

Vertraulich/Confidentiel

3003 Bern, 6. April 1992

**NATIONALRAT****SICHERHEITSPOLITISCHE KOMMISSION****PROTOKOLL**

der Sitzung vom 23. März 1992, 14.15 - 18.20 Uhr, und  
24. März 1992, 08.00 - 11.40 Uhr, in Gerzensee,  
Studienzentrum

**TAGESORDNUNG**

91.080

Rüstungsprogramm 1992

- Präsentation des Vorhabens durch das EMD
- Beantwortung von Fragen
- Festlegung des weiteren Vorgehens

**ORDRE DU JOUR**

91.080

Programme d'armement 1992

- Présentations du projet par leDMF
- Réponses aux questions
- Procédure à suivre

**UNTERLAGEN**

Botschaft vom 18. Dezember 1991

**ANHANG**

- 1 Folien zum Referat Häsler
- 2 Referat Carrel
- 3 Folien zum Referat Carrel
- 4 Folien zum Referat Wicki
- 5 Folien zum Referat Thomann
- 6 Folien zum Referat Lyoth
- 7 Folien zum Referat Glanzmann



**TEILNEHMER****Präsidium: Hubacher**

**Anwesende Mitglieder:** Keller Anton (23. März), Bischof, Fehr (ersetzt Blocher), Bonny, Borer Roland, Bürgi, Carobbio, Cincera, Dünki, Haering Binder, Hari, Hess Otto, Hollenstein, Ledergerber, Leu Josef, Leuba, Meier Hans, Miesch (23. März, ersetzt Steinegger) Pini, Savary, Schmidhalter, Schnider, Steiger (ersetzt Gross Andreas), Steinegger (24. März), Tschuppert Karl

**Entschuldigt:** Keller Anton (24. März)

**Weitere Teilnehmer:**

- Bundesrat Villiger, Vorsteher EMD
- Hr. H.-U. Ernst, Generalsekretär EMD
- Hr. T. Wicki, Rüstungschef
- Hr. KKdt H. Häsler, Generalstabschef
- Hr. KKdt F. Carrel, Kdt FF Trp
- Hr. W. Glanzmann, Direktor BA Militärflugplätze (24. März)
- Hr. Obst i Gst E. Gmünder, KFLF
- Hr. Prof. Thomann, Präsident FMF (23. März)
- Hr. Fiechter, KFLF (23. März)
- Hr. R. Plüss, GS/EMD
- Hr. R. Scherrer, GRD
- Hr. P. Lyoth, GRD (24. März)
- Hr. F. Meier, stv. GS/EDA (23. März)
- Hr. Wuhrmann, GRPM, ASIA (24. März)
- Hr. Gross, VSM, ASIA (24. März)

**Sekretariat:** Karl Hausmann

**Protokoll:** Barbara Abbühl (d)  
André Duvillard (f)

## 91.080 RÜSTUNGSPROGRAMM 1992

Der PRÄSIDENT eröffnet die Sitzung um 14.15 Uhr, begrüsst die Anwesenden und erläutert kurz das Vorgehen.

### 1. Präsentation des Vorhabens durch das EMD Beantwortung von Fragen

#### 1.1. Einleitung (Eintretensreferat)

#### BUNDESRAT VILLIGER:

##### ° Vorbemerkungen:

Sie wissen, dass der Ständerat am vergangenen Donnerstag nach über sechseinhalbstündiger Debatte der Vorlage des Bundesrates zugestimmt hat. Er hat sich dabei auf seine Kommission gestützt, die sehr intensive Vorarbeiten geleistet hat. Sie hat von uns eine Unmenge an Fakten und Papier erhalten. Ich kann mir vorstellen, dass dieses umfangreiche Material auch Ihnen zur Verfügung gestellt wird. Ihre Kommission hat an der letzten Sitzung bereits mit der Behandlung - oder einer Art Vorbehandlung - des Arme-Leitbildes begonnen. Für die Beurteilung der Flugzeugvorlage ist dieses Arme-Leitbild nicht unbedingt nötig, weil es nach unserer Ueberzeugung keine Konzeptionen gibt, die ohne einen Luftschrim auskommen. Dennoch ist es für Sie von Vorteil, in Kenntnis der Rolle der Luftverteidigung im Rahmen der ganzen neuen Einsatzkonzeptionen entscheiden zu können. So können wir uns beim Aspekt der Flugzeugvorlage etwas kürzer fassen. Wir von der Verwaltung möchten heute und morgen versuchen, Ihnen einen breiten Ueberblick über die wesentlichen Beurteilungselemente zu geben mit der Möglichkeit, nach den einzelnen Fachreferaten Fragen zu stellen oder Beiträge zu leisten. Ich werde im übrigen alles daran setzen, dass Sie alle gewünschten Informationen, die wir beschaffen können, erhalten. Alle unsere Fachleute stehen Ihnen rund um die Uhr zur Verfügung.

##### ° Drei grundsätzliche Aussagen:

Ich möchte mit drei grundsätzlichen Aussagen beginnen und danach mit drei relativ banalen Aussagen weiterfahren.

Ich bin überzeugt, dass Sie mit dieser Vorlage nicht einfach über einen Flugzeugkauf entscheiden.

Sie entscheiden erstens darüber, ob unsere Armee zeitgemäss, modern und glaubwürdig bleiben soll, oder ob sie den Weg in die schleichende Ueberalterung einschlagen soll und damit an Kriegstauglichkeit verlöre. Damit wird die Armeefrage

grundsätzlich aufgeworfen, weil es beim Luftschirm um eines der Kernelemente einer Armee geht - ob man das will oder nicht. Wer die modernen Kriegsbilder kennt, weiss um die Bedeutung der Luftverteidigung: Sie ist die erste Voraussetzung für den Schutz der Soldaten am Boden, sogar für eine Mobilmachung. Ich komme darauf zurück. Jetzt geht es darum, das Ja zur Armee, das im Sicherheitsbericht vom Parlament noch einmal bestätigt worden ist, zu konkretisieren und die Armee so auszurüsten, dass wir nicht erpressbar werden, dass die Dissuasionsabhaltewirkung der Armee erhalten bleibt, und dass nicht schon an einem allfälligen ersten Kriegstag bei einer Mobilmachung alles vorbei ist. Der Entscheid für ein neues Kampfflugzeug hat meines Erachtens auch eine psychologische Bedeutung: Er bekräftigt den Willen zu einer kriegstüchtigen Armee, auch wenn wir alle hoffen, dass diese Kriegstüchtigkeit nie unter Beweis gestellt werden muss. Es ist eine wichtige Weiche, die Sie zu stellen haben!

Sie entscheiden zweitens darüber, ob die Schweiz innerhalb eines Europas mit lauter modernen Armeen - es gibt nur etwa zwei Ausnahmen - zu einer Zone reduzierter Sicherheit werden könnte. Heutige Konfliktszenarien müssen nicht nur mit Grosskriegen rechnen, sondern es sind auch Erpressungsszenarien ohne Krieg denkbar. In solchen Bereichen suchen sich die Leute gerne das schwächste Glied in einer Kette aus, nicht ein NATO-Land, sondern vielleicht ein unabhängiges Land. Drittens entscheiden Sie darüber, was für ein Bild die Schweiz bei den entscheidenden Gremien im Ausland abgibt, ob wir international ein Zeichen des Selbstbewusstseins, der Entschlusskraft und des Willens zur Selbstbehauptung setzen wollen, oder ob wir weiter diffuse Signale der Verunsicherung und Identitätskrise aussenden wollen; Zeichen, die unsere internationale Stellung zumindest nicht gestärkt haben. Es geht also nicht nur um ein neues Rüstungsgut, sondern es geht um das Setzen einer Wegmarke.

◦ Noch drei einfache Wahrheiten:

a) Jedes Rüstungsgut muss irgendeinmal ersetzt werden, weil es altersschwach, technisch überholt oder beides ist. Einmal sind es Gewehre, einmal sind es Haubitzen, einmal sind es Panzer und einmal sind es eben Flugzeuge. Ich bin nicht überaus begeistert von der Tatsache, dass diese Flugzeugvorlage ausgerechnet in meine Amtszeit fällt, aber ich muss diese Verantwortung wahrnehmen. Das ist ein völlig normaler Vorgang; er ist seit Jahren geplant, und einmal ist die Zeit dafür da.

b) Es ist uns keine Konzeption bekannt, die angesichts der gängigen Technik und der vorhandenen Potentiale und Doktrinen ohne moderne Kampfflugzeuge auszukommen scheint. Unsere alte Armee braucht sie, unsere neue Armee braucht sie, und jede andere Armee bräuchte sie auch. Kein Raum ist potentiell gefährdeter als der Luftraum, weil hier weder die Abrüstung noch die Verlängerung der Vorwarnzeit spielen. Kein Arsenal ist moderner als die Luftwaffen. Sie werden sogar ständig noch moderner, weil alte durch neue ersetzt werden. Eine moderne Armee braucht hier gleich lange Spiesse.

c) Ein finanzielles Problem ist das NKF nur dann, wenn man es mit der Lupe zum Einzelobjekt hochsterilisiert. Alle paar Jahre haben wir Beschaffungen solcher Grössenordnungen getätigt (Leopard, Tiger, Mirage usw.). Das NKF ist seit Jahren eingeplant - völlig normal! Man kann über die 3.5 Milliarden diskutieren, weil es sich in der Tat um viel Geld handelt, aber so aussergewöhnlich ist dieser Betrag nicht.

◦ Das sicherheitspolitische Umfeld:

Ich muss vorausschicken, dass das sicherheitspolitische Umfeld keine alleinige Entscheidungsgrundlage sein kann, weil das NKF eigentlich erst nach dem Jahre 2000 völlig operationell ist, wenn man Ausbildung etc. dazunimmt. Also müsste die dannzumalige sicherheitspolitische Lage berücksichtigt werden können. Jedermann sieht ein, dass dies nicht möglich ist. Es stellt sich die Frage, ob in den kommenden zehn bis zwanzig Jahren noch risikoreiche Entwicklungen möglich sind.

Zum heutigen Umfeld: Nie war der Wandel in kurzer Zeit grösser. Wir haben in den letzten zwei Jahren Unglaubliches erlebt: Der WAPA ist zerfallen, die Sowjetunion hat sich aufgelöst, Deutschland ist vereinigt, alle Diktaturen möchten zu Demokratien werden.

Die grosse Ost-West-Konfrontation ist nahezu ausgeschlossen - in der Form wie man sie früher gesehen hat. Die Chancen für eine sicherheitspolitisch bessere europäische Zukunft sind gestiegen.

Diesen Chancen stehen aber Risiken gegenüber: Die Lage bleibt instabil und ungewiss, die Demokratien und Volkswirtschaften im Osten sind alles andere als gefestigt. Wir wissen aus der Geschichte, dass Armut der Nährboden für Nationalisten, Demagogen, Diktatoren usw. sein kann. Der Golfkrieg hat bewiesen, dass zwischen neuen Gegnern wieder hochtechnologische Kriege geführt werden können und geführt werden.

Was keiner glauben wollte: In Europa gibt es wieder Bürgerkriege. Angesichts der Vorgänge in Jugoslawien, die man aber nicht einfach hochrechnen darf, kann niemand behaupten, die europäische Zivilisation habe den bewaffneten Kampf zwischen europäischen Völkern auf immer unmöglich gemacht. Dieser Krieg zeigt, wie weit wir von einem wirkungsvollen europäischen Sicherheitssystem noch entfernt sind. Beunruhigend ist die Lage in der ehemaligen Sowjetunion: Wer kontrolliert die Waffenarsenale? Werden die Verträge wirklich eingehalten? Ein bewaffneter Konflikt zwischen Republiken hätte - mit dem Nuklearpotential, von dem man immer hört, es werde zentralisiert, was aber bis jetzt nicht passiert ist - mit Sicherheit kontinentale Auswirkungen, und das politische Klima würde sich schlagartig verschärfen. Ehemalige WAPA-Satelliten wären - mehr als wir - unmittelbar bedroht, hätten aber kaum die Kraft zu einer eigenständigen Verteidigung. Diese Räume beunruhigen mich im Moment etwas. Ausländische Beobachter schliessen in Russland auch den Rückfall in autoritäre Systeme nicht aus.

Diese nicht nur euphorische Lagebeurteilung erstreckt sich nicht nur auf Europa. Auch in angrenzenden Gebieten des nahen und mittleren Ostens verbleiben gewisse Krisen-, Konflikt- oder gar Brandherde. Dort entstehen durch forcierte Proliferationen neue Gefahren.

Daneben bleiben gewaltige Waffenarsenale bestehen. Die Armeen verkleinern sich zwar durch Abrüstung, aber der Technologiewettlauf und die Modernisierung der Armeen gehen weiter.

Interessant ist, wie sich die neuen Republiken der Gemeinschaft unabhängiger Staaten (GUS) verhalten: Auch für sie ist eine eigene Armee das erste und wichtigste Symbol der Eigenstaatlichkeit!

Es geht mir nicht darum, die internationale Lage zu dramatisieren, sondern es geht um die Beurteilung der Risiken. Man darf diese Risiken nicht verdrängen. Aber ich betone, dass ich in dieser Richtung Chancen sehe, die es vor einigen Jahren noch nicht gegeben hat. Solange es diese Risiken jedoch gibt, und solange Entwicklungen möglich sind, die nicht nur zu Euphorie Anlass geben, bleibt Risikovorsorge ein Thema. Jedes Haus hat eine Brandversicherung, nicht weil Hausbrände sehr häufig wären, sondern weil sie eben grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden können.

Eine kriegstaugliche Armee ist nach wie vor ein Gebot der Risikovorsorge und auch des Krisenmanagements.

Die jüngere Vergangenheit - das vergessen wir oft - hat wieder gezeigt, dass Geschichte nicht vorhergesehen werden kann. Keiner hat vor drei Jahren - bei meinem Amtsantritt - sagen können, wie die Lage heute aussieht. Noch weniger kann man heute sagen, was in zehn oder zwanzig Jahren sein wird.

Militärpolitik muss deshalb langfristig sein. Sie darf sich nicht nach kurzfristigen sicherheitspolitischen Schwankungen richten! Ich kann die Brandversicherung nicht erst abschliessen, wenn das Nachbarhaus schon in Flammen steht. Ich persönlich bin überzeugt, dass die Ausübung von Gewalt von Menschen gegen Menschen - wie immer wir uns in der Schweiz verhalten - in Zukunft nicht abnehmen wird, denn auf einem Planeten mit einer Bevölkerung von zehn Milliarden sind Konflikte wahrscheinlich unausweichlich.

Solange keine verlässliche und weltumspannende Sicherheitsordnung besteht, die militärische Konflikte ein für allemal ausschliesst, brauchen wir eine Armee als modernes Instrument des Krisenmanagements. Eine Armee, die nicht nur Antworten auf neue Risiken und Gefahren gibt, sondern als ultima ratio den Verteidigungskampf führen kann; heute allein, später vielleicht einmal in einem europäischen Verbundsystem.

Die Antwort auf das, was sich in den letzten drei Jahren verändert hat, ist nicht das Kampfflugzeug. Es ist erst in ein paar Jahren operationell, und wie dann die Lage aussehen wird, wissen wir nicht. Ein leistungsfähiges Kampfflugzeug ist ein Erfordernis für jede glaubwürdige Armee. Die Waffensysteme können sich nicht nach tagespolitischen Schwankungen richten, weil sie jahrelange Beschaffungszeiten haben. Ein Flugzeug muss aus technischen Gründen oder aus Altersgründen ersetzt werden. Die eigentliche Antwort auf die heutige veränderte Lage ist die erste Säule der neuen Sicherheitspolitik, darüber wurde in beiden Kammern beraten. Der Bundesrat bezeichnet dies in der Sicherheitspolitik als das "Leisten von Beiträgen an die Realisierung der Chancen", eine Denkweise, die sagt, wir haben bessere oder schlechtere Entwicklungsmöglichkeiten, also betreiben wir zunächst einmal eine Politik, die die Realisierung der besseren Möglichkeiten begünstigt (Ostprogramme, politisch-wirtschaftliche Kooperation). Innerhalb der Armee ist die Antwort auf die neue Lage die Ausweitung dessen, was diese Armee können muss (friedenspolitische Massnahmen, Massnahmen im Territorialbereich usw.). Das NKF sichert den Verteidigungsauftrag, die 2. Säule, auch in Zukunft.

#### ◦ Warum ein Luftschirm?:

Zu diesem Thema wird sich der Generalstabschef im Detail äussern.

Nachdem während vieler Wochen der Golfkrieg via Bildschirm täglich in alle Stuben flimmerte, ist es erstaunlich, dass die Bedeutung des Luftschirms für Bodentruppen und Bevölkerung noch nicht allgemein erkannt ist.

Jede Armee, welche zuerst modernisieren muss, welche über mechanisierte Elemente verfügt, braucht einen Luftschirm. Ohne diesen Luftschirm haben die mechanisierten Brigaden nur noch die Bedeutung immobiler Festungstruppen.

Ich darf aus einem offiziellen Bericht zur Auswertung des Golfkrieges zitieren:

"Wir können daraus den Schluss ziehen, dass ein gewisses Mass an Luftverteidigung die Voraussetzung für jeden anderen Verteidigungseinsatz bildet. Ohne diese Fähigkeit zur Verteidigung der Infrastruktur und der wesentlichen Verbindungen für die nationalen und alliierten Verstärkungen, bleibt die Fähigkeit zur Fortsetzung eines

organisierten Kampfes gering, Die Aufstellung einer entsprechenden Luftverteidigung, selbst auf Kosten der übrigen Truppengattungen, ist daher zwingend."

Es ist mir auch keine andere Armee bekannt, die glaubt, ohne eine Luftraumverteidigung mit modernen Mitteln auszukommen. In Westeuropa haben ausser der Schweiz nur noch Oesterreich und Irland den Schritt in eine neue Flugzeuggeneration noch nicht getan. Finnland, Schweden und die NATO-Staaten (vor allem Deutschland) bereiten diesen Schritt jetzt vor, obwohl diese Länder bereits einige Generationen weiter sind als wir heute.

In diesem Sinne ist die Notwendigkeit des Luftschirms unabhängig von jeder Konzeption gegeben.

Es ist offensichtlich, dass eine kleinere Armee mehr Lücken offenlässt (Armee 95), d.h., dass man mobiler sein muss, um diese Lücken füllen zu können. Verstärkte Mobilität bedingt aber einen verstärkten Luftschirm.

° Hilft uns Europa aus der Patsche?:

Der Verzicht auf einen leistungsfähigen Luftschirm der Armee darf für eine verantwortungsbewusste Regierung keine Option sein, deshalb hat der Bundesrat auch entsprechend entschieden. Dass es ohne moderne Kampfflugzeuge nicht geht, ist unter Fachleuten unbestritten.

In der ständerätlichen Kommission und im Ständerat selbst wurden zwei wichtige Fragen aufgeworfen:

1. Können wir allein überhaupt einen tauglichen Luftschirm aufbauen?
2. Könnte das gegebenenfalls jemand anders für uns tun?

Die erste Frage kann klar mit Ja beantwortet werden. Israel ist das beste Beispiel dafür, dass ein Kleinstaat das kann.

Eine gewisse Zusammenarbeit mit Nachbarn - zum Beispiel über den Austausch von Luftlagen - wäre von Vorteil.

Es ist aber völlig klar, dass das nicht geht, solange wir neutral sind. Dritte müssten sonst den Eindruck bekommen, es würde eine operative Zusammenarbeit vorbereitet. Das würde unseren Willen, im Konfliktfall wirklich glaubwürdig neutral zu bleiben, unglaubwürdig machen.

Wenn wir uns von anderen schützen lassen möchten, ist dies an zwei Voraussetzungen gebunden:

1. Wir müssten die Neutralität aufgeben.
2. Jemand müsste bereit sein, für uns diesen Schutz zu übernehmen.

Das wäre nicht so einfach. Dieser Jemand muss zudem Gewähr bieten, dass er im Konfliktfall diesen Schutz wirklich gewähren will und kann, und dass seine Flugzeuge nicht im letzten Moment wegen anderer Prioritäten anderswo eingesetzt werden. Ich kann mir kaum vorstellen, dass uns jemand diese Gewähr voll zusichern könnte. Deshalb wäre die Delegation dieser Aufgabe an Dritte - auch im Falle der Aufgabe der Neutralität - eine riskante Sache.

Wir müssen in der Lage sein, unsere eigene Armee mit eigenen Mitteln einigermaßen schützen zu können!

Es ist auch nicht anzunehmen, dass jemand für das reichste Land Europas diesen Schutz gratis ausführen würde. In einem Bündnis mitmachen heisst nicht, dass man nur davon profitiert - das wäre eine typisch helvetische Haltung. In einem Bündnis mitmachen heisst, dass man zum Schutz des Bündnisses auch etwas einbringen, etwas leisten muss.

Sie wissen, dass alle NATO-Kleinstaat (NL,B,N,DK usw.) dies vor allem mit Flugzeugen in der Grössenordnung von 80-140 F-16 tun.

Auch wenn wir uns in einer europäischen Sicherheitsarchitektur einordnen möchten, können wir das im Moment nicht tun, weil es noch gar keine gibt. Es gibt keinerlei EG-Streitkräfte, und Maastricht hat die Entscheidung über eine gemeinsame Verteidigungspolitik bis 1996 vertagt. Es gibt innerhalb von Europa verschiedene Strömungen. Das klarste Instrument ist die NATO, aber ich weiss nicht, ob die Schweiz oder die Schweizer im Moment Lust hätten, sich zum Beispiel der NATO anzuschliessen.

Ich selber schliesse nicht aus, dass die Schweiz die Neutralität längerfristig modifizieren muss oder mit einem Bündnis (z.B. der NATO) kooperieren könnte. Die Neutralität ist kein Dogma, sondern ein aussenpolitisches Instrument. Solange es in unserem Interesse liegt, und solange die Neutralität uns mehr Sicherheit bietet als der Verzicht auf sie, solange ist sie richtig.

Nachdem unsere Neutralität vom Ausland zunehmend kritisch bewertet wird, könnte irgendwann der Punkt erreicht sein, wo sie politisch nicht mehr so ganz in unserem Interesse liegt.

Sollte sich die Waffentechnologie weiter rasch entwickeln, könnte in einigen Jahren die Situation entstehen, dass wir unsere Sicherheit ohne Satelliten oder ohne ein SDI nicht mehr garantieren können. Dann würde die bewaffnete Neutralität fragwürdig. Ich glaube aber nicht, dass dieser Zeitpunkt im Moment erreicht ist.

Sodann könnte die Anlehnung an einen grösseren Verbund nötig werden, damit wir nicht zu einer Zone reduzierter Sicherheit würden.

Die Abkehr von der bewaffneten Neutralität wäre aber ein politischer Entscheid grösster Tragweite. Diesen Entscheid dürfen wir nicht über die Beschaffung oder Nichtbeschaffung eines Rüstungsgutes präjudizieren.

Auch eine zu schwache Armee könnte uns nämlich in ein Bündnis zwingen, weil wir sonst die Sicherheit nicht mehr gewährleisten könnten. Allerdings hätten wir dann relativ wenig Verhandlungsspielraum, und andere würden die Bedingungen dafür diktieren.

Aus all diesen Gründen steht für mich ausser Zweifel, dass wir einen solchen neuen Luftschirm - völlig unabhängig von unserer Neutralitätspolitik - brauchen. Er wahrt uns den politischen Handlungsspielraum.

Die europäische Integration entbindet uns deshalb nicht von diesem schwierigen Entscheid! Aber der Typ des Flugzeuges sollte so sein, dass wir gegebenenfalls in ein europäisches Bündnis integrierbar wären. Dies ist mit dem F/A-18 der Fall!

° Können wir uns das NKF finanziell leisten?:

Ich denke, ich habe den Tatbeweis, dass ich versucht habe, eine Lösung mit etwa einer Milliarde oder 800 Millionen weniger zu finden, mit der Nachevaluation der Mirage erbracht. Ich habe sie nicht gefunden. Auch für mich sind diese 3.5 Milliarden viel Geld. Die Armee hat real bereits grössere Beschaffungen getätigt. Die 3.4 Milliarden für den Leopard habe ich nicht hochrechnen lassen, aber es wäre zum heutigen Geldwert wesentlich mehr. Die 57 Mirages aus dem Jahre 1964 kosteten zu heutigem Geldwert 5 Milliarden, der Tiger hochgerechnet etwa 3.6 Milliarden. Ich möchte darauf hinweisen, dass der Bundesrat angesichts der sicherheitspolitischen Lage gewillt ist, das Militärbudget trotz NKF real abzusensenken.

1990 hat das EMD als einziges Departement eine klare Trendwende eingeleitet. Alle anderen Departemente machen erheblich über der Teuerung weiter - trotz der Sparmassnahmen.

Gegenüber dem ursprünglichen Finanzplan 90-94 haben wir gegen 2.5 Milliarden gestrichen.



Dann haben wir den neuen Finanzplan 92-95 praktisch nominell eingefroren, was für diese Periode einen erneuten Substanzverlust von 1.2 Milliarden ergibt. Ich habe allerdings darauf hingewiesen, dass wir den Teuerungsausgleich etwa ab 1995 wieder benötigen.

Das hat für das EMD und die Bundesfinanzen Folgen: Die Ausgaben des EMD werden bis 1995 real um mindestens 15% sinken, die Investitionen allein mindestens um 20%. Damit wird der Anteil des EMD an den Bundesfinanzen, der 1960 noch 32% und 1990 noch 17% betragen hat, auf 12% sinken.

Damit leistet das EMD einen erheblichen Beitrag an die Sanierung der Bundesfinanzen. Keiner kann sagen, andere Bundesaufgaben wären wegen der Rüstungsausgaben nicht möglich. Die 3.5 Milliarden sind ein Verpflichtungskredit, und die Zahlungen werden im Laufe der Jahre periodisch innerhalb der normalen Budgets abgestottet werden müssen.

Die Ausgaben für das Flugzeug sind nicht eine zusätzliche Belastung, sondern das Militärbudget mit nominellem Nullwachstum muss das finanzieren.

Wir erbringen dafür Opfer und setzen Prioritäten: Wir legen zwei Rüstungsprogramme zusammen. Damit liegt die Flugzeugvorlage im Rahmen normaler Programme.

Dringliche Vorhaben haben wir zum Teil verschieben müssen. Wir haben Ihnen die Prioritäten für die Jahre bis 2007 letztes Mal grob aufgezeigt. Es handelt sich lediglich um eine grobe Richtplanung um zu schauen, ob die Armee 95 mit vernünftigem finanziellem Einsatz überhaupt realisierbar ist.

Ich weiss, dass in einigen Bundesämtern anderer Departemente die Hoffnung geschürt worden ist, durch einen Verzicht auf NKF würden Mittel für das ungebrochene Wachstum in anderen Bereichen frei.

Wenn man die Mittel für NKF auf andere Departemente verteilte, würde das EMD-Budget während einer kurzen Periode von wenigen Jahren etwas entlastet. Es stellt sich die Frage, ob man danach - wenn die Armee 95 nicht realisierbar wäre - wieder real steigern könnte. Wenn man dies täte, wären die Bundesfinanzen durch einen Verzicht auf eine einmalige Ausgabe nicht gerettet. Wir müssten andere Objekte vorziehen, um dieses Loch zu füllen. Dieses Vorgehen würde die Gefahr der nicht prioritätsgerechten Investition heraufbeschwören. Dies sähe ich nicht gerne.

° Typenwahl:

Wir werden Ihnen unsere Evaluation im einzelnen erläutern und die Typenwahl begründen.

Ein Flugzeugkauf ist nicht mit einem Autokauf zu vergleichen. Er ist das Resultat einer vertieften, kostspieligen und professionellen Studie. Wir sind überzeugt, dass der F/A-18 im Verhältnis zu den Kosten ein gutes Flugzeug ist.

Ausser Zeitverlust und Mehrkosten brächte irgendeine Neu- oder Nachevaluation nichts. Der F-16 wurde technisch und militärisch ebenso eingehend evaluiert wie der F/A-18. Diese Resultate liegen vor. Da muss man nichts wiederholen. Der Gripen und die Mirage existieren in der von uns benötigten Jägerkonfiguration noch nicht. Sie sind nicht beschaffungsreif, und ein Entscheid hätte jetzt untragbare Risiken.

Nach der Mirage-Affäre in den sechziger Jahren und nach dem, was wir jetzt mit einem nicht ganz reifen Objekt erleben, hat meine persönliche Skepsis in bezug auf den Kauf unfertiger Systeme stark zugenommen. Ich möchte dies bei einem so teuren Objekt nicht noch einmal erleben. Ich könnte die Verantwortung - zum Beispiel bei der Mirage - nicht übernehmen, fast gleichviel Geld zu investieren mit dem Risiko, dass wir nachher noch 10 Jahre länger entwickeln müssen oder die Resultate bei der Beschaffung gar nicht erreichen. Deshalb kann ich es nicht verantworten, Ihnen die

Mirage vorzuschlagen. - trotz der "schönen" Dokumentationen, die Sie von den PR-Abteilungen der einschlägigen Firmen in der Zwischenzeit erhalten haben.

Die F-14, F-15, EFA und Rafale sind viel teurer.

Der Kauf von Occasionen wäre meines Erachtens eine schlechte Notlösung. Wir sollten nicht wieder - wie beim Tiger - den Kompromiss eingehen, den wir später einmal doch wieder bezahlen, weil das nicht ganz Optimale rascher als veraltet gilt. Occasionen erbringen keine genügende Radarleistung. Man müsste deshalb kostspielige Kampfwertsteigerungen vornehmen. Zudem würden sie nur halbsolange fliegen - wenn überhaupt. Die Industrie hat nichts davon. Vielleicht könnte man eine Milliarde sparen, aber ich bin überzeugt, dass man sie später wieder mehrfach nachschliessen muss. Es gibt den billigen Jakob nicht!

Leider ist es uns nicht möglich, Ihnen zwei oder drei evaluierte Projekte zur Auswahl vorzuschlagen. Uns fehlt im EMD ganz einfach die nötige Kraft, Ihnen zwei oder drei beschaffungsreife Vorlagen zu unterbreiten. Die Arbeit, die hinter einer solchen Botschaft steht, damit keine oder nur minimale Risiken drin sind, ist gewaltig. Die Amerikaner wären nie bereit, zwei Offerten - F-16, F/A-18 - für uns aufrechtzuerhalten. Wenn Sie uns heute sagen, "untersuchen Sie den F-16 botschaftsreif", dann müssen wir Ihnen sagen, "vergessen wir den F/A-18". Der F/A-18 würde die Beschaffungsreife verlieren. Wir müssten während 2 Jahren den F-16 beschaffungsreif machen - mit der an Sicherheit grenzenden Wahrscheinlichkeit, dass Sie in der Folge gleichviele F-16 wie heute F/A-18 haben. Das ist nicht machbar. Wir wollen Ihnen wegen der Erfahrungen, die wir gemacht haben (Mirage-Skandal), etwas hieb- und stichfestes vorlegen. Man gibt uns in der Schweiz nicht - wie dies in Finnland der Fall ist - einen Kredit und beauftragt uns, damit Flugzeuge zu kaufen.

Das Geschäft ist reif. Es wurde jahrelang vorbereitet und ist gut begründet.

Wir haben einen Vertrag, der den Einbezug unserer Flugzeuge in das Produktionsjahr 93 vorsieht.

Wenn wir in dieses Produktionsjahr kommen, sind die Preisrisiken - abgesehen vom Wechselkursrisiko - relativ klein.

Die wichtigste Bestimmungsgrösse ist die Anzahl der produzierten Flugzeuge. Darüber besteht für 1993 eine recht grosse Sicherheit - vor allem auch deshalb, weil die Amerikaner selber schon 150 Millionen Dollar für diese Serie von 48 Flugzeugen vorfinanziert haben. Zudem haben wir - erstmals in der Geschichte der Zusammenarbeit mit den USA - eine Höchstpreisgarantie, die sich auf bestimmte Kostenfaktoren bezieht.

Wenn wir den Entscheid solange hinausschieben, dass wir den Anschluss an das Produktionsjahr 93 verpassen, ergeben sich neue Unsicherheiten. Die Seriengrösse wird wieder unsicher. Die Höchstpreisgarantie gilt nicht mehr. Die Verträge müssten neu ausgehandelt werden. Sicher ist nur, dass eine Teuerung von 200 Millionen dazukäme. Das tut uns im EMD weh, weil wir den Teuerungsausgleich nicht bekommen.

Wir laufen also das Risiko, dass wir für gleichviele Flugzeuge mindestens 200 bis gegen 400 oder mehr Millionen Franken zusätzlich ausgeben müssten. Es wäre etwas paradox, wenn wir in einer Zeit grosser Finanzknappheit unser Geld - ohne grössere Gegenleistungen - so verschleudern würden. Ein Entscheid ist jetzt in finanzieller Hinsicht richtig.

Wir können selbstverständlich neue Verträge aushandeln. Es ist auch eine spätere Produktion möglich. Die Amerikaner würden uns zwar allmählich nicht mehr glauben, dass es uns mit diesem Geschäft ernst ist, aber sie würden auch später noch mitmachen. Es ist meine Pflicht, Sie auf die Risiken aufmerksam zu machen. Ich setze Sie nicht unter Druck. Ich will Ihnen nur aufzeigen, welche Folgen welche Entscheide für die Bundeskasse haben. Sie übernehmen die Verantwortung.

Der Moment ist auch in wirtschaftspolitischer Hinsicht nicht schlecht. Die Schweizer Wirtschaft kann besonders jetzt zusätzliche Beschäftigung brauchen. Die indirekte und direkte Beteiligung und die geplanten Bauten bringen ein Beschäftigungsvolumen von ungefähr 2.6 Milliarden Franken, das sind etwa 20'000/Mann/Jahre.

Flugzeugfranken sind also zum grossen Teil reinvestierte Franken und zwar in einem technologisch zukunftssträchtigen Bereich. Das ist kein Grund, ein Flugzeug zu kaufen, aber wenn man eines benötigt, ist das ein Grund, den man zusätzlich berücksichtigen sollte.

Es ist auch politisch der richtige Moment. Sie wissen, dass es in unserem Lande Kräfte gibt, die der Armee bis zur Jahrtausendwende verbieten wollen, ein neues Kampfflugzeug zu beschaffen.

Ich schliesse daraus, dass diese Kräfte die Bedeutung eines Kampfflugzeuges für die Glaubwürdigkeit unserer Armee erkannt haben. Es sind die gleichen Kräfte, die die Armee abschaffen möchten. Diese Leute sind aber ehrlich genug zuzugeben - wie ich der Presse entnommen habe -, dass es ihnen weder um den Typ noch um den Preis oder um den Zeitpunkt geht. Ihnen geht es um das Prinzip.

Das stellt natürlich die Meinungsträger in diesem Lande vor eine umso grössere Verantwortung. Es geht nicht nur darum, was man mit einer Haltung meint, sondern darum, was man dann wirklich damit bewirkt.

Für diesen etwas engen Zeitrahmen übernehme ich persönlich die Verantwortung. Ich habe meinen Leuten gesagt, dass ich eine Botschaft mit möglichst wenigen Risiken möchte, und habe ihnen deshalb ein möglichst nahes Produktionsjahr vorgeschlagen. Es sind nicht meine "Generäle" oder Leute aus der Verwaltung, die das erzwungen haben. Wenn Sie diesen Rhythmus ändern wollen, tun Sie das auf Ihre Verantwortung.

° Schlussfolgerungen:

Wir sind überzeugt, dass dieses Flugzeug für die militärische Sicherheit Priorität hat. Wir hoffen natürlich, dass es nie im Einsatz stehen muss. Niemand kann aber sagen, wie die Lage im Jahre 2000 sein wird. Sollten wir es einmal benötigen, kann es nicht innerhalb von 1-2 Jahren beschafft werden; die Beschaffungszeit liegt bei 10-15 Jahren. Ich darf an die schmerzliche Erfahrung erinnern, die Herr Minger vor dem 2. Weltkrieg machen musste. Der F/A-18 ist beschaffungsreif und ein gutes - nicht billiges - Flugzeug; es ist keine Luxuslösung. Wir tragen bei dieser Beschaffung eine grosse Verantwortung, und wir dürfen uns nicht wegen des schwankenden tagespolitischen Zeitgeistes vor dieser Verantwortung drücken.

- 1.2.       - Sicherheitspolitische Lagebeurteilung  
               - Rolle der Flugwaffe für die Verteidigung  
               - Bedürfnisse des Luftraumschutzes

HÄSLER: (Folien als Beilage im Anhang)

Ich möchte Ihnen die Konsequenzen, wie sie sich aus militärischer Sicht - zum Teil aus dem sicherheitspolitischen Auftrag "Kriegsverhinderung und Verteidigung" - ergeben, darlegen.

Vorgängig einige Ausführungen zu militär- und sicherheitspolitischen Intentionen und zu Aufträgen und Beschlüssen im europäischen Raum:

Der sich seit einigen Jahren im Gange befindliche Abrüstungsprozess hat beträchtliches ausgelöst: Durch ein bilaterales Abkommen zwischen den USA und der ehemaligen Sowjetunion ist es gelungen, die Mittelstreckenraketen - das sind Raketen mit einer Reichweite von 500 bis 5'000 km - abzuschaffen. Dieser Vertrag ist ratifiziert und die Raketen sind grösstenteils vernichtet. Durch dieses Abkommen ist es ferner gelungen, die interkontinentalen Raketen um 30% zu reduzieren - vorläufig jedoch nur auf dem Papier, weil der Ueberblick über die Nuklearwaffen in der jetzigen Gemeinschaft der unabhängigen Staaten (GUS) schwierig ist und eine Ratifizierung verhindert. Multilateral ist zwischen der NATO und der früheren Sowjetunion der CFE1 Vertrag vereinbart worden; er bezweckt die Abrüstung - Beschränkung und Herabsetzung - der konventionellen Waffen im europäischen Raum. Aber auch hier ist nicht ratifiziert worden - nicht zuletzt deshalb, weil der Gesprächspartner (WAPA) inzwischen verschwunden ist und der Zusammenbruch des früheren sowjetischen Reiches es verhindert hat, dass die einzelnen Staaten die Beschlüsse ratifiziert haben. In den letzten Tagen ist ein sogenannter "Open-Sky"-Vertrag unterschrieben worden. Dieser Vertrag erlaubt es, das Terrain der anderen Staaten mit Luftfahrzeugen zu überfliegen und dort zu inspizieren. Von der GUS haben nur Russland, die Ukraine und Weissrussland unterzeichnet. Das sind doch ganz bedeutende Fortschritte in der Abrüstung und Waffenkontrolle. Im Rahmen der KSZE (Konferenz für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa) ist die Aufstellung des "Wiener Dokumentes 92" erfolgt. Dieses Dokument beobachtet den Aufbau (die Vergrösserung) der Streitkräfte vom Ist-Zustand aus sehr scharf. Es schreibt vor, wieviele Streitkräfte gemeldet werden müssen, wenn man sie vom heutigen Zustand aus aufbauen will, wer zu beobachten, wer zu verifizieren und wer diese Streitkräfte anzugeben hat. Dies geschah im Hinblick auf das von der KSZE aufgestellte Endziel: Die strukturelle Nichtangriffsfähigkeit. Kein Mitgliedstaat der KSZE soll mehr in der Lage sein, den anderen anzugreifen. Unsere Vertreter in der KSZE - ich habe mich darüber laufend orientieren lassen - haben in den letzten Monaten festgestellt, dass dieses Ziel (strukturelle Nichtangriffsfähigkeit) nicht mehr in aller Leute Mund ist. Vielmehr steht ein anderes Ziel im Vordergrund: Die Verbesserung der Reaktionsfähigkeit, des raschen Handelns, aber auch der Interventionsfähigkeit bei Konflikten. Meine Leute sind der Ansicht, eine zweite Abrüstungsrunde - wie CFE1a oder CFE2 - sei auch im Rahmen der Helsinki-Gespräche, die in Kürze beginnen, kaum zu erwarten.

Einige Aeusserungen zu den Sicherheitsvorkehrungen der GUS-Staaten und der früheren Satelliten des WAPA:

Mit dem Zerfall der Sowjetunion haben die einzelnen Staaten sofort mit der Aufstellung eines eigenen Sicherheitssystems begonnen. Vielerorts werden eigene Armeen aufgestellt. Heute wissen wir, dass Russland, Vilnarus, die Ukraine, Moldawien, Armenien, Aserbeidschan, Kasachstan, Usbekistan, Kirgisien, Tadschikistan und Transkaukasien eigene Streitkräfte aufstellen bzw. aufzustellen gedenken. Zudem soll die GUS gemeinsame Streitkräfte haben, wobei deren genaue Stellung, deren Stärke, deren Strukturen sowie deren Aufgaben und Kompetenzen nicht klar sind und gegenwärtig Gegenstand lebhafter und kontroverser Gespräche zwischen den Chefs der einzelnen GUS-Staaten bilden. Der Präsident der Ukraine hat letzten Samstag im Fernsehen öffentlich betont, dass die GUS vor dem Abgrund steht; man kann die Erfolgsaussichten dieser Gemeinschaftsarmee, dieser gemeinsamen Streitkräfte also etwa abschätzen.

Was ich nun sagen werde - ich bitte Sie, mich deshalb nicht als einen ewig Gestrigen zu betrachten -, werte ich nicht als Gefahr für uns. Es handelt sich einfach um eine Tatsache, die ich Ihnen unterbreite. Es geht um die Potentiale:

Die Möglichkeit - nicht die Wahrscheinlichkeit -, Krieg zu führen, hängt nicht von sicherheitspolitischen Intentionen und Absichten ab, sondern vom Vorhandensein von Potentialen. Selbst wenn die CFE-Abkommen ratifiziert werden, ist Europa der Kontinent mit dem grössten Waffenpotential. Dabei handelt es sich grösstenteils um stehende Heere. Es ist nirgends aufgeführt, was für Menschenpotentiale die entsprechenden Staaten im Kriegsfall noch zusätzlich aufbieten und mobilisieren könnten. Bei der Flugwaffe handelt es sich (Ausnahmen: Irland, einige Kleinstaaten) durchwegs um Flugzeuge der vierten Generation - dieser Generation gehört auch der F/A-18 an. Es kommen laufend neue und moderne Flugzeuge dazu. Einerseits, weil die Abrüstungsverträge nur angeben, welche Quantitäten abzurüsten sind und nicht, welche Qualität abzurüsten ist; so wird das Alte abgerüstet und das Modernste behalten. Andererseits, weil die Produktion modernster Waffen - vielleicht in einem etwas langsameren Rhythmus - weiterhin vorangetrieben wird. Nach einer unbestätigten Meldung soll es in Russland auch mit der Konversion der Rüstungsbetriebe nicht unbedingt klappen. Jelzin soll die Intention haben, die Ueberführung der Rüstungsbetriebe in zivile Industriebetriebe vorläufig zu stoppen, um die Arbeitslosigkeit nicht weiter zu vergrössern. Dies ist eine unbestätigte Meldung, ich sage das einfach zur Illustration. Wir stellen fest, dass die Armeen bleiben und die Potentiale - insbesondere im Luftbereich - vorhanden sind. Die Armeen werden kleiner aber technisch moderner. Die Produktion modernster Waffen für eigene Zwecke oder für Verkaufszwecke dauert an. Beinahe jedes Land ist mit dem Aufbau eigener Streitkräfte beschäftigt, welche irgendeinmal das Endziel, nämlich strukturell nicht angriffsfähig zu sein, erreichen sollen. Noch ist man von dieser Zielsetzung sehr weit entfernt. Angesichts der wohl auch in absehbarer Zeit nicht unter einen Hut zu bringenden sicherheitspolitischen Intentionen der europäischen Staaten wird dieses Ziel in den nächsten Jahren wohl kaum erreicht werden. Unsere Armee hingegen diene immer nur der Verteidigung unseres Hoheitsgebietes. Sie entspricht somit den KSZE-Anforderungen. Dass unsere Armee in nächster Zeit in kriegerische Ereignisse verwickelt werden könnte, ist sehr sehr unwahrscheinlich. Die Möglichkeit, dass solche kriegerischen Auseinandersetzungen stattfinden, besteht durchaus - und zwar aufgrund der vorhandenen Potentiale, aufgrund der rasant wechselnden europolitischen Lage, sowie aufgrund der völligen Ungewissheit über die weitere sicherheitspolitische Entwicklung. Gewisse Politologen sind der Ansicht, dass es kein sicheres vereinigtes Europa geben kann, solange der Osten unsicher ist.

Worauf hat sich nun unsere Armee, wenn sie den Auftrag der Verteidigung und Kriegsverhinderung ausführen will, einzustellen? Ein modern ausgerüsteter Gegner verfügt über elektronische Führungs-, Aufklärungs- und Zielortungsmittel, über terrestrische Streitkräfte in Form von schmalen mechanisierten aber hochmodernen Stosskräften, über operative Feuermittel und vor allem über Luftstreitkräfte für den Luftkampf, den Erdkampf, die Unterstützung von Erdtruppen und den Transport von Erdtruppen. Will ein Verteidiger - wie zum Beispiel die Schweiz - in einem solchen Umfeld bestehen, muss er sich vor Kampfbeginn vor allem dem gegnerischen Feuer (Raketen, Marschflugkörper und Luftwaffen) entziehen. Ich möchte nun versuchen, ein Missverständnis auszuräumen: Es ist völlig ausgeschlossen, mit einem F/A-18, mit einem Rafale oder mit einem Gripen Interkontinental- oder Kontinentalraketen abzuschliessen. Sollte sich diese Gefahr - vielleicht hervorgerufen durch die

Proliferation - verstärken, müsste man sich fragen, inwieweit die Schweiz in einem europäischen oder globalen Satellitensystem zur Abwehr solcher Raketen miteinzubeziehen wäre. Das ist nicht eine militärische, sondern eine hochpolitische Frage, die auch in bezug auf die Neutralitätsfrage von Bedeutung ist. Diese Frage muss man sich stellen, wenn man den Auftrag "schützt Land und Volk" erhalten hat. Keine Armee kann dies alleine tun, es geht nur europäisch oder global. Unsere Armee ist bereits in der Mobilmachungsphase und beim Aufmarsch verwundbar, weil die Truppen grösstenteils nicht abwehrbereit sind und nicht in ihren Einsatzräumen stehen. Auch die Flab mobilisiert. Eine vorgezogene Mobilmachung der Flab kann diese Schwäche wohl etwas verhindern, sie kann jedoch den Schutz des gesamten Luftraumes nicht übernehmen. Im Zeitpunkt der Mobilmachung und des Aufmarsches kommt einer Flugwaffe bereits eine tragende Rolle zu. Nach dem Aufmarsch versuchen unsere Verbände durch Schutz, Tarnung, Täuschung und Dezentralisation dem gegnerischen Feuer aus der Luft zu entgehen. Beim Beginn von Kampfhandlungen am Boden ist auch unsere Armee gezwungen, Schwergewichte zu bilden. Ungepanzerte Verbände haben nur eine äusserst geringe Chance, sich verschieben zu können (Beispiel: der Ardennenfeldzug im 2. Weltkrieg). Mechanisierte Reserven können sich zwar terrestrisch schützen, aber auch sie sind aus der Luft äusserst verwundbar. Im 2. Weltkrieg - hier kann man die Lehren aus der Geschichte ziehen ohne altväterisch zu sein - überlebte ein Kampf- oder Nachschubverband nicht; ein illustratives Beispiel ist die letzte Grossoffensive der deutschen Wehrmacht in den Ardennen. Als das Wetter im Dezember 1944 schlecht war, machte die Offensive Fortschritte, als sich das Wetter jedoch besserte, war die amerikanische und die alliierte Luftwaffe Herr in der Luft. Bereits die heutige Gefechtsführung sieht den Raumschutz vor, der durch die Tiger ausgeübt wird, sollten unsere mechanisierten Verbände zum Gegenschlag antreten müssen. Ueber diesen Tiger als Raumschützer werden die Mirages eingesetzt, die vor der gegnerischen Flugzeugintervention schützen. Auch hier kann der Flabschutz nicht ganze Arbeit leisten. Erstens können die Rapier, die wir beschafft haben - das ist eine sehr gute Waffe, aber sie ist nicht mechanisiert -, unseren mechanisierten Verbänden nicht folgen, sie werden statisch eingesetzt. Zweitens ist auch der Stinger - die neue Lenkwaffe - nicht gepanzert und kann den mechanisierten Verbänden nicht folgen - also gibt es Lücken. Die Verkleinerung der Armee 95, aber auch die neue Denk- und Handlungsweise bei der Verteidigungsdoktrin ergeben im Mittelland vor allem nach dem Aufmarsch Lücken. Wenn unsere Panzerverbände in diese Lücken hineinstossen müssten, hätten sie grössere Distanzen zu überwinden als bisher und wären auf vermehrten Raumschutz angewiesen. Künftig würden weiterhin die Tiger und die Mirages diesen Raumschutz einnehmen. Diese wiederum würden durch Jagdflugzeuge geschützt.

Zur Auf- und Abbaubarkeit der Verteidigungsbereitschaft:

Wenn man der Kampfführung auf dem modernen Gefechtsfeld zustimmt und sie anerkennt, stellt sich die Frage nach dem Grad der Vorbereitungen, um dieses Vorgehen sicherzustellen. Völlig verfehlt wäre es, diese Vorbereitungen der grundsätzlichen Verteidigungsbereitschaft auf die aktuelle sicherheitspolitische Lage abzustimmen. Grundsätzliche Verteidigungsbereitschaft kann der Hektik des politischen Tagesgeschehens überhaupt nicht folgen. Was einmal abgebaut ist, kann nicht wieder aufgebaut werden, wenn sich die Lage verschlimmert. Was nicht beschafft, gewartet, gelagert und ausgebildet worden ist und nicht in organisatorische Strukturen gefasst ist, bildet in Zeiten der Gefahr eine Lücke. Davon ist insbesondere unsere Milizarmee betroffen. Sie hat keine Rüstungsindustrie, die bei einer Verschlechterung der Lage das Herstellen von Waffensystemen und -geräten

beschleunigen könnte. Sie kann nichts mehr kaufen, weil das Ausland selber aufrüstet. Auch wenn man kurzfristig Hochleistungswaffen erhalten würde, stünden weder Infrastruktur noch Fachpersonal, Kader oder Truppen zur Verfügung, die mit den Wartungs-, Ausbildungs- und Einsatzproblemen in ganz kurzer Zeit fertig würden. Das NKF ist heute zu beschaffen, weil die grundsätzliche Verteidigungsbereitschaft nicht wesentlich abgebaut werden kann, und weil die Vorwarnzeiten, auch wenn sie lang wären, nie ausreichen, um früh genug zu erkennen, was gebraucht wird. Wenn kein Flugzeug beschafft wird, nimmt man in Kauf, dass die Verteidigungsbereitschaft - nun völlig unabhängig ob mit heutiger oder künftiger Doktrin - ganz entscheidend geschwächt ist. Ich muss als Verantwortlicher für die materielle Verteidigungsbereitschaft unserer Armee mit aller Deutlichkeit darauf hinweisen.

Keine Armee auf der Welt hat stets alle Waffen - und schon gar nicht alle Waffen modernster Provenienz. Jede Armee muss zu bestimmten Zeiten nach einem bestimmten Rhythmus drei Sachen vorkehren: 1. Sie muss modernisieren, was sie künftig in einer gewissen Branche weiterhin braucht. 2. Sie muss neu beschaffen - einführen - aufgrund veränderter Strategien, Operationen und Taktiken. 3. Sie muss liquidieren, was aus den gleichenn Ueberlegungen nicht mehr benötigt wird. In Zeiten des kalten Krieges hat sich dieser Erneuerungsrhythmus in eine Hektik hineingesteigert, der wir beinahe nicht mehr folgen konnten. Heute ist das nicht mehr der Fall und bringt uns in eine bessere Situation. Der Erneuerungsrhythmus hat sich überall verlangsamt. Das gibt uns die Chance, materiell den grössten Nachholbedarf abzudecken und die ärgsten Rüstungsdefizite auszugleichen. Wir haben nun festgestellt, dass es das NKF braucht. Dieses Vorhaben ist ein Erneuerungsprojekt, kein neues Projekt aufgrund veränderter Situationen. Die Finanzen sind knapp. Das neue Flugzeug ist in die Finanzplanung des EMD eingebettet. Es ist so vorgesehen, ohne dass auf wesentliche Anforderungen an die Armee 95 verzichtet werden müsste. Modernisiert wird die Flugwaffe. Neu eingeführt wird vermehrte Elektronik im Führungs-, Nachrichten- und Aufklärungsbereich. Ebenfalls neu wird die operative Feuerführung sein. Dagegen ist die Erhöhung der Mobilität bei den mechanisierten Truppen eine Modernisierung der heute älteren Schützenpanzer. Die Mobilisierung eines Teils der Infanterie ist ein neues Projekt. Liquidiert werden über 1'000 Panzerabwehrkanonen, 610 gezogene Artilleriegeschütze, 150 Panzer 61, 130 Flugzeuge Hunter, weil diese Waffensysteme auf dem modernen Gefechtsfeld chancenlos wären und ihre Beibehaltung deshalb einem Hintergehen der Truppe gleichkäme. Alles andere an Material hat unsere Armee, um die Doktrin zu erfüllen. Mit einem bestimmten konstanten Mittelanteil sind laufend Anschaffungen in den verschiedensten Bereichen vorgesehen. Ich erwähne insbesondere Geräte und Ausrüstungen für die Katastrophenhilfe sowie für friedens- und existenzsichernde Aktionen.

Ich fasse zusammen: Das NKF ist eine Erneuerungsbeschaffung für unsere veraltete Flugwaffe. Die Beschaffung ist auch deshalb notwendig, weil eine Verteidigung gegen einen modern ausgerüsteten Gegner - ob er heute, morgen oder übermorgen kommt, ist völlig offen - ohne Flugwaffe nur geringste Chancen hätte. Dies ist spätestens seit dem 2. Weltkrieg von allen Armeen erkannt worden. Die grundsätzliche Verteidigungsbereitschaft unserer Armee ist nicht auf der rasch ändernden sicherheitspolitischen Lage aufzubauen. Auf der Gefechtswelt gibt es weder etwas zu kaufen noch kann ausgebildet werden. In den dreissiger Jahren hat man den Forderungen der Armeeführung und des damaligen politischen Chefs wenig Beachtung geschenkt. Es muss hier und heute festgestellt werden, dass unsere Armee - trotz unbändigem Wehrwillen des ganzen Volkes - weder ausbildungs- noch ausrüstungsmässig einem Angriff der deutschen Wehrmacht widerstanden hätte. Ob

wir künftig auch Jahre Zeit hätten - wie damals -, uns nach der Mobilmachung material- und ausbildungsmässig zu verbessern, bleibt eine offene Frage. Man sollte es nicht darauf ankommen lassen.

Als Generalstabschef habe ich die Pflicht, diese Ueberlegungen auch Ihnen, Herr Präsident, meine Damen und Herren, darzulegen. Die Entschiede treffen Sie und die politische Verantwortung dafür liegt ebenfalls bei Ihnen.

## Fragen/Beantwortung

**SCHMIDHALTER:** Falls wir den Entscheid nicht in dem von Ihnen gewünschten Zeitraum fällen, werden gewisse Beträge fällig; könnte man uns die Vertragsabmachungen betreffend diese Beträge in einem kleineren Kreis etwas eingehender erklären?

**BUNDESRAT VILLIGER:** Zum Bereich "kommerzielle Aspekte" werden morgen Referate gehalten und Folien gezeigt. Sie werden detailliert Auskunft erhalten.

**DÜNKI:** Sie haben erklärt, der F/A-18 sei europatauglich, man könnte ihn gegebenenfalls in eine Gesamtverteidigung einbringen. Stimmt das? Ich habe irgendwo gelesen, dass der F/A-18 in Europa überhaupt nicht fliegt. Meines Wissens besitzt nur Spanien diesen Flugzeug-Typ.

**BUNDESRAT VILLIGER:** Die Integration eines Systems in eine Gesamtverteidigung hängt nicht eigentlich von der Art des Flugzeugtyps ab. Ein Luftverteidigungssystem hat Sensoren, die den Luftraum überwachen (Radar, AWACS etc.), und Waffen (Raketen oder Flugzeuge oder beides). Das Ganze muss mit Rechnern, mit Computern und mit einem System verbunden werden. Die Integration in ein grösseres Ganzes muss vor allem - wie die Vernetzung von Computern - über diese Rechner stattfinden. Wenn diese Kompatibilität gegeben ist, spielt es keine Rolle, welcher Art die Sensoren oder die Waffen sind. Im Golfkrieg waren - unter einheitlicher Führung - integriert: F/A-18 und F-15 (Luftverteidigung), F-16 und Tornados (Erdkampf) sowie Mirages und ältere Jaguars (bei schönem Wetter und bei Tag). Hier zeigte sich, dass die Integrationsprobleme bei den französischen Produkten grösser waren als bei den anderen. Die NATO ist heute ein grosser Verbund. Die Länder, die ich vorhin erwähnt habe, besitzen vor allem die F-16, die Amerikaner liefern dazu die F-15. Dies gibt diesen sehr leistungsfähigen Verbund. Experten haben mir gesagt, dass man - vorausgesetzt, es stünde genügend Geld zur Verfügung - die F-15 und die F-16 miteinander kombinieren müsste. Der F/A-18 ist eine gute Kompromisslösung. In Europa gibt es die F/A-18 der Spanier, die jedoch meines Wissens nicht direkt in der NATO integriert sind. Weiter gibt es die Kanadier, die in der Nähe der Schweizer Grenze stationiert und in der NATO integriert sind. Es ist vorgesehen, dass die Kanadier



abziehen; auch die Amerikaner werden teilweise abziehen. Sollte die Spannung wieder zunehmen, würden die Amerikaner und wohl auch die Kanadier wieder zurückkommen. Innerhalb der NATO war die Integration des F/A-18 - weil die Technologie eine ähnliche ist wie bei den anderen Typen - problemlos; in bezug auf die Integration sehen wir daher keine Probleme. Die Frage dieser Vernetzung würde sich vor allem beim Ersatz des Florida-Systems vertieft stellen. Wir haben aber nie in dieser Richtung gearbeitet, weil wir überzeugt sind, dass es neutralitätspolitisch und -rechtlich im Moment nicht geht. Der Ständerat hat uns mit einem überwiesenen Postulat beauftragt, diese Frage vertieft zu prüfen. Der Bundesrat wird dies mittelfristig tun. Meines Erachtens wäre jedoch diesbezüglich ein politischer Entscheid nötig, der allerdings relativ heikel sein könnte. In technischer Hinsicht sehen wir - wie gesagt - keine Probleme.

**WICKI:** Ein NATO-Flugzeug hat per se den NATO-Standard und ist - zum Beispiel in bezug auf die Petrolanschlüsse - völlig kompatibel mit anderen NATO-Flugzeugen. Die F/A-18 werden insbesondere von der Navy eingesetzt. Sie werden von den Flugzeugträgern in die Nähe des Kampfgeschehens gebracht und dort zusammen mit den übrigen Flugzeugen (F-16, F-15, F-14) eingesetzt; dies ist problemlos möglich. Für ein modernes Kampfflugzeug ist insbesondere die Verträglichkeit auf der Software-Seite wichtig. Dort müssen die Verbindungen hergestellt werden in bezug auf das, was andere Flugzeuge sehen, in bezug auf das, was Bodenradars sehen usw.. Diese Verträglichkeit ist beim F/A-18 sehr gut und auch langfristig gewährleistet, weil die Amerikaner dieses Flugzeug weiter benutzen, weiter einsetzen und auch weiterentwickeln. Wir können an dieser Software-Entwicklung langfristig teilhaben - wenn wir es wünschen.

**CARREL:** Le problème de la compatibilité réside essentiellement dans les communications radio, les contre-mesures électroniques et l'identification "ennemi-ami", lesquels dépendent directement de la flexibilité des logiciels. L'armement doit également pouvoir être interchangeable ainsi que les procédures de combat. Le conflit du Golfe a démontré que le F/A 18 possédait cette compatibilité totale avec les différents types d'avions utilisés par les pays membres de l'OTAN. Par conséquent, dans l'éventualité d'une défense communautaire européenne, cette avion serait parfaitement intégré.

Frau **HOLLENSTEIN:** Herr Bundesrat Villiger hat mit verschiedenen Begründungen versucht, uns den F/A-18-Kauf schmackhaft zu machen, und hat u.a. einen Generalstabschef aus dem Norden zitiert. Ich vermisste in den bisherigen Statements eine Offenlegung der vom EMD in Auftrag gegebenen Dokumentation über die "Schweizerische Luftverteidigung im neuen Europa" von Dr. G. Bridel, Luftfahrtsingenieur. Da der Bericht den meisten Anwesenden vermutlich nicht bekannt ist, zitiere ich einige Sätze aus den Schlussfolgerungen der Dokumentation. Unter dem Titel "Weitere Konsequenzen für die Schweizerische Luftverteidigung" steht: "Das Risiko eines Luftkrieges über der Schweiz hat weiter abgenommen. Es ist zumindest in den nächsten zehn Jahren als sehr gering einzustufen. Für die Wahrnehmung obgenannter Aufgaben ist ein Mehrzweckflugzeug der Art F/A-18 nicht erforderlich. Es sind billigere Lösungen realisierbar, welche Mittel freimachen für andere dringende

Bedürfnisse. Alle diese Aufgaben müssen künftig im europäischen Verbund gelöst werden. Auf dem Gebiet der Luftverteidigung ist die sicherheitspolitische Partnerschaft Europas schon längst realisiert. Es gibt keine nationalen Lösungen mehr, alles ist miteinander verbunden und automatisiert, inklusive französisches System (STRIDA/NADGE). Die umliegenden europäischen Länder sind mit Ausnahme Oesterreichs, welches jedoch Schritte zur Zusammenarbeit eingeleitet hat, in der Luftverteidigung also schon lange eurokompatibel, nur die Schweiz noch nicht." Die folgenden drei Sätze sind im Fettdruck geschrieben: **"Die Aufrechterhaltung einer nationalen, unabhängigen Luftverteidigung in der Schweiz ist im Lichte der jüngsten Entwicklung ein Anachronismus geworden. Auch die Mittelbeschaffung ist aus diesem Blickwinkel uneingeschränkt zu würdigen und neu zu beurteilen. Die Schlussfolgerungen der Hauptstudie treten heute noch akzentuierter zu Tage."** 13. März 1992, Dr. G. Bridel.

Schon im Hauptbericht vom 20. November 1991 steht in der Zusammenfassung: "Angesichts der völlig veränderten Lage der Schweiz ist vor einer raschen Entscheidung für eine umfangreiche und auf Jahre hinaus präjudizierende Beschaffung nachdrücklich zu warnen. Die künftigen Risiken und daraus abgeleitet die Prioritäten in der Luftverteidigung müssen vor einem Beschaffungsentscheid geklärt werden."

Meine Fragen an Herrn Bundesrat Villiger: Wie stehen Sie zu diesem Bericht? Wie gedenken Sie, den Aussagen dieses Berichtes gerecht zu werden? Sehen Sie vor, uns noch andere, bisher nicht bekannte Konzeptlösungen vorzustellen?

**BUNDESRAT VILLIGER:** Wir unterschlagen Ihnen keinen Bericht. Herr Bridel hat diesen Bericht aus eigenem Antrieb verfasst - zumindest sagt er das - und hat ihn der Ständeratskommission auf eigenes Ersuchen zur Verfügung gestellt. Der Zusatzbericht, aus dem Sie zuerst zitiert haben, liegt mir persönlich nicht vor; ich habe ihn nie gesehen. Sie können diesen Bericht aber selbstverständlich bekommen, da der Ständerat ihn ja auch hatte. Ich habe den ersten Bericht vom 20. November 1991 erhalten. Ich kenne Herrn Bridel seit einigen Jahren und war mit ihm häufig in Kontakt wegen der Kampfflugzeugfrage. Meiner Meinung nach hat Herr Bridel den Versuch unternommen, die konkrete Gefahr einer Luftbedrohung zu quantifizieren. Er hat sie mit der terrestrischen Gefahr zusammengenommen und verschiedene Szenarien entworfen. Er hat diese Szenarien mit Wahrscheinlichkeiten bewertet und versucht, sie tabellarisch darzustellen. Dieses zwar interessante Unterfangen hat einen Nachteil: Wegen der Unberechenbarkeit der Geschichte wird es vermutlich immer sehr technokratisch und - schaut man später einmal zurück auf das, was wirklich passiert ist - wahrscheinlich falsch sein. Es ist immerhin ein Versuch, aufgrund von existierenden Potentialen zusammen mit Wahrscheinlichkeiten zu einem Ergebnis zu kommen. Aeusserst interessant ist seine Aussage, wonach sowohl die Luftbedrohung als auch die terrestrische Bedrohung relativ unwahrscheinlich sind. Wenn Sie die Tabelle genau studieren stellen Sie fest, dass von beiden unwahrscheinlichen Bedrohungen die Luftbedrohung die wesentlich wahrscheinlichere ist. Unserer Ansicht nach werden die weiträumigen, raschen Luftpotentiale eher wahrscheinlicher eingesetzt als die terrestrischen grossen Panzerarmeen, die sich konzentrisch auf die Schweiz richten. Bis zu diesem Teil gehen wir mit Herrn Bridel mehr oder weniger einig. Bezüglich der Schlussfolgerungen habe ich etwas Probleme. Vor einigen Jahren hat Bridel in der NZZ von der billigeren Lösung (F-16, Mirage) gesprochen, ohne allerdings eine Ahnung gehabt zu haben - er konnte auch keine Ahnung haben, weil er nicht dabei war -, was wieviel kostet, wieviel Logistik dabei ist, wie diese Preisdifferenzen sind. Die Evaluation

hat ergeben, dass der F-16 etwas billiger ist, aber er ist nicht gleich viel billiger wie das nackte Flugzeug, wenn Sie das System nehmen. Die 15% sind der Systempreis, da es sich um die gleiche Rakete etc. handelt. Betreffend die Mirage stelle ich fest, dass die Entwicklung nicht fertig ist. Beim Kauf von solchen komplexen, nicht fertig entwickelten Systemen sind bisher jedesmal Probleme aufgetaucht. Aus diesem Grund hat die Kommission Furgler (PUK Mirage-Skandal) ganz klar gesagt, dass man zwischen Entwicklung und Ankauf trennen muss. Dies wäre bei der Mirage nicht möglich. Die Offerte, die uns vorliegt, ist nicht billiger. Ich weiss, dass es vielleicht einen politischen Rabatt gäbe, ich kenne auch die Grössenordnung, aber man wollte das nicht schriftlich machen. Diese Offerte ist nicht interessant, wenn man sie in Relation zu den Risiken setzt, die darin enthalten sind. Ich weiss nicht, ob Herr Bridel im Ständerat die in bezug auf die Kosten billigere Lösung konkret hat aufzeigen können. Mir fällt auf, dass seine Studie von der Argumentation her sehr nahe verwandt ist mit den Unterlagen, die Sie von den betroffenen französischen Firmen bekommen haben - das ist sicherlich ein Zufall.

**HÄSLER:** Heute vor acht Tagen habe ich in der Schweiz ein ganztägiges Arbeitsgespräch mit den Generalstabschefs der neutralen Staaten - Oesterreich, Schweden, Finnland - geführt. Der schwedische Generalstabschef hat expressis verbis erklärt: "Schweden wird nur durch die Schweden verteidigt, deshalb brauchen wir ein eigenes Flugzeug." Finnland steht vor der Typenwahl des neuen Kampfflugzeuges, welches sie für ihre Luftverteidigung brauchen. Der oesterreichische Generalstabschef hat gesagt: "Ich erleiche, wenn ich sehe, was Sie noch zu kaufen vermögen und wir nicht mehr." Die neutralen Staaten Schweden, Finnland und Oesterreich glauben nicht, dass ein Eintritt in eine Allianz wirtschaftlicher Art für die Armeen neutralitätspolitische Konsequenzen haben würde.

**WICKI:** Herr Bridel befasst sich seit ungefähr 1970 mit dem Bau eines Kampfflugzeuges und hat sehr grosse Anstrengungen unternommen, um in der Schweiz eine Industrie zusammenzubringen, die sein Konzept bauen würde. Er hat es auch im Ausland versucht - aber aus verständlichen Gründen ohne sehr grossen Erfolg. Er befasst sich sehr intensiv damit, im europäischen Raum den Flugzeugbau massgeblich mitgestalten zu können. Die technischen Lösungen, die er vielleicht mit den von ihm vorgeschlagenen billigeren Lösungen gemeint haben könnte, sind mir zum Teil auch bekannt. Sehr günstig wurde uns beispielsweise der MiG-29 angetragen. Wir wissen aber - ich werde in der Evaluation darauf zurückkommen -, dass dieses Flugzeug von der Zelle her etwa die halbe Lebensdauer eines F/A-18 hat und vom Triebwerk her etwa einen Drittel. Wenn wir die ganze Lebensdauer betrachten, käme diese Lösung wahrscheinlich teurer zu stehen. Weiter könnte Bridel allenfalls F-16 Occasionen gemeint haben. Dieser Ankauf wäre auch billig, aber wir wissen aus Erfahrung vom Ankauf der Hunter Occasionen, dass man die Flugzeuge zuerst auseinandernehmen muss um festzustellen, ob und wie weit ihre Lebensdauer bereits verbraucht ist. Danach muss man sie auf einen adäquaten Stand bringen. Ich könnte mir vorstellen, dass auch dies eine teure Lösung wäre. Die Lebensdauer wäre kürzer als beim F/A-18. Diese Kategorie hat Herr Bundesrat Villiger in seinem Eintretensreferat bereits erwähnt. Uns wurde auch eine Offerte für ein "Leasing" zu Ohren gebracht - angeblich von den Franzosen vorangetrieben. Man könnte wahrscheinlich alte Flugzeuge "leasen", aber die haben nicht "drin", was wir brauchen.

Wir haben uns bei der offiziellen Stelle in Frankreich erkundigt. Diese Lösung gibt es vom offiziellen Frankreich nicht. Das sind industriell aufgebaute Aktivitäten mit dem Ziel, das Rennen am Schluss noch zu stören.

**CARREL:** J'ai été étonné que l'étude de M. Bridel se base sur des appréciations politiques qui ne sont pas encore d'actualité (Suisse membre d'un système de défense communautaire).

Il y a 12 mois, j'ai eu un long entretien avec lui et il a essayé de me convaincre des avantages du Mirage 2000. Par la suite il s'est fait l'avocat du F 16 et aujourd'hui de plus rien.

**PRÄSIDENT:** Im Bericht des Ständerates, S. 7, ist auf diese Variante hingewiesen worden. Die Herren Bridel und Wehrli haben in der ständerätlichen Subkommission ein Konzept vorgeschlagen - Herr Wicki hat es erwähnt. Sie gehen davon aus, dass günstige Modelle Mirage Baujahr 87 (40 Stück) sowie günstige F-16 auf dem Markt sind, und dass mit dem eingesparten Geld das Radarsystem modernisiert und neu installiert werden könnte. Die These der Gruppe Bridel/Wehrli ist die folgende: Kostengünstigere Flugzeuge und neues Radar bedeuten mehr Kampfkraft als die F/A-18 ohne neues Radar. Sie gehen davon aus, dass bis Ende dieses Jahrzehntes neue Modelle auf dem Markt sein werden - Gripen und andere - und dann die Chance bestünde, wirklich in eine neue Generation einzusteigen. Ihrer Ansicht nach würde der F/A-18 dann bereits wieder einer älteren Generation angehören. Dies hat die Gruppe Bridel/Wehrli im Ständerat offiziell vorgetragen und mir gegenüber bei einem Gespräch wiederholt.

Sind Sie, Frau Hollenstein, von den Antworten befriedigt?

Frau **HOLLENSTEIN:** Sie haben meine Frage, ob noch andere Konzepte vorgesehen sind, ob Sie uns - ohne spezielle Anfrage meinerseits - über alle relevanten Aussagen, die eingeholt worden sind, informieren, nicht beantwortet.

**BUNDESRAT VILLIGER:** Ich schlage vor, dass wir die technischen Fragen (ist der F/A-18 ein Auslaufmodell oder nicht? können wir uns den Rafale leisten oder nicht?) nach der Präsentation der Evaluation besprechen.

Uns liegen keine anderen Studien vor. Wir haben die Botschaft und die Zusatzinformationen - aufgrund von verschiedenen Kontakten - selber erarbeitet. Der Kommissionspräsident muss entscheiden, welche der ständerätlichen Unterlagen, die Ihnen zur Verfügung stehen, Ihnen zugestellt werden sollen.

**PRÄSIDENT:** Wir werden morgen das weitere Vorgehen diskutieren, dazu gehört auch die Dokumentation. Sie, Frau Hollenstein, müssen eine konkrete Studie nennen, wenn keine andere vorliegt. Die Studie Bridel ist im Ständerat abgegeben worden, sie ist verfügbar.

**SAVARY:** Dans son appréciation de la situation, le chef de l'Etat-Major Général n'a fait qu'éfleurer le problème du terrorisme. Dans ce contexte, le risque d'actes de terrorisme aériens existe-t-il et le F/A 18 est-il une réponse à ce type de menace ?

**HÄSLER:** Die Abwehr von Erpressungen, die mit Massenvernichtungswaffen angedroht werden, ist nicht mehr Sache eines einzelnen Staates - schon gar nicht eines Staates wie der Schweiz; das übersteigt unsere Möglichkeiten. Es gibt im Ansatz ein System - das SDI -, dessen Entwicklung im kalten Krieg durch die Amerikaner begonnen wurde. Dieses System erkennt sehr früh, wer eine Rakete abschießt, und es ist in der Lage, diese Rakete im Land desjenigen zu vernichten, der sie abschießt, also nicht erst im Land, für welches sie bestimmt ist. Kein einzelnes Land besitzt ein Antiraketensystem. Es gibt einzelne Projekte für solche Raketen. Die Reichweiten liegen zwischen 10 und 100 km. Dies ist völlig ungeeignet für einen Staat wie die Schweiz. Wenn man Bern schützen will, nützt es nichts, wenn man die Rakete abschießt und diese in Zürich, Basel oder Fribourg einschlägt. Man müsste sich zu einem europäischen oder globalen System durchringen, wenn man die Gefahr der Erpressung durch solche Massenvernichtungswaffen als derart wichtig erachtet. Der F/A-18 ist diesbezüglich eine ungeeignete Waffe. Er kann gegen Marschflugkörper, die im Unterschallbereich bis maximal 800 km fliegen, eingesetzt werden, weil er auch nach unten sieht.

**LEDERGERBER:** Herr Bundesrat Villiger, Sie haben im wesentlichen die Botschaft zusammengefasst. Ich hätte gerne einige zusätzliche Ausführungen zu zwei Punkten:

1. Sie haben gesagt, die letzte Staffel werde erst 1998/99 verfügbar sein. Gemäss Botschaft wird die letzte Staffel erst 1999 verfügbar sein, wenn man das Geschäft um ein Jahr hinausschiebt. So wie das Geschäft jetzt vorliegt und bei einer Verschiebung um ein Jahr liegt es immer noch im gleichen Zeitbereich. Habe ich Sie richtig verstanden?

2. Sie haben weiter gesagt - so steht es auch in der Botschaft -, dass mit Sicherheit Teuerungskosten von 200 Millionen Franken anfallen, wenn die Beschaffung so weit hinausgeschoben wird, dass sie nicht mehr in das Produktionsprogramm 93 hineinpasst. Wo ist der stringente Beweis dafür, dass diese 200 Millionen Franken anfallen? Ich gehe - wie Sie - davon aus, dass in bezug auf die Waffensysteme ein Käufermarkt besteht. Wir haben überall sinkende Produktionszahlen, die Betriebe sind nicht mehr ausgelastet, die Nachfrager haben einen sehr grossen Einfluss auf die Preisgestaltung und auf die Konditionen. Ich bin erstaunt, mit welcher Sicherheit Sie von diesen 200 Millionen Franken gesprochen haben.

**BUNDESRAT VILLIGER:** ad 1: Die Zahl in der Botschaft stimmt - es verzögert sich um ein Jahr, wenn man das Geschäft um ein Jahr verschiebt. Da die sicherheitspolitische Lage auf weite Sicht nicht voraussehbar ist, ist für mich nicht entscheidend, ob 1998 oder 1999. Die Verschiebung ist entscheidend wegen der Preisrisiken.

ad 2: Sie werden morgen zu den kommerziellen Aspekten ein Referat hören. Ich kann dazu zwei Sätze sagen. Das Absurde ist: je kleiner die Nachfrage, desto teurer die Flugzeuge. Es liegt hier keine Konkurrenzsituation vor wie bei einem normalen Wirtschaftsgut. Ich wollte eine Konkurrenzsituation schaffen mit der Mirage. Innerhalb von Amerika ist das FMS-Verfahren (Foreign Military Sales-Verfahren) vorgegeben. Wir haben zwingend den gleichen Preis zu entrichten wie die amerikanische Regierung oder die Navy oder im Falle des F-16 die Air Force. Dieser Preis ist abhängig von der Serie: je kleiner die Serie, desto teurer. Man kann nicht eine Konkurrenzsituation erzeugen und von der kleineren Produktion profitieren. Mit Frankreich wäre ein politischer Preis mit Subventionen vielleicht möglich gewesen. Aber die Vorstellungen in bezug auf die Rabatte waren dort andere als meine, die mich für die Inkaufnahme der grossen Risiken interessiert hätten. Unsere Leute halten die 200 Millionen für sicher, die Serieabhängigkeit jedoch für unsicher. Wenn die Finnen im selben Jahr das gleiche Flugzeug kaufen, wäre diese Angst unter Umständen ungerechtfertigt. Abu Dhabi interessiert sich ebenfalls, für eine zweite Tranche möglicherweise auch Kuwait. Für den Fall, dass es aber nicht dazu kommt und die Amerikaner sparen, haben wir Sensitivitätsanalysen machen lassen zum Verhältnis Preis/Serie. Dieses Damoklesschwert hängt auch über dem F-16. Er läuft praktisch aus. Angenommen, wir bekämen eine wunderschöne Offerte, aber nur wir hätten den F-16, dann wäre er wegen des Serieeffektes unter Umständen um einiges teurer als der F-18, bei dem wir mit den Amerikanern zusammenarbeiten können. Als ehemaliger Kaufmann ärgert es mich, dass man den Preis nicht aushandeln kann wie mit einem Fahrradfabrikanten, dem man einfach sagt "mache das für uns zu Grenzkosten, das hilft Dir, die Gesamtproduktion zu tragen". Dies ist gesetzlich unterbunden.

**FRAU HAERING BINDER:** 1. Ich ärgere mich darüber, dass Ihre Argumentation, Herr Häsler, auf - wie Sie selber gesagt haben - unbestätigten Jelzin-Zitaten basiert. Ich denke, Sie nehmen diese Kommission und ihre Arbeit nicht ernst. Dies wirft meines Erachtens kein gutes Licht auf Ihre nachfolgenden Ausführungen.

2. Herr Villiger, Sie haben ausgeführt, dass dieses Geschäft in der heutigen wirtschaftlichen Rezessionszeit in unserem Land richtig liegt. Ich möchte Sie bitten, dies detaillierter auszuführen. Ich denke, dass dieses Geschäft in der Schweiz eher strukturerhaltend wirkt, keine innovativen neuen Technologien fördert und somit wirtschaftspolitisch gesehen eigentlich falsch ist. Im Anschluss daran ist die Frage nach den Kompensationsgeschäften zu stellen. Ich bin auch hier der Ansicht, dass diese Geschäfte nicht eine direkte Folge dieses Auftrags sein werden, sondern auch unabhängig davon laufen.

**BUNDESRAT VILLIGER:** ad 1: Im Nachrichtendienst gibt es den Grundsatz: Nur bestätigte Meldungen sind richtige Meldungen. KKdt Häsler hat darauf hingewiesen, dass die Meldung unbestätigt ist. Dieses Vorgehen ist korrekt.

ad 2: Sie werden Gelegenheit haben, morgen Referate zu den industriellen Aspekten zu hören, und Herr Lyoth wird sich zu den Kompensationen äussern. Zu den industriellen Aspekten: Was Sie in bezug auf die Kompensationsgeschäfte gesagt haben, stimmt nicht. Problematisch ist die Frage: Was ist ein Kompensationsgeschäft und was nicht? Vielleicht beziehen Sie sich auf die Firma eines prominenten

Nationalrates, der eine solche Bemerkung gemacht hat, obwohl freiwillig zwei seiner Direktoren das vorliegende Geschäft als Kompensationsgeschäft akzeptiert haben. Wir können Ihnen das System morgen erklären. Zur Strukturhaltung: Wenn es sich einfach um eine Klempnerarbeit handelte, hätten Sie recht. Es geht aber um einen Zukunftsbereich, in dem spätere Anschlussaufträge drin sind. Wir glauben, dass damit ein Technologie-Transfer verbunden ist. Ich gebe zu, dass dies an einen mittelalterlichen Tauschhandel erinnert, es ist nicht liberales Credo, das wir hier betreiben. Es ist legitim, sich diesen Gepflogenheiten anzuschliessen, denn wenn wir diese Kompensation gerade in der Rezession nicht nutzen, sind wir die Dummen, und die anderen profitieren davon.

**BONNY:** Ich möchte zuerst an das Votum von Kollegin Hollenstein anknüpfen. Sie hat den Bericht Bridel erwähnt. Ich bin der Ansicht, dass solche Berichte den Kommissionsmitgliedern zur Verfügung gestellt werden sollten. Es ist etwas frustrierend, sich aus einem Bericht, den man nicht kennt, ein Zitat anzuhören. Ich bin der Meinung, dass wir auf solche Berichte - unabhängig davon, ob uns ihre Qualität letztendlich überzeugt - eingehen sollten.

Herr Bundesrat Villiger hat zu Recht, so nebenbei, auf laufende PR-Aktionen hingewiesen. Ich will jetzt nicht das Wort Aerger verwenden, "aber es war nahe dabei". Letzte Woche ist mir zufällig die Zeitschrift "MILIZ" in die Hände geraten. Darin hat sich ein ehemaliges Mitglied der KLM sehr breit über die "force de frappe" der Franzosen ausgelassen - vielleicht ist das ein Zufall, ich weiss es nicht. In derselben Ausgabe hat sich auch ein aktives Mitglied dieses hohen Gremiums in einem Zusammenhang geäußert, der nichts mit der Materie zu tun hat, aber die ganze Sache aufwertet. Ich habe die leise Hoffnung, dass man sich in dieser Phase, in der unsere Kommission eine wichtige Entscheidung zu treffen hat, seitens der ehemaligen und der aktiven Führung im EMD diesbezüglich eine gewisse Zurückhaltung auferlegt. Schon der blosse Anschein, dass dies "in einem gewissen Zusammenhang" stehen könnte, liegt nicht im Interesse einer objektiven Entscheidungsfindung und stört mich.

In der Botschaft, S. 4, wird darauf hingewiesen, dass unsere heutige Flugzeugflotte technologisch um mehr als eine Generation im Rückstand ist. Weiter unten wird die an sich bekannte Tatsache erwähnt, dass durch 34 neue Jagdflugzeuge F/A-18 die über 25 Jahre alten 30 Mirage IIS in ihrer Abfangfunktion abgelöst werden können. Ich möchte von Herrn KKdt Carrel wissen, wie der Zeithorizont für die neue Flugzeugbeschaffung aussieht. Dieser Zeithorizont ist auch im Hinblick auf die Bedrohungssituation wichtig.

**CARREL:** Notre aviation a actuellement deux générations de retard sur des avions du type F/A 18, ceci est apparu de manière flagrante lors de l'évaluation de 1988. La constatation d'infériorité nous a, à ce moment, surpris nous-mêmes.

Actuellement nos avions (Tiger et Mirage) ne voient sur leurs radars, qu'à leur hauteur ou au-dessus, alors que les types les plus récents le font jusqu'au sol et sur une distance cinq fois supérieure. Les portées des tirs de missiles sont également cinq fois plus grandes. Du point de vu opérationnel, nos pilotes se trouvent aujourd'hui dans une

situation intenable, même dans une simple mission de police du ciel telle que pratiquée durant la crise du Golfe (impossibilité d'identification la nuit).

D'autre part l'escadre de surveillance doit faire face à une hémorragie de jeunes pilotes qui rejoignent les rangs de Swissair où ils sont certains de pouvoir voler sur du matériel à la pointe du progrès tout en demeurant comme milicien au sein de leur escadrille. Si cette situation devait perdurer, nous ne serons dans cinq à six ans plus en mesure d'assurer la permanence opérationnelle tout au long de l'année ainsi que de maintenir l'encadrement des pilotes de milice par des moniteurs professionnels. Ceci conduirait inévitablement à la mort de notre aviation militaire. L'exemple de l'Allemagne nous montre qu'il faut une génération pour reconstruire une aviation militaire.

J'ai l'intime conviction que si nous ne recevons pas des avions modernes dans les dix prochaines années, notre aviation s'éteindra de mort naturelle.

**BONNY:** J'aimerais avoir des précisions sur la durée de vie des F/A 18 qui seraient acquis pour notre aviation.

**CARREL:** Dans notre armée de l'air, la durée de vie des avions a toujours dépassé 30 ans, même si cela n'était jamais prévu au départ. Dans le cahier des charges du nouvel avion de combat nous avons demandé une durée de vie crédible de 30 ans. Ceci est possible car ce type d'appareil est conçu autour de logiciels qui sont modifiables, y compris au niveau opérationnel. Cette nouvelle caractéristique, laisse envisager une grande flexibilité sur une durée assez longue.

#### UNTERBRUCH DER SITZUNG VON 16.15 - 16.35 UHR

**PRÄSIDENT:** Herr Hausmann wird Ihnen den Bericht Bridel zustellen.  
Zur Kenntnisnahme: Ich habe eine Visitenkarte von Herrn Bridel mit den wichtigsten Geschäftsbeziehungen, die er in seiner Funktion als Ingenieur pflegt: Dassault Aviation Paris, Flugzeug- und Fahrzeugwerke Altenrhein, Eidgenössisches Flugzeugwerk Emmen, Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH Ottobrunn (vormals München), Oerlikon-Bührle-Contraves Zürich, Rolls Royce London, Swissair Zürich.

**CINCERA:** Ich möchte Herrn KKdt Carrel bitten, über die Miliztauglichkeit des F/A-18 Auskunft zu geben.

**CARREL:** Je différencie la capacité à la milice entre le personnel navigant et le personnel terrestre. En ce qui concerne la seconde catégorie, le F/A 18 qui a été conçu pour les forces navales américaines, est extrêmement simple en ce qui concerne



l'entretien logistique de la ligne de vol.

Les aspects informatiques eux sont du seul ressort d'un petit groupe de professionnels.

Lorsqu'on aborde la question sous l'angle des pilotes, il faut savoir que dans un premier temps, seuls les pilotes professionnels de l'escadre de surveillance seront formés sur le F/A 18. Ces derniers sont à disposition toute l'année et c'est à eux qu'incombe la permanence opérationnelle dans un délai de 4 heures. Lorsque ces gens quitteront l'escadre pour rejoindre les rangs de Swissair, ils resteront sur F/A 18 avec le statut de pilotes de milices. Lorsque nous aurons acquis des connaissances suffisantes, nous formerons également des pilotes de milice su F/A 18. Par contre il s'agira d'augmenter les heures de vol afin que le pilote soit en mesure d'utiliser tous les systèmes à sa disposition. Cette question a déjà été mise sur le tapis à chaque nouvelle acquisition d'avions de combat. Parmi tous les types examinés, le F/A 18 sera certainement le plus capable d'être maîtrisé par des pilotes de milice.

**PRÄSIDENT:** Ihr Vorgänger, KKdt W. Dürig, hat in einem Interview auf die Frage "wieviel davon Milizpiloten" geantwortet: "Keiner. Die Zeit des Alibimilzpiloten ist vorbei. Beim Tiger ist das anders, dort hat der 'fliegende Zahnarzt' nach wie vor Platz und Sinn." Es bestehen diesbezüglich also auch unter den Militärs unterschiedliche Auffassungen. Dies macht es den Politikern nicht eben einfach herauszufinden, wer recht hat.

**CARREL:** Il est clair que dans un premier temps seuls les professionnels voleront sur le F/A 18, dans un deuxième temps les ex-professionnels et seulement dans un troisième temps les miliciens.

**PINI:** Peut-on concevoir une défense de l'espace aérien uniquement avec de la DCA ?

**BUNDESRAT VILLIGER:** Ich stelle den Antrag, diese Fragen im Referat zu beantworten - sofern das Referat darauf Bezug nimmt.

**CARROBIO:** Tout en admettant les progrès réalisés au niveau du désarmement, l'achat du nouvel avion est en partie justifié par l'instabilité qui règne dans les pays de l'Est et la montée de l'islamisme. Des stratèges européens estiment qu'un conflit généralisé est peu probable dans les dix prochaines années, tout au plus des débordements de conflit régionaux pourraient se produire. J'aimerais connaître la position de l'administration face aux thèses défendues par ces stratèges ainsi que l'analyse de la menace qui justifie l'acquisition du F/A 18 ?

**BUNDESRAT VILLIGER:** Ich habe ausdrücklich gesagt, dass das direkt aus der heutigen Bedrohungslage und Unsicherheit heraus nicht so sein kann. Ich beurteile die Lage wie folgt: Die Gefahr einer Auseinandersetzung zwischen riesigen Armeen (z.B. WAPA/NATO, NATO/WAPA) ist verschwunden. Dieses Risiko hat sich vermindert. Zusammen mit den politischen Entwicklungen ist bei der momentanen Grosswetterlage die Chance vorhanden, dass sich die Situation langfristig verbessert. Dies dauert vielleicht etwas länger als angenommen, weil sich die wirtschaftliche Stabilisierung - vermutlich auch in der ehemaligen DDR - als sehr schwierig erweist. Daneben sind neue Gefahren aufgetaucht. Es wäre falsch zu sagen, dieses Flugzeug sei die Antwort auf den islamischen Fundamentalismus. Die "Feindbilder" anderer Armeen sind von diesen deklarierten Feindbildern (was wann und wer woher kommt) weggekommen. Allerdings ist es durch die Instabilität sehr viel schwieriger als früher vorauszusehen, wohin der Weg geht. Es gibt positive Szenarien, die wir durch politisches Handeln begünstigen möchten. Es gibt negative Szenarien, die von uns Wachsamkeit erforderten, sollten sie Realität werden.

Was sollen Armeen in diesem Umfeld? Ich bin der Meinung, dass Armeen eine andere Funktion haben als früher. Sie müssen verteidigungsfähig sein, damit niemand diese Instabilität missbrauchen kann. Ich pflege hier immer auf ein Denkmodell hinzuweisen. Man muss sich vorstellen, was für Kräfte beispielsweise in der zerfallenden roten Armee Oberwasser bekämen, wenn es im Westen keine Armeen mehr gäbe. Dann tauchten wieder die alten Gefahren auf: Ablenkung von inneren Problemen durch Agressivität, wie uns die Geschichte lehrt. Armeen müssen verteidigen können, nicht angreifen. Diesbezüglich sehe ich aber Probleme, weil alles, was unter Eingreiftruppe figuriert letztlich angriffsfähig ist. Sollte dies jedoch gelingen, so stellen solche Armeen, die neue Aufgaben, Nebenaufgaben (Armee 95), erfüllen, Stützmauern dar, die verhindern, dass die Instabilität missbraucht wird.

Was muss eine solche Armee können? Es ist sehr einfach - das hat Herr Bridel versucht - mit den noch vorhandenen Potentialen, mit den technischen Mitteln, Szenarien auszuarbeiten. Man kann aufzeigen, wo sich Flugzeuge befinden, welche Reichweite sie haben, wieviele Kampfflugzeuge vorhanden sind, welche Logistik es gibt. Solange all das existiert, kann es auch eingesetzt werden. Die Frage ist, ob der politische Wille dazu besteht. Die Potentiale werden bleiben; solange die Potentiale diese technologische Qualität haben, muss eine Armee, die verteidigungsfähig sein will, den gleich langen Spieß haben. Früher war man der Meinung, dass man - sollte sich das Umfeld stabilisieren - noch mehr (8 -100) modernste Kampfflugzeuge braucht. Herr Dürig hat mir damals gesagt, dass man etwa mit 100 Stück durchkäme und somit sämtliche 300 liquidieren könnte. Da bin ich nicht mehr so sicher. Ich bin der Ansicht, dass diese Armee, solange die Potentiale existieren, physisch vorhanden sind, und solange die Unsicherheit mittelfristig auch eine negativere Entwicklung ermöglicht, gleich lange Spiesse haben muss. Ansonsten stellen Sie, wenn Sie logisch weiterdenken, die Armee an sich in Frage. Ich stelle fest, dass die internationalen Strategen das gar nicht viel anders sehen, aber man findet wahrscheinlich für jede Meinung einen Strategen. Die offiziellen Strategen der Regierungen werden sich kaum über andere Länder äussern. Ich jedenfalls würde mich davor hüten, beispielsweise zum Jäger 90 Stellung zu nehmen. Wenn Sie die Tatbeweise anschauen, sehen Sie, dass alle Regierungen die gleichen Ueberlegungen anstellen, sonst würden weder Schweden noch Finnland oder Deutschland oder andere ebenfalls an den Ersatz ihrer überalterten Flugsysteme denken. Sie finden natürlich auch andere Meinungen. Wir glauben nicht, dass die Instabilität derart gefährlich ist, dass die Schweiz dieses Flugzeug - um zu überleben - jetzt und sofort braucht. Gegen die Instabilität haben wir

andere politische Mittel. Man kann es so sagen: dass etwas passiert, ist nicht sehr wahrscheinlich, aber wenn etwas passiert, wird es sicher in der Luft passieren. Unsere Armee muss gleich lange Spiesse haben. Es geht um einen Bereich, der eher an Risiko verliert. Es handelt sich nur um den Ersatz eines Gutes. Wir reduzieren die Gesamtluftflotte um einen Drittel. Gegen die neuen Risiken haben wir andere politische, strategische und armeemässige Pläne (Armee 95). Der F/A-18 ist die Antwort auf das verbleibende Restrisiko der traditionellen Bedrohung. Er ist keine Antwort auf mögliche neue Bedrohungen - beispielsweise durch die Maghreb-Staaten (Stichwort: Proliferation). Wir sind in einer bestehenden Waffengattung schlicht und einfach nicht mehr konkurrenzfähig.

**KELLER ANTON:** Mich interessiert das Zusammenwirken der nach dem Ausscheiden der Hunter eher etwas veralteten Mirage und Tiger mit den modernen Flugzeugen. Werden Sie, Herr Carell, in Ihrem Referat auf diese Frage eingehen?

**CARREL:** Oui.

**HARI:** Unser Ueberwachungsgeschwader verfügt heute über sehr viele Piloten, die dank ihrer fliegerischen Fähigkeiten nach einer Umschulung in der Lage sein werden, den F/A-18 zu fliegen. Wenn wir Bauern eine teure Maschine kaufen, lassen wir nicht am ersten Tag den Lehrling damit herumfahren, dies ist in der Fliegerei vermutlich ähnlich. Ich möchte hervorheben, dass die Pilotenfreundlichkeit gerade beim F/A-18 eines seiner positivsten Merkmale ist.

**CARREL:** Pour être opérationnel sur ce type d'avions, il est nécessaire que se dessine une volonté politique d'adapter le système de formation des miliciens.

**PRÄSIDENT:** Ich vermisse ganz konkrete Szenarien über mögliche Bedrohungslagen und möchte Sie, Herr Bundesrat, bitten, uns in einer nächsten Sitzung solche Szenarien darzulegen. Kürzlich wurde ein nordatlantischer Kooperationsrat formiert, dem alle ehemaligen Länder der Sowjetunion, die baltischen Staaten, die Satelliten-Staaten, also der ganze Osten mit der NATO zusammen angehören. Polen, die Tschechoslowakei und Ungarn möchten am liebsten heute schon der Nato beitreten. Welche Bedeutung hat diese Entwicklung für unsere Bedrohungslage oder etwas konkreter gefragt: Wer bedroht uns wie?

**Fortsetzung Präsentation durch das EMD**

### 1.3. - Sicherheitspolitische Lage in Europa - Neutralitätsfrage

#### MEIER:

#### A) Unser Umfeld:

Während mehr als 40 Jahren lebte unser geteilter europäischer Kontinent in einem bipolaren Gleichgewicht. Dieses Gleichgewicht - vordringlich auf der nuklearen Abschreckung basierend - bewirkte auf beiden Seiten des Eisernen Vorhanges eine Resignation angesichts der Beständigkeit und Kontinuität dieser Abschreckung. Ausser der Resignation bewirkte sie aber auch eine gewisse Stabilität und ein beinahe unerschütterliches Sicherheitsgefühl.

Jede Waffenarsenalbeschränkung oder -reduktion wurde bis auf das Komma verhandelt und quasi mit der Apothekerwaage abgewogen.

Heute präsentiert sich uns ein komplett verändertes Umfeld. Es ist zwar neu doch, doch es ist auch unstabil, weil es sich wandelt und weiterhin wandeln wird.

#### 1. Europa:

Im Osten geht ein Imperium, das hauptsächlich dynastisch und erst in zweiter Linie ideologisch war, unter. Die Hälfte unseres Kontinentes lebt in einem Durcheinander und es braucht Zeit, sehr viel Zeit, bis sich eine neue Ordnung herauskristallisiert und stabilisiert wird. Man kann zwar gewisse Hypothesen bezüglich der Zukunft aufstellen, die Situation erfordert aber, dass wir sie mit äusserster Vorsicht behandeln. Zwischenzeitlich - und wenn man zwischenzeitlich sagt, so kann das einige Jahre dauern - fährt der Westen und mit ihm seine Bevölkerung von gut 380 Millionen Einwohnern fort, in relativ grossem materiellem Wohlstand zu leben, sich zu integrieren und seine Produktionsinstrumente zu perfektionieren. Im Gegensatz dazu muss die Bevölkerung im Osten zunächst das, was existierte, zerstören, bevor sie es wieder aufbauen kann. Das heisst mit anderen Worten, sie müssen ihren Lebensstandard noch weiter herschrauben, um anschliessend wieder neu beginnen zu können. Die massgebenden ökonomischen Indikatoren werden weiter fallen, als da sind: das Bruttosozialprodukt, die industrielle Produktion, die finanziellen Reserven, etc.. Dies stellt Probleme von grosser Bedeutung, nämlich die Unterschiede in den Lebensbedingungen, welche sich bereits beim Fall der verschiedenen Grenzen offenbaren und Differenzen, welche noch einige Zeit sichtbar sein werden und sich auch weiterhin akzentuieren werden.

Eine solche Differenz kann ausgehalten werden, wenn sie von kurzer Dauer ist, wenn eine Verbesserung absehbar ist, wenn man also das Ende des Tunnels sieht. Was jedoch den Osten und Südosten von Europa betrifft, so dürfte es klar sein, dass das Ende des Tunnels erst in 20 Jahren, vielleicht aber auch später erreicht sein wird. In der Zwischenzeit jedoch verschärft sich die Inflation genauso wie die Arbeitslosigkeit. Warenhäuser, welche bereits vor drei Jahren mehr oder weniger leer waren, sind es heute vollumfänglich.

Nun verfügen diese immensen Bevölkerungen nicht weit von uns aber weiterhin über ein militärisch recht beachtliches Arsenal konventioneller und nuklearer Provenienz. Es gibt in der Welt also fortan drei neue Nuklearmächte, zwei davon in Europa, was für unseren Kontinent ein Total von fünf Nuklearmächten bedeutet. Zu diesem Problem gibt uns das Abkommen von Minsk vom 9. und 30. Dezember 1991 wenigstens eine gewisse Versicherung, zumindest auf dem Papier. Dieses Abkommen verdient es, begrüsst (akzeptiert) zu werden; die Gemeinschaft unabhängiger Staaten (GUS) ist in Zukunft jedoch nur soviel wert, wie die einzelnen Staaten, die sie ausmachen und die Verantwortlichen, die diese Staaten regieren. Letztere beanspruchen für sich die Demokratie und wollen die demokratische Karte ausspielen. Dies kann und soll uns mit Freude erfüllen. Es bleibt jedoch dahingestellt, ob es genügt, die Demokratie für sich zu beanspruchen, um von heute auf morgen ein wahrer Demokrat zu werden. Nicht weil wir systematisch an allem zweifeln müssten, sondern um Klarheit zu schaffen. Man sollte nicht immer mit dem Schlimmsten rechnen. Genausowenig darf man Wunder erwarten.

In einer politischen Analyse können wir heute jedoch bestätigen, dass die vom Osten ausgehende Bedrohung abgenommen hat; wir glauben sagen zu können, dass die militärische Gewalt entschieden abgenommen hat, militärische Gewalt im Sinne des englischen "military power". Im Gegenzug dazu haben sich jedoch die Risiken multipliziert und sich grösser geworden: warum? Weil wir es mit unstabilen Ländern zu tun haben, reich an Freiheit, aber arm im ökonomischen Sinn, weil die Demokratie und die Marktwirtschaft Erwartungen hervorbringen, die bereits enttäuscht worden sind (Multiplikation der Stalinportraits), und weil eine nukleare Kurzstreckenrakete in den Händen eines Abenteurers genau so gefährlich sein kann, wie ein strategischer Sprengkopf in den Händen eines strukturierten und verantwortlichen Generalstabes. Diese Unsicherheit kann lange dauern, ebenso lange wie die europäischen Wirtschaften ungleichgewichtig sind, ebenso lange als die Demokratie nicht ein fester Wert geworden ist. Daneben gibt es eine andere beunruhigende Realität: die Atomisierung des ökonomischen Raumes der ehemaligen UdSSR.

Daneben hat die internationale Szene gezeigt, dass ethnische und Minoritätskonflikte einen weiteren wichtigen Faktor der Unsicherheit in Europa darstellen. Die ethnischen Konflikte mögen im Moment zwar geografisch beschränkt sein, die Bedrohung ihrer Ausweitung ist jedoch real, dies insbesondere dort, wo sich ethnische Forderungen mit territorialen Ansprüchen kreuzen (Weissrussland/Litauen).

Bisher haben wir von Risiken gesprochen, die sich auf dem europäischen Kontinent ergeben könnten. Europa ist jedoch nicht allein. Mit seinem beachtlichen Reichtum im Westen, seinem Ueberfluss, ruft es notwendigerweise Frustrationen und Appetit in den angrenzenden Regionen hervor.

## 2. Europas's Nachbarn:

Hier müssen wir Nordafrika und den mittleren Orient erwähnen. Die Informationsmittel sowie die Kommunikations- und Transportmöglichkeiten machen diese Regionen zu einem unmittelbaren Nachbarn. Zu ihrer ökonomischen Rückständigkeit vis-à-vis von uns gilt es zwei wichtige Faktoren zusätzlich anzufügen: der erste ist die demografische Herausforderung. Hierzu einige Zahlen aus dem demografischen mediterranen Raum:

Nord

Süd

1950	212	70%	30%
1990	356	50%	50%
2025	560	28%	72%

Hinzu kommen die religiösen Herausforderungen. Im gleichen Zeitpunkt Nachbar aber auch völlig unterschiedlich zu sein ist augenfällig ein wichtiger Faktor der Unsicherheit und dies wahrscheinlich noch für eine Reihe von Jahren. Was jedoch mit einer gewissen Sicherheit vorhergesagt werden kann ist, dass sowohl Saddam Hussein als auch Ghadafi hier oder dort ihre Nachfolger haben werden. Aber was werden sie wollen, was werden ihre Mittel sein? Und hier erscheint eines der Risiken, welches nach unserem Verständnis eine gewisse wahrscheinliche Hypothese sein kann, nämlich die folgende Argumentationskette: Demografie und Armut steigen - tägliche Vergleichsmöglichkeiten mit den Gütern bei den Nachbarn im Norden - Frustration - demagogische und religiöse Mobilisierung gepaart mit Zugang zu Massenvernichtungswaffen und -raketen.

Wir sehen deshalb zwei Sicherheitsrisiken, welche unseres Erachtens in den nächsten Jahren von einiger Bedeutung sein könnten. Das eine dieser Risiken entwickelt sich in der östlichen Hälfte unseres Kontinentes, das andere nimmt seinen Ausgang in Nordafrika und im mittleren Osten. In beiden Fällen jedoch - und diese Bemerkung ist sehr wichtig - ist nicht die Schweiz in unmittelbarer Gefährdung, sondern Europa als Ganzes.

## B) Die Sicherheit des Kontinentes:

Letzterer Gedanke zwingt uns, Überlegungen zu einem Sicherheitssystem auf europäischem Niveau zu machen. Wo ist heute dieses System, und in welche Richtung wird es sich weiterentwickeln? Welche Zusammenarbeit zwischen den existierenden Organen EG, WEU, NATO, KSZE wird sich durchsetzen? Was wir feststellen können ist, dass es Bibliotheken gibt, die uns sagen, wie Kapitalismus oder Kommunismus zu realisieren sei. Aber es gibt nicht ein einziges Buch, nicht eine einzige Theorie und noch weniger eine Praxis, welche uns sagen könnten, wie eine Gesellschaft sich zu verhalten hätte, um beim Übergang von Kommunismus in die Demokratie bestehen zu können.

### 1. Zusammenarbeit zwischen Organisationen:

Zur Zeit muss gesagt werden, dass die Situation das Stadium der Reflexion und der Absichtserklärungen noch nicht überschritten hat. Die europäischen oder transatlantischen Institutionen entstanden zu Zeiten des West-Ost-Konfliktes. Um ihre Existenzberechtigung heute noch zu legitimieren, müssen diese Organisationen ihre Ziele neu definieren und ihre Anstrengungen koordinieren.

Der Gipfel von Maastricht und das Ministertreffen der NATO vom letzten Dezember haben gezeigt, dass diese Übung recht schwierig werden wird. Die NATO wird weiterhin als das momentan bestausgerüstete Instrument angesehen, welches die Verteidigung und die Stabilität unseres Kontinentes garantieren kann.

Die letzte Erklärung jedoch des nordatlantischen Kooperationsrates unterstreicht die Notwendigkeit "einer institutionellen Interaktion zwischen KSZE, NATO, EG, WEU und

dem Europarat, welche sich in einem grösseren Ganzen kompletieren muss". Die wichtigsten Akteure unterstreichen die Notwendigkeit einer Koordination, aber man weiss, dass hinter den Kompromissen wichtige Differenzen und Divergenzen kaschiert werden zwischen den Atlantikern und den Europäern; der Bereich Sicherheit und Verteidigung hat es in Maastricht klar gezeigt: zu Beginn dieser Zusammenkunft wurde vereinbart, dass eine gemeinsame Politik kompatibel mit dem Engagement der atlantischen Allianz ausgestaltet werden muss, und dass sie, mittelfristig, zu einer gemeinsamen Verteidigung führen könne.

Die Formulierung ist vorsichtig und das Dossier bleibt auch bezüglich so essentieller Fragen wie der gemeinsamen Verteidigung oder der Unterscheidung von Interventionen "in or out of area" weiterhin offen.

Vis-à-vis einer Situation, welche noch derart im Fluss ist, kann als einzige Prognose wohl nur gewagt werden, dass es wahrscheinlich zu einer Verstärkung einer tatsächlichen europäischen Sicherheits- und Verteidigungsidentität kommen wird.

Eine solche Prognose basiert auf zwei Realitäten: die erste ist, dass ein oekonomisches Ganzes, welches über eine Macht wie die europäische Gemeinschaft verfügt, ihre Sicherheit in die Hände nehmen muss. Die zweite Realität liegt darin, dass die UdSSR - wichtigster Grund des atlantischen Zusammenhaltes - als Supermacht, welche von einem planetarischen Messianismus animiert war, verschwunden ist; es wird in Zukunft schwieriger sein, den amerikanischen Steuerzahler von der Notwendigkeit, nicht unbedeutende oekonomische Opfer für die Verteidigung Europas zu erbringen, zu überzeugen - ein Europa, das immer mehr als Konkurrent denn als Partner von Washington empfunden wird.

Parallel bilden die Staaten Osteuropas - die alten und die neuen - im wesentlichen zwei Gruppierungen: diejenigen, welche unter allen Umständen ihre Sicherheit in der Verankerung in Westeuropa und seinen Institutionen suchen auf der einen Seite, auf der anderen Seite die, welche weiterhin eine nicht zu unterschätzende militärische Macht darstellen, wie Russland oder, noch bedeutender, die Ukraine.

## 2. Die KSZE:

Von den erwähnten Organisationen ist die KSZE die einzige, welche Gesamteuropa bis Wladiwostok miteinschliesst; sie bleibt damit das wichtigste Forum einer Friedenspolitik in Europa. Wie Sie wissen, wird die Schweiz weiterhin in der KSZE aktiv bleiben, und sie hat nie aufgehört, ihr Projekt der friedlichen Streibeilegung zu forcieren. In diesem Zusammenhang verpflichtet das Schlussdokument der Konferenz von Malta (1991) zu einer Prozedur der friedlichen Regelung. Eine weitere schweizerische Initiative im Rahmen der KSZE betrifft die Frage der nationalen Minderheiten, welche Gegenstand der Konferenz von Genf vom letzten Juni war. Wie man weiss, bezahlen wir in dieser Domäne die Rechnung eines schwierigen Erbes, welches im wesentlichen aus dem 1. Weltkrieg stammt. Heute sind wir uns dieser gefährlichen Konsequenzen bewusst.

Die Minderheitenfrage dürfte auf Jahre hinaus auf der politischen Tagesordnung Europas stehen. In der KSZE wird sich dies zweifach auswirken: bei den Menschenrechten und bei der Sicherheit. Die Minderheitenprobleme werden zunehmend die Gespräche über Menschenrechtsfragen beherrschen. Denn der allgemeine Grad der Beachtung der Menschenrechte verbesserte sich seit den Umwälzungen in Mittel- und Osteuropa derart, dass die meisten Staaten dem

Europarat bereits beigetreten sind oder diesen Schritt in einigen Jahren vornehmen können. Damit sind sie in der Lage, die anspruchsvolleren und rechtlich verbindlicheren Normen des Europarates einzuhalten. Der Minderheitenschutz dagegen ist noch weit entfernt von rechtlicher Verbindlichkeit. Wegen Minderheitenproblemen brechen jedoch auch Konflikte aus, die die politische Ordnung gefährden. Deshalb sollte sich die KSZE mit den Sicherheitsaspekten nicht weniger befassen. An der in Helsinki beginnenden Folgekonferenz wird es deshalb unter anderem darum gehen, die KSZE mit einem griffigeren Instrumentarium auszustatten, damit sie künftigen Krisen wirkungsvoller begegnen kann. Das bedeutet, dass die KSZE nicht das Wundermittel eines künftigen Europas sein wird. Die Aufgaben und Verantwortlichkeiten tendieren auf eine Neuaufteilung.

### 3. Weitere Entwicklung:

Es ist uns im Moment noch nicht möglich, ein Sicherheitssystem zu definieren, welches sich im Hinblick auf das nächste Jahrhundert auf unserem Kontinent durchsetzen könnte. Zum jetzigen Zeitpunkt bleibt uns nichts anderes übrig, als uns auf die rudimentären Elemente zu beschränken. In diesem Zusammenhang war und ist die Situation in Jugoslawien sehr aufschlussreich und macht bedenkliches deutlich: die EG engagierte sich mit ihrer ganzen Autorität, die UNO intervenierte, ebenfalls die KSZE; ein starker bilateraler Druck wurde auf die jugoslawischen Verantwortlichen ausgeübt. Nichtsdestotrotz konnte sich kein effizienter und starker Mechanismus durchsetzen und angewandt werden. Es handelt sich hier um eine Krise, die die Amerikaner nur ganz am Rande interessiert, welche aber in existentieller Weise an die europäische Sicherheit rührt. Ich meine, man kann hier die Hypothese riskieren, dass der jugoslawische Bürgerkrieg die europäische Verteidigungsidentität, welche wir vorhin schon erwähnt haben, einiges voranbringen könnte.

### C) Position der Schweiz: die Funktion der Neutralität:

Im politischen Gesamtzusammenhang, so wie wir ihn bis heute kennen, erwartet die internationale Völkergemeinschaft von einem neutralen Land wie es die Schweiz ist, dass dieses Land die vernünftigerweise zumutbaren Anstrengungen unternimmt, um sich und seine Souveränität sowie sein Territorium zu verteidigen. Es gibt keine Verpflichtung zu einer absoluten und totalen Raumverteidigung; in diesem Zusammenhang muss erwähnt werden, dass die Haager Konvention von 1906 den Luftraum, aus verständlichem Grund, nicht erwähnt. Sowohl in der Schweiz wie auch im Ausland wird die Rolle der neutralen Staaten nicht mehr im gleichen Mass verstanden wie es vor kurzem noch der Fall war. Ebenso lange wie Europa in feindliche Grossmächte unterteilt war, so lange war die Neutralität ein privilegiertes Mittel unserer existentiellen Interessenverteidigung. Heute jedoch hat sich unser Umfeld gewandelt und verändert, und wir finden uns auf einem Kontinent wieder, wo alle Staaten die gleiche Gesellschaftsprojektion für sich reklamieren: Demokratie und Marktwirtschaft. Deshalb debattieren heute die europäischen neutralen Staaten ihre Neutralität und behalten sich vor, im entsprechenden Fall diese neu zu definieren. Es darf nicht vergessen werden, dass ein Staat nicht einfach nur für die andern neutral ist, sondern es genauso lange bleibt als er glaubt, darin seine Interessen verwirklichen zu können.

Aufgrund der vorgängig gemachten Ueberlegungen sind folgende Elemente festzuhalten:



- Die Bedrohung, wie wir sie während der letzten 40 Jahre kennengelernt haben, ist verschwunden; demgegenüber ist Unsicherheit und Unstabilität auf unserem Kontinent im Vormarsch.
- Die NATO ist im Moment das einzige Verteidigungssystem in Europa. Demgegenüber gleitet das Hauptinteresse der übriggebliebenen Supermacht, der USA, mehr und mehr Richtung pazifischen Raum, und gleichzeitig dazu wird sie sich verstärkt um ihre innenpolitische Agenda kümmern müssen. Sie wird es also wahrscheinlich mehr und mehr Europa überlassen, sich um seine eigene Sicherheit und Verteidigung zu kümmern. Es muss hier also vor allem auch die Doppeldeutigkeit der amerikanischen Position vis-à-vis einer Unterstützung einer europäischen Verteidigung erwähnt werden (Burden sharing, Begriff der Substitution und der Konkurrenz vis-à-vis des Begriffs der Komplementarität).
- Die Interessen der Schweiz tendieren mehr und mehr in Richtung der Interessen der uns umgebenden Länder: wir sind auf breiter Front mit den gleichen Risiken konfrontiert, den gleichen Herausforderungen und den gleichen Problemen der Sicherheit. Es ist deshalb die Notwendigkeit einer Kooperation und Koordination in verstärktem Mass mit unseren Nachbarn vorzusehen. Im Zusammenhang mit dem vorher gesagten, muss die Schweiz ihre aussenpolitischen Prioritäten klar definieren. Es geht darum, präzise die Herausforderungen zu identifizieren (Integration - Zentraleuropa und Osteuropa - Universalität), die Ziele, welche wir erreichen wollen und die Mittel, die wir dazu benötigen.
- Universalität ist kein Ersatz für die Integration; sie ist das komplementäre Element dazu. Man kann es drehen und wenden wie man will, die geografische Karte ist und bleibt konstant und ruft uns eine fundamentale Wahrheit in Erinnerung: jedes Land muss die Politik seiner Geografie machen. Das heisst für uns, die Priorität ist eindeutig in Europa und zwar beginnend mit der Gemeinschaft. Unsere wachsende Integration drückt sich nicht zuletzt im EWR und in der Beitrittsoption aus.

Wir sehen, dass Europa im wesentlichen mit zwei Herausforderungen konfrontiert ist: die eine im Osten, die andere im Süden. Wir haben ebenfalls festgestellt, dass die Interessen der Schweiz zunehmend mit jenen ihrer Nachbarn parallel geht. Daraus kann mit einer gewissen Logik gefolgert werden, dass wir uns in Richtung einer verstärkten Koordination zwischen den Organisationen unserer Sicherheit und jener unserer Nachbarn hinzubewegen haben. Die Debatte ist eröffnet und berührt unter anderem natürlich auch die Definition unserer Neutralität (Leitlinien für eine schweizerische Neutralität von morgen).

#### **1.4. Aspekte der modernen Luftverteidigung**

**CARREL: (Referat inkl. Folien als Beilage im Anhang)**

#### **1.5. Evaluation des neuen Kampfflugzeuges**

## **WICKI: (Folien als Beilage im Anhang)**

Ich möchte Sie mit meinen nachfolgenden Ausführungen über die Evaluation orientieren:

### **ad Folien 1,2 (Evaluation: Inhalt, Einleitung):**

Die Evaluation ist als ein Prozess in einer langen Kette der Beschaffung zu betrachten. Sie wird im allgemeinen mit der Typenwahl abgeschlossen. Anschliessend erfolgt die Beschaffungsreife, d.h., es müssen alle relevanten technischen, kommerziellen und logistischen Informationen bereitgestellt werden, die einer Botschaft zugrunde liegen.

### **ad Folien 3,4,5,6 (Evaluation: Definitionsphase, Vorevaluation, Hauptevaluation, Nachevaluation):**

Bei der Erarbeitung der Grundlagen (Pflichtenheft) hat man in der Definitionsphase eine riesige Palette von Flugzeugen. In der Vorevaluation wird diese Palette auf mögliche und denkbare Kandidaten reduziert. In der Hauptevaluation prüft man nur noch zwei Kandidaten; danach erfolgt die Typenwahl. In diesem Fall wurde eine Nachevaluation durchgeführt, bei der noch einmal zwei Flugzeuge bewertet wurden; die übrigen wurden aufdatiert. In einer nochmaligen Typenwahl wurde dies bestätigt und in der Folge die Beschaffungsbotschaft erarbeitet.

### **ad Folie 3 (Evaluation: Definitionsphase):**

In der ersten Phase der Evaluation geht es um die Definition, um die Bereitstellung der Grundlagen. Diese Grundlagen basieren einerseits auf dem militärischen Pflichtenheft, welches sich mit den Belangen Einsatz, Betrieb und Unterhalt auseinandersetzt. Andererseits basieren sie auf den technischen Möglichkeiten und schliesslich auf den Lösungsvarianten für die für uns in Frage kommenden Flugzeuge. Wie bei den Investitionsgeschäften spielt auch hier der ungefähre Finanzrahmen eine Rolle. Aus diesen Grundlagen lässt sich dann ein Anforderungsprofil erstellen, welches die Kriterien aus dem Pflichtenheft beinhaltet und sich natürlich mit dem nachmaligen Stand der Technik auseinandersetzen muss. Es beinhaltet ebenfalls eine Betrachtung der sogenannten Lebenswegkosten (Beschaffung, Betrieb, Softwareunterhalt, Finanzrahmen usw.). Bei der Definitionsphase sind die Auswahlkriterien (Messlatte) das wichtigste. Diese Messlatte wird in der Vorevaluation neben den Flugzeugkatalog gestellt und man vergleicht, wie die einzelnen Kandidaten die Messlatte, die Schlüsselkriterien, erfüllen. Es gilt auch weiterhin stets abzuklären, welcher Zusatzaufwand in bezug auf die Integration für die schweizerische Infrastruktur notwendig ist, welche Risiken bestehen und wie die finanzielle Lage aussieht. Diese Messlatte bringt man im Anschluss daran in die Vorevaluation ein - zwecks Vergleich Katalog/Messlatte.

### **ad Folie 4 (Evaluation: Vorevaluation):**

In der Vorevaluation wird der Katalog mit den in Frage kommenden Flugzeugen erstellt. Der Katalog enthält nur noch sechs Flugzeuge. Die anderen vier Flugzeuge (F-15, F-14, Rafale, Tornado - resp. das EFA, welches dem Tornado folgt) sind in der Definitionsphase noch mitberücksichtigt worden, jedoch aus Kostengründen weggefallen. Man vergleicht diesen Katalog mit der vorher erstellten Messlatte und kann danach eine Reduktion auf zwei Typen vornehmen. In der Hauptevaluation sind die beiden amerikanischen Flugzeuge mitberücksichtigt worden.

### **ad Folie 5 (Evaluation: Hauptevaluation):**

**ad Folie 5 (Evaluation: Hauptevaluation):**

In der Hauptevaluation gibt es eine Vorbereitungs- und eine Durchführungsphase. In der Vorbereitungsphase wird ein auf die beiden Typen zugeschnittener detaillierter Fragenkatalog erstellt - gestützt auf die erarbeiteten Grundlagen. Damit wird eine Offertanfrage gemacht. Man lässt sich von den verschiedenen Lieferanten sowohl die detaillierten Fragen beantworten als auch eine differenzierte Offerte erstellen. Die in der Hauptevaluation in Frage kommenden Flugzeuge werden in der Schweiz unter schweizerischen Bedingungen auf schweizerischen Flugplätzen im Verbund mit anderen Flugzeugen erprobt. In dieser Phase wird bereits die mögliche Beteiligung unserer Industrie abgeklärt. Bei dieser Beteiligung geht es nicht - wie dies von gewissen Professoren in St. Gallen behauptet wird - um Strukturhaltung, sondern es geht darum, verschiedenen Schweizer Firmen entweder die Möglichkeit zu geben, neue Marktchancen in den USA wahrzunehmen, die sie zum Teil aus eigener Kraft wegen der Grösse der Firma nicht wahrzunehmen im Stande wären, oder etablierten Firmen die Möglichkeit zu geben, eine Marktdurchdringung mit zusätzlichen Produkten vorzunehmen. Die Durchführung der Hauptevaluation mit der Flugerprobung im direkten Vergleich habe ich bereits erwähnt. Es geht dabei mehr oder weniger um die Auswertung des Fragenkataloges, der Flugversuche und der Offerten. In diesem speziellen Fall fiel der Typenentscheid zugunsten des F/A-18 aus. Ich habe bewusst geschrieben "ausnahmsweise durch BR gefällt", denn normalerweise wird bei Rüstungsbeschaffungen der Typenentscheid vom Rüstungsausschuss gefällt. Eine weitere Ausnahme stellt die durchgeführte Nachevaluation dar.

**ad Folie 6 (Evaluation: Nachevaluation):**

Wir haben diese Nachevaluation durchgeführt, weil infolge der Weiterentwicklung der Mirage 2000 allfällige neue Fakten zu überprüfen waren. Man hat für die Mirage 2000 nochmals vergleichbare Daten erarbeitet wie für den F/A-18 und parallel dazu Typen wie den F-16 und den F/A-18 entsprechend aufdatiert. Das Resultat war wiederum dasselbe; der Typenentscheid wurde bestätigt.

**ad Folie 7 (Evaluation: Kriterien):**

Die Fragenkataloge waren umfangreicher als die hier genannten Kriterien. Ich habe die Kriterien in Gruppen zusammengestellt (Einsatz, Logistik, Technik, Wirtschaftliche Aspekte). Zum Kriterium Einsatz gehören der Patrouilleneinsatz, der Alarmeinsatz, die Autonomie des Einsatzes - die sehr wichtig ist, weil wir keine anderen Flugzeuge (z.B. F-15) im Einsatz haben -, die Bewaffnung, die eine Schlüsselrolle spielt sowie die Sicherheit. Das Kriterium Einsatz haben wir mit 50% gewichtet. Wichtig ist noch folgendes: Man darf nicht nur die Bewaffnung oder die Innereien eines Flugzeuges betrachten. Entscheidend ist, dass man das Ganze als System betrachtet: eine Flugplattform, welche ein Radar, ein Stör- und ein Antistörssystem sowie ein Waffensystem trägt und von einem Piloten gemanagt wird. Bei denjenigen Lösungen, bei denen nachträglich dem System noch das eine oder andere zugeführt oder angehängt oder angeklebt werden muss, ist die Integrität nicht gegeben. Es handelt sich um relativ viele der immer wieder diskutierten sogenannten billigen Lösungen. Bei der Logistik geht es um die Betrachtung der sogenannten Lebenswegkosten. Es geht um Betrieb und Unterhalt. Wir haben als Schlüsselkriterium bewusst den Softwareunterhalt miteinbezogen. Die Software ist für ein Flugzeug der Zukunft eines der Schlüsselemente, welches uns erlaubt, weiterhin an der Modernisierung teilzuhaben. Deshalb haben wir diesem Punkt besonders Rechnung getragen. Beim F/A-18 beispielsweise können wir an den geplanten Programmen, die die Amerikaner bis über das Jahr 2000 hinaus durchführen, teilhaben. In der Technik geht es primär

um die Lebensdauer, um das Risiko in bezug auf den Entwicklungs- und den Reifegrad der Maschine und um das Ausbaupotential. Die wirtschaftlichen Aspekte beinhalten die Möglichkeit einer Industriebeteiligung. Die direkte Industriebeteiligung in der Schweiz hat zum Zweck, dass wir in der Lage sind, das System zu kennen, zu betreuen und während der langen Lebensdauer zu erhalten. Wenn wir uns das nicht mit der Erstbeschaffung aneignen - beispielsweise mit der Montage in der Schweiz -, müssen wir das später - beim Unterhalt der Flugzeuge - tun, was uns wahrscheinlich auch etwas teurer zu stehen kommt. Beim Offset Potential geht es darum, einen wirtschaftlichen Ausgleich zu erreichen. Das geht nach einem bestimmten Prozedere und beinhaltet insbesondere eben die Möglichkeit, dass Firmen, die beispielsweise in den USA aus eigener Kraft nicht auf dem Markt Fuss fassen können, über ein solches Programm zusätzliche Marktchancen erhalten. Bei der indirekten Beteiligung - darüber werden Sie morgen mehr hören - haben Firmen, die beispielsweise an solchen Programmen partizipiert haben, heute ihren besten Marktanteil auch in zivilen Bereichen; Triebwerklieferanten machen an Entwicklungsprogrammen mit. Dies hat nichts mit der viel zitierten Strukturhaltung zu tun, sondern das ist Technologieförderung.

#### **ad Folie 8 (Bewertung: Typenvergleich):**

Sie sehen hier die vier bereits genannten Kriterien (Einsatz, Logistik, Technik, Wirtschaftliche Aspekte). Der F/A-18 ist operationell autonom. Er kann mit seinem Waffensystem gleichzeitig mehrere Flugzeuge bekämpfen und hat die Möglichkeit, mit seinem Radar nach unten zu schauen. Er hat das Map-Display bereits integriert. Das Map-Display ist eine Kartendarstellung, die im Flugzeug integriert ist und dem Piloten ab Computer dauernd seine eigene Position exakt angibt. Sie gibt ihm ebenfalls exakt an, wo sich sein Gegner befindet, damit er auch örtlich darüber im Bilde ist. In einer späteren Phase kann man über dieses Map-Display auch Informationen vom Florida-System übertragen. Der F/A-18 ist hervorragend ausgerüstet mit elektronischen Stör- und Gegenmassnahmen. Das hebt ihn gegenüber dem F-16 ab, bei dem man einiges davon hätte nachrüsten müssen. Er hebt sich insbesondere auch gegenüber der Mirage ab, weil die Mirage an und für sich vom Flugzeug und vom Triebwerk her unserem Flugzeug entspricht. Sie hat vielleicht gewisse Aenderungen erfahren, gehört jedoch trotzdem der Generation aus den sechziger Jahren an. Beim Gripen wissen wir, dass er in einer ersten Phase als Erdkämpfer ausgerüstet wird und dementsprechend nicht unserer Hauptaufgabe entspricht. Der MiG-29 ist aerodynamisch gesehen ein hervorragendes Flugzeug. Leider steht er in bezug auf System und Waffenplattform weit hinter den anderen zurück. Betreffend die Logistik ist der F/A-18 als ein für die Navy geplantes und gebautes Flugzeug für die Wartung sehr gut geeignet. Man hat im Rumpf alle Systeme auf Augenhöhe vor sich, und er braucht sehr wenig Wartung. Ich habe in Basel anlässlich eines Flugmeetings zwei F/A-18-Piloten gefragt, wo sie ihren Begleittross hätten; sie haben mir geantwortet, sie seien allein gekommen und bräuchten nur Petrol und Oel. Die Mirage kennen wir in bezug auf die Wartung. Der Gripen ist noch neu, dürfte aber mit dem F-16 vergleichbar sein - als leeres Flugzeug mit Triebwerk ohne Systeme. Was die Technik betrifft, so ist die Lebensdauer der Mirage gegenüber dem F/A-18 herabgesetzt. Beim F/A-18 müssen wir mit Ausnahme von zwei Spanten und einem Rumpfgurt aus Titan nichts ändern, um auf die gewünschte Lebensdauer zu kommen. Die Strukturänderungen beim F-16 wären sehr viel grösser. Dazu kommt das Ausbaupotential. Der F/A-18 wird bis über das Jahr 2000 hinaus von der US Navy weiter benutzt und weiterentwickelt. Vom F-16 wissen wir, dass er wahrscheinlich in der amerikanischen Produktion bald auslaufen und nur noch in Lizenz produziert wird. Von der Mirage wissen wir, dass sie allenfalls als Uebergangslösung in Frage kommt bis der Rafale da ist. Der Gripen ist noch relativ weit zurück und besitzt ein hohes Risiko, weil er erst als Prototyp vorhanden ist. Beim

MiG-29 habe ich bereits einige Punkte erwähnt. In bezug auf die Möglichkeiten des wirtschaftlichen Ausbaus stehen die amerikanischen Flugzeuge deutlich an der Spitze, weil für uns eine Kompensation in den USA um einiges interessanter ist - insbesondere wegen der Tatsache, dass die Handelsbilanz USA-Schweiz im Vergleich zum Marktpotential USA sehr viel kleiner ist als die Handelsbilanz mit Frankreich oder Schweden im Vergleich zum vorhandenen Marktpotential. Deshalb sind die USA für die vorhin genannten Markterschliessungsaktivitäten interessanter.

**ad Folie 9 (Bewertung: Hauptevaluation):**

Hier geht es noch um zwei Flugzeuge. Die Relation F-16/F/A-18 ist nicht mehr dieselbe wie beim vorhergehenden Typenvergleich. Wir haben in der Hauptevaluation die Informationen verfeinert. Das hat uns erlaubt, nach den genannten Kriterien eine klare Bewertung vorzunehmen.

**ad Folie 10 (Bewertung: Gesamtergebnis):**

Der F-16 kostet an und für sich weniger als der F/A-18, aber beim F/A-18 erhält man in bezug auf Flugleistung und Waffensystemleistung pro investierten Franken am meisten Flugzeug. Der F-16 ist von den näher betrachteten Flugzeugen das billigste. Billiger ist nur noch der MiG-29. Wir liegen mit unserer Beurteilung also goldrichtig.

**Zusammenfassung:**

**ad Folie 11 (Evaluation: Resultat):**

Der F/A-18 hat das beste Wert/Preis-Verhältnis, er ist das zweitbilligste Flugzeug. Sehr wichtig ist, dass wir es mit Bezug auf das Flugzeug, die Elektronik, das Radar und die Lenkwaffe mit einem erprobten System zu tun haben. Es sind nur sehr geringe "Helvetisierungen" (Anpassungen) nötig. Ich habe die Teile erwähnt, bei denen wir anstelle von Aluminium Titan verwenden. Die weiteren Helvetisierungen, die notwendig sind, betreffen vor allem den Funk und die Freund/Feind-Erkennung, weil wir diese an unsere bestehende Infrastruktur anpassen müssen. Die Weiterentwicklung des Flugzeugs ist gewährleistet, weil die Amerikaner eine Weiterentwicklung beabsichtigen und erhebliche finanzielle Mittel investiert haben. Im übrigen ist der F/A-18 ein NATO-Flugzeug und demzufolge verträglich mit dem, "was rund um uns herum fliegt".

**Prof. Thomann: (Folien als Beilage im Anhang)**

Mein Ziel ist es, die Aussagen, die der Fachausschuss für Militärflugzeuge (FMF) gemacht hat, als Unterlage für ihre Entscheidungsfindung zu begründen und diesbezüglich von Ihnen gestellte Fragen zu beantworten. Der FMF berät den Rüstungsausschuss in Fragen der Planung, Erprobung, Evaluation und Beschaffung in wissenschaftlicher, technischer, industrieller, betriebswissenschaftlicher und finanzieller Hinsicht. Wir haben in bezug auf diese Punkte bereits Tiger und Hawk mitverfolgt. Der FMF existiert seit 1973.

**Mitglieder:**

**H. Thomann (Professor für Strömungslehre, ETHZ)**

J. Binder (Präsident ASIA)

P. Leuthold (Professor für Nachrichtentechnik, ETHZ)

J. Lüthi (Direktor bei Huber und Suhner, Herisau)

W. Schurter (Technischer Direktor, Swissair)  
 W. Siegenthaler (Leiter Milcom, ASCOM)  
 A. Tarabusi (Präsident SMUV)  
 H. Uehlinger (Direktor ABB, Turbosystems)

Ich möchte festhalten, dass ich nicht befangen bin - was immer ich auch aussage, an meinem Portemonnaieinhalt ändert sich nichts. Die grössten Versuchungen in den Umständen begründet, dass mein Götlibub beim Ueberwachungsgeschwader ist und ich in Schweden und in den USA - u.a. bei McDonnell Douglas - Freunde habe, was ich jedoch als normal erachte. Seit 1955 besitze ich ein Diplom als Maschineningenieur. In diesem Zusammenhang ist wichtig, dass ich während zehn Jahren bei der Flugtechnischen Versuchsanstalt Schwedens gearbeitet und dort die Fertigstellung des Draken miterlebt habe. Ich konnte auch die Entwicklung des Viggen - von den ersten Stichen bis hin zum Flugzeug - mitverfolgen. Aus dieser - für mich ausserordentlich interessanten Zeit - stammt mein grosser Respekt für die Kompliziertheit eines Systems. Seit 1967 bin ich Professor an der ETH in Zürich.

### **Begründung der Aussagen des FMF:**

#### **1. Aussage: Die Evaluation wurde seriös und kompetent durchgeführt.**

Sie wissen, dass die Geschäftsleitung den Verwaltungsrat so informiert, dass der Verwaltungsrat das sagt, was die Geschäftsleitung hören möchte. In unserem Fall ist diese Gefahr ebenfalls vorhanden. Es existieren aber Kontrollen: Ein Mitglied hat unbequeme Fragen gestellt und zum Teil groteske Behauptungen aufgestellt. All diese Fragen wurden von den entsprechenden Leuten beantwortet. Weiter besteht die Möglichkeit, die Fachpresse zu konsultieren - das "Aviation Week" ist meiner Ansicht nach eine gute Zeitung. Schlussendlich pflegt man persönliche Kontakte - auch im Ausland -, die man ansprechen kann. Die Evaluation ist ein sehr kompliziertes Verfahren, und es sind natürlich nur Stichproben möglich, aber ich darf laut und deutlich sagen, dass wir nie eine falsche Aussage gefunden haben.

#### **2. Aussage: Der FMF stimmt dem Resultat der Evaluation zu/ Der F/A-18 ist das geeignetste Flugzeug**

Die Gründe dafür wurden bereits weitgehend erwähnt. Er ist erprobt, bewährt, modern und wird weiterentwickelt. Die Software erachten auch wir als ausserordentlich wichtig. Die Bewaffnung ist sehr modern. Eine Bemerkung zum Einsatz bis 2030: Sie kennen alle die U-52, diesen "Nostalgiebrummer", der etwa 1930 entwickelt wurde und heute ein technisches Alter von 60 Jahren hat. Wenn man von einem Einsatz bis 2030 spricht und 60 Jahre zurückrechnet, befindet man sich im Jahre 1970. Dies zeigt, von welchen Zeiträumen die Schweizer Armee spricht. Deshalb sollte man heute nicht etwas halb modernes kaufen. Sehr wichtig erscheint mir die Kontinuität. Ohne den Viggen wären die Schweden nicht in der Lage gewesen, den Gripen zu entwickeln. Es steckt derart viel Sachkenntnis dahinter, die man nicht unterbrechen sollte. Für unsere Flugwaffe gilt das in ähnlicher Weise. Wenn wir unterbrechen und die Fachleute weg sind, ist der Wiederaufbau ausserordentlich kompliziert. Meiner Ansicht nach ist auch das Leben des Piloten ein wichtiger Punkt. Wenn ein Skifahrer mit zweitklassigem Material in ein Rennen geht, mangelt es bereits an der Sicherheit, die nötig ist, um ein

gutes Resultat zu erreichen. Wenn ein Pilot mit zweitklassigem Material antreten muss, wird die Erfolgswahrscheinlichkeit nicht grösser.

**3. Aussage: Der FMF glaubt nicht an den Weg der "Helvetisierung" von Occasionen oder der Mirage 2000-5**

Das Risiko, das man eingeht, ist gross. Die Kosten müssen auf eine kleine Serie abgewälzt werden. Da der Umbau eines Systems sehr aufwendig ist, werden die Kosten kaum viel tiefer sein. Bei einer Weiterentwicklung wären wir isoliert. Man muss das natürlich von Fall zu Fall abklären. Der FMF glaubt nicht an diesen Weg.

Zu diesen Aussagen habe ich in der ständerätlichen Kommission Stellung genommen. Nun sind noch zwei Punkte dazugekommen.

**4. Aussage: Ein Verschieben kommt mit grosser Wahrscheinlichkeit teurer zu stehen**

Im Ständerat ist das Stichwort Europa gefallen. Das bedeutet aber unweigerlich: Rafale (F) oder EFA (D,GB,I). Diese beiden Flugzeuge sind mit grösster Wahrscheinlichkeit teurer. Wenn man verschiebt, wird das nächste Produkt teurer. Ich weiss von Herrn Schurter, dass seit fünfzehn Jahren an der zivilen Luftraumkoordination gearbeitet wird und man immer noch nicht am Ziel ist. Er fürchtet, dass es noch Jahre dauern wird, bis der dringend nötige Uebergang von der Swiss Control zur Euro Control perfekt ist.

**5. Aussage: Der FMF teilt die Auffassung, dass heute keine untragbaren Risiken sichtbar sind**

Herr Ständerat Huber hat mich auf diese Aussage aufmerksam gemacht, die in der Botschaft, S. 91, nachzulesen ist. Ein Jurist würde diese Aussage als "Gummiaussage" bezeichnen. Die Frage von Kommissionspräsident Schoch, ob ich keine Risiken sähe, habe ich dahingehend beantwortet, dass jedes menschliche Handeln mit Risiken verbunden sei. Ich kann vom Auto überfahren werden, ein Zug kann entgleisen usw.. Die Risiken müssen gegeneinander abgewogen werden. In Anbetracht der unsicheren politischen Entwicklung (wer kann die nächsten zehn Jahre voraussehen?) sowie der enormen Waffenarsenale (Waffenarsenale der ehemaligen UdSSR in den baltischen Staaten usw.) ist - dies ist eine persönliche Aussage - das Risiko, das wir eingehen, wenn wir unsere Luftwaffe verkommen lassen, viel grösser als das Risiko beim Kauf des F/A-18. Sie werden aufgrund Ihrer Lebenserfahrung zu einer anderen oder zu einer ähnlichen Beurteilung kommen.

**UNTERBRUCH DER SITZUNG:**

**23. MÄRZ 1992, 18.20 UHR BIS 24. MÄRZ 1992, 08.00 UHR**

**Fortsetzung der Präsentation des Vorhabens durch das EMD**

## 1.6. Kommerzielle Aspekte

### LYOTH: (Folien als Beilage im Anhang)

Meine Ausführungen zu den kommerziellen Aspekten beziehen sich auf das Vertragswerk, das vorgeschlagene Beschaffungsverfahren und den Beschaffungszeitplan.

#### **ad Folie 1 (Vertragskonzept):**

Ich möchte Ihnen anhand dieser Zusammenfassung die vertraglichen Verknüpfungen aufzeigen. Sie finden in Ihrer Botschaft, Ziffer 64/67, entsprechende Ausführungen dazu. Die Beschaffung soll bekanntlich über das FMS-Verfahren (Foreign Military Sales-Verfahren) abgewickelt werden. Der wichtigste ist der sogenannte Letter of Offer and Acceptance (LOAs) mit dem amerikanischen Generalunternehmer der US Navy (USN). Dieser Vertrag in der Grössenordnung von rund 1.7 Milliarden Dollar enthält alle wesentlichen Teile der Beschaffung: die zwei fertigen Flugzeuge, die aus den USA beschafft werden, die 32 Baugruppen, wesentliche Teile des Ersatz- und Bodenmaterials, die Ausbildung, Simulator usw.. Nach Unterzeichnung des Letter of Offer wird die US Navy ihrerseits mit ihren Hauptlieferanten Festpreisverträge abschliessen. Die beiden Hauptlieferanten sind die Firma McDonnell Douglas Aircraft Company (MDAC) - Generalunternehmer für die Herstellung des Flugzeuges ist die US Navy - sowie die Firma General Electric Company (GE) in Boston, bei welcher die US Navy die Triebwerke bestellt. McDonnell Douglas hat zwei wichtige Unterlieferanten: die Firma Northrop Corporation (NAD), welche den Rumpfmittel- und den Rumpfhinterteil herstellt, sowie die Firma Hughes Aircraft Company (HAC), welche für die Produktion des Radars verantwortlich ist. Die US Navy kauft aus Kostengründen direkt von verschiedenen Lieferanten sogenanntes "government furnished equipment" (Kanone, Schleudersitz, Funkgeräte, Navigationsgeräte, Geräte zur elektronischen Kriegführung). Diese Teile und das Triebwerk werden nach Saint Louis geliefert und dort zusammen mit diesen Teilen von Northrop und Hughes zu einem Flugzeug zusammengebaut. Nach dem gleichen Verfahren ist die Beschaffung der Amraam (Advanced Medium Range Air to Air Missile) Lenkwaffen vorgesehen. Generalunternehmer ist hier die amerikanische Flugwaffe (USAF). Sie bezieht die Amraam Lenkwaffe im Wettbewerb von zwei Herstellern: Hughes und Raytheon Company. Ich möchte diese Darstellung auch benützen, um Ihnen die Ausführungen in Ziffer 683 der Botschaft bezüglich Preisgarantien darzustellen. Die dort erwähnten Preisgarantien beziehen sich auf den Beschaffungsumfang von McDonnell Douglas, Northrop und Hughes. Die Lieferanteile dieser drei Firmen sind durch eine Höchstpreisgarantie der Firma McDonnell Douglas abgedeckt. Die Direktbeschaffung der US Navy bei General Electric erfolgt ebenfalls zu Festpreisen und die amerikanische Marine hat heute bereits Festpreisoptionen für die Lieferung dieser Triebwerke. Die Gruppe für Rüstungsdienste (GRD) ihrerseits beschafft in Europa weitere Teile des Projektes. Als Beispiel möchte ich Ihnen bei diesen Lieferanten die französische Firma Aerazur nennen, von welcher die sogenannten Kabelfanganlagen für unsere Flugplätze beschafft werden. Wenn dieses Flugzeug im Ausland gekauft würde, wäre praktisch mit diesen schwarzen Linien, mit diesen vertraglichen Verknüpfungen, die ich jetzt erwähnt habe, das Vertragskonzept komplett. Wie Sie



wissen, soll aber die Schweizer Industrie an der Beschaffung direkt beteiligt werden. Diese industrielle Beteiligung wird durch die grünen Linien dargestellt. Wichtigster Vertrag ist hier der Werkvertrag zwischen der GRD und dem Flugzeugwerk Emmen (F+W) für die Endmontage und die Herstellung der Zellen und Mechanikbaugruppen. Das Flugzeugwerk Emmen seinerseits hat verschiedene schweizerische Firmen als Unterlieferanten. Sie finden diese in Ziffer 623/624 der Botschaft aufgelistet. Die Firma General Electric wurde verpflichtet, verschiedene Triebwerkbestandteile bei schweizerischen Firmen herstellen zu lassen. Das gesamte Triebwerk beziehen wir via US Navy im FMS-Verfahren. Diese Herstellung der Teile erfolgt im Unterlieferantenverhältnis der Schweizer Firmen zur Firma General Electric. Dieses etwas exotische Payment Agreement hat mit der Herstellung dieser Triebwerkteile zu tun. Die Herstellung dieser Triebwerkteile ist natürlich mit gewissen Mehrkosten verbunden, weil die Schweizer Industrie auf einer ganz anderen Basis herstellen muss als die General Electric, welche schon tausende solcher Triebwerke hergestellt hat. Damit diese Mehrkosten nicht durch das FMS-Verfahren mit Zuschlägen belastet werden, haben wir vereinbart, dass die Mehrkosten direkt von der GRD den schweizerischen Firmen abgegolten werden. Wenn uns die General Electric meldet, dass der Teil geliefert ist und die Qualitätsprüfung bestanden hat, werden wir die Mehrkosten den Schweizer Firmen direkt abgelden, während der Preis für den eigentlichen Teil von General Electric zu den Schweizer Firmen läuft. Die rote Linie zeigt die vertragliche Verknüpfung im Zusammenhang mit der indirekten Beteiligung, also dem Offset (Kompensation oder wirtschaftlicher Ausgleich). Das Offset Agreement zwischen der GRD und der Firma McDonnell Douglas verpflichtet die Firma McDonnell Douglas, den ihr und ihren Unterlieferanten sowie dem Triebwerkhersteller General Electric aus dieser Beschaffung zugehenden Anteil des gesamten Kaufpreises zu 100 Prozent in der Schweiz wirtschaftlich auszugleichen. Wie Sie aus der Botschaft wissen (S. 82), schätzen wir diesen Anteil auf über 2 Milliarden Franken. LOI heisst Letter of intent und ist die vertragliche Vereinbarung des Vorengagements. Der Letter of intent ist materiell ein Bestandteil des Letter of Offer and Acceptance. Der Letter of intent müsste unterzeichnet werden, falls das Vorengagement bewilligt wird.

#### **ad Folien 1,2,3,4 (Memorandum of understanding):**

MOU heisst Memorandum of understanding. Dieses MOU zwischen dem EMD und dem amerikanischen Verteidigungsministerium (DoD) ist grundsätzlich typen- und Flugzeugunabhängig. Es ist eine Vereinbarung, welche es der Schweizer Industrie erlauben soll, sich zu den gleichen Bedingungen wie die amerikanische Industrie um Aufträge zu bemühen. Nur dank diesem MOU können beispielsweise die Handelshemmnisse ("Buy-National" Vorschriften) wegbedungen werden. Das MOU ist eine wichtige Voraussetzung für die Abwicklung der indirekten Beteiligung.

#### **ad Folien 5,6,7 (FMS-Verfahren)**

Ausführungen zum Beschaffungsverfahren (Foreign Military Sales-Verfahren) finden Sie in der Botschaft, S. 84-87 (Ziffer 641/642). Der "FMS-Act" - das FMS-Gesetz - erlaubt es der amerikanischen Regierung, Rüstungsgüter an befreundete Nationen auf einer sogeanannten "Nonprofit" Basis - also zu Selbstkosten - zu verkaufen. Heute sind ungefähr 120 Länder an diesem Verfahren beteiligt, und es gibt ungefähr 18'000 offene Verträge. Dieses Verfahren kommt für den ausländischen Kunden praktisch einer Meistbegünstigungsklausel gleich, d.h., der ausländische Kunde zahlt für gleiche Leistungen den gleichen Preis wie die amerikanischen Streitkräfte. Um die mit diesem Verfahren entstehenden Kosten der US-Regierung abzudecken, wird ein sogenannter

FMS-Zuschlag von 3% berechnet. Beim FMS-Verfahren profitieren wir von der grossen Erfahrung, welche der amerikanische Generalunternehmer - die US Navy - in der Beschaffung dieser Flugzeuge hat. Sie wissen, dass über 1'200 Maschinen bereits bestellt wurden, und dass die US Navy dadurch gegenüber ihren Lieferanten eine sehr starke Verhandlungsposition hat. Diese Verhandlungsposition ist natürlich viel stärker als diejenige eines ausländischen Kunden, welcher sich vielleicht einmal 30 oder 40 Maschinen beschafft. Die US Navy wird bei Nichterfüllung der vertraglichen Konditionen auch nicht davor zurückschrecken, die Lieferabnahme zu stoppen. Es ist in der Vergangenheit - in der langen Geschichte des F/A-18 - auch schon vorgekommen, dass die US Navy erklärt hat, sie nehme keine Flugzeuge mehr ab, bis dieser Fehler korrigiert worden sei. Davon profitiert auch ein relativ kleiner ausländischer Kunde. Zudem profitieren wir davon, dass nach amerikanischem Recht die staatlichen Einkaufsstellen sehr weitgehende Einblicksrechte in die Bücher der Lieferanten besitzen. Sämtliche Kostenelemente, die ganzen Kalkulationen müssen offengelegt werden. Diese Kontrolle wird für die ausländischen Kunden in gleicher Weise angewandt. Wir haben in der Botschaft geschrieben, dass die US Navy sämtliche Bestellungen in einem gegebenen Beschaffungsjahr zusammenlegt und dadurch der Beschaffungspreis für alle Käufer in einem Jahr günstiger wird. Gestützt auf gewisse Angaben in den Medien ist es allerdings nicht so, dass die US Navy mit dieser Bestellung rechnen kann, bevor ein ausländischer Kunde einen Vertrag unterschrieben hat. Die US Navy muss ihr Budget gestützt auf ihre eigenen Stückzahlen eingeben. Für das hier zur Diskussion stehende Fiskaljahr sind es 48 Flugzeuge. Der amerikanische Kongress bewilligt die Mittel. Dank dem FMS-Verfahren besitzen wir die Unterstützung der Navy und des amerikanischen Verteidigungsdepartementes während der ganzen Einsatz- und Lebensdauer der Flotte. Dies ist insbesondere wichtig im Zusammenhang mit späteren allfälligen Nachbeschaffungen von Ersatzmaterial. Wir sind nicht einem einzelnen Lieferanten ausgeliefert, der sich gegenüber uns in einer Monopolsituation befindet, weil wir den F/A-18 gekauft hätten, sondern die US Navy vergibt diese Aufträge für Ersatzmaterial im Wettbewerb. Es kann sich auch ein anderer Hersteller als McDonnell Douglas, Hughes oder General Electric um die Herstellung von solchen Teilen bemühen. Weil die Zeichnungen und die Fabrikationsunterlagen der Regierung gehören, werden diese auch an Konkurrenten herausgegeben. Wenn für diese Flotte von über 1'400 Flugzeugen, die im Einsatz ist, später Ersatzmaterial beschafft werden muss, profitieren wir von den besseren Stückpreisen, weil die Beschaffung des Ersatzmaterials für die ganze Flotte geschieht. Durch das FMS-Verfahren und unsere Abstützung auf die amerikanischen Beschaffungsstellen reduziert sich der Personalaufwand. Von der Beschaffung der F/A-18 sind betroffen: die Firmen Northrop, McDonnell Douglas, General Electric in Boston sowie Regierungsstellen, die die Beschaffung betreffend irgendeine Funktion ausüben. Das FMS-Verfahren ist dem EMD bekannt. Wir haben verschiedene Gossbeschaffungen wie zum Beispiel die beiden Serien von Tiger-Kampfflugzeugen, die Lenkwaffen Stinger und TOW nach diesem Verfahren durchgeführt und durchwegs gute Erfahrungen gemacht. Im Zusammenhang mit dem Projekt F/A-18 hat die Finanzkontrolle das FMS-Verfahren angeschaut und zuhanden ihrer Finanzdelegation einen Bericht verfasst. Ich möchte aus den Schlussfolgerungen der Finanzkontrolle folgendes zitieren: "Wir kommen ferner zur Ueberzeugung, dass bei dem grossen und vielschichtigen F/A-18-Geschäft die gewählte FMS-Lösung richtig ist. Der Nutzen aus der Summe der Dienstleistungen aller in einem solchen Geschäftsablauf für die Schweiz arbeitenden Amtsstellen übersteigt unseres Erachtens die damit verbundenen Kosten. Im Falle eines kommerziellen Direktkaufes beim Hersteller wäre zu bedenken, dass die Schweiz qualifiziertes technisches und kaufmännisches Personal beim Lieferanten über längere Zeit stationieren müsste. Ein solches Vorgehen wäre von der personellen Rekrutierung

her kaum realisierbar. Dies trifft auch für die rechtzeitige und vollständige Informationsbeschaffung sowie für deren Auswertung zu."

Zusammenfassend kommen wir von der Verwaltung zum Schluss, dass das FMS-Verfahren uns die günstigsten Gesamtprogrammkosten und das kleinste Beschaffungsrisiko bietet.

**ad Folien 8,9,10, (Beschaffungs-Zeitplan, Finanzielle Engagements, Zahlungsplan):**

Ich möchte vor allem den Zusatzbericht des EMD vom 16.3.1992, S. 7, Ziffer 51, erwähnen, der diesbezüglich wesentliche Informationen enthält. In der Botschaft und in diesem Bericht ist festgehalten, dass die amerikanische Regierung die F/A-18-Flugzeuge in jährlichen Tranchen beschafft. Anstelle des Ausdruckes "Rüstungsprogramm" benützen sie die Bezeichnung "Fiscal Year". Das Fiscal Year beginnt im Vergleich zum Kalenderjahr jeweils im Oktober des Vorjahres: das Fiscal Year 93 beginnt im Oktober 92. Sie sehen hier (Folie 8) die jährlichen Lieferungen von F/A-18-Flugzeugen in den USA, die Auslieferungen des sogenannten Fiskaljahres 92, des Fiskaljahres 93 und - so würde es weitergehen - des Fiskaljahres 94. Die Botschaft schlägt vor, dass unsere Beschaffung kombiniert wird mit der amerikanischen Beschaffung des Fiskaljahres 93 (Folie 9). Es ist vorgesehen, dass die US Navy im Fiskaljahr 93 48 F/A-18-Flugzeuge beschafft. Der amerikanische Kongress hat im Oktober 1991 ein Vorengagement in der Höhe von 150 Millionen Dollar für die Produktion dieser 48 Maschinen bewilligt. Die eigentliche Bestellung erfolgt im Oktober 1992. Durch dieses Vorengagement kann die Lieferfrist nach der Bestellung von rund durchschnittlich 42 Monate auf 30 Monate reduziert werden, was sich bezüglich der Teuerungskosten positiv auswirkt. Dieses Verfahren - Vorengagement ein Jahr vor der Bestellung - wiederholt sich jedes Jahr. Zusammen mit der Bestellung für das Fiskaljahr 93 wird im Oktober 92 ein Vorengagement für die Flugzeuge des Jahres 94 eingegangen. Wie kommt unser Rüstungsprogramm in diesen Beschaffungsablauf? Es ist uns nach hartnäckigen Verhandlungen gelungen - nicht zuletzt auch infolge der Nachevaluation der Mirage -, die Amerikaner zu zusätzlichen Risiken zu veranlassen und unser Vorengagement für die gleiche Serie um sechs Monate zu verschieben. Um im Fiskaljahr 93 dabei zu sein, müssen wir Ende März erste finanzielle Verpflichtungen eingehen. Es ist uns unter diesem Konkurrenzdruck auch gelungen, dieses Vorengagement von 80 auf 50 Millionen zu reduzieren. Der Letter of intent (Absichtserklärung) ist das vertragliche Instrument gegenüber der US Navy, um dieses Vorengagement einzugehen. In der Botschaft ist festgehalten: 1. Dieses Vorengagement soll erst nach Zustimmung des Erstrates und mit Zustimmung der Finanzdelegation eingegangen werden. 2. Nach Zustimmung des Zweitrates soll die Bestellung für die Flugzeuge Mitte Jahr vorgenommen werden - mittels Unterzeichnung des Letter of Offer and Acceptance. Der Departementschef hat verlangt, dass wir ihm alternative Möglichkeiten aufzeigen, falls sich das Bewilligungsverfahren für diese Beschaffung nicht in dem vom Bundesrat gewünschten Zeitrhythmus abspielen sollte. Hier sind diese Varianten aufgezeichnet (Folie 9): Anstelle einer Bestellung Mitte Jahr, müsste ein weiteres Vorengagement eingegangen werden. Man hat hier quartalsweise Darstellungen gewählt. Im Prinzip geht es darum, die Arbeiten und die Materialbestellungen für die nächsten drei Monate freizugeben. Entweder bestellen wir bis Mitte Jahr, um im Fiskaljahr 1993 dabei zu sein, oder wir müssen unser Vorengagement erhöhen. Ich erinnere daran, dass die Auslieferungen der Flugzeuge, diese Baugruppen, in der Schweiz zu Flugzeugen montiert werden und die Truppe die Flugzeuge in den Jahren 1996/1997/1998 erhält. Ich möchte Ihnen den Aufbau des

Vorengagements mit Hilfe der Folie 9 etwas verdeutlichen. Der Anlauf des Programmes ist immer so: es gibt einen Moment, wo man einsteigen muss, dann nimmt das Engagement laufend zu, wenn man Flugzeuge beschaffen will. Sie sehen den Anteil, der nötig ist, damit die Schweizer Industrie sich für die direkte Beteiligung vorbereiten kann. Sie sehen, wieviel Geld die US Navy braucht, um unsere Flugzeuge im Fiskaljahr 93 herstellen zu lassen, und Sie sehen die kumulative Summe dieser Vorengagements. Bis Ende Jahr würden sich unsere finanziellen Engagements auf total kumulativ 310 Millionen belaufen. Damit man den Anlauf dieses Programms ein bisschen besser versteht, zeige ich Ihnen auf der Folie 10 eine andere Darstellung. Die dunklen Säulen zeigen den Zahlungsplan für diese Beschaffung. Total wären 3.495 Milliarden Franken zu bezahlen. Die jährlichen Zahlungsstranchen - also die Zahlungen - erstrecken sich von 1992 bis 1998. Die kumulative Darstellung (graue Säulen) zeigt, wie diese finanziellen Verpflichtungen nach Anlauf eines Programmes steigen. Was geschieht, wenn die Beschaffung im Fiskaljahr 93 nicht realisiert werden kann? Es ist klar, dass uns die Amerikaner auch im Fiskaljahr 94 noch Flugzeuge verkaufen - wenn wir dies wünschen. Allerdings machen sie uns darauf aufmerksam, dass die Bedingungen im Fiskaljahr 93 aus ihrer Sicht heute wesentlich besser sind. Wenn Sie auf der Folie 8 unsere Aktionen mit den schwarzen Dreiecken sehen, ist offensichtlich, dass wir uns näher beim Fiskaljahr 93 befinden und dieses Fiskaljahr 93 auf deutlich sichereren Füßen steht, als das Fiskaljahr 94. Der Departementschef hat sich vom amerikanischen Verteidigungsminister versichern lassen, dass es im Augenblick überhaupt keinen Grund zur Annahme gibt, dass die amerikanische Regierung nicht 48 Flugzeuge im Fiskaljahr 93 beschaffen wird. Deshalb haben wir auch die unserer Ansicht nach günstigen Vertragskonditionen erreicht, diese Höchstpreisgarantie der Firmen, noch bevor die Vertragsverhandlungen überhaupt stattgefunden haben. Mit Bezug auf das Fiskaljahr 94 macht uns das amerikanische Verteidigungsdepartement darauf aufmerksam, dass mit der Budget-Ansprache des Präsidenten das Verteidigungsbudget weiter unter Druck gesetzt worden ist. Die Streitkräfte Air Force und Navy haben den Auftrag, ihre Beschaffungsprogramme in allen möglichen Varianten zu berechnen - also auch mit wesentlich kleineren Stückzahlen. Beim F/A-18 soll Ende der neunziger Jahre eine neue Version, die Version E und F produziert werden. Es ist klar, dass mit zunehmender Produktion der E/F-Version ein Flugzeug, das für uns nicht von Interesse ist, das zu teuer ist und Eigenschaften aufweist, die wir nicht benötigen, die Produktion der C/D-Version, welche hier zur Diskussion steht, langsam abnehmen wird. Wir haben die folgende Situation: Wenn wir ins Fiskaljahr 94 gehen, wird die Teuerung dazukommen; die Amerikaner rechnen für ihre Budgetberechnungen mit einer Jahresteuern von rund 5%. Zudem werden sich die Stückkosten des Flugzeuges erhöhen, falls weniger als 48 Flugzeuge neben unserer Bestellung produziert werden. Weshalb reduzieren sich die Flugzeugpreise in der heutigen Zeit nicht? Die Herstellung sowie der Kauf und Verkauf von Flugzeugen finden nicht auf einem normalen, freien Markt statt. Es gibt grundsätzlich kein Angebot von Kampfflugzeugen. Mit anderen Worten: die Produktion der Kampfflugzeuge wird erst nach ihrer Bestellung in Angriff genommen. Vom Moment an, in dem jemand für die Herstellung von Flugzeugen Geld freigibt vergehen 3 1/2 Jahre bis sie geliefert werden. Es gibt keinen Ueberhang von Kampfflugzeugen, den man abstossen möchte. Diese Flugzeuge werden nur auf Bestellung hin produziert. Es stimmt, dass die Nachfrage abnimmt; aber je kleiner die Nachfrage und damit je kleiner die Produktion in einem bestimmten Jahr ist, desto unwirtschaftlicher ist diese Produktion und das Verhältnis Fixkosten/Variable Kosten wird immer schlechter. Die gleiche Situation besteht für alle Flugzeughersteller der F/A-18, F-16, Gripen, Mirage usw.. Je kleiner das jährliche Produktionslos, desto höher die Kosten. Deshalb ist für das Fiskaljahr 94 neben der Teuerung auch mit höheren Stückpreisen zu rechnen, sollte die Navy

allenfalls weniger als 48 Flugzeuge bestellen. Diese negativen Auswirkungen könnten durch den Kauf von F/A-18-Flugzeugen durch andere ausländische Kunden etwas gedämpft werden. Wenn wir in das Fiskaljahr 94 gehen, müssen wir das gesamte Vertragswerk (Folie 1) neu aushandeln. All diese Verträge, all diese Konditionen sind gültig für die Beschaffung im Fiskaljahr 93. Sie sind gültig für die Beschaffung von 48 Flugzeugen für die US Navy, weil die Gesamtproduktionszahl für die Stückkosten massgebend ist. In der direkten Beteiligung ist vorgesehen, dass die Schweizer Industrie die gleichen Teile, die sie für die Schweizer Flugzeuge herstellt, auch der Firma McDonnell Douglas und der Firma General Electric verkaufen kann. Erst dadurch, dass die fixen Kosten über eine grössere Stückzahl als 34 abgewälzt werden können, wird die direkte Beteiligung sinnvoll. Je weiter unsere Beschaffung hinausgeschoben wird, desto kleiner werden diese Exportmöglichkeiten. Die Schweizer Industrie rechnet damit, dass eine Verschiebung um ein Jahr in bezug auf diese Exportmöglichkeiten eine Einbusse von 40 Millionen Franken zur Folge haben wird. Falls wir im Fiskaljahr 94 beschaffen wollen, müssen wir in der Zwischenzeit die Beschaffungsreife aufrechterhalten. Ein Flugzeugvorhaben ist ein komplexes Projekt. Man kann dieses Projekt nicht einfach während eines Jahres "in die Tiefkühltruhe stecken", wieder herausnehmen und meinen, alles sei beschaffungsreif. Um diese Beschaffungsreife aufrechterhalten zu können, müssten Mittel zur Verfügung gestellt werden, da an verschiedenen Stellen in der Schweiz und in den USA an diesen Beschaffungsvorbereitungen gearbeitet wird. Bis heute sind aber überhaupt keine Verpflichtungen für diese Beschaffung eingegangen worden. Wenn das Parlament heute oder morgen beschliesst, diese Beschaffung habe nicht stattzufinden, dann ist Ende. Es bestehen keine Verpflichtungen, irgendwelche Kosten zu übernehmen - weder aus der indirekten Beteiligung noch aus diesen Beschaffungsverträgen. Das Vorengagement ist noch nicht eingegangen worden. Die Schweiz hat gegenüber den Amerikanern (Navy, Departement of Defence, McDonnell Douglas, General Electric) **keine Verpflichtungen.**

**BUNDESRAT VILLIGER:** Ich möchte eine politische Anschlussbemerkung zu den Vorengagements machen:

In der Botschaft ist nur von den 50 Millionen Vorengagements die Rede, die Ende März geleistet werden müssen, damit der Entscheid des Zweitrates im Juni stattfinden kann. Ich bin bei der Ausarbeitung dieser Botschaft davon ausgegangen, dass - wenn dies nicht möglich sein sollte - es politisch immer schwieriger wird, steigende Vorengagements zu leisten, ohne dass beide Räte entschieden haben. Deshalb haben wir bei der Botschaft den Satz beigefügt, dass man wahrscheinlich den Sprung ins neue Fiskaljahr machen müsste, wenn der Entscheid bis im Juni nicht fällt. Diese andere Möglichkeit der Warmhaltung der besseren Offerte mit Vorengagements bis Ende Jahr wurde erst nachher ausgehandelt und quantifiziert. Ich bin im Gegensatz zu der Meinung, die man etwa hört, der Ansicht, dass ein Vorengagement, nachdem der Erstrat entschieden hat, in einer gewissen Grössenordnung wahrscheinlich vertretbar ist. Wir haben beim Tiger - vor der Behandlung im Erstrat - 50 Millionen Vorengagement geleistet. Wenn man diese Zahl mit der Teuerung aufrechnet, ergibt dies heute wahrscheinlich einen Wert von 100 Millionen. Damals hat man - bevor überhaupt ein Rat einen Entscheid gefällt hat - ein wesentlich grösseres Vorengagement geleistet, als wir Ihnen in der Botschaft vorschlagen. Die Frage der steigenden Vorengagements ist etwas heikel. Wenn ein Entscheid im Nationalrat nun erst im Dezember möglich würde, scheint mir eine Grössenordnung von 300 Millionen

ohne Entscheid relativ heikel zu sein, da im schlimmsten Fall das Vorengagement verloren wäre - nicht unbedingt ganz, weil der Hersteller vielleicht einige dieser Teile für andere Serien verwenden kann, aber er ist nicht gezwungen, diese Teile abzunehmen. Mit Vorsicht kann man sagen, es kann bis zur Höhe des Vorengagements gehen, es kann aber auch weniger sein. Ein speditiveres Vorgehen hat seine Vorteile - ein langsames Vorgehen bringt unserer Ansicht nach nicht mehr viel neues. Letztlich jedoch entscheiden Sie. Wir wollten mit den zwei weiteren Vorengagements lediglich Ihren und unseren Handlungsspielraum aufzeigen, der etwas grösser ist, als er in der Botschaftslösung angegeben ist.

### Fragen/Beantwortung

**MEIER HANS:** In einer Zeitung konnte man lesen, die Ems Chemie hätte Kompensationsgeschäfte abgeschlossen. Einige Tage darauf erklärte der Chef der Ems Chemie, das sei alles "dummes Zeug", diese Geschäfte seien schon vor langer Zeit beschlossen worden. Werden die Schweizer Firmen, welche mit den USA Geschäfte abschliessen, in die Kompensation einbezogen, ob sie wollen oder nicht? Wie funktionieren diese Kompensationsgeschäfte?

**WICKI:** Die Kompensationsgeschäfte werden zwischen den amerikanischen Lieferanten und den Herstellern in der Schweiz abgewickelt. Das Ganze wird vom VSM unterstützt. Die Prüfung, ob die Geschäfte als Kompensation angerechnet werden, erfolgt durch die GRD. Sowohl die Lieferfirmen in der Schweiz als auch die Firmen in den USA müssen schriftlich bestätigen, dass dieses Geschäft im Rahmen der Kompensation zustande gekommen ist. Das Geschäft, das Sie erwähnt haben, wurde tatsächlich von zwei Direktoren der Ems Chemie als Kompensationsgeschäft bestätigt - auch von den amerikanischen Lieferanten.

**SCHMIDHALTER:** Herr Lyoth hat die Alternative mit der zweiten und dritten Tranche bis Ende Jahr aufgezeigt. Bleibt der Lieferzeitpunkt gleich oder verschiebt er sich um ein Jahr, wenn wir uns bis Ende Jahr mit Verpflichtungskrediten von insgesamt etwa 300 Millionen Franken engagieren?

**LYOTH:** Der Lieferzeitpunkt bleibt gleich. Für die Amerikaner spielt es theoretisch keine Rolle, ob wir diese Engagements gestützt auf den Letter of Offer and Acceptance oder gestützt auf den Letter of intent eingehen. Das Geld, welches sie erhalten, bleibt dasselbe - egal, unter welchem Titel wir bestellen. Diese Beträge sind im Verpflichtungskredit inbegriffen, also in den 3.495 Milliarden enthalten.

**SCHMIDHALTER:** Müsste der Letter of Offer and Acceptance am 31. Dezember erfolgen?

**LYOTH:** Theoretisch - aber wirklich nur theoretisch - könnten Sie mit den Vorengagements weiterfahren und immer wieder einen Letter of intent unterzeichnen. Die Amerikaner brauchen unsere Verpflichtung und das Geld. Theoretisch könnte man auch nach Ende Jahr noch einen Letter of offer unterzeichnen, solange wir die Zahlungen geleistet haben.

**SCHMIDHALTER:** Tatsache ist, dass der Ständerat beschlossen hat. Meiner Ansicht nach werden wir jetzt zeitlich unter Druck gesetzt: wenn wir nicht entscheiden, vergrössert sich das Risiko. Hätte man dies vertraglich nicht so gestalten können, dass unser Parlament nicht derart unter Druck gesetzt worden wäre?

**BUNDESRAT VILLIGER:** Zu Ihrer ersten Frage: Diese Vorengagements sind der Preis dafür, dass wir im Produktionsjahr 93 bleiben können. Wenn wir bereit sind, ins Produktionsjahr 94 überzugehen, fallen sie weg. Wenn wir uns aber nächstes Jahr nicht entscheiden, fängt die Sache wieder von vorne an, weil diese Teile an Lager genommen werden müssen. Ich bin der Meinung, dass dieser Zeitplan für uns mit Vorteilen verbunden ist. Herr Lyoth hat drei Elemente erwähnt; dazu kommt dass man uns nach den langen Jahre bald nicht mehr glaubt, dass es uns ernst ist. Wir haben etwas an Image einzubüssen, das braucht Sie aber nicht zu stören. Problematisch ist, dass die Seriegrösse unsicher ist. Auch die Teuerung tut einem Departement, das den Teuerungsausgleich nicht erhält, weh. Ich mache einen etwas kuriosen Vergleich: Einerseits gab es im Ständerat Leute, die sich lieber mehr Zeit gelassen hätten und ein Risiko bis 400 Millionen eingegangen wären. Andererseits haben die gleichen Leute gesagt, man müsse die Serie verringern, um Kosten zu sparen. Sie hätten also Flugzeuge geopfert ohne Gegenwert, nur um Zeit zu gewinnen. Für uns sind auch 200 Millionen viel Geld - dazu kommen noch die unvermeidlichen Risiken der Wechselkurse, die jedoch mit einem guten Cash-Management vermindert werden können. 400 Millionen sind noch mehr Geld - das sind 10% der Gesamtsumme. Mir schien es vertretbar, Ihnen in der Botschaft einen möglichst sicheren Vorschlag mit möglichst wenigen Risiken zu präsentieren. Wir zeigen Ihnen, dass Ihr Handlungsspielraum nicht eingegrenzt ist. Wenn wir die Vertragsverhandlungen von Anfang an auf das nächste Jahr verschoben hätten, wäre der Verpflichtungskredit mindestens soviel teurer geworden, und wir hätten hinter die Seriegrösse ein Fragezeichen setzen müssen, das wir Ihnen nicht hätten beziffern können. Die Arbeit, die mit einer neuen Aushandlung der Verträge auf uns zukäme, braucht Sie nicht zu kümmern. Herr Lyoth wird diese - wohl oder übel - machen. Ihr Handlungsspielraum ist nicht begrenzt, ob wir die Botschaft so oder anders machen; es geht einfach um einige 100 Millionen Franken.

**PRÄSIDENT:** Herr Schmidhalter hat die Frage gestellt, ob man auf dieses Vorengagement nicht hätte verzichten können.

**BUNDESRAT VILLIGER:** Das ist nicht möglich, weil die Amerikaner selber das Vorengagement ein halbes Jahr vor uns eingehen. Eine Firma wie McDonnell Douglas investiert nicht eine solche Geldsumme mit dem Risiko, dass die Schweiz dann keinen Rappen bezahlt. Das ist wirtschaftlich nicht zumutbar.

**LYOTH:** Es gibt tatsächlich keine Möglichkeit. Wir sind am Ende. Die Beschaffungsvorbereitungen haben mehr Zeit in Anspruch genommen als geplant. Das Geschäft wurde ursprünglich für ein Rüstungsprogramm 90 vorbereitet. Der Departementschef hat uns damals gesagt, dass Sie die Mirage nachevaluieren und - wenn möglich - auch das F/A-18-Geschäft verbessern möchten. Wenn wir in das Fiskaljahr 93 wollen, ist das der Preis, den wir bezahlen müssen.

**FRAU HAERING BINDER:** Vermutlich wird sich eine Arbeitsgruppe unserer Kommission mit den Verträgen noch im Detail beschäftigen müssen. Meiner Ansicht nach wäre es für unsere Kommission von Interesse, einen Einblick in das FMS-Gesetz zu erhalten. Ich bitte Sie, uns diese Unterlage zusammen mit der Stellungnahme der Finanzkontrolle zu diesem Verfahren zuzustellen, damit wir uns einen Überblick verschaffen können. Mich interessiert auch die Darlegung der Güterabwägung in der Beurteilung dieses Verfahrens, und ich möchte auch wissen, weshalb nur für die drei Firmen McDonnell Douglas, Northrop und Hughes Preisgarantien festgelegt wurden und nicht auch für die anderen Teile der Beschaffung. Die Frage der Kompensation werden wir offensichtlich in der nächsten Runde diskutieren. Ich entnehme Ihren Ausführungen, dass die Stückpreiserhöhung, die seit kurzem auch in der Öffentlichkeit "herumgeistert", nicht definitiv feststeht, sondern dass wir diese allfällige Stückpreiserhöhung nur dann zu gewärtigen haben, wenn die US Navy im nächsten Jahr - für das Fiscal Year 94 - nicht 48 Stück bestellt. Kann ich also davon ausgehen, dass diese Preiserhöhungen alles andere als sicher sind - abgesehen von der Teuerung? Im übrigen möchte ich diese Folien in der Beilage zum Protokoll haben.

**LYOTH:** Zur Frage der Preisgarantien: Die US Navy handelt die Verträge für einen ausländischen Kunden erst aus, wenn dieser bestellt hat. Man könnte dieses Verfahren aber auch verlängern, indem man die nötigen finanziellen Mittel bereitstellt und diese Festpreisgarantien viel früher aushandelt. Erstens müssen wir diesen Aufwand bezahlen, bevor die Beschaffung beschlossen wäre, und zweitens würde dieser Festpreis dann unglaublich hoch. Wenn sich die Firma zu einem Festpreis für das Jahr 94 oder 95 verpflichtet, muss sie die Risiken abdecken. Sie kann sich nicht auf eine Fehlkalkulation verlassen, um dann eventuell weniger Stücke bezahlen zu müssen. Es geht dabei um die Hauptlieferanten und diese Aufträge werden im Wettbewerb vergeben. Für das übrige Material gibt es verschiedene Lieferanten; die Navy wird den günstigsten aussuchen, wenn sie die Preisverhandlungen führt. Wenn sie das heute schon machen würde, wären die Bedingungen für uns sehr schlecht. Die Höchstpreisgarantie, die wir erhalten haben, ist absolut einmalig. Die Firma McDonnell Douglas hat so etwas überhaupt noch nie gemacht. Die Amerikaner sind der



Auffassung, dass wir im Vergleich zu anderen Ländern, die den F/A-18 beschaffen wollen, ausgezeichnete Konditionen erzwungen haben.

Wir werden das Gesetz aus den USA kommen lassen und Ihnen zur Verfügung stellen. Wir haben nur Auszüge aus diesem Gesetz, welches aus dem Jahre 1968 stammt und aufdatiert wurde.

Zum Stückpreis bei geringeren Produktionsraten: Der Stückpreis erhöht sich nur, wenn die Produktionsrate sinkt. Der Departementschef hat diesbezüglich Auskunft verlangt und die Navy beauftragt, ihm eine Sensitivitätsstudie (Folie 11) auszuarbeiten - unabhängig davon, ob und wann wir dieses Flugzeug kaufen -, die zeigt, wie sich verschiedene Stückzahlannahmen auf den Stückpreis auswirken. Sie sehen verschiedene Stückzahlen zwischen 66 und 20. Als diese Studie in Auftrag gegeben wurde, war man noch der Auffassung, dass im Fiskaljahr 93 66 Flugzeuge bestellt werden würden, in der Zwischenzeit sind es 48. Wir mussten diese 100 Millionen im Verpflichtungskredit einbauen. Sie sehen den Kosteneinfluss, welche eine geringere Stückzahl auf das Gesamtprogramm hat.

**BUNDESRAT VILLIGER:** Der Entscheid, ob der amerikanische Kongress zustimmen muss, damit wir diese Flugzeuge erhalten, ist vor einiger Zeit gefallen.

**LYOTH:** Das amerikanische Verteidigungsdepartement muss dieses Geschäft in einer sogenannten "notification to congress" anmelden. Dem Kongress wird eine Frist von 45 oder 60 Tagen angesetzt, um gegen diesen Verkauf Einspruch zu erheben. Diese "notification" ist sowohl für die Lenkwaffe Amraam als auch für das Flugzeug erfolgt. Der Kongress hat keinen Einspruch erhoben - damit ist der Export frei.

**HESS OTTO:** Es wird immer wieder behauptet - auch Kommissionspräsident Hubacher hat diese Meinung kürzlich am Fernsehen geäußert -, der F/A-18 sei ein sehr kostspieliges Auslaufmodell. Herr Lyoth hat ausgeführt, dass der F/A-18 in der "Version Schweiz" immer weniger, in der Version E/F jedoch zunehmend häufiger produziert wird, obwohl diese Version Eigenschaften aufweist, die für uns nicht interessant sind. Welche Eigenschaften hat diese Version? Handelt es sich beim F/A-18 tatsächlich um ein Auslaufmodell oder nicht?

**LYOTH:** Der F/A-18 ist kein Auslaufmodell. Unsere Version C/D, die zur Beschaffung vorgeschlagen ist, soll - gemäss Planung - bis ins Fiskaljahr 97 bestellt werden. Bei der Version E/F handelt es sich von der Basis her um das gleiche Flugzeug. Verschiedene Verbesserungen liegen auf Gebieten, die uns nicht interessieren. Man darf nicht nur die Produktion betrachten, sondern auch die Einsatzdauer - wie lange diese Flugzeuge noch herumfliegen und Unterhalt und Ersatz benötigen. Der E/F hat einen grösseren Flügel, eine grössere Reichweite, ein stärkeres Triebwerk und erfährt Verbesserungen in bezug auf seine Luft-Boden-Fähigkeiten. Er soll einen A/7-Ersatz bilden. Die Avionik wird in der ersten Version gleichbleiben (gleicher Radar, gleiche Software).

**BUNDESRAT VILLIGER:** Die Version, die wir haben, wurde 1989 ausgeliefert. Im Vergleich zur Mirage haben wir hier eine Benützergemeinschaft von etwa 1'200 Flugzeugen, die im Gebrauch sind, und es werden in der neusten Generation noch einige dazukommen. Viele Armeen sind daran interessiert, dass die Entwicklung dieses Flugzeuges weitergeht, vor allem die Navy. Sie hat die Entwicklung eines ganz neuen Flugzeuges abgebrochen aus Finanzgründen im Gegensatz zur Air Force, eine Weiterentwicklung vornimmt, und hat sich deshalb entschlossen, den F/A-18 noch über das Jahr 2000 hinaus in dieser modifizierten Form weiterzuführen. Das ist für uns die grosse Chance. Sonst wäre diese weitere Version nicht entwickelt worden und der Drang zu einer innovativen Entwicklung hätte abgenommen.

Herr Bridel und ein Herr, den ich nicht kenne, hätten - nach einer Aussage Ihres Präsidenten - gesagt, man solle sich auf eine provisorische Lösung einigen und dann die neue Generation abwarten. Ist diese neue Generation wirklich eine Option, die man abwarten sollte? Es hat uns interessiert, ob diese neue Generation - Jäger 90, Rafale - ein Quantensprung ist, nochmals eine wirklich neue Generation darstellt. Wir müssten bei diesen Produkten real mit sehr viel höheren Kosten rechnen. Es ist ein Quantensprung in bezug auf die Kosten. Aber es ist kein eigentlicher Quantensprung in bezug auf die Technik. Die beiden neusten Flugzeuge haben keine "Stealth"-Fähigkeit, sind also nicht radarunsichtbar. Die Avionik ist ungefähr vergleichbar. Die Flugleistung der Zelle Rafale dürfte etwas besser sein, ist aber für unsere Leistungsanforderungen nicht von Bedeutung. Ein Flugzeug ist ein Waffensystem mit Radar, Spiessen, Lenkwaffe und Träger (Flügel). Das System muss stimmen und zusammenpassen. Deshalb meine Angst vor der Mirage; bei ihr hat der Zusammenbau nicht geklappt (vgl. Mirage-Skandal). Wenn Sie diese Dinge sehen, fallen die Flugleistungssprünge, die ein Rafale oder ein Euro-Fighter hat, nicht so stark ins Gewicht, weil die Lenkwaffe, die wir haben, der neusten Generation angehört. Die F/A-18 kann mehr Amraam Lenkwaffen mittragen als der Rafale. In der Botschaft 90 waren noch alte Lenkwaffen drin (Sparrow); jetzt haben wir zum real gleichen Betrag noch das allermodernste drin - dies ist ein zweiter Vorteil dieser zwei Jahre. Ein echter Quantensprung käme mit dem neuen amerikanischen Flugzeug F-22, der jetzt entwickelt wird. Dort liegen die Kostenschätzungen etwa viermal höher. Dieses Rüstungsprogramm gäbe wohl kaum weniger Anlass zu politischen Fragen als das heutige, billigere, obwohl ich weiss, dass auch das heutige teuer ist. Ich glaube, dass wir ein entwicklungsfähiges Objekt haben zu einem Preis, der für uns gerade noch vertretbar ist. Die Verzögerungslösungen würden uns meiner Meinung nach kostenmässig überfordern. Ich werde den Verdacht nicht ganz los, dass diese Taktiken dazu dienen, überhaupt kein Flugzeug kaufen zu müssen.

**LEDERGERBER:** Eine Vorbemerkung: Sie haben gesagt, wir hätten vielleicht etwas Goodwill zu verlieren. Mit dieser Aeusserung erwecken Sie bei mir den Eindruck, dass Sie - wenn das Parlament sich allmählich sperrt - den Amerikanern nicht mehr so gut unter die Augen treten könnten, obwohl Sie doch so viele Eingeständnisse erwirtschaftet haben. Es versteht sich von selbst, dass die Amerikaner Ihnen sagen, Sie hätten ein günstiges Angebot herausgeschunden, denn der Verkäufer wird Ihnen nie sagen, dass noch Marge drin ist und Sie noch mehr hätten herausholen können. Das beeindruckt mich nicht sehr. Es handelt sich um ein Geschäft, das - wegen seiner Grössenordnung -, im Rahmen der demokratischen Entscheidung eine bestimmte Zeit benötigt, und bei dem durchaus gewisse Änderungen möglich sind. Ich möchte ganz klar festhalten, dass diese Verzögerung von zwei Jahren auf das Verhalten der

Verwaltung und des Bundesrates zurückzuführen ist und sich das Parlament jetzt zum ersten Mal mit dieser Geschichte befasst.

1. Frage: Was passiert, wenn man die Bestellung um ein Jahr verschiebt? Es geht um den Betrag von 200 Millionen Franken, den wir uns meiner Ansicht nach noch etwas genauer anschauen sollten. Wenn wir von der Teuerung sprechen, erweckt dies einen falschen Eindruck. Die Teuerung, die wir erleiden, wenn wir ein Jahr lang zuwarten, hat nicht zur Folge, dass das Ganze mehr kostet. Was in der generellen Teuerung enthalten ist, wird nicht teurer, kostet nicht mehr. Wir haben lediglich nominal eine höhere Zahl. Es handelt sich im übrigen um Vermutungen, die Sie in eine Richtung kumulieren und die am Schluss ein Resultat ergeben, mit dem Sie uns unter Druck setzen. Die Sicherheit, dass diese Zahl wirklich in diese Richtung geht, besteht nicht. Es ist möglich, dass Sie eine grössere Stückzahl haben, es ist weiter möglich, dass die Navy diesen Betrieben gegenüber andere Konditionen hat, und es ist auch möglich, dass in bezug auf die Steigerung der Stückzahlen etwas Luft drin ist. Wir wissen, dass die amerikanische Regierung diese Flugzeugproduktion auch subventioniert und wir diese Subventionen mitzahlen, wenn wir im FMS-Verfahren drin sind. Es handelt sich meines Erachtens um ein vages Gebilde. Es ist im übrigen mit Bezug auf den Wechselkurs auch möglich, dass der Preis sinkt, wenn wir noch zwei Jahre warten.

2. Frage: Die Vorengagement-Zahlungen sind nicht nur für die Amerikaner bestimmt, sondern auch für die schweizerische Wirtschaft. Wo - in der Botschaft - finde ich zu diesem Punkt Erläuterungen und welche schweizerischen Firmen sind bei diesem Vorengagement direkt betroffen, bekommen also bereits jetzt Leistungen, damit sie ihre Produktion danach für die Zulieferung von Teilen einstellen?

3. Frage: Das Memorandum of understanding beinhaltet weder Kaufverpflichtungen noch feste Preise, sondern es ist eine Absichtserklärung. Wurde dieses Memorandum gegenseitig unterzeichnet und wann wurde es unterzeichnet?

4. Frage: Gemäss Ihren Aussagen, Herr Bundesrat, hat der F/A-18 bereits ein neues Radar und alle andern müssen es noch entwickeln. Ich war bis jetzt der Meinung, dass die Ursprungsconfiguration beim F/A-18 das sogenannte APG-65 war und die Radarkonfiguration, die wir eigentlich bestellen möchten, das APG-73, das Nachfolgeradar mit einem neuen Prozessor, der sich heute noch im Entwicklungsstadium befindet und erst 1994 verfügbar sein wird. Darüber möchte ich mehr wissen.

**BUNDESRAT VILLIGER:** ad Vorbemerkung: Mit der Nachevaluation der Mirage haben wir die Amerikaner bereits erzürnt; es kommt jetzt nicht mehr darauf an. Bei einem solchen Geschäft müssen wir auf Empfindlichkeiten der Amerikaner nicht Rücksicht nehmen. Ich sage nur, dass man uns infolge der ständigen Verzögerungen bald nicht mehr glaubt, dass es uns ernst ist, politisch etwas zu machen. Sie haben sich jedoch nicht darum zu kümmern. Wir haben die Amerikaner damals mit der Nachevaluation - ich glaube zu Recht - brüskiert; aber wir haben bei dieser Nachevaluation gewisse Erfahrungen gemacht und sie hat "in unserem Haus" auch ein Ueberdenken von gewissen logistischen Fragen zur Folge gehabt. Man kann in Amerika - wegen des Gesetzes - keine Konkurrenzsituation im Lande schaffen. Die Nachevaluation der Mirage hat in gewisser Weise für einige Zeit eine Konkurrenzsituation erzeugt. Damit

gewissen logistischen Fragen zur Folge gehabt. Man kann in Amerika - wegen des Gesetzes - keine Konkurrenzsituation im Lande schaffen. Die Nachevaluation der Mirage hat in gewisser Weise für einige Zeit eine Konkurrenzsituation erzeugt. Damit konnte man an gewisse Grenzen gehen, an die man sonst nicht hätte gehen können. Es ist im übrigen nicht ganz korrekt, wenn Sie die zeitliche Verzögerung nur auf das Verhalten des Bundesrates zurückführen. Wir haben die zwei Jahre insbesondere deshalb eingeschoben, weil im politischen Raum die Forderung erhoben wurde, über die Flugzeugfrage solle erst nach Vorliegen eines Sicherheitsberichtes diskutiert werden. Das Geschäft wäre eigentlich reif gewesen. Die Verzögerung hat sich jedoch nicht negativ ausgewirkt.

ad Frage 1: Das Problem wäre kleiner, wenn Sie uns im Parlament bei den Investitionen ständig den Teuerungsausgleich gewährten. Aber das machen Sie nicht, und der Bundesrat schlägt es auch nicht vor, deshalb ist dies für uns der Realwert.

**LEDERGERBER:** Die EMD-Optik ist nicht die einzige Optik. Wir überlegen uns, was das Geschäft die Schweiz kostet, und was das Geschäft den Bund kostet. Auch wenn Sie den Teuerungsausgleich im EMD nicht haben, kostet das Flugzeug mit der Teuerung nicht mehr, wir dürfen die Teuerung nicht dazuschlagen. Nach Abzug der Teuerung ist es der gleiche Preis. Diese EMD-Optik gilt nicht für das Parlament.

**BUNDESRAT VILLIGER:** Diese Optik gilt für uns, nachdem man uns von allen Seiten vorwirft, wegen dieses Flugzeuges würde weniger Finanzraum für andere Waffengattungen zur Verfügung stehen. Wir müssen schauen, dass wir das Maximum aus dem Rüstungs-Franken herausholen. Im Bereich Serie kann es von 200 Millionen nach oben gehen, aber es muss nicht, je nachdem.

**LYOTH:** ad Frage 4: Der neue Radar ist Bestandteil des F/A-18, auch wie ihn die Navy erhält, aber die ersten Auslieferungen werden im 1994 erfolgen. Danach gibt es keine F/A-18s mehr mit einem anderen Radar; auch die Navy erhält in ihrer Basis-Version den gleichen Radar. Für die Risikobeurteilung haben wir eine Höchstpreisgarantie. Daraus ist wahrscheinlich auch ersichtlich, wie dieses Risiko, welches von gewissen Seiten geltend gemacht wird, beurteilt wird.

**PRÄSIDENT:** Heisst das, dass das APG-73 entwickelt ist?

**LYOTH:** Wir haben für das APG-73 eine Festpreisgarantie.

**SCHERRER:** Wenn Sie mit dem Computer eine neue DOS-Version aufschalten, gibt es Softwareänderungen. Die Benutzeroberfläche bleibt gleich, aber die interne Leistungsfähigkeit wird erhöht. So ist es beim APG-73.

**GMÜNDER:** Ich kann bestätigen, dass für den Piloten und für die Betriebsarten, für die Leistungsfähigkeit als solche, keine Änderung erfolgt. Bei den Amerikanern ist es üblich, dass - wenn eine wesentliche Komponente eines solchen Systems geändert wird - eine neue Bezeichnung anfällt, damit man es logistisch auseinanderhalten kann. Dieses Radar ist entwickelt, geht jetzt in Produktion für die amerikanischen Flugzeuge Fiskaljahr 92 und wird 1994 ausgeliefert.

**LYOTH:** ad Frage 3: Das hat mit dem Kauf des Flugzeuges grundsätzlich nichts zu tun. Das Abkommen ist auf Stufe Verteidigungsminister gegengezeichnet. Es wurde erstmals im Jahre 1975 abgeschlossen und Sie sehen die vorgenommenen Verlängerungen sowie die Zielsetzung. (Folien 3.4.5).

ad Frage 2: In der Botschaft ist dieser Punkt nicht ausdrücklich erwähnt. Er ist allerdings in diesen 50 Millionen inbegriffen. Etwa 45 Millionen davon sind für die Beschaffungsvorbereitungen in den USA und etwa 5 Millionen für die Beschaffungsvorbereitungen bestimmt (Folie 9). Im Bericht, den das Departement Ende Januar erstellt hat, finden Sie weitere Ausführungen zum Vorengagement; dort wurde auf diese Einzelheiten noch eingegangen.

**WICKI:** Die Amerikaner investieren dieses Geld in die sogenannte Produktionsvorbereitung ("production engineering"). Diese Arbeiten müssen geleistet werden, damit wir dieses Programm sicherstellen können. Weiter werden mit diesen Mitteln Gussstücke usw. gekauft, und es werden für die Schweiz Werkzeuge hergestellt und gekauft, damit die Teile hergestellt werden können. Wir geben nicht einfach Mittel frei für eine sogenannte Vorfinanzierung, sondern die Mittel werden tatsächlich als gebundenes Kapital bei den Firmen bereitgestellt, andernfalls müssten sie uns den Zins zurückrechnen.

**LEDERGERBER:** Ich habe noch die Frage gestellt, wieviele Schweizer Firmen von diesen Vorauszahlungen profitieren. Existiert diesbezüglich eine Liste?

**LYOTH:** Alle Firmen, die in der Botschaft (S. 75ff, Ziffer 623) aufgeführt sind, beteiligen sich an der Herstellung.

**LEDERGERBER:** Aufgeführt sind die Firmen von Lieberherr-Aero-Technik bis Stoppani AG. Sie schreiben: "Ungefähr 50 weitere Firmen werden als Unterlieferanten der Hauptauftragnehmer beteiligt." Kommen diese Firmen auch in den Genuss der Vorauszahlungen?

**LYOTH:** Diese Frage muss ich mit dem industriellen Projektleiter abklären.

**LEDERGERBER:** Können Sie uns eine Liste dieser Firmen aushändigen?

**LYOTH:** Das sollte möglich sein. Ich werde sie bestellen.

**BONNY:** Ich habe drei Fragen an Herrn Lyoth:

Frage 1: Es leuchtet ein, dass die Grösse der Serie den Preis beeinflusst. Ich gehe davon aus, dass im Fiskaljahr 93 48 Flugzeuge der Marine (Navy) anfallen. Kommen - für das Fiskaljahr 93 - noch weitere Flugzeuge - von vorher - dazu, oder ist diese Zahl abschliessend zu verstehen? Ich glaube zu wissen, dass beispielsweise Kuwait ebenfalls die F/A-18 bestellt hat.

Frage 2: Die Firma McDonnell Douglas nimmt in diesem ganzen Geschäft eine wichtige Stellung ein. Der Wettbewerb unter den Flugzeugwerken in den USA ist sehr hart. Ich erinnere mich gelesen zu haben, dass Douglas einen sehr wichtigen Wettbewerb verloren hat. Wie ist es in nächster Zeit um die Bonität und die Solidität der Firma Douglas bestellt?

Frage 3: In bezug auf die Währung haben Sie gesagt, dass man mit einem Cash-Management dafür schauen muss, dass man möglichst gut wegkommt. Die berechtigte Hoffnung, den Vertrag nicht in Dollar, sondern in Schweizer Franken abschliessen zu können, hat sich nicht erfüllt. Was steht in bezug auf die Währung im Vertrag?

**LYOTH:** ad Frage 1: Im Fiskaljahr 93 sind keine anderen Flugzeuge als die 48 für die US Navy vorgesehen, und ich glaube auch nicht, dass noch weitere dazukommen, weil der Zug für das Fiskaljahr 93 zu rollen begonnen hat. Kein anderes Land - ausser der Schweiz - befindet sich in der Situation, dass ein Beschaffungsantrag vom Parlament bewilligt wird. Die früheren Flugzeuge waren in einem anderen Fiskaljahr.

**WICKI:** ad Frage 2: Die Firma McDonnell Douglas ist vor ca. einem Jahr in der Presse erwähnt worden im Zusammenhang mit der Expansion nach China. Diese Expansion hat unter anderem auch dazu beigetragen, die Verschuldungssituation der Firma massiv zu verbessern. Zudem haben interne Massnahmen dazu geführt, dass die Bilanz heute wesentlich besser aussieht als vor 12 Monaten. Wir haben diese Aktionen mitverfolgt und sind heute davon überzeugt, dass die Bonität dieser Firma gegeben ist. Im weiteren hat sich die US Navy entschieden, den F/A-18 als Rückgrat ihrer Flugzeugflotte einzuführen. Die Jäger werden sukzessive durch F/A-18s ersetzt, die neue Möglichkeiten in bezug auf das Radar und die Lenkwaffe aufweisen. Damit ist die

Gewähr gegeben, dass dieses Programm F/A-18 weit über das Jahr 2000 hinaus fortgeführt wird. Dies hat einerseits zur Folge, dass McDonnell Douglas eine recht gute Prognose für den Auftragsbestand hat, und andererseits haben wir die Gewähr, dass die Technologie, die wir heute kaufen, Entwicklungspotential hat, an dem wir partizipieren können.

**LYOTH:** Die USA haben in ihrer Planung vorgesehen, 1000 Stück dieser F/A-18 E/F-Versionen herzustellen - es handelt sich um einen wichtigen Auftrag für diese Firma.

ad Frage 3: Man kann das FMS-Verfahren nur in der Fremdwährung - also in Dollar - abschliessen, weil das Gesetz sagt, dass der amerikanische Steuerzahler keinen Verlust erleiden soll. Sonst müsste jemand das Währungsrisiko übernehmen.

**ERNST:** ad Frage 3: Zum Problem der Wechselkursabsicherung: Unsere Zahlungen in Dollar erstrecken sich etwa über 7 Jahre. Niemand kann den Dollarkurs für diese Zeitspanne voraussagen. Man kann nur vermuten oder spekulieren ... Die Frage nach einer Absicherung des Wechselkursrisikos hat sich auch früher schon gestellt. Unter Kursabsicherung versteht man mehrere Dinge: Das beginnt mit einem Cash-Management. Zuständig dafür ist nicht das EMD, sondern das Finanzdepartement (EFD). Das EFD muss - für die Entwicklungshilfe, für die Weltbank etc. - täglich oder wöchentlich oder monatlich grosse Dollarmengen beschaffen. Cash-Management heisst, dass wir diese fällige Dollarsumme - wenn dem Flugzeuggeschäft zugestimmt wird - natürlich einige Zeit zum voraus kennen und über diese Dollar bestmöglich disponieren. Es stellt sich die Frage, ob wir eine Versicherung abschliessen sollten, damit der Kurs von 1.50 (vgl. Botschaft) über die ganze Zeitdauer hinweg garantiert wäre und wir das Wechselkursrisiko nicht mehr hätten. Fiele der Dollar unter 1.50, hätten wir ein schlechtes Geschäft gemacht, läge er über 1.50, würden wir ungefähr die Summe der Kursdifferenz zahlen. Das Finanzdepartement und die Nationalbank sind mit uns zum Schluss gekommen, dass sich Kursabsicherungsoperationen nicht lohnen, deshalb verzichten wir darauf. Es ist ein Nullsummenspiel. Statistisch gesehen sind die Kursschwankungen - über eine längere Zeit hinweg betrachtet - nach unten und nach oben ausgeglichen. Im Verpflichtungskredit ist im übrigen ein Risikobetrag von 160 Millionen enthalten - für allfällige mögliche Risiken. Dieser Verpflichtungskredit könnte für das erwähnte Risiko verwendet werden.

**BONNY:** Ich teile Ihre Auffassung in bezug auf die Absicherung des Währungsrisikos. Meiner Ansicht nach ist die Dauer (bis 1997) etwas lange.

**ERNST:** Der Entscheid, heute keine Kursabsicherung vorzunehmen, braucht nicht bis 1997 Bestand zu haben; er kann immer wieder neu beurteilt werden.

**SCHMIDHALTER:** Die Eidgenossenschaft ist nach Aussage von Herrn Lyoth bisher keine einzige finanzielle Verpflichtung eingegangen. Muss die Verpflichtung von 50 Millionen bis Ende März eingegangen werden oder ist es möglich, mit dieser Verpflichtung bis Ende Juni zuzuwarten, weil die Bestellung - gemäss Ihren Aussagen, Herr Lyoth - ja nicht garantiert werden muss, sofern wir diese Verpflichtung eingehen. Könnte man mit den Amerikanern vereinbaren, bis Ende Juni eine Verpflichtung von 200 Millionen einzugehen, so dass vor dem Entscheid des Nationalrates keine finanzielle direkte Verpflichtung vorläge.

**LYOTH:** Wir können nicht bis Juni warten.

**ERNST:** Der Bundesrat wird dieses Vorengagement erst noch beschliessen. Es steht auf der Traktandenliste der Finanzdelegation, die am 13 April eine Sitzung abhält.

**SCHMIDHALTER:** Ist das nicht zu spät?

**ERNST:** Herr Lyoth hat von Ende März gesprochen, aber er hat noch etwa drei Wochen "herausgehandelt".

**LEUBA:** Lorsqu'on procède à un investissement industriel de cette nature, il faut également tenir compte du délai entre la décision et la livraison, lequel ne peut être raccourci. Dans le cas de cette acquisition, il est de 3 ans pour les Américains et de 2 1/2 ans pour la Suisse.

Si l'on veut réduire le risque, il faut réduire au maximum ce délai.

Je souhaite encore connaître les compétences législatives du parlement américain, sont-elles uniquement de nature budgétaire ou s'étendent-elles au choix du type d'avion ?

**LYOTH:** Zunächst wird die Typenwahl für die Produktion eines F/A-18 getroffen, und danach werden die Planungszahlen ausgearbeitet. Der Plan des Verteidigungsministeriums könnte dann beinhalten, für die Navy beispielsweise 1'500 F/A-18s herzustellen. Dieser Plan wird in der Folge abgesehen. Im Budget sind die jährlichen Tranchen enthalten: hier 48. Der Kongress entscheidet über die Anzahl Flugzeuge. Er kann im Budget die Zahlen verändern (von 48 auf 24 zum Beispiel). Eine Typenwahl in dem Sinne findet also nicht statt. Es geht für den amerikanischen Kongress nicht darum, diesen F/A-18 nicht mehr herzustellen, sondern er wird gestützt auf die finanziellen Möglichkeiten nur noch 24 Flugzeuge beschaffen - dafür zwei Jahre länger als vorgesehen.



Der Departementschef hat sich mit dem amerikanischen Verteidigungsminister in Verbindung gesetzt und ihm die klare Frage gestellt, welches seine Intensionen und welches seine Lagebeurteilung in den USA mit Bezug auf das Fiskaljahr 93 seien. Die Zahl von 48 Flugzeugen für das Fiskaljahr 93 wird in den USA von niemandem in Frage gestellt.

**STEINEGGER:** Eine Vorbemerkung politischer Art zum Zeitdruck: Der grösste Zeitdruck entsteht für diejenigen Ratsmitglieder, die das Geschäft grundsätzlich ablehnen, und aus diesem Grund auf ein Vorengagement verzichten möchten. Dem können wir abhelfen, indem wir uns in den Monaten Mai und Juni voll einsetzen, damit dieses Geschäft über die Runden gebracht werden kann. Unlogisch wäre es, das Geschäft grundsätzlich abzulehnen, zuzuwarten und diese Vorengagements in einem grösseren Umfange in Kauf zu nehmen. Für diejenigen Mitglieder, die diesem Geschäft eher positiv gegenüberstehen, ist der Zeitdruck nicht derart gross, da es sich um Detailfragen usw. handelt. Die Durchführung dieser Vorengagements spielt weniger eine Rolle. Dies ist in bezug auf das weitere Vorgehen zu bedenken.

1. Frage: Haben Sie auch mit anderen Ländern - Kanada und Australien - , die den F/A-18 beschafft haben, Kontakte gehabt und Erfahrungen ausgetauscht?

2. Frage: Gemäss Herr Wicki soll der F/A-18 auch den F-14 (Tom Cat) ablösen, der immer noch als der teuerste Luftüberlegenheitsjäger gilt. Handelt es sich dabei um die C/D Version und ist die E/F-Version die Erdkampfversion?

3. Frage: Die Erarbeitung eines Sicherheitsberichtes und die Mirage-Nachevaluation haben zu einer Verzögerung von 2 Jahren (1990-1992) geführt: Was ist in dieser Zeit an der Botschaft geändert worden, was ist neu dazugekommen?

**WICKI:** ad Frage 2: Die Navy wird den F-14 durch den F/A-18 ersetzen. Der F/A-18 ist ursprünglich als Erdkämpfer ausgebildet und jetzt primär für die Luftverteidigung umgerüstet worden. Die Navy hat sich - um ihre Infrastruktur zu vereinfachen - entschieden, nur noch mit dem F/A-18 zu operieren, und zwar sowohl was die Luftraumverteidigung als auch was den Erdkampf anbelangt. Für diese Luftkampfaufgaben wurde die Version E/F in Entwicklung gegeben. Sie beinhaltet insbesondere eine grössere Reichweite, d.h., die Struktur wird etwas gestreckt, damit vor allem mehr Treibstoff mitgenommen werden kann, und es kommt auch eine neue Triebwerkversion dazu. Dies sind die Hauptänderungen, die für uns aber nicht relevant sind. Wichtig ist für uns, dass wir von der Weiterentwicklung des Intelligenzteils (Software- und Radarteil), der die Aktualität ausmacht, profitieren können.

**CARREL:** Dès le début de sa conception, le F/A 18 a été conçu comme un avion entièrement bivalent, air-air et air-sol.

La succession du F 14 "Tomcat" a suscité de nombreuses discussions au sein de la Navy, en raison du rayon d'action considérable de ce dernier. Les principales modifications de la version E/F du F/A 18 iront dans ce sens, avec notamment des

réservoirs de carburant plus importants. Pour cette raison nous ne sommes pas intéressés par cette version, d'autant plus qu'au niveau de l'avionique il n'y aura pas de modifications importantes.

Nous avons eu des contacts avec les utilisateurs suivants:

- Australie
  - US Marines Corps
  - US Navy
  - Armée de l'air canadienne, en particulier avec la division basée en Allemagne
- Tous les utilisateurs autres que la Navy se montrent extrêmement satisfaits par le F/A 18.

**SCHERRER:** Der signifikanteste Unterschied zwischen RP 90 und RP 92 besteht zweifelsohne in der Luft-Luft-Bewaffnung. Wir haben in der Botschaft RP 92 diesen Amraam spezifizieren können, weil er mittlerweile produktionsreif und für unsere Beschaffung freigegeben worden ist. Im RP 90 hätten wir noch die halbaktive Sparrow Lenkwaffe gehabt, mit der Möglichkeit allerdings, bei "Erhältlichwerden" des Amraam das Pferd zu wechseln. In bezug auf die Ausrüstung für die elektronische Kriegführung ist der Navy in der Zwischenzeit ein Technologiesprung gelungen, den wir mitmachen. Es ist wie beim Radar: Die Amerikaner verbessern den Radar, und wir erhalten das Flugzeug, welches die Amerikaner in diesem Finanzjahr bekommen - dies ist die eigentlich Kernaussage des FMS-Verfahrens. Wir beteiligen uns an der amerikanischen Flugzeugherstellung, und dort, wo wir nicht etwas besonderes spezifizieren, erhalten wir das, was die Amerikaner im Finanzjahr 93 erhalten. Etwas spezielles haben wir nur bezüglich der Strukturfestigkeit spezifiziert. Beim Radar und bei der elektronischen Kriegführung haben die Amerikaner neue Geräte eingeführt. Für uns ergibt sich daraus kein Risiko. Ein solches besteht jedoch für die Amerikaner selbst - für uns ein Fremdrisiko. Wenn irgendetwas schief gehen sollte, bekommen wir die bisherigen Geräte, also genau dieselben Flugzeuge, die die US Navy aus dem Finanzjahr 93 bekommt. Wir hätten kein Zusatzrisiko in Kauf zu nehmen, und es wäre für uns ein gewaltiger Technologiesprung. Wir haben die Teuerung absorbieren müssen. Die drei Punkte Bewaffnung, elektronische Kriegführung und Teuerung führer grundsätzlich zu einer Verteuerung dieses Flugzeuges (RP 92). Dem haben wir mit einer knapperen Bemessung bei der Logistik entgegengewirkt - ich verweise diesbezüglich auf das Referat von Herrn Direktor Glanzmann. Aufgrund der Wechselkurssituation konnten wir auch den Kurs von 1.60 auf 1.50 zurücknehmen. Mit diesen beiden Korrekturen (weniger Logistik, günstigerer Kurs) konnten wir in etwa diese Verteuerung - durch bessere Lenkwaffen, EKF und die Teuerung - ausgleichen.

**STEINEGGER:** Welche Version ist die Erdkampfversion?

**CARREL:** Un exemple de la guerre du Golfe démontre la polyvalence du F/A 18. Une formation qui allait bombardier des positions irakiennes, a été informée de la présence de chasseurs irakiens. Par la simple pression d'un bouton, les F/A 18 sont passés au mode air-air et ont abattus les avions ennemis avant de repasser au mode air-sol et de poursuivre leur mission.

La plupart des utilisateurs ont fixé les priorités d'engagement au niveau de la défense aérienne. Il en ira certainement de même pour la version E/F.

**SCHMIDHALTER:** Haben sich der Bundesrat oder das EMD auch alternative Konzepte durch den Kopf gehen lassen? Ich könnte mir auch ein Fiskaljahr 94 oder 95 vorstellen. So wäre es vielleicht denkbar, noch ein bisschen von der Entwicklungsmöglichkeit zu profitieren, weil der F/A-18 beide Komponenten hat: Luft-Erde und Luft-Luft. Man hätte eventuell zusätzlich andere Partner - in Europa oder anderswo - organisieren und für 95 beispielsweise eine Bestellung von 100 Maschinen anvisieren können.

**PRÄSIDENT:** Ich bitte sie, sich diese Frage für die Eintretensdebatte aufzusparen.

1. Frage: Professor Arbenz von der EPUL erklärt, die Teuerung für den F/A-18 hätte von 1989 bis 1990 - also in einem Jahr - 24% betragen. Stimmt diese Aussage? Ich habe der Fachpresse entnommen, dass der Stückpreis für den F/A-18 von den Amerikanern mit 9.97 Millionen Dollar angegeben wurde. Bei einer Aufrechnung - Produktionsjahr Ende siebziger/Anfang achtziger Jahre - würde die Teuerung etwa 300 Millionen betragen.

2. Frage: Die vier grossen Firmen McDonnell Douglas, Hughes, General Electric und Northrop stehen im Wettbewerb. Sind es nicht immer die ganz grossen Firmen, die diesen Markt beherrschen? Handelt es sich dabei um einen echten Wettbewerb oder liegt es im amerikanischen System, in dem - Warnung Eisenhower seinerzeit - der politisch-militärische Komplex stark spielt? Der Lobbyismus der Rüstungsindustrie im amerikanischen Kongress ist ja geradezu legendär. Kann von einer freien Preisentwicklung überhaupt die Rede sein oder mit anderen Worten: Haben wir hier Chancen, günstigere Preise herauszuholen?

Am 29. Juni 1988 habe ich der Basler Zeitung (BAZ) die beiden folgenden Anmerkungen entnommen:

1. Anmerkung: In der amerikanischen Presse stehe mit Bezug auf das Vorverfahren Evaluation F/A-18 geschrieben, die Firma McDonnell Douglas hätte Insiderschlüsseldokumente aus der Schweiz in den Händen gehabt.

2. Anmerkung: Der frühere Kommandant Arthur Moll und der frühere Rüstungschef Schulthess seien Berater der Firma McDonnell Douglas und hätten Geschäfte vermittelt.

**LYOTH:** ad Frage 1: Wir haben versucht, in der Botschaft auf die Problematik der Preisvergleiche aufmerksam zu machen. Es ist unglaublich, was die Presse manchmal diesbezüglich schreibt. Die Schlussevaluation fand zwischen dem F/A-18 und dem F-16 statt. Diese beiden Flugzeuge stehen in den USA nicht in Konkurrenz miteinander. Die Navy und die Air Force haben völlig unterschiedliche Berechnungsverfahren. Es ist nicht die Teuerung, die von einem Jahr auf das andere den Hauptunterschied ausmacht. Die Antwort auf Ihre Frage, Herr Präsident, liegt im Beschaffungsumfang.

Der Beschaffungsumfang ist für diese Flugzeuge ein völlig anderer. Die Presse nimmt das Budget eines Jahres und dividiert es durch die Anzahl Maschinen. Wenn Sie das tun, ist der F-16 für das Fiskaljahr 93 eine absolute Katastrophe. Weil diese Flugzeuge jährlich gekauft werden, kauft die US Navy oder die US Air Force nicht jedes Jahr Ersatzmaterial dazu, aber vielleicht werden jedes vierte Jahr 700 Millionen für Ersatzmaterial benötigt. Dann ist plötzlich in einem Budget der Preis für den F/A-18 viel höher und zwei Jahre später ist er wieder billiger. Das Problem ist, dass es sich überhaupt nicht um den gleichen Beschaffungsumfang handelt.

ad Ledergerber: Beim F-16 und beim F/A-18 haben wir das amerikanische Verteidigungsministerium um eine Beurteilung dieser Angebote gefragt. Hier standen sich Navy und Air Force gegenüber. Wir wollten sicher sein, dass wir es hier nicht mit derartigen Machenschaften zu tun haben. Das amerikanische Verteidigungsministerium, welches diese Letter of Offer beurteilt, wenn sie ins Ausland gehen, hat uns diese Zusicherung gemacht.

Die Teuerungsindizes, die vom amerikanischen Verteidigungsdepartement für die Budgetberechnungen vorgegeben werden, liegen zwischen 2% und 5%. Der Beschaffungsumfang war nicht 24% Teuerung.

ad Frage 2: Es sind immer die gleichen grossen Firmen - auch in Europa (Dassault, British Aero Space). Diese Firmen sind die einzigen, die sich überhaupt noch an eine solche Entwicklung heranwagen. Heute kann dies eine einzelne Firma nicht mehr. Für alle neuen Kampfflugzeuge sind Firmenkonsortien gebildet worden. Der Wettbewerb besteht darin, dass sich zwei, drei Firmen zusammenschließen - wie beispielsweise beim F-22; ein Firmenkonsortium gewinnt dann den Wettbewerb. Der Lobbyismus ist bekannt. Die amerikanischen Senatoren und Repräsentanten kämpfen primär für die Industrie in ihrem Staat. Diese Lobby möchte ein "up-dating" des F-14, nicht den F/A-18 E/F.

**WICKI:** Hier ein aktueller Vergleich aus einer aktuellen Zeitschrift ("Jane's Defence Weekly") vom 21.3.1992. Darin wird über die deutsche Flugzeugbeschaffung gesprochen und die Alternativen werden aufgeführt: Das EFA wird mit einem Preis von 105 Millionen erwähnt, der F-15 mit 122.7, der F-22 mit 196.3, der F/A-18 mit 84.6, der Rafale mit 122.2, die Tornado-Familie mit 112 und der MiG-29 mit 74 Millionen.

**LYOTH:** Der Beschaffungsumfang, der darin enthalten ist, ist hier ebenfalls völlig offen. Auch der Preisstand, auf dem die Berechnung basiert, ist unklar: heutige Franken oder Endkosten bei Auslieferung?

ad Anmerkung 1: Ich kenne den Mann - einen Amerikaner -, in dessen Büro die Durchsuchung stattgefunden hat. Er heisst Tom Gunn und war Mitarbeiter bei McDonnell Douglas. Er arbeitete auf unserem Programm. Er war tatsächlich im Besitz von schweizerischen Unterlagen - Offertanfrage, Kostenberechnungen für das Schweizer Programm, Besprechungsprotokolle usw.. Gegen ihn ist seit 1988 nie Anklage erhoben worden. Er lebt in Freiheit.

**ERNST:** ad Anmerkung 2: Herr Schulthess war der erste Rüstungschef in der Geschichte der Schweiz. Er kam von Douglas - damals hiess die Firma noch nicht McDonnell Douglas, sondern Douglas - und hat sein Amt 1967 angetreten. Er ist 1970 oder 1971 zurückgetreten und hat danach auf Flugzeugbeschaffungen keinen Einfluss mehr ausgeübt. Ich glaube, er hatte auch keine Beratungsmandate mehr - er ist nach seinem Rücktritt zuu BBC gegangen. Herr Moll, der 1983 als Kommandant der Flieger und Flabtruppen zurückgetreten ist, hatte meines Wissens einen Beratervertrag mit Northrop, nicht mit McDonnell Douglas. Diese Tätigkeit gab auch zu parlamentarischen Vorstössen Anlass. In der Folge hat Herr Moll auf diesen Beratervertrag verzichtet, der nach meiner Einschätzung in bezug auf die Summen, um die es ging (wenige 1'000 Franken) nicht sehr gewichtig sein konnte.

Dies fällt mir im Moment dazu ein. Sollten meine Ausführungen nicht korrekt sein, würde ich nachbessern.

**BUNDESRAT VILLIGER:** ad Anmerkung 2: Solche Dinge hat es immer gegeben. Ich glaube, man kann in diesem Fall jegliche Einflussnahme ausschliessen. Die genannten Personen waren an den Vorbereitungsarbeiten nicht mehr beteiligt. Wer pensioniert ist, kann tun und lassen was er will. Ich teile ein gewisses Unbehagen, wenn so etwas bekannt wird, und finde ein solches Verhalten auch nicht sehr elegant.

ad Frage 2: Ich teile die Auffassung, dass es sich nicht um einen freien Markt handelt. Der Markt spielt vielleicht zwischen Konsortien bis zur Erstellung des Konzeptes. An einen Lieferanten, in den man viel investiert hat, ist man dann gebunden. Die Amerikaner haben "dank" Problemen und Skandalen Einblick in Kosotenrechnungen. Wir können davon profitieren, denn es wäre uns nicht möglich, in Amerika denselben Einblick zu haben wie die Navy, ein Grosskunde. Die Mirage hat eine gewisse Konkurrenzsituation geschaffen. Die Grössenordnung des Preises liegt, obwohl er hoch ist, nicht jenseits von allen anderen. Die Mirage-Offerte, die wir hatten - noch ohne den politischen Rabatt, der jedoch fast nichts ergeben hat -, zeigt, dass ein älteres Konzept, dessen Entwicklung nicht abgeschlossen ist, ungefähr gleich viel kostet. Das hängt auch etwas vom Kurs ab. Das Währungsrisiko wäre nicht vorhanden gewesen, jedoch ein Risiko in bezug auf die Zeit und die Qualität, weil die Entwicklung nicht abgeschlossen war. Die älteren Flugzeuge mit all den Risiken lagen in bezug auf den Preis in der gleichen Grössenordnung. Wir zahlen hier nicht um Potenzen oder um Hunderte von Millionen mehr für ein fertigentwickeltes Projekt. Auch wenn die Franzosen alle Risiken ausschalten könnten, wäre die Mirage dem mehrfach erprobten F/A-18 immer noch unterlegen. Ich bin - als ehemaliger Kaufmann - von den begrenzten Möglichkeiten in bezug auf das Aushandeln auch nicht befriedigt. Wir - unser Departement - versuchen, ein vertretbares Preis/Qualitäts-Verhältnis zu erreichen.

**UNTERBRUCH DER SITZUNG VON 10.05 - 10.35 UHR**

Der **PRÄSIDENT** erläutert kurz das weitere Vorgehen.

## Fortsetzung der Präsentation des Vorhabens durch das EMD

### GLANZMANN: (Folien als Beilage im Anhang)

Ich möchte Ihnen zeigen, was wir unter Logistik verstehen, wie die logistischen Anforderungen zustandekommen, wie wir dabei vorgegangen sind und was für Resultate wir erhalten haben.

Bei uns versteht man unter Logistik Betrieb, Unterhalt, Versorgung und Infrastruktur. Die für diese Bereiche vorgesehenen Finanzen fliessen einerseits in die Investitionen bei der Beschaffung und in den Betriebsaufwand während des Lebens des Systems. Die Logistikanforderungen kommen wie folgt zu stande: In der Regel wird zuerst ein Einsatzkonzept erarbeitet, aus dem sich ergibt, was man mit dem betreffenden System erreichen will. Aus diesem Einsatzkonzept entsteht ein militärisches Pflichtenheft und ein Ausbildungskonzept. Aus diesen beiden Konzepten erhalten wir die Grundlagen für das Logistikkonzept. Dieses ist aufgeteilt in ein Betriebskonzept, ein Unterhaltskonzept und ein Versorgungskonzept.

Beispielsweise ist die Möglichkeit von 10 Einsätze pro Flugzeug pro 24 Stunden vorgeschrieben. Ebenfalls vorgeschrieben ist eine Bereitstellungszeit von 20 Minuten oder die Möglichkeit des gleichzeitigen Starts von 8 Flugzeugen ab einem Flugplatz. Im betrieblichen Bereich will man mit den 34 Flugzeugen 5300 Flugstunden oder 7200 Einsätze à 40 Minuten produzieren. All dies hat massgebliche Auswirkungen auf die Logistik.

Und nun ein Wort zum Logistikablauf. Wir verfügen über die Flugplätze Payerne, Sitten, Meiringen und Dübendorf. Beim Flugplatz befindet sich ein Ortsmagazin für das Ersatzmaterial. Weiter befinden sich dort die Fachstelle und die Werkstätten. Wenn nun ein Flugzeug beispielsweise in Payerne einen Defekt erleidet, wird im Ortsmagazin ein Ersatzteil angefordert. Dieses Ersatzteil wird eingebaut und das defekte Teil geht zurück zur Fachstelle und zur Reparatur in die Werkstätten. Wenn das Teil repariert ist, geht es zurück in das Hauptmagazin und steht wiederum zur Verteilung in die Ortsmagazine zur Verfügung. Das ist der Normalablauf.

Nun komme ich zu den Logistikkosten beim neuen Kampfflugzeug, die etwa 20-22% der Gesamtkosten ausmachen. Wir waren noch nie bei einem System so tief. Die einzelnen Teile der Logistikkosten sind Ersatzmaterial (46,5%), Bodenmaterial (37,5%), Ausbildung (7%), Dokumentation (3,5%) und technische Unterstützung durch die Navy (5,5%).

Zum Element Ausbildung ist folgendes zu sagen: Es sind in der Botschaft Unterhaltssimulatoren und Ausbildungsmittel im Umfang von 24 Mio. Fr. vorgesehen. Es handelt sich z.B. um Unterhaltstrainer für das Hauptfahrwerk. Das Hauptfahrwerk, ausgelegt für Flugzeugträgerlandungen, ist äusserst komplex. Die Unterhaltstrainer erlauben die Ausbildung und Durchführung manueller Eingriffe und Einstellungen, ohne dass dafür ein Flugzeug stillgelegt werden muss. Bei Verwendung eines Flugzeugs ausserhalb der ordentlichen Flugbetriebszeit bestünde die Gefahr, dass dieses Flugzeug bis zum nächsten Einsatz nicht wieder ordnungsgemäss bereitgestellt werden könnte.

Vorgesehen sind auch Unterhaltssymulatoren für Avioniksysteme, für das elektronische Flugsteuerungssystem und für die Waffenanlage. Diese Simulatoren erlauben die Simulation von Störungen und die damit verbundene Fehlersuche an den betreffenden Elektroniksystemen. Das Flugzeug selbst verfügt zwar über ein eigenes integriertes

Testsystem. Komplexe Störungen werden aber von diesem System nicht oder nur ungenügend erkannt und angezeigt und sind nur sehr schwer und nur mit grossem Aufwand zu beheben. Eine Simulation solcher Fehler zu Ausbildungszwecken direkt am Flugzeug ist zudem nur begrenzt möglich.

Für die Initialausbildung des Unterhaltspersonals sind in der Botschaft 21 Mio. Fr. vorgesehen. Die Initialausbildung für Bereitstellung und Unterhaltsstufe 1 einer Kerngruppe von Fachspezialisten des Bundesamtes für Militärflugplätze und teilweise des Bundesamtes für Flugwesen und Fliegerabwehr erfolgt wo immer möglich in Normkursen der Navy. Ausbildungskurse für Arbeiten der Unterhaltsstufe 3 erfolgen bei den entsprechenden Herstellern oder als On-the-Job-Training in Navy-Werkstätten. Letztere Variante, obwohl ausbildungsmässig nicht optimal, musste vor allem aus Kostengründen gewählt werden, weil die Hersteller in der Regel an Ausbildungskursen nicht interessiert und auch nicht darauf vorbereitet sind. Sie verlangen aus diesem Grunde extensive Preise dafür.

Wir haben verschiedene Kategorien von Ersatzmaterial. Diese Position macht im Gesamten 370 Mio. Fr. aus. Wichtig ist bei den Baugruppen, Unterbaugruppen und Geräten, dass sie während des gesamten Lebens des Systems erhalten bleiben. Es gibt also keinen Verbrauch dieser Teile, und die anfallenden Defekte werden repariert. Die Bemessung erfolgte aufgrund der Bereitschaftsanforderungen, der geplanten Flugstundenproduktion, des Standortkonzeptes und der Fehlerhäufigkeit der Systeme. Dazu wurden auch mathematische Modelle beigezogen.

Die Baugruppen machen in der Menge 3,5% aus, verursachen aber 61,5% der Kosten. Die Unterbaugruppen machen 3,6% der Menge aus und verursachen 20,6% der Kosten. Nichtreparierbare Teile und Spezialteile machen 92,9% in der Menge und 17,8% in den Kosten aus. Daraus ist ersichtlich, dass 7,1% in der Menge über 80% der Kosten ausmachen und dass man deshalb auf diese beiden Kategorien besonders achten muss.

Die notwendige Anzahl Baugruppen, Unterbaugruppen und Geräte haben wir nach einem mathematischen Modell berechnet. Dieses Modell berücksichtigt feste Werte wie die verlangten 5300 Flugstunden, die drei Flugplätze mit einer Autonomie von dreihundert Einsätzen pro Flugplatz, die Versorgungssicherheit und die Turn-Around-Time (Zeitspanne, bis ein defektes Gerät wieder im Lager ist; in der Regel 20 Tage, bei Triebwerken 50 Tage). Als variablen Wert hat man die mittlere Zeitspanne zwischen zwei Lieferungen von Geräten eingesetzt. Aus Kostengründen mussten wir die Versorgungssicherheit von 90% auf 70% senken. Das heisst also, dass wir bei einem Ausfall in 7 von 10 Fällen am entsprechenden Ort ein Gerät haben. In drei von 10 Fällen müssen wir etwas unternehmen.

Das Verbrauchsmaterial kann nicht repariert werden. Es wird zur Reparatur der Baugruppen, Unterbaugruppen und Geräte gebraucht. Früher hat man diese Kategorie von Teilen für dreissig Jahre ab Beschaffungsbeginn bemessen. Man hat also mit dem Ziel eingekauft, nach dreissig Jahren keine Teile mehr an Lager zu haben. Man hat dadurch oft zu optimistische oder zu pessimistische Werte erhalten. Letzteres führte zum sogenannten "Edelschrott", also zu Ersatzmaterial, das während der gesamten Lebensdauer des Objekts nie zum Einsatz kam. Heute beschafft man bei dieser Materialkategorie für 10 Jahre, nach 5 Jahren bestellt man wieder und die Lieferung erfolgt nach ca. 1-2 Jahren. Selbstverständlich haben wir auch hier optimistische und pessimistische Verläufe. Das macht aber nichts, weil dies über die Jahre ausgeglichen werden kann. Mit diesem System konnten wesentliche Einsparungen gemacht werden. Die Investitionen bei der Beschaffung konnten reduziert werden und die Wirtschaftlichkeit im Betrieb ist höher (Lagermaterial kostet pro Jahr ca. 25% seines Wertes; 8% Zinskosten, 8% Lagerkosten, technologische Überalterung).

Bei der Bemessung der Normteile und des Verbrauchsmaterials geht man vor wie in der Privatwirtschaft.

Das Bodenmaterial umfasst alles Material, das für Betrieb, Reparatur und Unterhalt der Flugzeuge benötigt wird. Ausgenommen sind die Ersatzteile für die Flugzeuge. Die Kosten hierfür belaufen sich auf 290 Mio. Fr..

Typische Kategorien von Bodenmaterial: Es handelt sich z.B. um einfache Handwerkzeuge, Spezialfahrzeuge, Reparaturvorrichtungen, automatische Teststationen, Triebwerkprüfstände oder Kalibrier-ausrüstungen.

Bei der Bestimmung des notwendigen Ersatzmaterials für die Flugzeuge und das Bodenmaterial geht es um eine Optimierung der Kosten bezüglich Reparaturunterstützung, Ersatzgeräte, Reparaturen durch Dritte, Fehlerhäufigkeit und Auswirkungen auf die Bereitschaft.

Der Begriff der Autonomie im Unterhalt konnte nach folgendem Leitsatz neu definiert werden: Teilweiser Verzicht auf Reparaturfähigkeit, dafür Anpassung des Ersatzteillagers.

Früher hatte man eine Autonomie definiert, und es waren dann in einem bestimmten Intervall verschiedene Unterhaltseingriffe nötig. Das führte zum Schwergewicht der Befähigung, Unterhalt und Reparatur durchführen zu können. Man hatte in dieser Situation präventiven und korrektiven Unterhalt durchzuführen.

Heute haben wir wiederum eine definierte Autonomie. Aber die Zuverlässigkeit der einzelnen Systemteile und damit des gesamten Systems ist wesentlich grösser, weshalb die Unterhaltseingriffe seltener nötig sind. Das führt zu einem neuen Schwergewicht. Die Wirtschaftlichkeit und der Unterhalt nach Zustand werden wesentlich wichtiger.

Bei den Kosten für technische Unterstützung durch die Navy handelt es sich um die Abgeltung des administrativen, technischen und manuellen Aufwandes, der von der Navy geleistet werden muss, um einen Logistikkumfang von mehr als 700 Mio. Fr. zu definieren, zu bestellen, zu überwachen, zu kontrollieren, zu verpacken, auszuliefern und zu verrechnen. Die Dienstleistung umfasst einen Zeitraum vom Fiskaljahr 92 bis zum Fiskaljahr 96 und wird nach effektivem Aufwand abgerechnet. Wir haben also praktisch keinen Einfluss auf diese Budgetposition.

Die Budgetposition für Unterstützung beim Aufbau des Unterhaltes und des Getriebes in der Schweiz beträgt 10 Mio. Fr.. Es ist eine Unterstützung durch Fachspezialisten der amerikanischen Herstellerfirmen bei der Erstinbetriebsetzung der Flugzeuge und Geräte und der dazugehörigen Unterhaltsausrüstungen. Die Budgetposition ist für einen Totalumfang von 15 Mannjahren ausgelegt.

Für die Softwarepflege sind in der Botschaft 38 Mio. Fr. vorgesehen. Das sind die Kosten für die Softwareentwicklung und Unterstützung vom Fiskaljahr 93 bis zum Fiskaljahr 97, umfassend die Softwareentwicklung für die schweizerischen Anpassungen, den Anteil für die laufenden Softwareaufdatierungen der Navy und die Software für die elektronische Kriegführung. Die Leistungen umfassen Assistance Engineering und die Unterstützung, die Softwaredokumentation, Verifikation und Validation, Orientierung über geplante Aufdatierungen des operationellen Flugprogramms und Stationierung eines schweizerischen

Softwarekoordinationsspezialisten im Software-Entwicklungszentrum der Amerikaner. 8 Mio. Fr. sind für das Entwicklungs- und Testsystem vorgesehen, das es erlaubt, die elektronischen Kriegführungssysteme Radarwarner, aktiver Störer und Flare-Dispenser einzeln und im Verband zu testen.

Ein letztes Wort als Direktor des Bundesamtes für Militärflugplätze: Wir haben den Abbau der Hunter so vorgesehen, dass das neue Kampfflugzeug übernommen werden kann. Sollte das neue Kampfflugzeug nicht kommen oder dessen Beschaffung



verzögert werden, so müssten wir aus heutiger Sicht rund 150 Leute entlassen. Dies vor allem in Regionen wie dem Berner Oberland, die eine grosse Bedeutung haben.

## Fragen/Beantwortung

**LEDERGERBER:** Habe ich Sie richtig verstanden, dass Sie über den Posten, der in der Botschaft unter Punkt 61 erwähnt ist (Beschaffungsumfang: Ersatzmaterial für die Flugzeuge, Bodenmaterial für den Betrieb, technische Unterstützung durch die US Navy für den Aufbau der Logistik; Endkosten: 717 Millionen Franken), gesprochen haben? Es handelt sich um eine Aufschlüsselung eines doch sehr grossen Betrages (20% des gesamten Geschäftes). Haben Sie dazu zusätzliche Unterlagen, die wir einsehen könnten?

**GLANZMANN:** Unsere Leute besitzen solche Unterlagen - ich werde versuchen, sie zu beschaffen. Ich habe über die 370 Millionen (Gesamtbetrag der verschiedenen Kategorien von Ersatzmaterial) gesprochen, über die 292 Millionen (Bodenmaterial, vgl. Botschaft), sowie über die 45 Millionen und über die 10 Millionen.

**PRÄSIDENT:** 1. Frage: Inwieweit sind wir im Reparaturbereich autonom bzw. inwieweit sind wir auf die Zusammenarbeit mit dem amerikanischen Hersteller angewiesen?

2. Frage: Es gibt einen deutschen Fachmann, der behauptet, die Schweiz bekäme von den USA nicht sämtliche Daten, insbesondere im Softwarebereich, im elektronischen Bereich?

**GLANZMANN:** ad Frage 1: Ich habe zu zeigen versucht, dass gewisse Veränderungen stattgefunden haben, und dass wir immer eine definierte Autonomie haben. Das ist ein militärischer Wert, der uns vorgegeben ist. Wir müssen schauen, wie wir diese definierte Autonomie erreichen können. Wenn wir in gewissen Bereichen weniger Ausfälle haben, werden wir uns nicht mit besten Reparatur- und Prüfeinrichtungen eindecken, sondern wir werden dort etwas mehr Ersatzmaterial kaufen, um diese Vorgabe zu erreichen.

**PRÄSIDENT:** Müssen Sie gelegentlich Flugzeuge in die USA zurückschicken?

**GLANZMANN:** Flugzeuge nicht, aber Flugzeugteile. Wo wir uns nicht einrichten, wo wir etwas mehr kaufen, müssen wir die Teile für die Vornahme von Reparaturen in die USA schicken.

**PRÄSIDENT:** Ist das anteilmässig viel oder wenig?

**GLANZMANN:** Das ist relativ wenig. Wir haben die Betriebskosten analysiert. Wir werden im Vergleich zum Hunter weniger Kosten haben (Hunter: pro Jahr 56 Millionen Franken; F/A-18: rund 50 Millionen Franken). In den Bereichen Folgebeschaffungen von Ersatzmaterial und Aenderungsdienste sind die Werte beim F/A-18 etwas grösser.

ad Frage 2: Die Logistikorganisation hat mit Leuten aus Ländern, die den F/A-18 betreiben (Kanada, Spanien, Australien) Kontakte gehabt. Diese haben Fehler begangen, die wir nicht wiederholen möchten. Wir steigen sukzessive ein. Wir haben einen Softwarespezialisten in den USA und machen vor allem mit der Navy mit, weil diese die Systeme laufend verbessert, und versuchen so, das "know-how" aufzubauen.

**WICKI:** In bezug auf die Elektronik haben wir vertraglich abgesichert, dass wir von den Amerikanern Informationen erhalten. In den Bereichen des Radars und der elektronischen Kriegführung haben wir auch zu klassifizierten Informationen Zugang. Diese sind zwischen den militärischen Stellen durch entsprechende Abkommen abgesichert.

**PRÄSIDENT:** Dies gilt also für Elektronik und Software, d.h., es gibt keine "black-box"?

**WICKI:** Richtig.

**BONNY:** Eine generelle Frage an Herrn Glanzmann: In der Presse sind verschiedentlich Zweifel darüber geäussert worden, ob die Folgekosten vollständig aufgeführt sind.

**GLANZMANN:** Wir haben uns sehr intensiv mit diesen Fragen auseinandergesetzt und sind der Meinung, dass dem so sei. Auch im technischen Bereich erfolgt mit diesem Flugzeug ein Quantensprung. Die Zuverlässigkeit der Systeme ist unendlich viel grösser als beispielsweise beim Hunter. Da entstehen ganz neue Möglichkeiten, auch im Bereiche der Kosten.

## 2. Weiteres Vorgehen

**FRAU HAERING BINDER:** Eine grundsätzliche Bemerkung zum Vorgehen und zum Terminplan: An der Sitzung von Anfang Januar war sich unsere Kommission aufgrund eines "Quasiantrages" von Herrn Hess darüber einig, zuerst das Armeeleitbild formell abschliessend zu behandeln und sich erst danach der Flugzeugbeschaffung zuzuwenden. Lediglich Herr Steinegger vertrat damals die Meinung, dass es ausreichen würde, wenn uns dieser Bericht als Entscheidungsgrundlage zur Verfügung stünde. Herr Schmidhalter wurde von unserer Kommission beauftragt, sich im Büro dafür einzusetzen, dass das Armeeleitbild unserem Rat als Erstrat zugeteilt würde. Ich wäre dankbar, darüber weitere Informationen zu erhalten. Meines Erachtens wäre das Vorgehen - 1. Behandlung Sicherheitsbereich; 2. Behandlung Armeeleitbild mit den Szenarien, die uns im Sicherheitsbericht versprochen wurden; 3. Behandlung Flugzeugbeschaffung - richtig. Ich verzichte darauf, einen formellen Antrag zu stellen. Erstens weiss ich, wie das Abstimmungsergebnis innerhalb der Kommission aussähe. Zweitens weiss ich - auch nach der Lektüre des Armeeleitbildes -, dass mir diese Diskussion in bezug auf meine Entscheidung nicht sehr viel weiterhelfen würde.

Ich möchte folgendes festhalten: Die Kommission hat implizit eine Meinungsänderung vorgenommen ohne darüber diskutiert zu haben. Sie, als Mehrheit in dieser Kommission, haben Ihr Wort (1. Behandlung Armeeleitbild; 2. Behandlung Flugzeugbeschaffung) - das Sie auch vor den Wahlen gegeben haben - gebrochen.

**PRÄSIDENT:** Erstrat (für die Behandlung des Armeeleitbildes) ist der Ständerat.

**SCHMIDHALTER:** Ich habe nach dieser Sitzung unverzüglich mit Herrn Nebiker Kontakt aufgenommen. Er hat mir erklärt, dass die Zuteilung der Geschäfte - Erst-, Zweitrat - in der Kompetenz des National- und des Ständeratspräsidenten liegt. Der Beschluss - Erstrat = Ständerat - war bereits gefasst worden und wurde nicht mehr rückgängig gemacht.

**PRÄSIDENT:** In der grundsätzlichen Diskussion (Eintreten, Diskussion über die Botschaft) wird uns das Thema Armeeleitbild begleiten; es ist Bestandteil unserer Diskussion.

Zum weitem Vorgehen: Die Positionen in unserer Kommission sind weitgehend bekannt, aber wir haben die Aufgabe, dieses Geschäft unter dem Titel "parlamentarische Sorgfaltspflicht" zu behandeln. Dem Protokoll der Ständeratskommission habe ich entnommen, dass einige Ständeräte der Meinung sind, im Nationalrat werde das etwas anders laufen, weil die Mehrheitsverhältnisse zwar gleich, aber nicht so eindeutig gleich seien. Man erwartet von uns, dass wir zum Beispiel bei der Auswahl von Experten andere Akzente setzen. Es ist nicht zu verkennen, dass in der Bevölkerung das Verständnis in weiten Kreisen "zumindest nicht übertrieben positiv" ist. Wir sollten uns - mit Rücksicht auf das demokratische Verständnis - die Mühe nehmen, Experten anzuhören und mindestens einen Experten beizuziehen, der sich - aus irgendwelchen Gründen - als Gegner deklariert hat. Es hätte wenig Sinn, die gleichen Experten (vgl. Ständeratsprotokoll vom 11.3.1992)

nochmals anzuhören - Sie können die Referate der Herren Gasteyer, Spiellmann und Däniker verlangen. Als "Gegner" kommen für mich zwei Herren in Frage: 1. Prof. Manfred Timmermann, HSG St. Gallen; er hat aus Gründen der europäischen "Sicherheitsarchitektur" und aus Gründen der "Kleinstaatlichkeit" Gegenposition bezogen und legitimiert sich als ehemaliger Staatssekretär im Bonner Verteidigungsministerium. 2. Der Bundestagsabgeordnete Manfred Opel, ehemaliger Luftwaffengeneral und zweitweise auch im NATO-Bereich tätig.

Ich stelle die Grundsatzfrage: Expertenhearing ja oder nein (in Verbindung mit eventuellen Vorschlägen)?

**STEINEGGER** (ad Hearing Binder): Es ist richtig, dass ich den Bericht nur als Begleitmaterial angeschaut und nicht eine hierarchische Abfolge gefordert habe. Wir können vom Armeeleitbild nur Kenntnis nehmen, aber wir können damit nicht eine andere Armee wünschen oder die Armee abschaffen. Die Frage allerdings, ob eine Armee ohne Luftwaffe möglich wäre, könnte man den Experten unterbreiten.

ad Präsident: Ich bin der Meinung, dass die Kommission ihrer parlamentarsichen Sorgfaltspflichten nachkommen muss. Der in zeitlicher Hinsicht nötige zusätzliche Aufwand sollte jedoch möglichst kostengünstig sein. Ebenso bin ich der Auffassung, dass wir - unter Berücksichtigung des zeitlichen Horizontes - nicht auf ein Hearing verzichten können. Ich schlage vor, vor der Sitzung vom 11./12. Mai eine Sondersitzung anzusetzen und die Hearings vorzuziehen, damit an der Sitzung vom 11./12. Mai dann über diese Botschaft diskutiert werden kann.

**LEDERGERBER**: Ich teile Ihre diesbezüglichen Ausführungen und möchte zum weiteren Vorgehen noch etwas sagen:

Es gibt unterschiedliche Kategorien von Themen, die wir anschauen müssen: Wo stehen wir im Rahmen der erweiterten europäischen Betrachtung und der sicherheitspolitischen Situation? Was ist diesbezüglich in den nächsten Jahren zu erwarten und wie positionieren wir uns am besten? Diese Fragen haben für die Grundsatzfrage - ob überhaupt beschaffen, wie beschaffen? - sehr grosse Bedeutung. Andere Fragestellungen, die wir vertieft angehen sollten, stehen im Zusammenhang mit der Beschaffung. Es wäre sinnvoll - aus zeitlichen Gründen sowie aus Gründen der Sorgfalt -, nach den Hearings Untergruppen zu bilden, die sich speziell einem Thema annehmen und im Plenum dann darüber berichten.

**SCHMIDHALTER**: Ich möchte einen Wunsch der Konferenz, des Büros und der Fraktionspräsidenten anbringen: Wir sollten an der Doppelsitzung vom 11./12. Mai unsere Verhandlungen abschliessen, damit die Fraktionen über die Protokolle und die Fahne verfügen können. Wir müssen daher Ende April/Anfang Mai - wie Herr Steinegger vorgeschlagen hat - zusätzliche Sitzungstage einplanen. Was die Planung in bezug auf die Junisession angeht, ist genügend Zeit vorhanden, um dieses Geschäft auch eingehend im Gesamtrat zu behandeln.

**STEIGER:** Es ist mir wichtig, dass bei einem solchen Hearing die sicherheitspolitischen Lagebeurteilung, wie wir sie mit dem Armeeleitbild, der Botschaft und hier auch mündlich vorgetragen erhalten haben, kritisch analysiert wird, und dass wir auch andere Beurteilungen kennenlernen. Man kann nicht erwarten, dass jemand von Ihrer Seite diese Lagebeurteilung kritisch hinterfragt und eine andere Beurteilung vornimmt. Das gestern von Ihnen mehr oder weniger abqualifizierte Gutachten Bridel enthält Ansätze einer anderen Lagebeurteilung. Ich könnte mir Herrn Bridel als einen möglichen Experten vorstellen, der diese kritische Analyse hier einbringen könnte. Es kann auch jemand anders sein, aber jemand muss es machen.

Gemäss Botschaft haben sich nur Oesterreich und Irland noch nicht für den Einstieg in eine moderne Flugzeuggeneration entschieden. Heisst "noch nicht", dass sie auf dem Wege dazu sind, oder ist es möglich, dass sie diesen Schritt gar nicht tun wollen und vielleicht ganz andere Konzeptionen haben und es mit einer Armee ohne einen solchen "Ueberbau" versuchen wollen? Sehen die österreichische Militärs eine Perspektive ohne diese Generation Flugzeuge? Ich möchte diesbezüglich nähere Ausführungen haben.

**PRÄSIDENT:** Damit die Romands nicht zu kurz kommen, möchte ich Ihnen den Franzosen François Heisbourg (strategisches Institut, London), der in der Kommission "Sicherheitspolitik 90" dabei war, vorschlagen. In Oesterreich gibt es den Divisionär Karl Semlitsch, bis April 1991 Vordenker in der österreichischen Bundeswehr, jetzt Kommandant von Wien.

Ich schlage vor, dass eine kleine Gruppe - je ein(e) Vertreter/in der vier Bundesratsparteien, zwei VertreterInnen der kleinen Parteien - das Programm in bezug auf die Expertenhearings festlegt und auch die Fragen bereits formuliert.

Es geht jetzt darum, den Zeitplan zu bestimmen. Ein Antrag geht dahin, eine Sitzung in der Aprilsession, die wegfällt, anzusetzen. Für den 31. August/1. September ist eine Sitzung vorgesehen. In diese Woche fällt die Sondersession, folglich müssen für diese Sitzung neue Daten gefunden werden. In zeitlicher Hinsicht ist der Antrag gestellt worden, dieses Geschäft im Juni abzuschliessen. Gehe ich richtig in der Annahme, dass Sie, Herr Bundesrat, in der Fragestunde - im Bereich Vorengagements - angedeutet haben, das Landesunglück wäre nicht allzu gross, wenn der Nationalrat das Geschäft erst in der Herbstsession behandeln würde? Es gibt dafür auch politische Gründe: Das Parlament darf gegen aussen nicht den Eindruck erwecken, es sei unter Zeitdruck.

**BUNDESRAT VILLIGER:** Ich habe hier mehrmals gesagt, dass die Frage der Vorengagements - wieviel erträgt es? - eine politische Frage ist, die nicht mit mathematischer Genauigkeit beantwortet werden kann. Der Bundesrat war damals der Meinung - er muss noch einmal entscheiden -, dass 50 Millionen im Verhältnis zum ganzen Geschäft vertretbar sei. Die zweite Tranche, die fällig würde, wäre 150 Millionen. Bei 200 Millionen steckt etwas mehr Verantwortung dahinter; sagesehen wäre es einfacher, bereits im Juni zu entscheiden. Ich würde gerne im Jahre 93

bleiben, aber ich werde mich Ihrem Entscheid beugen. Vielleicht entscheiden Sie über diese Frage - Juni oder Herbst - auch erst im Mai.

**CINCERA:** Wir können uns in der Kommission selber unter Druck setzen, damit wir in der Lage sein werden, dieses Geschäft dem Parlament relativ früh zu unterbreiten. Erstens sind wir Zweitrat und können uns somit auf die Kommissionsarbeit und insbesondere auch auf die Unterkommissionsarbeit abstützen. Es wäre nicht sinnvoll, in diesen Untergruppen die Arbeit, die bereits gemacht worden ist, zu wiederholen - wenn schon, dann Ergänzungen. Zweitens müssen wir auch etwas an den eigenen Fahrplan denken. Die EG-/EWR-Debatte ist zwar verschoben worden, aber es ist möglich, dass sie im Herbst wieder auf der Geschäftsliste steht. Wie ich gehört habe, sind wir in der Junisession mit wichtigen Geschäften nicht überlastet, deshalb sollten wir jetzt einige Sitzungstage einschieben, damit wir dieses Geschäft im Juni in Ruhe behandeln können.

**PRÄSIDENT** Es geht jetzt darum, die Sitzungstage festzulegen. Die Sondersession beginnt am 27. April 1992.

**LEDERGERBER:** Ich bin der Ansicht, dass es für jedes einzelne Kommissionsmitglied unangenehm ist, wenn ein solches Geschäft intermitierend verläuft. Damit wird auch die Meinungsbildung in der Kommission erschwert. Ich bin durchaus bereit, solche Termine zu suchen, um einen Schritt weiterzukommen - die Garantie, dass wir mit diesem Geschäft tatsächlich durchkommen, haben wir allerdings nicht. Ich bin der Meinung, dass wir eine etwas "unchristliche Hast" an den Tag legen. Ich möchte Sie im übrigen daran erinnern, dass der Ständerat viele Punkte offengelassen hat in der Annahme, der Nationalrat werde sich mit diesem Geschäft intensiver befassen. Der Ständerat hat abschliessend ein Postulat eingereicht und damit den Antrag gestellt, es sei zu prüfen, wie die Frühwarnung und Führung im Bereich Luftverteidigung mit und ohne Zusammenarbeit mit anderen europäischen Staaten sichergestellt werden könne und welche Kosten damit verbunden seien. Fragen, die für einen solchen Systemscheid ganz entscheidend sind. Wir können es uns im Nationalrat nicht erlauben, ein Gerät zu kaufen und die entscheidenden Fragen hintangestellt zu haben. Wir sollten uns diese Zeit nehmen und das Geschäft halt "in Gottes Namen" auf den Herbst verschieben.

**PRÄSIDENT:** Zu viele Absenzen sind der Kontinuität nicht eben förderlich. Es ist auch wichtig, dass man in der Arbeitsgruppe, die für die Hearings zuständig ist, abklärt, für welche Bereiche noch eine spezielle Arbeitsgruppe - in ergänzender Form zu den ständerätlichen Arbeitsgruppen, welche Fragen betreffend die Folgekosten, die Verträge und Fragen technischer Art behandelt haben - gebildet werden sollte.

**STEINEGGER:** Ich bin der Meinung, dass unsere Zielsetzung darin bestehen sollte, das Geschäft bis Ende Mai abzuschliessen. Wenn wir dann sehen, dass wir mit dem Geschäft nicht durchkommen, wäre es wahrscheinlich auch politisch kontraproduktiv, etwas erzwingen zu wollen.

Mit dem Vorgehen, dass die Arbeitsgruppe auch die Frage betreffend die Unterkommissionen behandelt, diese einsetzt und mit einem Auftrag versieht, bin ich einverstanden.

**LEUBA:** Si nous ne traitons pas cet objet lors de la session de juin, 50 millions devront être engagés. En cas de non décision, 150 millions supplémentaires devront être versés aux Américains à fin juin. A ce moment, il nous sera reproché d'avoir une carte forcée en raison des 200 millions de pré-engagements. En cas de nouvelle négociation du contrat, il faudra pratiquement recommencer la procédure au niveau du message. Le Conseil fédéral est-il prêt à payer 150 millions avec le risque que le Conseil national dise non, ou préfère-t-il renégocier tous les contrats?

**BUNDESRAT VILLIGER:** Ich gehe davon aus, dass der Bundesrat den 50 Millionen zustimmt. Auch im Falle einer Verschiebung ins Fiskaljahr 94 könnte man wahrscheinlich diese 50 Millionen dort verwerten. Wir müssen diese Frage im Mai neu beurteilen, wenn man sieht, wie die Stimmung in der Kommission ist, und was die Arbeiten ergeben haben. Bei der Botschaftsredaktion war ich der Meinung, 50 Millionen seien vertretbar, danach wäre es politisch etwas heikler. Es ist ein rein politischer Entscheid. Nicht die Verschiebung ist das Hauptproblem, sondern ein negativer Entscheid des Parlamentes zum Ganzen.

**BORER ROLAND:** Ich gehe davon aus, dass die Mehrheit der Kommissionsmitglieder der Meinung ist, dass die Leute, die hunderttausende von Arbeitsstunden in die Evaluation dieser Flugzeuge investiert haben, seriöse Arbeit geleistet haben. Es ist sinnlos, über den F/A-18 im Detail - zum Beispiel über die Radargeräte - zu diskutieren. Ob wir ein neues Kampfflugzeug wollen oder nicht ist ein politischer Entscheid, den wir bis im Juni fällen sollten.

**HARI:** Ich bin mit der Durchführung von Hearings einverstanden. Die Präsenz der Mitglieder an der Sitzung vom 11./12. Mai scheint mir wichtiger zu sein als die Präsenz bei den Hearings. Man könnte die Mitglieder, die bei den Hearings nicht dabei sein konnten, an der Sitzung vom 11./12. Mai kurz orientieren. Im übrigen möchte ich festhalten, dass viele Fragen, die Sie gestellt haben, in der Botschaft und in den Zusatzberichten bereits beantwortet sind.

**LEDERGERBER:** Ich schlage vor, dass die Arbeitsgruppen vor der Mai-Sitzung tätig werden und ihre Ergebnisse dann anlässlich dieser Sitzung einbringen.

ad Leuba: Ich bin nicht der Auffassung, dass eine neue Botschaft ausgearbeitet werden müsste, wenn das Geschäft nicht mehr in das Fiskaljahr 93 fallen würde. Wir beschliessen nicht über die Verträge mit den Amerikanern, sondern wir sprechen einen Rahmenkredit für die Flugzeugbeschaffung.

Im weiteren bin ich der Meinung, dass eine gesetzliche Grundlage für die Vorauszahlungen fehlt. In Artikel 31 Absatz 3 des Finanzhaushaltgesetzes (FHG) steht: "Erträgt die Ausführung eines Vorhabens keinen Aufschub ...". Eine Verschiebung um ein Jahr liegt durchaus in diesem Bereich, und die Ausführung würde einen Aufschub ertragen. Mit diesen Vorauszahlungen werden wir für die Entscheidungsfindung sehr stark unter Druck gesetzt. Ich bitte den Bundesrat, uns das Rechtsgutachten, welches bestätigt, dass dieser Artikel für diesen Zweck angerufen werden kann, zur Verfügung zu stellen.

**MEIER HANS:** Ich bin doch erstaunt, dass es uns mit diesem Geschäft jetzt plötzlich so pressiert, nachdem man Anfang Jahr gesagt hat, man wolle alles gründlich und sorgfältig machen. Ich fände es bedauerlich, wenn fünf oder sechs Mitglieder jeweils nicht an den Sitzungen dabei sein könnten. Im übrigen möchte ich unbedingt auch Gegner dieses Geschäftes anhören. Das Armeeleitbild halte ich für entscheidend, denn davon hängt es ab, ob wir überhaupt noch Flugzeuge brauchen oder nicht.

**PRÄSIDENT:** ad Arbeitsgruppen: Die Fraktionen der FDP, CVP, SVP und SP (je eine(n) Vertreter/in) sowie die vier kleineren Gruppen (2 VertreterInnen) sollten sich über die VertreterInnen und über die Termine verständigen.

**SCHMIDHALTER:** Ich stelle den Antrag, den 7. Mai provisorisch vorzusehen - als Reservetermin.

**Die Kommission einigt sich nach kurzer Diskussion auf die folgenden Sitzungsdaten:**

**Definitiv: 28. April 1992, 09.30 Uhr, in Bern**

**Definitiv: 11./12. Mai 1992, in Gerzensee**

**Provisorisch: 7. Mai 1992, in Bern.**

Der **PRÄSIDENT** schliesst die Sitzung um 11.40 Uhr.



## VERTRAULICH

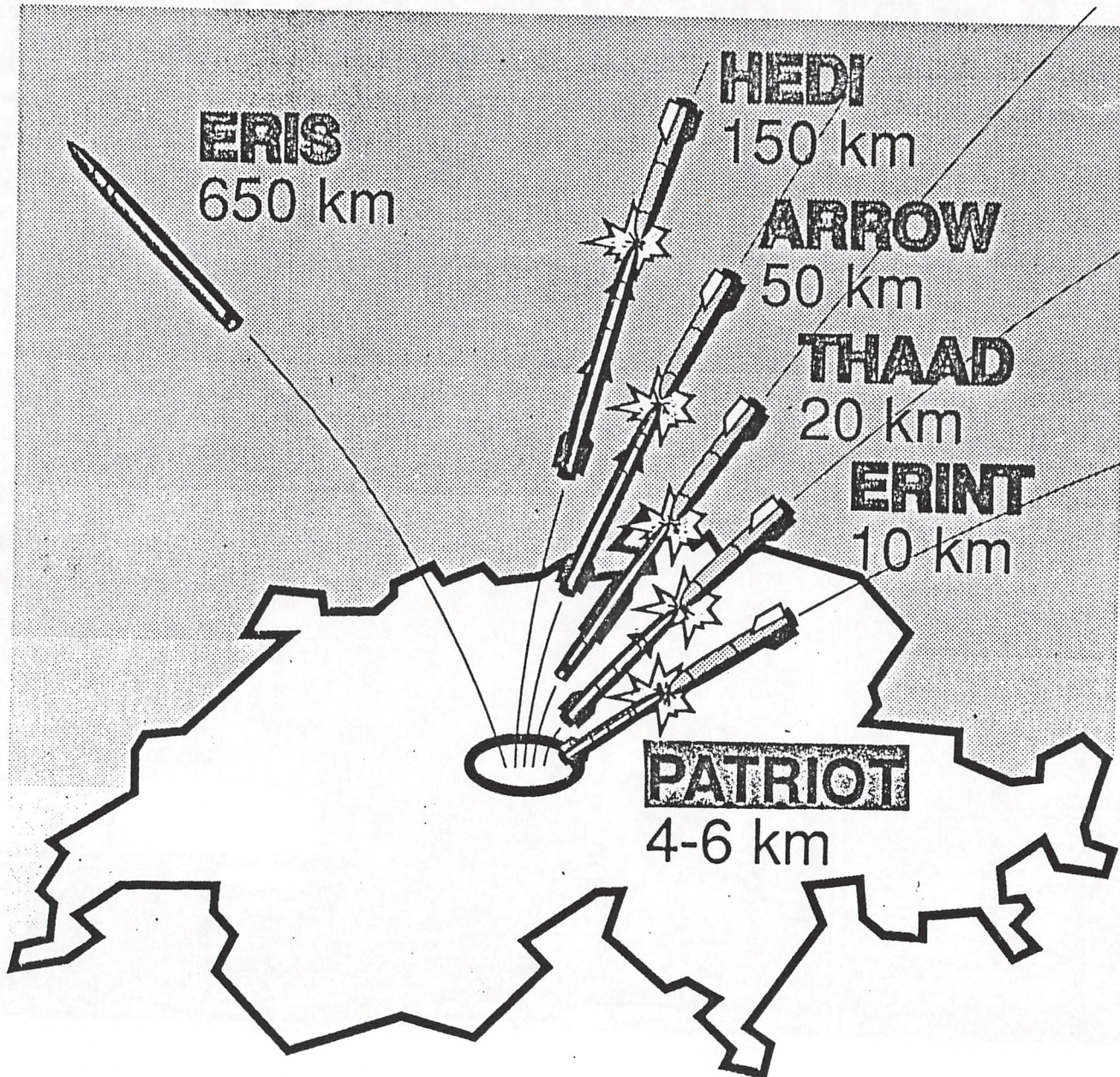
Bestände der Streitkräfte in Europa

Land	Mann	Div	K Pz	K Flz
GUS	2,2 Mio	+ 100	38'000	7'300
UKRAINE	450'000	15	6'400	ca 1'500
POLEN	300'000	9	2'850	559
CSFR	140'000	8	3'208	297
UNGARN	86'000	4	1'482	135
BULGARIEN	105'000	8	2'145	266
RUMÄNIEN	200'000	9	2'875	465
JUGOSLAWIEN	150'000	6	UI	UI
SLOWENIEN	13'000	UI	0	0
KROATIEN	42'000	UI	>100	UI
ALBANIEN	48'000	3	190	95

## Bestände der Streitkräfte in Europa

Land	Mann	Div	K Pz	K Flz
Belgien	86'600	2	359	160
Dänemark	32'680	2	499	106
Deutschland	470'000	14	6474	600
Finnland	31'800	5	120	57
Frankreich	455'000	12	1350	450
Griechenland	158'500	13	1879	400
Grossbritannien	300'100	6	1314	500
Irland	13'000	2	--	20
Italien	355'500	6	1220	280
Kanada	89'000	1	114	150
(Kanada in Europa	7000	1 (-)	77	50)
Luxemburg	800	--	--	--
Malta	1650	--	--	--
Niederlande	101'400	3	913	204
Norwegen	32'700	4	211	94
Österreich	44'000	4	159	40
Portugal	62'000	2	146	83
Schweden	63'000	6	785	470
Spanien	182'000	6	838	247
Türkei	579'000	23	2808	650
(USA	1'984'000	30	16'700	6000)
USA in Europa	227'000	4	5000 (inkl Depotbest)	400
Zypern	5500	3	40	--

# Raketen-Abwehrsysteme und ihre Einsatzdistanzen



## Legende:

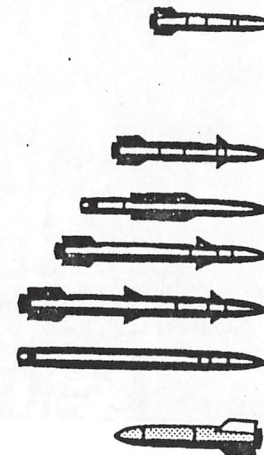
Verfügbare Rakete  
PATRIOT (4-6 km)

In Entwicklung  
ERINT (10 km)

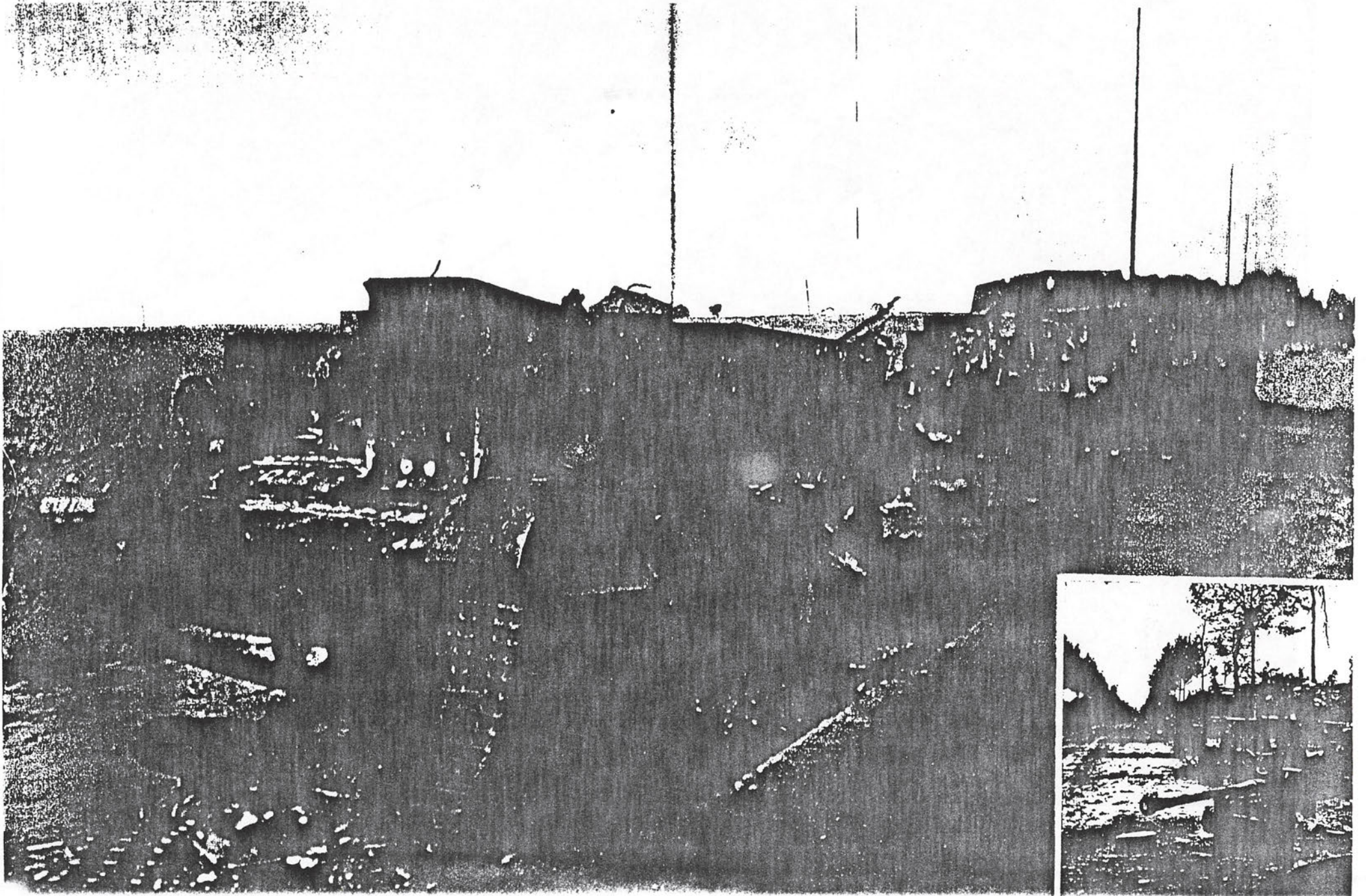
THAAD (20 km)  
ARROW (50 km)

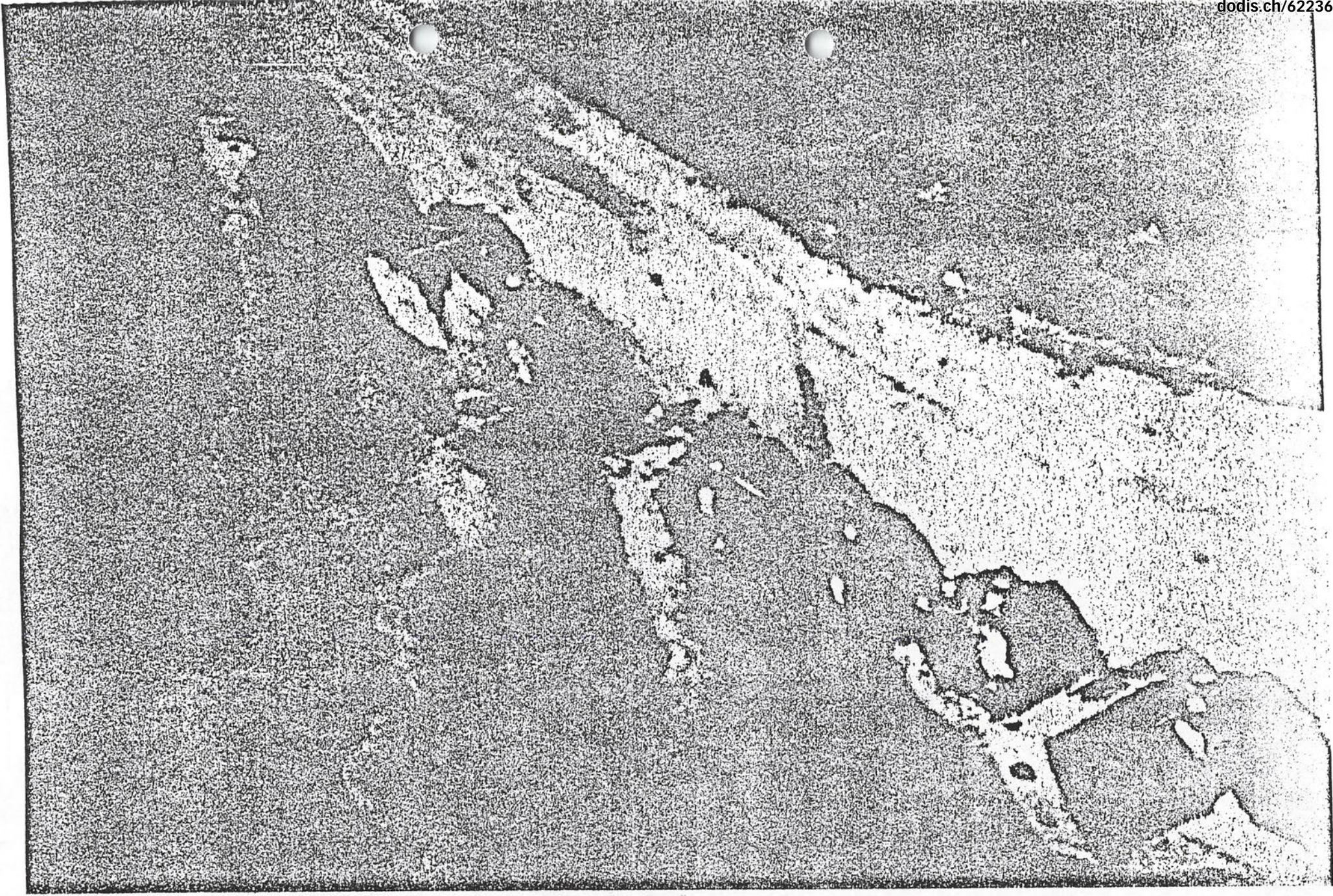
HEDI (150 km)  
ERIS (650 km)

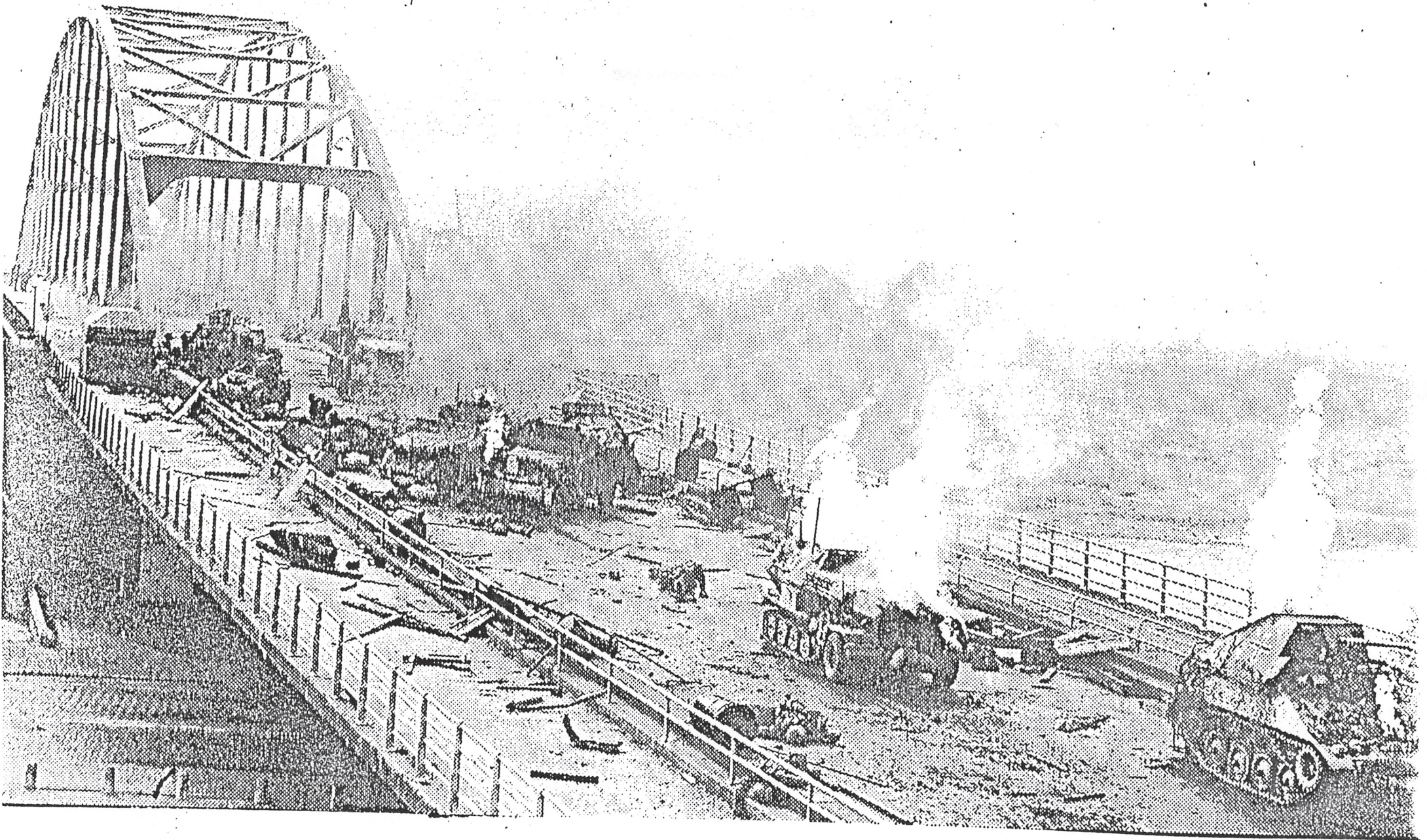
Feindliche Rakete











Kommandant  
der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen

Übersetzung 30. März 1992

**Warum wir ein neues Kampfflugzeug für unsere Armee brauchen**  
(Sicherheitskommission des Nationalrates vom 23.3.92)

Keiner stellt in Frage, dass sich das strategische Gleichgewicht in den letzten Jahren drastisch verändert hat. Dies geschah übrigens im Laufe der Geschichte nicht zum ersten Mal, und die damals gemachten Lehren, die noch gar nicht so weit zurückliegen, sollten uns eher zur Vorsicht als zu übereilten Schlussfolgerungen anregen.

In jedem Fall und unabhängig von jeglicher Bedrohung am Boden besteht kein Zweifel darüber, dass unser Luftraum in ganz besonderem Masse von Flugzeugen sich bekriegender Parteien heimgesucht würde, wer auch immer es sei, der die Feindseligkeiten auf europäisches Gebiet tragen oder sie dort anzetteln würde. Denn für die militärischen wie für die zivilen Flugzeuge ist es sozusagen unmöglich, beim Überfliegen unseres Kontingents diese Drehscheibe zu umgehen, wenn nicht ein beträchtlicher Umweg in Kauf genommen werden will, der viel Zeit und Petrol kostet. Militärisch gesehen ist unser Luftraum umso attraktiver, als der alpine Gebirgszug eine Vielzahl von Zonen aufweist, die selbst von den ausgeklügeltsten Radars nicht erfasst werden können.

Ein strategisches Vakuum in unserem Luftraum wäre ein unannehmbares Risiko für jeden der Gegner, wie übrigens auch für unsere direkten Nachbarn, die uns dies auch mit aller Deutlichkeit wissen lassen.

In diesem Zusammenhang stellen sich viele vor, dass es unnötig, wenn nicht lächerlich sei, unsere Rüstungsanstrengungen weiterzuführen, da in Zukunft unsere Verteidigung - insbesondere die Luftverteidigung - durch ein europäisches Sicherheitssystem übernommen würde.

Man tut vielleicht gut daran zu realisieren, dass in den Führungsetagen und in den Generalstäben benachbarter und befreundeter Staaten von der Schweiz unmissverständlich eine aktive Beteiligung an der gemeinsamen Sicherheit erwartet wird, wenn es dazu kommen sollte. Und man wird uns auf diesem Gebiet nicht mehr Geschenke machen als in allen anderen Bereichen, die heute schon Thema von Verhandlungen sind.



In diesem Sinn wird eine glaubwürdige Luftverteidigung eine Trumpfkarte und nicht unnötiger Ballast sein!

Diese Analyse zeigt mit aller Deutlichkeit, wie wichtig die Wahrung der Lufthoheit ist, wenn wir verhindern wollen, dass unser Himmel eines Tages ein bevorzugter Kampfraum werden - ja sogar in andere Hände fallen könnte - , mit allen Konsequenzen, die dies nach sich ziehen würde.

Die Abrüstungsbestrebungen, die wir gegenwärtig erleben, vermindern diese Bedrohung keineswegs. Auch wenn man erwarten kann, dass in Zukunft das nukleare Potential und die Dichte der in Europa stationierten Erdstreitkräfte beträchtlich zurückgehen und dadurch die Warnzeiten erhöht werden, sieht dies für die Luftstreitkräfte anders aus.

Im Osten wie im Westen, ohne dabei vom Mittleren und Fernen Osten zu sprechen, ersetzt man veraltete Flugzeuge durch solche der neuen Generation, die - obschon in geringerer Zahl - ein bedeutend grösseres Bedrohungspotential als ihre Vorgänger aufweisen.

Die Folge davon ist, dass der Anteil der modernen Flugzeuge, die unseren eigenen Jägern begegnen könnten, dauernd zunimmt, nämlich:

- ungefähr 50 % heute
- ungefähr 100 % am Ende dieses Jahrhunderts

Der Vorrang, den der *Sicherheitsbericht* und das *Armeeleitbild* dem Luftraum beimisst, ist demnach mehr denn je gerechtfertigt, und es gilt zu bedenken, dass unsere Mirage- und Tiger-Jäger einen Rückstand von zwei Generationen auf die sich in Einführung befindenden modernen Waffensysteme aufweisen.

Unsere Flugwaffe befindet sich heute gegenüber unseren unmittelbaren und fernerem Nachbarn, die mindestens einen Generationensprung gemacht haben, in einer offensichtlichen Unterlegenheit (davon ausgenommen sind Oesterreich und Ungarn). Trotzdem stellt man in unserem Lande die Notwendigkeit der Beschaffung eines neuen Kampfflugzeuges in Frage. Es ist augenfällig, dass viele vom hohen Betrag für so wenige Waffensysteme erschüttert sind.

Diese Betroffenheit ist zunächst verständlich, vor allem angesichts der schwierigen wirtschaftlichen Lage, in der wir uns momentan befinden.

Betrachtet man aber die Fähigkeit unserer Jägermittel im Lichte der in unserem Land im Frühjahr 1988 durchgeführten Versuchsflüge, als wir täglich unsere Mirage und Tiger mit einem F-16 und einem F/A-18 konfrontiert haben, besteht wahrhaftig Grund zur Beunruhigung. Nachfolgend zwei Beispiele:

Erstes Beispiel:

Visueller Identifikationseinsatz ab Alarmstandort in Payerne (Flugzeug in Alarmunterstand, Triebwerke abgestellt, Pilot im Flugzeug) gegen ein eindringendes Flugzeug, das die Schweiz zwischen Rheinfelden und dem Monte Rosa auf 11'000 m Höhe mit Mach 1.1 (1170 km/h) durchquert.

Der Alarm wird beim Überfliegen der Grenze ausgelöst. Vom Start an hat der F/A-18 Radarkontakt mit dem Gegner und führt die Interzeption selbständig durch. (Er braucht keine FLORIDA-Führung und ist unempfindlich gegen mögliche Funkstörungen). Über der Jungfrau hat er zum Eindringling aufgeschlossen und kann ihn identifizieren. In dieser Zeitspanne musste er seine Triebwerke starten, auf die Piste rollen, abheben, auf die Höhe des eingedrungenen Flugzeuges steigen, dann auf Mach 1.43 (1520 km/h) beschleunigen, um ihn einzuholen, und schliesslich auf Mach 1.1 abbremsen, um im Formationsflug seine Immatrikulation zu lesen und eine Fotografie als Beweismittel zu schiessen.

Der Mirage III S, in die gleiche Lage versetzt, muss bis ca 25 km vor dem Ziel vom FLORIDA geführt werden; das heisst bis auf die maximale Distanz, in der er das Ziel auf seinem Radar erfassen kann. Beim Überfliegen der RHONE hat er erstmals Radarkontakt mit dem eingedrungenen Flugzeug, das in diesem Augenblick das schweizerische Territorium verlässt. Identifikation unmöglich! Flugleistungen ungenügend! Radar ungenügend!

Das zweite Beispiel ist viel dramatischer:

Es handelt sich um eine direkte Konfrontation zwischen einem F/A-18 und vier Mirage; beide Parteien fliegen auf einer Höhe von 6'000 m, und beide Flugzeugtypen haben eine Geschwindigkeit von Mach 0,9 (1025 km/h). Anfänglich sind sie 120 km voneinander getrennt.

- Bei über 100 km Entfernung sieht der F/A-18 die vier Mirage auf seinem Radar.

- Bei ca 40 km Entfernung schiesst der F/A-18 seine erste halbaktive Radarlenkwaffe Sparrow auf einen der Mirage (der Schuss ist selbstverständlich simuliert!).
- Bei 25 km Entfernung sehen die Mirage zum ersten Mal den F/A-18 auf ihrem Radar. Die Sparrow-Lenkwanne ist bereits unterwegs.
- Bei ca 10 km Entfernung: Einschlag der Sparrow im anvisierten Mirage, bevor dieser die maximale Schussdistanz für seine eigene Falcon-Lenkwanne erreicht hat.

Wenn man sich die gleiche Konfrontation mit einem F/A-18, der mit vier AMRAAM-Lenkwanne mit aktivem Radarkopf bewaffnet ist, vorstellt, hätte der Hornet gleichzeitig auf alle vier Mirage schießen können und unmittelbar danach - noch ausserhalb der Reichweite der Mirage - abdrehen können. Der F/A-18 hätte alle vier Ziele zerstört, bevor diese die Möglichkeit gehabt hätten, den Feind auf ihrem eigenen Radar zu sehen.

Dieses Beispiel zeigt in einer für die in diesen Versuchen eingesetzten Piloten erschütternden Weise auf, dass unsere Mirage (und dies gilt auch für unsere Tiger!) keine Erfolgchance gegen ein Flugzeug der Klasse eines F/A-18 haben und gegen dieses moderne Waffensystem nur eine geringe Überlebenschance bleibt! Vor allem wenn man hinzufügt, dass die Radars unserer Flugzeuge nur auf ihrer Flughöhe und darüber sehen können, hingegen diejenigen modernerer Flugzeuge ihre Ziele nicht nur fünf mal weiter als die unseren bemerken, aber ebenfalls alle tiefer fliegenden Flugzeuge bis ins hinterste Tal sehen.

Es ist wichtig zu verstehen, dass es im Luftkampf unmöglich ist, Vorteile aus der Beschaffenheit unseres Geländes zu ziehen, wie es unsere Kameraden der Bodentruppen machen; einzig der Kampf mit mindestens ebenbürtigen Waffen kann zum Erfolg führen.

Einige sind über die Wahl des F/A-18 erstaunt. Dennoch ist es das Flugzeug, das alle unsere Anforderungen am besten erfüllt hat, sei dies im Einsatz oder im logistischen, technischen und wirtschaftlichen Bereich, nachdem es - wie seine Konkurrenten - einem sehr strengen Evaluationsverfahren unter grösstmöglicher Objektivität unterzogen worden war.

Der F/A-18 ist unter allen evaluierten Kampfflugzeugen der bestqualifizierte für den Schutz des Luftraumes im strategischen, klimatischen und topographischen Umfeld, das unserem Land eigen ist. Er vereinigt die Vorteile der fortschrittlichsten Technologie mit einem optimalen Umsetzungsgrad im taktischen Einsatz und in der logistischen Unterstützung. Er erlaubt dem Piloten besser als alle anderen untersuchten Flugzeuge, eine ausgezeichnete Übersicht im Kampf zu haben und durch sein Waffensystem aus sämtlichen angebotenen Möglichkeiten das Beste herauszuholen. Seine bemerkenswerten Flugeigenschaften bieten einen hohen Sicherheitsgrad und befähigen ihn speziell zum Einsatz ab Gebirgsflugplätzen, bei denen der Landeanflug oftmals ein heikles Manöver darstellt. Sein Unterhalt wurde bis zum äussersten rationalisiert, und sein Betrieb wird den "Milizlern" unserer Fliegerbodenformationen keinerlei Probleme stellen. Der F/A-18 hat den Beweis für seinen hohen Grad an technischer Reife erbracht und charakterisiert sich durch eine fortschrittliche Bauweise und eine grosse Anpassungsfähigkeit seiner Software. Auf diese Weise bietet er ein wichtiges Potential für Anpassungen und Verbesserungen an, was wiederum eine lange Nutzungsdauer gewährleistet.

Was soll man von gewissen kritischen Stimmen halten, die sich heute gegen den vom Bundesrat gefällten Typenentscheid erheben und hören lassen, dass er bei seiner Indienstsetzung in unserer Armee 17 Jahre auf dem Buckel haben und folglich völlig überaltert sein wird! Hier wird der F/A-18 A/B vorschnell mit seiner neuesten Entwicklung F/A-18 C/D (erste Lieferung an die US Navy im Oktober 1989) verwechselt. Dies sind unsere Modelle und sie stammen aus der Produktionslinie 1993. Sie werden zu diesem Zeitpunkt über das (mit dem des F-15 E) fortschrittlichste operationelle Radar, das erhältlich ist, verfügen. Die Flugeigenschaften sind durch stärkere (aber nicht lautere) Triebwerke weitgehend verbessert, der Radarquerschnitt verkleinert, die Struktur verstärkt sowie die Waffensysteme für elektronische Gegenmassnahmen und Lenkwaffen auf den neusten Stand der Technik gebracht.

Solche Kritiken erstaunen umso mehr, als sie vorwiegend aus Kreisen stammen, die sich vor noch nicht so langer Zeit für den Mirage 2000 stark gemacht haben, von dem man wirklich nicht mehr behaupten kann, dass er moderner sei als der F/A-18! Es wird übrigens immer irgendwo noch ausgefeiltere Flugzeuge in der Entwicklung geben, die ihrerseits auch wieder von anderen mit noch besserer Technik überflügelt werden, wenn sie zum Einsatz kommen.

Einige haben Zweifel bezüglich der Wirksamkeit einer Flotte von 34 F/A-18 geäußert. Es scheint notwendig aufzuzeigen, wie wir auf diese Zahl gekommen sind. In Krisenzeiten oder bei internationalen Spannungen erlaubt diese Zahl mittels Rotation, rund um die Uhr und bei jedem Wetter die minimale Anzahl benötigter Flugzeuge für die Überwachung unseres Luftraumes in der Luft zu halten und die Wahrung unserer Lufthoheit durch luftpolizeiliche Massnahmen sicherzustellen. Sie erlaubt es ferner, am Boden über eine alarmbereite Eingreifreserve zu verfügen, die dauernd und sofort zur Verstärkung gegen jeden Überraschungsangriff aus der dritten Dimension eingesetzt werden kann. Diese Zahl wurde im Einklang mit den spezifischen Eigenschaften des F/A-18 bestimmt, das heisst Flugautonomie (miteingeschlossen die Petrolreserve für den Kampf), Wartungsdauer am Boden, wie Zahl der realisierbaren täglichen Einsätze und operationelle Verfügbarkeit in Berücksichtigung der Stilllegung für Revisionen und technische Kontrollen. Die beeindruckenden Eigenschaften dieser Flugzeuge, zusammen mit ihrer Fähigkeit zur Mehrzielbekämpfung (bis zu sechs Zielen gleichzeitig), stellen ein immenses Kampfpotential dar.

Im Konfliktfall basiert die Doktrin zur Sicherstellung unserer Luftverteidigung auf dem kombinierten Einsatz aller Flieger- und Fliegerabwehrmittel. Es sind also nicht nur die 34 F/A-18, die dem Gegner in der Luft die Stirn zu bieten hätten: sie wären auf zweiter Stufe durch unsere Mirage III S und Tiger unterstützt. Diese veralteten Flugzeuge, wie wir gesehen haben, würden also vom ausgezeichneten Gesamtüberblick der F/A-18-Systeme profitieren, die sie auf diese Weise gegen sehr tief fliegende Ziele führen und gegen für sie unsichtbare Gefahren schützen könnten.

Einige schlagen vor, die Kampfflugzeuge durch Boden-Luft-Lenk- waffen zu ersetzen. Dies ist eine verführerische, aber gefährliche Illusion, die übrigens meines Wissens von keiner Armee der Welt aufgegriffen wurde:

In der Tat:

- Luftpolizeiliche Aufgaben verlangen, dass eine visuelle Identifikation vorgenommen und die Intervention gemäss den internationalen Normen der Art und dem Verhalten des Eindringlings angepasst wird. Man wird ein verirrtes Schulflugzeug, eine Luftambulanz und ein mit Bomben versehenes Kampfflugzeug nicht auf die gleiche Weise behandeln. Die einmal eingesetzten Flabmittel (Kanonen, Lenkwaffen) können nicht die geringste Unterscheidung mehr vornehmen; sie treffen oder verfehlen ihr Ziel!

- Einzig die Flugwaffe kann einer Bedrohung aus der Luft in-  
nert nützlicher Zeit begegnen. Sie kann ihr Schwergewicht  
anpassen und innert Minuten zu einer Konzentration der  
Kräfte übergehen. Sie ist das bewegliche Mittel der Luft-  
verteidigung schlechthin. Ihre Ergänzungswaffe, die Flie-  
gerabwehr, ist besonders geeignet für die Verteidigung von  
wichtigen zivilen und militärischen Zielen und Sektoren,  
wo sie eine stärkere Zusammenballung der Feuerkraft errei-  
chen kann als die Flugwaffe; dies aber in einem beschränk-  
teren Raum. Sie kann ihr Schwergewicht nicht kurzfristig  
verändern. Sie ist das unbewegliche Element der Luft-  
verteidigung.
  
- Um das gesamte schweizerische Territorium und den ent-  
sprechenden Luftraum allein mit Mitteln der Fliegerabwehr  
(zum Beispiel Patriot Boden-Luft-Lenk Waffen) abzudecken,  
müsste eine astronomische Summe investiert werden, die in  
keinem Verhältnis zum Budget für ein neues Kampfflugzeug  
steht. Das Flablenkwaffensystem Rapier, das wir anfangs  
der 80er-Jahre zum Schutz unserer Panzer für 1,2 Mrd Fran-  
ken beschafft haben - was 1992 einem Betrag von 1,8 Mrd  
Franken gleichkäme -, würde ungefähr 3,5 % des schweizeri-  
schen Territoriums gleichzeitig und nur bis 4'000 m Höhe  
abdecken! Ich überlasse es denjenigen, die sich dafür in-  
teressieren, diese Zahlen aufzurechnen!
  
- Kein einziges Flabsystem kann sehr tief fliegende Luft-  
fahrzeuge erfassen, was durchaus verständlich ist, da  
seine Sensoren (das heisst seine Radars) am Boden sind.  
Einzig ein "AWACS" oder ein modernes Kampfflugzeug, wie es  
der F/A-18 ist, verfügt über seine solche sogenannte  
"look-down"-Fähigkeit.

Mit anderen Worten, auf die Beschaffung eines neuen Kampf-  
flugzeuges zu verzichten, hiesse, unsere Lufthoheit preis-  
zugeben, was wahrscheinlich die Unmöglichkeit nach sich ziehen  
würde, unsere territoriale Integrität zu gewährleisten. In der  
Tat ist es kaum vorstellbar, dass die Armee (und mit ihr der  
Grossteil unserer Fliegerabwehrmittel sowie die Gesamtheit un-  
serer Panzer) problemlos unter einem Luftraum mobilisieren  
kann, der ohne Behinderung feindlichen Luftwaffen ausgeliefert  
ist.

Was ein mehrjähriges Moratorium für die Beschaffung oder die  
zusätzliche Evaluation neuer Flugzeugtypen anbelangt, so hätte  
dies nichts anderes zu Folge, als die heute schon unhaltbare  
Situation noch zu verlängern.

Vor allem wenn man realisiert, dass im besten Fall - das heisst bei einer Vertragsunterzeichnung im Jahre 1992 - aufgrund der Lieferfrist und der für die Einführung bei der Truppe benötigten Zeit die erste F/A-18-Staffel nicht vor 1996 einsetzbar wäre. Und über diesen Zeitraum hinaus kann der Preis nur ansteigen, was den politischen Entscheid noch schwieriger als heute machen würde!

Schliesslich noch ein Wort zum Überwachungsgeschwader. Die jungen Piloten, die enttäuscht darüber sind, ihre Aufgabe nicht mehr erfüllen zu können, und sich um ihre Zukunft sorgen, verlassen in immer grösserer Zahl das Überwachungsgeschwader, um zur SWISSAIR zu gehen. Sollte unser Berufspilotenkorps in dieser Masse weiterschrumpfen, wird es bald kaum noch möglich sein, eine permanente Einsatzbereitschaft oder die Ausbildung und Unterstützung unserer Milizpiloten, inklusive jene, die eines Tages den F/A-18 fliegen sollten, zu gewährleisten. Es würde das Ende unserer Flugwaffe bedeuten.

Die parlamentarische und sogar nationale Auseinandersetzung, die dieses Jahr zum Thema F/A-18 stattfindet, hat eine viel grössere Tragweite als die Wahl eines Flugzeugtypes und den Kauf von 34 Flugzeugen.

Ich hoffe, dass man begreifen wird, dass die einzig wahre Frage, über die man sich - vielleicht in endgültiger Weise - klar werden muss, dahingehend zu beantworten sein wird, ob wir das Selbstbestimmungsrecht in unserem Luftraum und auf unserem Territorium beibehalten wollen. Die gesamte Verteidigungskonzeption wird damit indirekt in Frage gestellt, denn man kann sich kaum noch eine Armee vorstellen, die in der Lage ist, ohne Luftschirm zu kämpfen; sicher nicht aufgrund der Erfahrungen des Golfkrieges!

Bezüglich eines möglichen zukünftigen Anschlusses an die Europäische Gemeinschaft ändert dies nichts am Problem, weil die Beteiligung an einer gemeinsamen Verteidigung sicherlich von unserem Land erwartet würde; sei dies, dass wir einen Teil unserer militärischen Mittel zur Verfügung stellen - wie dies für die NATO-Staaten heute der Fall ist - , oder durch unwiederbringliche Zahlungen, um die Verteidigungsanstrengungen unserer Partner mitzufinanzieren, die zudem ohne wirtschaftlichen Nutzen für unser Land sind!

Der Einsatz ist demnach beträchtlich; der Entscheid wird für unsere Armee schwere Folgen haben.

Korpskommandant F. Carrel

Commandant des troupes d'aviation  
et de défense contre avions

Berne, 23.3.92

Pourquoi faut il un nouvel avion de combat  
pour notre armée

---

(Commission politique de sécurité  
du Conseil National, 23.3.92)

Que l'équilibre stratégique ait radicalement changé, ces dernières années, personne n'en doute. Ce n'est d'ailleurs pas la première fois au cours de l'histoire, dont les leçons, parfois pas si lointaines, devraient nous inspirer la prudence plutôt que de nous amener à des conclusions hâtives.

En tout état de cause, et indépendamment de toute menace terrestre contre notre pays, il ne fait aucun doute que notre espace aérien serait, lui, particulièrement fréquenté par les aéronefs de belligérants, quels qu'ils soient, qui porteraient les hostilités sur le glacis européen. Car, pour les avions militaires, tout comme pour les avions civils, il est pratiquement impossible d'éviter ce carrefour aérien, lorsqu'on traverse notre continent de part en part, si ce n'est au prix d'un important détour, coûteux en temps et en carburant. Militairement parlant, ce passage est d'autant plus attractif que le relief alpin qui lui correspond offre de nombreuses zones mortes pour la détection par les radars même les plus perfectionnés.

Un vide stratégique dans cet espace aérien serait un risque intolérable pour n'importe lequel des antagonistes comme, d'ailleurs, pour nos voisins directs, qui nous le font savoir de façon très claire.



- 2 -

## Pourquoi faut il un nouvel avion de combat pour notre armée

---

A ce propos, d'aucuns s'imaginent qu'il est inutile, sinon ridicule, de poursuivre nos efforts d'armement, puisque, à l'avenir, notre défense, en particulier dans l'espace aérien, devrait être prise en charge par un système de sécurité européen.

Il est peut-être bon de réaliser qu'au niveau des milieux dirigeants et états-majors de pays voisins et amis, on attend, sans équivoque, une participation active de la Suisse à l'effort de sécurité communautaire, le moment venu. Et on ne nous fera pas plus de cadeaux dans ce domaine que dans tous les autres secteurs qui font aujourd'hui déjà l'objet de négociations. Dans ce sens, un instrument de défense aérienne crédible sera un atout et non pas un ballast inutile!

Cette analyse donne tout son relief à notre mission primaire de maintien de la souveraineté sur notre espace aérien, si nous voulons éviter que notre ciel puisse devenir un jour un champ de bataille privilégié et passer en d'autres mains, avec toutes les conséquences que cela entraînerait.

Les efforts de désarmement auxquels nous assistons actuellement ne diminuent en rien cette menace. En effet, si l'on peut s'attendre à ce que les potentiels nucléaires et la densité des forces terrestres basées en Europe diminuent de façon significative à l'avenir, augmentant de ce fait la durée des délais d'alerte, il en va différemment au plan des forces aériennes.

## Pourquoi faut il un nouvel avion de combat pour notre armée

---

A l'Est comme à l'Ouest, sans parler du Moyen et de l'Extrême-Orient, on remplace des avions désuets par des avions de la dernière génération, qui, bien qu'en plus petit nombre, offrent une efficacité globale largement supérieure à celle de leurs prédécesseurs.

La conséquence est que la proportion d'avions modernes que pourraient rencontrer nos propres chasseurs ne fait qu'augmenter:

- environ 50 % aujourd'hui,
- environ 100 % à la fin de ce siècle.

L'accent que mettent le "Rapport sur la politique de sécurité" du Conseil fédéral et le "Plan directeur de l'Armée 95" sur la protection de l'espace aérien est donc plus justifié que jamais.

Or, nos chasseurs Mirage et Tiger marquent deux générations de retard sur les appareils modernes en cours d'introduction.

Notre aviation se trouve aujourd'hui dans une situation d'infériorité évidente, par rapport à celles de tous nos voisins proches et lointains, qui ont fait le saut d'au moins une génération (Autriche et Hongrie exceptés). Et pourtant, dans notre pays, on met en doute la nécessité même d'acquérir un nouvel avion de combat. Il est notoire que beaucoup sont effrayés par le montant de l'investissement à consentir pour si peu d'appareils.

## Pourquoi faut il un nouvel avion de combat pour notre armée

---

Au premier abord, cet effroi est bien compréhensible, surtout dans la période conjoncturelle difficile que nous traversons.

Pourtant si l'on examine la situation de notre défense aérienne à la lueur des leçons que nous avons tirées des essais en vol, réalisés au printemps 1988 dans notre pays, avec un F-16 et un F/A-18, que nous avons confrontés quotidiennement à nos Mirage et à nos Tiger, on a de quoi être véritablement inquiet. J'en donne deux exemples:

1er exemple:

Mission d'identification visuelle depuis d'état d'alerte au sol à Payerne (avion dans l'abri d'alerte, moteurs arrêtés, pilote dans l'avion) contre un intrus qui traverse la Suisse entre Rheinfelden et le Mont Rose à 11'000 m d'altitude et à Mach 1.1 (1170 km/h).

L'alerte est déclenchée au survol de la frontière. Dès le décollage, le F/A-18 a un accrochage-radar et procède à une interception autonome. (Il n'a dès lors plus besoin du guidage de FLORIDA et reste insensible à un éventuel brouillage des communications radio.) Au-dessus de la Jungfrau, il est en formation serrée avec l'intrus et procède à son identification. Entre-temps, il aura dû mettre en marche ses réacteurs, rouler en piste, décoller, monter à l'altitude de l'intrus puis accélérer à M 1.43 (1520 km/h) pour le rejoindre et enfin décélérer à M 1.1 pour se mettre en formation avec lui, lire son immatriculation et prendre une photo-témoin.

- 5 -

## Pourquoi faut il un nouvel avion de combat pour notre armée

---

Le Mirage III S, lui, placé dans les mêmes conditions, doit être conduit par FLORIDA jusqu'à environ 25 km de l'objectif, distance maximale à laquelle il peut détecter la cible sur son radar. En franchissant le RHÔNE, il a le premier contact-radar sur l'intrus qui, à ce moment, quitte le territoire helvétique. Identification impossible! Performances de vol insuffisantes! Radar insuffisant!

Le deuxième exemple, lui, est beaucoup plus dramatique. Il s'agit d'une confrontation face à face entre 1 F/A-18 et 4 Mirage. L'altitude est de 6000 m et la vitesse de Mach 0,9 (1025 km/h) pour les deux types d'avions. La distance qui les sépare initialement est de 120 km.

- A plus de 100 km, le F/A-18 voit les 4 Mirage sur son radar
- A env 40 km, le F/A-18 tire son premier missile-radar semi-actif Sparrow sur l'un des Mirage (tir simulé, bien entendu!)
- A 25 km, les Mirage voient pour la première fois le F/A-18 sur leur radar, alors que le Sparrow est en route
- A env 10 km, impact du Sparrow sur le Mirage visé, avant que ce dernier ait atteint la distance de tir maximum de son propre missile Falcon.

## Pourquoi faut il un nouvel avion de combat pour notre armée

---

Si l'on imagine la même confrontation avec un F/A-18, armé de 4 missiles AMRAAM à tête radar active, ce sont 4 Mirage sur lesquels le Hornet aurait pu tirer simultanément et dégager immédiatement hors de leur portée, détruisant ses 4 cibles, sans que celles-ci aient eu la moindre possibilité d'apercevoir leur ennemi sur leur propre radar.

Cet exemple démontre, d'une façon qui fut traumatisante pour les pilotes engagés dans ces essais, l'incapacité de nos Mirage (et il en va de même de nos Tiger!) d'obtenir un succès contre un avion de la classe F/A-18, tout comme le peu de chance de survie qui leur reste! Surtout lorsqu'on ajoute que les radars de nos avions ne voient qu'à leur altitude et au-dessus, alors que ceux d'avions modernes aperçoivent leurs cibles non seulement 5 fois plus loin que les nôtres, mais également au-dessous d'eux, jusqu'au fond de la moindre vallée.

Il est essentiel de comprendre qu'en matière de combat aérien, où il est impossible de tirer avantage de la configuration de notre terrain, comme le font si bien nos camarades des troupes terrestres, seul l'affrontement à armes au moins égales peut conduire au succès.

Certains s'étonnent du choix du F/A-18. C'est pourtant l'avion qui s'est avéré répondre de mieux à toutes nos spécifications, aussi bien au plan opérationnel que logistique, technique et commercial, après avoir été soumis, comme ses concurrents, à une procédure d'évaluation extrêmement rigoureuse, dans un maximum d'objectivité.

## Pourquoi faut il un nouvel avion de combat pour notre armée

---

Parmi tous les avions de combat évalués, le F/A-18 est le plus qualifié pour remplir la mission de protection de l'espace aérien, dans l'environnement stratégique, climatique et topographique propre à notre pays. Il allie les avantages de la technologie la plus avancée à un haut degré d'optimisation dans l'emploi tactique et le support logistique. Mieux que tous les autres appareils évalués, il permet au pilote d'avoir une excellente vue d'ensemble en combat et de tirer le meilleur parti de toutes les possibilités du système. Ses remarquables qualités de vol lui confèrent un haut degré de sécurité et le rendent particulièrement apte à être engagé à partir de nos aérodromes alpins, dont l'approche est souvent délicate. Son entretien a été rationalisé à l'extrême et son exploitation ne posera aucun problème aux "miliciens" de nos formations d'aérodrome. Tout en faisant preuve d'un haut degré de maturité technique, le F/A-18 se caractérise par un mode de construction avancé et par une grande souplesse de ses logiciels. De ce fait, il offre un important potentiel d'adaptation et d'amélioration, garant d'une longue vie opérationnelle.

Que penser, à ce sujet, de certaines critiques qui s'élèvent ces temps contre l'avion choisi par le Conseil fédéral, laissant entendre qu'il aura 17 ans lorsqu'il entrera en service dans notre armée et sera, par conséquent, complètement démodé! C'est confondre un peu vite le F/A-18 A/B avec son développement le plus récent, le F/A-18 C/D (1ère livraison à l'US Navy en octobre 1989), dont les modèles issus de la ligne de

## Pourquoi faut il un nouvel avion de combat pour notre armée

---

production 1993 (ceux qui précisément nous intéressent) disposeront, à ce moment-là, du radar opérationnel le plus avancé qui soit (avec celui du F-15E), de performances de vol largement améliorées par des réacteurs plus puissants (mais pas plus bruyants), d'une signature radar plus discrète, d'une structure renforcée ainsi que d'un dispositif de contre-mesures électroniques et de missiles à l'extrême pointe du progrès.

On s'étonnera d'autant plus de telles critiques qu'elles proviennent généralement de milieux qui, il n'y a pas si longtemps, se faisaient les avocats...du Mirage 2000, dont on ne peut vraiment pas prétendre qu'il soit plus avancé que le F/A-18! Il y aura d'ailleurs toujours quelque part des avions plus perfectionnés, en cours de développement, qui seront à leur tour remplacés par d'autres, lorsqu'ils atteindront le stade opérationnel.

Face aux doutes exprimés par certains, quant à l'efficacité d'une flotte de 34 F/A-18, il est peut-être utile d'expliquer ici comment nous sommes arrivés à ce nombre.

En cas de crise ou de tension internationale, ce chiffre permet de maintenir en l'air, par rotations, 24 heures sur 24 et par n'importe quel temps, le nombre minimum d'avions nécessaire à la surveillance de notre espace aérien, et à y assurer le maintien de notre souveraineté par des mesures de police du ciel. Il permet également de disposer, en permanence, d'une réserve d'intervention en état d'alerte avancé au sol, prête à être engagée en renfort et sans délai, contre toute attaque surprise venant de la troisième dimension.

## Pourquoi faut il un nouvel avion de combat pour notre armée

---

Il a été déterminé en tenant compte des caractéristiques propres aux F/A-18 en matière d'autonomie de vol (y compris la réserve de carburant pour le combat), du temps de rétablissement au sol, comme du nombre de sorties réalisables quotidiennement et du taux de disponibilité opérationnelle, compte tenu des immobilisations pour révisions et contrôles techniques. Les remarquables caractéristiques de ces avions, alliées à leur capacité de tir multicable (jusqu'à 6 objectifs simultanément) offrent un potentiel de combat redoutable.

Pour le cas de conflit, notre doctrine se base sur l'engagement combiné de tous les moyens de l'aviation et de la DCA, afin d'assurer la mission de défense aérienne. Ce ne sont donc pas les seuls 34 F/A-18 qui auraient à affronter l'ennemi dans les airs: ils seraient épaulés par nos Mirage IIIS et par nos Tiger, en deuxième échelon. Ces avions, à priori dépassés, comme nous l'avons vu, profiteraient alors de l'excellente vision d'ensemble offerte par les systèmes des F/A-18, qui pourraient ainsi les diriger contre des objectifs volant à très basse altitude et les protéger contre des menaces invisibles pour eux.

D'aucuns suggèrent de remplacer les avions de combat par des missiles sol-air uniquement: c'est une séduisante mais dangereuse vue de l'esprit. Une telle solution n'a d'ailleurs été retenue par aucune armée au monde, à ma connaissance.



## Pourquoi faut il un nouvel avion de combat pour notre armée

---

En effet:

- La police du ciel exige de pouvoir procéder à une identification visuelle de l'intrus et d'adapter son intervention au genre et au comportement de ce dernier, conformément aux réglementations internationales: on ne traitera pas de la même façon un avion école égaré, un avion de transport sanitaire et un avion de combat chargé de bombes. Les moyens de la DCA (canons, missiles) une fois engagés, ne peuvent plus faire la moindre différenciation: ils touchent ou ils ratent leur cible!
- Seule l'aviation peut adapter sa réponse à une menace aérienne en temps utile. Elle peut modifier son effort principal et procéder à une concentration des forces en quelques minutes. C'est le moyen flexible de la défense aérienne par excellence. Son complément, la DCA, est optimum pour la défense d'objectifs et de secteurs importants, civils et militaires, où elle peut réunir une concentration de feu supérieure à celle de l'aviation, mais dans un volume restreint. Elle ne peut pas modifier ses efforts principaux à court terme. C'est l'élément statique de la défense aérienne.
- Pour protéger l'ensemble du territoire suisse et le volume d'espace aérien correspondant, uniquement avec des moyens de DCA (des missiles sol-air Patriot, par exemple) il faudrait investir une somme astronomique, sans commune mesure avec le budget du Nouvel avion de combat. Les Rapier que nous avons acquis au début des années 80, afin de protéger nos chars, pour un montant de 1,2 milliard, soit environ 1,8 milliard fr 1992,

## Pourquoi faut il un nouvel avion de combat pour notre armée

---

couvriraient environ 3,5 % du territoire suisse, simultanément, et seulement jusqu'à 4'000 m d'altitude! Je laisse à ceux que ça intéresse le soin d'extrapoler!

- Aucun système de DCA ne dispose de la capacité de détecter des aéronefs à très basse altitude, ce qui est bien compréhensible, puisque ses senseurs (ses radars) sont au sol. Seul un "AWACS" ou un avion de combat moderne, comme le F/A-18, dispose d'une telle capacité, dite "look-down".

En d'autres termes, renoncer à l'acquisition d'un nouvel avion de combat signifierait renoncer à notre souveraineté aérienne, ce qui entraînerait vraisemblablement l'impossibilité d'assurer le maintien de notre intégrité territoriale. En effet, on voit mal l'armée (y compris le gros de nos moyens de DCA et l'ensemble de nos chars) mobiliser et se mouvoir sans problème, sous un ciel livré, sans entraves, à des forces aériennes hostiles.

Quant à geler le processus d'acquisition par un moratoire de quelques années, ou par l'adjonction de nouveaux types dans l'évaluation, cela n'aurait d'autres conséquences que de prolonger d'autant une situation aujourd'hui déjà intenable. Surtout lorsqu'on réalise que, dans le meilleur des cas, soit la signature d'un contrat en 1992, la 1ère escadrille de F/A-18 ne sera pas opérationnelle avant fin 1996, compte tenu des délais de livraison et du temps nécessaire à l'introduction à la troupe. Et au-delà, le coût du projet ne pourra qu'augmenter, rendant une décision politique encore plus problématique qu'aujourd'hui!

- 12 -

## Pourquoi faut il un nouvel avion de combat pour notre armée

---

Force est encore de parler du risque d'hémorragie de l'Escadre de surveillance, dont les jeunes pilotes sont de plus en plus nombreux à quitter les rangs pour rejoindre ceux de SWISSAIR, par déception de ne pas disposer des moyens qui leur permettent de remplir leur mission et par inquiétude pour leur avenir. Si notre corps de pilotes professionnels devait continuer à régresser ainsi, il n'y aurait bientôt plus guère de possibilité de garantir la permanence opérationnelle ni d'assurer la formation et l'encadrement de nos pilotes de milice, y compris de ceux qui devraient voler un jour sur F/A-18! Ce serait la fin de notre aviation militaire.

Le débat parlementaire, et même national, qui se déroule cette année autour du F/A-18, engage bien plus que le choix d'un type d'avion et l'achat de 34 appareils.

J'espère que l'on comprendra que la seule vraie question qu'il faudra trancher, peut-être de façon définitive, sera celle de savoir si nous voulons conserver notre souveraineté sur notre espace aérien et sur notre territoire. C'est toute la conception de la défense militaire qui sera indirectement remise en cause, car on n'imagine plus guère une armée en mesure de combattre sans parapluie aérien, surtout après la guerre du Golfe!

Quant aux perspectives d'adhésion à une communauté

- 13 -

Pourquoi faut il un nouvel avion de combat  
pour notre armée

---

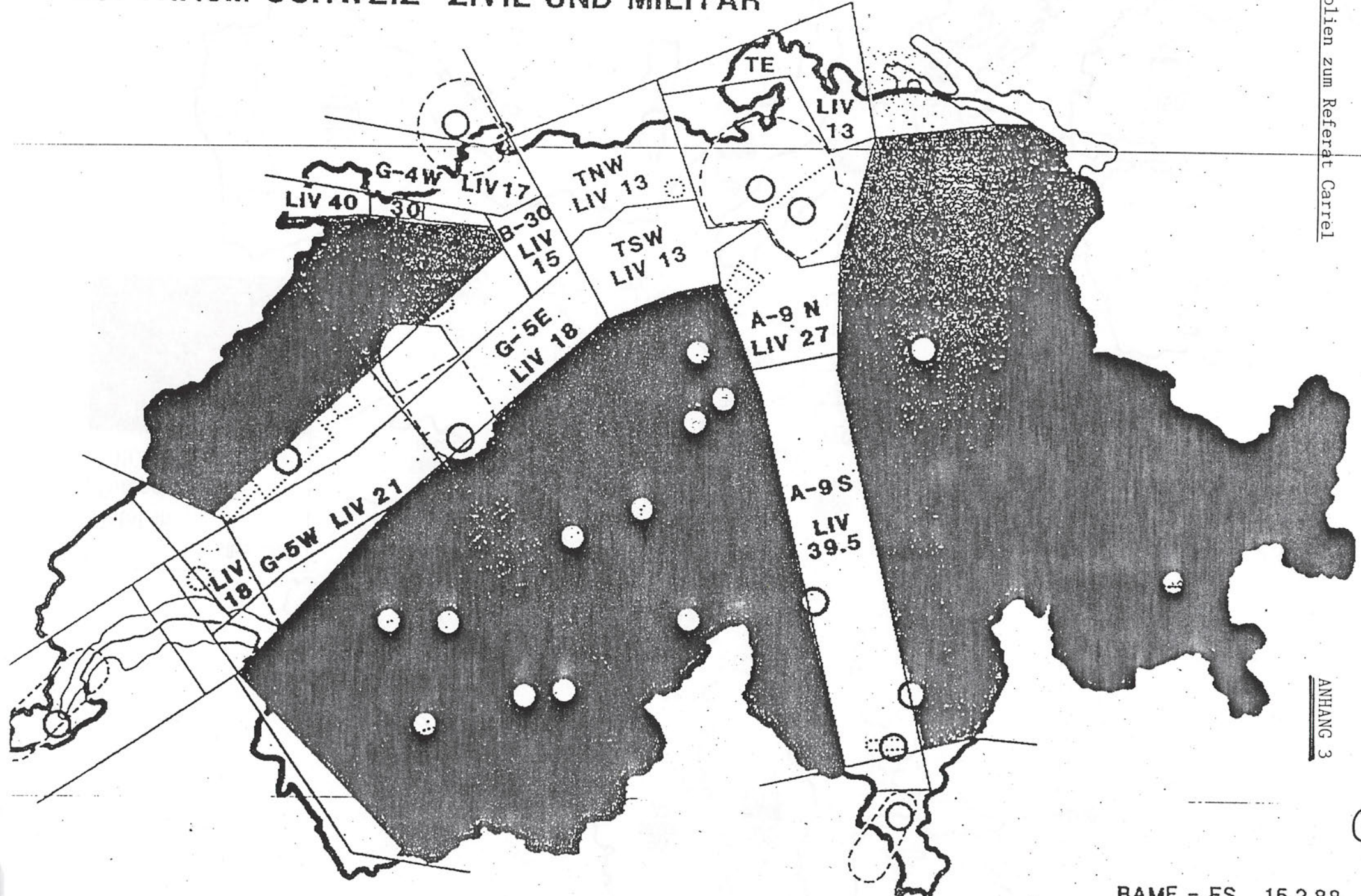
européenne, elles ne changent en rien le problème, puisque la participation à un effort de défense communautaire serait certainement exigée de notre pays: que ce soit par la mise à disposition et la collaboration d'une partie de nos moyens militaires, comme c'est le cas aujourd'hui dans les pays de l'OTAN, ou par un investissement, à fonds perdu et sans retombées économiques pour notre pays, afin de financer l'effort que nos partenaires feraient pour nous!

L'enjeu est donc de taille et la décision sera lourde de conséquences pour notre armée.

Commandant de Corps F. Carrel

# LUFTRAUM SCHWEIZ ZIVIL UND MILITÄR

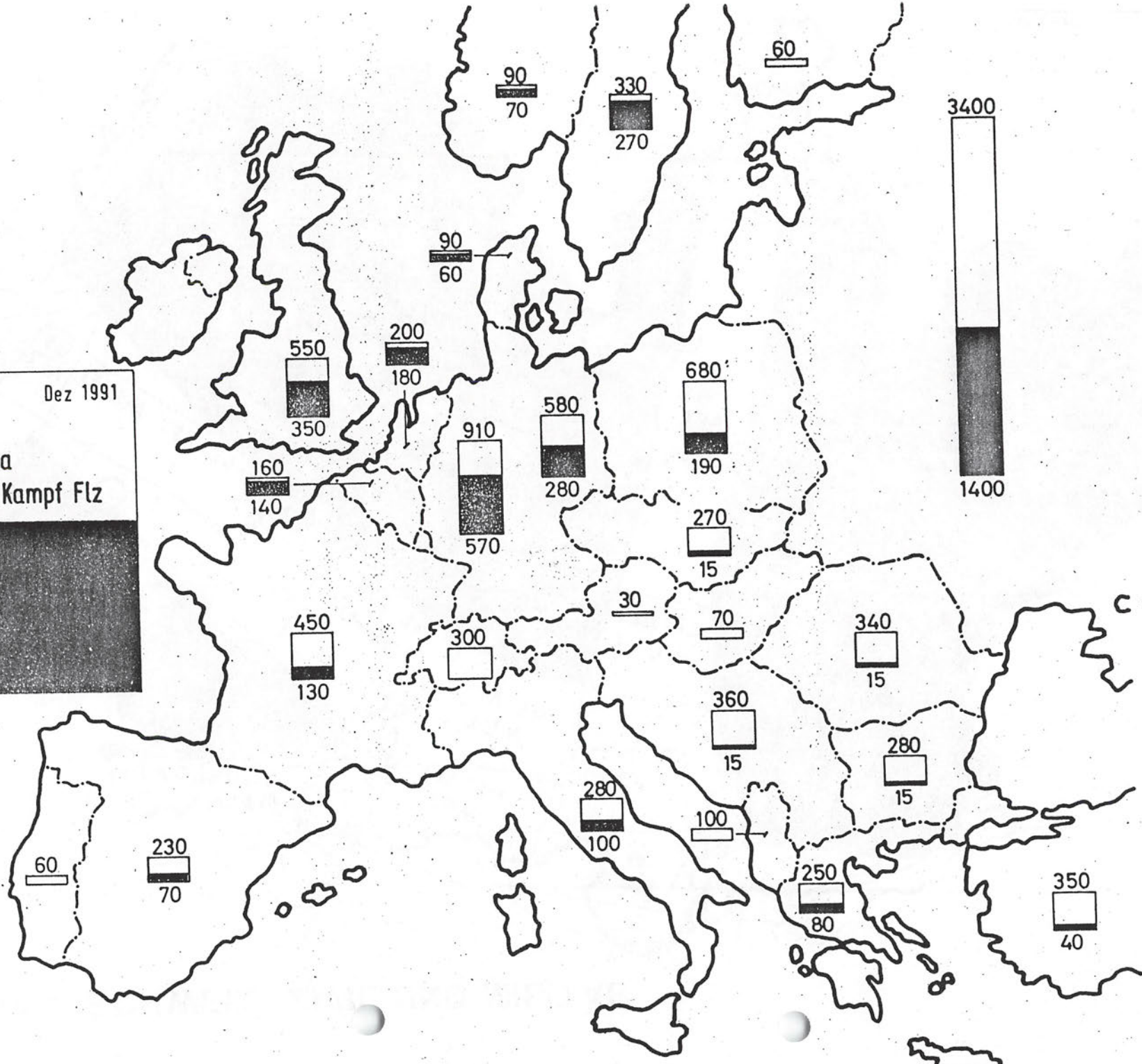
Folien zum Referat Carrel



ANHANG 3

①

Dez 1991  
Total in  
Europa ca  
10'500 Kampf Flz



**VERGLEICH F/A-18 : MIRAGE III S**

ZEITBEDARF FÜR INTERVENTION	1:2
RADARERFASSUNGSDISTANZ	MIND 5:1
EINSATZDISTANZ RADARLENKWAFFEN	MIND 5:1
BETRIEBSKOSTEN	0,9:1
"LOOK DOWN - SHOOT DOWN"-FÄHIGKEIT	JA: NEIN
KAMPFÜBERSICHT DES PILOTEN	SEHR GUT: UNGENÜGEND
NACHT-, SCHLECHTWETTEREREIGNUNG	SEHR GUT: UNGENÜGEND

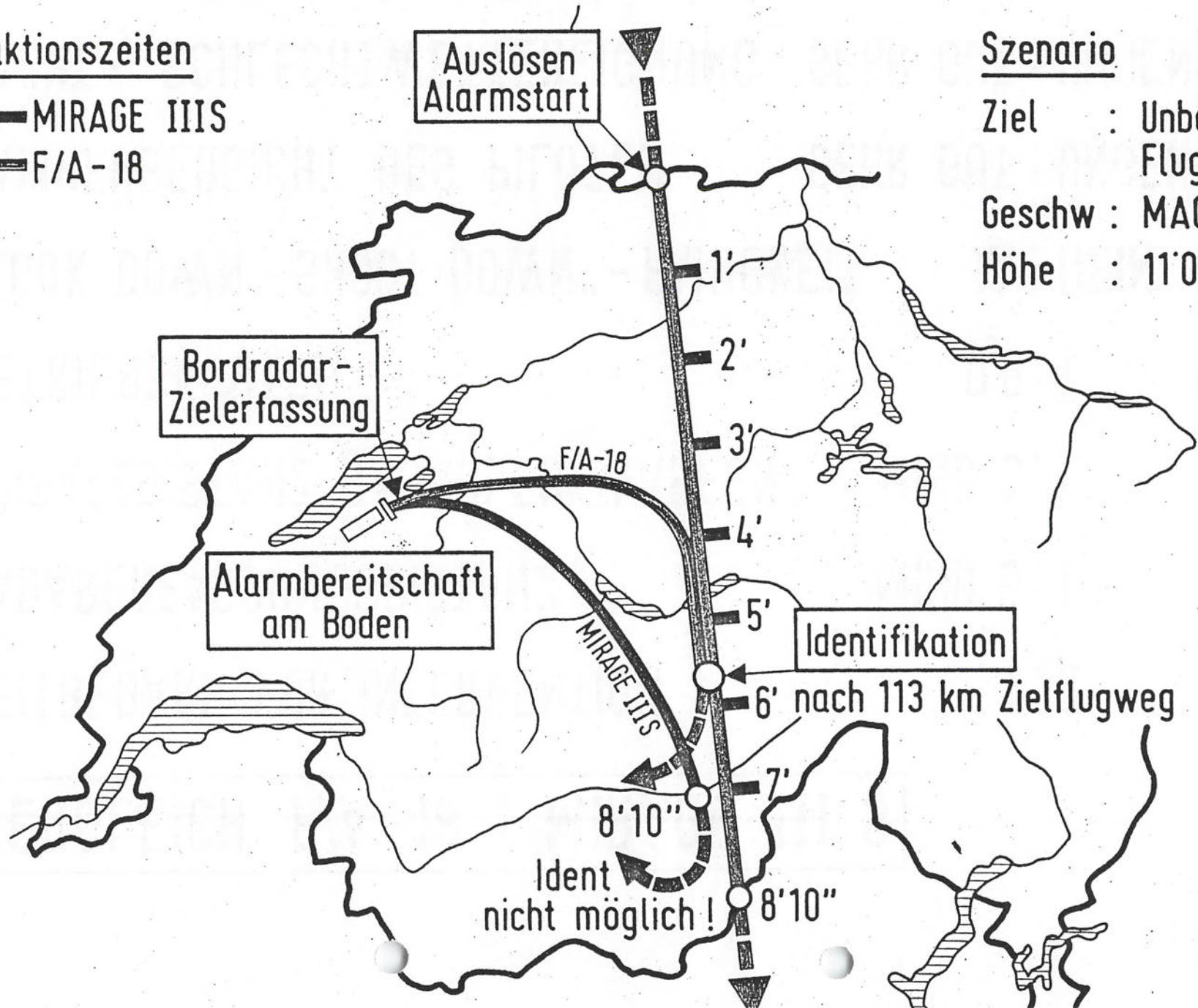
# NEUTRALITAETSSCHUTZ (IDENTIFIKATION)

## Reaktionszeiten

- MIRAGE IIIS
- F/A-18

## Szenario

- Ziel : Unbekanntes Flugzeug —
- Geschw : MACH 1.1
- Höhe : 11'000 m/M





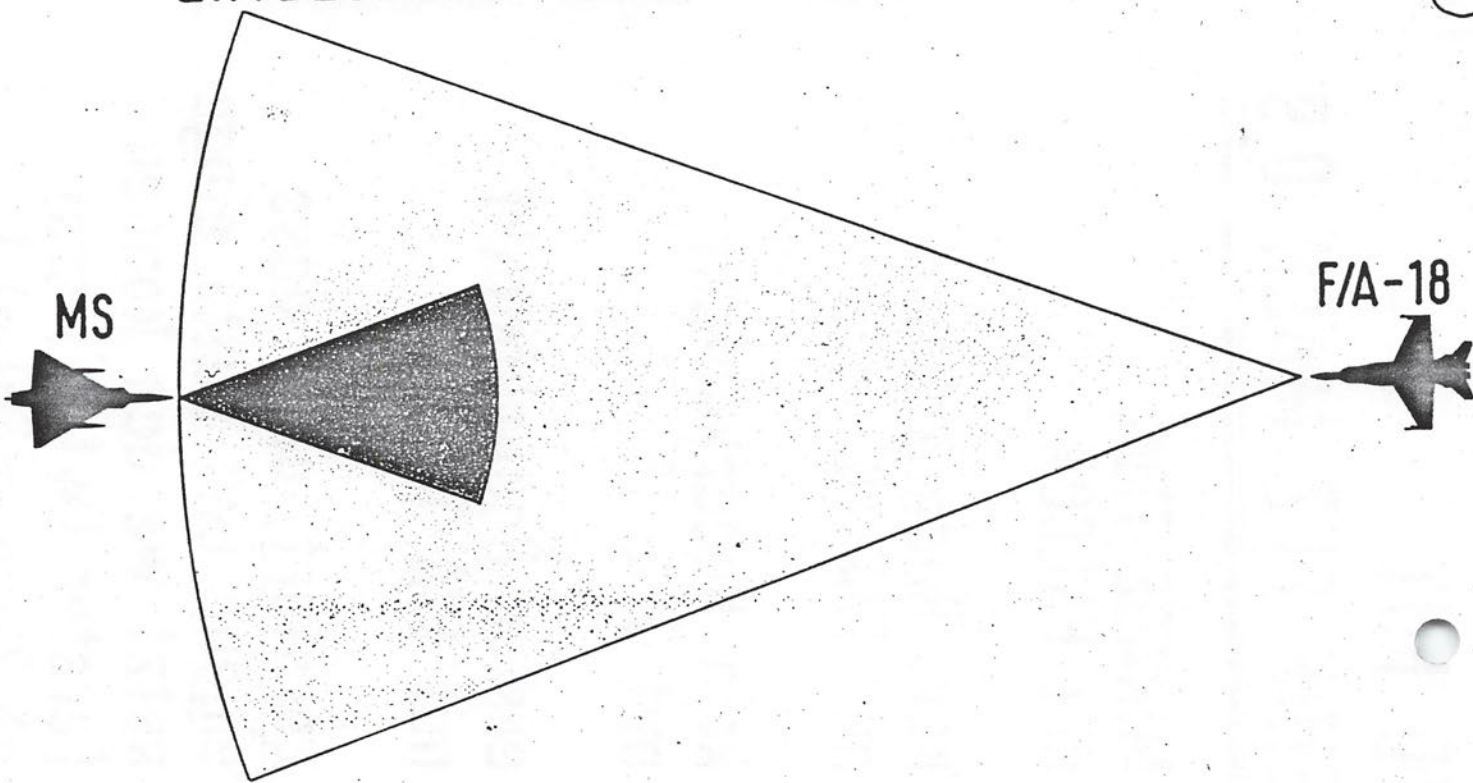
# FRONTALBEGEGNUNG F/A-18 C/D MIT MIRAGE IIIS AUF 6'000 m, BEIDE FLZ MACH 0,9

---

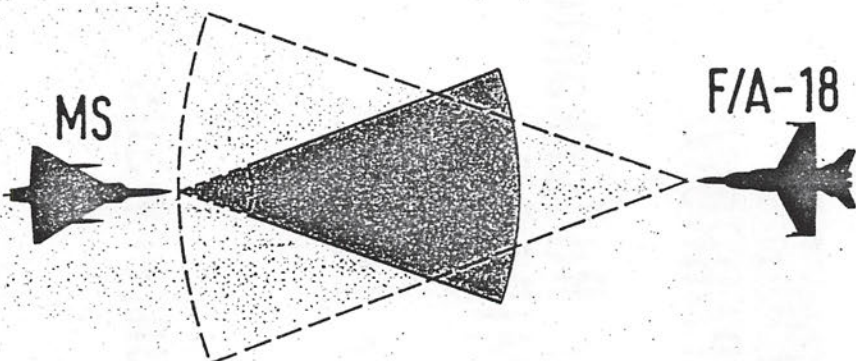
Distanz (km)	F/A-18 C/D mit SPARROW	MIRAGE IIIS mit FALCON
110	erster Radarkontakt mit MIRAGE	kein Radarkontakt mit F/A-18
37	erster Lwf-Ei	kein Radarkontakt mit F/A-18
25	Lwf unterwegs	erster Radarkontakt mit F/A-18
9	Lwf erreicht MIRAGE	<u>zerstört</u> , ohne dass eigene Lwf hätte einge- setzt werden können (erster Lwf-Ei erst ab 7 km möglich)

# ENTDECKUNG MIRAGE DURCH F/A-18C/D

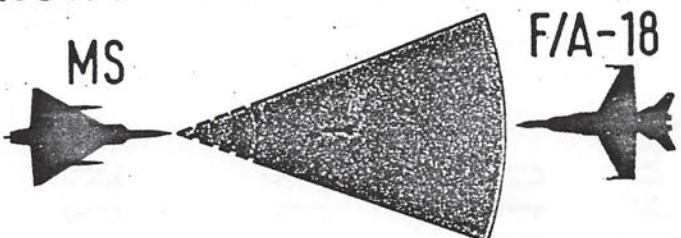
6



# WAFFENEINSATZ F/A-18C/D GEGEN MIRAGE



# ENTDECKUNG F/A-18C/D DURCH MIRAGE



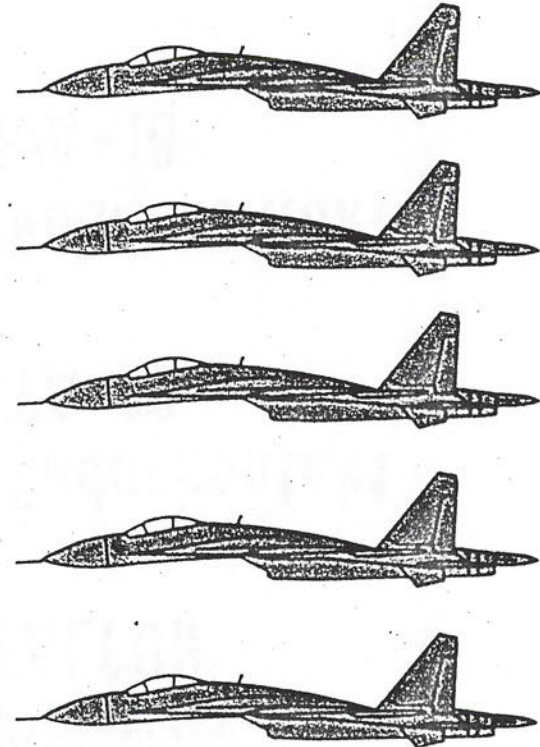
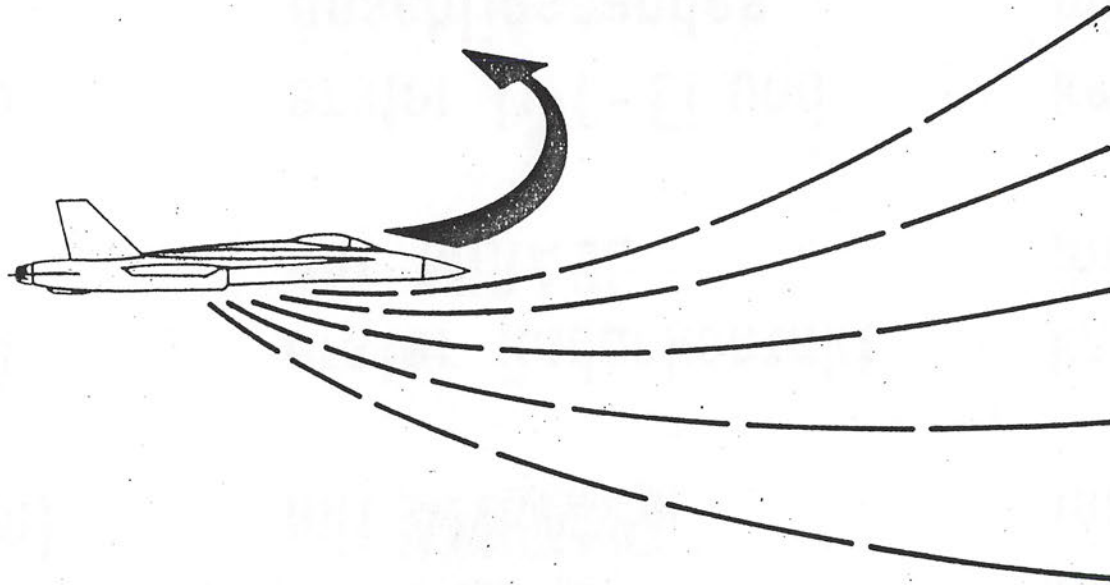
LOOK-DOWN/SHOOT DOWN : EXCLUSIV FUER F/A-18C/D

# FRONTALBEGEGNUNG F/A-18 C/D MIT MIRAGE IIIS AUF 6'000 m, BEIDE FLZ MACH 0,9

Distanz (km)	F/A-18 C/D mit AMRAAM	MIRAGE IIIS mit FALCON
110	erster Radarkontakt mit MIRAGE	kein Radarkontakt mit F/A-18
40	erster Lwf-Ei und anschliessendes Wegdrehen	kein Radarkontakt mit F/A-18
15	Lwf erreicht MIRAGE	<u>zerstört</u> , ohne dass je ein Radarkontakt mit F/A-18 stattgefunden hätte

# LUFTZIELBEKÄMPFUNG MIT RADARLENKWAFFEN

AMRAAM - AKTIVE LWF



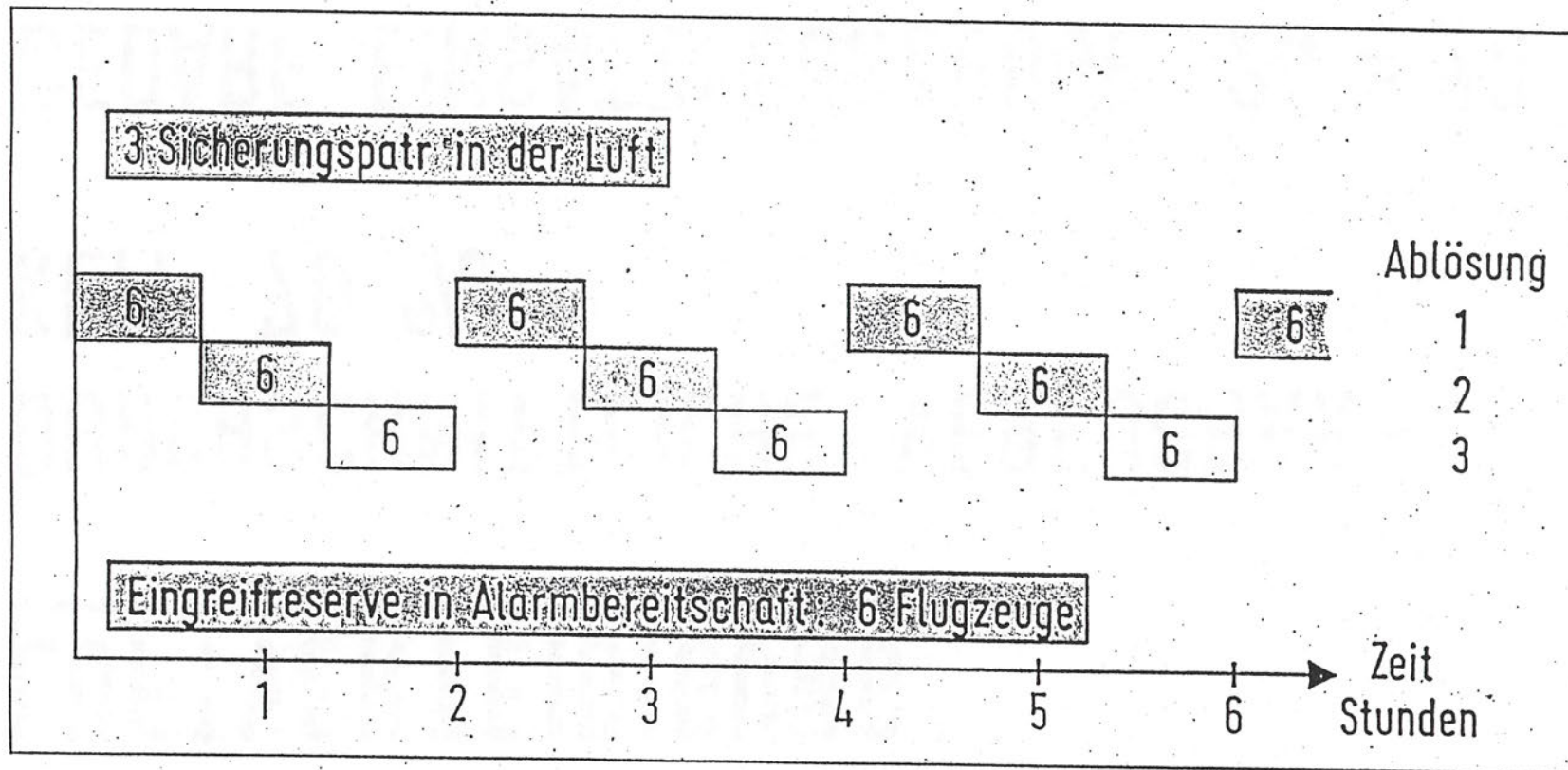
- GLEICHZEITIG MEHRERE ZIELE BEKÄMPFBAR
- NACH LWF ABSCHUSS KEINE ZIELBELEUCHTUNG  
(FIRE AND FORGET)

VERTRAULICH

KFLF, Feb 92

# WAHRUNG DER LUFTHOHEIT TAG / NACHT

Zur Sicherstellung von 24 Einsatzflugzeugen über lange Zeit,  
sind total 34 Flugzeuge notwendig



Es befinden sich dauernd 6 Flugzeuge in der Luft und 6 weitere Flugzeuge auf Alarmstufe 1 Minute. Diese 12 Flugzeuge verfügen zusammen über 72 Lenkwaffen.

# LUFTPOLIZEIEINSATZ / LUFTVERTEIDIGUNG

DURCHSCHNITTLICHE VERFÜGBAR-  
KEIT 70 %

BEDARF EINSATZFLUGZEUGE 24 = 70 %

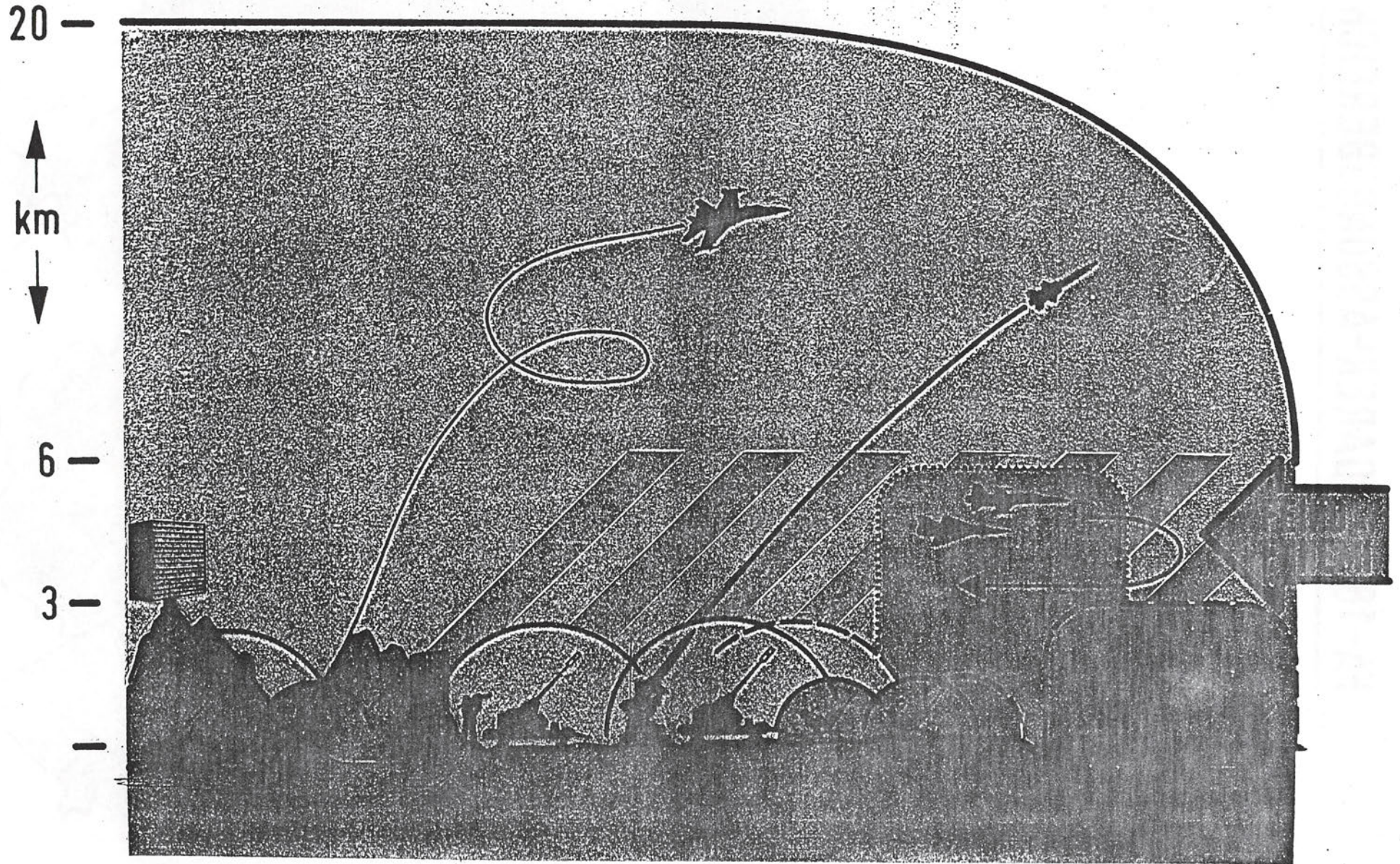
FLOTTENBEDARF 100 % = 34 FLZ

# LUFTKRIEGFÜHRUNG

Kampf der verbundenen Mittel

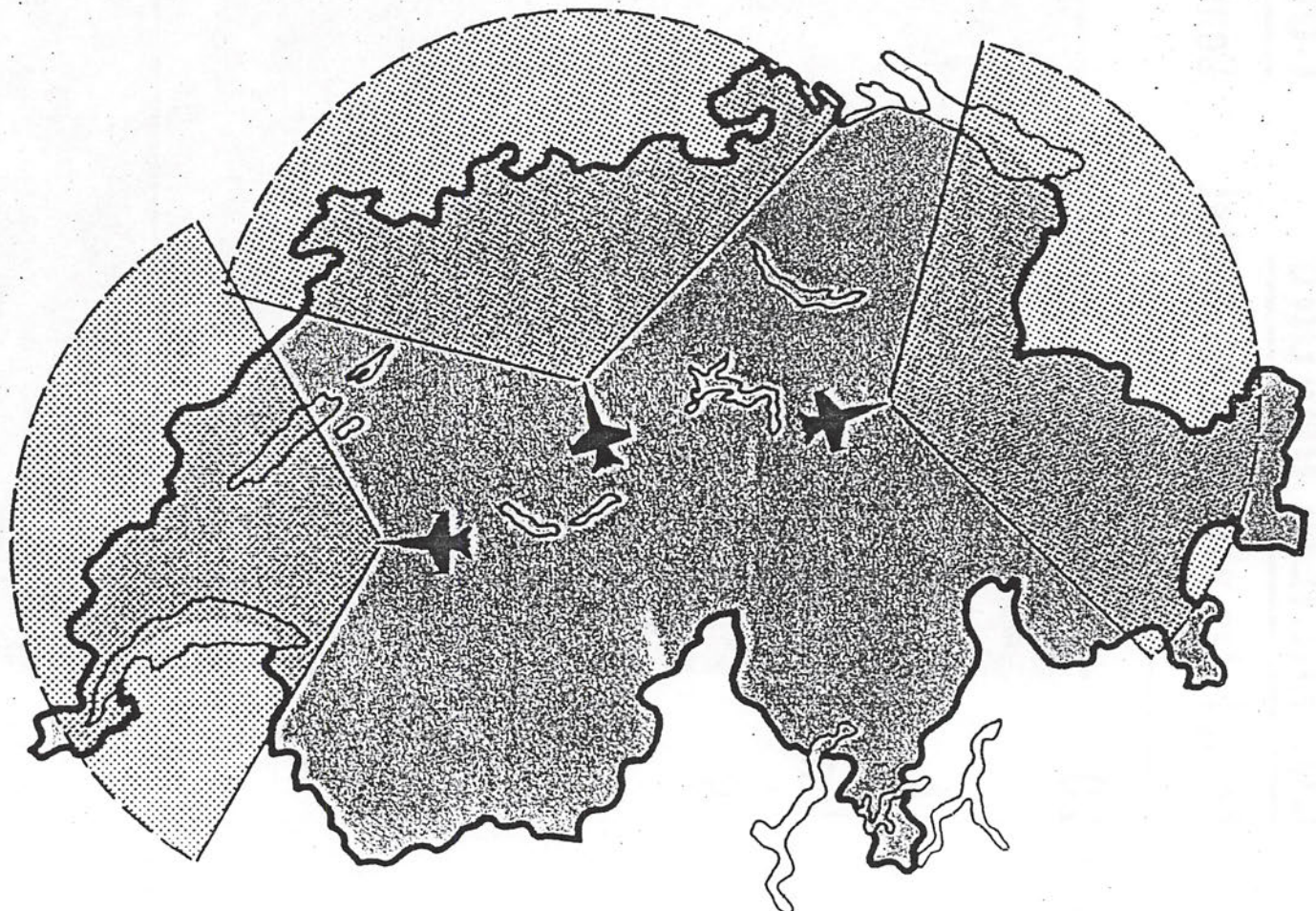
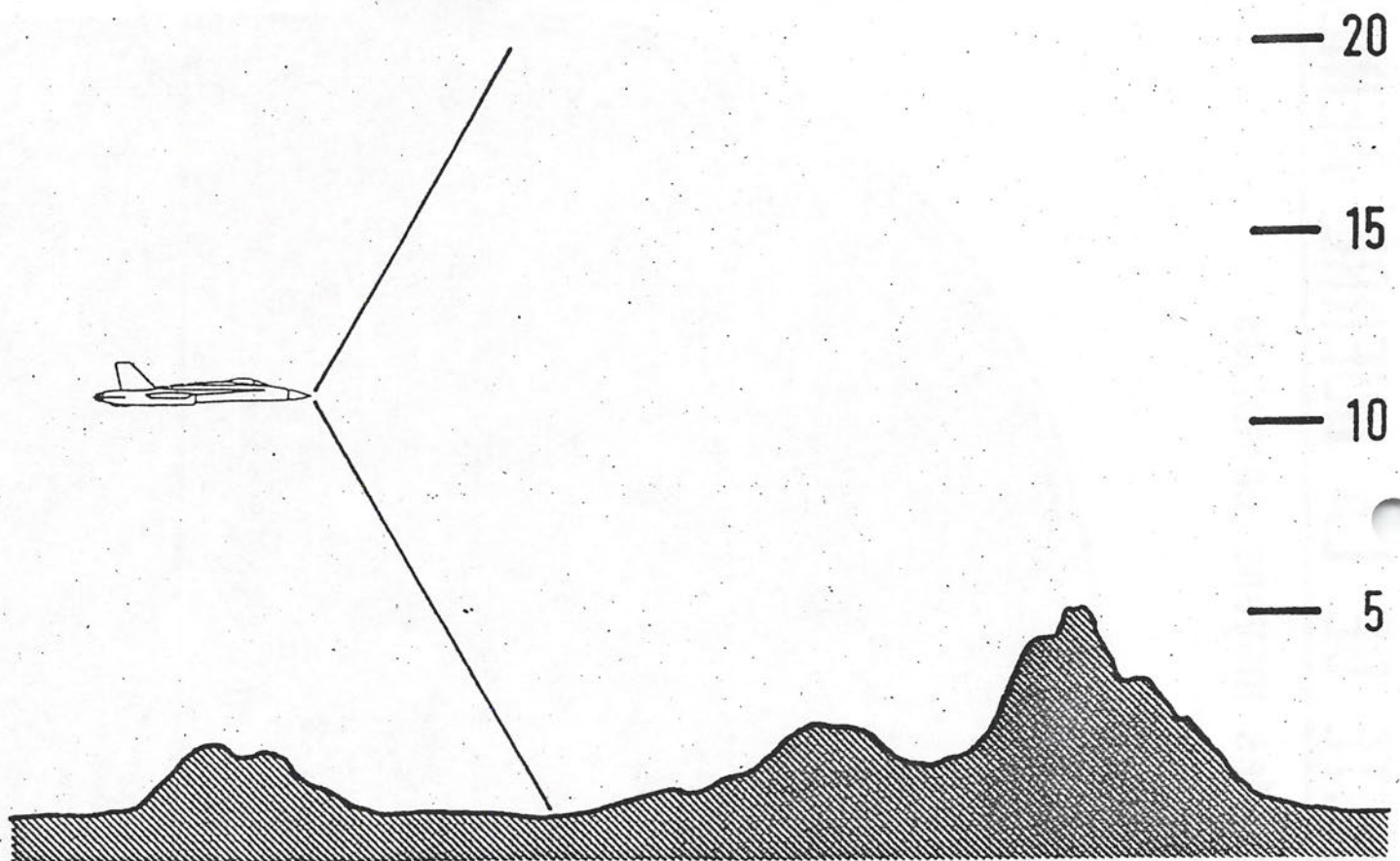
# CONDUITE DE LA GUERRE AERIENNE

Combat des moyens combinés



KFLF

# FA-18, RADARERFASSUNGSBEREICH





# Evaluation

## Inhalt

- **Einleitung**
- **Ablauf**
- **Kriterien**
- **Bewertung**
- **Resultat**
- **Zusammenfassung**

# **Evaluation**

## **Einleitung**

- **Die Evaluation ist Teil des Beschaffungsprozesses**
- **Die Evaluation wird mit der Typenwahl abgeschlossen**
- **Nach der Typenwahl wird die Beschaffungsreife erarbeitet**
- **Resultat der Beschaffungsreife ist die Botschaft**
- **Sie beinhaltet den detaillierten Beschaffungsumfang mit allen relevanten Belangen**

# Evaluation

## Definitionsphase

- **Erarbeitung der Grundlagen**
  - militärisches Pflichtenheft
    - = Einsatz
    - = Betrieb
    - = Unterhalt
  - Technische Möglichkeiten
  - Lösungsvarianten
  - Finanzrahmen
  
- **Anforderungsprofil**
  - Kriterien aus dem Pflichtenheft
  - Stand der Technik
  - Lebenswegkosten
  - Finanzrahmen
  
- **Auswahlkriterien (Messlatte)**
  - Schlüsselkriterien aus dem Pflichtenheft
  - Zusatzaufwand
  - Risiken
  - Finanzen

# Evaluation

## Vorevaluation

- Katalog erstellen
  - LAVI
  - F-20 TIGERSHARK
  - JAS-39 GRIPEN
  - F-16 FIGHTING FALCON
  - FA-18 HORNET
  - MIRAGE 2000
- Vergleich Katalog Messlatte
- Reduktion auf 2 Typen
  - F-16 FIGHTING FALCON
  - FA-18 HORNET

# Evaluation

## Hauptevaluation

- Vorbereitung
  - Detaillierter Fragenkatalog
    - = Einsatz
    - = technisch
    - = kommerziell
  - Offertanfrage
  - Programm für Flugerprobung in der Schweiz
  - Abklärungen CH Beteiligung
- Durchführung
  - Flugerprobung im direkten Vergleich in der Schweiz
  - Auswertung
    - = Flugerprobung
    - = Fragenkatalog
    - = CH Beteiligung
    - = Offerte
- Resultat Typenentscheid FA-18
  - ausnahmsweise durch BR gefällt

# Evaluation

## Nachevaluation

- Grund  
allfällige neue Fakten infolge  
Weiterentwicklung MIRAGE 2000
- Vorgehen
  - Erarbeiten vergleichbarer  
Daten für MIRAGE 2000
  - gleichzeitig:  
aufdatieren F-16, FA-18
- Resultat: FA-18
- Typenentscheid bestätigt

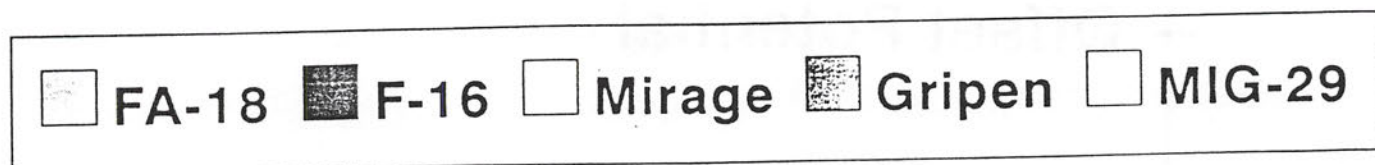
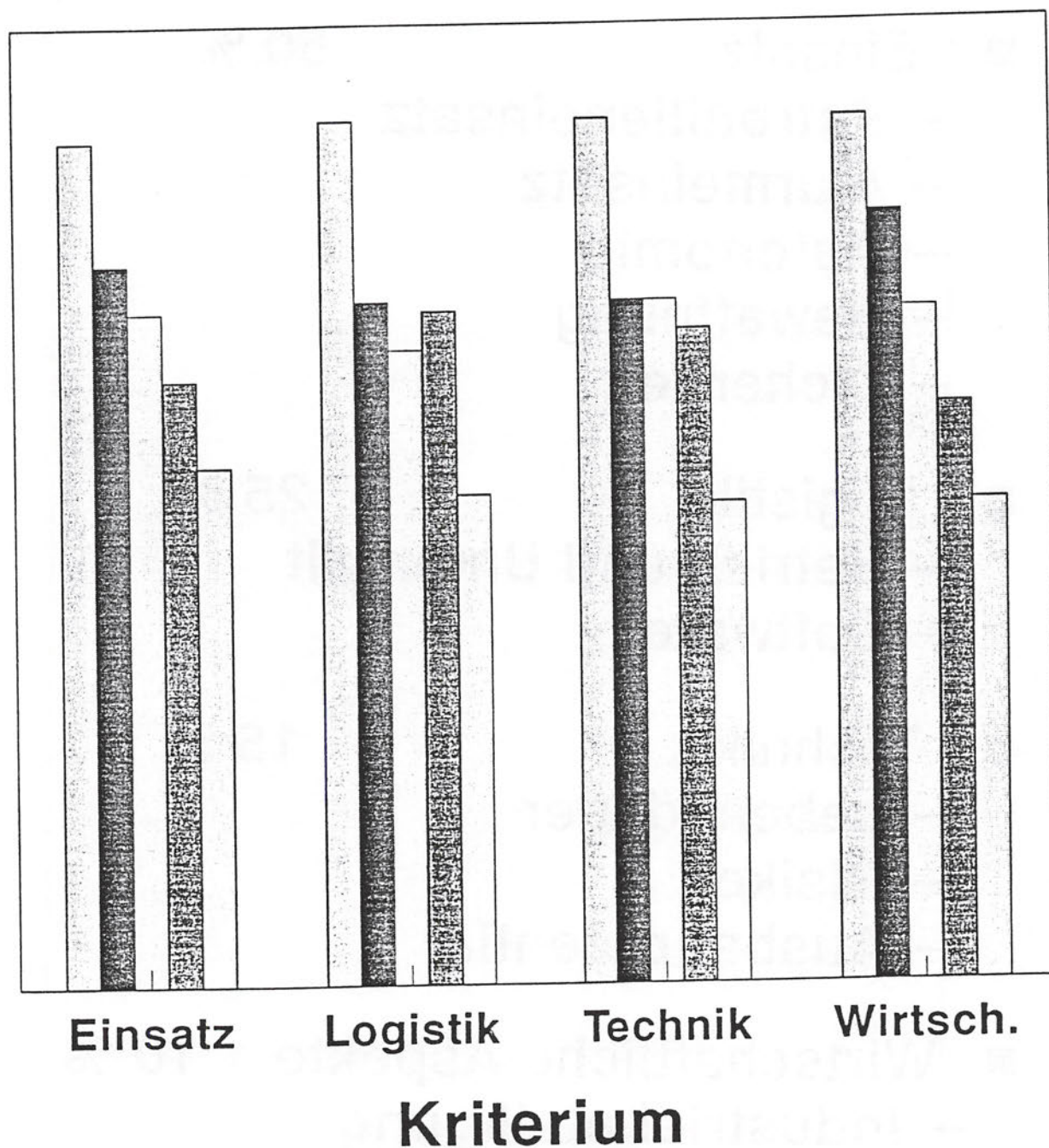
# Evaluation

## Kriterien

- **Einsatz** **50 %**
  - Patrouilleneinsatz
  - Alarmeinsatz
  - Autonomie
  - Bewaffnung
  - Sicherheit
  
- **Logistik** **25 %**
  - Betrieb und Unterhalt
  - Software
  
- **Technik** **15 %**
  - Lebensdauer
  - Risiko
  - Ausbaupotential
  
- **Wirtschaftliche Aspekte** **10 %**
  - Industriebeteiligung
  - Offset Potential

# Bewertung Typenvergleich

## Relativwert

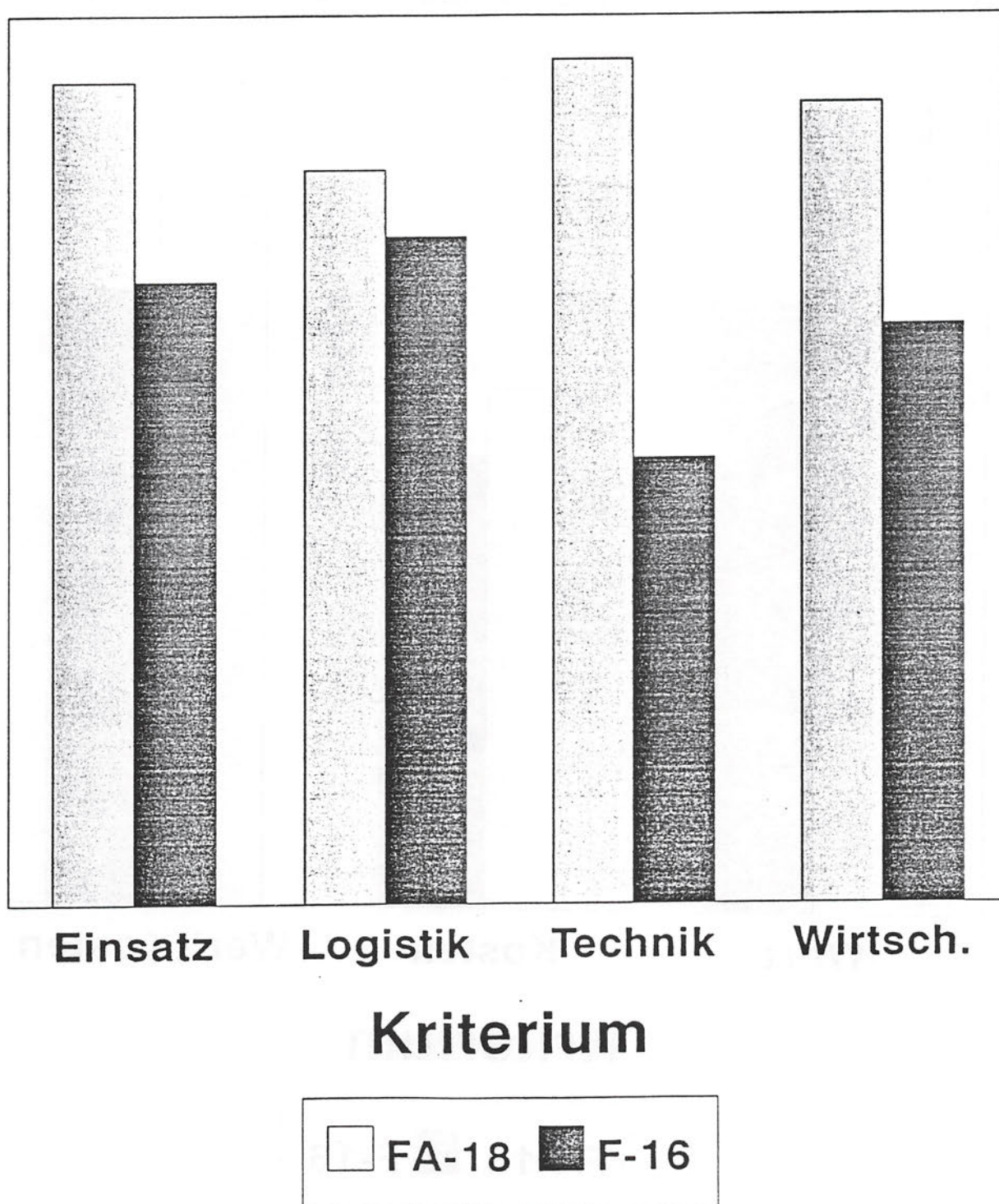




# Bewertung

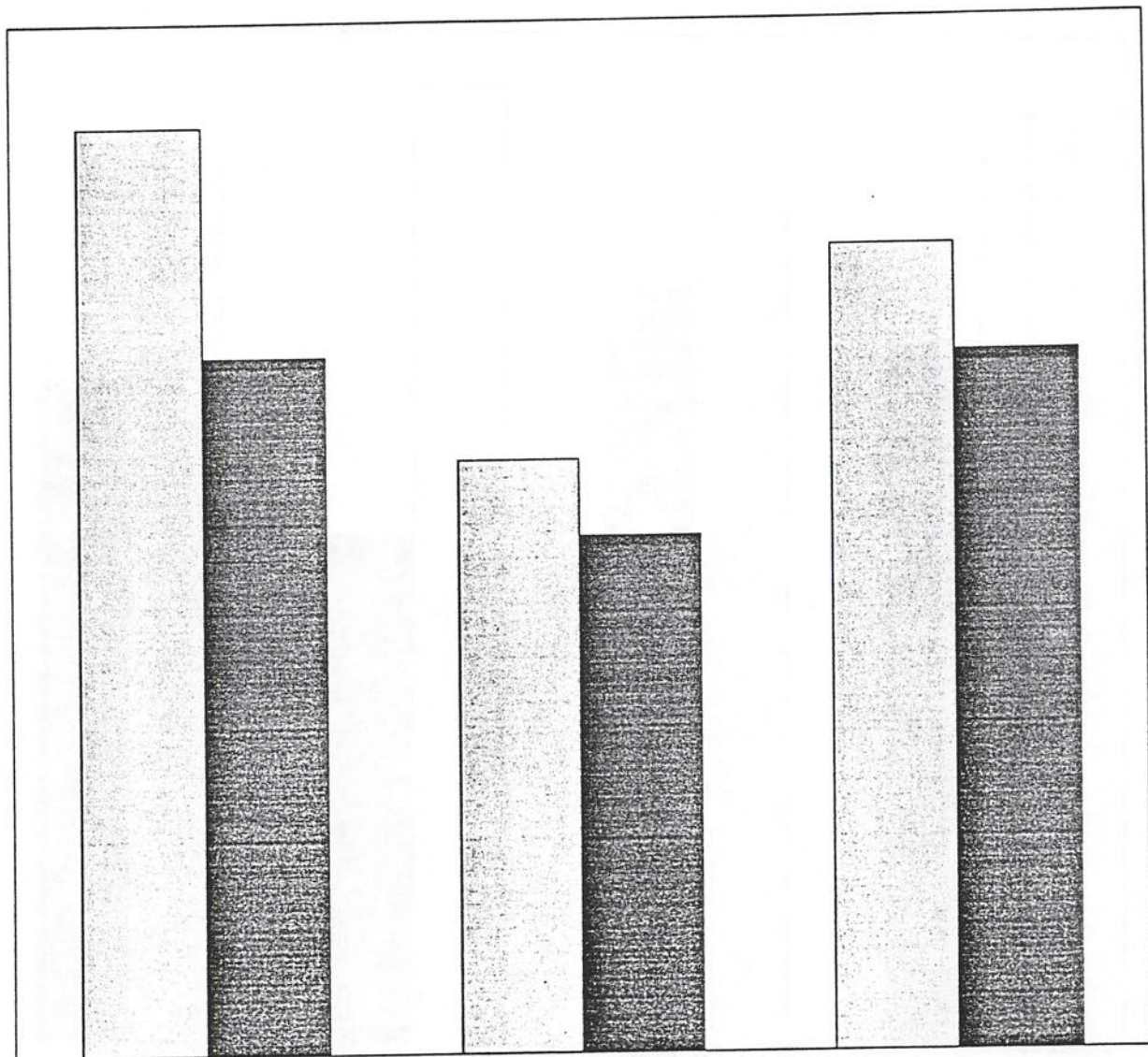
## Hauptevaluation

Relativwert



# Bewertung Gesamtresultat

## Relativwert

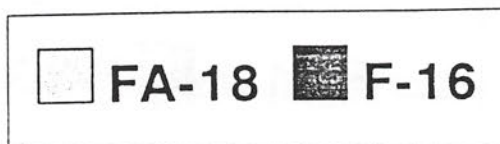


Wert

Kosten

Wert/Kosten

### Kriterium



# Evaluation

## Resultat

- FA-18
  - bestes Wert/Preis Verhältnis
  - zweitbilligstes Flugzeug
  - erprobtes System
    - = Flugzeug
    - = Radar
    - = Lenkwaffe
  - nur geringfügige "Helvetisierungen"
  - geringes Risiko
  - Weiterentwicklung gewährleistet
  - NATO tauglich



## Ziel

Aussagen FMF begründen

als Unterlage für Ihren Entscheid

Fachausschuss für  
Militärflugzeuge

Berät Rüstungsausschuss

in Fragen:

Planung

Erprobung

Evaluation und

Beschaffung

in

wissenschaftlicher

technischer

industrieller

betriebswirtsch.

finanzieller

Hinsicht

- Seit 1973: "Tiger", "Hawk"

## Mitglieder

- H. Thomann (Prof. Strömungslehre, ETH)  
 J. Binder (Präs. ASIA)  
 P. Leuthold (Prof. Nachrichtentechn., ETH)  
 J. Lütthi (Dir. Huber und Suhner)  
 W. Schürter (Dir. Technik, Swissair)  
 W. Siegenthaler (Leiter Milcom, ASCOM)  
 A. Tarabusi (Präs. SMUV)  
 H. Uehlinger (Dir. RBB, TurboSys)

Thomann

- = Befähigen? • Finanzen: O.-Fr  
 • "GöHibub" im ÜG  
 • Freunde in Schweden, US
- = 1955 : Dipl. masch. Ing. ETH
- = 1957 - 67: Flugtechnische Ver-  
suchsanstalt  
Schweden  
 (Draken, Viggen)
- = 1967 - : Prof. an ETH

## Ziel

- Aussagen F M F begründen
- Versuchen: Fragen beantworten

1. Evaluation wurde seriös und kompetent durchgeführt

### Kontrollen:

- Unbequeme Fragen von Mitglied
- Fachpresse  
z. B. Aviation Week
- Persönliche Kontakte

- Nur Stichproben möglich
- Nie falsche Aussage gefunden

2. Stimmt dem Resultat  
der Evaluation zu:

FA-18 ist geeignetstes  
Flugzeug

- Erprobt und bewährt
- Modern
- Wird weiterentwickelt
  - "Software update"
  - Bewaffnung
  - Im Einsatz bis 2030
- Kontinuität wichtig
  - Verliert sonst Spezialisten
- Leben von Pilot

### 3. Kleine Serie "helvetisieren"

- Occasion
- Mirage 2000-5
  
- Risiko gross
- Kosten kaum tiefer
- Allein bei Weiterentwicklung
  
- Von Fall zu Fall  
abklären

FMF glaubt nicht an  
diesen Weg



#### 4. Verschieben

- Europa
- Raftale (F), EFA (D), GB, I)

Mit grosser Wahrscheinlichkeit teuer

= Zivile Luftraumkoordination  
dringend

= Man arbeitet seit 15 Jahren  
daran

= Wird noch Jahre dauern

# 5. Risiko SIK SR

7

= SR Huber: "EMF teilt Auffassung, dass  
heute keine untragbaren Risiken  
sichtbar sind" (Botsch. S. 91)

Präs. Schoder: "Keine Risiken?"

Risiko auf Heimreise?

Risiken gegeneinander abwägen!

In Anbetracht

- der unsicheren polit. Entwicklung
- der enormen Waffenarsenale

scheint mir

Risiko das wir eingehen wenn  
 wir Luftwaffe verkommen lassen

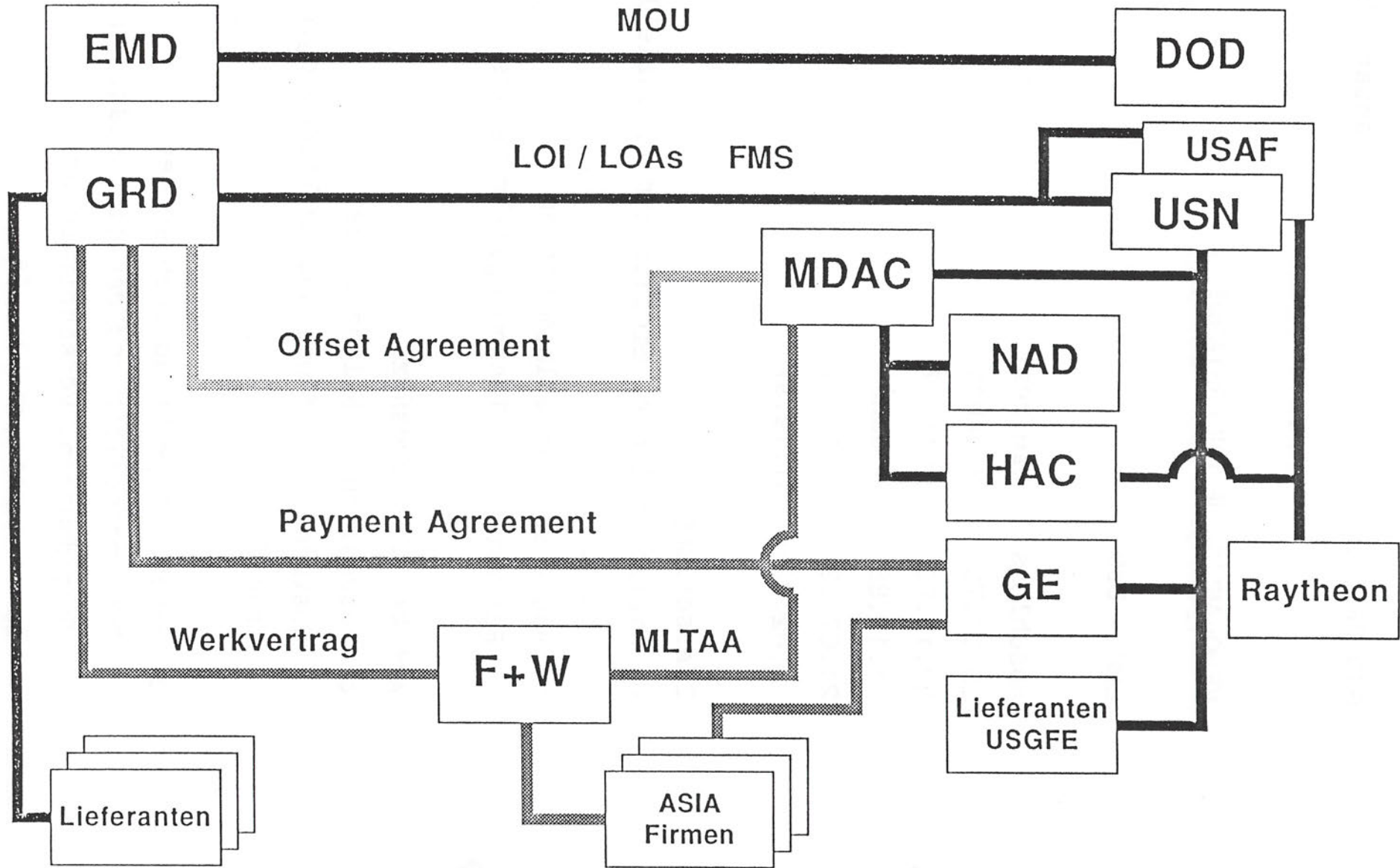
viel grösser als

Risiko bei Kauf FA-18

# Beschaffung F/A-18 Vertragskonzept

Bern, Oktober 1991

Folien zum Referat Lyoth



ANHANG 6

1

GRD/RPLK NKF

Januar 1992

**MEMORANDUM OF UNDERSTANDING****EMD - DoD****Abschluss / Laufzeit**

9.07.75	8 Jahre
29.10.80	Juli 87
1.11.88	1 Jahr
21.07.89	31.10.90
5.02.90	31.12.97

**Zielsetzung**

- o Wirtschaftlicher Einsatz der finanziellen Mittel
- o Abbau von Handelshemmnissen
- o Förderung des Technologie-Transfers

**Artikel I: Grundsätze**

- o Ausgegliche Bilanz in der Rüstungsbeschaffung und im Technologie Transfer
  
- o Gegenseitige Erläuterungen der Rüstungspolitik und der einschlägigen Verordnungen, Vorschriften und administrativen Abläufe

3

- o Abbau von Hemmnissen bei der industriellen Zusammenarbeit (Verzicht auf Anwendung von "Buy-National" Vorschriften etc).
- o Verzicht auf Einfuhrzölle und -abgaben
- o Schaffung einer Konkurrenzlage und Förderung der Wettbewerbssituation
- o Zugang zum Markt, Erweiterung der Lieferantenbasis
- o Verbesserung der gegenseitigen Information betr. Ausschreibungen und Beschaffungsplanung
- o Austausch der jährlichen Beschaffungsstatistik
- o Schutz der ausgetauschten Informationen und Daten (Lizenzen, Technology Transfer, Techn Dok. etc)
- o Zusammenarbeit im Bereich des Unterhaltes

4

- Artikel II:           Zuständigkeit im Vollzug
- Artikel III:          Rolle und Aufgaben der  
Privatindustrie
- Artikel IV:          Geheimhaltung
- Artikel V:            Laufzeit und Rücktritt
- Artikel VI:          Administratives

GRD

RP 92

## MERKMALE FMS-VERFAHREN

Botschaft Seiten 84 - 87

- o US Regierung verkauft Rüstungsgüter auf "Nonprofit" Basis an befreundete Länder
- o Meistbegünstigung des Käufers  
Gleiche Bedingungen wie US Streitkräfte
- o Grosse Erfahrung und starke Verhandlungsposition der US Einkaufsstellen
- o Zusammenlegung der Bestellungen führt zu günstigen Preisen

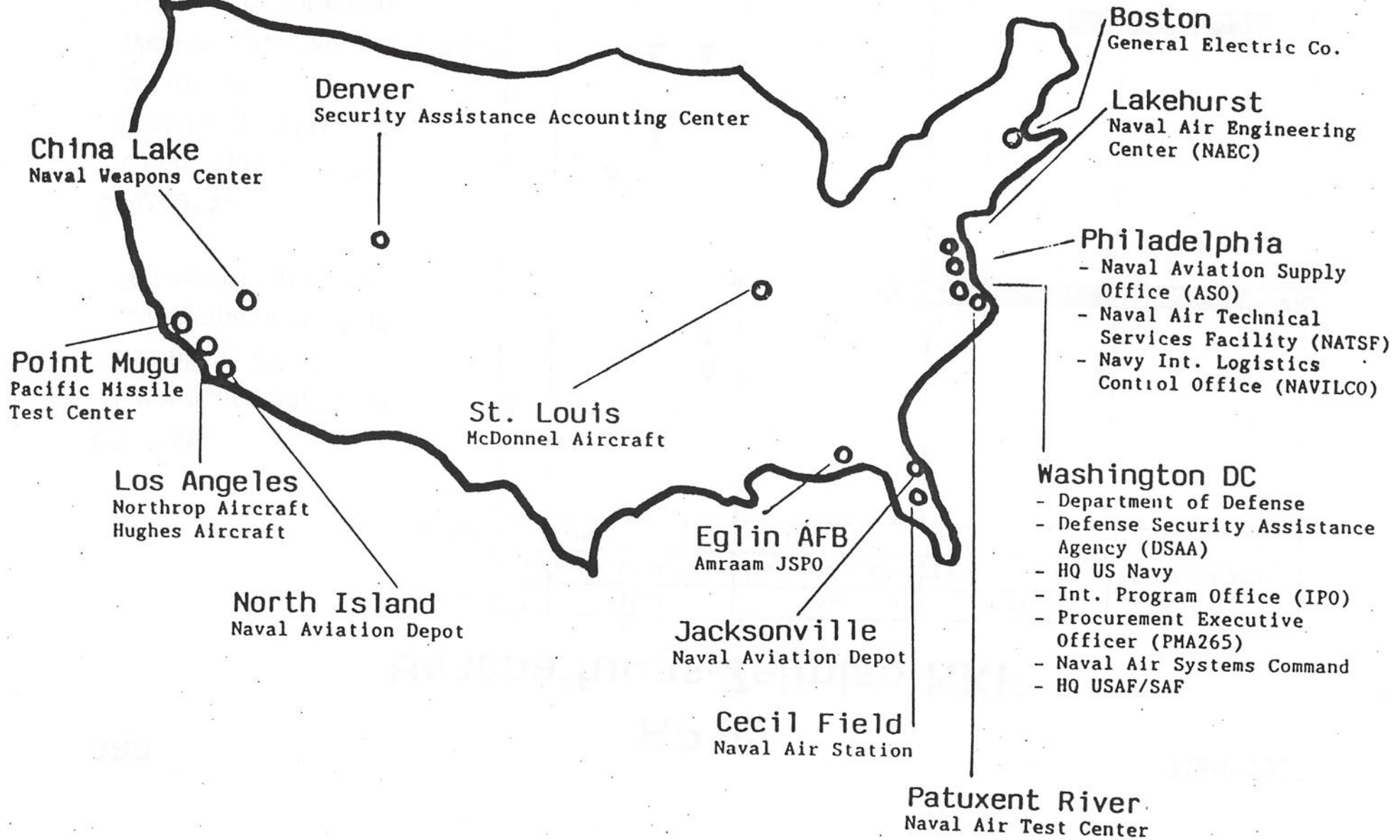
6

- US Navy Unterstützung ist während ganzer Einsatz- und Lebensdauer der Flotte gewährleistet
- EMD-Personalaufwand in USA wird reduziert → 7012 7
- EMD kennt Verfahren und hat gute Erfahrungen gemacht (M-109, TOW, Stinger, Tiger)

Günstigste Gesamtprogrammkosten  
Kleinstes Beschaffungsrisiko



### F/A-18 US-Geschäftspartner



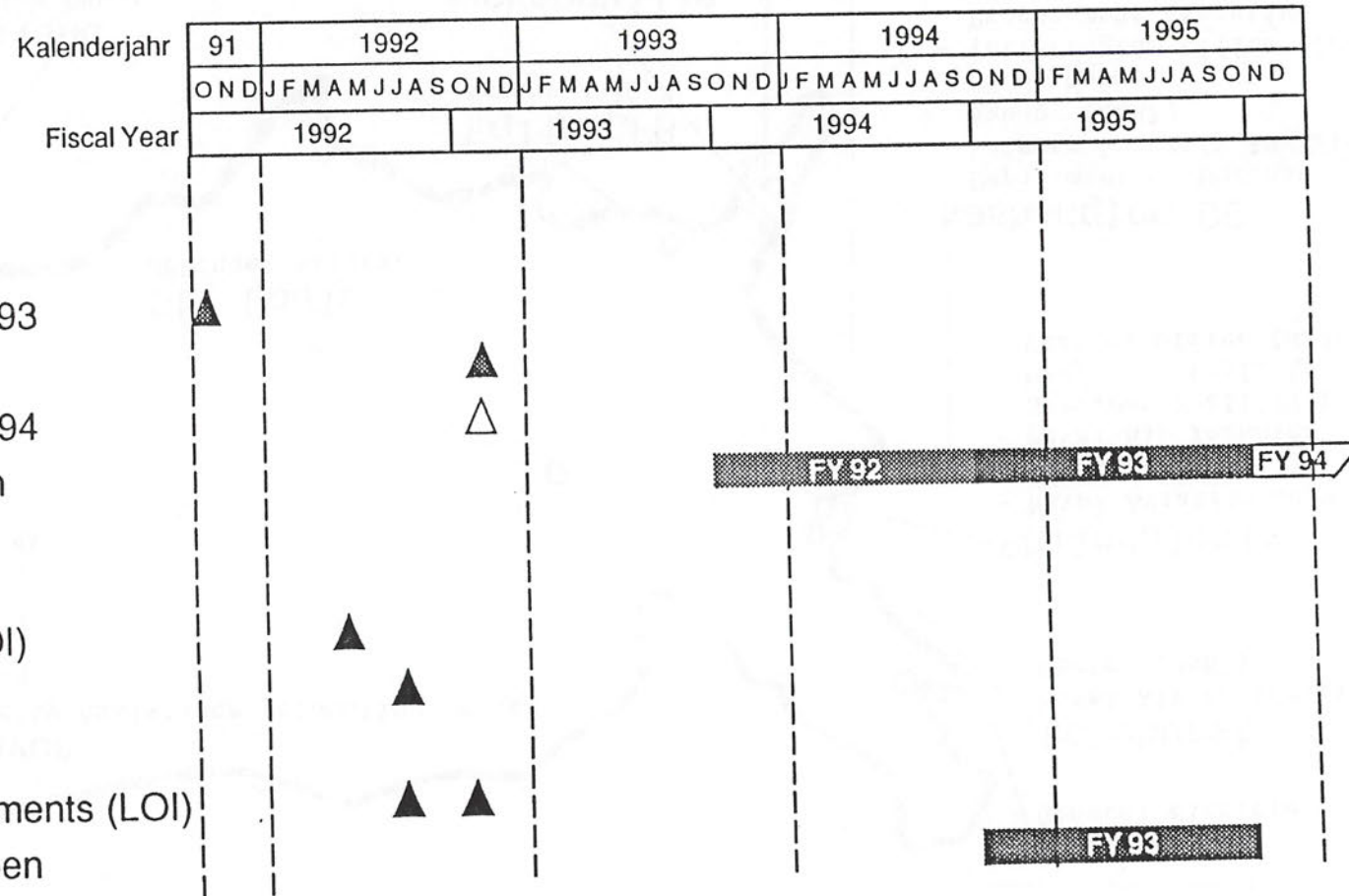
7

GRD

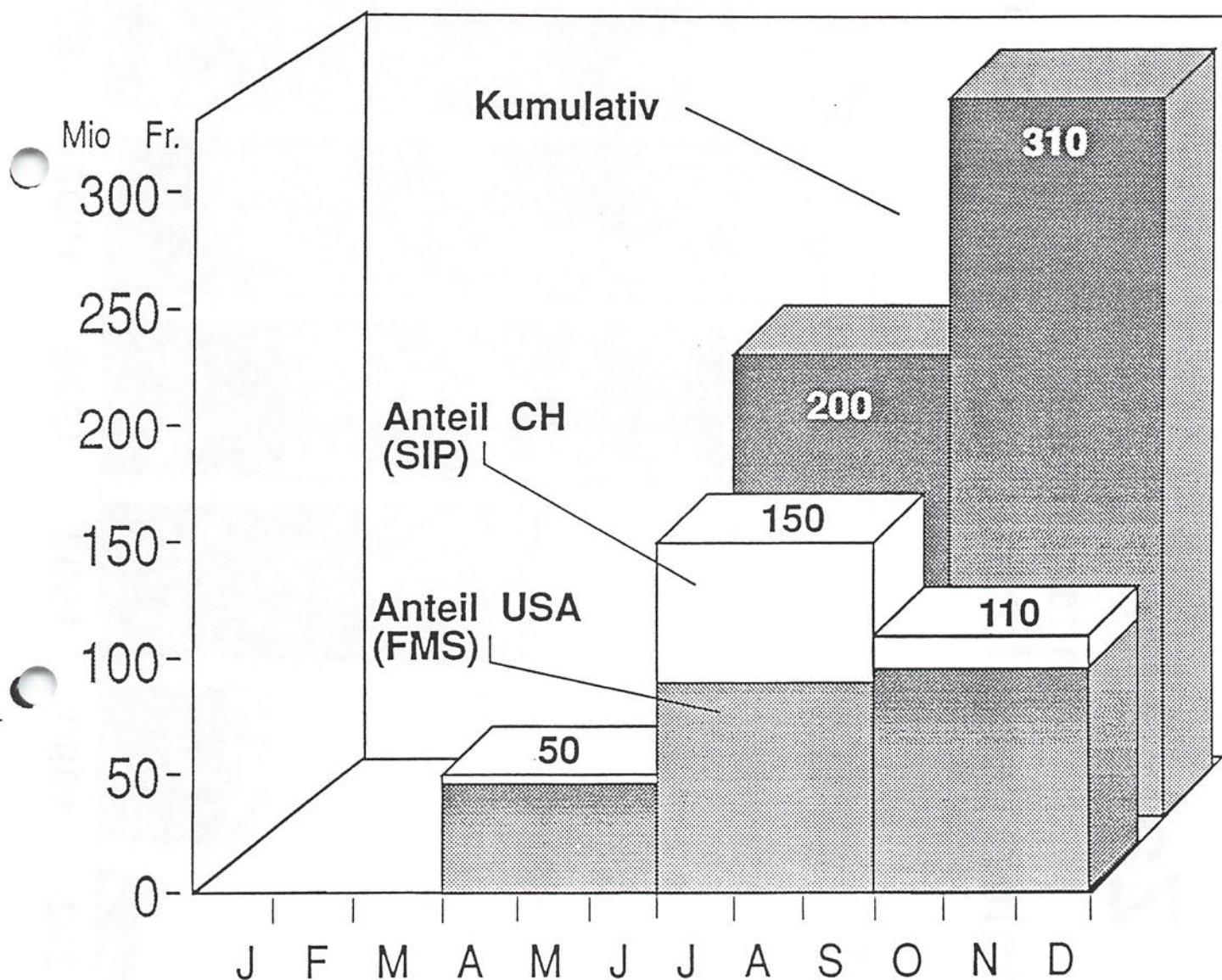
März 1992

# RP 92

## Beschaffungs-Zeitplan NKF



# Finanzielle Engagements FY 93

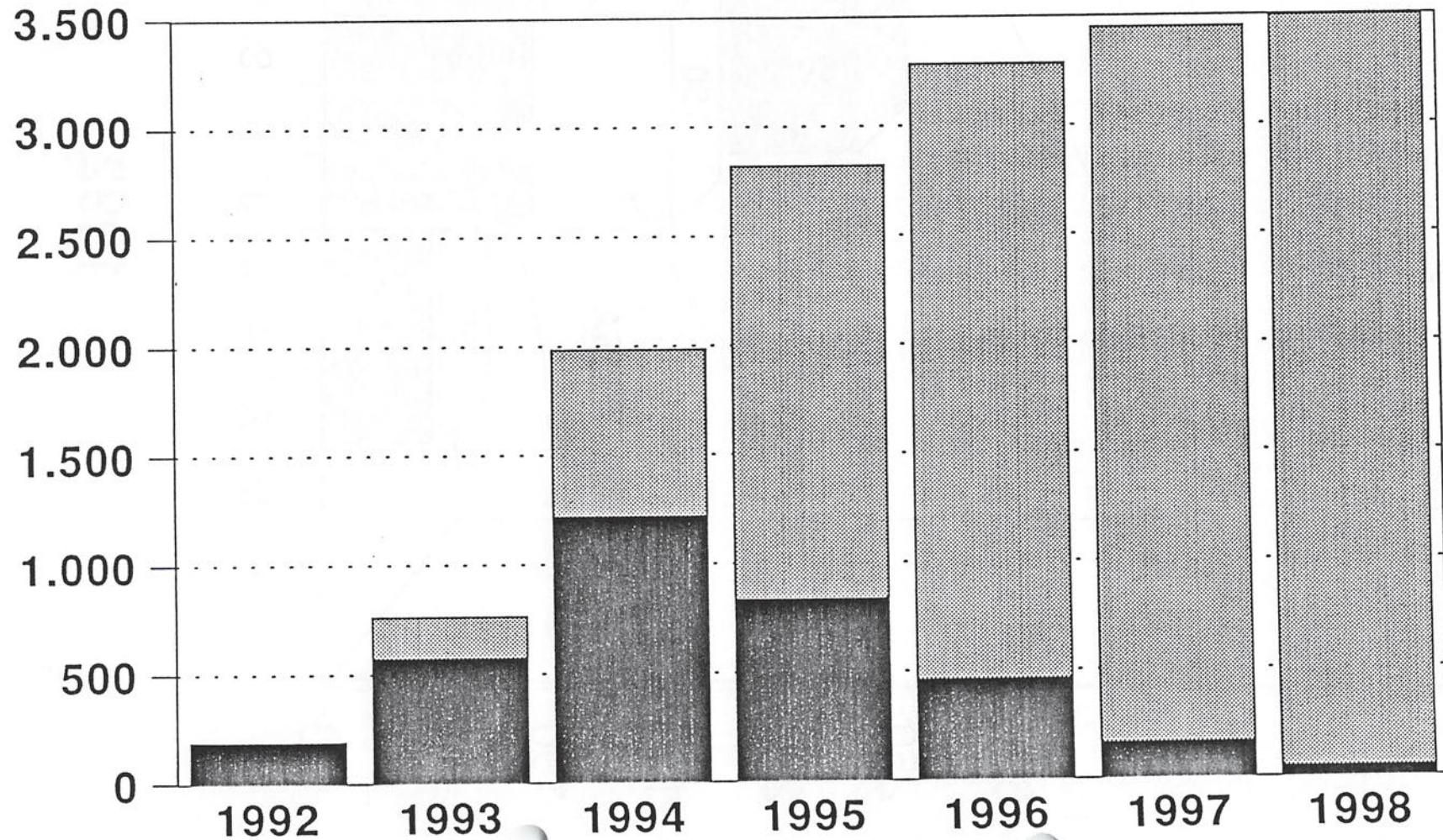


1992

# Zahlungsplan NKF

Angaben in Mio Fr

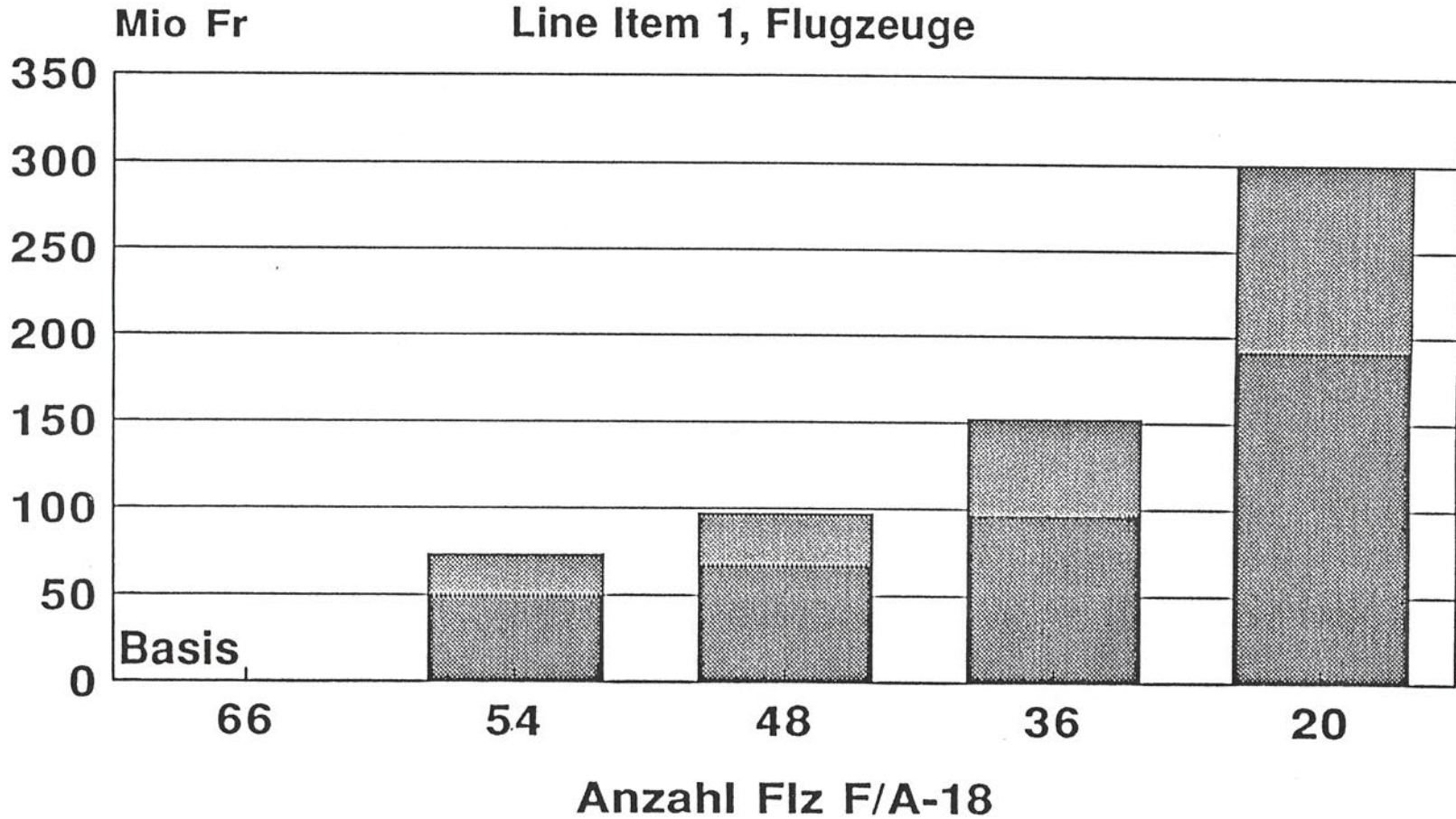
**Totaler Verpflichtungskredit 3495 Mio**



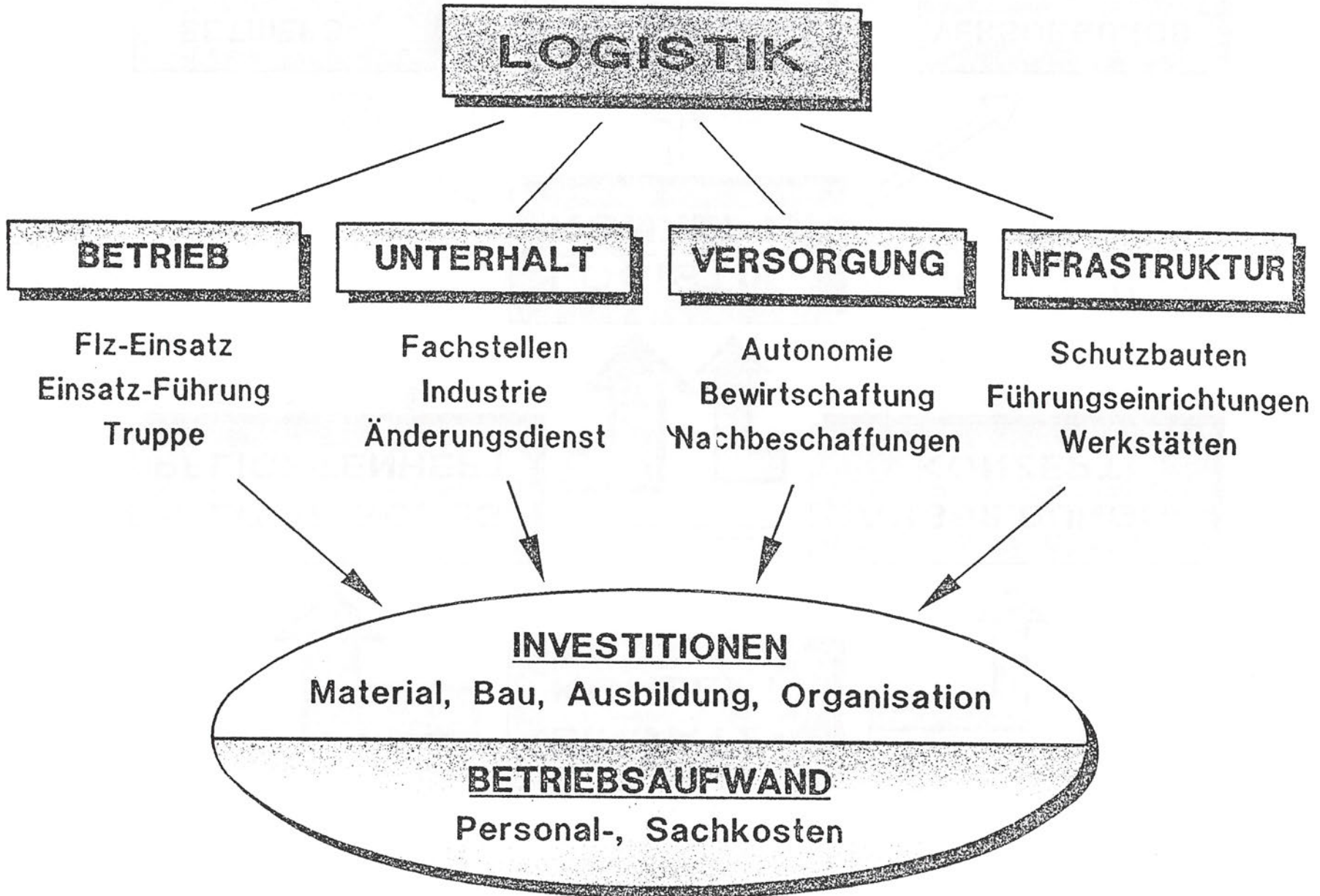
10

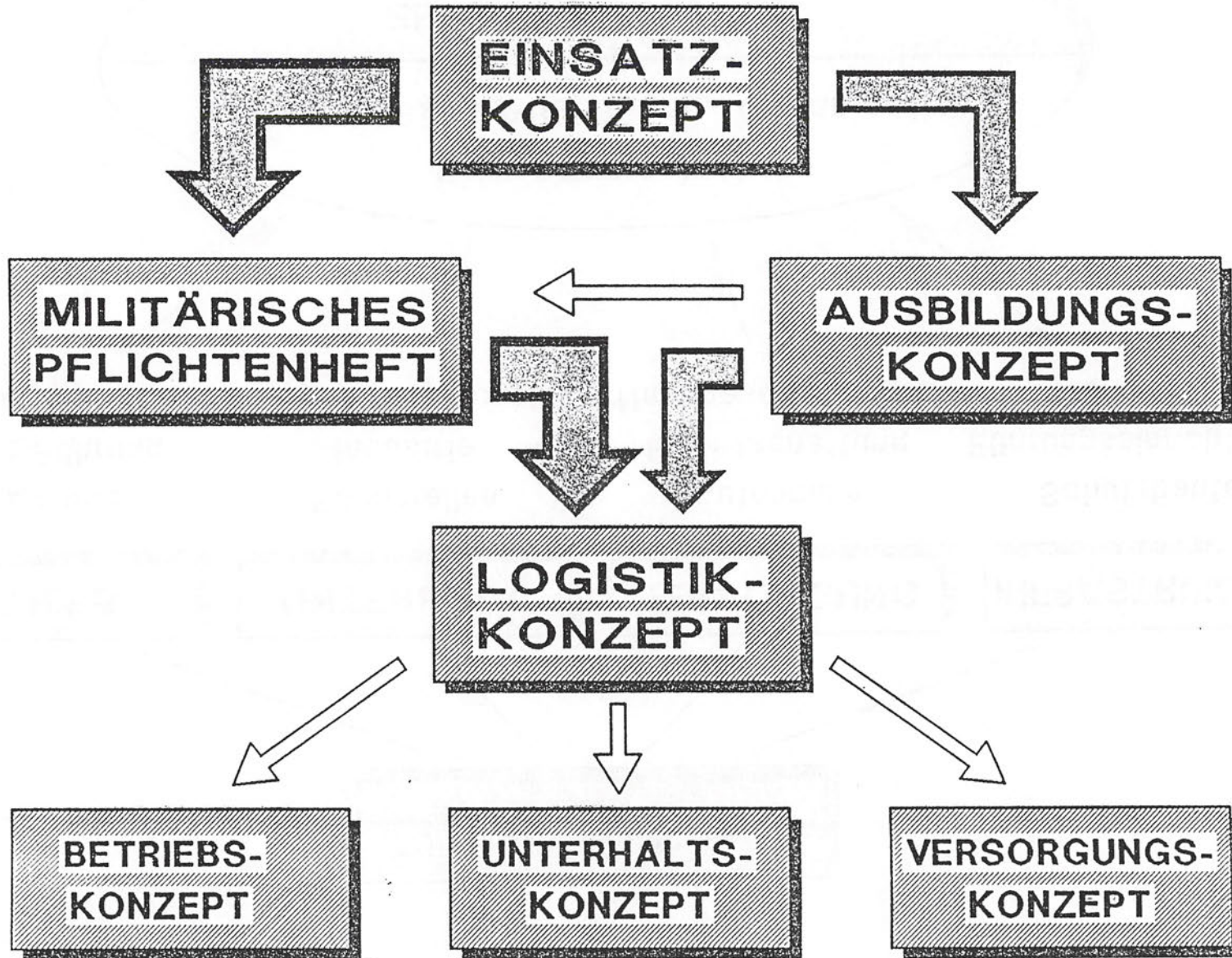
# PROGRAMMKOSTEN vs PRODUKTIONSZAHLEN

## Sensitivitätsanalyse / NTE-Preise



11





## Einsatz NKF

### - Luftpolizeidienst

10 Einsätze pro Flz / 24 h  
20 min Bereitstellungszeit  
1 min Reaktionszeit

### - Neutralitätsschutzdienst

dito

### - Bekämpfung von Luftkriegsmitteln in der Luft

8 Flz gleichzeitig ab Flpl  
10 min Reaktionszeit ab A-3



# Betriebliche Anforderungen

## Flugstundenproduktion

### - Flugzeuge:

Total 34 Flugzeuge

26 Einsitzer

8 Doppelsitzer

### - Strategischer Normalfall:

Totalflugstunden / Jahr 5'300 Std

Flugstd / Flz / Jahr 156 Std

Total Einsätze / Jahr 7'200 Ei

Ei / Flz / Jahr 234 Ei

Mittlere Flugzeit / Ei 40 Min

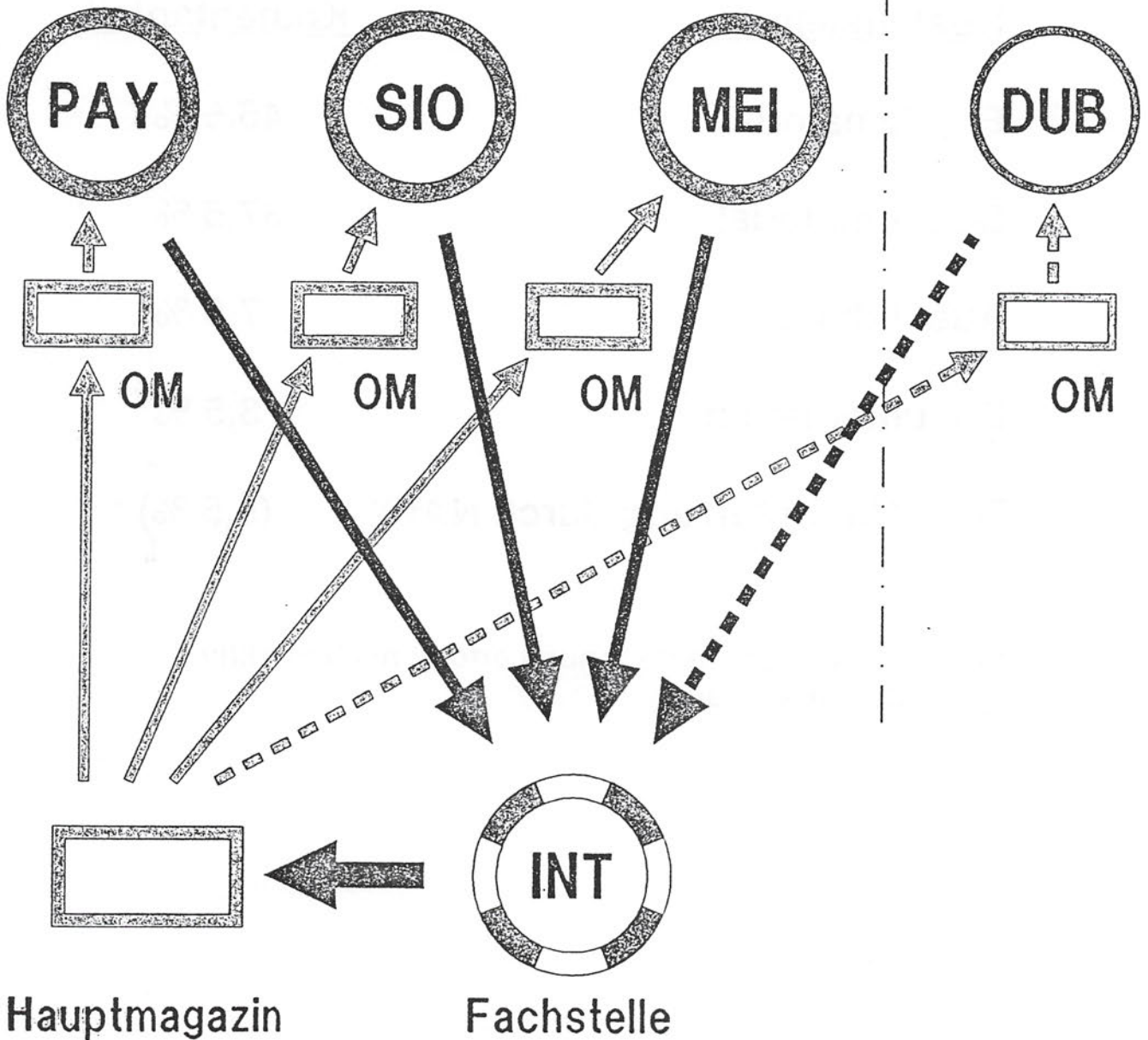
- Nutzungsdauer 30 Jahre

5

# LOGISTIKSTRUKTUR FÜR BEMESSUNG

K R I E G S F L U G P L Ä T Z E

TRAININGS-  
FLUGPLATZ



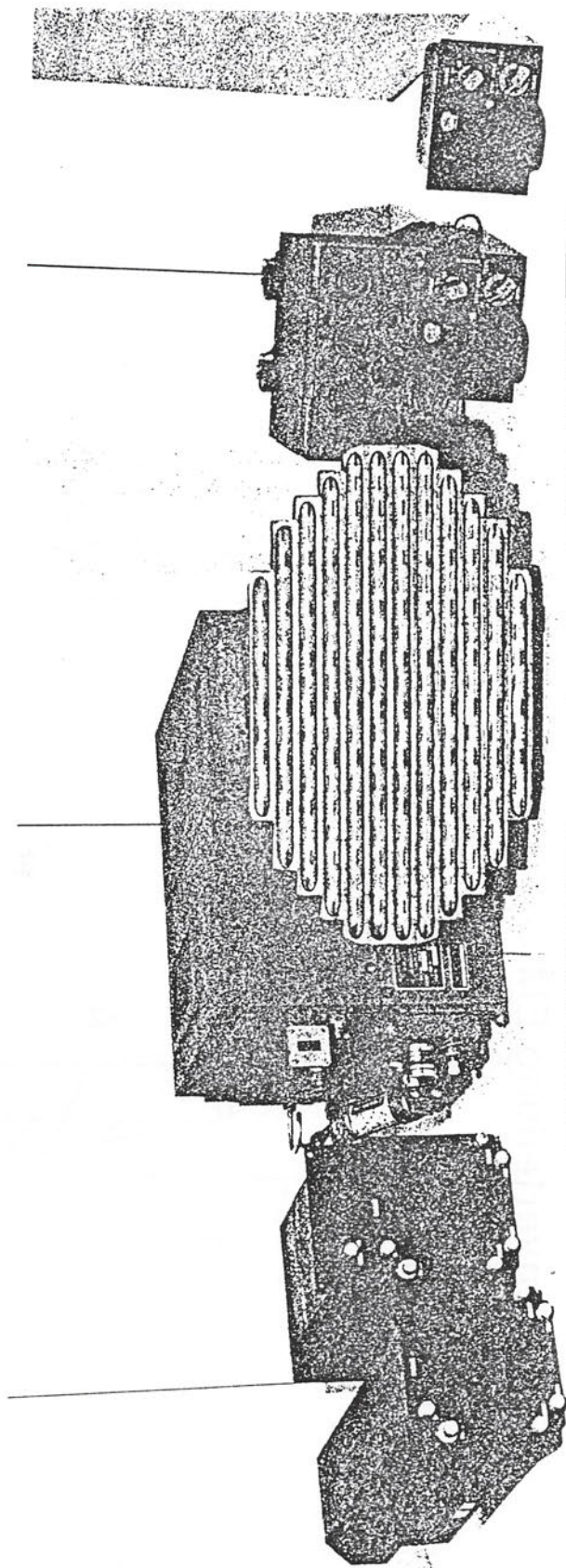
## Logistik-Kosten

### Kostenaufteilung in Hauptkostenträger

<u>Kostenelement</u>	<u>Kostentanteil</u>
Ersatzmaterial	46,5 %
Bodenmaterial	37,5 %
Ausbildung	7,0 %
Dokumentation	3,5 %
Tech Unterstützung durch NAVY	(5,5 %) *

\* Budget-Position, Verrechnung erfolgt nach effektiv geleistetem Aufwand.

7

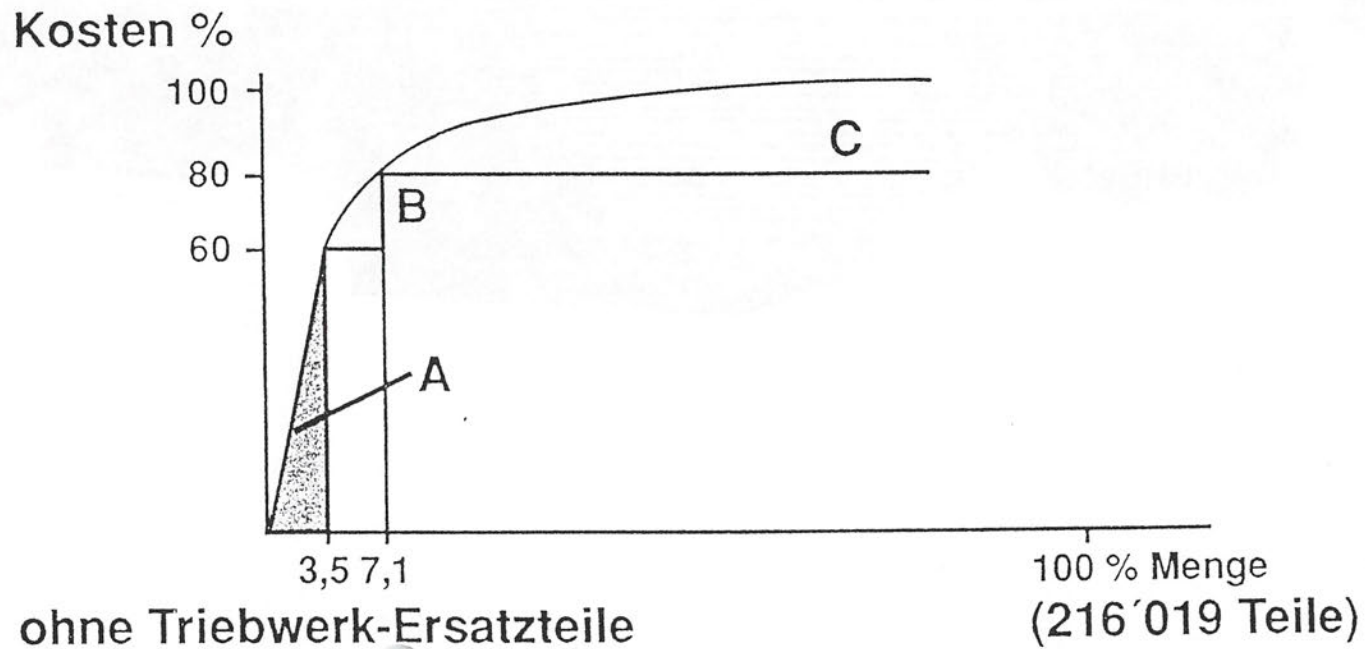


# Logistik Kosten

## Ersatzmaterial Kostenverteilung

<u>EM-Kategorie</u>	<u>Menge %</u>	<u>Kosten %</u>
Kat A	3,5	61,6
Kat B (reparierbar)	3,6	20,6
Kat B / C	92,9	17,8

### Kostenverteilung EM

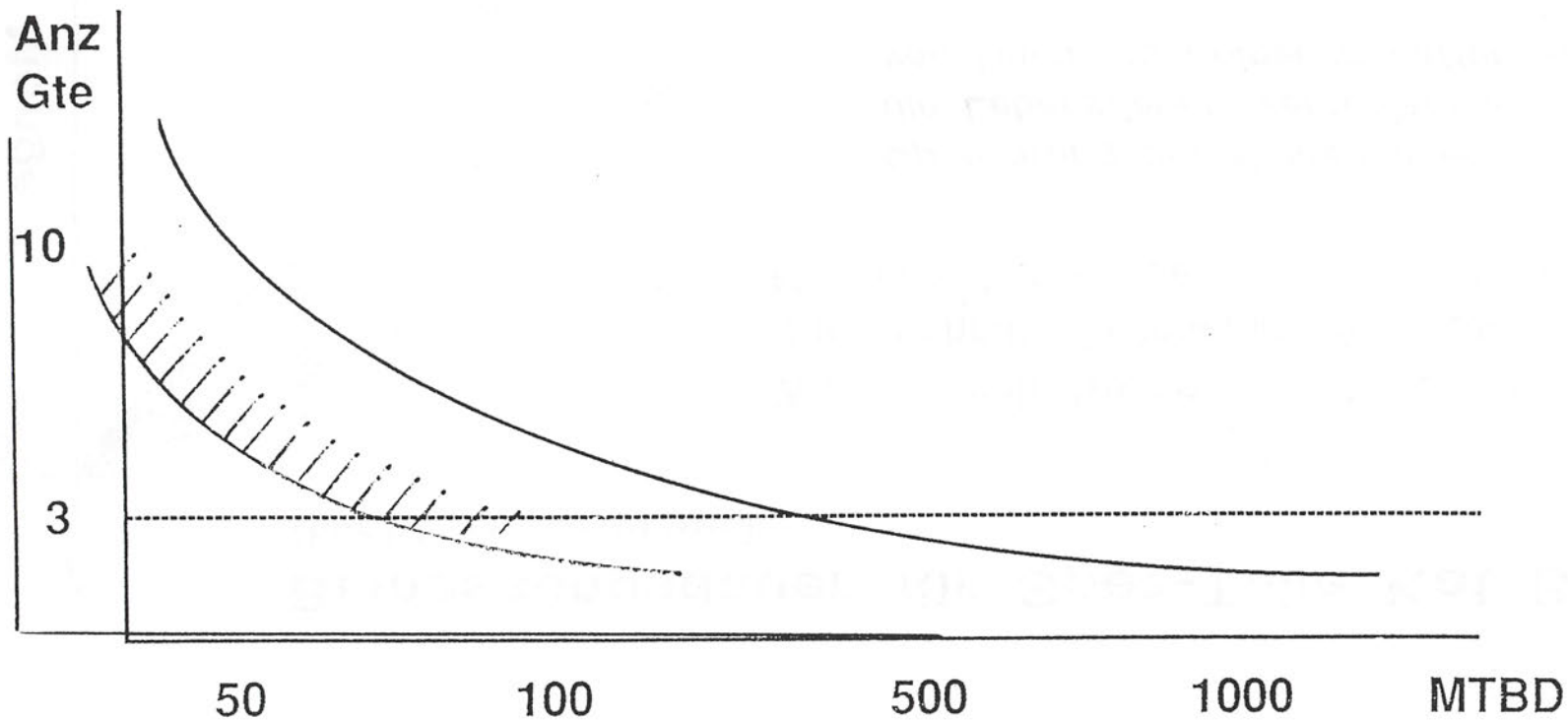


# Bemessungsgrundlage für Mat Kat A und B

## Reparierbar

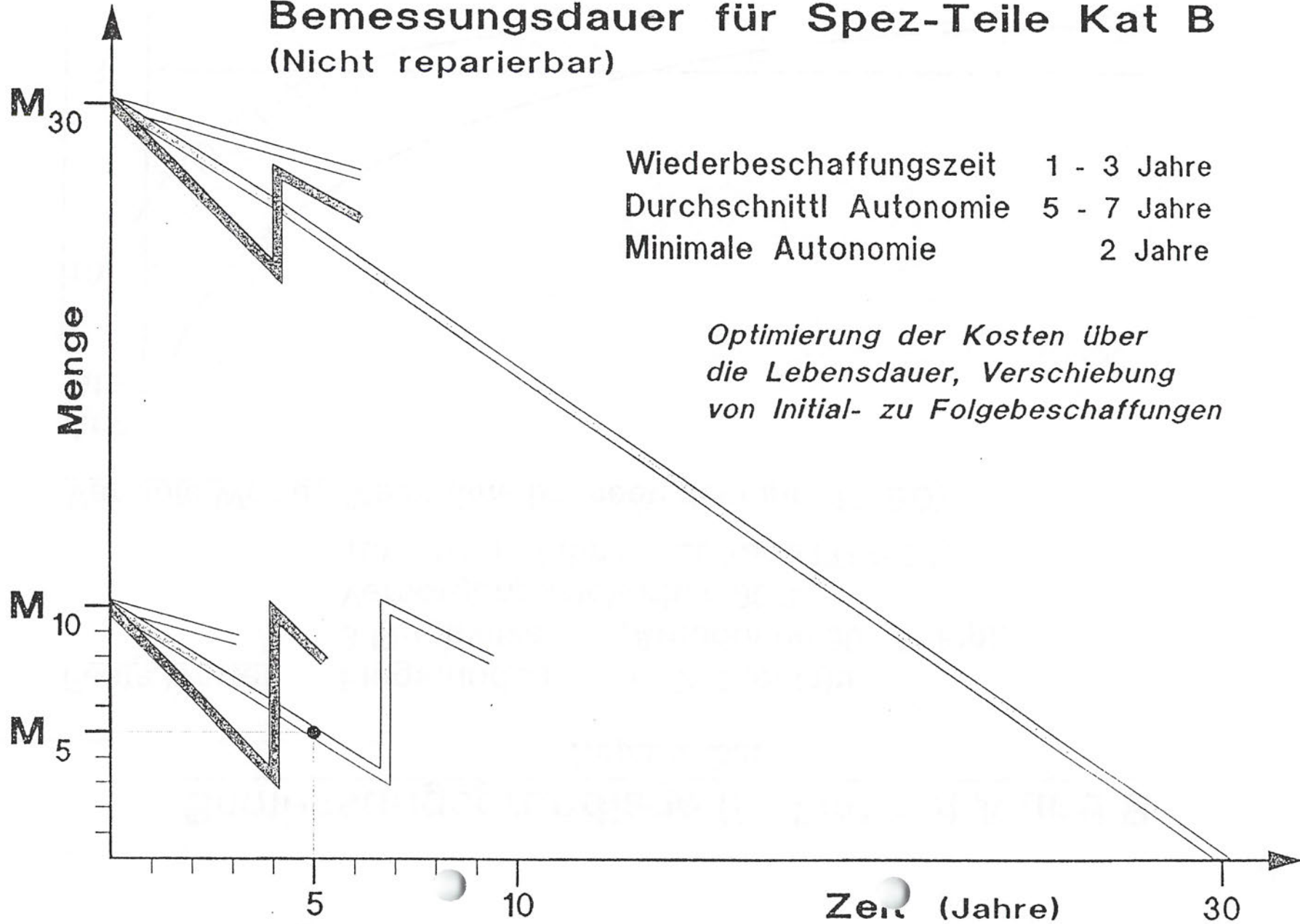
Feste Werte:      Flugstunden      5'300 Std/Jahr  
                          3 Flugplätze      (Autonomie 300 Ei/Flpl)  
                          Versorgungssicherheit 90 %  
                          Turn around time    20 Tage (TW: 50)

Variable Werte: Mean time between demand (MTBD)



6

## Bemessungsdauer für Spez-Teile Kat B (Nicht reparierbar)

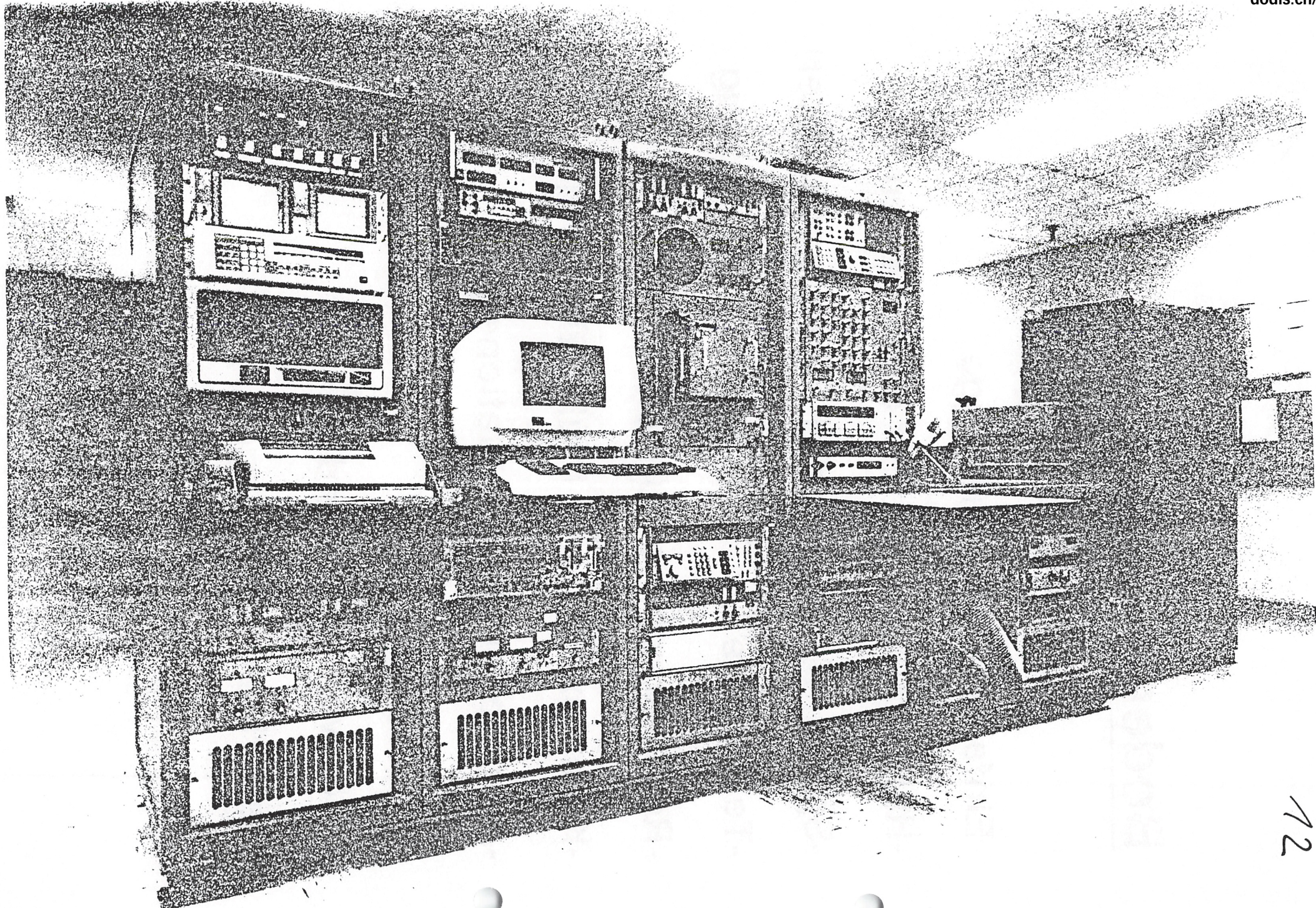


10

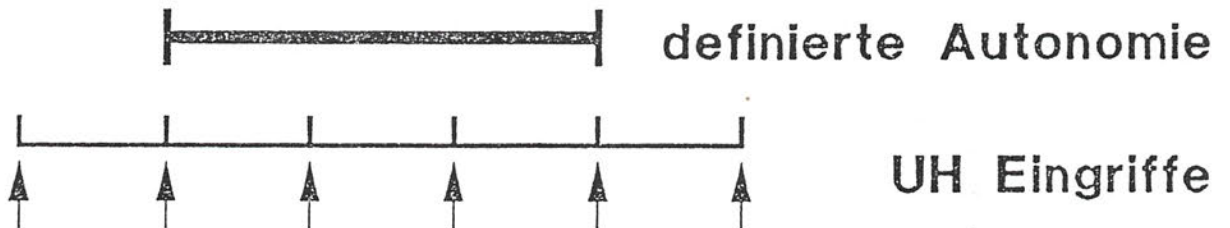
# Bodenmaterial

- Einfache Handwerkzeuge
- Hilfseinrichtungen für das Beladen
- Spezialfahrzeuge (zB Flugzeugschlepper)
- Testgeräte für Fehlersuche am Flugzeug
- Reparaturvorrichtungen
- Komplexe Avionik Prüfeinrichtungen
- Automatische Test-Stationen
- Hot Mock-Up's
- Triebwerk-Prüfstand
- Kalibrier-Ausrüstungen



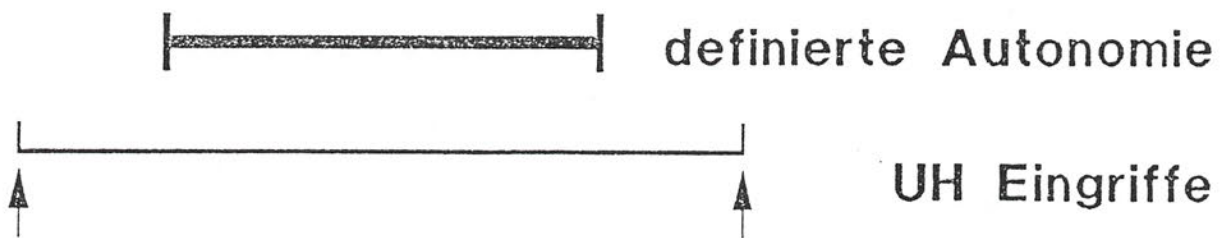


FRÜHER



Schwergewicht: **Befähigung**  
präventativer & korrektiver Unterhalt

ZUKÜNFTIG



Schwergewicht: **Wirtschaftlichkeit**  
Unterhalt nach Zustand

BEISPIELE ZU ERSATZTEIL - KATEGORIEN
--------------------------------------

A BAUGRUPPEN

Triebwerk  
Fahrwerk-Federbein  
Treibstoff-Pumpe  
Funkgerät / Bediengerät  
Instrumente (Höhenmesser/Fahrtmesser etc)

B 1 UNTERBAUGRUPPEN

Einschub / Steckkarte  
Taumelplatte in Treibstoffpumpe  
Reguliergestänge  
Laufwerk zu Instrument  
Elektrische Schaltung

B 2 SPEZIALTEILE

Turbinenschaufeln  
Laufradpneu  
Welle / Zahnrad / Büchse / Stift / Bolzen....  
Support  
Leitungen (Hydraulik, Treibstoff etc)  
Spezialstecker  
Spezialdichtungen

C EINZELTEILE (NORMTEILE) / HANDELSUEBLICH

Widerstand  
Kondensator  
Schrauben / Muttern / Nieten....  
Stecker / Steckerteile  
IC  
O - Ring

D VERBRAUCHSMATERIAL

Dichtmittel / Klebemittel / Schmiermittel / Hydraulikoel / Farben  
Halbfabrikate / Werkstoffe



Parlamentdienste  
Services du Parlement  
Servizi del Parlamento

3003 Bern,  
3003 Berne,  
3003 Berna,

9. März 1992

An die Mitglieder der  
Sicherheitspolitischen  
Kommission  
des Nationalrates

Sehr geehrte Damen und Herren,

An der Sitzung der Sicherheitspolitischen Kommission des Nationalrates vom 8. Januar 1992 wurde die Frage aufgeworfen, wie weit die Kommissionsmitglieder die Dienste der Militärbibliothek beanspruchen könnten. Neben einer direkten Anfrage an die Bibliothek besteht für die Mitglieder der SiK die Möglichkeit zuhause mit ihrem PC über Telefonleitung direkt im Militärischen Dokument-Nachweis-System (MIDONAS) die Titelangaben der benötigten Unterlagen (Bücher, Zeitschriftenartikel usw) zu suchen.

Die Dokumente müssen dann telefonisch oder schriftlich bestellt werden.

Für die Verbindung müsste ein entsprechendes Modem installiert werden.

Interessenten sind gebeten, dem Kommissionsekretär Mitteilung zu machen.

Mit freundlichen Grüssen

Der Kommissionssekretär:

K. Hausmann



le 9 mars 1992

Aux membres de la commission  
de politique de sécurité du  
Conseil national

Mesdames, Messieurs,

Lors de la séance de la commission de politique de sécurité du Conseil national du 8 janvier 1992, la question de l'accès aux services de la bibliothèque militaire pour les membres de la commission avait été soulevée.

A côté des demandes adressées directement à la bibliothèque, les membres de la CPS ont la possibilité d'accéder depuis leur domicile, via leur PC et un raccord téléphonique, au système de documentation militaire (MIDONAS) afin de trouver les titres de documents recherchés (livres, articles de revues, etc.). Ceux-ci doivent ensuite être commandés par téléphone ou par écrit.

Afin d'être raccordé au système, il est nécessaire d'installer un modem.

Les intéressés sont priés de prendre contact avec le secrétaire de la commission.

Avec mes cordiales salutations.

Le secrétaire de la commission:

K. Hausmann