


AKTENEXEMPLAR

 EIDGENÖSSISCHES MILITÄRDEPARTEMENT DÉPARTEMENT MILITAIRE FÉDÉRAL DIPARTIMENTO MILITARE FEDERALE	EIDGENÖSSISCHES MILITÄRDEPARTEMENT
	DÉPARTEMENT MILITAIRE FÉDÉRAL
	DIPARTIMENTO MILITARE FEDERALE
Kontr.-Nr. No de contr. N. di contr.	+ - 3. JUNI 1970 + 741.2/68 134

Bern, den 1. Juni 1970

AusgeteiltAn den BundesratVertraulich

VERSANDT:
 + - 3. JUNI 1970 +

Beschaffung neuer Kampfflugzeuge;
 Typenentscheid

I.

In den Kampfstaffeln unserer Flugwaffe sind gegenwärtig 210 Venom, 90 Hunter und 36 Mirage III S sowie 18 Mirage III RS eingeteilt.

Die Venom wurden in den Jahren 1953 bis 1958 beschafft. Sie stehen heute durchschnittlich 15 Jahre im Dienst. Dank vorzüglichem Unterhalt und verhältnismässig geringem Gebrauch vorderhand technisch noch hinlänglich sicher, sind sie in bezug auf taktische Leistung überholt. Sie müssen in den nächsten Jahren ersetzt werden.

Die Venomstaffeln dienen fast ausschliesslich der Bekämpfung von Erdzielen. Im Bericht des Bundesrates vom 6. Juni 1966¹⁾ über die Konzeption der militärischen Landesverteidigung wird die Bekämpfung von Erdzielen als Hauptaufgabe unserer Luftwaffe bezeichnet.

Als Ersatz für die Venom ist demgemäss ein Erdkampfflugzeug zu beschaffen.

¹⁾ BBL 1966 II 853

- 2 -

Die an ein solches Flugzeug zu stellenden Grobanforderungen wurden durch die Landesverteidigungskommission wie folgt festgelegt.

"Das Flugzeug muss in der Lage sein:

1. Stark mit Fliegerabwehr verteidigte wichtige Erdziele zu bekämpfen,
2. sich selbst zu schützen und
3. wenn nötig und möglich den Schutz der noch vorhandenen weniger leistungsstarken Flugzeuge zu übernehmen."

Am 4. Dezember 1968 nahm die Kommission für militärische Landesverteidigung (KML) folgende Präzisierung vor: "Dabei hat die dritte Aufgabe deutlich in den Hintergrund zu treten." Am 29. April 1970 hat die KML diese Grobanforderungen ausdrücklich und einstimmig bestätigt.

Entsprechend den Grobanforderungen wurden in der Zeit vom 28. März 1967 bis 20. Februar 1969 neun Flugzeuge einer Vorevaluation unterzogen. Sie ergab eine Rangfolge, in der das amerikanische Flugzeug A-7 Corsair klar vor dem italienischen Typ G-91 Y Fiat an der Spitze stand.

Auch der Kostenrahmen war zu bestimmen. Als Richtzahl wurde im Jahre 1967 ein Betrag von 1'300 Mio. Franken (ohne Teuerung) festgesetzt. Im Jahre 1969 wurden auch Untersuchungen über die minimale Flottengrösse geführt. Sie zeigten, dass diese bei 60 Flugzeugen liegt. Mit den Kosten und der Flottengrösse waren zwei Randbedingungen gegeben, deren Wichtigkeit immer deutlicher hervortreten sollte.

- 3 -

Gestützt auf die Anträge des Militärdepartementes beschloss der Bundesrat am 27. August 1969 die Konzentration der weiteren Evaluationsarbeiten auf diese beiden Typen. Zusätzlich bestimmte er am 15. Dezember 1969, dass diesen Arbeiten die Beschaffungsart "Kauf, wenn möglich mit Beteiligung der schweizerischen Flugzeugindustrie" zugrunde zu legen sei.

Damit ist die Ausgangslage für die Evaluation umschrieben. Sie dauerte vom 1. September 1969 bis 30. April 1970 und erforderte einen Aufwand von 350 Arbeits-Mann-Monaten (davon über 60 im Ausland). Zulasten des Forschungs-, Entwicklungs- und Versuchsprogramms des Militärdepartementes sind Verpflichtungen im Betrage von rund 12 Mio. Franken eingegangen worden. (BRB vom 22.10.69; siehe auch Abschnitt VIIS 19) Mit dem Corsair flogen unsere Piloten rund 30, mit dem Fiat 22 Stunden bei 35 bzw. 44 Starts und Landungen.

Um beim Ausfall des einen oder andern Typs noch Ausweichmöglichkeiten zu haben, wurde der Rüstungschef beauftragt, die in der Vorevaluation zwar deutlich abgefallenen, aber doch zu beachtenden Typen Jaguar und Mirage/Milan weiterzuverfolgen. Die zu sammelnden Informationen sollten die Beurteilung der Frage erlauben, welches dieser Flugzeuge an Stelle von Corsair oder Fiat allenfalls in Frage kommen könnte. Dieses Ziel ist erreicht worden.

Das Resultat der Evaluationsarbeiten ist im Bericht "Evaluation Kampfflugzeug 1970" des Projektoberleiters (dipl. Ing. R. Scherrer) festgehalten (Beilage 1). Die Kommission für Militärflugzeuge hat diesem Bericht am 14. Mai 1970 zugestimmt. Wir verweisen auf den Brief ihres Präsidenten, Prof. Ed. Amstutz (Beilage 2).

- 4 -

II.

Das Ergebnis der Evaluationsarbeiten und die Auswertung der Informationen über die Ersatzflugzeuge wird vom Projektoberleiter in einer Kurzfassung wie folgt festgehalten:

"Das Projekt Corsair hat sich inzwischen (d.h. seit Abschluss der Vorevaluation) positiv entwickelt. Die militärische Eignung ist gegeben. Im Einsatz und in der Verwendungsbreite als Erdkampfflugzeug ist der Corsair allen andern weit überlegen. Seine Ueberlegenheit bleibt auch bestehen, wenn der - gegenüber dem Fiat - erheblich anspruchsvollere Betrieb in Rechnung gestellt wird. Die beschaffbare Flugzeuganzahl (Flottengrösse) ist relativ gering. Unter dem Begriff "Flottengrösse" wird auch die Zahl der taktischen Verbände, in die sich die Gesamtflotte gliedern lässt, sowie die mögliche Zahl der mit diesen Verbänden gleichzeitig zerstörbaren Ziele berücksichtigt. Deshalb ist die Corsair-Flotte gegenüber der Jaguar-Flotte günstiger und gegenüber der Fiat- oder Mirage/Milan-Flotte weit überlegen.

Für die Beschaffung des Corsair sind die Voraussetzungen gut (Regierungsgeschäft Schweiz-USA); die zeitlichen Verhältnisse (Produktionsanschluss) erlauben indessen kein weiteres Zögern mehr. Der Corsair steht bereits in grosser Zahl bei den US-Streitkräften im Einsatz; er kommt der Beschaffungsart "von der Stange weg" relativ am nächsten.

Das Projekt Fiat hat während der Evaluation deutlich an Terrain verloren. Die Fertigentwicklung des G-91 Y durch die italienischen Stellen hat nicht den erwarteten Fortschritt gezeigt; ebenso fand die erwartete Ausweitung des italienischen Produktionsprogramms dieses Typs nicht statt. Damit vermag der Fiat wichtige militärische Anforderungen nicht zu erfüllen und stellt bezüglich Fertigentwicklung und Beschaffung weitgehend ein Vorhaben im schweizerischen Alleingang mit entsprechendem Risiko - ähnlich den seinerzeitigen Verhältnissen beim Mirage III S/SR-dar.

Die Typen Jaguar und Mirage/Milan liegen entwicklungsseitig, risikomässig und zeitlich ungünstiger und versprechen - wollte man sich dennoch durch diese Programme durcharbeiten - ein ungünstigeres Endresultat als der Corsair. Insbesondere wäre die Zahl der beschaffbaren Flugzeuge nicht grösser. Der zurzeit von Dassault offerierte "Milan" weist eher ungünstigere taktische Leistungen auf als die in der Vorevaluation beurteilten Mirage-Varianten; seine Ueberschallfähigkeit könnte bei Erdkampfeinsätzen im Kriege kaum zur Anwendung gelangen; er ist auch kein Jäger, da ihm die dafür erforderliche polyvalente Ausrüstung fehlt."

- 5 -

Eine eingehende Begründung für diese Beurteilung wird in der Beilage 1 gegeben. Wir verweisen insbesondere auf die Seiten 28 - 35.

Für das Militärdepartement steht auf Grund der Evaluation fest, dass der Fiat für eine Beschaffung nicht in Betracht kommen kann und ausscheidet. Diese von Projektoberleiter und Rüstungschef vertretene Auffassung wird von der Kommission für Militärflugzeuge und der Kommission für militärische Landesverteidigung geteilt, Sie ist den leitenden Persönlichkeiten der Firma Fiat, Turin, welche am 21. Mai 1970 beim unterzeichneten Departementchef vorsprachen, eröffnet und begründet worden.

Ebenso klar ergibt sich die Eignung des Corsair in bezug auf die militärischen Kriterien und Beschaffungsaspekte. Was die Kosten anbelangt, hat indessen die Evaluation ein negatives Resultat gezeitigt: 60 Flugzeuge - die minimale Flottengrösse - kosten mehr als 1'300 Mio. Franken.

Das Militärdepartement sah sich deshalb vor die Frage gestellt, ob eine eigentliche Evaluation der Ersatzflugzeuge durchzuführen sei. Nachdem es sich schon in der Vorevaluation erwiesen hatte, dass sowohl der Jaguar wie auch der Mirage/Milan dem Corsair klar unterlegen sind, wäre dies nur sinnvoll, wenn eines der Ersatzflugzeuge wesentlich billiger zu stehen käme.

Nach den vorliegenden Informationen ist das nicht der Fall. Die Gruppe für Rüstungsdienste schätzt den Flugzeugpreis des Jaguar auf rund das 1 1/2 Fache des Preises für den Corsair. Die reinen

- 6 -

Flugzeugkosten des Mirage/Milan sollen ungefähr 10 % über denjenigen des Corsair liegen. In Anbetracht des beim Kauf eines weiteren Typs der Mirage-Familie geringeren Kreditbedarfs für Ersatzteile, Bodenmaterial und Ausbildung dürfte sich der Mirage/Milan bezüglich Anzahl beschaffbarer Flugzeuge ungefähr gleich stellen wie der Corsair. Für Einzelheiten wird auch hier auf die Beilage 1 verwiesen.

Es erübrigt sich somit, mit grossem Aufwand an Zeit und Geld Flugzeuge zu evaluieren, die in bezug auf spezifische Erdkampfleistung und Entwicklungsstand hinter dem Corsair zurückzustehen, ein entsprechend grosses Risiko in sich schliessen, Jahre später geliefert werden könnten und nicht billiger wären.

Die Evaluationsarbeiten, welche mit äusserster Gründlichkeit durchgeführt und von ausserhalb der Verwaltung stehenden Fachleuten laufend verfolgt wurden, haben somit ein eindeutiges Resultat ergeben: Das für unsere Zwecke geeignete Flugzeug ist der Corsair. Das Militärdepartement ist der Meinung, dass dieses Resultat in sachlicher Hinsicht nicht in Zweifel gezogen werden kann. Es wirft jedoch finanzielle Fragen von beträchtlicher Tragweite auf. Sie sollen im nachstehenden behandelt werden.

- 7 -

III.

Bei der Beurteilung der Kosten ist davon auszugehen, dass es sich nicht um vertraglich gesicherte Werte handelt. Im Bericht des Projektoberleiters sind deshalb Minimal- und Maximalbeträge enthalten. Das grosse Auseinanderklaffen dieser Werte mag erstaunen. Es spiegelt das Bestreben wieder, jede Scheingenauigkeit zu vermeiden. Bei der Erarbeitung der Botschaftsunterlagen wird eine wesentlich engere Eingabelung der Kosten zu erreichen sein.

Massgebende Faktoren für die Preisschätzungen waren überprüfte Offerten der Firmen und Reservezuschläge, die sich auf eine technisch/kommerzielle Beurteilung stützen.

Die Beträge, welche für Positionen wie Einsatzteile und Bodenmaterial eingesetzt sind, entsprechen einer bestimmten Konzeption, die grundsätzlich danach strebt, zugleich mit der Erstbeschaffung eine möglichst grosse Autonomie sicherzustellen. Für Ersatzteile wird z.B. mehr als halb soviel eingesetzt wie für die Flugzeuge selbst.

Es liegt auf der Hand, dass die Kosten durch diese Konzeption beeinflusst werden. Weniger weitgehende Forderungen in bezug auf die Sicherstellung der Autonomie könnten bei der Erstbeschaffung zu Kostensenkungen führen. Es müssten aber nachteilige Folgen in bezug auf die operationelle Bereitschaft der Flugwaffe in Kauf genommen werden.

Figur 1 im Anhang des Berichtes des Projektoberleiters zeigt, dass bei der Beschaffung von 45 Corsair-Flugzeugen mit 1140-1480 Mio. Franken gerechnet werden müsste. Für 60 Stück lautet die Schätzung auf

1405 - 1805 Mio. Franken und für 75 Stück auf 1680 - 2150 Mio. Franken.

Da für eine minimale Flottengrösse 60 Flugzeuge benötigt werden, 45 Stück also ungenügend und 75 Stück schlechtweg unerschwinglich sind, wird im nachfolgenden die mittlere Variante - 60 Stück - betrachtet.

Sie ist in Beziehung zu setzen zur Planungszahl, von der unter Ziffer I gesprochen wurde.

Wir stellen fest, dass für die 60 Corsair im besten Falle rund 100, im schlechtesten Falle rund 500 Mio. Franken mehr aufgewendet werden müssten, als im Jahre 1967, bei Beginn der Vorevaluation, veranschlagt worden war. Unsern Betrachtungen soll der Mittelwert - also 1600 Mio. Franken für 60 Corsair - zugrunde gelegt werden. Die Planungszahl würde somit um 300 Mio. Franken, die sich voraussichtlich auf 3 - 5 Jahre verteilen, überschritten.

Diese erste Gegenüberstellung zeigt, dass es sich um ein sehr beachtliches, aber doch nicht unüberwindliches Problem handelt.

Als zweites seien die Beschaffungskosten im Lichte der für die Finanzplanung massgebenden Grundsätze betrachtet. Nach einem dieser Grundsätze enthält der Planungsrahmen keine Zuschläge für allfällige Teuerung. Die Anrechnung dieser Teuerung wird jedoch vorbehalten und bildet Gegenstand der jährlichen Revision des Finanzplanes.

- 9 -

Während der Planungsperiode 1965 - 69 wurde vom Teuerungsvorbehalt nicht Gebrauch gemacht. Es ergab sich ein sehr beträchtlicher Substanzverlust, der namentlich bei den Materialbeschaffungen spürbar ist.

Auch im vorliegenden Fall erwartet das Militärdepartement nicht, dass die im Jahre 1967 festgelegte Planungszahl von 1300 Mio. Franken auf den voraussichtlichen Preisstand Mitte der Siebzigerjahre aufgerechnet werde. Es erhebt aber Anspruch darauf, die nach der Vorlage der Botschaft anfallende Teuerung in Rechnung stellen zu können. Ein solches Verfahren war bis jetzt unbestritten und entspricht anerkannter Lehre. Wir verweisen u.a. auf eine Studie der eidg. Finanzverwaltung vom 19. Mai 1965. Es besteht kein Grund, ausgerechnet bei der sich über Jahre erstreckenden Flugzeugbeschaffung davon abzuweichen. Auch in den verschiedenen Berichten über den Stand der Beschaffung der Kampfflugzeuge Mirage III S, wurde jeweils der Teuerungsvorbehalt gemacht, ohne dass von Seiten der eidgenössischen Räten Einwände erhoben worden wären.

Bei der Anwendung dieses Grundsatzes auf das Corsair-Projekt ist es von Bedeutung, dass in den angegebenen Preisen - der Praxis der USA-Behörden entsprechend - die voraussichtliche Teuerung eingeschlossen ist.

Die Verabschiedung der Botschaft ist auf Ende 1971 geplant. Der Abschluss der Beschaffung dürfte 1975 erfolgen. Die Teuerung während dieser Zeitspanne ist, bezogen auf die Planungszahl von 1300 Mio. Franken auf ca. 200 Mio. Franken zu veranschlagen. Sie wird aber

- 10 -

nicht - wie dies sonst bei langfristigen, gewichtigen Beschaffungen der Fall ist - nachträglich einzufordern sein. Vielmehr bildet sie von Anfang an einen Teil der Botschaftskosten.

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass beim Fiat die Teuerung nicht im "Botschaftspreis" inbegriffen, sondern nachträglich zu finanzieren wäre. Für 60 Stück wird sie auf 230 - 448 Mio. Franken veranschlagt. Wäre die Teuerung - wie beim Corsair - auch im Preis inbegriffen, würde die 1300 Mio. Franken-Grenze ebenfalls deutlich überschritten (Mittelwert ca. 1450 Mio. Franken).

IV.

Mit der Feststellung, dass die Beschaffung von 60 Corsair bei ususgemässer Berücksichtigung der Teuerung die dafür im Jahre 1967 vorgesehene Richtzahl von 1300 Mio. Franken um nur etwa 100 Mio. Franken übersteigt, wird noch nichts über die jährlichen Belastungen des Militärvoranschlages ausgesagt. In der ursprünglichen, auf die bisherige Erfahrung abgestützte Planung, die auf eine länger dauernde Beschaffung ausgerichtet war, wurde damit gerechnet, dass von den 1300 Mio. Franken die Hälfte - 650 Mio. Franken - vor 1975, der Rest in den Jahren nachher anfalle.

Die Beschaffung von 60 Corsair kann bis Ende 1975 abgeschlossen werden. Dementsprechend kommt es zu einer Vorverschiebung des Zahlungsbedarfs. Auch ist die Teuerung nicht erst am Schluss der Beschaffung nachzufordern. Sie belastet ebenfalls die Periode 1970 - 74.

- 11 -

Eine entsprechende Neuplanung und Anpassung wird daher unumgänglich sein. Sie kann sinnvoll aber erst im Zeitpunkt der Vorlage der Botschaft, d.h. Mitte 1971, wenn die Kosten für das neue Kampfflugzeug mit grösserer Genauigkeit erfasst sind, erfolgen.

Im Hinblick auf die zu treffenden Entscheidungen ist es indessen notwendig, jetzt schon - mindestens grössenordnungsmässig - eine Uebersicht zu gewinnen. Diesem Zweck sollen die nachfolgenden Ausführungen dienen (für Einzelheiten wird auf die Beilage 3 "Ueberlegungen zur Finanzierung des neuen Kampfflugzeuges" verwiesen).

Ausgangspunkt ist die Notwendigkeit, 75 - 85 % der Beschaffungskosten des Corsair, d.h. 1200 - 1360 Mio. Franken, in den Jahren 1971 - 1974 unterzubringen, nachdem in den bisherigen Planungszahlen die Flugzeugbeschaffung in dieser Periode - wie gesagt - nur mit 650 Mio. Franken berücksichtigt war. Eine entsprechende Erhöhung des bisherigen Planungsvolums liesse sich zwar im Hinblick auf den steten anteilmässigen Rückgang der Militärausgaben vertreten, würde aber die Voranschläge der nächsten Jahre in einem wohl kaum tragbaren Mass belasten. Es ist aber auch nicht möglich, die Vorverschiebung und Erhöhung der Flugzeugkosten ganz im bisherigen Planungsrahmen aufzufangen.

Das Militärdepartement nimmt deshalb eine Mittellösung in Aussicht, die wie folgt skizziert werden kann:

- Genauere Erfassung und Neueinschätzung des Zahlungsbedarfs für bereits eingeleitete Rüstungsausgaben in den Jahren 1971 - 1974 anlässlich der Revision 1970 des Finanzplanes. Dabei sollen auch

- 12 -

gewisse routinemässig vorzunehmenden Anpassungen, wie z.B. Berücksichtigung der Teuerungszulagen an das Personal, berücksichtigt werden.

Nach den jetzigen Berechnungen werden mit der Revision 1970 des Finanzplanes in den Jahren 1971 - 1974 nicht 650, sondern 770 Mio. Franken für die Flugzeugbeschaffung zur Verfügung stehen.

- Da diese 770 Mio. Franken nicht genügen, um den Zahlungsbedarf für das neue Kampfflugzeug zu decken, muss ein Teil der für die beiden Rüstungsprogramme 1971 und 1973 vorgesehenen, an sich beschaffungsreifen Vorhaben, welche nicht die Flugwaffe betreffen, gekürzt und in die Planungsperiode 1975 - 1979 verschoben werden. Die für das neue Kampfflugzeug bis Ende 1974 verfügbaren Mittel können dadurch auf 930 Mio. Franken erhöht werden.
- Auch damit lässt sich der Zahlungsbedarf für das neue Kampfflugzeug voraussichtlich nicht decken. Es wird deshalb eine Erhöhung des bisherigen Planungsrahmens für die Militärausgaben nötig. Sie beträgt 270 - 430 Mio. Franken je nachdem angenommen wird, 75 % oder 85 % der auf 1600 Mio. Franken veranschlagten Flugzeugkosten werden vor 1975, dem Ablieferungstermin der Flugzeuge fällig. Diese 270 - 430 Mio. Franken sind somit auf die Jahre 1972 - 1974 zu verteilen. Entsprechend der bisherigen Planung ist bereits im Jahre 1971 ein Betrag für die Flugzeugbeschaffung eingerechnet. Den rechtzeitigen Abschluss der Verträge vorausgesetzt, kann dieser Betrag bei einer Beschlussfassung der eidg. Räte in der Dezembersession 1971 noch zu Lasten der Rechnung dieses Jahres ausge-

- 13 -

richtet werden. Es ist deshalb vorgesehen im Voranschlag für 1971 unter der Rubrik "Rüstungsausgaben" 150 Mio. Franken für Flugzeugbeschaffung einzusetzen. Dieser Betrag ist - wie gesagt - in der für dieses Jahr gültigen Planungszahl inbegriffen. Diese soll somit nicht erhöht werden.

Die Militärausgaben dürften damit folgende Entwicklung nehmen:

Jahr	Höhe gemäss Finanzplan 1969 (Mio. Franken)	Erhöhung um Min. - Max. (Mio. Franken)	Neue Planungszahlen (Mio. Franken)
1972	2040	90 - 140	2130 - 2180
1973	2125	90 - 150	2215 - 2275
1974	2206	90 - 140	2296 - 2346

Wenn diese Zahlen vorerst auch nur Planungshypothesen darstellen, sehen wir uns doch der Tatsache gegenüber, dass die Beschaffung von 60 Corsair-Flugzeugen zu einer Erhöhung der Militärausgaben in der bis Ende 1974 dauernden Planungsperiode führen wird.

Die Frage stellt sich, ob diese Erhöhung tragbar sei.

Wir sind uns bewusst, dass für ihre Beantwortung verschiedene Kriterien in Betracht zu ziehen sind. Nachdem konjunktur-politische Ueberlegungen in diesem Falle einer fast 100 %igen Auslandbeschaffung ausser Acht gelassen werden können und Tresoreriegesichtspunkte angesichts der zur Diskussion stehenden Summe ins Gewicht fallen, aber doch wohl nicht entscheidend sein dürften, stellt sich vor allem die Frage der Tragbarkeit und der Verhältnismässigkeit.

- 14 -

Sie gibt dem Militärdepartement zu folgenden Hinweisen Anlass:

Der Anteil der Militärausgaben sowohl am realen Bruttonationalprodukt (BSP), wie an den gesamten Bundesausgaben, ist in einem Mass zurückgegangen, das zu Aufsehen gemahnt.

Während der prozentuale Anteil der Gesamtausgaben am BSP von 1965 bis 1969 von 8,2 auf 9,2 % und derjenige der zivilen Ausgaben gar von 5,6 auf 6,8 % stieg, ging der Militäranteil von 2,6 auf 2,2 % zurück. Im Jahre 1965 wurden noch 31,2 % der Gesamtausgaben für die militärische Landesverteidigung verwendet; 1969 waren es noch 24,6 %.

Im gleichen Zeitraum haben die zivilen Ausgaben - bezogen auf die Preisbasis 1964 - jährlich im Durchschnitt um 6,3 %, die Gesamtausgaben um 5,1 %, das BSP um 3,5 % zugenommen, während die Militärausgaben mit 0,4 % Anstieg, praktisch konstant blieben.

Bezeichnend ist auch, dass die auf 8,3 Mia. Franken veranschlagte Richtzahl für die Militärausgaben in der Planungsperiode 1965/69 nicht erreicht wurde. Die tatsächlichen Ausgaben betragen rund 8,2 Mia. Franken. Wenn man die Richtzahl mit der seit 1964 eingetretenen Teuerung aufrechnet, ergibt sich gegenüber den ursprünglichen Annahmen ein Substanzverlust von etwa 1 Mia. Franken.

Diese Hinweise zeigen, dass die Militärausgaben in den vergangenen Jahren sehr wesentlich hinter den planerischen Erwartungen zurückgeblieben sind und einen akzentuierten Rückgang im Vergleich

- 15 -

mit BSP und Gesamtausgaben aufweisen. Sie haben nicht einmal mit der Teuerung, geschweige denn mit der durch die technische Entwicklung bedingten Kostenerhöhung Schritt gehalten.

Das Militärdepartement erwartet deshalb, dass ihm die notwendige Aufstockung der Planungszahlen für 1972/74 zugestanden wird. Der Anteil der Militärausgaben am BSP wird auch unter Berücksichtigung dieser Erhöhung, in der Planungsperiode 1970 - 1975 durchschnittlich 2,3 % nicht übersteigen.

Es darf daran erinnert werden, dass bei Beginn der militärischen Finanzplanung im Jahre 1963 mit einem Anteil von 2,7 % am BSP gerechnet wurde. Diese Zahl ist den auch im Expertenbericht Jöhr übernommen worden. Die Anschaffung von 60 Corsair-Flugzeugen übersteigt, aus dieser Sicht betrachtet, unsere Möglichkeiten nicht.

- 16 -

V.

Bei dieser Gelegenheit sei kurz auf einen Preisvergleich zwischen dem Mirage III S und den neu zu beschaffenden Flugzeugen hingewiesen. Weite Kreise, die der Anschaffung eines "Erdkämpfers" das Wort redeten, gingen davon aus, dass ein solcher Typ wesentlich billiger sei als ein vornehmlich für die Jagd konzipiertes Flugzeug. Sie haben Mühe zu verstehen, dass die Corsair praktisch gleichviel kosten sollen wie seinerzeit die Mirages.

Bei einem Preisvergleich ist einmal zu berücksichtigen, dass an ein modernes Erdkampfflugzeug bei Berücksichtigung des künftigen Bedrohungsbildes Anforderungen gestellt werden, die sich mit den für einen Jäger gültigen durchaus vergleichen lassen. Der Corsair ist zudem um gut eine halbe Flugzeuggeneration jünger als der Mirage III S und dementsprechend technisch fortgeschrittener und leistungsfähiger. Es handelt sich auch um ein grösseres Flugzeug. Wenn damit auch nur ein ganz roher Vergleich möglich ist, so kann doch festgestellt werden, dass der Mirage III S, pro Kilogramm rund Fr. 2'000.- gekostet hat, während der Corsair bei dieser Berechnung auf rund Fr. 1'200.- zu stehen kommt. Dabei sei nicht vergessen, dass für einen solchen Preisvergleich mit dem Mirage III S noch gleiche Lieferjahre berücksichtigt werden müssten. Andererseits basieren die Berechnungen für den Mirage-Kilogrammpreis auf der Lizenzfabrikation.

VI.

Mit seinem Beschluss vom 15. Dezember 1969 hat der Bundesrat das Militärdepartement verpflichtet, über die Möglichkeiten einer

- 17 -

Beteiligung der schweizerischen Flugzeugindustrie im Zusammenhang mit dem Kauf des neuen Kampfflugzeuges Bericht zu erstatten. Dieser Bericht ist leider in bezug auf den Corsair negativ. Beim Fiat würden die Verhältnisse günstiger liegen; aber auch hier müssten Mehrkosten und Terminverlängerungen in Kauf genommen werden.

Prof. Amstutz schreibt diesbezüglich:

"Die KMF bedauert es, dass die schweizerische Flugzeugindustrie bei der Beschaffung von Corsair-Flugzeugen leer ausgehen muss und nicht einmal mit Kompensationsaufträgen rechnen kann. Sie hält aber die sonst in Kauf zu nehmenden Mehrkosten und Verzögerungen nicht für tragbar."

Für Einzelheiten wird auf die Beilage 1 verwiesen.

VII.

Das Militärdepartement hat sich überlegt, was vorzukehren wäre, falls aus finanziellen Gründen einer Beschaffung von 60 Corsair nicht zugestimmt würde.

In diesem Falle käme nur eine Reduktion des Beschaffungsumfanges unter Ueberprüfung aller Positionen oder ein Neubeginn auf neuen Grundlagen in Frage.

In beiden Fällen ergäbe sich für unsere Flugwaffe aber auch für eine vernünftige Rüstungspolitik des Militärdepartements, eine recht schwierige Lage.

Bei einem Neubeginn müssten bisher nicht berücksichtigte Flugzeugtypen in Betracht gezogen werden. Als solche käme etwa der schwedische SAAB 105 in Frage, welcher - aus einem Trainingsflugzeug entwickelt - nach Urteil des Kommandos der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen in bezug auf einzelne taktische Eigenschaften jedoch

- 18 -

eher weniger bietet als der zu ersetzende Venom.

Der Weltmarkt könnte auch nach Occasionen abgesucht werden. So müsste allenfalls der Skyhawk, ein Vorläufer des Corsair, in Betracht gezogen werden. Eine in einem vielleicht etwas abgekürzten Verfahren durchzuführende Evaluation mit all ihren terminmässigen und auch finanziellen Folgen wären aber auch in diesem Falle notwendig. Die wenigsten Flugzeuge lassen sich nämlich ohne weiteres von unseren Gebirgs^{FLUG-}plätzen aus einsetzen und in unseren Kavernen unterbringen.

Soviel steht jedenfalls fest: Bei einem Neubeginn würden die Arbeit mehrere Jahre und Auslagen von über 12 Mio. Franken in Frage gestellt. Die Möglichkeit, später auf den Corsair zurückzukommen, ginge fast sicher verloren. Der Ersatz der Venom würde weiter verzögert und - aller Voraussicht nach - wegen der fortschreitenden Teuerung auch nicht billiger. Die auf Grund der Konzeption der militärischen Landesverteidigung von 1966 formulierten Grobanforderungen an das neue Kampfflugzeug müssten im Sinne einer Herabsetzung neu gefasst werden. Die Glaubwürdigkeit unserer Verteidigungsanstrengungen würde dadurch nicht gewinnen.

Eine Verzögerung in der Flugzeugbeschaffung hätte aber auch finanzplanerisch höchst unerwünschte Folgen: Die jetzt dafür eingesetzten Beträge könnten mangels beschaffungsreifer Projekte nicht voll für anderes Rüstungsmaterial verwendet werden. Damit ergäbe sich in der zweiten Hälfte der Siebzigerjahre eine Ueberlagerung der in dieser Zeitspanne nötigen und möglichen Beschaffungsprojekte

- 19 -

mit dem Flugzeugersatz. Sie würde zu einem plötzlichen und politisch kaum durchzusetzenden Ansteigen der Militärausgaben führen.

Aus all diesen Gründen muss nachdrücklich auf die Folgen aufmerksam gemacht werden, welche sich ergeben könnten, falls die Typenwahl nicht jetzt vorgenommen wird. Als einzig erfolgversprechendes Projekt bietet sich heute der Corsair an. Das grösste Risiko dieses Projektes besteht darin, dass bei einer Bestellung ~~am~~ Ende 1971 der Anschluss an die amerikanische Produktion vorläufig nicht sichergestellt ist. Dieses Risiko erhöht sich bei einer Bestellung nach 1971. Der Zeitfaktor darf deshalb bei der Beurteilung nicht ausser Acht gelassen werden.

VIII.

Die Zeit spielt auch in bezug auf die Arbeiten, die bis zur Botschaftsreife noch nötig sind, eine Rolle. Diesbezüglich sei folgendes ausgeführt:

Mit Beschluss vom 22. Oktober 1969 hat der Bundesrat das Militärdepartement ermächtigt, für die Weiterführung der Evaluationsarbeiten an den beiden Flugzeugtypen Corsair und Fiat Verpflichtungen im Rahmen des Forschungs-, Entwicklungs- und Versuchsprogramms bis zum Höchstbetrag von 12 Mio. Franken einzugehen.

Dieser Betrag ist heute voll engagiert.

Um zeitgerecht die Arbeiten durchführen zu können, welche für die Projektdefinition notwendig werden, sind weitere Mittel schon bald nötig.

Es geht vor allem darum, mit diesen Arbeiten dem Postulat der

- 20 -

Trennung von Entwicklung und Beschaffung, soweit das möglich ist, Rechnung zu tragen, d.h. die Botschaftsunterlagen - unter Vorbehalt eines vertretbaren Risikos - zuverlässig zu ermitteln.

Wir sehen uns veranlasst, auf die dabei entstehenden Kosten aufmerksam zu machen. Sie sind bedeutend und müssen beim bevorstehenden Entscheid berücksichtigt werden. Das Militärdepartement wird darüber in den nächsten Tagen gesondert berichten und Antrag stellen, damit die Ueberlegungen zur Typenwahl in Kenntnis aller Umstände gemacht werden können.

Gestützt auf diese Ausführungen wird

beantragt:

1. Vom vorliegenden Bericht mit Beilage 1 - 3 wird Kenntnis genommen.
2. Der Wahl des A-7 Corsair als Ersatz für die Venom wird zugestimmt.
3. Das Militärdepartement wird beauftragt, Botschaft und Beschlussesentwurf für die Beschaffung von Corsair vorzulegen.

Die Kosten haben sich im Rahmen von 1'600 Mio. Franken, einschliesslich Teuerung bis zum Abschluss der Beschaffung zu halten.

EIDG. MILITÄRDEPARTEMENT

Protokollauszug an das Eidg. Militärdepartement (10 Expl.) zum Vollzug; an das Eidg. Finanz- und Zolldepartement und das Eidg. Volkswirtschaftsdepartement (je 4 Expl.) zur Kenntnis.

Geht zum Mitbericht an das Eidg. Finanz- und Zolldepartement und an das Eidg. Volkswirtschaftsdepartement (je 4 Expl.).

Beilagen:

1. Bericht "Evaluation Kampfflugzeug 1970" vom 11. Mai 1970
2. Schreiben Prof. Ed. Amstutz vom 15. Mai 1970
3. Ueberlegungen zur Finanzierung des neuen Kampfflugzeuges vom 29. Mai 1970.