

# Die Hightech-Drohne, die nicht fliegt

**VBS-Prestigeprojekt in Nöten** Für 250 Millionen Franken bestellte die Schweiz 2015 sechs Hightech-Drohnen in Israel. Jetzt sind die Kosten explodiert und die Zeitpläne obsolet. Die Gründe: Pleiten, Pech und Pandemie.

Christoph Lenz

Am 9. Dezember 2019 rief das Verteidigungsdepartement (VBS) Journalisten in einen funkelnden neuen Hangar im luzernischen Emmen, um ihnen die jüngste Wunderwaffe der Armee zu präsentieren: eine Aufklärungsdrohne von riesigen Dimensionen – 9 Meter Länge, 17 Meter Spannweite. Hergestellt in Israel. Vollgepackt mit Hightech im Wert von Dutzenden Millionen Franken.

2015 hatte das Parlament den 250-Millionen-Franken-Kredit für sechs Hermes-900-Aufklärungsdrohnen bewilligt. Ende 2019 war das erste Exemplar in der Schweiz eingetroffen, die Drohne mit der Kennung D-11.

Was die Drohne auszeichnet? «Höher, länger, weiter», erklärte Generalstabsobersicht Christoph Fehr den Journalisten in Emmen. Im VBS war man stolz auf die erfolgreiche Beschaffung.

## Die Drohne war ein Bluff

Doch die Drohne D-11 ist inzwischen zu einem Symbol des Scheiterns geworden. Wie Recherchen zeigen, wurde sie vor einigen Monaten heimlich zerlegt, in einen Container gepackt und ausser Landes gebracht. Zurück nach Israel. Dort befindet sie sich noch heute.

Die Drohne D-11 hat in der Schweiz nie eine Mission absolviert. Sie ist noch nicht einmal abgehoben. Ihre Vorführung in Emmen war ein potemkinscher Trick des VBS. Ein Bluff.

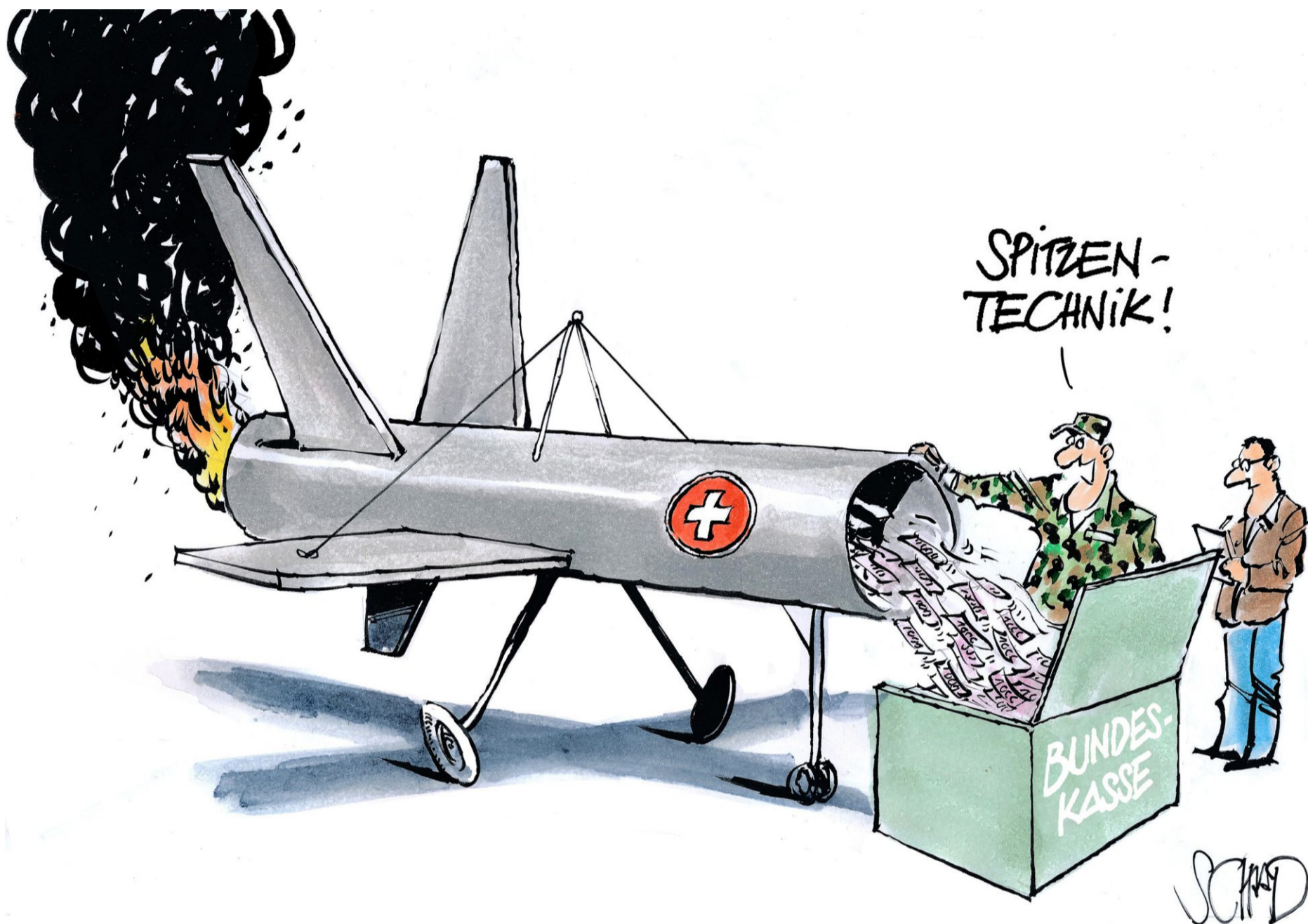
Mitarbeiter der Rüstungsbehörde Armasuisse räumen in vertraulichen Gesprächen ein, dass unklar ist, wann – und ob überhaupt – die D-11 wieder in die Schweiz zurückkehren wird.

Das Beschaffungsprojekt zur neuen Aufklärungsdrohne der Armee ist in argen Nöten. Gemäss internen Projektstatusberichten, die diese Redaktion gestützt auf das Öffentlichkeitsgesetz erhalten hat, belaufen sich die geschätzten Mehrkosten bereits auf rund 50 Millionen Franken. Rund die Hälfte der Kostenüberschreitungen geht auf das Konto für den Projektkredit.

Die andere Hälfte betrifft nicht budgetierte Personalleistungen beim Bund. Anfang 2016 rechnete Armasuisse damit, dass für das Drohnenprojekt beim VBS noch 116'000 Arbeitsstunden anfallen. Im Herbst 2020 lautete die Prognose, dass noch gut 200'000 Arbeitsstunden zu leisten sind. Das heisst: Obwohl man im VBS stetig am Projekt arbeitete, ist man heute viel weiter vom Ziel entfernt als vor fünf Jahren.

Was ebenfalls aus den Projektstatusberichten hervorgeht: Armasuisse erwartet derzeit, dass die sechs Drohnen erst im Sommer 2023 voll einsatzfähig sein werden. Die Verspätung beträgt zweieinhalb Jahre.

Im schlimmsten Fall ist sogar ein Abbruch der Beschaffung möglich. Und damit ein unabsehbarer Schaden für die Bundeskasse, aber auch für Armee und Grenzschutz, die zur Erfüllung ihrer Aufgaben auf Aufklärungsdrohnen angewiesen sind, aber keine verfügbar haben.



## Im schlimmsten Fall ist sogar ein Abbruch der Beschaffung möglich.

Dass es so weit gekommen ist, hat verschiedene Ursachen. Pech spielt eine Rolle. Die Pandemie auch. Pfüsch in der Beschaffung aber ebenso.

### Maurers Drohnen-Eloge

Als Bundesrat Ueli Maurer dem Nationalrat 2015 das Drohnenprojekt vorstellte, tat er es in seiner unvergleichlichen Art. Selbstsicher, schlagfertig, bestechend.

Die Aufklärungsdrohnen der Armee seien nach zwanzig Einsatzjahren veraltet, deshalb müsse man sie ersetzen, sagte Maurer. Die neuen Drohnen könnten höher fliegen und länger im Einsatzraum bleiben. Sie seien leiser und sauberer. «Sie sind allwettertauglich und damit flexibler einsetzbar.» Zudem seien es die ersten Drohnen mit einem automatischen Ausweichsystem. «Sie können also unbegleitet fliegen, technologisch ist das möglich», sagte Maurer.

In etwa einer Minute hatte Maurer die Fähigkeiten der Drohne technisch umrissen. Fünf Jahre später zeigt sich: Diese Minute enthält alles, was das Projekt aus der Bahn warf. Im Kern sind es vier Probleme.

— **Das Problem mit dem Motor** Die Schweiz bestellte beim israelischen Rüstungskonzern Elbit eine Weiterentwicklung der existierenden Hermes-900-Drohne. Die Drohne sollte mit einem effizienteren Dieselmotor versehen werden. Unter anderem, um die Reichweite zu erhöhen und Flüge von Emmen ins Tessin zu erleichtern.

Mit dem schwereren Motor veränderte sich aber die gesamte Konfiguration der Drohne: Der Schwerpunkt verschob sich, die Drohne brauchte grössere Flügel, Tests im Windkanal wurden nötig. Der Umbau der Drohne nahm viel Zeit in Anspruch. Erst im Juni 2018, fast drei Jahre nach dem Kaufentscheid des Parlaments, fanden erste Testflüge statt, wie der Bundesrat Ende 2018 aufgrund einer Frage von SP-Sicherheitspolitiker Pierre-Alain Fridez einräumte.

— **Das Problem mit dem Wetter** Entgegen der Aussage von Ueli Maurer ist die von der Schweiz bestellte Drohne noch nicht allwettertauglich. Ohne zertifiziertes Enteisungssystem muss sie Regionen mit Minustemperaturen und hoher Luftfeuchtigkeit meiden. Für die Schweiz ist das eine grosse Einschränkung: Wintereinsätze im Gebirge (beispielsweise beim World Economic Forum) oder im Tessin wären kaum planbar.

Zwar gibt es im VBS die Idee, einen mobilen Drohnenstützpunkt im Tessin aufzubauen. Doch der Aufwand dafür wäre

gross und das Problem des Alpenkamms bliebe bestehen. So arbeiten die Drohnenhersteller und Armasuisse weiter darauf hin, dass das Enteisungssystem die erforderliche Zertifizierung erhält.

— **Das Problem mit dem Radar** Die neue Schweizer Aufklärungsdrohne soll über ein Radarsystem verfügen, das andere Flugobjekte erkennt und ihnen automatisch ausweicht. Was simpel klingt, ist technisch hoch komplex. Bis heute gibt es nämlich weltweit noch kein «Sense and Avoid»-System, das für Drohnen von der Kategorie der Hermes 900 zugelassen ist.

Ursprünglich war die Idee im VBS, dass der Schweizer Rüstungskonzern Ruag ein solches System gemeinsam mit Partnern in den Niederlanden und Israel entwickelt. Doch kurz nachdem das Parlament in der Schweiz den Beschaffungskredit bewilligt hatte, untersagte die holländische Regierung der dortigen Firma, ihre Radartechnologie nach Israel zu exportieren. Armasuisse hatte diese Frage schlicht nicht abgeklärt. So musste das VBS 2016 einen neuen Partner für den Radar finden.

«Der Lieferantenwechsel hatte eine Verzögerung bei der Entwicklung des Radars von rund einem Jahr zur Folge», schreibt Armasuisse-Sprecher Kaj-Gunnar Sievert auf Anfrage. Durch die übrigen Verspätungen bei der Drohne sei diese Verzögerung allerdings nicht mehr von Bedeu-

tung. Dennoch: Bis heute ist der «Sense and Avoid»-Radar für die Schweizer Drohne nicht zertifiziert.

— **Das Problem mit dem Crash** In der Nacht vom 5. August 2020 stürzte eine der sechs für die Schweiz bestimmten Hermes-900-Drohnen bei einem Testflug in der israelischen Wüste ab. Die Medien berichteten damals darüber. Die Auswirkungen auf die Beschaffung werden aber erst allmählich sichtbar. Sie sind enorm.

Seit August untersucht das israelische Transportministerium den Crash. Ein Zwischenbericht wurde bereits erstellt, wie das Transportministerium auf Anfrage erklärt. Doch die Untersuchung dauert noch auf unbestimmte Zeit an. Erst wenn sie abgeschlossen ist, können Elbit und Armasuisse darauf hoffen, die notwendigen Zertifizierungen für die Drohne und ihre Teilsysteme (Radar, Enteisung) zu erhalten.

Sollte die Untersuchung technische Probleme zum Vorschein bringen, könnten umfangreiche



Noch lange nicht einsatzbereit: Aufklärungsdrohne D-11. Foto: VBS

Nachbesserungen an der Drohne notwendig sein. Was das für die Kosten bedeutet, für den Lieferzeitpunkt und für den Abschluss des Beschaffungsprojektes, steht in den Sternen.

### Und dann kam noch Corona

Neben diesen vier Problemen wurde das Drohnenprojekt auch durch Covid-19 gebremst. Ab März 2020 musste Hersteller Elbit den Betrieb in der Fertigungsstätte in Israel reduzieren. Auch die Reisebeschränkungen haben weitere Verzögerungen verursacht, weil Schweizer Spezialisten zeitweilig nicht nach Israel reisen konnten.

Seit Anfang Dezember hat sich dieses Problem wegen steigender Infektionszahlen in Israel nochmals akzentuiert. Die dritte Covid-19-Welle belastete die israelische Industrie und die für die Zertifizierungen zuständige Zivilluftfahrtbehörde, schreibt Armasuisse-Sprecher Sievert. «Vorhandene Zeitpläne müssen erneut überarbeitet werden.»

Gewisse Folgen dieses Beschaffungspuffs sind schon heute sichtbar: Weil die Armee ihre alten Aufklärungsdrohnen Ende 2019 plangemäss ausrangiert hat, gibt es eine Materiallücke. Grenzschutz und Armee müssen auf Helikopter zurückgreifen, um etwa die Grenze zu überwachen. Das ist teurer und aufwendiger.

«Höher, länger, weiter», sagte Generalstabsobersicht Christoph Fehr bei der Präsentation der D-11 in Emmen. Er ahnte nicht, wie richtig er lag.