

**Bundespolitik****Abstimmung: Soll die Schweiz neue Kampffjets kaufen?**

## Tiger F-5: Anatomie einer Flugzeugbeschaffung



Ein Tiger F-5E für die Schweizer Luftwaffe wird im September 1978 aus einer US Army C5-A Galaxy auf dem Militärflughafen Emmen im Kanton Luzern entladen. Die ersten Tiger kommen bereits montiert in der Schweiz an, die anderen werden in der Flugzeugfabrik Emmen montiert. Keystone

Der Kauf eines Militärflugzeugs ist eine komplexe Operation. Innenpolitik trifft auf Aussenpolitik, Verteidigungs- auf Wirtschaftspolitik. In der Schweiz wird dieses Gemisch noch verzwickter, weil die Neutralität eine Rolle spielt und Beschaffungen fast nie ohne Skandal abliefern. Anatomie einer Kampffjet-Beschaffung am Beispiel des Tiger F-5 mit bisher kaum ausgewerteten Dokumenten.

11. August 2020 - 11:00

Andrea Tognina



Weitere Sprachen: 3



Dokument



Für den Schweizer Verteidigungsminister Rudolf Gnägi ist der 9. September 1972 ein Datum zum Vergessen. An jenem Tag kippt der Bundesrat aus finanziellen Gründen den Plan zur Anschaffung von sechzig US-Kampfflugzeugen des Typs Corsair A-7.

Die Schweiz muss sich vorerst damit begnügen, weitere dreissig gebrauchte Hunter aus britischer Produktion zu kaufen. Doch die Frage der Modernisierung der Luftwaffe wird damit nur aufgeschoben.

"Kampfflugzeug des armen Mannes"

Die Suche nach einem Ausweg aus dem Fiasko von 1972 orientiert sich an diesen neuen Szenarien, ist aber auch von finanziellen Sorgen geprägt, zumal die Weltwirtschaft in eine Rezession eingetreten ist. Kurz gesagt, durfte das neue Flugzeug nicht zu viel kosten. Die Operation sollte so schnell wie möglich abgeschlossen werden.

Die Beurteilungen der Armeexperten führen schnell zur Identifizierung eines einzigen Flugzeugstyps, der die gewählten Kriterien erfüllt: der Tiger F-5 des US-Herstellers Northrop. Es ist ein leichter Jagdflugzeug, das auch von Milizpiloten geflogen werden kann.

Und vor allem ist es viel billiger als die Flugzeuge der Konkurrenz. "Der Tiger ist der einzige, der im Rahmen unserer finanziellen Möglichkeiten in ausreichender Zahl gekauft werden kann", schreibt die Regierung im August 1975 ([Dokument](#)).

Die Auswahl erregt einige Kontroversen. Als "Kampfflugzeug des armen Mannes" bezeichnet es die National-Zeitung. Doch der Regierung und der öffentlichen Meinung macht ein anderes Thema Sorgen, das dem guten Ruf des Landes zu schaden droht.

Dieser Artikel ist Teil einer Serie über "Geschichten der Schweizer Diplomatie", die wir in Zusammenarbeit mit der Forschungsstelle Diplomatische Dokumente der Schweiz (Dodis) realisieren. Die Forschungsstelle ist ein Institut der Schweizerischen Akademie der Geistes- und Sozialwissenschaften und ein unabhängiges Kompetenzzentrum für die Geschichte der schweizerischen Aussenpolitik und der internationalen Beziehungen der Schweiz seit der Gründung des Bundesstaats 1848. Dodis

## Im Schatten des Lockheed-Skandals

Ein anderer Skandal steht kurz bevor: In den Vereinigten Staaten tauchen während der Untersuchung des Watergate-Skandals verdächtige Aktivitäten von Northrop-Agenten im Ausland auf. Die Geschichte mündet bald in den [Lockheed-Skandal](#), einen grossen Korruptionsfall, in den eine Reihe von US-Waffenherstellern verwickelt sind und der die Regierungen mehrerer westlicher Bündnisstaaten erschüttert.

Die Spuren des Lockheed-Skandals führen auch in die Schweiz: Zwei Schlüsselfiguren der Affäre leben hier und unterhalten Geschäftsbeziehungen zu Northrop ([Dokumente 1](#) und [2](#)). Das Schweizer Aussenministerium befürchtet starke Kritik aus den Vereinigten Staaten an der Schweizer Gesetzgebung, welche die Untersuchung behindert, möglicherweise "gekoppelt mit Angriff auf Bankgeheimnis" ([Dokument](#)).

Der Schatten des Korruptionsverdachts fällt auch auf die Wahl des Tigers durch die Landesregierung. Im Juni 1975 werden in vier parlamentarischen Anfragen ([Dokumente 1](#) und [2](#)) Bedenken über die möglichen Auswirkungen des Northrop-Falls geäussert. Mehrere Parteien verlangen eine Untersuchung.

Die Bundesanwaltschaft ist jedoch der Ansicht, dass die Untersuchungsergebnisse unzureichend sind. Um die Kontroverse zu entschärfen, beschliesst der Bundesrat deshalb, den Staatsanwalt des Kantons Bern, Stefan Trechsel, mit einer informellen Untersuchung zu beauftragen ([Dokument](#)).



Offizielle Zeremonie für die Übergabe der ersten 30 Tiger an die Schweizer Armee am 30. Oktober 1978 auf dem Militärflughafen Meiringen im Kanton Bern. Keystone

## Gutes Zeugnis

Trechsel hat weniger als einen Monat Zeit. In seiner Arbeit stützt er sich hauptsächlich auf die Ergebnisse von Interviews mit den involvierten Personen. Am 18. August 1975 übergibt er seinen Bericht dem Bundesrat ([Dokument](#)). Seiner Meinung nach ist alles in Ordnung, es gibt keine Beweise für illegales Verhalten.

Trechsels Argumentationslinie wird in der anschliessenden parlamentarischen Debatte immer wieder auftauchen, auch wenn verschiedene Mitglieder der Linken und auch einige Vertreter der bürgerlichen Parteien versuchen, die Aufmerksamkeit auf die Lücken in den Beziehungen und das zugrundeliegende Problem der Beziehungen zu einem korrupten Unternehmen zu lenken (Dokumente [1](#) und [2](#)).

"In den 1970er-Jahren war das Bewusstsein für die Probleme des Schweizer Finanzplatzes geschärft", sagt Thomas Bürgisser, Mitarbeiter der Diplomatischen Dokumente der Schweiz (Dodis). "Aber in der parlamentarischen Debatte herrschte ein pragmatischer Ansatz vor." Das Parlament stimmt schliesslich dem Kredit von 1,17 Milliarden Franken für den Kauf von 72 Tiger-Kampfflugzeugen mehrheitlich zu.

## Der Industrie helfen

Der Erfolg des Regierungsprojekts hängt jedoch nicht nur von der Überwindung des Lockheed-Skandals ab. Ein Milliardenkredit, der grösstenteils in den Taschen eines ausländischen Unternehmens landen wird, ist für das Parlament und die Wirtschaft nicht leicht zu verdauen, besonders nicht in Zeiten, in denen der Gürtel enger geschnallt werden muss. Zumal auch viele Arbeitsplätze auf dem Spiel stehen.

Die Möglichkeit der Lizenzproduktion wird verworfen, nicht zuletzt, weil sie eine der Ursachen für die Kostenexplosion hinter dem Mirage-Skandal war. Die Lösung liegt in Kompensationsgeschäften. Das Geld, das die Schweiz in den USA ausgibt, soll zumindest teilweise zurückfliessen.

Bern verpflichtet die Hersteller Northrop und General Electric (der die Motoren liefert) sowie die US-Regierung, der Schweizer Industrie Aufgaben zu übertragen. Im Juli 1975 unterzeichnen Verteidigungsminister Gnägi und sein US-amerikanischer Amtskollege James R. Schlesinger eine Absichtserklärung, mindestens 30% der Kosten für die Tiger über Gegenaufträge zu erstatten ([Dokument](#)).

Die Schwierigkeiten gehen jedoch weiter.

Mehr

## Gegengeschäfte für Gripen: Fata Morgana oder wahr?

15. Apr. 2014 Im Jargon werden sie Offset genannt. Kompensationsgeschäfte sind eines der immer wiederkehrenden Themen in der Kampagne für oder gegen den Kauf von...

## Schweizer Waffen in Korea?

"Die Kompensationsgeschäfte sind eine sehr komplexe und heikle Angelegenheit", sagt Sacha Zala, Direktor von Dodis. "Sie dienen dazu, einen Konsens über beträchtliche Militärausgaben herzustellen, besonders in Wirtschaftskreisen. Aber sie können aus aussenpolitischer Sicht problematisch sein, besonders in Bezug auf den Status der Neutralität."

Die Bundesverwaltung war sich von Anfang an der potenziellen Schwierigkeiten bewusst, die mit dem Kauf von Kriegsmaterial durch US-Firmen verbunden sind. Die schweizerische Gesetzgebung setzt klare Grenzen für die Ausfuhr von Militärgütern. "Es ist [...] unzulässig, dass eine als Kriegsmaterial betrachtete Zulieferung für den F-5 über die USA z.B. nach Korea gelangt", präzisierte das Eidgenössische Militärdepartement bereits im Juli 1974 ([Dokument](#)).

## Newsletter

Melden Sie sich für unseren Newsletter an und Sie erhalten die Top-Geschichten von swissinfo.ch direkt in Ihre Mailbox.



Um den Verkauf schweizerischer Rüstungsgüter nicht übermässig zu behindern, beschliesst der Bundesrat jedoch im Januar 1977, die Bestimmungen des Bundesgesetzes über das Kriegsmaterial zu lockern. Dies, indem er für Massenteile, deren schweizerische Herkunft nicht erkennbar ist, auf die Pflicht zur Zertifizierung des Endverbrauchers (Endverbraucher-Erklärung) verzichtet ([Dokument](#)).

Trotz der Bemühungen der Bundesbehörden kommen aber die erhofften Kompensationsgeschäfte nicht in Fahrt ([Dokument](#)). Anfang 1977 tritt in Washington eine neue Regierung unter der Führung von Jimmy Carter an. Für die Schweizer Diplomatie geht es darum, die notwendigen Kontakte neu zu knüpfen. Erschwert wird die Situation durch die Aufwertung des Schweizer Frankens gegenüber dem US-Dollar.

## Vorübergehende Aufhellung am Schweizer Himmel

Doch als Gnägi im Februar 1979 die Vereinigten Staaten besucht, beginnt sich die Lage zu bessern. Die US-Aufträge belaufen sich jetzt auf über 100 Millionen Dollar. Das Ziel von 30% der Kosten für die Flugzeuge (450 Millionen Dollar) ist in Reichweite ([Dokument](#)).

Im Oktober 1978 wird der erste Tiger an die Schweizer Armee ausgeliefert, im April 1981 der letzte. Zu diesem Zeitpunkt wird der geplante Anteil der Kompensationsgeschäfte weit überschritten. Im selben Jahr bewilligt das Parlament einen Kredit für den Kauf von 38 weiteren Tiger-Jets. Auch diese Transaktion geht mit einer Vereinbarung über Kompensationsaufträge einher.

Der Kauf des Northrop-Flugzeugmodells ermöglicht es der Schweizer Luftwaffe, nach den ersten Turbulenzen und trotz Zweifeln an ihrer Kampffähigkeit, nach dem Mirage-Skandal ein neues Kapitel aufzuschlagen. Aber die Debatten und Kontroversen über den Kauf von Kampfflugzeugen werden immer wieder aufflammen.

## Von Pilatus bis zum IKRK



*(Übertragung aus dem Italienischen: Christian Raaflaub)*

Schlagworte: [KONFLIKTE](#) [POLITIK](#) [WIRTSCHAFT](#)

