

14.3473

**Interpellation Baumann Isidor.
Sicherstellung der Luftüberwachung.
Ist die Ausserdienststellung
des Tiger noch sinnvoll?**

**Interpellation Baumann Isidor.
Surveillance de l'espace aérien.
Est-il encore opportun
de mettre le Tiger hors service?**

Ständerat/Conseil des Etats 23.09.14

Präsident (Germann Hannes, Präsident): Der Interpellant ist von der schriftlichen Antwort des Bundesrates teilweise bis nicht befriedigt, so jedenfalls hat er die Kreuze auf dem Formular angebracht, und beantragt Diskussion. – Dagegen wird nicht opponiert. Wir sind gespannt auf die Diskussion!

Baumann Isidor (CE, UR): Das Formular «Diskussion im Plenum erwünscht» hatte keine Spalte «Bemerkungen», darum musste ich sowohl «teilweise befriedigt» als auch «nicht befriedigt» ankreuzen.

Ich danke dem Bundesrat für die Beantwortung der Interpellation. Sie haben es gehört, mit den Antworten zu den sechs gestellten Fragen bin ich jedoch nicht zufrieden. Grund dafür ist, dass die Antworten aus meiner Sicht schwammig sind. Ich meine damit, dass der Antwortgeber jeden Spielraum offenlässt. Ich weiss darum aufgrund der Antworten nicht, ob man nicht kann, nicht will oder ob man es nicht weiss. Denn aufgrund von Antworten, in welchen Wertungen gemacht werden wie «voraussichtlich», «wäre rein technisch an sich möglich», «mit grosser Wahrscheinlichkeit nicht identisch», «nicht nachprüfbar», muss ich teils auch annehmen, dass man sich mit den gestellten Fragen nicht so tief auseinandergesetzt hat oder eventuell nicht so tief auseinandersetzen wollte.

Ich stellte auch Widersprüche zur Abstimmungsbotschaft zur Volksabstimmung vom 18. Mai dieses Jahres fest. Dort heisst es auf den Seiten 37 und 42: «Ein Ersatz der veralteten Tiger durch neue Kampfflugzeuge ist nötig, damit die Luftwaffe die Schweiz und ihre Bevölkerung schützen kann.» Es heisst wörtlich: «32 F/A-18 reichen nicht aus.» Mit 32 F/A-18 könne man eine intensive Kontrolle – also nur die Kontrolle! – des Luftraums mit ständig vier Flugzeugen in der Luft nur etwa für zwei Wochen durchhalten. Auf Seite 42 steht in der Botschaft: «Das genügt aus Sicht des Bundesrates nicht.» Ja, der Bundesrat ging in der Botschaft noch einen Schritt weiter, um die Notwendigkeit der Gripen-Beschaffung zu unterstreichen. Er schrieb nämlich, damit die Lücke, die durch die Ausserdienststellung aller 54 F-5 Tiger bis 2016, bis zur Lieferung der ersten Gripen im November 2018 entstehe, geschlossen werden könne, sollten für diese Übergangszeit 11 Gripen von der Schwedischen Luftwaffe gemietet werden. Jetzt, nach dem Nein zum Gripen – so muss ich in der Antwort lesen –, ist alles halb so dringend, wenn überhaupt notwendig. Der Zeitdruck ist weg, man gibt sich weitere zehn Jahre für die Beschaffung der Flugzeuge, und es gibt nun Alternativen, die man vor der Abstimmung nicht gelten liess. 32 F/A-18 genügen jetzt plötzlich, und zwar bis ins Jahr 2025 – und es steht auch noch anderes Erstaunliches mehr.

Wenn das alles machbar ist und vom Bundesrat für die Schweizer Bevölkerung und unseren Luftraum als verantwortbar beurteilt wird, frage ich mich – und da bin ich sicher nicht alleine –: Hat man uns diese Alternative ohne F-5 Tiger und ohne Gripen verschwiegen, oder hat man sie gar verschlafen? Das hiesse, dass man sich im Vorfeld der Zustimmung zum Gripen-Kauf so sicher war, dass man sich gar nicht vertieft mit Alternativen befasst hat.

Ich gehe nun auf ein paar Antworten auf die Interpellation ein. Zur Antwort auf Frage 1: Hier lässt uns der Bundesrat wissen, dass im Gegensatz zur Abstimmungsbotschaft, wo es hiess, 32 F/A-18 reichten nicht aus, 32 F/A-18 nun plötzlich genügend sind. So steht es hier. Der Bundesrat kann auch mit einer Lücke in der Interventionsbereitschaft bis 2020 leben, welche gemäss Abstimmungsbotschaft noch mit Mietflugzeugen geschlossen werden sollte. In diesem Sinne zweifle ich an der Antwort auf Frage 1. Ich bezweifle, dass der Bundesrat mit diesem Vorgehen die 24-Stunden-Luftüberwachung je gewährleisten kann. Es ist auch ein Widerspruch zum Versprechen im Zusammenhang mit der Motion Hess Hans 09.4081, mit dem man in Aussicht gestellt hatte, dass man das in kurzer Zeit sicherstellen werde. Schliesslich schreibt der Bundesrat selber «voraussichtlich». Das Versprechen basiert also auf etwas, das es nur «voraussichtlich» gibt.

Zur Antwort auf Frage 2: Hier gesteht der Bundesrat ein, dass eine Aufrüstung rein technisch möglich sei. In den zwei aufgeführten Varianten werden für die eine Variante Kosten von 900 Millionen Franken und für die andere Variante Kosten von 1,2 Milliarden Franken beschrieben. Der Bundesrat bezeichnet diese Kosten als zu hoch und die Aufrüstung als «keine echte Option». Ich frage mich: Warum hat der Bundesrat bei dieser Aufrüstung die Zahl von 30 Flugzeugen eingesetzt und uns dann diese hohen Kosten für 30 Flugzeuge transparent gemacht? Ich erinnere daran, dass auch die Gripen-Beschaffung ursprünglich von 30 Flugzeugen ausging. Man reduzierte dann auf 22. Das Gleiche könnte man bei der Aufrüstung der F-5 ebenfalls tun. Würde diese Zahl reduziert, gäbe es, bezogen auf die zwei Varianten, wesentliche Kostensenkungen und damit einen Kostenrahmen von 600 bzw. 900 Millionen Franken.

Es kommt noch hinzu – und das erstaunt mich –, dass es eine einzige Offerte gibt, eine Offerte der Ruag, die diese Kosten ermittelt hat. Ich gehe davon aus, ja, ich bin davon überzeugt, dass die Ruag zusammen mit den Verantwortlichen der Armee eine Superlösung zur Verfügung stellen möchte. Man kann sich aber fragen, ob diese teure Superlösung zum Zeitpunkt der Gripen-Abstimmung eine gute Alternative war, da mit diesen hohen Preisen besser begründet werden konnte, dass ein Ersatz durch den Gripen kostengünstiger sei als die Aufrüstung der F-5. Man kann sich auch fragen, ob effektiv all das, was offeriert wurde, notwendig ist. Es gibt andere Zahlen von anderen Sachverständigen. Ich weiss, Sachverständige werden immer infrage gestellt, wenn sie nicht die gleiche Meinung haben, Sachverständige werden akzeptiert, wenn sie die gleiche Meinung haben wie man selber, aber es gibt für jeden Fall Sachverständige von innerhalb der Armee und von ausserhalb der Armee, die sich bei mir gemeldet haben. Ich gehe davon aus, dass sie ein gewisses Wissen zu dieser Aufrüstung der F-5 haben. Diese Personen sprechen von tieferen Zahlen, die sich je nach Ausrüstungsziel im Rahmen von 300 bis 400 Millionen Franken bewegen.

Ich staune auch, dass der Bundesrat in der Antwort zu Frage 2 die Begründung liefert, dass eine Aufrüstung der F-5 sechs bis acht Jahre dauern würde und dies zu lang sei. Will man aber neue Flugzeuge im Jahr 2025 beschaffen, dauert es zehn Jahre! Damit bin ich der Meinung, dass es angebracht und verhältnismässiger wäre, den Zeithorizont von sechs Jahren zu nutzen und damit eine alternative und zweckmässige Übergangslösung bis in die Jahre 2030 bis 2035 zur Verfügung zu haben. Denn es könnte eine Illusion sein, davon auszugehen, dass das Schweizer Volk 2025 dann selbstverständlich dem Ersatz der Flugzeuge, die man 2016 ausser Dienst gestellt hat, zustimmen und zusätzlich möglicherweise sogar auch den Ersatz der F/A-18 unterstützen wird.

Weiter bin ich erstaunt, dass man in dieser Antwort zwar Bezug nimmt auf die Frage, warum Brasilien die Flugzeuge so günstig aufrüsten könne, aber sagt, dass man das nicht näher analysieren könne und nicht wisse, ob Brasilien das selbe tue, was die Schweiz tun möchte. Bisher bin ich davon ausgegangen, dass jedes Land weiss, was das andere tut.

Nach meiner Meinung wäre es angebracht gewesen, diese Vergleiche abzufragen und damit möglicherweise auch zu guten Begründungen zu kommen, warum eine Aufrüstung der F-5 eben möglich oder allenfalls nicht möglich ist.

Die Argumente in Antwort 5, in welcher der Bundesrat die Ausserdienststellung der F-5 Tiger als folgerichtigen Schritt bezeichnet, kann ich nicht teilen. Erstens sind die Betriebskosten eines F-5 im Verhältnis zum F/A-18 wesentlich günstiger. Zweitens ist eine Flugstunde für einen F-5 mehr als 10 000 Franken günstiger – das können Sie in der Interpellation Stöckli 14.3575 lesen. Man weiss auch – und das bestätigen auch Verantwortliche aus der Armee –, dass die F-5 für die Ausbildung von grossem Nutzen waren und sind, denn der Prozess bis zum Fliegen eines F/A-18 war so, dass man mit dem PC-21 begonnen hat, dann auf den F-5 und später auf den F/A-18 umgestiegen ist. Gibt es die F-5 nicht mehr, werden die F/A-18 nicht mehr geschont, sondern übermässig beansprucht, denn sie müssen auch für Ausbildungen und in der Luftüberwachung eingesetzt werden, wofür Flieger mit einfacheren Funktionen genügen würden. Die F/A-18 müssen auch als Zieldarstellungen genutzt werden, d. h., bei Übungen mit zwei F/A-18 sind auch zwei weitere Ziel-F/A-18 im Luftraum. Dieser Aufwand steht in keinem Verhältnis zum Nutzen.

Die Argumente, die ich jetzt erwähnt habe, sind einige von vielen. Sie wurden mir unter anderem von armeeinternen und von externen Experten zugetragen, wobei ich jeweils versucht habe, sie für die neuen Probleme zu sensibilisieren und damit objektiv darüber zu diskutieren. Darum teile ich die Schlussfolgerung des Bundesrates in Antwort 5 nicht, wonach die Ausserdienststellung der F-5 der einzig richtige Schritt sei.

Bei Antwort 6 staune ich über die Zuversicht des Bundesrates im Hinblick auf seinen Fahrplan für eine nächste Beschaffung, aber vor allem über das Argument, dass diese analog zur Gripen-Vorlage erfolgen soll. Ich befürchte, dass ein Flugzeuersatz, der nun um zehn Jahre aufgeschoben wird, dem Stimmvolk im Jahr 2025 nicht einfacher zu erklären ist als die Gripen-Vorlage im Jahr 2014; und das Ergebnis der Gripen-Vorlage kennen wir ja. Denn wie will man im Jahr 2025 glaubhaft begründen, dass man zehn Jahre geschwächt leben konnte und 2025 nun Flugzeuge aus dem Jahr 2016 ersetzen muss?

Herr Bundesrat, ich bin der Meinung, dass die Aufrechterhaltung eines Teils – ich betone: eines Teils! – der F-5-Tiger-Flotte im Lichte der neuen Situation, das heisst vier Monate nach der Volksabstimmung, neu beurteilt werden sollte. Diese Beurteilung sollte losgelöst von der Abstimmungs-niederlage erfolgen, losgelöst von bisher gemachten Bewertungen und teils unglücklichen Aussagen oder möglicherweise sogar Behauptungen auf verschiedenen Ebenen. All das – davon bin ich überzeugt – kann für die Glaubwürdigkeit und schlussendlich für eine breite Unterstützung der Weiterentwicklung der Armee nur von Nutzen sein.

Ich bin sicher, dass das Parlament auch in den kommenden zehn bis fünfzehn Jahren zu finanziellen Zugeständnissen zugunsten einer sachdienlichen Übergangslösung mit dem F-5 Tiger bereit wäre.

Maurer Ueli, Bundesrat: Vorerst ebenfalls herzliche Gratulation zum Geburtstag!

Zuerst zum Vorgehen: Wir haben vorgesehen, dass wir jetzt zuerst die Weiterentwicklung der Armee verabschieden. Dort ist die Motion Niederberger 11.4135 verankert, nämlich dass das Parlament über Ausserbetriebstellungen von grossen Systemen entscheidet. Das würde heissen, dass wir einen Entscheid über die Ausserbetriebstellung grundsätzlich dem Parlament überlassen. Wir sehen vor, dass wir Ihnen 2016, wenn das Geschäft in Kraft ist, eine Vorlage unterbreiten. Dann können wir diese Diskussion, die Sie jetzt angezogen haben, mit den notwendigen Unterlagen noch einmal führen. Es wird ja offensichtlich so sein, dass auch die Ausserbetriebstellung des F-5 Tiger noch einmal zu einem Politikum werden könnte. Wir möchten dem nicht vorgereifen. Über die Fragen, die Sie aufgeworfen haben, können wir im Rah-

men einer Botschaft in den Jahren 2016/17 entscheiden. Das zum weiteren Vorgehen. Ich denke, das entspricht dem politischen Willen, den Sie jetzt geäussert haben und den Sie mit der Annahme der Motion Niederberger zum Ausdruck gebracht haben.

Wenn Sie heute sagen, wir hätten vorher gesagt, 32 F/A-18 würden nicht genügen, und heute seien wir damit zufrieden, erinnere ich Sie an den Volksentscheid, das entspricht natürlich dem Volksentscheid. Das Volk hat entschieden, 32 F/A-18 würden genügen, und es gibt keine neuen Flugzeuge. Das müssen wir in unseren Überlegungen berücksichtigen. Selbstverständlich sind wir immer noch der Meinung, dass wir eigentlich mehr Flugzeuge brauchen würden, und damit ist an einer Neubeschaffung in jedem Fall festzuhalten. Das bleibt einmal als Grundsatz für uns klar; wir brauchen neue Flugzeuge.

Jetzt stellt sich die Frage dieser Neubeschaffung bzw. einer möglichen Übergangslösung. Wenn wir neue Flugzeuge beschaffen: Man kann den Zeitplan machen, wie man will, diese dürften nicht vor 2025 eintreffen. Wir müssen neu evaluieren, wir brauchen eine Rüstungsbotschaft, wir müssen bestellen, sie müssen geliefert werden. Wir sind dann mit einem neuen Flugzeug irgendwo bei 2025. Jetzt stellt sich tatsächlich die Frage, die Sie aufgeworfen haben: Wie können wir diese Übergangszeit allenfalls überbrücken?

Wir haben mit dem Gripen einmal eine Mietlösung vorgesehen. Diese ist mit der Ablehnung des Kaufes ebenfalls nicht mehr aktuell. Es macht keinen Sinn, Flugzeuge zu mieten, für die man die Bodeninfrastruktur nicht hat und bei denen man nicht weiss, ob sie einmal gekauft werden können.

Nun zur Frage, ob man den F-5 upgraden soll: Wir haben diese Frage ja im Vorfeld geprüft, wir haben eine ausführliche Studie gemacht, nicht nur mit der Ruag, sondern auch mit dem Hersteller Northrop. Wir sind dabei je nach Variante, je nach Pflichtenheft, das wir vorgelegt haben, zu verschiedenen Preisen gekommen. Wir sind davon ausgegangen, dass ein Flugzeug, wenn wir es weiterbetreiben, auch nachtkampftauglich sein muss, also in der Nacht, bei schlechtem Wetter fliegen können und über eine entsprechende Bewaffnung verfügen muss. Dabei sind wir auf Kosten zwischen 900 und 1300 Millionen Franken gekommen. Aber auch ein solch upgegradetes Flugzeug bleibt ein altes Flugzeug – das ist einfach so. Wenn man das in die Zukunft projiziert, dann wird ein upgegradeter F-5 im nächsten Jahrzehnt in jedem Fall eines der ältesten, wenn nicht das älteste Kampfflugzeug sein, das fliegt. Er wird damit auch jedem anderen solchen Flugzeug unterlegen sein. Daher stellt sich die Frage: Soll man in ein altes Flugzeug, das dann eigentlich den Auftrag nicht erfüllen kann, noch viel Geld stecken? Wir sind nach wie vor der Meinung, dass ein Upgrade dieses F-5 keinen Sinn macht. Es wäre viel Geld in ein altes Flugzeug gesteckt, das trotz allen technischen Neuerungen gegenüber den Flugzeugen einer möglichen Gegenseite nie irgendwie gleichwertig wäre.

Wir haben die Variante mit dem Upgrade in Brasilien ebenfalls etwas geprüft. Es gibt hier völlig unterschiedliche Aussagen, und die einzige, die von einer eigentlich günstigen Variante ausgeht, ist die in einer Schweizer Zeitung. Alle anderen Daten, die wir erhalten haben, beinhalten wesentlich höhere Preise und zeitliche Verschiebungen. Klar ist einfach, dass Brasilien für die Olympischen Spiele 2016 Gripen zu mieten und die Luftraumsicherung nicht mit dem upgegradeten F-5 machen wird. Das zeigt auch etwas, wie man die Leistung dieses Flugzeuges beurteilt. Aber ich denke, dass einfach ein Zeitungsartikel über Brasilien nicht der Massstab sein kann, um bei uns zu entscheiden. Wir werden Ihnen das dann aber mit der Botschaft vorlegen, damit Sie die Entscheidgrundlagen auch haben.

Für uns ist allenfalls denkbar, den F-5 noch einige Jahre für gewisse reduzierte Aufgaben weiter im Einsatz zu behalten, ohne aber Geld für ein Upgrade hineinzustecken. Ein Upgrade würden wir als weggeworfenes Geld erachten. Ein dreissigjähriges Flugzeug ist ein dreissigjähriges Flugzeug. Die Struktur wird schwächer; Sie können daraus einfach nicht ein Flugzeug machen, das für alle Aufgaben taugt.

Denkbar wäre als Ziel, es für die Flab oder für den Luftkampf noch etwas in Betrieb zu lassen. Das würde pro Jahr in etwa 40 Millionen Franken kosten. Es wäre teuer, aber als Übergangslösung denkbar, wenn gleichzeitig die Bereitschaft bestünde, ein neues Flugzeug zu evaluieren. Man muss das immer gesamthaft sehen: Wir brauchen die Ablösung, wir brauchen ein neues Flugzeug. Mit dem F-5 weiterzufliegen wäre eine Notlösung, eine Übergangslösung, über die man diskutieren kann. Wir werden Ihnen die Entscheidungsgrundlagen bringen. Aus unserer Sicht wäre es aber nach wie vor falsch, viel Geld in ein altes Flugzeug zu stecken. Wir haben das im Vorfeld gründlich angeschaut und sind wirklich zum Schluss gekommen, dass sich das nicht lohnt.

Wenn Sie die weltweite F-5-Flotte betrachten, sehen Sie, dass sie einmal aus 1800 Flugzeugen bestand; etwa 600 davon sind noch in Betrieb. Von diesen 600 sollen in den nächsten zwei, drei Jahren 450 ausser Betrieb gesetzt werden. Wenn man den internationalen Benchmark betrachtet, sieht man also, dass dieses Flugzeug auch bei allen anderen Armeen ausgesondert wird. Niemand hat da sehr viel Geld investiert. Es fliegt dann noch in einigen afrikanischen Ländern, zum Beispiel in Kenia. Der F-5 kann also keine definitive Lösung sein; über die Frage, ob er eine Übergangs-, eine Notlösung ist, können wir dann im Rahmen der Behandlung dieser Botschaft diskutieren. Aber es wäre eine Illusion zu glauben, dass man aus diesem alten Flugzeug noch einmal etwas Taugliches machen kann.

Ich äussere mich noch zur 24-Stunden-Interventionsmöglichkeit: Das ist nicht primär eine Frage der Anzahl Flugzeuge, sondern der Anzahl Piloten. Die Flugzeuge sind nicht immer in der Luft, sie stehen einfach in den Boxen und sind bereit für den Start, wenn man sie braucht. Aber es braucht auch Piloten in Bereitschaft. Dazu brauchen wir mehr Piloten. Wenn wir jetzt die Anregungen Ihrer Interpellation umsetzen, müssen wir Piloten ausbilden. Das macht auf einer langen Zeitachse nur Sinn, wenn wir den F/A-18 einmal durch ein neues, gleichwertiges Flugzeug ersetzen, damit diese Interventionsmöglichkeit dann auch langfristig besteht. Insgesamt braucht es etwas Pragmatismus. Wir haben das Nein des Volkes. Das ist so zu interpretieren: So viele Flugzeuge genügen. Seit der Abstimmung, Sie haben es gesagt, sind nun vier Monate vergangen. Der erste Schritt ist aus unserer Sicht jetzt die Weiterentwicklung der Armee, damit wir eine Grundlage haben, um die Armee anzupassen. Nach dieser Weiterentwicklung kommen wir mit der Botschaft zur Ausserbetriebstellung. Darin werden wir die aufgeworfenen Fragen darstellen. Dann, denke ich, liegt der Entscheid bei uns und bei Ihnen: Nehmen wir diesen F-5 Tiger aus dem Betrieb, oder fliegen wir ihn allenfalls etwas länger? Nicht vorschlagen werden wir Ihnen ein Upgrade. Aber wir können Ihnen dann anhand der Unterlagen im Detail zeigen, weshalb wir zu diesem Schluss gekommen sind.

Das ist in etwa das Vorgehen – als Übergangslösung denkbar, aber wir kommen nicht darum herum, relativ rasch eine Neuevaluation in Gang zu setzen, um dann auch einmal den F/A-18 zu ersetzen. Wir benützen jetzt die freiwerdenden Mittel zum Füllen der Fähigkeitslücken, die in der Armee bestehen. Aber ich denke, wir haben dann Zeit, diese Fragen pragmatisch im Detail mit den entsprechenden Unterlagen zu diskutieren, wenn auch bis zu einer Abstimmung noch etwas Zeit ist.

14.3575

Interpellation Stöckli Hans. Zukunft der Tiger-Flotte und der Patrouille Suisse nach dem Nein zum Gripen

Interpellation Stöckli Hans. Avenir de la flotte de Tiger et de la Patrouille Suisse après le non au Gripen

Ständerat/Conseil des Etats 23.09.14

Präsident (Germann Hannes, Präsident): Der Interpellant ist von der schriftlichen Antwort des Bundesrates nicht befriedigt und beantragt Diskussion. – Sie sind damit einverstanden.

Stöckli Hans (S, BE): Wenn Sie, Herr Bundesrat Maurer, in der Antwort auf meine Interpellation Ihre vorherigen Worte gebraucht hätten, dann hätte ich mich teilweise befriedigt erklären können. Der Text ist aber eben etwas eindeutiger, die Ablehnung der «Luftbrücke» mit dem Tiger ist dort noch manifester dargelegt worden. Ich muss auf Ihre schriftliche Antwort Bezug nehmen, dementsprechend muss ich Ihnen sagen, dass ich hauptsächlich aus vier Gründen nicht befriedigt bin.

1. Natürlich sind Betrieb und Unterhalt bei einer reduzierten Tiger-Flotte verhältnismässig teuer als bei einer grossen Flotte, das ist das Einmaleins der Betriebswirtschaft. Entscheidend ist aber, dass erstens die Luftwaffe mit einer klug gewählten Anzahl aktiver Tiger insgesamt über eine Verstärkung verfügen würde und dass diese Tiger zweitens, wie Kollege Baumann bereits sagte, billiger fliegen würden als die F/A-18, die auch eine Nachfolgelösung wären. Zudem ist alles vorhanden, was es für Unterhalt und Betrieb braucht. Aus dieser Optik könnte der Fortbestand der Tiger-Flotte als «Luftbrücke» bis zur Neubeschaffung durchaus sinnvoll sein, wie Sie das heute auch als Variante eingeräumt haben.

2. Wenn es stimmt, was im Vorfeld der Abstimmung vom Bundesrat gesagt wurde, ist die Einsatzbereitschaft der Luftwaffe ohne Tiger und ohne Gripen kritisch. Immerhin gab es erst noch die peinlichen Bürozeiten-Schlagzeilen. Somit ist jede Entlastung der F/A-18 sicherheitspolitisch nötig. Der Bundesrat sagt das selbst. Er stuft den Luftpolizeidienst rhetorisch aber zur Nebenaufgabe herab, dabei ist diese Funktion – auch bei den beschriebenen Einschränkungen – zentral. Solche Entlastungen erlauben es, die F/A-18 dann und dort einzusetzen, wo die höchste Einsatzleistung gefragt ist.

3. Die vorgesehenen Aufgaben sind ohne teure Aufrüstungen leistbar, wie sie es heute auch sind. Dazu gehören wichtige und nötige Aufgaben wie der Luftpolizeidienst, aber auch die Ausbildung, das Training, der Präzisionsflug und die Patrouille Suisse. Es wäre sicherheitspolitisch unsinnig und wirtschaftlich fragwürdig, auch tieferschwellige Einsätze mit der F/A-18-Flotte zu fliegen, wenn man im Besitz einer billigeren und funktionierenden F-5-Flotte ist.

4. Der Einsatz der F/A-18 für die Patrouille Suisse, wie Sie das vorsehen, Herr Bundesrat, ist zweifellos möglich. Aber wie der Bundesrat im Abstimmungskampf stets betont hat, haben wir primär eine sicherheitspolitische Luftlücke, und für diesen wegen der Flottenknappheit eher nur knapp erfüllbaren Auftrag ist der F/A-18 da. Es wäre in hohem Masse unglaubwürdig, nun just dieses Flugzeug zusätzlich auch noch für die von den Tigern blendend wahrgenommenen Patrouille-Suisse-Flüge einzusetzen.

Alles in allem, Herr Bundesrat, überzeugen Sie in der schriftlichen Antwort nicht. Aber es ist sicher gut, wenn Sie sich bemühen, diese ergänzenden Angaben für die Botschaft im Jahr 2016 noch zu machen. Eine Weiterführung einer klug dosierten F-5-Flotte könnte durchaus eine Variante darstellen. Die F/A-18 würden entlastet, die Flugkosten wären um