



Pimp my Helikopter

Hiesige Militärs wollen ein neues Spielzeug, den Eurocopter EC-635. Dumm nur, dass es diesen gar nicht gibt. Die unglaubliche Geschichte um 310 Millionen Franken. *Von Monica Fahmy, Hubert Mooser, Balz Rigendinger*

Die Schweizer Armee wünscht sich neue Helikopter. Wären es neue Autos, sähe das Wunschmodell wie ein aufgemotzter Smart aus – ein Stadtflyter mit Sonderausstattung: gepanzertes Chassis, explosions sicherer Tank, Vieradantrieb und an der Seite imposante Aufbau-Vorrichtungen für allerlei gefährliche Waffen. Das ist kein Witz. Das ist der Eurocopter EC-635. Geradezu surreal daran ist: Das Wunschgerät des Luftwaffen-

Bedürfnis, ja eine Not entdeckt. In Tat und Wahrheit flogen die vorhandenen Super Pumas bereits im Jahr 2002 ganze 560 Stunden völlig leer. Weil es – wie für die Alouette III – oft nichts gibt, was zu verschieben wäre.

Also soll auch «die Pilotenausbildung sichergestellt werden», steht im Rüstungsprogramm 2005. Ein Helipilot, der das Gerät regelmässig fliegt, schüttelt den Kopf: «Man kann die Grundlagen des Fliegens auf diesem Heli gar nicht lernen.» Und seltsam: 1999 stellte sich der damalige Chef der Luftwaffe, Korpskommandant Fernand Carrel, vor versammeltem Kader die Frage, ob es nicht sinnvoller wäre, die Ausbildung für die Hand voll Helipiloten ins Ausland zu verlagern. Dann fügte Carrel an: «Wir wissen schon heute, dass das wirtschaftlicher wäre.»



Der mysteriöse EC-635 in Jordanien: Ein aufgemotzter EC-135, von aussen ohne sichtbaren Unterschied.

kommandos existiert gar nicht. Nicht einmal der CEO der Firma, die Eurocopter für die Schweiz vertritt, kennt den Heli mit der Typenbezeichnung EC-635. «Den habe ich noch nie gesehen», sagt Europavia-Chef Willi Gredig.

Um den Ersatz der auszumusternden Alouette III zu rechtfertigen, hat sich die Beschaffungsarmada im VBS eine Unzahl von Aufgaben ausgeheckt, so auch diese: «Das Bedürfnis nach kleiner Transportkapazität soll abgedeckt werden.» Das klingt, als hätte die Luftwaffe plötzlich ein

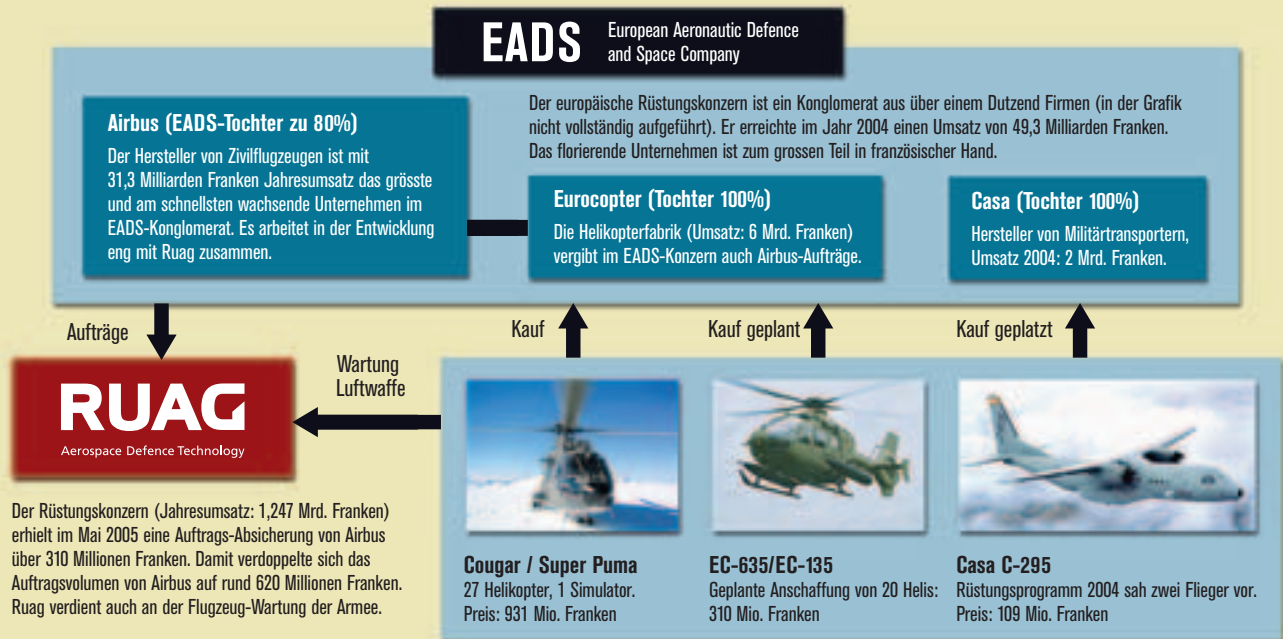
Keckeis wurde kreativ

Sechs Jahre später hat die Schweizer Luftwaffe nicht mehr Piloten, aber offenbar mehr Geld. Doch weil 18 Ausbildungshelikopter (und ein Simulator) für vier Pilotenschüler tatsächlich etwas viel sind, musste Korpskommandant Christophe Keckeis kreativ werden. Als er auf dem Waffenplatz Thun sein neues Rüstungsprogramm vorstellte, sagte er: «Daneben übernimmt der Eurocopter eine Vielzahl von Aufgaben, welche bisher nur mit dem Super Puma respektive Cougar geflogen werden konnten.» Das ist, wie wenn ein gepimpter Smart plötzlich Aufgaben übernehmen sollte, für die zuvor nur ein Landrover in Frage kam.

Der erste Eurocopter EC-635 wurde am 5. Oktober 2001 in Deutschland registriert – als EC-135. Der Unterschied zwischen dem militärischen EC-635 und dem zivilen EC-135 liegt, vergleichbar dem ►

Ruag, die Luftwaffenkäufe und die Airbus-Aufträge

Nach dem geplatzten Kauf des Casa-Transportfliegers präsentiert die Armee erneut ein Produkt des Rüstungskonzerns EADS. Wert: 310 Millionen Franken. Die privatisierte Schweizer Waffenschmiede Ruag erhält gleichzeitig einen 310-Millionen-Auftrag des Konzerns.



Tuning bei den Autos, im Anbringen eines so genannten Ausrüstungspakets. Der zivile EC-135 ist ein Kurzstreckenflitzer, der von Polizeikörpers, Grenzwächtern und Millionären für Überwachungs- oder Taxiflüge gekauft wird.

Für Transporte nicht konstruiert

Auch die Air Zermatt besitzt die zivile Version des Eurocopters: das leichteste Modell, das je ausgeliefert wurde, «der Ferrari der Serie», wie ein Pilot sagt. Trotzdem muss die Air Zermatt bei Bergrettungen darauf achten, dass kein Gramm zu viel mitfliegt. «Obwohl der EC-135 zu den stärksten Mittelklassehelis mit Doppelturbine gehört, kommt er in der hochalpinen Rettung, etwa am Matterhorn, wegen seines Gewichts nur bedingt zum Einsatz», sagt ein Pilot. Das bedeutet: Wenn nebst dem Flughelfer auch ein Arzt mit muss, nimmt man die leichteren Einzelturbinen-Helis. So auch bei Unterlasttransporten, denn «dafür ist der EC-135 nicht konzipiert», sagt der Pilot. Voll beladen und betankt

schafft es der EC-135 kaum auf 3000 Meter. Je nach Wetter nicht einmal über den Gotthard.

Zwei zivile EC-135 will die Luftwaffe für VIP-Transporte kaufen, zusätzlich zu drei vorhandenen eines andern Typs. Seltener nur: Als das Bundesamt für Zivilluftfahrt die Anschaffung eines Ersatzes für ihren VIP-Heli forderte, funkte ausgerech-



Armeechef Christophe Keckeis: «Das konnte bisher nur mit dem Super Puma oder Cougar geflogen werden.»

net die Luftwaffe dazwischen. Die VIP-Helis der Armee seien gar nicht ausgelastet, argumentierte das Kommando.

Den allerersten militärischen Eurocopter, den EC-635, bestellt Portugal im Jahr 1999. Doch dann: Heli EC-635 Nummer eins, der Prototyp, harrt jahrelang des Tunings, das für ihn geplant war. Nichts geschieht. Nicht in Deutschland und nicht in Portugal, wo man ihn hinbringt.

Im August 2002 publiziert die portugiesische Regierung darum folgende Erklärung: «Portugal schloss 1999 einen Vertrag mit Eurocopter über die Lieferung von neun Helikoptern EC-635. Darin wurde festgehalten, dass Eurocopter sich verpflichtet, bis August 2001 den ersten Helikopter zu liefern und ihn bis April 2002 fertig zu stellen. Eurocopter erfüllte nicht. (...) Der Vertrag sah den Kauf von Militär-Helikoptern vor. Gewisse militärische Zertifizierungen waren unabdingbar, darunter die Zertifizierung des Helikopters. Auch hier erfüllte Eurocopter nicht.»

Der Verteidigungsminister kündigte den Vertrag und tobte: «Ich lasse nicht zu, dass Portugal wie ein Drittweltland behandelt wird.» Doch immerhin: Die Portugiesen erhielten ihre Anzahlung zurück und

obendrein 2,5 Millionen Franken Entschädigung. Das entsprach den vereinbarten 5 Prozent des 50-Millionen-Franken-Vertrags.

50 Millionen für neun Stück? Das macht 5,6 Millionen Franken pro EC-635. Und die Schweiz soll pro Stück 15 Millionen bezahlen? Es gibt dafür – nebst dem anteilig berechneten Simulator – nur eine Erklärung: Ein König aus dem Morgenland muss den Heli vergoldet haben.

Das lief so: EC-635 Nummer eins ging von Portugal zurück in die Heimatwerft München. Dort traf Ende Oktober 2002 das jordanische Königspaar König Abdullah II. und Königin Rania ein. Sie waren eingeladen zu einer «Ausstellung von Hubschraubern aus der EC-135-Familie, die sich besonders bewährt hat», wie Eurocopter verlauten liess. Der Vize der Rüstungsfirma EADS, des Mutterhauses von Eurocopter, war ebenfalls vor Ort. Er sagte: «Wir hoffen, dass das Königreich Jordanien auch in der Zukunft von EADS-Produkten überzeugt ist.»

Der König war es. Er bestellte gleich 16 EC-635. Die neun Helis aus der Bestellung von Portugal befinden sich nun in Jordanien. Auf die restlichen sieben wartet der König noch. Doch dank des Sofortkaufs des Herrschers kann VBS-Vorsteher Samuel Schmid nun schreiben: «Der EC-635/135 wurde bereits für andere Luftwaffen hergestellt und erfolgreich eingesetzt.»

Der Testpilot warnte die Prüfer

Man soll sich nicht der Illusion hingeben, die Schweizer Armee habe sehr viel solider evaluiert als das Oberhaupt des haschemitischen Königreichs Jordanien. Das Verfahren dauerte mit zehn Wochen ein Fünftel so lang wie der übliche Tauglichkeitstest für ein profanes Sackmesser, wie Nationalrat Boris Banga mäkelte. Und zum Testflug in Emmen flog an Stelle des zu prüfenden Kriegshelikopters der EC-135 der Air Zermatt ein. Der Pilot warnte die Prüfer, dass das Gerät für Schulungszwecke ungeeignet sei. Armeechef Keckeis war vom Eurocopter dennoch überzeugt. «Das wurde absolut beispielhaft durchgezogen. Der Rüstungschef hat das ideale Produkt ausge-

wählt», sagte der Korpskommandant der «Tagesschau». Das war im Juni 2005.

Monate zuvor, am 21. Februar schon, teilte die Armee dem mitbewerbenden Hersteller Agusta mit, dass sich die Schweiz für den EC-635 entschieden habe. Dabei hatte Bern mit Agusta noch nicht einmal über den Preis diskutiert, wie «Le Matin» schreibt.

Was also gab den Ausschlag für die Wahl? Korruption? Gemauschel?

Nüchtern betrachtet ist ein Rüstungskonzern, der 50 Milliarden Franken umsetzt, kaum gegen Korruption gefeit. Zurzeit laufen gegen EADS Strafverfahren in Deutschland, Rumänien und Singapur. Die Heli-Beschaffer der Bestechlichkeit verdächtigen will an dieser Stelle niemand. Hingegen hat sich Eurocopter auf ein Gegengeschäft verpflichtet, wie es im Rüstungsprogramm heisst: Eurocopter wolle das Vertragstotal «zu 100 Prozent in Form von indirekter Beteiligung aus-

Je nach Wetter schafft er es nicht einmal über den Gotthard.

gleichen». Das klingt sympathisch. Es klingt nach Erhalt von Arbeitsplätzen in der Schweiz.

Eurocopter ist im EADS-Konzern eine Schwester von Airbus Industries und kann als solche für diese auch Aufträge erteilen. Am 12. Mai 2005 erhält die Firma Ruag Aerospace eine Auftragszusicherung über 200 Millionen Euro. Es geht um Flügel- und Rumpfbestandteile für die Airbus-Familie. Beim Wechselkurs von Mitte Mai bedeutet der Deal exakt 310 Millionen Franken für den privatisierten Bundesbetrieb. «Ruag gewann den Auftrag im Wettbewerb», sagt Martin Stahel, Mitglied der Ruag-Konzernleitung. Der 310-Millionen-Franken-Auftrag mag Zufall sein.

Doch Fragen bleiben. Hat Ruag das Gegengeschäft zum Wohl der Schweizer Industrie bereits in der Tasche? Für den Heli, der weder beschlossen noch erprobt ist?

Der Airbus-Auftrag ging an ein Ruag-Werk – nach Deutschland. ■

GEGENDARSTELLUNG

Zu Nr. 38/22. September 2005: «Pimp my Helikopter»

FACTS stellt im Artikel über die Beschaffung von Armeehelikoptern Typ Eurocopter EC-635/135 durch die Schweizer Armee die Frage, ob «Korruption» oder «Gemauschel» den Ausschlag bei der Wahl des EC-635/135 für die Schweizer Armee gegeben habe, und erwähnt in diesem Zusammenhang die Verpflichtung von Eurocopter auf ein Gegengeschäft und dass eine Schwester-

gesellschaft von Eurocopter, die Airbus Industries, dem privatisierten Bundesbetrieb Ruag Aerospace bereits vor dem Beschaffungsentscheid des EC-635/135 für die Schweizer Armee eine Auftragszusicherung in exakt gleicher Höhe wie der Beschaffungspreis der EC-635/135 erteilt habe. Die von FACTS hergestellten Zusammenhänge sind irreführend. Es gibt im Zusammenhang mit der Beschaffung der EC-635/135

keinerlei Korruption oder Gemauschel. Von der Airbus Industries erteilte Auftragszusicherungen an die Ruag Aerospace stehen in keinerlei Zusammenhang mit der geplanten Beschaffung des EC-635/135 und hatten auf den Beschaffungsentscheid keinen Einfluss.

Armasuisse, Dr. Alfred Markwalder, Rüstungschef

FACTS hält an seiner Darstellung fest.