Medienspiegel vom 19. Mai 2015 bis 22. Mai 2015

Inhaltsverzeichnis

Thema: RUAG Konzern

21.05.2015 Die Weltwoche:
Personenkontrolle 3

18.05.2015 Blick Aktuell:
Starker Franken macht Probleme: Ist das Schöckli doch ein Schock? 4

18.05.2015 presseanzeiger.de:
Zwei Auszeichnungen für Berghoff Gruppe 5

Thema: Aerospace Markt

20.05.2015 Süddeutsche Zeitung:
Das Problem ist die Software 6

20.05.2015 Neue Zürcher Zeitung:
Airbus warnt vor Triebwerkproblem 7

20.05.2015 Frankfurter Allgemeine Zeitung:
Software-Fehler führte wohl zum Absturz des Militärtransporters 8

22.05.2015 Handelsblatt:
Das fliegende Wohnzimmer 9

19.05.2015 Neue Zürcher Zeitung:
Der Traum vom eigenen Dreamliner 10

21.05.2015 Neue Zürcher Zeitung:
Harzige Reform der russischen Raumfahrt ***12***

21.05.2015 Freiburger Nachrichten:
US-Luftwaffe schickt Geheimnis umwobenes Raumflugzeug ins All ***14***

Thema: Defence Markt

22.05.2015 Handelsblatt:
Stählerne Hochzeit ***15***

Thema: Politik

19.05.2015 Freiburger Nachrichten:
Der 1,1-Milliarden-Wunschzettel ***18***

20.05.2015 Die Südostschweiz GES:
Das Volk soll bei der Armee nicht mitreden dürfen ***20***

19.05.2015 20 Minuten GES:
Ueli Maurer rüstet mit Gripen-Geldern auf ***22***

19.05.2015 Tages-Anzeiger:
Ueli Maurer will für 1 Milliarde pro Jahr aufrüsten ***23***

Thema: Gripen

20.05.2015 Tages-Anzeiger:
Gripen - ein Jahr danach ***24***

DIE WELTWOCHE

21. Mai 2015
Seite: 16

Together ahead. RUAG

Autor: fsc
Die Weltwoche
8021 Zürich
tel. 043 444 57 01
www.weltwoche.ch

Auflage 57'058 Ex.
Reichweite 231'000 Leser
Erscheint woe
Fläche 6'229 mm²
Wert 1'700 CHF

Personenkontrolle

Die Spitzenmanager öffentlich-rechtlicher Firmen üben sich neuerdings in der Kunstform der öffentlich annoncierten «Bürgersprechstunde». Via *Schweiz am Sonntag* lässt etwa Nationalbank-Präsident **Thomas Jordan** acht von Chefredaktor **Patrik Müller** persönlich ausgewählten Leserinnen zu einer Fragestunde bitten. Bereits früher im Jahr hatte SBB-Chef **Andreas Meyer** einer glühenden Verehrerin der Bundesbahn, die sich auf dem Kurznachrichtendienst Twitter profiliert, eine Fahrt mit ihm und zwanzig weiteren SBB-Enthusiasten im Speisewagen offeriert. Man wartet noch auf entsprechende Initiativen von Ruag-Chef **Urs Breitmeier** und Swisscom-Chef **Urs Schaeppi**. Auch der aristokratisch auftretende SRG-Generaldirektor **Roger de Weck** hat bislang nicht die Nähe der Zuschauerinnen und -hörerinnen gesucht. Stattdessen liess er sich letzte Woche von einem ungewöhnlich zahmen **Roger Schawinski** im eigenen Sender befragen. *(fsc)*

18. Mai 2015

Blick Aktuell
Schweiz (deutsch)
Tageszeitung (überregional)
www.blick.ch

Visits 66'340'656
Wert 80'300 CHF

Starker Franken macht Probleme: Ist das Schöckli doch ein Schock?

Artikel im Web

Starker Franken macht Probleme Ist das Schöckli doch ein Schock?

Am 15. Januar hat die Nationalbank den Franken-Kurs freigegeben. Die Folgen sind bekannt: Gegenüber dem Euro wertete sich die Schweizer Währung massiv auf. Nach einer kurzen Schockstarre herrschte wieder Zuversicht. Schweizerinnen und Schweizer freuten sich über die stark gesunkenen Preise und billigen Ferien im Ausland. «Alles halb so schlimm», lautete der Tenor.

Doch die gute Laune ist trügerisch. Eingelullt vom billigen Shoppen im Ausland merken viele nicht, welche Folgen der starke Franken für die Schweizer Wirtschaft hat.
Detailhandel blutet aus

Am Montag schreckten gleich zwei Zahlen auf: Laut dem Bundesamt für Statistik verzeichneten die Schweizer Detailhändler im März 2,8 weniger Umsatz als im März 2014. Besonders stark trifft es die Shopping-Center. Laut einer Studie des Immo-Dienstleisters Wincasa verdienten die Schweizer Einkaufstempel im ersten Quartal 3,4 Prozent weniger als letztes Jahr während der gleichen Zeit.

Die Grund liegt auf der Hand: Obwohl auch in der Schweiz die Preise ins Rutschen gekommen sind, kaufen immer mehr Schweizer im preisgünstigeren Ausland oder im Internet ein. Insbesondere in den Grenzregionen droht der Detailhandel auszubluten.
Arbeitslosigkeit steigt

Auch die Exportbranche ächzt. Verschiedenste Betriebe lassen ihre Angestellten länger arbeiten. Sogar Bundesbetriebe wie die Ruag greifen auf dieses Mittel zurück. Wenn das nicht reicht, werden Stellen gestrichen. So etwa beim Kabelhersteller Huber und Suhner letzte Woche. Andere Firmen melden Kurzarbeit an. So oder so haben viele Firmen Einstellungsstopps verfügt.

Daniel Lampart, Chefökonom des Schweizerischen Gewerkschaftsbunds, rechnet bis Ende Jahr mit 15'000 Stellen, die wegen des Frankenschocks allein in der Industrie verloren gehen. Trifft dies zu, wäre die Schweizer Arbeitslosigkeit etwa so hoch wie die in Deutschland oder Österreich. Auch Schätzungen von anderen Ökonomen gehen in diese Richtung.
Besserung ist nicht in Sicht

Mit einer schnellen Besserung rechnet niemand mehr. Noch immer hält die Nationalbank den Franken-Kurs für « sehr hoch bewertet », wie Vizepräsident Fritz Zurbrügg in einem Interview mit der «Berner Zeitung» sagt. Doch die nicht enden wollende Griechenland-Krise und der Ukraine-Konflikt sorgen dafür, dass der Euro weiter unter einem Wert von 1.05 Franken herumdümpelt. Derweil flutet die Europäische Zentralbank den Markt mit billigem Geld. Selbst ein Kurs von 1.1 Franken je Euro, für viele eine Schmerzgrenze, scheint weit entfernt.

Am Montag veröffentlichte die Firma Deloitte eine Umfrage unter europäischen 1300 Finanzchefs. Diese kommt zum Schluss: Niemand ist so pessimistisch wie die Schweizer. Nur rund ein Drittel rechnet mit einer stabilen finanziellen Situation ihrer Unternehmen.

Noch teurer als der Franken ist in der aktuellen Situation nur guter Rat. Der Schweiz bleibt nicht viel mehr als zuzuwarten. Und zu hoffen.

presseanzeiger.de
04157 Leipzig
Deutschland (deutsch)
Presseportal
www.presseanzeiger.de

Together ahead. RUAG

Visits 320'000
Wert 300 CHF

Zwei Auszeichnungen für Berghoff Gruppe

Artikel im Web

Zwei Auszeichnungen für Berghoff Gruppe

Industriepreis 2015 für Supplier Ideas und Aufnahme in das Lexikon der Weltmarktführer - Qualität und gute Ideen entscheiden
Drolshagen (D) / Altdorf (CH). Die international operierende Berghoff Gruppe mit Werken im Sauerland und in Altdorf im Kanton Uri in der Schweiz ist unlängst gleich mit zwei Auszeichnungen prämiert worden. So gewann der Weltmarktführer in der mechanischen Bearbeitung hochkomplexer Werkstücke aus Titan, Wolfram, Aluminium, Stahl und Guss im Bereich High Mix, Low Volume, High Complexity jetzt den "Industriepreis 2015" für sein vorbildliches Engagement im Bereich "Supplier Ideas". Darüber hinaus wurde Berghoff bereits zum zweiten Mal in das "Lexikon der Weltmarktführer" aufgenommen, einem Standardwerk, in dem die führenden und besonders innovativen Industrieunternehmen verzeichnet sind.
"Wir sind stolz auf diese Auszeichnungen", erklärt der Berghoff-Geschäftsführer Oliver Bludau. Diese unterstrichen wie viele andere, die Berghoff in den vergangenen Jahren erhalten habe, das starke Engagement des Unternehmens in Sachen Qualität, Prozessoptimierung und Kundenorientierung. Insbesondere der "Deutsche Industriepreis 2015", der jährlich von einer rund 30-köpfigen Expertenjury vergeben und vom Huber Verlag ausgelobt werde, sei eine wertvolle Auszeichnung. "Wir wollen mit dem Thema Supplier Ideas Maßstäbe setzen", so Bludau. Unter Supplier Ideas versteht man das Einbringen von Ideen, neuen Fertigungsverfahren, Vorschlägen für Produktoptimierungen und Einsparpotentialen, die von einem Lieferanten an den Kunden herangetragen werden. "Wir leben sehr intensive Partnerschaften mit unseren Auftraggebern, sind regelmäßig in Arbeitsgruppen zusammen und werden so gemeinsam ständig besser", fasst Bludau zusammen. So werde Innovation und Zukunft gestaltet und eine technische, kommunikative und strategische Ver
bindung zu den Kunden geschaffen. "Ein starker Mehrwert", wie Bludau findet. Der "Deutsche Industriepreis 2015" sei Belohnung und Ansporn zugleich.

Auch, dass die Berghoff Gruppe erneut im "Lexikon der Weltmarktführer" verzeichnet sei, hebe die besondere Performance des Unternehmens hervor. Berghoff gehöre zweifelsohne in diesen Kreis, beweise durch seine Präzision in der Fertigung sowie im Projekt- und Prozessmanagement über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg jeden Tag aufs Neue seine hohen Standards in der Metallbearbeitung und Zerspanung.

Weitere Informationen über die Berghoff Gruppe gibt es unter www.berghoff.eu (http://www.berghoff.eu).

18.05.2015 16:38
Diese Meldung Kollegen, Freunden oder Bekannten mitteilen:

zur Pressemappe von:
Berghoff GmbH & Co. KG
Das könnte auch Sie interessieren: Berghoff Gruppe: Umbau auf mittelständische Strukturen
Berghoff-Methode sichert den Standort Altdorf und die Zukunftsfitness des Unternehmens Drolshagen / Altdorf (Schweiz). Nur drei Monaten nach der Übernahme der RUAG Mechanical Engineering durch die deutsche Berghoff Gruppe ziehen die neuen...
Gleich zwei Auszeichnungen für den congstar Kundenservice
connect und DISQ prämieren hohe Erreichbarkeit und kompetente Beratung Köln, 18. Juli 2014. Doppelter Grund zur Freude bei congstar: Der Kölner Mobilfunk-Anbieter wird sowohl vom Deutschen Institut für Service-Qualität als auch von Europas...

PresseAnzeiger ist nicht für den Inhalt der oben dargestellten Pressemitteilung verantwortlich.
Mehr Informationen

Λ nach oben

Süddeutsche Zeitung

20. Mai 2015
Seite: 21

Together ahead. RUAG

Autor: Jens Flottau
Süddeutsche Zeitung
81677 München
tel. 0049 08921830
www.sueddeutsche.de

Auflage 407'221 Ex.
Reichweite n. a. Leser
Erscheint Mo-Sa
Fläche 37'085 mm²
Wert 18'400 CHF

Das Problem ist die Software

Ein Fehler im Computersystem verursachte offenbar den Absturz des Airbus-Militärtransporters. Jetzt müssen alle Flugzeuge überprüft werden

Frankfurt – Der Absturz eines Militärtransporters vom Typ Airbus *A400M* steht vor der Aufklärung. Nach SZ-Informationen ist ein Software-Fehler dafür verantwortlich, dass die Treibstoffversorgung zeitweise unterbrochen war. Bei dem Unglück in der Nähe von Sevilla waren am 9. Mai vier Airbus-Mitarbeiter ums Leben gekommen.

Airbus hatte am Mittwoch die Betreiber des Flugzeugtypes angewiesen, einmalig vor dem nächsten Flug die sogenannten elektronischen Kontrolleinheiten der Triebwerke zu überprüfen, um festzustellen, ob der Software-Fehler auch bei den bereits ausgelieferten Maschinen aufgetreten sein könnte. Außerdem müssen die Kunden weitere Checks durchführen, wenn sie Triebwerke oder die Kontrolleinheit austauschen. Fast alle Betreiber, darunter auch die aus Deutschland, hatten ihre Flugzeuge zuletzt zur Sicherheit am Boden gelassen, nur Frankreich hatte die Flotte weiter eingesetzt. Auch Airbus hatte die Testflüge fortgesetzt, um ein Zeichen des Vertrauens in die Maschine zu setzen.

Dass nun relativ schnell die wahrscheinliche Ursache für den Absturz gefunden worden ist, ist für Airbus eine gute Nachricht. Denn damit wird es wahrscheinlicher, dass die Aufarbeitung des Absturzes nicht noch einmal massive Verzögerungen verursacht und das sowieso schon kriselnde Projekt noch weiter belastet.

Die *A400M* hatte sich in den vergangenen Jahren für den Konzern zu einer schweren Belastung ausgewachsen. Jahrelange Verspätungen sorgten für Milliarden an Zusatzkosten und die Abnehmerländer mussten lange auf die längst überfälligen Maschinen warten. Airbus drohte 2010 sogar damit, das Programm einzustellen, wenn die zusätzlichen Kosten nicht zwischen dem Unternehmen und den Kunden aufgeteilt würden. Ein Kompromiss in letzter Sekunde sorgte dafür, dass die *A400M* weiter entwickelt wurde. Airbus ist, um überhaupt jemals Geld mit dem Programm verdienen zu können, dringend auf Exportaufträge angewiesen, die über die Bestellungen der Erstkunden, unter anderem Deutschland und Frankreich, hinausgehen. Die erste Maschine wurde Mitte 2013 mit rund vierjähriger Verspätung an die französische Luftwaffe ausgeliefert. Die ist heute mit acht Flugzeugen auch der größte Betreiber.

Auch in der Endmontage gab es bereits arge Schwierigkeiten

Die Einführung der Flugzeuge war ebenfalls nicht pannenfrei. Wegen der Probleme hatte Airbus Group-Chef Tom Enders die Programmorganisation für die *A400M* erst Anfang des Jahres grundlegend verändert und das Management ausgetauscht. Die ärgsten Schwierigkeiten in der Endmontage in Sevilla scheint Airbus mittlerweile in den Griff zu bekommen. Das größte Problem ist es derzeit, die Produktion des Transportflugzeuges hochzufahren und gleichzeitig die zusätzlichen militärischen Flugfähigkeiten, die Airbus den Kunden versprochen hatte, endlich einzuführen. Für die Bundeswehr fliegt derzeit erst eine Maschine. Ob, wie von Airbus versprochen, in diesem Jahr noch weitere Flugzeuge hinzu kommen, hängt wesentlich vom Ausgang der Unfalluntersuchung ab.

Branchenkreisen zufolge wurde bei dem für die Türkei bestimmten Flugzeug eine neue Software eingeführt, die von Beginn an militärische Manöver erlaubt. Dem Vernehmen nach war diese Software fehlerhaft und verursachte bei dem Erstflug der türkischen Maschine den Ausfall mehrerer Triebwerke. Wie viele Triebwerke genau ausgefallen sind und für wie lange, ist offenbar noch immer nicht vollständig geklärt.

Den Informationen zufolge erlaubt die neue Software militärische Manöver dadurch, dass die sogenannte Trimmung des Flugzeuges verändert, also der Schwerpunkt verlagert wird. Das geschieht unter anderem, indem Treibstoff von einem Tank in den anderen gepumpt wird. Es gibt Hinweise darauf, dass auch dieses Umpumpen nicht funktioniert hat.

Obwohl Airbus die Überprüfungen auch bei den Flugzeugen angeordnet hat, die mit älteren Softwareversionen geflogen sind, ist nicht klar, ob diese überhaupt betroffen sind. Vielmehr gehört es zum Standardverfahren bei Abstürzen dieser Art, dass sicherheitshalber die ganze Flotte gecheckt wird. Airbus hatte am 12. Mai, also nur drei Tage nach dem Absturz, einen Flug mit einem eigenen Testflugzeug durchgeführt. Angeblich hatte auch die werkseigene Maschine noch den alten Software-Standard – und wäre somit unbedenklich gewesen. JENS FLOTTAU

Der Militärtransporter A400M des Flugzeugherstellers Airbus: Das Modell machte schon vor dem Absturz in Sevilla jede Menge Ärger. FOTO: BLOOMBERG

management tools
MEDIA MONITORING & ANALYSIS
tel. 041 624 99 66
www.management-tools.ch

Neue Zürcher Zeitung

20. Mai 2015
Seite: 20

Together ahead. RUAG

Autor: afp/dpa
Neue Zürcher Zeitung
8021 Zürich
tel. 044 258 11 11
www.nzz.ch

Auflage 96'010 Ex.
Reichweite 260'000 Leser
Erscheint 6 x woe
Fläche 7'457 mm²
Wert 1'100 CHF

Airbus warnt vor Triebwerkproblem

Nach Militärflugzeug-Absturz

(afp/dpa) · Nach dem Absturz eines Militärtransporters A400 M in Spanien warnt Airbus vor möglichen Problemen bei der elektronischen Triebwerksteuerung des Flugzeugs. Das Unternehmen empfiehlt dringlich einen Kontroll-Check für alle Flugzeuge dieses Typs. Alle Nutzer eines A400 M sollten an jedem Flugzeugtriebwerk die sogenannte elektronische Triebwerk-Kontrolleinheit untersuchen, erklärte die Airbus-Rüstungssparte am Dienstag. Einen direkten Zusammenhang zwischen der Warnung und dem A400-M-Unglück am 9. Mai nahe Sevilla (NZZ 11. 5. 15) stellte Airbus nicht her.

Beim Absturz des für die Türkei bestimmten A400 M waren vier Airbus-Mitarbeiter ums Leben gekommen, zwei wurden schwer verletzt. Medien berichteten später, vermutlich seien Triebwerkprobleme der Grund für den Absturz gewesen. Laut einem Branchenexperten könnten Probleme an der Kontrolleinheit zu einem Verlust über die Kontrolle der Triebwerkleistung führen.

Der Absturz des A400 M ist ein herber Rückschlag für ein Milliarden-Rüstungsprojekt. Der A400 M war vor zwölf Jahren von sieben Nato-Staaten als Ersatz für die veralteten Transall-Maschinen in Auftrag gegeben worden.

Frankfurter Allgemeine
ZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND

20. Mai 2015
Seite: 15

Together ahead. RUAG

Autor: chs./ufe.
Frankfurter Allgemeine Zeitung
60267 Frankfurt am Main
tel. 0049 69675912520
www.faz.net

Auflage 320'151 Ex.
Reichweite n. a. Leser
Erscheint Mo-Sa
Fläche 22'732 mm²
Wert 9'200 CHF

Software-Fehler führte wohl zum Absturz des Militärtransporters

Defekt in Steuerung der Triebwerke des A400M vermutet

chs./ufe. PARIS, FRANKFURT, 19. Mai. Die Hinweise für die Absturzursache des Militärtransporters A400M verdichten sich. Ein Problem in der Steuerungssoftware für die vier Flugzeugmotoren hat wohl zum Unglück im spanischen Sevilla geführt, bei dem vor einer Woche vier Menschen der sechsköpfigen Besatzung ums Leben kamen.

Der Hersteller Airbus Defence and Space gab am Dienstag an seine Abnehmer die „dringliche technische Empfehlung“ zur Überprüfung der elektronischen Triebwerkskontrolleinheit heraus. Das Unternehmen ist zwar der Ansicht, dass die Maschine weiter geflogen werden kann, rät aber ausdrücklich zu „einmaligen Kontroll-Checks“ an der Triebwerkssoftware – und das „bei jedem Triebwerk vor dem nächsten Flug“, heißt es in der Botschaft weiter. Darin sind auch weitere Hinweise für den Fall eines Triebwerksaustausches sowie eines Wechsels der elektronischen Kontrolleinheit für die vier Turboprop-Antriebe enthalten.

Einer der überlebenden Techniker berichtete nach dem Vorfall, dass sich drei der vier Triebwerke nach dem Start komplett abgeschaltet hätten. Das habe wohl an fehlerhaften Anweisungen durch die Steuerungssoftware gelegen, die offenbar von Airbus-Technikern falsch konfiguriert wurde, heißt es in Konzernkreisen. Die jüngsten Empfehlungen an die Abnehmer des A400M sind jedenfalls das Ergebnis einer internen Analyse. „Wir haben einen Verdachtsmoment, aber die Absturzursache kennen wir noch nicht“, teilte der Hersteller in Toulouse mit. Die Auswertung des Flugschreibers steht noch aus, und die Ergebnisse einer offiziellen Untersuchung werden in Kürze erwartet.

Probleme an den Triebwerken des Militärtransporters sind nicht neu. Bereits 2009 war es zu größeren Verzögerungen gekommen, weil die eigens entwickelte Software Fadec (Full-authority digital engine control) nicht rechtzeitig fertig wurde. Damals deuteten viele auf den deutschen Zulieferer MTU Aero Engines, der als einer von vier Partnern im Triebwerkskonsortium für den A400M einen Teil der Steuerung und Regelung liefert und zudem auch die Endmontage der Flugzeugmotoren verantwortet.

Bei dem jüngsten Vorfall soll es sich jedoch um ein anderes Problem handeln, heißt es. Der Airbus-Konzern, der als Generalunternehmer das komplexe A400M-Projekt steuert, will die Verantwortung für die jüngsten Softwareprobleme jedenfalls nicht auf seine Zulieferer abwälzen. Unmittelbar nach dem Absturz konzentrierten sich die Untersuchungen auf die neuentwickelten Turboprop-Triebwerke sowie die Treibstoffversorgung der vier Aggregate, die von der Bordelektronik gesteuert wird.

Der A400M war vor 12 Jahren von sieben Nato-Staaten als Ersatz für die veralteten Militärtransporter vom Typ Transall in Auftrag gegeben worden. Seitdem sorgte das ursprünglich auf 20 Milliarden Euro veranschlagte Projekt regelmäßig durch technische Mängel und Verzögerungen für Schlagzeilen.

Mit dem Start des Programms erwiesen sich die leistungsstarken TP-400-Motoren als besonders störanfällig. Um die Abhängigkeit von amerikanischen Triebwerkherstellern zu verhindern, gründeten die europäischen Ausrüster ein Konsortium mit den Partnern ITP aus Spanien, MTU, der britischen Rolls-Royce und Snecma aus Frankreich, um das mit 11 000 PS stärkste Turboprop-Triebwerk der westlichen Welt zu entwickeln, wie die Hersteller vollmundig verkündeten.

Von den insgesamt 174 bestellten Transportern wurden nur zwölf ausgeliefert. Betroffen war vor allem die Bundeswehr, die mit 53 bestellten A400M-Maschinen der größte Abnehmer des Programms ist. Doch die Luftwaffe nahm Ende 2014 nur ein Flugzeug in Empfang. Bis zum Abschluss der Untersuchungen zum Absturz in Sevilla werde dieses Exemplar nicht mehr gestartet, sagte ein Sprecher der Luftwaffe am Dienstag.

Handelsblatt

22. Mai 2015
Seite: 14

Autor: Lukas Bay
Handelsblatt
40213 Düsseldorf
tel. 0049 2118870
www.handelsblatt.com

Together ahead. RUAG

Auflage 127'645 Ex.
Reichweite n. a. Leser
Erscheint Mo-Fr
Fläche 18'679 mm²
Wert 13'300 CHF

MESSE EBACE

Das fliegende Wohnzimmer

Privatjet-Hersteller wetteifern bei Luxus und Design.

Lukas Bay
Düsseldorf

Wenn man es sich in den weißen Ledersesseln bequem macht, die Fenster per Knopfdruck schwarz gedimmt hat und der erste Drink serviert wird, könnte man glatt vergessen, dass man in einem Flugzeug sitzt. Tatsächlich stammt das Design aus der Feder eines Autoherstellers. Auf der Privatjet-Messe Ebace in Genf zeigt Mercedes-Benz in einer Kooperation mit Lufthansa-Technik, wie sich die Schwaben den Innenraum eines Privatjets vorstellen. Die Zielgruppe laut Werbetext: VIPs und VVIPs - sehr, sehr wichtige Personen also.

Neben Mercedes zeigen über 500 Aussteller in Genf, welchen Luxus sie der gut betuchten Kundschaft bieten können. Massenpublikum ist hier unerwünscht, alle 13 000 Besucher sind vom Fach. Airbus wirbt für den großen ACJ320 neo, einen luxuriösen Ableger des A320 neo. Der französische Flugzeugbauer Dassault gibt einen Ausblick auf den Falcon 5X, den kleinen Bruder des 7X.

Bombardier hat gleich acht Businessjets mitgebracht - vom kleinen Learjet bis zum Global 6000. Highlight ist ein Challenger 350, der erstmals in der sogenannten Signature-Ausstattung gezeigt wird. Neben einem Liegesofa sind auch Bluray-Player und HD-Bildschirme an Bord. So fliegt es sich, als wäre man im eigenen Wohnzimmer unterwegs. Bei einer Deckenhöhe von 1,85 Metern können Passagiere bequem stehen.

Noch komfortabler geht es im Entwurf für den neuen Innenraum des Bombardier Global 7000 zu. Der Interkontinental-Jet soll ab 2016 ausgeliefert werden. Neben einem Wohnzimmer gibt es ein Ess- und ein Schlafzimmer. Und selbst das WC ist mit schwarzen Lackelementen und Parfümspender kaum von einem Hotelzimmer zu unterscheiden.

Wem das nicht reicht, der kann sich seinen Privatjet von Boutsen Design aus Monaco aufrüsten lassen. Die Monegassen kooperieren mit über 140 Luxusmarken, um den Innenraum eines Luxusjets individuell anzupassen. Das Angebot reicht von der Crew-Uniform bis zum Champagnerkühler.

Auch äußerlich machen einige Flugzeuge in Genf was her. Der Schweizer Hersteller Pilatus zeigt bei seinem Heimspiel eine Sonderedition des kleinen Geschäftsfliegers PC-12 - blau lackiert mit galoppierenden Pferden, entworfen vom verstorbenen Künstler Hans Erni.

Geradezu unauffällig kommt dagegen eine Premiere aus Japan daher: Der Hondajet, der in Genf seine Europa-Premiere feiert, bietet mit einer Länge von rund 13 Metern bis zu fünf Passagieren Platz. Mit einer Reichweite von etwa 2000 Kilometern ist der Japan-Zwerg allerdings eher was für die Kurzstrecke.

Privatflieger: Weißes Leder, dunkles Holz. Und viel Platz. laif

Neue Zürcher Zeitung

19. Mai 2015
Seite: 25

Together ahead. RUAG

Autor: Dorninik Feldges
Neue Zürcher Zeitung
8021 Zürich
tel. 044 258 11 11
www.nzz.ch

Auflage 96'010 Ex.
Reichweite 260'000 Leser
Erscheint 6 x woe
Fläche 53'439 mm²
Wert 7'900 CHF

Der Traum vom eigenen Dreamliner

An der Geschäftsfliegerei-Messe Ebace in Genf versammelt sich ein überaus kaufkräftiges Publikum

Den Herstellern von Business-Jets geht es unterschiedlich. Während sich Bombardier erneut zu Entlassungen gezwungen sieht, gedeihen Pilatus Aircraft und auch Jet Aviation.

Dominik Feldges, Genf

Der Stanser Flugzeughersteller Pilatus Aircraft darf sich glücklich schätzen. Weil es ihm 2014 gelang, an der Branchenmesse Ebace in Genf für sämtliche 84 Flugzeuge der ersten Produktionsserie seines Business-Jets PC-24 einen Abnehmer zu finden, brauchen der Verwaltungsratspräsident Oscar Schwenk und seine Mitarbeiter dieses Jahr keine Verkaufsgespräche zu führen. Weitere Bestellungen würden gar nicht erst angenommen, sagte Schwenk der NZZ.

Hohe Investitionen in Stans

Obwohl die Interessenten Schlange stehen, will sich Pilatus nicht verpflichten, Aufträge in allzu ferner Zukunft zu erfüllen. Der PC-24 war in der vergangenen Woche erstmals in der Luft. Noch muss der Jet aber eine lange Serie von Testflügen überstehen. Die behördliche Zertifizierung ist für 2017 vorgesehen. Schon einen Monat nach der Freigabe soll das neue Flugzeug an den ersten Kunden gehen. Insgesamt investiert Pilatus am Stammsitz in Stans 100 Mio. Fr. in den Aufbau der Produktionskapazität, was auch ein neues Logistikzentrum einschliesst. Seit Anfang 2014 wurde der dortige Personalbestand von 1600 auf nun 1850 Mitarbeiter erhöht, und er wird laut Schwenk auf dem Höhepunkt 2000 Beschäftigte umfassen.

Während Pilatus kräftig ausbaut, sind andere Hersteller auf dem Rückzug. Der kanadische Konkurrent Bombardier sorgte vergangene Woche branchenweit für Betroffenheit, als er ankündigte, weitere 1750 Arbeitsplätze abzubauen. Als Begründung nannte er die schwächelnde Nachfrage nach Geschäftsflugzeugen mit grosser Reichweite in den einstigen Boom-Märkten China, Russland und Lateinamerika. Bereits im Januar hatte Bombardier mitgeteilt, dass das in Entwicklung befindliche Mittelstreckenflugzeug Learjet 85 eingemottet werde, was einen Abschreiber von 1,4 Mrd. $ und den Abbau von rund 1000 Stellen nötig mache.

Das zum fünfzehnten Mal durchgeführte Genfer Stelldichein der Geschäftsfliegerei wird am Dienstag offiziell eröffnet und dauert bis Donnerstag. Die gut 460 Aussteller erwarten gegen 13 000 Besucher. Wie Vertreter der mit der Organisation beauftragten Branchenverbände NBAA und EBAA versichern, soll die Veranstaltung trotz dem intensiven internationalen Wettbewerb um Messestandorte weiterhin in den Hallen der Palexpo am Genfer Flughafen stattfinden. Die oft sehr vermögenden Besucher kämen gerne in die Calvinstadt, da sie dort, wie ein Brancheninsider sagte, auch ein auf sie zugeschnittenes Hotel- und Einkaufsangebot vorfänden.

Das Geschäft mit Business-Jets hat sich noch nicht vollständig von der Krise erholt, die den Herstellern ab 2009 schwer zuzusetzen begann. Im Rekordjahr 2008 hatten gegen 1200 neue Geschäftsflugzeuge einen Abnehmer gefunden. Seit der Jahrtausendwende waren es laut Angaben des brasilianischen Flugzeugbauers Embraer pro Jahr durchschnittlich 785, wobei das Verkaufsvolumen 2014 noch immer leicht darunter lag. Für das laufende Jahr ist die Branche vor allem wegen der sich fortsetzenden Erholung in den USA vorsichtig optimistisch gestimmt. Verunsicherung stiftet allerdings nach wie vor die Entwicklung in Schwellenländern, die mehrere Industrievertreter am Medientag der Ebace als schwierig bezeichneten.

Jets und Villen aus einer Hand

Für gewisse Unternehmen ist der Reiz der Geschäftsfliegerei aber ungebrochen. Der deutsche Makler Engel & Völkers hat bekanntgegeben, als erstes Immobilienunternehmen Brokerage- und Charter-Dienstleistungen für Business-Jet-Kunden anzubieten. Angesichts der grossen Zahl bestehender Dienstleister erscheint die Strategie gewagt. Das im Verkauf von Luxusimmobilien etablierte Unternehmen verfügt jedoch über eine gut bestückte Kartei einschlägiger Kunden. Zudem hat Engel & Völkers auch schon Erfahrung im Geschäft mit Jachten gesammelt. Kaum in Kontakt dürften die Deutschen dagegen mit der exklusivsten Klientel in der Geschäftsfliegerei kommen. Gewisse Kunden, die noch immer vornehmlich aus ölreichen Ländern des Nahen Ostens stammen, kaufen sich für Dutzende von Millionen Dollars ein Grossraumflugzeug und lassen es in mehrjähriger Arbeit ganz nach ihrem Geschmack ausstatten.

Als Nonplusultra gilt derzeit der Besitz eines Dreamliners, der vom amerikanischen Luftfahrtkonzern Boeing hergestellt wird. Den ersten Auftrag für den Umbau einer B-787-9 hat sich die Schweizer Firma Jet Aviation gesichert, deren US-Muttergesellschaft General Dynamics auch den weltgrössten Business-Jet-Hersteller Gulfstream kontrolliert. Das bereits nach Basel gebrachte Flugzeug wird bis zur 2018 geplanten Auslieferung an einen arabischen Kunden in eine fliegende Luxuswohnung mitsamt Bad, Büro-Suite, Wohn-, Schlaf- und Gästezimmer umgewandelt. Kaufpreis: geheim.

management tools
MEDIA MONITORING & ANALYSIS
tel. 041 624 99 66
www.management-tools.ch
Clipping-Nr. 2060532489
Clipping-Seite 10/24

Neue Zürcher Zeitung

19. Mai 2015
Seite: 25

Together ahead. RUAG

Autor: Dorninik Feldges
Neue Zürcher Zeitung
8021 Zürich
tel. 044 258 11 11
www.nzz.ch

Auflage 96'010 Ex.
Reichweite 260'000 Leser
Erscheint 6 x woe
Fläche 53'439 mm²
Wert 7'900 CHF

Business-Jets in Reih und Glied für WEF-Besucher: Das grosse Geschäft lockt aber in den USA und im Nahen Osten. ANNICK RAMP / NZZ

Neue Zürcher Zeitung

21. Mai 2015
Seite: 9

Together ahead. RUAG

Autor: Daniel Wechlin
Neue Zürcher Zeitung
8021 Zürich
tel. 044 258 11 11
www.nzz.ch

Auflage 96'010 Ex.
Reichweite 260'000 Leser
Erscheint 6 x woe
Fläche 69'482 mm²
Wert 10'200 CHF

Harzige Reform der russischen Raumfahrt

Rufschädigende Pannenserie trotz staatlichen Milliardensubventionen

Um sich an der Weltspitze behaupten zu können, investiert Russland riesige Summen in seine Raumfahrt. Doch die Reform der Industrie harzt. Auf eine neue Pannenserie reagieren die Behörden mit Strafverfahren, die Politiker mit Populismus.

Daniel Wechlin, Moskau

Diese Woche hatte die russische Raumfahrtsbehörde Roskosmos endlich wieder eine positive Nachricht zu verkünden: Die Erdumlaufbahn der Internationalen Raumstation (ISS) konnte um 2,8 Kilometer korrigiert werden. Die Ingenieure starteten erfolgreich den Antrieb des an der ISS angedockten russischen Raumtransporters Progress M-26M und hoben die Station auf eine Höhe von 405 Kilometern über der Erde. Das Routine-Manöver war nötig geworden, um die Voraussetzungen für die bevorstehende Rückkehr von drei ISS-Besatzungsmitgliedern zur Erde zu schaffen. Es waren allerdings zwei Versuche notwendig, um das 32-minütige Manöver zu bewerkstelligen. Ein erster Anlauf war in der Nacht auf Samstag fehlgeschlagen. Das Antriebsaggregat liess sich, womöglich wegen eines Programmierfehlers, nicht zünden.

Fatale Defekt

Überschattet wird das Manöver aber von einer Reihe von Misserfolgen und Fällen von Vetternwirtschaft bei Prestigeprojekten. Ministerpräsident Dmitri Medwedew sprach deswegen Anfang der Woche von einem Schlag für den Ruf der russischen Raumfahrt. Ende April war es beim unbemannten Raumtransporter Progress M-27M mit 2,7 Tonnen Fracht für die ISS zu einer Fehlfunktion in der dritten Raketenstufe gekommen, worauf er in eine falsche Umlaufbahn geriet. Manövrierunfähig verglühte der Frachter am 8. Mai beim Eintritt in die Erdatmosphäre.

Am Samstag stürzte 497 Sekunden nach dem Start beim Weltraumbahnhof Baikonur in Kasachstan eine Proton-M-Trägerrakete ab und zerbrach in Einzelteile. Die russische Rakete hätten einen mexikanischen Kommunikationssatelliten ins All befördern sollen. Als Unglücksursache wird ein Defekt im Antriebssystem vermutet. Medwedew berief eine Untersuchungskommission ein und forderte, die Schuldigen zur Verantwortung zu ziehen. In der Staatsduma sorgte die Pannenserie für hitzige Voten, vereinzelt wurde gar über einen ausländischen Sabotageakt gemutmasst. Der Parlamentarier Michail Degtjarjow appellierte an den Patriotismus: Jedermann in der Raumfahrtindustrie müsse begreifen, warum er Schrauben anziehe, Raketen zusammenbaue oder einen Betrieb führe – damit Russland eine Grossmacht bleibe. Nun wurde bekannt, dass gegen das Forschungs- und Produktionsunternehmen Chrunitschew, das die Proton-Raketen herstellt, mehrere Strafverfahren eingeleitet wurden.

Bestreiktes Prestigeprojekt

Für Negativschlagzeilen sorgt überdies das im Bau befindliche Kosmodrom Wostotschni in der Region Amur nahe der Grenze zu China. Nachdem es bereits unmittelbar nach dem Start der Bauarbeiten im Jahr 2012 zu Verzögerungen und Korruptionsfällen kam, sorgen nun ausstehende Lohnzahlungen und Verletzungen der Arbeitsverträge für Unmut. Bauarbeiter legten ihre Arbeit nieder und traten in den Streik. Das Areal für künftige Raketenstarts erstreckt sich über eine Fläche von 1035 Quadratkilometern. Sieben Startfelder sollen entstehen. Ob sich der ursprüngliche Bauplan einhalten lässt, ist ungewiss. Vorgesehen sind im Dezember die ersten Starts (von Sojus-Raketen). Ab 2018 sollen bemannte Raumfahrzeuge von Wostotschni aus starten.

Laut Schätzungen hat Moskau bereits umgerechnet 5,5 Milliarden Franken in den neuen Weltraumbahnhof investiert. Er soll Russlands Abhängigkeit von Kasachstan verringern. Moskau verfügt zwar auch auf heimischem Boden – in den Regionen Archangelsk, Astrachan und Orenburg – über Kosmodrome. Für schwere Nutzlasten beziehungsweise für die Proton-M-Raketen existieren bis jetzt aber nur in Baikonur Startplätze. Mit Kasachstan besteht ein Pachtvertrag bis 2050. Die Nutzungsverträge sind aber teuer und führen immer wieder zu Spannungen zwischen Moskau und Astana.

Die Proton-Raketen besitzen für Russland grosse Bedeutung in der kommerziellen Raumfahrt. Die technischen «Lasttiere» gelten als erfolgreich und zuverlässig sowie im Vergleich zu den amerikanischen und europäischen Konkurrenzprodukten als viel kostengünstiger – jedoch auch als bedeutend umweltschädlicher. Roskosmos nimmt für sich in Anspruch, jährlich weltweit am meisten Raketenstarts durchzuführen. Im vergangenen Jahr waren es 26 Starts, mit einem gravierenden Zwischenfall, 2013 insgesamt 27 Starts mit zwei Unfällen. Im laufenden Jahr fanden bis jetzt sechs Starts statt. Nach den zwei jüngsten Pannen wurden weitere Starts von Proton-M-Raketen vorerst gestoppt. Auch verzögern sich geplante Transporte zur ISS. Gar über ein Monopol verfügt Russland in der bemannten Raumfahrt, da seit der Einstellung des amerikanischen Shuttle-Programms 2011 nur noch mit Sojus-Kapseln Personen zur ISS befördert werden können.

Der Raketenstartplatz Wostotschni soll überdies die Geschichte einer ruhmreichen Raumfahrer-Nation fortschreiben und zeigen, dass Russland den Sprung in die Gegenwart geschafft hat. Präsident Putin spricht von einem aussergewöhnlich wichtigen Projekt von gesamtnationaler Bedeutung. In Wostotschni sollen dereinst auch die in Entwicklungs- und Testphase befindlichen Angara-Raketen starten, die Schritt für Schritt die in die Jahre gekommene Proton-Familie ersetzen sollen. Der Erstflug einer Proton-Rakete geht auf 1965 zurück.

management tools
MEDIA MONITORING & ANALYSIS
tel. 041 624 99 66
www.management-tools.ch

Neue Zürcher Zeitung

21. Mai 2015
Seite: 9

Together ahead. RUAG

Autor: Daniel Wechlin
Neue Zürcher Zeitung
8021 Zürich
tel. 044 258 11 11
www.nzz.ch

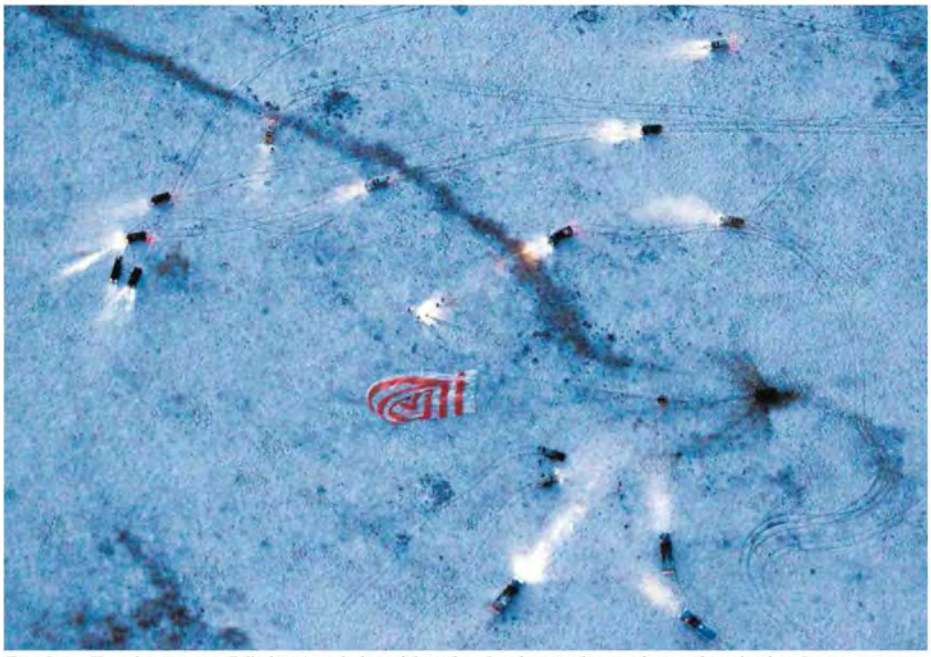
Auflage 96'010 Ex.
Reichweite 260'000 Leser
Erscheint 6 x woe
Fläche 69'482 mm²
Wert 10'200 CHF

Budgetkürzungen befürchtet

Russland hat seine Aufwendungen für die Raumfahrt in den letzten Jahren laufend erhöht. 2014 verfügte Roskosmos über ein Budget von 3,1 Milliarden Franken. Infolge der Wirtschaftskrise sind laut Beobachtern jetzt aber Kürzungen zu befürchten. Für das nationale Raumfahrtprogramm 2016–2025 hat die Behörde 37 Milliarden Franken beantragt. Die Herausforderungen sind gewaltig. Roskosmos macht seit Jahren ein schleppender Reform- und Modernisierungsprozess zu schaffen. Die in Reaktion auf die Pannen eingeleiteten Strafverfahren gelten vielen lediglich als populistische Symptombekämpfung. Allein seit 2012 wechselte die Spitze der Staatsbehörde dreimal. Zuletzt wurde im Januar 2015 Igor Komarow eingesetzt, nicht mehr ein Militär wie sein Vorgänger Oleg Ostapenko, sondern ein Ökonom. Das schon vor Jahren formulierte Ziel ist, die Struktur der Behörde zu vereinfachen und mit den Zulieferbetrieben in einen einzigen, grossen Staatskonzern zusammenzufassen.

Kritiker bezweifeln allerdings, dass dies der richtige Weg ist. Sie meinen, dass Russland gerade im Rahmen von Staatsstrukturen nicht zur Innovation fähig sei. Der internationale Trend in der Raumfahrt gehe zu kleineren, oftmals privaten Einheiten, meinen sie.

Es sind derweil aber nicht nur Strukturprobleme, unter denen Roskosmos leidet. Die Pannen der vergangenen Jahre waren nicht zuletzt auf menschliche Fehler zurückzuführen. Das Qualitätsmanagement muss verbessert werden, wie selbst die Regierung einräumt. Kritiker werfen der russischen Raumfahrt zudem vor, seit Jahren keine wirklich neuen Produkte hervorgebracht zu haben, sondern nur bestehende Technik zu modifizieren. Sie fordern attraktivere Arbeitsbedingungen. Nur so sei Spitzenforschung möglich, und nur so könnten Spitzenkräfte gehalten beziehungsweise angeworben werden.



Eine Sojus-Kapsel (mit rotem Fallschirm) nach der erfolgreichen Landung in der verschneiten kasachischen Steppe. ZHUMATOV / EPA

21. Mai 2015

Freiburger Nachrichten
Schweiz (deutsch)
Tageszeitung (regional)
www.freiburger-nachrichten.ch

Auch erschienen in:
blickamabend.ch
RZ Oberwallis

Visits 89'544
Wert 300 CHF

US-Luftwaffe schickt Geheimnis umwobenes Raumflugzeug ins All

Artikel im Web

US-Luftwaffe schickt Geheimnis umwobenes Raumflugzeug ins All

Raumfahrt 20.05.2015 - 23:38

Die US-Luftwaffe hat ein ähnliches Raumflugzeug ins All geschickt (NASA Archiv) Foto: KEYSTONE

Die US-Luftwaffe hat ihr Geheimnis umwobenes Raumflugzeug X-37B zum vierten Mal ins All geschickt. Der unbemannte Mini-Shuttle hob am Mittwoch vom Weltraumbahnhof der US Air Force in Cape Canaveral (Florida)ab. mit Hilfe einer Atlas-Rakete in den Weltraum ab.

An Bord waren nach Militärangaben mehrere sogenannte Nanosatelliten, also Kleinstsatelliten, die umgehend ausgesetzt worden seien. Ziel des Einsatzes sei unter anderem der Test eines 32 Quadratmeter grossen Solarsegels.

Das von Boeing federführend entwickelte Roboter-Gefährt erinnert optisch an die ausgemusterte bemannte Raumfähre ("Space Shuttle"), ist mit nicht einmal neun Metern Länge aber viel kleiner. Sein vorheriger Einsatz endete im Oktober 2014 erst nach einem fast zweijährigen geheimen Erprobungseinsatz im All.

Die amerikanische Luftwaffe bezeichnet die Drohne als Experimentalgleiter zur Erprobung von Leit-, Navigations- und Kontrollsystemen, Avionik, automatischer Landung und Systemen zum Rückholen von Weltraumexperimenten auf die Erde.

Experten spekulierten, die X-37B könne auch zum "Einsammeln" feindlicher wie eigener Satelliten eingesetzt werden oder habe Spähgeräte an Bord gehabt. Andere sehen in ihr nur ein Gerät zum Entwickeln automatisch gesteuerter Raumfähren.

SDA

Handelsblatt

22. Mai 2015
Seite: 11

Autor: Thomas Hanke, Till Hoppe
Handelsblatt
40213 Düsseldorf
tel. 0049 2118870
www.handelsblatt.com

Together ahead. RUAG

Auflage 127'645 Ex.
Reichweite n. a. Leser
Erscheint Mo-Fr
Fläche 82'349 mm²
Wert 58'500 CHF

Stählerne Hochzeit

Panzerbauer Krauss-Maffei Wegmann will im Juli den Vertrag mit der französischen Nexter unterzeichnen.

- Deal ist die größte Rüstungsfusion seit 15 Jahren.
- Nationale Exportvorschriften bleiben bestehen.

Thomas Hanke, Till Hoppe
Paris, Berlin

Ausgerechnet ein Gemälde von Napoleon III. hatte Krauss-Maffei-Wegmann-Chef Frank Haun im Blick, als er im Pariser Hôtel des Invalides über den Zusammenschluss mit der französischen Nexter sprach. Der Kaiser verlor 1870 nach der Niederlage gegen die Preußen seinen Thron. Nun soll eine deutsch-französische Fusion die zersplitterte europäische Rüstungsindustrie stärken.

Das Zusammengehen der privaten KMW mit der bislang staatlichen Nexter ist die größte Konsolidierung der europäischen Rüstungsindustrie seit der Gründung von EADS/Airbus im Juli 2000. Nach zähen Verhandlungen zwischen den beteiligten Unternehmen und der französischen sowie der deutschen Regierung sollen im Juli die Verträge zwischen den beiden führenden europäischen Panzer- und Kanonenschmieden unterzeichnet werden. „Unser Ziel ist, dass wir im Juli unterschreiben, der 13. wäre schön, der 14. Juli (französischer Nationalfeiertag) noch schöner“, sagte KMW-Chef Haun gut gelaunt in Paris.

Auf einer Konferenz der Wirtschaftszeitung „Les Echos“ ging Haun aus sich heraus: „Unser Traum wäre, dass (Nexter-Chef) Philippe Burtin im Leclerc-Panzer und ich im Leo beim Defilee am 14. Juli die Champs Élysées runterfahren, aber dazu wird es wohl leider nicht kommen.“ Seit Februar 2006 hätten Nexter und KMW über einen Zusammenschluss gesprochen. Der damalige Nexter-Chef habe ihn aufgesucht, um die Chancen für eine Fusion auszuloten. Doch erst im Juli 2014 sei man so weit gewesen, die Gespräche publik machen zu können.

Nexter baut Kanonen, schwere Schützenpanzer, den Kampfpanzer Leclerc und Munition. KMW ist vor allem durch den Kampfpanzer Leopard berühmt, baut aber auch den Schützenpanzer Puma und ist an zahlreichen weiteren Waffensystemen beteiligt, die teilweise gemeinsam mit Rheinmetall gebaut werden. KMW ist im Export stärker als der französische Partner Nexter.

KMW und Nexter werden nicht sofort voll fusionieren. Zunächst sollen sich die Unternehmen in einer Holding in einem Zeitraum von zwei Jahren annähern. „Wir ergänzen uns sehr gut, Nexter hat Technologien, über die wir nicht verfügen, und umgekehrt“, sagte Haun dem Handelsblatt. Gemeinsam verfüge man bei Artillerie und Panzern „über die komplette Produktpalette“. KMW setzt bei seinen Panzerfahrzeugen stärker auf Kettenantriebe, während Nexter die Radtechnologie vorzieht.

> Eine kritische Größe ist für uns entscheidend, um wettbewerbsfähig bleiben zu können.
>
> **Philippe Burtin**
> Nexter-Chef

Nexter-Chef Burtin sagte, der Zusammenschluss sei auch mit Blick auf die zunehmende Konkurrenz aus Schwellenländern notwendig: „Eine kritische Größe zu erreichen ist für uns entscheidend, um bei den Kosten wettbewerbsfähig bleiben zu können.“ Ziel von KMW und Nexter sei es, „ein globaler Akteur zu bleiben und nicht zum Nischenanbieter abzurutschen“. Zusammen kommen die beiden Unternehmen auf etwa 1,8 Milliarden Dollar Umsatz und sind damit immer noch keiner der ganz Großen der Branche. Das liegt aber auch daran, dass die Waffensysteme der beiden Konzerne deutlich weniger kosten als etwa extrem teure Kampfflugzeuge der Konkurrenten.

Haun kritisierte in Paris, dass die Soldaten der europäischen Staaten „in Afghanistan und anderswo Seite an Seite kämpfen, aber alle mit unterschiedlichem Material“. So werde „das Geld zum Fenster hinausgeworfen“.

Haun räumte gegenüber dem Handelsblatt jedoch ein, dass noch nicht alle Bewertungsfragen bei der Fusion mit Nexter gelöst seien. Ziel war von Anfang an, die Unternehmen im Verhältnis 50:50 zu bewerten. Eine Schwierigkeit trat auf, weil im Dezember 2014 das französische Verteidigungsministerium einem Konsortium von

management tools
MEDIA MONITORING & ANALYSIS
tel. 041 624 99 66
www.management-tools.ch

Handelsblatt

22. Mai 2015
Seite: 11

Together ahead. RUAG

Autor: Thomas Hanke, Till Hoppe
Handelsblatt
40213 Düsseldorf
tel. 0049 2118870
www.handelsblatt.com

Auflage 127'645 Ex.
Reichweite n. a. Leser
Erscheint Mo-Fr
Fläche 82'349 mm²
Wert 58'500 CHF

Nexter, Thales und Renault Trucks Défense einen milliardenschweren Auftrag über Hunderte neue Radpanzer gab. Anschließend verlangte angeblich die französische Seite eine Ausgleichszahlung von KMW, weil Nexter nun zwei Milliarden Euro wert sei, 500 Millionen Euro mehr als KMW. Französische Industriekreise bezeichneten das später als bewusst gestreutes Gerücht von Fusionsgegnern.

Der größte Stolperstein für den Zusammenschluss waren jedoch die unterschiedlichen nationalen Rüstungsexportvorschriften. Der ist nun aus dem Weg geräumt, sagte Haun. Die Bundesregierung besteht darauf, dass deutsche Exportregeln weiter bindend sind. Frankreich wollte sich dagegen den seit 2001 geltenden Vorschriften des Farnborough-Abkommens zwischen Großbritannien, Frankreich, Schweden, Italien, Spanien und Deutschland anschließen. Der Vertrag soll Rüstungskooperationen vereinfachen und Konflikte beim Export vermeiden. Er sieht vor, dass für jedes gemeinsame Rüstungsprogramm einmal eine Exportgenehmigung erteilt wird, die nicht für jede einzelne Lieferung erneuert werden muss. Dazu wird es aber nicht kommen.

„Für uns gelten weiterhin die deutschen Regeln, für Nexter die französischen", sagte Haun. „Unser Ziel war es nie, die deutschen Vorschriften zu unterlaufen, wir wollen zur Rationalisierung der Rüstungsproduktion beitragen", sagte der KMW-Chef. In den kommenden Jahren werden man versuchen, sich auf eine Harmonisierung der Exportbestimmungen zu einigen.

Ohnehin werde es noch zehn Jahre dauern, bis das erste von Nexter und KMW gemeinsam entwickelte Waffensystem stehe. Der Leiter der französischen Rüstungsagentur, Laurent Collet-Billon, bestätigte, dass die Einigung über das für den Zusammenschluss geltende Exportregime sehr schwierig gewesen sei, „aber im Falle Nexter-KMW ist sie uns gelungen".

Berlin und Paris verhandeln seit Monaten über die Regeln für Rüstungsexporte. Wenn französische Wehrunternehmen Zulieferungen aus Deutschland einbauen wollen, brauchten sie keine Genehmigung der Bundesregierung, solange der Wertschöpfungsanteil weniger als 20 Prozent betrug (De-Minimis-Regel). Bundeswirtschaftsminister Sigmar Gabriel kippte diese Absprache aus den 90er-Jahren aber, um etwa den Verkauf von Airbus-Militärhubschraubern nach Usbekistan zeitweilig zu blockieren. Er löste damit erhebliche Irritationen in Paris und in der Industrie aus.

Die folgenden Gespräche liefen schleppend, weil der Wirtschaftsminister auf sein Durchgriffsrecht pochte. In Berlin wurde der Verdacht lanciert, Haun wolle über Frankreich die strenge Exportpolitik Gabriels umgehen. Das Wirtschaftsministerium hatte sich außerdem lange schwergetan, eine einheitliche Haltung zu KMW und Nexter zu entwickeln. Während das Kanzleramt nach Angaben aus Branchenkreisen dem Zusammenschluss eher positiv gegenübersteht, rangen in Gabriels Haus die Befürworter und Gegner miteinander. Gabriel selbst hatte öffentlich erklärt, eine rein nationale Lösung zu bevorzugen und erst im zweiten Schritt die grenzüberschreitende Konsolidierung vorantreiben zu wollen.

> Unser Ziel ist, dass wir im Juli unterschreiben. Der 13. wäre schön, der 14. Juli noch schöner.
>
> **Frank Haun**
> KMW-Chef, in Anspielung auf den französischen Nationalfeiertag am 14. Juli.

Dass Haun nun einen Termin für die Vertragsunterzeichnung nennt, deutet darauf hin, dass Gabriel grünes Licht gegeben hat. So verlautete aus Koalitionskreisen, Gabriel werde nicht sein Veto einlegen. In Kreisen des Bundeswirtschaftsministeriums hieß es aber, einen Genehmigungsantrag habe KMW bislang nicht gestellt. Wirtschaftsminister Sigmar Gabriel muss den Zusammenschluss der beiden Rüstungsunternehmen nach dem Außenwirtschaftsgesetz genehmigen.

Kritik kam vom SPD-Verteidigungspolitiker Rainer Arnold: „Ich bleibe dabei, der Zusammenschluss ist nicht im deutschen Interesse. KMW wird mittelfristig ein französisches Unternehmen werden." Das werde auch negative Konsequenzen für Rheinmetall haben.

Vonseiten Nexters ist zu hören, dass man nun darauf vertraue, dass die Fusion gelingt. Die französische Regierung schafft gerade die rechtlichen Voraussetzungen dafür, dass die staatliche Nexter sich mit einem Privatunternehmen zusammenschließen kann. Obwohl das für manche politischen Kräfte in Frankreich ein gravierender Einschnitt ist, gab es gegen diese Veränderung bislang keine Einwände, weder von rechts noch von links.

Handelsblatt

22. Mai 2015
Seite: 11

Together ahead. RUAG

Autor: Thomas Hanke, Till Hoppe
Handelsblatt
40213 Düsseldorf
tel. 0049 2118870
www.handelsblatt.com

Auflage 127'645 Ex.
Reichweite n. a. Leser
Erscheint Mo-Fr
Fläche 82'349 mm²
Wert 58'500 CHF

Kampfpanzer Leopard 2-A5 im Manöver: Defilee auf dem Pariser Prachtboulevard Champs Elysées?

Freiburger Nachrichten

Autor: sda
Freiburger Nachrichten
1701 Freiburg
tel. 026 426 47 47
www.freiburger-nachrichten.ch

19. Mai 2015
Seite: 15

Together ahead. RUAG

Auflage 16'431 Ex.
Reichweite 32'000 Leser
Erscheint 6 x woe
Fläche 48'705 mm²
Wert 1'400 CHF

Der 1,1-Milliarden-Wunschzettel

In der Sommersession diskutiert der Nationalrat das **Rüstungsprogramm 2015**. Wegen des Gripen-Nein wird Ueli Maurer aber noch vor Ende Jahr eine zweite Einkaufsliste vorlegen.

sda

Das Verteidigungsdepartement (VBS) plant ein zusätzliches Rüstungsprogramm 2015. Gestern hat der «Blick» dessen Inhalt veröffentlicht. Es umfasst Investitionen in Höhe von 1,1 Milliarden Franken. Gemäss den Unterlagen, die der Nachrichtenagentur SDA vorliegen, sollen 500 Millionen Franken in den Werterhalt von 1900 Duro-Geländewagen gesteckt werden. Den Ersatz von Komponenten der Funk- und Richtstrahlkommunikation will sich das VBS 400 Millionen kosten lassen. Für die Nutzungsverlängerung der 35-mm-Fliegerabwehrkanone 63/90 sind 100 Millionen vorgesehen. Der gleiche Betrag soll in die Beschaffung von Pistolen- und Sturmgewehrmunition und die Revision der Handgranate 85 fliessen.

Damit wäre das zusätzliche Rüstungsprogramm 2015 doppelt so gross wie das ordentliche, in dessen Rahmen für 542 Millionen Franken Drohnen, Schiesssimulatoren und leichte Motorfahrzeuge für die Armee gekauft werden sollen. Vorgelegt wird es vom Bundesrat, weil mit dem Nein des Volks zum Kauf neuer Kampfflugzeuge Mittel frei geworden sind.

Weitere Planung

Der Nationalrat wollte den Bundesrat zunächst verpflichten, dem Parlament bereits im Februar eine Ergänzung zum Rüstungsprogramm 2015 vorzulegen. Da es nicht genügend reife Beschaffungsvorhaben gab, verzichteten die Räte aber schliesslich auf diesen Auftrag. Verteidigungsminister Ueli Maurer kündigte jedoch an, dass der Bundesrat im vierten Quartal von sich aus ein zusätzliches Rüstungsprogramm vorlegen werde.

Der «Blick» hat auch bereits die geplanten Rüstungsvorhaben des VBS für die kommenden Jahre enthüllt. 2016 soll unter anderem ein neues 12-cm-Mörsersystem für 350 Millionen beschafft werden. In den Unterlagen ist vom Kauf von 32 Systemen für vier Batterien die Rede. Als Ersatz für die Panzerfaust 90 soll für 250 Millionen ein tragbares Antistrukturmehrzwecksystem beschafft werden, mit dem Gebäude wie auch gepanzerte Fahrzeuge bekämpft werden können.

2017 liegt das Schwergewicht bei der Beschaffung eines neuen Fliegerabwehrsystems mittlerer Reichweite, das 700 Millionen Franken kosten soll, dem Werterhalt des Luftraumüberwachungssystems Florako für 130 Millionen sowie Investitionen ins Rechenzentrum VBS im Umfang von 70 Millionen Franken.

Wegen des Gripen-Neins wird 2018 eine Nutzungsverlängerung für die F/A-18-Kampfjets für 560 Millionen Franken fällig. Nach Angaben des VBS wird in diesem Jahr voraussichtlich auch die Evaluation für die Beschaffung neuer Kampfflugzeuge an die Hand genommen werden.

Knapp 6 Milliarden bis 2020

Inklusive der Rüstungsprogramme 2015 umfasst die Einkaufsliste des VBS bis 2020 knapp 6 Milliarden Franken. Rüstungsbeschaffungen in dieser Grössenordnung seien nötig, um die Armee modern und vollständig auszurüsten, schreibt das VBS in einer Stellungnahme gegenüber dem «Blick».

Der Bundesrat hat diese Pläne im letzten Dezember bestätigt. Gemäss den Unterlagen handelt es sich um den «aktuellen Stand der Planung». Laut VBS hat sich dieser bislang nicht geändert. Welchen Einfluss allfällige Sparprogramme haben könnten, lasse sich aber nicht abschätzen.

Freiburger Nachrichten

19. Mai 2015
Seite: 15

Together ahead. RUAG

Autor: sda
Freiburger Nachrichten
1701 Freiburg
tel. 026 426 47 47
www.freiburger-nachrichten.ch

Auflage 16'431 Ex.
Reichweite 32'000 Leser
Erscheint 6 x woe
Fläche 48'705 mm²
Wert 1'400 CHF

Verteidigungsminister Ueli Maurer hat ein zusätzliches Rüstungsprogramm vorgelegt. Bild Keystone

DIE SÜDOSTSCHWEIZ

20. Mai 2015
Seite: 8

Together ahead. RUAG

Auflage 44'849 Ex.
Reichweite 167'000 Leser
Erscheint 6 x woe
Fläche 61'005 mm²
Wert 5'900 CHF

Autor: Dennis Bühler
Die Südostschweiz GES
7007 Chur
tel. 081 255 50 50
www.suedostschweiz.ch

Das Volk soll bei der Armee nicht mitreden dürfen

Anders als der Bundesrat wollen die Sicherheitskommissionen des Parlaments die Weiterentwicklung der Armee nicht dem Referendum unterstellen. Weil sie nach der Gripen-Ablehnung Angst vor dem Volk haben?

von Dennis Bühler

Es war eine eigentliche Zäsur: Erstmals in der Geschichte der Schweiz fiel am 18.Mai letzten Jahres eine reine Armeevorlage beim Volk durch. Die Ablehnung der Beschaffung der Gripen-Kampfjets war auch ein Misstrauensvotum gegen Verteidigungsminister Ueli Maurer und ein Beleg, dass heutzutage selbst eine in ihrer Existenz weitestgehend unbestrittene Institution wie die Armee die mit ihr verbundenen hohen Ausgaben zu rechtfertigen hat. Und an der Urne scheitern kann, wenn ihr dies nicht gelingt.

Gestern, exakt ein Jahr und ein Tag nach der historischen Armee-Schlappe, trat Thomas Hurter in Bern vor die Medien. Der Schaffhauser SVP-Nationalrat und Berufspilot präsentierte, wie sich die Sicherheitspolitische Kommission (SIK) des Nationalrates die Weiterentwicklung der Armee vorstellt. Schnell wurde klar: Auf die Zustimmung der Bevölkerung vertraut man lieber nicht mehr. Anders, als es der Bundesrat vorgeschlagen hatte, will die SIK die Armeeorganisation und -grösse nicht ins Gesetz integrieren, sondern wie bisher in einer Verordnung regeln. Somit wären diese beiden grundlegenden Punkte dem Referendum entzogen, das Volk könnte sich nicht dazu äussern.

Aus Angst, es könnte wie im Mai 2014 die Gefolgschaft verweigern? «Nein», sagt Hurter. «Wir haben keine Angst vor dem Volk. Aber wir sind der Überzeugung, dass nur die wichtigsten Eckwerte der Weiterentwicklung der Armee auf Gesetzesstufe geregelt sein sollten.» Für die Details der Organisation genüge eine Verordnung, zumal eine solche einfacher allfälligen neuen Bedürfnissen angepasst werden könne.

«Kein stehendes Heer»

Die Grösse der Armee möchte die nationalrätliche SIK nicht antasten: Sie soll wie vom Bundesrat beantragt und vom Ständerat bereits genehmigt 100000 Angehörige umfassen. Anträge für eine Verkleinerung auf 80000 respektive eine Vergrösserung auf 140000 Mann wurden abgelehnt. Eine Vergrösserung wäre zwar wünschenswert, aber nicht finanzierbar, so Hurter. In anderen Punkten beantragt die Kommission ihrem Rat, anlässlich der kommenden Sommersession anders zu entscheiden als der Ständerat. So entschied sie knapp mit 13:12 Stimmen, das Armeebudget ins Gesetz zu schreiben. Zwar will sie wie die Kleine Kammer und entgegen dem Willen des Bundesrats in den nächsten vier Jahren nicht nur 19,5, sondern 20 Milliarden Franken für die Armee ausgeben, sprich fünf Milliarden pro Jahr. Doch nach dem Willen der nationalrätlichen SIK soll es sich dabei nicht um einen Höchst-, sondern um einen Mindestbetrag handeln. Mit der Festschreibung im Gesetz soll die Armeefinanzierung möglichst von zukünftigen Sparbemühungen ausgeklammert werden.

Bei WK soll alles gleich bleiben

Einen beträchtlichen Teil der insgesamt 25-stündigen Beratung des Geschäfts nahm die Diskussion über die Wiederholungskurse (WK) in Anspruch, verriet Hurter. Auch hier möchte die SIK eine andere Lösung als Stände- und Bundesrat – und alles gleich belassen wie bisher. So soll es nun doch wieder sechs statt fünf WK geben, die jeweils drei Wochen dauern. Die Regierung hatte die Kurse von drei auf zwei Wochen verkürzen wollen und der Ständerat in der Frühjahrssession dafür votiert, die Anzahl von sechs auf fünf zu verringern.

Noch nicht diskutiert hat die Kommission den neuesten Wunschzettel von Verteidigungsminister Maurer, den der «Blick» diese Woche publik gemacht hatte. Zusätzlich zum bereits geplanten Rüstungsprogramm will Maurer weitere 1,1 Milliarden Franken investieren. Maurer erhebt nun also Anspruch auf jene Mittel, die ihm das Volk beim Gripen-Nein vor genau einem Jahr vorenthielt.

> «Die Weiterentwicklung der Armee soll noch vor den Wahlen abgeschlossen sein.»
>
> **Thomas Hurter**
> SVP-Nationalrat und Präsident der Sicherheitspolitischen Kommission

management tools
MEDIA MONITORING & ANALYSIS
tel. 041 624 99 66
www.management-tools.ch
Clipping-Nr. 2060842259
Clipping-Seite 20/24

DIE SÜDOSTSCHWEIZ

20. Mai 2015
Seite: 8

Together ahead. RUAG

Autor: Dennis Bühler
Die Südostschweiz GES
7007 Chur
tel. 081 255 50 50
www.suedostschweiz.ch

Auflage 44'849 Ex.
Reichweite 167'000 Leser
Erscheint 6 x woe
Fläche 61'005 mm²
Wert 5'900 CHF

Sollen die Soldaten in fünf oder sechs WKs zu den Waffen greifen? In dieser Frage ist die Sicherheitskommission anderer Meinung als der Ständerat. Bild Archiv

20 minuten

Autor: PASCAL MICHEL
20 Minuten GES
8004 Zürich
tel. 044 248 68 20
www.20min.ch

19. Mai 2015
Seite: 11

Together ahead. RUAG

Auflage 476'638 Ex.
Reichweite 1'547'000 Leser
Erscheint 5 x woe
Fläche 18'357 mm²
Wert 14'400 CHF

Ueli Maurer rüstet mit Gripen-Geldern auf

BERN. Nach der Gripen-Abstimmung will Ueli Maurer mit Kampfjet-Geldern die Truppen aufrüsten. Von linken Politikern hagelt es Kritik.

Nachdem der Kauf von Gripen-Kampfjets letztes Jahr an der Urne abgestürzt ist, sind die dafür vorgesehenen Gelder von 3,1 Milliarden Franken wieder verfügbar. Laut «Blick» plant Verteidigungsminister Ueli Maurer offenbar, damit die Truppen flottzumachen. Dazu legt er zusätzlich zum Rüstungsprogramm 2015 noch eine Einkaufsliste im Umfang von 1,1 Milliarden Franken nach. Darauf steht etwa die Wartung der Duro-Geländelastwagen. Für 2016 ist dann die Anschaffung eines neuen Mörser-Systems vorgesehen.

Diese Pläne kommen bei linken Politikern nicht gut an. «Die Gripen-Gelder müssen zurück ins Bundesbudget», fordert Nationalrätin Aline Trede (Grüne). Für die Gruppe für eine Schweiz ohne Armee (GSoA) ist «die Wunschliste des VBS im Denken des Kalten Krieges» steckengeblieben. «Mit neuen Mörsern träumen die VBS-Planer offenbar von epischen Panzerschlachten im Mittelland», sagt GSoA-Generalsekretär Jannik Böhm. Nationalrätin Corina Eichenberger (FDP) widerspricht: «Das Parlament hat schon mehrmals bestätigt, dass die Armee über ein jährliches Budget von 5 Milliarden Franken verfügen soll, deshalb ist es richtig, diese Gelder so einzusetzen.» Das sieht auch SVP-Nationalrat Hans Fehr so: «Das Gripen-Geld gehört der Armee.»

PASCAL MICHEL

Feedback

Finden Sie es richtig, wie das VBS mit den Geldern plant?

Ein neues Mörser-System soll 2016 angeschafft werden. RUAG

Tages-Anzeiger

19. Mai 2015
Seite: 4

Together ahead. RUAG

Autor: Christian Brönnimann
Tages-Anzeiger
8004 Zürich
tel. +41 (0) 44 248 44 11
www.tagesanzeiger.ch

Auflage 169'936 Ex.
Reichweite 473'000 Leser
Erscheint 6 x woe
Fläche 31'616 mm²
Wert 6'600 CHF

Ueli Maurer will für 1 Milliarde pro Jahr aufrüsten

Eine interne Liste aus dem Verteidigungsdepartement zeigt, wie die Armee ihr Geld ausgeben will: für schwere Waffen, Fahrzeuge und teure Kommunikationsmittel.

Christian Brönnimann
Bern

Genau ein Jahr ist vergangen, seitdem das Stimmvolk an der Urne Nein gesagt hat zum Kauf neuer Gripen-Kampfjets für die Schweizer Armee. Das Verdikt machte die Investitionsplanung der Armee obsolet. Für die Gripen-Jets wären während zehn Jahren rund 300 Millionen Franken jährlich reserviert gewesen. Inzwischen hat die Armee ihren neuen Wunschzettel ausgefüllt. Das interne Papier machte der «Blick» in seiner gestrigen Ausgabe publik, es liegt auch dem «Tages-Anzeiger» vor.

Demnach will Maurer mit den Rüstungsprogrammen 2015 bis 2020 Güter für knapp 6 Milliarden Franken beschaffen. Das entspricht der Summe, die auch in den sechs vorangegangenen Jahren geplant gewesen wäre – inklusive der abgelehnten Gripen-Milliarden.

Noch im laufenden Jahr will Maurer dem Parlament ein zusätzliches Rüstungsprogramm vorlegen. Gemäss den Unterlagen sollen 1900 Duro-Geländelastwagen generalüberholt werden. Allein dafür ist eine halbe Milliarde Franken vorgesehen, also über 250 000 Franken pro Wagen. Weiter sollen 400 Millionen Franken für den «Ersatz von Komponenten der mobilen Kommunikation» gesprochen werden. Eine zweite Tranche von 480 Millionen Franken für denselben Posten ist im Jahr 2020 geplant.

Zu den weiteren Grossgeschäften gehören schwere Waffen wie ein Mörsersystem für die «indirekte Feuerunterstützung auf kurze Distanz» (350 Millionen), ein tragbares «Antistruktur-Mehrzweck-System» zum Ersatz der Panzerfaust 90 (250 Millionen) und ein Fliegerabwehrsystem mit mittlerer Reichweite (700 Millionen). Zudem soll die Lebensdauer der F/A-18-Kampfjets mit Nachrüstungen für 560 Millionen Franken verlängert werden.

Neue Mittel für FIS Heer?

Das Verteidigungsdepartement (VBS) äussert sich auf Anfrage nicht zu den einzelnen Geschäften. Unklar ist beispielsweise, weshalb die Revision der Duro-Geländelastwagen so kostspielig ist und wozu die mobilen Kommunikationsmittel so umfassend ausgebaut werden sollen. Eine mögliche Erklärung für Zweiteres ist, dass das Führungsinformationssystem (FIS) Heer einsatztauglich gemacht werden soll. Zweck von FIS Heer ist, jede einzelne Einheit vom Computerbildschirm aus führen zu können. Obwohl bereits gegen eine Milliarde Franken in das System geflossen sind, ist es nicht voll funktionstüchtig. Denn die aktuelle militärische Funkübertragung kann die Datenflut gar nicht bewältigen.

Ob die Beschaffungsplanung dem neusten Stand entspricht, ist ebenfalls nicht klar. Das VBS nahm auch zu dieser Frage keine Stellung. Aus der Sicherheitspolitischen Kommission des Nationalrats war gestern zu hören, dass kürzlich eine aktualisierte Planung abgegeben worden sei. Diese soll für den Ausbau der Kommunikationsmittel zumindest im zusätzlichen Rüstungsprogramm des laufenden Jahres einen deutlich tieferen Betrag enthalten.

Derzeit plant die Armee mit insgesamt verfügbaren Mitteln von 19,5 Milliarden Franken für die Jahre 2017 bis 2020. Je nach Finanzlage des Bundes drohen allerdings Sparvorgaben, welche die Beschaffungsplanung beeinflussen könnten. Das Parlament wird Jahr für Jahr über die jeweiligen Rüstungsprogramme entscheiden.

Beschaffungsplanung 2015–2020

Angaben in Millionen Franken

2015	
Aufklärungsdrohnen-System	250
Schiesssimulator Sturmgewehr 90	21
Leichte geländegängige Motorfahrzeuge	271
	542
Zusätzliches Rüstungsprogramm 2015	
35-mm-Fliegerabwehrkanone (Nutzungsverl.)	100
Geländelastwagen Duro (Werterhalt)	500
Mobile Kommunikation (Ersatz Komponenten)	400
Sturmg.-/Pistolenmunition, Handgr. 85 (Rev.)	100
	1100
2016	
12-cm-Mörser-System	350
Antistruktur-Mehrzweck-System	250
Lastwagen, Pneufahrzeuge	100
Leichte geländegängige Motorfahrzeuge	190
Luftraumüberw.-System Florako (Werterhalt)	70
F/A-18-Kampfflugzeuge (Ersatzmaterial)	100
Patrouillenboot	40
	1100
2017	
Boden-Luft-Verteidigung (mittlere Reichweite)	700
Luftraumüberw.-System Florako (Werterhalt)	130
Rechenzentrum VBS	70
	900
2018	
F/A-18-Kampfflugzeuge (Nutzungsverläng.)	560
Flugfunk Boden	110
Transporthelikopter 98 Cougar (Werterhalt)	130
	800
2019	
Taktisches Aufklärungssystem	350
8,1-cm-Minenwerfer	100
Lastwagen, Pneufahrzeuge	100
Lasersimulator Antistruktur-Mehrzweck-System	50
	600
2020	
Mobile Kommunikation (Ersatz Komponenten)	480
Sicheres Datenverbundnetz/Polydata	80
Trainingsflugzeug PC-21 (Werterhalt)	50
Lastwagen, Pneufahrzeuge	100
Führungsnetz Schweiz	190
	900
Total	**5942**

TA-Grafik / Quelle: VBS-internes Papier

management tools
MEDIA MONITORING & ANALYSIS
tel. 041 624 99 66
www.management-tools.ch

Tages-Anzeiger

20. Mai 2015
Seite: 9

Together ahead. RUAG

Auflage 169'936 Ex.
Reichweite 473'000 Leser
Erscheint 6 x woe
Fläche 29'749 mm²
Wert 6'200 CHF

Autor: Josef Lang
Tages-Anzeiger
8004 Zürich
tel. +41 (0) 44 248 44 11
www.tagesanzeiger.ch

Gripen – ein Jahr danach

Armee Das Volk lehnte Kampfjets ab. Und das Parlament beschafft Drohnen. *Von Josef Lang**

Vor einem Jahr ist erstmals seit 1957 eine Militärvorlage abgestürzt. Zwar waren sich alle einig, dass das Nein zur Beschaffung neuer Kampfjets kein Ja zur Abschaffung der Armee bedeutete. Doch war das Nein auch mehr als ein simples Nein gegen ein Milliardengeschäft. Wertefragen spielten am 18. Mai 2014 eine erhebliche Rolle. Das beweisen Gräben, die typisch für Identitätskonflikte sind: Während die Deutschsprachigen – sehr knapp – den Kauf der 22 Gripen befürworteten, wurde dieser von zwei Dritteln der Romands abgelehnt. Die ländliche Schweiz (53% Ja) wurde von den Städten (62% Nein) überstimmt. Ähnlich erging es den Veteranen über 65, die für einmal den Jungen zwischen 18 und 40 unterlagen. Auch zwischen den Männern, die zu 53 Prozent für die Kampfjets stimmten, und den Frauen, die zu 58 Prozent gegen sie waren, zeigte sich ein grosses Gefälle.

Es war ein klares Nein der Romands, der Städter, der Frauen und der Jungen. Und es birgt für die Zukunft politisches Dynamit. Denn die vom VBS aufgegleiste Minireform namens «Weiterentwicklung der Armee» berücksichtigt die Abstimmungssieger so gut wie nicht. Selbst der bundesrätliche Armeebericht 2010 beschrieb die Armee als viel zu gross. Nun wird sie effektiv um weniger als ein Fünftel verkleinert. Der Personalbestand der Schweizer Armee bleibt fast so hoch wie der des deutschen Bundesheers. Unsere Volkswirtschaft hat wegen des Ausfalls von Millionen Arbeitsstunden weiterhin massive Kosten zu tragen.

Völlig quer zum Volksentscheid liegen das VBS, die Offiziersgesellschaft und die Rechtsbürgerlichen auch bei der Finanzfrage. Wenige Monate nach dem Sparentscheid des Souveräns beschloss das Parlament eine Erhöhung des zukünftigen Militärbudgets auf 5 Milliarden. Für dieses Jahr plant das VBS gleich zwei Rüstungsprogramme, die 1,6 Milliarden kosten könnten. Beide beinhalten neben den Kosten auch politischen Zündstoff. Zum Ersten plant die Armee den Kauf israelischer Drohnen. Das ist doppelt heikel: Da die Schweizer Armee zukünftig schwergewichtig im Innern eingesetzt werden soll, stellt sich die Frage der Überwachung. Und als Lieferant wählt unser Land damit einen Staat, welcher das Völkerrecht systematisch und die Menschenrechte häufig verletzt. Ebenso umstritten ist die ebenfalls traktandierte Beschaffung von zwei Transportflugzeugen. Nicht zuletzt seit ruchbar geworden ist, dass sie zur Ausschaffung von Flüchtlingen dienen könnten. Seither ist die Vorlage auch bei jenen Linken, die militärische Auslandseinsätze befürworten, ins Trudeln geraten.

Man könnte einwenden, die Stimmung in der Bevölkerung sei im Laufe der letzten zwölf Monate aufgrund der Krisen in der Ostukraine und im Nahen Osten gekippt. Allerdings fand die russische Besetzung der Krim schon vor der Gripen-Abstimmung am 18. Mai statt – sie hatte keinen spürbaren Einfluss. Und die Entspannung zwischen den USA und dem Iran dürfte in den meisten Köpfen mindestens so stark wirken wie die Gewalteskalation des Islamischen Staates oder des Assad-Regimes. Und was die Aufrüstung der Golfstaaten betrifft, denken viele Bürger zuallererst an die eigene Exportindustrie: die Mowag-Panzer, Pilatus-Flugzeuge und anderen Waffen, welche die Schweiz den dortigen Regimes geliefert hat.

> **Eine Armee, die so wenig Rücksicht auf die Wirklichkeit nimmt, wird in der Krise bleiben.**

Das Festhalten an einem Massenheer und die Erhöhung der Rüstungsausgaben stehen auch quer zu den westlichen Ländern, die Armeen und Budgets in den letzten Jahren verkleinert haben. Weltweit sind die Militärausgaben 2014 laut dem schwedischen Friedensforschungsinstitut Sipri das dritte Jahr in Folge zurückgegangen. Zudem sind in unserem Land die realen Risiken und Gefahren, insbesondere die Klimaerwärmung, ziviler Natur. Eine Armee, die so wenig Rücksicht nimmt auf die Wirklichkeit und auf die Romands, die Städter, die Frauen sowie die Jungen, wird in der Krise bleiben, in der sie seit bald 30 Jahren steckt.

**Josef Lang ist Vorstandsmitglied der GSoA und Vizepräsident der Grünen Schweiz.*