

Nationalrat

09.3393

Interpellation Allemann

Eine überdimensionierte Luftwaffe auf Kosten der übrigen Armee?

Wortlaut der Interpellation vom 29. April 2009

Beschaffung und Betrieb moderner Kampffjets sind äusserst kostenintensiv und verschlingen bedeutende finanzielle und personelle Ressourcen, die für andere Vorhaben fehlen. Es ist offen, ob die Beschaffung neuer Kampfflugzeuge angesichts der engen finanziellen Rahmenbedingungen und der Schwierigkeiten, den Nachwuchs an qualifizierten Militärpiloten sicherzustellen, wirklich dringend ist. Auch in anderen Staaten bringt die inflationäre Kostenentwicklung bei der Luftwaffe die investiven und betrieblichen Budgets für die Streitkräfteentwicklung aus dem Gleichgewicht und gefährdet die Umsetzung der sicherheitspolitischen Gesamtstrategie. Deshalb bitte ich den Bundesrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie beeinflusst der personelle und finanzielle Ressourcenbedarf des geplanten Tiger-Teilersatzes die Ressourcenplanung der Armee? Verstärkt der Tiger-Teilersatz den Verdrängungswettbewerb zwischen Luftwaffe und den übrigen Teilen der Armee?
2. Welchen personellen und finanziellen Ressourcenbedarf hat die Luftwaffe in den kommenden zehn Jahren? In welchem Verhältnis steht dies zum Gesamtbedarf der Armee? Vermindern die geplanten Investitionen und der betriebliche Aufwand bei der Luftwaffe die Fähigkeiten in anderen Bereichen der Armee?
3. Mit welchen Lebenszykluskosten pro Kampffjet war beim Tiger zu rechnen und mit welchen Lebenszykluskosten pro Kampffjet rechnet der Bundesrat bei den vorhandenen Hornets und beim Tiger-Teilersatz?
4. Gelingt es der Luftwaffe bisher, stets die richtige Anzahl Mitarbeiter mit dem richtigen Fach- und Sozialprofil am richtigen Ort einzusetzen? Wie entwickelte sich der Ist-Bestand im Vergleich zum Soll-Bestand, namentlich bei den Militärpiloten, dem Luftwaffen-Wartungspersonal (inkl. Helikoptertechniker) und weiteren Spezialisten?
5. Die Luftwaffe ging bisher beim Tiger-Teilersatz von einem Beschaffungsumfang von 33 Flugzeugen aus. Welchem Bedarf an personellen und finanziellen Betriebsmitteln entspricht dies?
6. Die Luftwaffe begründete bisher den Bedarf für 33 neue Kampfflugzeuge vorab mit dem Ziel, längere Luftpolizei-Einsätze zu leisten. Dies ist weder plausibel noch finanzierbar. Wann passt der Bundesrat seine Planungen den Realitäten an? Welche Durchhaltefähigkeit der Luftwaffe für Luftpolizeidienst und Luftverteidigung sieht er vor?

Mitunterzeichnende

Chopard-Acklin, Fässler, Fehr Hans-Jürg, Jositsch, Lumengo, Nordmann, Widmer (7)

Ohne Begründung

Antwort des Bundesrates

Die Fragen sind für den Bundesrat und das zuständige VBS von grosser Bedeutung. Antworten darauf können indes zum heutigen Zeitpunkt noch nicht abschliessend geliefert werden. Die mit dem zu beschaffenden Flugzeugtyp zusammenhängenden Fragen können erst mit der Typenwahl schlüssig beantwortet werden. Diese ist für Anfang 2010 vorgesehen, basierend auf dem bis Dezember 2009 zu erstellenden Evaluationsbericht. Die Fragen der Aufgaben der Luftwaffe (LW) im sicherheitspolitischen Gesamtkontext sollen im sicherheitspolitischen Bericht angesprochen werden. Dieser sollte nicht nur die Aufträge und Aufgaben der Armee neu bewerten, sondern auch dazu beitragen, diese mit den finanziellen und personellen Ressourcen ins Gleichgewicht zu bringen. Der Bundesrat wird den sicherheitspolitischen Bericht voraussichtlich im Dezember 2009 verabschieden. Er beantwortet die Fragen wie folgt:

1. Kampfflugzeuge werden in der Schweiz zwar durch die LW betrieben, dienen jedoch der ganzen Armee. Bei der Beschaffung des Tiger-Teilersatzes (TTE) besteht also kein Verdrängungswettbewerb. Es wird investiert, um die notwendigen Fähigkeiten des Gesamtsystems Armee zu erhalten. Dafür sind in der aktuellen Planung 2,2 Milliarden Franken im Rüstungsprogramm 2011 vorgesehen.
2. Mit den Rüstungsprogrammen der letzten zehn Jahre (1999–2008) wurden Verpflichtungskredite (VK) von gesamthaft 8,723 Milliarden Franken bewilligt. Davon entfielen 2,8 Milliarden Franken auf die LW, was einem Anteil von 32,1 % entspricht. Auf das Heer entfielen 49 %, der Rest auf Logistikbasis der Armee (LBA), Führungsunterstützungsbasis der Armee (FUB), Höhere Kaderaus- bildung (HKA) usw. Gemäss MASTERPLAN 2009 sind in den Rüstungsprogrammen 2009 bis 2016 (inkl. Optionsvorhaben) VK von total 7,210 Milliarden vorgesehen. Diese verteilen sich wie folgt: LW 43 %, Heer 16,9 %, FUB 24,3 %, LBA 14,3 %, der Rest auf andere. Von den Personalausgaben fallen 18 % auf die LW, 29 % auf das Heer und der Rest wiederum auf LBA, FUB und andere. Es wird davon ausgegangen, dass diese Aufteilung auch in den nächsten Jahren ungefähr konstant bleibt.
3. Die Lebenszykluskosten des TTE liegen noch nicht vor; sie werden im Rahmen der Evaluation ermittelt und im Evaluationsbericht dokumentiert. Dabei werden nebst den Beschaffungskosten für das System die Betriebskosten der LW und die Kosten der industriellen Instandhaltung berücksichtigt. Offen bleiben die Kosten für die Weiterentwicklung des Systems sowie die Kosten für die Liquidation. Die Lebenszykluskosten stehen in Zusammenhang mit der Nutzungsdauer des Systems, und dessen optimaler Ablösezeitpunkt ergibt sich aus betriebswirtschaftlichen Überlegungen.

Erfahrungswerte für die Systeme Tiger und F/A-18 (Angaben in Millionen Franken):

System	genehmigte Verpflichtungskredite (VK)	Werterhaltungen (VK)	Instandhaltung jährlich ca.
F-5 Tiger	1976 für 72 Flugzeuge:1'170 1981 für 38 Flugzeuge:770	108	für 54 Flugzeuge: 35
F/A-18	1992 für 34 Flugzeuge:3'495*	1'100 (RP 01, 03, 06, 08)	65

* Vom VK für den F/A-18 wurden rund 3,2 Milliarden Franken beansprucht.

4. Der Luftwaffe gelang es bisher in der Regel, im Rahmen der zugeteilten Stellen und Personalkredite die Schlüsselstellen qualitativ gut zu besetzen. Ob dies in Zukunft auch quantitativ gelingen wird, hängt nicht primär mit dem TTE-Entscheid zusammen, sondern eher damit, ob weitere Kürzungen der Personalbudgets und Stellenkontingente zu verkraften sind. Ein allfälliger zusätzlicher Personalbedarf im Zusammenhang mit dem TTE wird nach Vorliegen der Endofferten der Hersteller bestimmt und in der Botschaft ausgewiesen.
5. Bei einer möglichen Flottengrösse von 22 Flugzeugen – diese Zahl entspricht einer groben derzeitigen Annahme, kann sich aber noch abhängig vom Typenentscheid verändern – wird zurzeit ein zusätzlicher Bedarf von rund 40 Berufsmilitärpiloten und ca. 45 Systemspezialisten des Bodenpersonals angenommen. Der effektive Bedarf ist abhängig von der Typenwahl sowie von den benötigten Kompetenzen und wird im Rahmen einer Arbeitsgruppe vertieft analysiert.
6. Im Fall einer konkreten, akuten und anhaltenden Bedrohung kann es für die Sicherheit von Land und Volk nötig sein, über Wochen Kampfflugzeuge permanent in der Luft zu haben, um den Luftraum auch dort zu überwachen, wo die bodengestützte Radarabdeckung aus topografischen Gründen Lücken hat. Allein mit den 33 F/A-18 könnte eine permanente Präsenz von zwei Patrouillen (2x2 Flugzeuge) für etwa zwei Wochen durchgehalten werden. Eine längere Durchhaltefähigkeit kann durchaus nötig werden, und die Beschaffung der unter anderem dafür nötigen TTE erscheint aus heutiger Sicht auch finanzierbar.