



Bern, den 30.06.2022

Der Bericht der Eidgenössischen Finanzkontrolle EFK zum Risikomanagement im Programm Air2030 berücksichtigt Entwicklungen bis zum 1. Februar 2022. Der Programmauftraggeber Air2030 bedankt sich für die Möglichkeit, nachfolgend auf neuere Entwicklungen im Programm Air2030 mit Bezug auf die angesprochenen Themen hinweisen zu dürfen.

Der Ersatz bestehender Systeme mittels dem Programm Air2030 ist zwingend, um den Schutz der Bevölkerung gegen Bedrohungen aus der Luft auch nach dem Jahr 2030 gewährleisten zu können.

Der Programmauftraggeber Air2030 teilt die Auffassung der EFK, dass im Programm Air2030 ein klar definiertes Risikomanagement umgesetzt wird. Damit leistet das Risikomanagement einen wichtigen Beitrag, um die laufenden Beschaffungen zu einem erfolgreichen Abschluss zu führen.

Die EFK macht in ihrem Bericht vier Empfehlungen. Während zwei dieser Empfehlungen bereits in Umsetzung sind, kann der Programmauftraggeber Air2030 den Standpunkt der armasuisse ausdrücklich unterstützen, dass in anderen Bereichen des Risikomanagements keine Änderungen vorgenommen werden. Die Programmrisiken sind systematisch erfasst und die Risikoformulierung ist über alle Stufen stringent und durchgängig. Hier formal neue Vorgehensweisen einzuführen, würde das Risikomanagement erschweren und könnte zu einem gesamthaft weniger effektiven Risikomanagement führen.

Der Programmauftraggeber Air2030 ist von der gegenseitigen Vereinbarung eines Festpreises für den Kauf des F-35A überzeugt. Es handelt sich um eine verbindliche Abmachung zwischen zwei Ländern, welche zuletzt bei der Beschaffung des F/A-18, aber auch bei anderen Beschaffungsprogrammen über das Foreign Military Sales (FMS) Verfahren erfolgreich und innerhalb der vorgesehenen Kosten abgeschlossen wurde. Darüber hinaus versichern mir auch die Rückmeldungen von Kommandanten der Luftwaffen von F-35A Betreibernationen, dass die vereinbarten Betriebskosten eingehalten werden und laufend sinken.

Die EFK macht die Aussage, dass die geplanten Flugstunden mit dem F-35A formal nicht garantiert seien. Dazu ist zu sagen, dass diese Flugstundenanzahl ein direktes, aus der Evaluation durch die Fachleute der Luftwaffe hergeleitetes Resultat ist und somit die Anforderung der Luftwaffe für das Training mit dem F-35A darstellt. Die tiefere Flugstundenanzahl ergibt sich daraus, dass sich die Trainingsinhalte im Flug aber auch im Simulator aufgrund der überlegenen Fähigkeiten des F-35A gegenüber älteren Flugzeuggenerationen eindeutig verändern. Die Luftwaffe und Logistikkonzepte der Armee richten ihre Einsatz- und Logistikkonzepte auf diesen Flugstundenumfang aus. Auch in der Frage der Flugstunden und der wachsenden Bedeutung von simulierten Trainingsinhalten zeigen mir

Rückmeldungen von Kommandanten anderer Luftwaffen, dass die Beurteilung der Schweizer Luftwaffe richtig ist.

Das VBS beschafft mit dem F-35A wie auch mit dem Patriot System eingeführte Systeme, welche von einer Vielzahl von Nutzern in grossen Stückzahlen, insbesondere auch in Europa, betrieben werden, und zwar in der besten Phase des Lebenszyklus. Die initiale Entwicklung ist abgeschlossen, und die Systeme werden weltweit noch Jahrzehnte im Einsatz bleiben. Diese Tatsachen tragen wesentlich zu den tiefen Risiken der anstehenden Beschaffungen bei.