

Parteipräsidenten der folgenden Parteien:  
FDP, CVP, BDP, GLP

Frau  
Bundespräsidentin  
Evelyn Widmer-Schlumpf  
Eidgenössisches Finanzdepartement  
Bundesgasse 3  
3003 Bern

## **Fragenkatalog Gripen**

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Die obigen Parteien stehen zu einer gut ausgerüsteten Armee.

Der TTE ist ein sehr komplexes Geschäft. Es wird wohl dem Volk zur Abstimmung vorgelegt. Entsprechend muss das Volk von diesem Geschäft überzeugt werden. Zudem muss die Zustimmung zu dieser grossen Anschaffung während der ganzen Einsatzdauer des TTE von bis zu ca. 40 Jahren andauern.

Die in den letzten Wochen entstandenen Unsicherheiten zum Gripen müssen zwingend vor dem Entscheid des Parlaments bzw. des Volks ausgeräumt und geklärt werden. Wir möchten Ihnen deshalb folgenden Fragenkatalog zukommen lassen, mit der Bitte: Die Fragen entweder in der Öffentlichkeit, über die Beschaffungsbotschaft an die Räte oder im Rahmen der Antwort auf den Subkommissionsbericht zu beantworten.

### **1. Technische Risiken**

- 1.1. Wie werden die Minimal- Leistungen des Gripen E zusätzlich zum Staatsvertrag garantiert und sichergestellt?
- 1.2. Wird der Gripen E die luftpolizeilichen Aufgaben ebenso gut oder besser wie der F/A-18 erfüllen?
- 1.3. Der Gripen D litt offenbar an einem zu langsamen Notfallstart (Mission Preparation + 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?

- 1.4. Vor der Subko 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 Triebstoffkosten, den Lärm und die Umwelt? Wurde das im Endbericht berücksichtigt?
- 1.5. Wird die Durchhaltefähigkeit des Gripen im Luftpolizeidienst genug lang sein? Laut Presseberichte 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?
- 1.6. Muss bei Mängeln des Gripen E die Einsatzdoktrin geändert werden? Kann unter diesen Umständen der Gripen E die F/A-18 ersetzen?
- 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)?
- 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?
- 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?
- 1.10. Wann wird die Schweizer Luftwaffe den ersten Gripen E Prototyp (kein Demonstrator) in der Schweiz von A bis Z testen?
- 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?
- 1.12. Kann ausgeschlossen werden, dass künftige Weiterentwicklungen der Kampffähigkeit des Gripen E für den für Schweden wichtigen Kampf gegen U-Boote nicht von der Schweiz mitfinanziert wird?
- 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?

## 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?
- 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?
- 2.3. Haben andere Anbieter fixe Beteiligungen für die Entwicklungskosten angeboten?
- 2.4. Erste Zahlungen erfolgen 2014. Was geschieht mit diesem Geld, wenn die minimale Leistung nicht erreicht wird?

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

### **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?
- 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?
- 3.3. Haben sich die geschätzten jährlichen Betriebskosten von 22 Gripen E zwischen dem BR Entscheid von Nov. 2011 und heute verändert?
- 3.4. Wie hoch waren die Betriebskosten der Offerten der beiden anderen Konkurrenten für 22 Flugzeuge?
- 3.5. Wie hoch wären die jährlichen Betriebskosten mit 18, respektive 12 Flugzeugen Gripen E sowie der anderen Konkurrenten?
- 3.6. Wie hoch werden die jährlichen Betriebskosten für die zu mietenden 11 Gripen C/D sein?
- 3.7. Werden nach 2020 die 3 Gripen D für Schulungszweck weiterverwendet?
- 3.8. Muss die Miete verlängert werden, wenn die Gripen E nicht termingerecht geliefert werden?
- 3.9. Gibt es Anbieter, welche eine Garantie zur maximalen Betriebskostenhöhe geben?

### **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 kaufen, 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
- 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?
- 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?

## 5. Strategische Aspekte

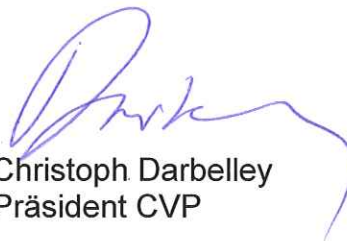
- 5.1. Welche Angebote haben die Konkurrenten bei der militärischen Kooperation gemacht?
- 5.2. Ist der Gripen E für unsere Milizpiloten einsatzfähig?
- 5.3. Wie sehen die konkreten gemeinsamen Übungs- und Ausbildungsmöglichkeiten für unsere Militärpiloten aus? Wie waren diesbezüglich die Konkurrenzofferten?

Wir danken für die Beantwortung der Fragen.

Freundliche Grüsse



Philipp Müller  
Präsident FDP.*Die Liberalen*



Christoph Darbelley  
Präsident CVP



Martin Landolt  
Präsident BDP



Martin Bäumlé  
Präsident GLP

cc: Die Vorsteherinnen und Vorsteher der anderen Departemente.