

Übersetzung aus dem Englischen von:

SWITZERLAND Air 2030 Justification What Doesn't Add Up, And Where | Swiss Air 2030 Fighter Programme: From Left Field! by Francis Tusa, Defence Analysis, 02/08/2021

## Schweiz Air2030 Rechtfertigungen: Was nicht stimmt und wo

*“Wenig in den Zahlen, wenn überhaupt etwas, ergibt Sinn”*

02/08/2021 von Francis Tusa

### Defence Analysis

Die Überraschung hätte nicht grösser sein können! Noch acht bis zehn Tage vor der Entscheidung über die Beschaffung von Kampfflugzeugen/Boden-Luft-Raketen im Air2030-Programm wurde in der Schweiz darüber gesprochen, dass die Rafale von Dassault das Flugzeugprogramm gewonnen hatte, und es wurde kontrovers darüber gesprochen, wer die Ausschreibung für Boden-Luft-Raketen gewonnen hatte. **Und dann, mirabile dictu, wurde das Flugzeug, das von lokalen Quellen als am wenigsten geeignet für die Schweizer Bedürfnisse angesehen wurde, die F-35A, als Gewinner bekannt gegeben!** Weiter unten wird Defence Analysis untersuchen, warum die Entscheidung in vielerlei Hinsicht seltsam erscheint. Hier wollen wir uns zunächst mit der Entscheidung selbst befassen und mit den Gründen, die zu dieser Entscheidung geführt haben könnten.

Welche Faktoren könnten die Entscheidungsfindung in der Schweiz beeinflusst haben? Wenn es sich um Polen und vielleicht in den nächsten Monaten auch um Finnland handelt, dann gibt es etwas, das man durch den Kauf amerikanischer Produkte erreichen kann: eine "Sicherheitsgarantie" der USA. Wenn man amerikanische Produkte kauft, gibt es einen unausgesprochenen "Vertrag", der besagt, dass Washington im Falle einer Bedrohung oder Invasion eingreifen wird.

Aber man muss sich in Erinnerung rufen: Die Schweiz ist nicht nur "bündnisfrei", sie ist neutral und nimmt diesen Status ernst. Obwohl Bern jetzt Mitglied der NATO-Partnerschaft für den Frieden ist, ist die Schweiz definitiv kein Mitglied der NATO und wird es wahrscheinlich auch in nächster Zeit nicht sein, wenn überhaupt. Die Schweiz mag zwar Abkommen/Verträge über wirtschaftliche und ähnliche Aktivitäten unterzeichnen, tut dies aber nicht in militärischen/verteidigungspolitischen Angelegenheiten. Warum sollte sie also eine "US-Sicherheitsgarantie" benötigen? Und seien wir ehrlich: Wenn so etwas gewünscht wäre (und der einzige realistische Feind der Schweiz wäre Russland), dann wären die US-Garantien für Länder wie Polen und Deutschland gescheitert, wenn Bern sie in Anspruch nehmen müsste, weil sich russische Truppen ihrer Grenze nähern...

Dasselbe gilt für die "Notwendigkeit" der Interoperabilität für die Schweizer Luftwaffe. Muss die Schweiz mit anderen Ländern interoperabel sein – etwa mit Israel? Interoperabilität bedeutet ja, dass man an der Seite einer anderen Partei operiert, und das legt eine Art Militärbündnis nahe. Und wenn Interoperabilität wichtig ist, warum dann nicht auch mit dem westlichen Nachbarn (Frankreich) oder den nördlichen und südlichen Nachbarn (Deutschland und Italien)? **Auf einer allgemeinen militärischen Basis gibt es viele Argumente dafür, dass ein weniger gut geeignetes Flugzeug als die F-35A schwer zu finden ist.** Länder wie Israel setzen sie nicht in einer solchen Rolle ein; Japan hat die F-35A aus Einsätzen der Sofortalarmbereitschaft (QRA - Quick Reaction Alert) genommen, da sie zu langsam und für eine luftpolizeiliche Rolle nicht geeignet ist, wie die US-Militärzeitung Stars and Stripes Anfang 2021 berichtete. Stattdessen baut Japan seine F-15J-Flotte aus und macht sie zum Hauptinstrument für die Luftpolizei/QRA. OK, die Niederlande, Norwegen und Dänemark werden die F-35A für die Luftverteidigung/Luftpolizei einsetzen – aber das wird das einzige Kampf-

flugzeug sein, das sie haben. Es ist bemerkenswert, dass Dänemark und Norwegen (Defence Analysis kann keine Daten für die Niederlande erhalten) immer noch die F-16 für QRA/Luftpolizei einsetzen... Wie kann also auf dieser Grundlage die F-35A in der Schweiz als das beste Flugzeug für die Luftpolizei angesehen werden? Ein ziemlich grosses Rätsel.

Hat möglicherweise Präsident Biden vor seinem Treffen mit dem russischen Präsidenten Putin in Genf dem Schweizer Präsidenten Parmelin etwas wie ein besonders grossartiges Handelsabkommen angeboten?

Nun, die USA sind bereits das zweitgrösste Exportziel der Schweiz. Was könnte also angeboten werden, das die Tatsache übertrumpfen würde, dass knapp 50 % aller Schweizer Exporte in die EU gehen, fast dreimal so viel wie in die USA? Es gibt gar nicht so viele Hindernisse für den Schweizer Handel mit den USA, dass sich mit einem neuen Handelsabkommen plötzlich viel ändern könnte.

Hat Präsident Biden Präsident Parmelin in irgendeiner Form gedroht, dass, wenn Bern kein amerikanisches Flugzeug, insbesondere die F-35A, kauft, dies oder jenes passieren wird? Nun, angesichts der Neutralität würde so etwas wohl schlecht ankommen. Und einige Zeitungsberichte im Vorfeld deuten darauf hin, dass die diplomatische Anziehungskraft der Schweiz in Washington seit dem Amtsantritt von Präsident Biden abgenommen hat. Biden dürfte auch mit Missfallen beobachtet haben, dass die Schweiz in einem Referendum im Juni 2021 eine CO2-Steuer abgelehnt hat... Ausserdem soll er die Schweiz als Steuerparadies bezeichnet haben, woraufhin das Schweizer Finanzministerium wie folgt reagierte: "unangemessen und völlig unzeitgemäss". Entsprechend zögerte die Schweiz bisher, ein OECD-Abkommen zur Harmonisierung der Körperschaftssteuersätze zu unterzeichnen; dieses möchte verhindern, dass multinationale Unternehmen Einnahmen hin- und herschieben, um die Gesamtsteuerlast zu senken.

Was wiederum die Frage aufwirft, was vor sich geht/ging? Die Beispiele zeigen, dass sich die Schweiz nicht scheut, Präsident Biden herauszufordern und eine harte Sprache zu verwenden. Wenn die Schweizer Regierung die USA beschwichtigen möchte, hätte sie dies schon längst getan. Und wie die Nacht auf den Tag folgt, wird Washington auch mit dem Kauf der F-35A den Druck sowohl auf die Schweizer Regierung als auch auf Unternehmen aufrechterhalten, von denen man annimmt, dass sie die Schweiz nutzen, um ihre Steuern zu senken/zu minimieren – ein Kauf von US-Kampfflugzeugen wird dies nicht verhindern können.

### **Und ein kurzer Blick auf die Zeitplanung ....**

Wie bereits erwähnt, sprach man in der Schweiz bis zum Schluss davon, dass die Rafale ein klarer Sieger sei. Aber erst in den letzten acht bis zehn Tagen kam das Gerücht auf, die F-35A habe gewonnen. Dies geschah nach dem Besuch von Präsident Biden, gab es also doch einen Zusammenhang zwischen den Ereignissen? Nun, wenn Rafale die Nase vorn gehabt hätte (und Defence Analysis hat die Schweizer Berichterstattung so interpretiert), hätte das bedeutet, dass das Armasuisse-Bewertungsteam seine Einschätzung innerhalb von etwa einer Woche neu verfassen musste. Es gibt zwei "Gründe", die dafür sprechen könnten: Erstens sind die veröffentlichten "Fakten und Zahlen" so seltsam (siehe unten), dass es so aussieht, als seien sie aus dem Stegreif erstellt worden; zweitens wurde der erste angekündigte Termin für die Bekanntgabe der Air 2030-Ergebnisse (23. Juni) verpasst: Wollte man damit mehr Zeit für die Neufassung der Beurteilung gewinnen? Defence Analysis wird das noch näher anschauen.

Defence Analysis wird an anderer Stelle die Bereiche aufzeigen, in denen es schwierig ist, die Rechtfertigung für den Kauf der F-35A durch die Schweiz zu erkennen – weil wenig, wenn überhaupt etwas in den Zahlen passt. Deshalb geht es darum zu prüfen, welche anderen Faktoren ins Spiel gekommen sein könnten. Und es gibt nur wenige Hinweise, die einen mit einem gewissen Mass an Vertrauen sagen lassen: "Ja, das ist es!" **Alle Behauptungen,**

**das Treffen zwischen den Präsidenten Biden und Parmelin sei der Grund für den Sinneswandel gewesen, gehen nicht auf, wenn man sieht, welche (bescheidene) Rolle der Schweizer Bundespräsident spielt** (es ist keine exekutive Rolle nach amerikanischem Vorbild) – selbst mit Schmeicheleien oder Drohungen hätte Bundespräsident Parmelin den Bundesrat, vielleicht sogar das Parlament erneut konsultieren müssen, um einen Konsens zu erreichen – und das würde Zeit kosten.

Das bedeutet nicht, dass es keine Angebote von amerikanischer Seite gab – es ist bloss schwer vorstellbar, wie diese in der gegebenen Zeit die gewünschte Wirkung hätten erzielen können. Möglicherweise waren es gar nicht die Aktionen von Präsident Biden, die die Dinge verändert haben, sondern jene von Präsident Macron, die die Dinge verändert haben. Diese Theorie besagt, dass Präsident Macron bei den Verhandlungen über das Rahmenabkommen Schweiz-EU mit harten Bandagen gekämpft hat. Die EU ist der Ansicht, dass sie seinerzeit der Schweiz bei der Ausarbeitung der bilateralen Abkommen viel zu viele Zugeständnisse gemacht hat, und möchte, dass Bern etwas weniger Trittbrett fahren kann. War Präsident Macron also der "Knüppel", mit dem die EU die Schweiz schlagen wollte? Hat er sich mit seiner Haltung, in der er sich selbst als "Jupiter" von oben herab mit der kleinen, tapferen Schweiz angelegt? Die "schlechte Nachricht" ist, dass die Indizien mit dem Ergebnis übereinstimmen... Aber wie bei den Theorien um Präsident Biden kann Defence Analysis keine positiven Beweise finden. Wird es nun also ein Referendum über das Abkommen geben? Und wenn ja, wird die F-35A überleben?

---

## **Schweiz Air2030 Begründung: Was nicht stimmt, und wo**

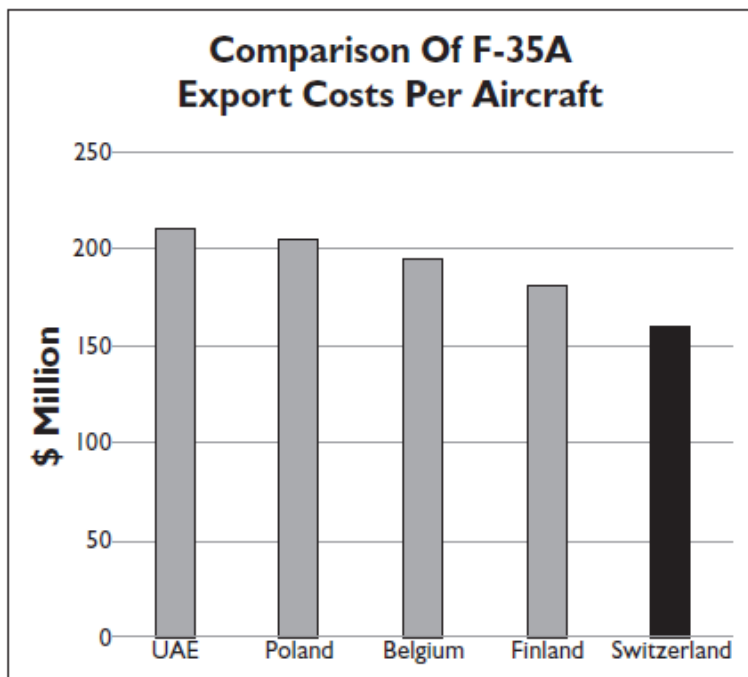
Defence Analysis sagt es gleich vorweg: Die veröffentlichten Begründungen (insbesondere) für den F-35A-Entscheid der Schweiz im Air2030-Programm gehen nicht auf. Es gibt zu viele Bereiche, wie die folgende Analyse zeigen wird, in denen die Dinge einfach nicht mit bekannten Daten aus anderen Ländern übereinstimmen. Und wenn die Daten gleich in mehrfacher Hinsicht merkwürdig sind, dann kann man sich fragen, ob der gesamte Prozess tatsächlich auf transparente Weise durchgeführt wurde, oder ob andere Kräfte im Spiel waren. Generell sind die Rechtfertigungsdokumente für Air2030 die seltsamsten seit den belgischen Dokumenten – und die waren von Anfang an ein abgekartetes Spiel.

### **Die Letzten werden die Ersten sein**

Interessant ist der letzte Absatz des Begründungsdokuments: *"Bundesrätin Viola Amherd hat hinsichtlich der Beschaffung neuer Kampfflugzeuge die Zürcher Anwaltskanzlei Homburger AG mit einer Plausibilisierung beauftragt. Diese Plausibilitätsprüfung bezog sich auf die Methodik der Bewertung, Zuschlagskriterien sowie die finanzielle Beurteilung der Angebote, unter Berücksichtigung des vom Volk genehmigten Planungsbeschlusses. Homburger ist im Rahmen dieser Prüfungen zum Schluss gelangt, dass die Rangfolge der Anbieter gemäss Kosten-Nutzenanalyse der Armasuisse im Evaluationsbericht plausibel ist."* (1)

Sieht allein Defence Analysis dies als eine recht defensive Aussage? Zeigt dies, dass der Bundesrat Bedenken hatte, dass niemand glauben würde, dass die F-35A billiger in der Anschaffung und billiger im Betrieb ist, und er deshalb von unabhängiger Seite eine gute Absicherung wollte? Zeigt dies ein wenig, dass die Befürchtung bestand, dass Armasuisse nicht in der Lage sein würde, ein solch komplexes Angebot durchzuführen, und deshalb externe Hilfe benötigte?

## Beschaffungskosten



- Dies ist ein vereinfachtes Diagramm der Verkaufsdaten der Defense Security and Cooperation Agency DSCA für F-35A, die ohne Waffenpakete verkauft wurden.
- Die Schweizer Verkaufsliste enthielt zwar einige Waffen, aber 40 AIM-9X (durchschnittlich 1,75 – 2 Mio. \$ pro Geschoss), 18 JDAMs (rund 50–75 000 \$ pro Lenkungssatz?) und 12 kleine Diameter Bomben (300 000 \$ pro Stück) ergeben kein milliardenschweres Zusatzpaket.
- Das Hauptproblem hier ist, dass der durchschnittliche Stückpreis (unit price contract UPC) für F-35A in den letzten drei Jahren bei 200 Mio. \$ lag.
- Der Schweizer UPC liegt bei 160 Mio. \$, ist also wesentlich billiger.

Wer in einem der anderen Länder war oder ist, fragt sich vielleicht, warum die Schweiz ein wesentlich besseres Angebot erhält als er? Sicherlich wird es einige Unterschiede im genauen Paket geben: aber da für Foreign Military Sales identische Regeln für den Verkauf, die Dauer der Unterstützungspakete usw. gelten, ist es möglich, einen solchen Vergleich anzustellen.

- Für alle, die glauben, dass der Stückpreis für die Emirate und Polen viel höher ist, weil die F-35-Produktion effizienter geworden sei und daher die Kosten für die Schweiz niedriger sind: Die polnische DSCA-Verkaufsmitteilung stammt aus dem Jahr 2019, die der Emirate aus dem Jahr 2020. Dennoch ist der Schweizer Stückpreis 25 % billiger, und niemand hat behauptet, dass die F-35-Produktionskosten in zwei Jahren um 25 % gesunken sind.
- Und beachten Sie, dass die DSCA-Offerte für Finnland, die fast zeitgleich veröffentlicht wurde, nach Abzug des Waffenpakets (unter Verwendung von Daten des US-Verteidigungsministeriums) 20 Mio. USD pro Flugzeug teurer ist als der für die Schweiz angekündigte Vertrag, d. h. 12,5 % höher.

Kein ausländischer, nicht-amerikanischer F-35-Kunde hat je "die 80-Millionen-Dollar-F-35" gesehen: Sie existiert in Wirklichkeit nicht. Dennoch wird Bern laut den vom Bundesrat veröffentlichten Zahlen seine F-35A zu einem Preis erhalten, den kein anderer Partner/Exportkunde je bekommen hat. Die Stückkosten sind sogar niedriger als in Belgien, wo die Daten ebenfalls gefälscht wurden. Wurde die Schweiz durch eine Reihe von Taschenspielertricks von Lockheed Martin/Joint Project Office getäuscht? Oder hat sich Armasuisse dazu entschlossen, den Daten zu glauben und wurde so zu einem willigen Narren? Leider sieht es so aus, als ob letzteres der Fall ist.

## **Betrieb- und Unterhaltskosten**

Es muss gesagt werden, dass wir vom Stuhl gefallen sind, Tee über die Tastatur verschüttet haben und hysterisch gelacht haben, als Defence Analysis das Folgende aus der Begründung des Schweizer Bundesrats gelesen hat:

*"Der F-35A ist zudem auch bei den Betriebskosten das günstigste Flugzeug aller Anbieter. Die Gesamtkosten, welche aus den Beschaffungs- und den Betriebskosten bestehen, betragen beim F-35A über 30 Jahre gerechnet rund 15,5 Milliarden Franken." (1)*

Wenn es etwas gibt, was bekannt ist und X-fach bewiesen werden kann, dann ist es, dass die F-35A hohe Unterhalts-/Betriebskosten hat, und dass diese steigen! Man bedenke: Der Bundesrat hat seine Begründung am 30. Juni 2021 abgegeben; am 7. Juli 2021 hat der US-Rechnungshof (Government Accountability Office GAO) einen Bericht veröffentlicht, *"Wartung der F-35: Das Verteidigungsministerium muss die geschätzten Kosten in Milliardenhöhe senken, um die Erschwinglichkeit zu gewährleisten"*. Ist das die Schlagzeile, welche die Schweizer Sicht unterstützt?

*"Seit 2012 sind die geschätzten Unterhaltskosten für die F-35 über ihren 66-jährigen Lebenszyklus stetig gestiegen, von 1,11 Billionen Dollar auf 1,27 Billionen Dollar, trotz der Bemühungen, die Kosten zu senken. Die Streitkräfte sehen sich mit einer erheblichen und wachsenden Lücke zwischen den geschätzten Unterhaltskosten und den Erschwinglichkeitsbeschränkungen konfrontiert – d.h. den Kosten pro Flugzeug und Jahr, die sich die Streitkräfte voraussichtlich leisten können –, die sich allein im Jahr 2036 auf etwa 6 Milliarden Dollar beläuft. Die Streitkräfte werden insgesamt mit zweistelligen Milliardenbeträgen an Unterhaltskosten konfrontiert sein, die sie im Verlauf des Programms als unbezahlbar einschätzen." (2)*

**Kann bitte jemand erklären, warum die US-Betreiber der F-35 sagen, dass diese sie in den Ruin treibt, und dass die Kosten für den Unterhalt und den Betrieb nicht sinken, sondern steigen, während der Schweizer Bundesrat munter behaupten kann, dass es sich um die kostengünstigste Plattform handelt?**

Doch schauen wir uns die Daten an, die der Bundesrat veröffentlicht hat:

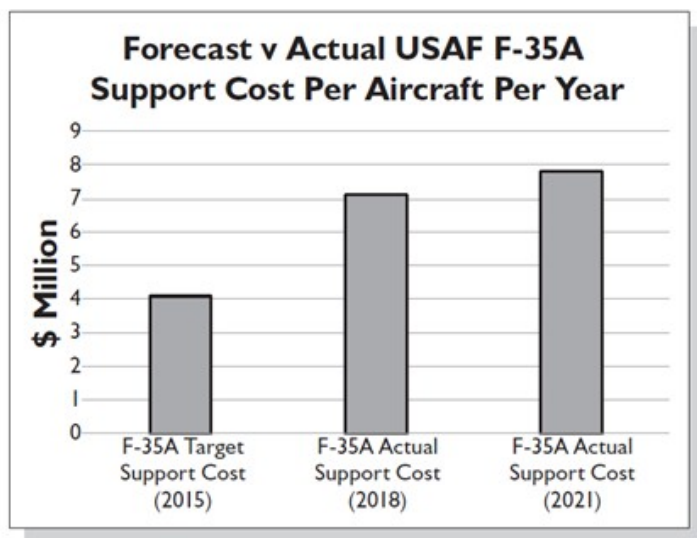
- 15,5 Mrd. CHF sind 17 Mrd. \$ über einen Zeitraum von 30 Jahren.
- Bei einer Reihe von Annahmen über die Auslieferung der Flugzeuge schätzt Defence Analysis, dass dies einer Betriebsdauer von etwa 900 Flugzeugjahren entspricht. Durchschnittliche Betriebs- und Unterhaltskosten pro Flugzeug und Jahr = 19 Mio. \$. Geht man von einer bestimmten Anzahl von Flugstunden aus, ergeben sich folgende Kosten pro Flugstunde:
  - 100 Stunden 190 000 \$ pro Stunde
  - 150 Stunden 125 000 \$ pro Stunde
  - 200 Stunden 95 000 \$ pro Stunde

Defence Analysis kann sagen, dass aus einer Reihe unserer Studien über die Betriebs- und Unterhaltskosten der F-35 sogar 95 000 Dollar pro Stunde der höchste Satz aus allen Daten ist, geschweige denn 190 000 Dollar! Und dennoch stellt der Bundesrat fest:

*"Zudem verändern die vergleichsweise einfache Systembedienung und die Informationsüberlegenheit des F-35A die Trainingsinhalte und das Verhältnis der Flug- zu den Simulatorstunden. Dadurch sind rund 20 Prozent weniger Flugstunden notwendig als bei den anderen Kandidaten und rund 50 Prozent weniger Start- und Landungen als mit den heutigen Jetflugzeugen der Luftwaffe, die durch den F-35A abgelöst werden." (1)*

Offensichtlich soll also weniger geflogen werden, und dennoch zeigen die rohen – möglicherweise "brutto" – Daten zu den Kosten pro Stunde, dass die Schweiz anscheinend die teuersten Flugzeuge fliegt, die sie erhalten kann.

Was die Wartungs-/Unterhaltskosten betrifft – also ohne Treibstoff, Abschreibung der Infrastruktur, Ausbildung usw. –, so sind die folgenden US-Daten für die F-35 zu berücksichtigen (eine Mischung aus DoD und GAO):



Aktuelle Daten der US Air Force zu den Unterhaltskosten zeigen, dass diese in fünf Jahren um 90 % gestiegen sind. OK, die Wachstumsrate hat sich also in den letzten zwei Jahren verlangsamt – aber sie ist immer noch fast doppelt so hoch wie prognostiziert, und der GAO-Bericht bietet keinen Anlass zur Hoffnung, dass sich die Lage bessern wird.

Wie kann die Schweiz also auf dieser Grundlage behaupten, dass die F-35A die am besten zu unterhaltende und am billigsten zu betreibende Option ist? Entsprechende Daten für Rafale und Typhoon beziffern die Unterhaltskosten auf 2 bis 3 Millionen Dollar pro Flugzeug und Jahr (wobei Typhoon aufgrund einer schlankeren Unterhaltskette als Rafale die billigere Variante ist).

### **Unterhalt/Wartung der Flugzeuge**

In den Rechtfertigungsdokumenten für den Schweizer F-35A-Entscheid heisst es:

*“...Betrieb und Instandhaltung des Flugzeuges erfolgen in der Schweiz durch die Luftwaffe und RUAG Schweiz.” (1)*

*“Die RUAG AG als Materialkompetenzzentrum wird bei allen Kandidaten Aufgaben übernehmen, die die Truppe nicht selber erfüllen können. Dabei geht es um die Bereiche der technischen Systembetreuung, der Materialbewirtschaftung zwischen dem In- und Ausland und der Flugzeuginstandhaltung.” (3).*

Manch einer mag nun anderer Meinung sein, aber in den Augen von Defence Analysis scheint dies zu zeigen, dass man davon ausgeht, ja sogar vermutet, dass der gesamte F-35A-Support von RUAG in der Schweiz durchgeführt wird. In beiden Dokumenten wird eingeräumt, dass nicht alle Untersysteme in der Schweiz gewartet/unterstützt werden, da die Lieferkette einfach zu international ist und es kostspielig wäre, sie zu replizieren.

Ein kleiner Gedanke am Rande: Wäre man Italien, wäre man äusserst unglücklich darüber, dass die Schweiz anscheinend eine Endmontagelinie (Final Assembly and Check Out, FACO: die Art von Einrichtung, die für eine gründliche Wartung erforderlich ist) erhält, und zwar möglicherweise kostenlos. Immerhin hat Rom knapp 1,2 Milliarden Dollar für seine FACO in Cameri ausgegeben, und es wurde gesagt – oder zumindest hat Italien die entsprechende Erwartung geäussert –, dass alle europäischen F-35 sowie die amerikanischen F-35, die im europäischen Einsatzgebiet operieren, Cameri für die umfassende Wartung nutzen würden.

Die Realität? Nein! Es werden nur italienische F-35 durch die Anlage geschickt. Das Ergebnis? Ein entschieden verärgertes Rom, und dieser "Verrat" war einer der Hauptgründe, warum Italien einer der Hauptpartner in Tempest ist, dem britischen Projekt zur Entwicklung eines Kampffjets der sechsten Generation.

Eine schriftliche Antwort vom Juli über die umfassende Unterstützung der F-35 durch das Vereinigte Königreich ergab übrigens Folgendes:

*„Die ‚tiefe‘ Instandhaltung der F-35 Lightning wird in eine ‚mittlere‘ und eine ‚anspruchsvolle‘ Instandhaltung unterteilt. Die gesamte ‚mittlere‘ Instandhaltung für die britische Flotte wird in der eigens dafür errichteten F-35 Wartungs- und Endbearbeitungseinrichtung in RAF Marham durchgeführt, während die ‚anspruchsvolle‘ Instandhaltung in den F-35 Programm Depot-Einrichtungen erfolgt. Für alle Modifikationen und Upgrades, die als ‚anspruchsvoll‘ eingestuft werden, muss das Flugzeug zu einem der F-35-Programmdotepots in den USA oder der europäischen F-35-Wartungs-, Reparatur-, Überholungs- und Upgrade-Einrichtung in Italien zurückgebracht werden.“ (4)*

UK als der einzige privilegierte Partner-1 erhält also keine vollständige Wartungskapazität, sondern muss möglicherweise Flugzeuge für Modifikationen und Upgrades in die USA zurückschicken. Glaubt jemand, dass die Schweiz eine solche Fähigkeit erhalten wird? Wenn also das akzeptierte, erfolgreiche F-35A-Angebot einen FACO eines Typs umfasst, der eine umfassende Unterstützung der F-35A ermöglicht, dann würde dies Auswirkungen auf die Kosten haben. Und da es keinen separaten Posten für ein FACO gibt, liegt die Vermutung nahe, dass es in irgendeinem Element der veröffentlichten Kosten berücksichtigt ist.

- Wenn ein FACO Teil der Beschaffungskosten von 5,068 Mrd. CHF (5,54 Mrd. \$) ist und man davon ausgeht, dass es etwa 1 Mrd. \$ kosten würde (wie Italiens Cameri), dann deutet dies darauf hin, dass die F-35A-Beschaffung eigentlich 4,54 Mrd. \$ kostet. Daraus ergäbe sich ein UPC-Stückpreis von 126 Mio. \$, einer der niedrigsten F-35A-Exportkosten, die es je gab.
- Wenn ein FACO Teil des 15,5 Mrd. CHF (17 Mrd. USD) umfassenden Betriebs- und Unterhaltsbudgets für 30 Jahre ist, dann bedeutet dies, dass die jährlichen Betriebskosten pro Flugzeug um 1 Mio. USD sinken.

Der springende Punkt ist: Wenn die Schweiz glaubt, dass sie alle Ebenen der Wartung/Instandstellung für die F-35A im eigenen Land durchführen wird, dann täuscht sie sich.

### **Datensicherheit**

Mal im Ernst: Was kann man zu den folgenden Punkten mit ruhigem Gewissen sagen?

*„In seinem Entscheid hat der Bundesrat auch die technologischen Abhängigkeiten von Hersteller und Herstellerland berücksichtigt. Abhängigkeiten können nicht ganz ausgeschlossen werden, wenn Systeme beschafft werden. Allerdings zeigte sich, dass alle Kandidaten die erforderliche Datenautonomie gewährleisten. Beim F-35A ist insbesondere die Cybersicherheit sehr gut sichergestellt, weil das Cybermanagement, die Sicherheit der Rechnerarchitektur und die auf Cyber-schutz ausgerichteten Massnahmen umfassend gewährleistet sind.“*

*Wie bei allen anderen Kandidaten bestimmt auch beim F-35A die Schweiz selbst, welche Daten sie über Datenlinkverbindungen mit anderen Luftwaffen austauscht oder welche logistischen Daten an den Hersteller zurückgemeldet werden. Zudem erfolgen Betrieb und Instandhaltung des Flugzeuges in der Schweiz durch die Luftwaffe und RUAG Schweiz.“ (1)*

Glaubt Bern im Ernst, dass es kontrolliert und kontrollieren wird, welche Daten als Teil des aktuellen ALIS- und des zukünftigen ODIN-Logistiksystems an die zentralen Datenspeicher der USA zurückgehen? Es ist ziemlich offensichtlich, dass fast jeder andere F-35-Nutzer (mit der möglichen Ausnahme von Ländern/Luftstreitkräften wie den Niederlanden, die sich glücklich schätzen, in Unwissenheit zu bleiben), dass es keine Möglichkeit gibt, dass Lockheed Martin und das Pentagon nicht in der Lage sein werden, ein gewisses Mass an Daten darüber zu erhalten, wie andere F-35-Nutzer ihre Flotten betreiben – und wo.

**Zur Erinnerung: Das Vereinigte Königreich, der einzige Tier-1-Partner, hat keinen derartigen Zugang zum Datenmanagement und ist bei der Verwaltung und Nutzung von Daten auf die Unterstützung der USA – und mögliche Schnüffelei – angewiesen. Ganz abgesehen von der (unverzichtbaren) dynamischen Neuprogrammierung!**

## **Patriot**

*„Beim System zur bodengestützten Luftverteidigung grösserer Reichweite hebt sich Patriot in allen vier Hauptkriterien teilweise deutlich und insbesondere beim Hauptkriterium Wirksamkeit markant gegenüber SAMP/T ab.*

*Für die Verteidigung der abzudeckenden Fläche von 15'000 Quadratkilometern sind 5 Patriot Feuereinheiten notwendig.*

*Bei den Kosten kommt Patriot günstiger zu stehen. Die Beschaffungskosten inklusive Teuerung und Mehrwertsteuer bis zum Zahlungszeitpunkt belaufen sich für Patriot auf 1,970 Milliarden Franken.“ (1)*

OK, eine Reihe von Annahmen, aber:

- 1,97 Mrd. CHF = 2,15 Mrd. \$.
- Fünf Feuereinheiten für diese Summe, Anzahl Raketen unbekannt (bis jetzt).
- Schweden: vier Feuereinheiten, 100 MIM-104E GEM TBM, 200 PAC-3 MSE Raketen; 3,2 Mrd. \$.
- Polen: vier Feuereinheiten, unbekannte Anzahl Raketen; 4,75 Mrd. \$.

Es könnte also Abweichungen bei der Anzahl der Raketen, der genauen Anzahl der Feuereinheiten und der Komplexität des C2-Systems geben (die ursprüngliche polnische Spezifikation war unglaublich kompliziert und daher kostspielig), aber die vorliegenden Daten scheinen darauf hinzudeuten, dass entweder a) die Schweizer Daten eine Menge "Batterien nicht inbegriffen" enthalten oder b) Armasuisse bereit war, sich zum Narren zu machen.

## **Schlussfolgerungen**

Was Defence Analysis hier getan hat, ist lediglich eine Gegenüberstellung der vom Schweizer Bundesrat veröffentlichten Zahlen mit einigen ziemlich harten Daten, die anderswo veröffentlicht wurden. Und das Problem ist einfach: Die Schweizer "Fakten und Zahlen" haben einfach keinerlei Ähnlichkeit mit irgendeiner anderen Realität. Da stellt sich die Frage: **Wurde der Armasuisse-Bericht so plump verfasst, um die Auswahl zu rechtfertigen, statt sich an den Fakten zu orientieren?** Oder, was Defence Analysis für immer wahrscheinlicher hält, wurde der Bericht nach dem Besuch von Präsident Biden in Genf neu verfasst?

### **Zitierte Dokumente**

- (1) Air2030: Bundesrat beschliesst Beschaffung von 36 Kampfflugzeugen des Typs F-35A  
Medienmitteilung vom 30. Juni 2021,  
<https://www.admin.ch/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-84275.html>
- (2) US Government Accountability Office (GAO), Report to the Committee on Armed Services, House of Representatives, F-35 Stainment. DoD Needs to Cut Billions in Estimated Costs to Achieve Affordability, Washington July 2021 (GAO-21-439).  
<https://www.gao.gov/assets/gao-21-439.pdf>
- (3) Armasuisse. Neues Kampfflugzeug. Kurzbericht Evaluation. 30. Juni 2021, S. 13.  
<https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/67477.pdf>
- (4) Question Kevan Jones (Labour, North Durham), Answer Jeremy Quin (Conservative, Horsham) 9 February 2021,  
<https://questions-statements.parliament.uk/written-questions/detail/2021-02-03/148728>