

Dem Monopol ausgeliefert

Jahrelanges Gezerre Airbus und Atos verdienen Hunderte Millionen am Schweizer Polizeifunk Polycom. Dennoch läuft das System alles andere als fehlerfrei. Nun stellt der Bund sogar eigenes Personal zur Verfügung, um die Probleme zu lösen.

Christian Brönnimann

Zwei Polizisten sind in Gefahr. Ein verwirrter Mann fuchtelt wild mit einer Pistole herum. Einer der Polizisten versucht, den Mann zu beruhigen, der andere will Verstärkung rufen. Da passiert es: Das Funkgerät schaltet sich aus, im dümmsten Moment, einfach so. Es verstreichen wichtige Sekunden – potenziell fatal in einem solchen Moment.

Was wie eine Szene aus einem schlechten Film tönt, kann sich jederzeit so abspielen, überall in der Schweiz. Denn die Funkgeräte der Polizei sind fehleranfällig. Kürzlich haben die Behörden deshalb sogar die Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt eingeschaltet. Nach eingehender Untersuchung – auf Kosten der Steuerzahler – schickte sie dem Hersteller der Geräte Verbesserungsvorschläge.

Eine Kinderkrankheit von neuer Technik, könnte man meinen. Doch die Geräte vom Typ TPH900 sind schon Jahre im Einsatz. 2019 notierte die Geschäftsprüfungskommission des Basler Parlaments: «Die neuen Handfunkgeräte TPH900 des Monopollieferanten weisen auch nach über zwei Jahren betrieblich relevante Mängel auf und können so nicht verwendet werden. Das ist ein schweizweites Problem.»

Nach langer Fehlersuche glaubte man vor einem Jahr, das Problem endlich gelöst zu haben. Hersteller Airbus habe «die Ursache für die Geräte-Abschaltungen analysiert» und festgestellt, «dass diese eindeutig auf mechanische Probleme der Airbus-Akkus zurückzuführen» sei, schrieb das zuständige Bundesamt für Bevölkerungsschutz (Babs) im Februar 2020. Mit dem Austausch der Akkus sei die Sache erledigt.

Doch zu früh gefreut: Mit den neuen Akkus wurden die Abschaltungen zwar seltener – doch verschwunden sind sie nicht. Immerhin sind die Geräte inzwischen so programmiert, dass sie automatisch wieder aufstarten, wenn sie sich ungewollt verabschiedet haben.

Schon drei Jahre Rückstand

So ärgerlich die unzuverlässigen Funkgeräte sind – es ist nicht die grösste Baustelle im Funksystem der Schweizer Blaulichtorganisationen namens Polycom. Grundsätzlich erfüllt das bestehende Netz zwar seinen Zweck. Doch bei der laufenden Umrüstung auf eine aktuellere Technologie sind die Probleme gewaltig. Fast drei Jahre beträgt der Rückstand auf den ursprünglichen Zeitplan schon – und es drohen weitere Verzögerungen mit unbezifferbaren Kostenfolgen. Das verraten Behördendokumente, welche diese Zeitung dank dem Öffentlichkeitsgesetz einsehen konnte.

Die Ursache für die Probleme liegt zu einem grossen Teil bei den beiden Lieferfirmen. Die Technik stammt vom Milliardenkonzern Airbus. Sogenannter Systemintegrator ist das französische IT-Haus Atos. Die Firmen sind Monopolisten für Polycom, da die Technologie dahinter ihr



2015 vergab das Babs in einer Hauruckübung den Auftrag von 325 Millionen Franken.

geistiges Eigentum ist. Wollen die Behörden ihre bisherigen Investitionen von über einer Milliarde Franken in das Funknetz nicht verlieren, sind sie auf Gedeih und Verderb auf Airbus und Atos angewiesen.

Doch die Firmen liefern offenbar nicht, was sie versprochen haben. In Statusberichten der Bundesverwaltung ist von «nicht erfüllter Lieferqualität» und «Qualitäts- und Sicherheitsmängeln» seitens Atos die Rede. Die Mängel hätten die Abnahme von zentralen Komponenten verhindert und zu einer «weiteren Neuplanung» geführt. So steht es im neusten Statusbericht vom 26. Februar 2021.

Auch Airbus – Umsatz auf Konzernebene: 70 Milliarden Euro – lässt die Schweiz hängen. «Die Entwicklung der Komponenten für die Anbindung des Gesamtsystems an die Einsatzleitstellen der Teilnetze wurde vom Systemlieferanten Airbus gestoppt», steht im Statusbericht vom Februar, und zwar «aus unbekanntem Gründen». Ohne diese Komponenten steht das ganze Projekt auf der Kippe.

Was ist da los? Nutzen hier zwei Milliardenkonzerne ihre Monopolstellung gegenüber der kleinen Schweiz aus?

Schon vor fünf Jahren war dieser Verdacht aufgekommen. Ende 2015 vergab das Babs nämlich in einer Hauruckübung einen Auftrag von 325 Millionen Franken an Atos. Es war der Auftrag für die Umrüstung auf die neue Technologie von Polycom, die nun ins Stocken geraten ist. Dass der Deal überhaupt nötig wurde, kam völlig überraschend: «Bis vor kurzem rechneten wir damit, dass Polycom bis 2025 ohne grössere Nachrüstungen laufen wird», sagte der damalige Präsident der Konferenz der kantonalen Polizeidirektoren, Hans-Jürg Käser, der «SonntagsZeitung».

Das Ultimatum von Airbus

Mit dem heutigen Wissen um die Probleme erscheint der 325-Millionen-Deal in einem neuen Licht. Das Babs hatte nämlich das Messer am Hals. Zwar wusste man, dass 2018 die vertraglich vereinbarte Frist für den Unterhalt der alten Technik auslaufen würde. Doch offenbar wurde dem Babs erst spät klar, was das bedeutet: dass ohne Umrüstung auf die neue Technologie ab 2018 keine Updates und Reparaturen am System mehr vorgenommen werden – mit dem Risiko, dass Teile des Funksystems ausfallen und Polizei, Sanität, Feuerwehr und Grenzwachtkorps nicht mehr miteinander funken können.

Airbus nutzte damals die Gunst der Stunde und setzte dem Bund ein Ultimatum. Er müsse das für die Umrüstung nötige Material bis Ende 2015 bestellen. Danach würden die Komponenten nur noch nach dem Prinzip «First come, first served» verge-

ben, lautete die Ansage. So ist es in Unterlagen des Bundes nachzulesen. Und weiter: «Wäre der Auftrag nicht im Jahr 2015 erteilt worden, hätte Airbus erst für das Jahr 2021 wieder Verfügbarkeiten für die Erneuerung von Polycom zugesichert.»

Nur mit diesem enormen Zeitdruck ist zu erklären, dass die 325-Millionen-Vergabe an Atos in Rekordtempo zustande kam. Erst Anfang Dezember 2015 wurde dazu eine Taskforce ins Leben gerufen. Bereits am 21. Dezember haben das Babs und Atos dann eine Zusammenarbeitsvereinbarung unterzeichnet. Und schon drei Tage nach Weihnachten, am 28. Dezember 2015, erfolgte der 325-Millionen-Zuschlag, gerade noch rechtzeitig vor Ablauf des Airbus-Ultimeatums – freihändig, das heisst ohne Ausschreibung im Wettbewerb.

Das Babs war also in einer denkbar schlechten Verhandlungsposition gegenüber zwei gewinnorientierten Monopolisten. Ist das der Grund für die heutigen Probleme? Eine Mono-

Das ist Polycom

Polycom steht für «polyvalente Kommunikation» und ist das Funknetz der Schweizer Organisationen für Rettung und Sicherheit. Nicht nur Polizei, Feuerwehr und Sanität kommunizieren mit Polycom, sondern auch Zivilschutz und Rega. Polycom wurde vor über 20 Jahren lanciert, damals zusammen mit der deutschen Firma Siemens. 2010 verkaufte Siemens die Sparte an Atos.

750 Antennen sorgen für eine weitgehende Abdeckung, damit rund 55'000 Nutzerinnen und Nutzer mit Funkgeräten und fest

pol-Situation sei «herausfordernd und anspruchsvoll», schreibt Babs-Sprecherin Sandra Walker auf Anfrage. Man nutze aber «die zur Verfügung stehenden Instrumente, um auch in dieser Situation marktübliche Preise einzufordern und entsprechende Leistungen beziehen zu können». Das Babs habe die mangelhaften Komponenten «abgemahnt». Sie unterlägen Konventionalstrafen. Für die von Airbus gestoppte Entwicklung einer zentralen Komponente habe Atos eine eigene Entwicklung gestartet.

Atos hat zu wenig Leute

Es ist allerdings fraglich, ob Atos mit voller Kraft an der Problemlösung arbeitet. Der Konzern hat nämlich zu wenig Personal für Polycom eingestellt. Es stünden bei Atos «nicht genügend Ressourcen» zur Verfügung, steht im Statusbericht vom 26. Februar. Das Babs versucht nun, die fehlenden Atos-Spezialisten mit eigenen Leuten zu ersetzen. Immerhin: Nachdem das Babs Atos

installierten Geräten kommunizieren können – verschlüsselt und unabhängig vom normalen Mobilfunknetz. Bund und Kantone teilen sich die Kosten von bislang über einer Milliarde Franken.

Airbus und Atos versprechen, dass Polycom mindestens bis 2030 genutzt werden kann. Dafür braucht es aber ein Upgrade der zugrundeliegenden Technologie. Der bisherige, veraltete Standard heisst TDM. Mit dem laufenden Modernisierungspaket soll das System auf die IP-Technologie (Internet Protocol) umgerüstet werden. (bro)

Ende letzten Jahres zu einer Krisensitzung hatte antraben lassen, stellte der Konzern «10 zusätzliche Fachkräfte in Aussicht». Seit Anfang 2021 finden zudem wöchentliche Kontakte auf höchster Ebene statt, zwischen der Babs-Direktorin Michaela Schärer und Atos-Schweiz-Chef Bruno Schenk.

Auch die Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) hat sich eingeschaltet. Sie führt derzeit bei Polycom eine Prüfung durch. Die EFK hatte schon 2017 «ein grosses Abhängigkeitsverhältnis» zu Atos festgestellt, da Atos «die Anforderungen definiert hat» und gleichzeitig «die Entwicklung wie auch die Tests verantwortet».

Atos Schweiz reagiert mit einem Zweizeiler auf eine Anfrage zu den Problemen: «Atos intensiviert seit Anfang des Jahres die Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Bevölkerungsschutz (Babs), um die Effizienz weiter zu steigern und die Steuerung des Projekts zu verbessern.» Airbus lässt eine Anfrage gleich ganz unbeantwortet.

Nicht nur die Qualität der abgelieferten Arbeiten sorgt für Ärger. Auch die laufenden Kosten geben zu reden. Davon zeugt ein Eintrag aus dem neusten Jahresbericht des Kompetenzzentrums Polizeitechnik und Informatik der Kantone. In der zweiten Jahreshälfte 2020 hätten verschiedene Kantone neue Supportverträge für ihre Polycom-Teilnetze auszuhandeln wollen. Dabei seien teils «unerwartet hohe Wartungskosten» verlangt worden. Nun haben sich die Kantone zusammengesetzt, «mit dem Ziel, mit Atos einen vertretbaren Lösungsweg auszuhandeln». Aktueller Status: «Die intensiven Verhandlungen halten noch an.»