18 erfüllen?*

Der Gripen E wird die luftpolizeilichen Aufgaben gleich gut erfüllen wie der F/A-18C/D. Er weist zwei Vorteile auf:

- einen Infrarot-Sensor für die Identifikation von Flugzeugen in der Dunkelheit.
- grösseres Wachstumspotential für spätere Weiterentwicklungen für Luftpolizeidienst sowie für Luftverteidigung, Luftaufklärung und Luft-Boden Einsätze.

1.3. *Der Gripen D litt offenbar an einem zu langsamen Notfallstart (Mission Préparation + QRA für Quick Reaction Alert). Ist dieses Problem beim Gripen E gelöst? Wie? Wird der Gripen E diesbezüglich so schnell sein wie seine Konkurrenten und der F/A-18?*

Ja, das Problem ist beim Gripen gelöst. Der Gripen wird so schnell sein wie seine Konkurrenten und wie der F/A-18.

Die Luftwaffe arbeitet heute mit dem F/A-18 und F-5 mit folgenden Bereitschaftsgraden:

- A1: Start in 60 Minuten
- A2: Start in 35 Minuten
- A3: Start in 15 Minuten
- A4: Start in 3 Minuten
- A5: Start in 1 Minute (Triebwerke laufen)
- A6: Flugzeug in der Luft

Der F/A-18 benötigt für A4 eine externe Stromversorgung ohne Kühlluft, der F-5 muss ein Triebwerk laufen lassen.

Alle Kandidaten können diese Bereitschaftsgrade erfüllen, wenn auch mit unterschiedlichen Verfahren.

Beim Gripen arbeitet die schwedische Luftwaffe bei A4 mit der Auxiliary Power Unit (APU, im Flugzeug eingebautes Hilfsstromaggregat). Dies ist in der Schweiz aus Lärmgründen nicht erwünscht. (Das ist auch der Grund, wieso beim F/A-18 eine externe

Stromversorgung verwendet wird. Da nur wenige Geräte eingeschaltet werden, benötigt der F/A-18 keine externe Kühlung.)

Das VBS hat während der Evaluation nicht abklären lassen, ob für den Gripen eine Lösung wie für den F/A-18 möglich ist. Diese Abklärungen sind für die Beschaffungsvorbereitung 2013 geplant. Sollten sie ergeben, dass externe Kühlluft nötig ist, so würde sie in den Alarmstandorten bauseitig realisiert. Diese technische Lösung besteht beim Gripen bereits für Wartungsarbeiten an der Avionik.

- 1.4. *Vor der Subkommission der SIK-N hat Luftwaffeningenieur Gérald Levrat gesagt, Saab habe keine Alternative zu seinem APU vorgeschlagen. Muss während einer Alarmstufe mit Reaktionszeit von unter fünf Minuten der APU Motor ständig laufen? Welche Folgen hat es auf Treibstoffkosten, den Lärm und die Umwelt? Wurde das im Endbericht berücksichtigt?*

Schweden speist den Gripen mit der APU, wenn eine Reaktionszeit von drei Minuten nötig ist. Die Auswirkungen auf den Treibstoffkonsum und damit die Kosten sind vernachlässigbar, während der Lärm in der Schweiz unerwünscht ist. Deshalb soll im Rahmen der Beschaffung in der Schweiz eine Lösung ohne Verwendung der APU realisiert werden.

- 1.5. *Wird die Durchhaltefähigkeit des Gripen im Luftpolizeidienst genug lang sein? Laut Presseberichten ist sie auf 120 Minuten vorgesehen (180 Minuten für Rafale oder Eurofighter) - ist diese Dauer erreichbar und basiert eine allfällige positive Aussage auf den neuesten Flugtests?*

Ja, die Durchhaltefähigkeit bzw. Verweildauer des Gripen E im Luftpolizeidienst wird lang genug sein. Er kann bis zu drei externe Treibstoffbehälter mitführen und damit auch Luftpolizeimissionen mit einer Dauer von 120 Minuten fliegen. Eine Luftpolizeimission der Luftwaffe, z.B. für das WEF in Davos, dauert in der Regel 90 Minuten: Je 15 Minuten für den Hin- und Rückflug, und 60 Minuten Präsenz vor Ort in der Luft. Dies ist die heutige Praxis mit dem F/A-18. Die heutige Beurteilung ergibt sich aus den Flugversuchen in Schweden vom Mai 2012.

- 1.6. *Muss bei Mängeln des Gripen E die Einsatzdoktrin geändert werden? Kann unter diesen Umständen der Gripen E die F/A-18 ersetzen?*

Der Gripen E erfüllt die Anforderungen der Luftwaffe. Eine Änderung der Einsatzdoktrin ist nicht nötig. Die Gripen E können die gleichen Rollen übernehmen wie die F/A-18. Ihre geringeren Flugleistungen werden durch den AESA-Radar und die leistungsfähigere Radar-Lenkwaaffe Meteor mehr als wettgemacht.

- 1.7. *Ist sichergestellt, dass die Schweiz beim Gripen E keine Recycling-Elemente aus Gripen C/D erhält, wie dies offenbar Schweden plant? Welche Garantien dazu gibt es und wie werden diese sichergestellt (Konventionalstrafen)?*

Während der Evaluation und Beschaffungsvorbereitung stand mit keinem Hersteller die Verwendung von Occasionsteilen zur Diskussion. Im Kaufvertrag mit Schweden wird explizit festgehalten werden, dass alle Teile der Gripen neu hergestellt sind. Dies wird vom Personal der armasuisse vor Ort während der Produktion und bei der Abnahme überprüft. Es wäre übertrieben, die Einhaltung dieser Vertragsbestimmung mit Androhung von Konventionalstrafen absichern zu wollen, zumal es sich um eine Selbstverständlichkeit handelt. Inzwischen wurde auch von Seiten der schwedischen Regierung und von Saab bestätigt, dass keine gebrauchten Teile in die für die Schweiz bestimmten

Gripen E eingebaut werden. Bei den für die schwedische Luftwaffe vorgesehenen Gripen E werden gewisse Komponenten (z.B. Schleudersitze) aus früheren Modellen eingebaut.

- 1.8. *Würde die Verwendung von Recycling-Elementen die Lebensdauer der gesamten Gripen E-Flotte verringern? Könnte das bedeuten, dass Schweden seine Gripen C/D zu Gripen E aufrüstet, aber diese Flieger eine kürzere Lebensdauer haben, als die der Schweiz gelieferten und die nötigen Weiterentwicklungen nach 20 Jahren nicht mehr verfügbar sind?*

Die schwedischen Gripen E werden die gleiche Lebensdauer haben wie die schweizerischen; gebrauchte Komponenten, die eingebaut werden (z.B. Schleudersitze) können ersetzt werden. Die schwedische Luftwaffe ist an einer langen Nutzungsdauer der Gripen E mindestens ebenso stark interessiert wie die schweizerische.

- 1.9. *Wie wird sichergestellt, dass aus einem reduzierten Gripen E nicht ein Gripen C/D+ wird, der zwar eine neue Avionik, aber kein neues Triebwerk und keine neue Zelle hat?*

Die Spezifikationen sind in der Offerte von Saab und in der Rahmenvereinbarung mit Schweden enthalten. Sie umfassen u.a. das Triebwerk 414G, einen grösseren internen Treibstofftank, zwei zusätzliche Waffenstationen am Rumpf, AESA-Radar und eine neue Ausrüstung für die elektronische Kriegsführung. Im Gripen-F-Demonstrator sind das schubstärkere Triebwerk, grössere interne Treibstofftanks und die zusätzlichen Waffenstationen als Zwischenschritt zum Gripen E bereits eingebaut und erprobt worden. Sie sind für die schwedische Luftwaffe ebenso wichtig wie für die Schweiz.

- 1.10. *Wann wird die Schweizer Luftwaffe den ersten Gripen E Prototyp (kein Demonstrator) in der Schweiz von A bis Z testen?*

Die armasuisse wird unter Einbezug der Luftwaffe das erste Serieflugzeug einem umfassenden Serie-Verifikations- und Abnahmeflugprogramm unterziehen, das auch Lenkwaffenschiessen umfassen wird. Diese Tests sind für 2018 und 2019 in Schweden und in der Schweiz geplant. Damit überprüft die armasuisse, ob die Gripen E die vertraglich vereinbarten Funktionen und Leistungen aufweisen und ob sie lufttüchtig sind.

Anschliessend wird die Luftwaffe in der Schweiz ein Flugprogramm zur operationellen Verifikation durchführen.

- 1.11. *Wo erfolgt die Endmontage des Gripen E gemäss neuestem Stand? Was hat das für Folgen für den Technologietransfer und den Industriestandort Schweiz? Welches waren die ursprünglichen Bedingungen der Schweiz bezüglich der Endmontage des TTE? Sollte diese Montage des Gripen nicht ursprünglich in der Schweiz stattfinden?*

Die Endmontage erfolgt in Linköping (Schweden). Der Technologietransfer ist damit etwas geringer als bei einer Endmontage in der Schweiz.

Alle Anbieter mussten die *Option* einer Endmontage in der Schweiz in ihren Offerten unterbreiten – das haben alle auch getan. Auf der Grundlage dieser Offerte ist das VBS zum Schluss gelangt, dass eine Endmontage in der Schweiz wirtschaftlich so ineffizient wäre, dass auch der etwas bessere Technologietransfer sie nicht rechtfertigen würde. Endmontage in der Schweiz war also keine Bedingung, sondern nur die Unterbreitung einer Offerte dafür.

- 1.12. *Kann ausgeschlossen werden, dass künftige Weiterentwicklungen der Kampffähigkeit des Gripen E für den für Schweden wichtigen Kampf gegen U-Boote von der Schweiz mitfinanziert wird?*

Ob, wann und welche Upgrades vorgenommen werden, muss von beiden Betreibern gemeinsam entschieden werden, dies ist in der Rahmenvereinbarung so vorgesehen und soll auch im Kaufvertrag festgehalten werden. Es ist ebenfalls in der Rahmenvereinbarung festgehalten, dass Upgrades dazu dienen müssen, neuen Herausforderungen zu begegnen (und nicht etwa Defizite in der Entwicklung des Flugzeugs zu kompensieren).

Die Schweiz wird auch die Möglichkeit haben, auf Upgrades zu verzichten, die nur für Schweden von Interesse sind.

- 1.13. *Ist die FLORAKO-Kompatibilität des Gripen E vollständig sichergestellt? Würde die Sicherstellung dieser Kompatibilität Kostenfolgen haben, welche nicht im Kauf des Gripen E inbegriffen sind?*

Die Integration des Gripen in die alle schweizerischen Führungssysteme, inklusive Florako, ist im Beschaffungsumfang und Budget eingeschlossen.

Während die Kompatibilität aus heutiger Sicht technisch aufgrund der gleichen Standards ohne Änderungen gegeben ist, muss der Gripen in den Führungssystemen analog abgebildet werden wie es die F/A-18 heute schon sind.

2. **Finanzielle Risiken**

- 2.1. *Wie solide ist das Unternehmen Saab? Wie hoch sind die Chancen, dass es diese Firma, im sich rapide konsolidierenden Markt der Rüstungsgüterhersteller, in 10-20 Jahren noch gibt?*

Schweden und der Hauptaktionär Wallenberg sind entschlossen, das Unternehmen Saab als Entwickler und Hersteller von Kampfflugzeugen zu erhalten. Die schwedische Luftwaffe basiert für ihre Jets zu 100% auf Saab – konkret: auf den Gripen. Für die Schweiz ist es im Übrigen weniger wichtig, ob Saab in Jahrzehnten immer noch ein eigenständiges Unternehmen ist, als dass der Gripen weiterhin unterstützt und weiterentwickelt wird.

- 2.2. *Wie hoch ist der von der Schweiz in 10, 20 und 30 Jahren zu tragende Anteil der zukünftigen Entwicklungskosten bei einer Stückzahl von insgesamt 60 - 80 Flugzeugen?*

Der Schweizer Anteil an den Kosten gemeinsam beschlossener Upgrades wird nach gegenwärtigem Stand (ohne Drittkunden) 25% sein. Der Schweizer Beitrag an die Kosten der Weiterentwicklung des Gripen C zum Gripen E ist im Kaufpreis bereits eingeschlossen; zusätzliche Entwicklungskosten wären also auf Upgrades beschränkt.

- 2.3. *Haben andere Anbieter fixe Beteiligungen für die Entwicklungskosten angeboten?*

Keiner der Anbieter hat die Entwicklungskosten separat ausgewiesen; diese machen einen unspezifizierten Teil des jeweiligen Preises aus.

- 2.4. *Erste Zahlungen erfolgen 2014. Was geschieht mit diesem Geld, wenn die minimale Leistung nicht erreicht wird?*

Sollten die Vorgaben in Bezug auf Leistung (und Termin) nicht eingehalten werden, sind Verhandlungen mit Schweden nötig, um konkrete Entschädigungen festzulegen. Im Vordergrund steht allerdings eine enge Begleitung des Prozesses zur Weiterentwicklung durch Fachleute des VBS, so dass rechtzeitig interveniert und Korrekturmaßnahmen eingeleitet werden können.

- 2.5. *Wird die Schweiz neben dem Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Schweden einen Vertrag zwischen Armasuisse und Saab vereinbaren können, welcher die technischen Spezifikationen und Lieferfristen ebenso umfasst wie Konventionalstrafen und Rücktrittsrechte bei Nichterreichen dieser Bedingungen? Wird dieser Vertrag vor der Volksabstimmung vorliegen und damit dem Volk gezeigt, dass das Risiko beim Kauf klein ist?*

Vertragspartner für die Schweiz ist der schwedische Staat. Es ist nicht vorgesehen, zusätzlich einen Vertrag mit Saab abzuschliessen. Für die Einhaltung der Abmachungen ist der schwedische Staat verantwortlich, der seinerseits mit Saab Verträge für die Entwicklung und die Produktion abschliessen wird. Es ist vorgesehen, den Kaufvertrag während des Jahres 2013 fertig auszuarbeiten. Inwieweit er veröffentlicht werden kann, wird zu prüfen sein; in jedem Fall müssten geschäftsgeheime Informationen weggelassen werden.

- 2.6. *Wird die Schweiz ab 2035 die F/A-18 mit Gripen ersetzen und damit eine Einflottenstrategie verwirklichen können? Wenn nein, welche Folgen hätte das auf die Kosten?*

Die Frage, ob die F/A-18 2035 ersetzt werden sollen und womit, kann jetzt noch nicht beantwortet werden. Es bleibt abzuwarten, wie sich die Technik in den mehr als 20 Jahren entwickelt.

- 2.7. *Welche finanziellen, technischen und strategischen Auswirkungen hätte ein gleichzeitiger Ersatz der Tiger- und F/A-18-Flotte durch den Gripen zum Zeitpunkt des geplanten F/A-18-Ersatzes?*

Ein gleichzeitiger Ersatz von Tiger und F/A-18 steht aus Sicht des VBS nicht zur Debatte: Die F/A-18C/D sind noch bis nach 2030 einsatzfähig, und eine Verlängerung der Einsatzdauer der Tiger bis dahin wäre nicht sinnvoll. Dafür wären Investitionen von etwa 1-1.5 Mia. Fr. nötig, und auch dann wäre das System F-5 gegenüber dem Gripen wesentlich weniger leistungsfähig, z.B. wegen des Fehlens der Radar-Lenkwafe Meteor. Es wäre militärisch und betriebswirtschaftlich nicht sinnvoll, ein System mehr bis 2030 einzusetzen, das in den frühen achtziger Jahren eingeführt wurde.

- 2.8. *Gibt es eine langfristige Strategie betreffend die Grösse, Ausrüstung und Fähigkeit der Luftwaffe?*

Die Luftwaffe sollte mindestens fünf Staffeln von Jet-Flugzeugen betreiben, um Luftpolizei mit einiger Durchhaltefähigkeit betreiben, die Luftverteidigung auf dem gebotenen Stand zu halten sowie *Grund*kompetenzen für Luftaufklärung und Luft-Boden-Einsätze wieder aufbauen zu können. Für den Aufbau einer *vollen* Kompetenz für Luftaufklärung und Luft-Boden-Einsätze müsste die Gesamtflotte sechs Staffeln (60-70 Flugzeuge) umfassen. – Daneben muss die Luftwaffe Drohnen, Helikopter und Trainingsflugzeuge betreiben und den Luftraum mit Radarsystemen überwachen. Die Frage, welche und wie viele Fliegerabwehrsysteme längerfristig nötig sind, wird gegenwärtig bearbeitet.

3. Betriebskosten

- 3.1. *Welche Garantie besteht, dass die Betriebskosten des Gripen E, der noch nie im realen Einsatz war, nicht höher als vorgesehen sein werden? (Das war z.B. der Fall mit dem Eurofighter Tranche 1 der Fall). Wird es, wenn der Gripen E die vereinbarten Betriebskosten verfehlt, Konventionalstrafen geben? Stimmt es, dass sich die Betriebskosten ohne Teuerung in kurzer Zeit um 20% oder 20 Mio. Fr. / Jahr erhöht haben, was bei einer Lebensdauer von 30 Jahren Mehrkosten von 600 Mio. Fr. ausmacht?*

Saab hat wie die übrigen Hersteller für die ersten zehn Jahre industrielle Instandhaltung einen Festpreis offeriert. Durch die Zusammenarbeit mit Schweden sollten die Kosten eher tiefer liegen.

Die Betriebskosten für den Gripen E basieren auf den Erfahrungen mit dem Gripen C/D. Der Eurofighter war eine vollständige Neukonstruktion. Ob die Betriebskosten der Tranche 1 wirklich höher waren als vertraglich vereinbart, entzieht sich der Kenntnis des VBS.

Der Eindruck, dass die Betriebskosten plötzlich angestiegen seien, stammt wahrscheinlich daher, dass in der Rüstungsbotschaft die Betriebskosten inklusive Löhne der Piloten und Betriebskosten der Immobilien angegeben sind. Im Evaluationsbericht wurden diese weggelassen, weil alle Kandidaten die gleiche Anzahl Piloten benötigen und die Unterschiede bei den Betriebskosten der Immobilien gering waren. Diese Diskrepanz zwischen Evaluationsbericht und Rüstungsbotschaft wäre für alle drei Flugzeuge die gleiche gewesen; es handelt sich nicht um einen Kostenanstieg.

- 3.2. *Wie hoch waren die in der Evaluation von Schweden und der Schweiz veranschlagten Kosten pro Flugstunde? Stimmt die Kostenexplosion der Betriebskosten pro Flugstunde von ursprünglich 5'000 Fr. (Angaben Schweden) über 10'000 Fr. auf heute 24'000 Fr. gemäss Medienberichten?*

Die Kosten für eine Flugstunde können auf sehr unterschiedliche Arten errechnet werden, je nachdem, was man dabei berücksichtigt bzw. weglässt (Treibstoff, Bodenpersonal Infrastruktur, Piloten, Amortisation). Damit sind unterschiedliche Kostenangaben für das gleiche Flugzeug nicht unbedingt falsch, aber nicht miteinander vergleichbar. Die in der Frage erwähnten unterschiedlichen Zahlen bilden nicht eine Kostenerhöhung ab, sondern beziehen sich auf unterschiedliche Berechnungsansätze.

- 3.3. *Haben sich die geschätzten jährlichen Betriebskosten von 22 Gripen E zwischen dem BR Entscheid von Nov. 2011 und heute verändert?*

Nein.

- 3.4. *Wie hoch waren die Betriebskosten der Offerten der beiden anderen Konkurrenten für 22 Flugzeuge?*

Diese Daten sind im Evaluationsbericht vorhanden. Sie sind vertraulich klassifiziert, können aber von der Subkommission TTE der SIK-N eingesehen werden.

- 3.5. *Wie hoch wären die jährlichen Betriebskosten mit 18, respektive 12 Flugzeugen Gripen E sowie der anderen Konkurrenten?*

Armasuisse hat aufgrund der Daten im Evaluationsbericht Abschätzungen vorgenommen. Diese sind vertraulich klassifiziert, können aber von der Subkommission TTE der SIK-N eingesehen werden.

- 3.6. *Wie hoch werden die jährlichen Betriebskosten für die zu mietenden 11 Gripen C/D sein?*

Die jährlichen Betriebskosten der Gripen C/D setzen sich zusammen aus den Kosten des VBS (Lohnkosten Bodenpersonal und Piloten, Treibstoff, Amortisation Immobilien) und den Kosten für die industrielle Instandhaltung, die Teil der Mietkosten sind.

Eine Abschätzung ergibt, dass sich die Betriebskosten für einen Gripen C und für einen Gripen E in einem ähnlichen Rahmen bewegen, d.h. für die 11 Gripen C/D etwa die Hälfte.

te der 22 Gripen E. Eine genaue Berechnung wäre aufwändig, da zwischen den beiden Lösungen einige Unterschiede bestehen: Grösse der Flotte, Anzahl Flugstunden pro Jahr, Anzahl Piloten pro Flugzeug und der Treibstoffverbrauch, der beim Gripen E höher sein wird als beim Gripen C.

3.7. *Werden nach 2020 die 3 Gripen D für Schulungszweck weiterverwendet?*

Das ist offen. Es ist a priori nicht vorgesehen, kann aber vereinbart werden, wenn es sich für die Ausbildung als nützlich erweisen würde.

3.8. *Muss die Miete verlängert werden, wenn die Gripen E nicht termingerecht geliefert werden?*

Wenn der Ablieferungszeitpunkt eines substanziellen Teils der Flotte sich verzögern würde (nicht bloss der Beginn der Ablieferung), wäre das eine mögliche Lösung.

3.9. *Gibt es Anbieter, welche eine Garantie zur maximalen Betriebskostenhöhe geben?*

Ja, alle - Eurofighter, Gripen und Rafale. In den Offertanfragen hat das VBS von allen Herstellern für die ersten 10 Jahre Betrieb verbindliche Preise für die industrielle Instandhaltung verlangt. Alle Hersteller haben diese Angaben in ihren Offerten geliefert.

4. Unterschied zur beschlossenen Beschaffung:

4.1. *Welche weiteren Veränderungen gab es zwischen erstem BR-Beschaffungsentscheid und der kommenden Beschaffungsbotschaft ausser den unten aufgeführten?*

- **kein Doppelsitzer**
- **Liefertermin von 2015 auf 2018 verschoben**
- **statt 80-100 Jets zu kaufte baut Schweden nur noch 40 - 60**
- **Verwendung alter Teile des Gripen C/D**
- **keine Endmontage in der Schweiz**
- **Überbrückungslösung mit Miete von 8 Gripen C und 3 Gripen D**
- **Betriebskosten von 80 Mio. Fr./Jahr steigen auf 102 Mio. Fr. /Jahr**
- **viel teurere Meteor statt Amraam Mid-Range-Lenkwaaffe**

Die neuen Elemente sind oben fett angezeichnet.

Die anderen Elemente der Auflistung basieren auf Missverständnissen. So werden in den Gripen E für die Schweiz keine gebrauchten Teile verwendet, die Betriebskosten sind nicht angestiegen und die gegenüber der Amraam viel leistungsfähigere Meteor war schon früher vorgesehen und wird innerhalb des Budgets von 3.126 Mia. Fr. beschafft. Die Verschiebung des Liefertermins auf 2018 ist die Konsequenz daraus, dass ein definitiver Entscheid in der Schweiz vermutlich erst 2014 vorliegen wird. Es ist seit Jahren bekannt, dass zwischen dem Abschluss des Kaufvertrags und der Ablieferung des ersten Flugzeugs rund 4 Jahre vergehen würden.

4.2. *Wie werden die Kompensationsgeschäfte mit der Schweiz durch den neuen Beschaffungsentscheid tangiert? Wie umfangreich sind diese Geschäfte? Welche Garantien bestehen für diese Geschäfte und wie ist deren geographische Verteilung in der Schweiz?*

Der Entscheid, die Flugzeuge bei der schwedischen Regierung zu beschaffen, hat keine Auswirkungen auf die Kompensationsgeschäfte. Auch wenn der schwedische Staat Ver-

tragspartner ist, wird die Firma Saab die gleichen Kompensationsbedingungen erfüllen müssen. Dies wird im Vertrag mit der schwedischen Regierung vereinbart. Weiter wird Saab als Voraussetzung für die Unterzeichnung des Beschaffungsvertrags einen Offset-Vertrag unterzeichnen müssen, der die Verpflichtung formell absichert.

Es wird eine regionale Verteilung von rund 65% in die deutschsprachige, 30% in die französischsprachige und 5% in die italienischsprachige Schweiz angestrebt. Es gibt dafür aber keinen Automatismus: Auch für Kompensationsgeschäfte müssen die schweizerischen Firmen wettbewerbsfähige Angebote machen.

Saab hat bereits über 200 Mio. Fr. Kompensationsgeschäfte als Vorleistung getätigt; das restliche Volumen von mehr als 2 Mia. Fr. ist noch nicht zugeteilt oder vergeben. Dies ist auch nicht erstaunlich, zumal ein rechtskräftiger Kaufvertrag frühestens im Sommer 2013 und möglicherweise sogar erst im Sommer 2014 abgeschlossen wird – und erst damit entstehen rechtlich die Kompensationsverpflichtungen. Trotzdem werden sich sowohl die Firma Saab wie auch die schweizerischen Unternehmen anstrengen müssen, um das Kompensationsprogramm zum Erfolg zu führen.

- 4.3. *Gemäss Presseberichten sind keine Montagearbeiten in der Schweiz vorgesehen, womit ein wesentlicher Teil des Wissenstransfers fehlen würde. Was bedeutet dies für Wartung und Upgrades der Maschinen? Sind ohne diesen Wissenstransfer Wartungsarbeiten in der Schweiz wirtschaftlich zu erbringen? Welchen Einfluss hätten Wartungen im Herstellerhause auf die Betriebskosten? Wäre aus strategischen Gründen eine Wartung ausserhalb der Schweiz überhaupt denkbar?*

Die Abklärungen für eine direkte Beteiligung der Schweizer Industrie sind im Gange. Die Instandhaltung der Flugzeuge wird in der Schweiz erfolgen, und zwar auf Stufe Luftwaffe sowie auf Stufe Industrie. Weiter wird angestrebt, dass die Schweizer Industrie für einen Teil der Geräte und Komponenten des Gripen E die industrielle Instandhaltung und spätere Upgrades vornehmen wird. Diese Abklärungen sind für 2013 und 2014 geplant. Dabei steht nicht nur die Instandhaltung für die 22 Gripen E der Schweiz zur Diskussion, sondern für alle schwedischen und Schweizer Gripen.

Der nötige Wissenstransfer für die Wartung und für spätere Upgrades erfolgt im Rahmen der Beschaffung und Einführung.

5. Strategische Aspekte

- 5.1. *Welche Angebote haben die Konkurrenten bei der militärischen Kooperation gemacht?*

Im Rahmen der Offertanfrage wurden in erster Priorität zwei Angebote verlangt:

- Ausbildung von 2 x 15 Piloten
- Trainingsmöglichkeit für eine Staffel während 3 Monaten während der Sommerferienzeit

In zweiter Priorität wurde eine ganze Palette von Themen in den Bereichen Training, Betrieb und Ausbildung angesprochen.

Die Auswertung der Angebote ist im Evaluationsbericht dokumentiert und vertraulich klassifiziert. Sie werden bei Bedarf mündlich kommuniziert.

- 5.2. *Ist der Gripen E für unsere Milzypiloten einsatzfähig?*

Sowohl auf dem F/A-18 wie auch dem Gripen werden zumindest anfänglich nur Berufsmilitärpiloten eingesetzt. (Das wäre übrigens auch für Rafale und Eurofighter der Fall). Es ist aber denkbar, dass erfahrene Berufspiloten, die zu einem anderen Arbeitgeber gewechselt haben, die Gripen weiter fliegen könnten.

5.3. *Wie sehen die konkreten gemeinsamen Übungs- und Ausbildungsmöglichkeiten für unsere Militärpiloten aus? Wie waren diesbezüglich die Konkurrenzofferten?*

Die Umsetzung der Offerte gemäss Antwort 5.1 ist wie folgt vorgesehen:

- Ausbildung von zwei mal 15 Piloten für den Gripen durch die schwedische Luftwaffe.
- Jährliche Flugtrainingkampagnen mit Schweizer F/A-18 und Gripen in Schweden während drei Monaten.

Dazu kommt ab 2014 ein Personal-Austauschprogramm, das erlaubt schwedische Piloten in der Schweiz auf dem F/A-18 während 3 Jahre fliegen lassen und Schweizer Piloten in Schweden auf dem Gripen Erfahrung zu sammeln. Das gilt ebenfalls für das Bodenpersonal der Luftwaffe. Weiter plant die Luftwaffe, die Nachtflugmöglichkeiten in Schweden auszunutzen sowie die Schiessplätze für Trainingszwecke zu benützen. Zudem wird Schweden die Schweiz bei der Wiedereinführung der operationellen Fähigkeiten Luftaufklärung und Luft-Boden unterstützen.