

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 176 (2010)

Heft: 01/02

Artikel: Von der Fichenaffäre zum Nachrichtendienst des Bundes

Autor: Thomann, Eugen

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-109320>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Von der Fichenaffäre zum Nachrichtendienst des Bundes

Den seit dem 1. Januar 2010 wirkenden Nachrichtendienst des Bundes (NDB) verdanken wir der Bundesversammlung. Ihre Geschäftsprüfungsdelegation setzte und hielt gegen viele Widerstände den Prozess in Gang. Eine neue Struktur entledigt sich endlich der seit zwei Jahrzehnten beklagten Mängel. Das krönt auch eine wichtige Episode der Parlamentsgeschichte.

Eugen Thomann, Redaktor ASMZ

Über die zwanzig Jahre spannte sich der Bogen, als im vergangenen November der frühere Zürcher Ständerat Hans Hofmann und Dr. Markus Seiler, Direktor des neuen Nachrichtendienstes des Bundes, die Vorgeschichte und das Projekt im Verein «Chance Schweiz» schilderten.

Die Staatsschutzkrise oder «Fichenaffäre» zerschlug nach 1989 die Nachrichtendienste und hinterliess als Errungenschaft die Geschäftsprüfungsdelegation, kraft Parlamentsgesetzes gebildet aus je

drei Mitgliedern der Geschäftsprüfungskommissionen der beiden Kammern zum Überwachen der Nachrichtendienste und des Staatsschutzes.

Langwieriges Ringen

Vor einem Nebeneinander zweier ziviler Nachrichtendienste, des für das Inland zuständigen im EJPD und des dem Ausland zugewandten im VBS, hatten Fachleute immer gewarnt. Um die mangelhafte Zusammenarbeit zu verbessern, setzte der Bundesrat 1999 einen Nachrichtenkoor-

dinator ein, freilich ohne namhafte Kompetenzen.

Kompetenzgrenze mit kleinem Fragezeichen

Der NDB soll Terrorismus, Gewaltextremismus, Spionage und Proliferation analysieren, aber nicht die organisierte Kriminalität. Was er darüber erfährt, hat er unbearbeitet der Bundeskriminalpolizei zuzuleiten. Darüber ist das letzte Wort noch kaum gesprochen. Not tut ein Lagebild aus einer Hand. *ET*

Allrad-Abenteurer.



Lernen Sie den neuen Saab 9-3X SportCombi als progressiven Allrounder kennen. Seine intelligente Allradtechnologie XWD und das höher gelegte Fahrwerk machen ihn zum multifunktionalen Wegbegleiter auch fernab von Asphaltspisten. In markantem Design und mit verantwortungsbewusster Leistung steht er ab sofort als wegweisende SUV Alternative für besonders aktive moderne Menschen bereit.
Zu erleben jetzt auf Ihrer Probefahrt!

Der neue Saab 9-3X SportCombi
ab CHF 57 600.–

SAAB
move your mind™

Aaretal Garage AG
Bernstrasse 91 - 93
3110 Münsingen
031 721 33 33
www.saabhess.ch



Indes beanstandete die Geschäftsprüfungsdelegation, weiterhin fehle es an politischer Führung, leide die Arbeit der ohnehin zu knapp ausgestatteten Nachrichtendienste unter Doppelspurigkeiten und genüge der Austausch nicht. Der Bundesrat ersetzte 2005 den Nachrichtenkoordinator durch drei Auswerteplattformen, welche für Terrorismus, Proliferation von Massenvernichtungsmitteln und organisierte Kriminalität die Lagebilder aufeinander abstimmen sollten. Das Ergebnis stellte den Bundesrat zufrieden, wie er Anfangs 2007 berichtete. Zusätzlich wies er den beiden Departementsvorstehern die Koordinationsaufgabe zu, – eine keineswegs stufengerechte und für das operative Geschäft untaugliche Aushilfe.

Aus verschiedenen Anhörungen und drei unangemeldeten Besuchen der Auswerteplattformen schloss die Geschäftsprüfungsdelegation, dort werde mehr verheimlicht als ausgetauscht und die früher gerügten Mängel bestünden trotz gesteigertem Koordinationsaufwand immer noch. So kam im März 2007 die Parlamentarische Initiative Hofmann zu Stande; sie sollte erzwingen, dass die beiden Nachrichtendienste unter die Aufsicht eines Departementes kämen und endlich zu-



Aus der Frühzeit des Nachrichtendienstes – «Agentensender» von 1940. Bild: ET

sammenrückten. Die Geschäftsprüfungskommission des Ständerates entwarf dafür das nur wenig Artikel umfassende, bloss weitschweifig betitelte «Bundesgesetz über

die Zuständigkeiten im Bereich des zivilen Nachrichtendienstes (ZNDG)».

Dem pflichtete der Bundesrat grundsätzlich bei. Seinerseits erfüllte er eine zentrale Forderung, indem er beinahe den ganzen «Dienst für Analyse und Prävention», den Inlandnachrichtendienst, aus dem EJPD in das schon für den Strategischen Nachrichtendienst zuständige VBS verschob.

Aussichtsreicher Neuanfang

Als Anfangs 2009 die Referendumsfrist des ZNDG ungenutzt verstrich, hatte der Bundesrat die Initiative wieder an sich gezogen. Rasch baute Dr. Markus Seiler, damals noch Generalsekretär des VBS, die Projektorganisation auf. Und bald fiel der Entscheid, die beiden Dienste zu verschmelzen.

Das freilich bedeutet noch ein gehöriges Stück Arbeit. Denn die früheren Mängel wurzelten nicht nur in der Organisation, sondern auch in den höchst unterschiedlichen Unternehmenskulturen, polizeilich geprägt die eine, analytisch-technisch die andere. Sind diese Hürden beseitigt, ist auch die «Fichenaffäre» überwunden. ■

Berner Fachhochschule

Technik und Informatik

Weiterbildung

Stufe für Stufe betreuen wir Sie bei berufsbegleitender Weiterbildung.

Ihre Zukunft ist unser Programm

Unser Angebot:

- > Betriebswirtschaft und Management
- > Information Technology
- > Medical Informatics / Technology

Ihr Abschluss:

- > EMBA (Executive Master of Business Administration)
- > MAS (Master of Advanced Studies)
- > DAS (Diploma of Advanced Studies)
- > CAS (Certificate of Advanced Studies)

Start: Frühjahr und Herbst. Monatliche Informationsanlässe mit anschliessendem Apéro am Managementzentrum, Wankdorffeldstr. 102, in 3014 Bern.

Besuchen Sie unsere Webseite oder rufen Sie uns an: **ti.bfh.ch/weiterbildung - Telefon +41 31 84 83 111**

Finnland

Luftwaffe erfüllt NATO-Standards

Im September 2009 hat die finnische Luftwaffe den entscheidenden Schritt zur Erlangung der Einsatzfähigkeit im Rahmen von NATO-geführten Krisenmanagement-Operationen vollzogen (siehe auch ASMZ Nr. 05/2009, Seite 35). Kampfflugzeuge F-18C/D der von Finnland in den letzten Jahren aufgebauten «Expeditionary Unit» hatten erfolgreich an der gross angelegten NATO-Luftwaffenübung «Forceval 2009» in Norddeutschland teilgenommen. Ziel dieser Übung war es, die Verfahren eines so genannten «Out-of-Area»-Einsatzes mit Teilnehmern diver-

ser Luftwaffenkontingente zu trainieren. Als Grundszenario diente eine UNO-Mission, die auf Grund einer Lageverschärfung eine dringende Unterstützung durch Luftkampfmittel erforderte. Der finnischen «Expeditionary Unit» fiel dabei die Aufgabe zu, die Durchsetzung einer Flugverbotszone sicherzustellen, was die finnische Luftwaffe in den letzten Jahren im eigenen Land intensiv geübt hatte. Als Sparring-Partner der während drei Wochen stattfindenden Einsätze agierten insgesamt etwa 40 Kampfflugzeuge aus elf NATO-Staaten. In der dritten Woche wurden die Luftsätze durch ein umfangreiches NATO-Prüfteam unter die Lupe genommen

und bewertet. Grundsätzlich sollen alle an der Übung «Forceval 2009» beteiligten Verbände die NATO-Standards erfüllt haben und stehen somit in den nächsten Jahren für Ernstsätze zur Verfügung. Für die finnische Luftwaffe bedeutet dies, dass sie nun diese Fähigkeit als erstes Nicht-NATO-Mitglied erreicht hat. Allerdings waren dazu in den letzten Jahren eine Reihe von materiellen, personellen und auch organisatorischen Massnahmen notwendig. So musste die Ausbildung der Piloten an die NATO-Standards angepasst werden und die Hornet-Flotte technisch so modifiziert werden, dass sie zusammen mit NATO-Partnern operieren kann.

Frankreich

Modernisierung der Infanterieausrüstung (Soldat der Zukunft)

Das französische Modernisierungsprogramm für den «Infanteristen der Zukunft» «Felin» (Fantassin à équipements et liaisons intégrés) ist weltweit eines der umfangreichsten und ist bereits weit fortgeschritten. Eine Vorserie von etwa 350 Systemen wurden in den letzten zwei Jahren ausgeliefert und zum Teil im Einsatz, u. a. auch in Afghanistan, getestet. Die für dieses Programm führende Firma Sagem hat im Herbst 2009 einen weiteren Auftrag für «Felin»-Systeme erhalten. Nachdem das «Felin» nun die Nachweisprüfung erfolgreich bestanden hat, sollen weitere rund 6000 Systeme beschafft werden, mit denen sechs Regimenter ausgestattet werden. Insgesamt sollen bis 2014 22 588 «Felin»-Ausrüstungen ausgeliefert und dem französischen Heer zugeführt werden.

Die Schweizer Tochterfirma von Sagem, die Firma Vectro-

nix, hat vor Kurzem ebenfalls einen grösseren Auftrag in Verbindung mit dem britischen FIST-Programm (Future Integrated Soldier Technology), das für die British Army vorgesehen ist, erhalten. Vectronix kann in diesem Zusammenhang 2700 Laser-Entfernungsmesser des Typs «Moskito» liefern sowie 2300 Zielerfassungsgeräte und logistische Unterstützungskomponenten.

Sowohl Frankreich wie Grossbritannien konnten in

den letzten Monaten mit den neuen Ausrüstungskomponenten bei ihren Truppenkontingenten in Afghanistan wertvolle Einsatzerfahrungen sammeln. Dabei hat sich einmal mehr gezeigt, dass die Verbesserung und Modernisierung der Infanterieausrüstung eines der momentan dringendsten Beschaffungsvorhaben darstellt. Dies hat auch eine Analyse des britischen Truppeneinsatzes im Irak deutlich aufgezeigt.



«Felin» bei französischen Soldaten in Afghanistan.

Bild: ISAF

Schweden

Selbstfahrgeschütze für das schwedische Heer

Die schwedische Regierung hat der Beschaffung von weiteren 24 Selbstfahrgeschützen 155 mm «Archer» zugestimmt. Bereits im letzten Jahr hatte Schweden 8 Geschütze des auf einem Geländelastwagen Volvo (6×6) basierenden Waffensystems bestellt. Der neue Rüstungsauftrag an die Firma BAE Bofors ist Teil eines gemeinsamen Beschaffungsprogramms mit Norwegen. Die norwegische Armee hat bereits diesen Sommer ebenfalls 24 Systeme des gleichen Typs bestellt. Norwegen und Schweden teilen



Selbstfahrgeschütz 155 mm «Archer».

Bild: FMV

sich die Entwicklungs- und Instandhaltungskosten für das gesamte Beschaffungsprogramm. Neben den Selbstfahrgeschützen werden auch Munitionstransporter und Logistikfahrzeuge beschafft. Beim Geschütz handelt es sich um eine Weiterentwicklung der bekannten Feldhaubitze FH-77. Das neue vollautomatische Geschütz hat eine maximale Reichweite von 30 km (Normalgeschoss) und 40 km (base-bleed). Vorgesehen ist auch der Verschuss von gelenkten Munitionstypen mit einer maximalen Reichweite von bis zu 60 km. Die neuen «Archer»-Systeme sind als Feuerunterstützungsmittel für die im Aufbau befindlichen rasch einsetzbaren Interventionstruppen vorgesehen. Mit der Serienfertigung soll im Jahre 2011 begonnen werden, geplant ist eine volle Einsatzfähigkeit etwa um 2015.

Europa

Gnadenfrist für Transportflugzeug A400M

Trotz der weiterhin kritischen Entwicklungsprobleme beim Airbus-Militärtransporter A400M halten die sieben beteiligten europäischen Staaten bisher an diesem aufwändigen Beschaffungsprogramm fest. Wegen der Verzögerung von bis zu vier Jahren dürfte allerdings die Geduld bei den Beteiligten allmählich zu Ende gehen. Das rund 20 Mrd. Euro teure Entwicklungsprogramm hatte noch vor einem Jahr massive Probleme bei Triebwerken, Software und vor allem beim Gewicht.

In den letzten Monaten wurde nun bei den Airbuswerken in Sevilla mit grosser Intensität an diesen Problemen gearbeitet. Mit zusätzlicher personeller Verstärkung aus dem Airbus Mutterhaus wurden umfangreiche Modifikationen und Systemverbesserungen eingebracht und die Funktionstüchtigkeit sowie die Interoperabilität der Subsysteme überprüft und mehrfach nachgewiesen. Im Dezember 2009 konnte der seit langem geplante Erstflug nun endlich durchgeführt werden. Unterdessen hat allerdings die südafrikanische Regierung

bekannt gegeben, dass sie auf den Kauf von Flugzeugen A400M verzichtet, da die Kosten für die seinerzeit bestellten acht Maschinen massiv gestiegen sind. Im Weiteren wird



Rollout der ersten A400M.

Bild: Airbus

auch in Grossbritannien aus finanziellen Gründen über einen Rückzug aus dem Beschaffungsprogramm (Bestellung von 25 Maschinen) nachgedacht. Denn die Royal Air Force verfügt mit ihrem Mix aus C-17A und C-130J schon heute über genügend Lufttransportkapazität. Die ersten Monate im Jahre 2010 werden über die Weiterführung des Entwicklungsprogramms entscheidend sein. Falls unter den Abnehmerstaaten über die Zusatzfinanzierung keine Einigung erzielt werden kann, dürfte die Gnadenfrist für den A400M allmählich abgelaufen sein.

Russland / Ukraine

Produktion von Transportflugzeugen An-124 «Ruslan»

Wegen des grossen Bedarfs an Lufttransportmitteln soll die Produktion von «Ruslan»-Schwertransportern möglichst bald wieder aufgenommen werden. Dies wurde anlässlich der im Sommer 2009 stattgefundenen Luftfahrtausstellung MAKS in einem offiziellen Dokument festgehalten. An dieser Wiederaufnahme der Produktion beteiligt sind die ukrainischen Antonowwerke, die russischen UAC und das Transportunternehmen Wolga-Dnjepr. Gemäss Angaben des Konsortiums wird bis 2030 mit einem Bedarf von 100 neuen schweren Transportflugzeugen gerechnet. Dabei handelt es sich um eine verbesserte Version der bisherigen An-124 mit einem erhöhten Nutzlast. 280 Unternehmen in Russland und 80 Firmen aus der Ukraine würden an der Produktion beteiligt sein. Als Spezifikation für die neuen An-124 wurde eine Nutzlast von 150 Tonnen über eine Strecke von 4000 km, beziehungsweise eine Flugstrecke von 15 000 km leer

festgelegt. Auch seitens der russischen Streitkräfte besteht ein Interesse an einer Wiederaufnahme der Produktion. Die derzeit im Dienst befindlichen An-124 wurden 1982 im damaligen sowjetischen Konstruktionsbüro Antonow entwickelt und bis 1995 in Kiew und in der Wolgastadt Uljanowsk montiert. Insgesamt wurden 54 Maschinen produziert, die mindestens teilweise sowohl militärisch als auch zivil in Russland und der Ukraine noch genutzt



An-124 das weltweit grösste Transportflugzeug. Bild: Antonow

werden. An-124 werden auf Leasingbasis auch von der NATO regelmässig für militärische Schwertransporte eingesetzt. Mit dem «Salis»-Vertrag (Strategic Airlift Interim Solution) stehen den Mitgliedern Transportleistungen auf Abruf zur Verfügung.

USA

Beschaffung von leichten Mehrzweckfahrzeugen

Seit Ende 2006 beschaffen die US-Streitkräfte gezielt die «minenresistenten, gegen Hinterhalt geschützten» MRAP-Fahrzeuge (Mine Resistant, Ambush Protected). Diese bisher eher schweren gepanzerten Radfahrzeuge haben ein hohes Fahrgestell und einen V-förmigen Unterboden, um besseren Schutz vor Strassenrandbomben, Minen und gegen RPG-Beschuss zu bieten. Bisher sind über 13 000 MRAP-Fahrzeuge aus-

geliefert worden; die meisten davon stehen heute bei den US-Truppen in Afghanistan und im Irak im Einsatz. Grundsätzlich haben sich diese gut geschützten Mehrzweckfahrzeuge bewährt; insbesondere konnten dadurch die Verluste durch Anschläge mit Minen und Sprengfallen deutlich reduziert werden. Allerdings sind sie für den Einsatz im Gebirge und im schwer zugänglichen Gelände – wie dies in Afghanistan der Fall ist – nicht optimal. Sie bewältigen Steigungen weniger gut als «Humvees»

und neigen aufgrund des hohen Radstands zum Überschlagen.

Das US DoD strebt deshalb eine beschleunigte Be-



Leichtes Mehrzweckfahrzeug M-ATV. Bild: US Army

schaffung leichter, ebenfalls gut geschützter Mehrzweckfahrzeuge an. Die Firma Oshkosh hat deshalb Ende 2009 einen weiteren Auftrag zur Produktion von 1000 M-ATV's (MRAP All Terrain Vehicles) erhalten. Damit steigt der Auftragsbestand für M-ATV's auf total 6000 Fahrzeuge, die in den nächsten Monaten ausgeliefert werden. Im letzten Herbst sind die ersten M-ATV's den US-Truppen in Afghanistan übergeben worden, wo sie vor allem die veralteten «Humvees» ersetzen sollen.