

und er hat das VBS und das Finanzdepartement beauftragt, eine Finanzierung für die neuen Flugzeuge aufzuzeigen und diese nächstes Jahr zusammen mit dem Finanzplan 2012–2014 vorzulegen; daran arbeiten wir. Er hat drittens das VBS beauftragt, spätestens 2015 eine neue Evaluation auszulösen, damit diese Flugzeuge beschafft werden können. Wir gehen davon aus, dass die Beschaffung dann etwa 2020 so weit sein sollte.

Zur Notwendigkeit: Es ist tatsächlich so, dass wir eine Flugzeugflotte haben, die relativ knapp ist. Wir haben 33 F/A-18; dazu haben Sie zwei Upgrade-Programme beschlossen. Der F/A-18 gehört nach wie vor zu den modernsten Flugzeugen in Europa – das ist so. Mit diesen 33 F/A-18 sind wir in der Lage, Luftpolizeidienst während drei bis vier Wochen rund um die Uhr sicherzustellen – wir können also drei bis vier Wochen rund um die Uhr mit Flugzeugen am Himmel sein. Nachher nimmt das ab; wenn also eine Bedrohung länger dauern sollte, sind wir dazu nicht mehr in der Lage.

Der F-5, der Tiger, der ersetzt werden sollte, ist ein Flugzeug, das auf einer Technik basiert, die inzwischen etwa fünfzigjährig ist – 1954 wurde dieses Flugzeug konstruiert. Auch hier haben wir einige Upgrades vorgenommen. Weltweit fliegen noch etwa 700 bis 800 Exemplare dieses Flugzeugs. Es kann nicht weiter aufgerüstet werden, weil der Rumpf zu klein ist. Es gibt Mängel im Bereich des Radars, und das Flugzeug ist mehr oder weniger nur schönwettertauglich. Bei schönem Wetter ist es vernünftig einsetzbar; es kann also den F/A-18 entlasten.

Das heisst mit anderen Worten: Wenn wir jetzt kein Flugzeug beschaffen, gehen wir das Risiko ein, dass wir bei einer länger dauernden erhöhten Bedrohung den Luftpolizeidienst nicht sicherstellen könnten. Wir gehen davon aus, dass dieses Risiko zurzeit eingegangen werden kann. Aber es ist natürlich richtig: Die Lufthoheit und der Luftpolizeidienst sind wichtige Elemente und dürften wahrscheinlich in den nächsten Jahren eher noch an Wichtigkeit zunehmen – und hier gehen wir das Risiko einer Lücke ein.

Mir scheint es insbesondere gefährlich und bedenkenswert, dass wir eigentlich erstmals ein Rüstungsvorhaben für so lange Zeit aufschieben müssen. Wir gehen hier das Risiko einer gefährlichen Lücke ein, da bin ich durchaus gleicher Meinung. Wenn wir dann wieder an die Beschaffung gehen, müssen wir nämlich wahrscheinlich den Ersatz der gesamten Luftwaffe ins Auge fassen, weil der F/A-18 irgendwo zwischen 2025 und 2030 das Ende der Lebensdauer erreicht. Wenn wir dann im Jahr 2020 neue Flugzeuge kaufen, wird das ein grösseres Paket sein, weil dann die ganze Luftwaffe ersetzt werden muss. Damit spielt die Finanzierung dieses Ersatzes dann eine wesentliche Rolle. Vielleicht kommen neue Aspekte dazu, z. B. unbemannte Flugzeuge, Drohnen usw. im Bereich der Aufklärung; das wird dann im entsprechenden Zeitpunkt zu klären sein. Grundsätzlich können wir also unserer Meinung nach das Risiko dieser gefährlichen Lücke eingehen. Wir müssen zuerst die Finanzierung sicherstellen, sonst können wir die Flugzeuge nicht kaufen; schliesslich kommt dann ein grösseres Beschaffungsvorhaben auf uns zu. Damit ist auch ausgesagt, dass uns die Sicherheit in den nächsten Jahren tendenziell eher wieder mehr Geld kosten wird, wenn wir auf einem einigermaßen vernünftigen Stand sein sollen.

Zur Frage der Finanzierung: Der Bundesrat hat diese Frage geklärt und ist zum Schluss gekommen, dass dieser Betrag eigentlich in jedem Fall in anderen Bereichen einzusparen ist. Dann braucht es vielleicht pro Jahr 300 oder 400 Millionen Franken mehr für die Sicherheit, und wir müssten dann aufzeigen, wo das eingespart werden kann. Das ist kurzfristig in anderen Bereichen nicht realisierbar; wir versuchen deshalb, das mittelfristig zu regeln. Oder dann ist eine Änderung des Finanzhaushaltsgesetzes notwendig, um hier andere Finanzierungsquellen aufzuzeigen; auch das ist politisch ein grosser Brocken. Dazu werden wir Ende des nächsten Jahres Vorschläge machen.

Eine Frage, die immer wieder auftaucht, ist die Frage der Zusammenarbeit des Luftpolizeidienstes mit anderen Luftwaffen. Das ist grundsätzlich eine Möglichkeit in Friedenszeiten.

Aber erstens geben wir Kompetenzen ab, wenn wir den Dienst nicht mehr selber tun. Zweitens ist es ein Irrglaube zu meinen, das käme dann günstiger zu stehen. Denn wenn wir andere fliegen lassen, ist das zumindest gleich teuer, wenn nicht teurer.

Es gibt ferner keine Neutralen in Europa, die das übernehmen könnten. Österreich ist dazu definitiv nicht in der Lage. Wenn seitens Österreichs Interesse vorhanden wäre, dann höchstens in dem Sinne, dass wir mithelfen, den österreichischen Luftraum zu überwachen. Aber die Österreicher selber haben keine entsprechenden Möglichkeiten. Hierin weiter gehende Zusammenarbeiten zu suchen scheint uns nicht sinnvoll zu sein, weil das auch einen Know-how-Verlust bedeuten würde; aber wir können uns für die Beschaffung eine engere Zusammenarbeit vorstellen, und zwar in Bezug auf die Ausbildung. Das zur Motion der SiK-NR 10.3339.

Zur Motion Birrer-Heimo 10.3572: Sie verlangt ein wissenschaftliches Vorgehen, einen eigentlichen Risikokatalog. Hierzu besteht seit zwei Jahren eine interdepartementale Arbeitsgruppe mit Vertretern der Wissenschaft, mit Vertretern der ETH. Hier werden Bedrohungsszenarien erarbeitet und skizziert, soweit das wissenschaftlich möglich ist. Man fragt: Mit welcher Wahrscheinlichkeit treten solche Szenarien ein? Was kann dagegen getan werden? Hier ist im Moment ein Zwischenbericht in der Ämterkonsultation. Der Bundesrat wird ihn demnächst behandeln. Der Abschlussbericht wird aber nicht bereits im März 2011 vorliegen, sondern erst Ende 2011 – jetzt liegt erst der Zwischenbericht vor. Hieran arbeiten wir also schon. Der Bundesrat hat diese Arbeitsgruppe vor zwei Jahren einberufen, um gewisse Risiken wie Naturkatastrophen oder ein Ausfall von Übertragungsnetzen wissenschaftlich anzugehen, um zu fragen, was passieren und was man darauf antworten könnte.

Das zu den beiden Motionen.

10.3339, 10.3572

Abgelehnt – Rejeté

10.3724

**Motion Fournier Jean-René.
Kampfflugzeuge.**

Entscheid im Jahr 2011

**Motion Fournier Jean-René.
Avions de combat.
Une décision pour 2011**

Ordnungsantrag – Motion d'ordre

Einreichungsdatum 29.09.10

Date de dépôt 29.09.10

Ständerat/Conseil des Etats 15.12.10 (Ordnungsantrag – Motion d'ordre)

Ordnungsantrag Hêche

Zuweisung der Motion an die SiK-SR zur Vorprüfung.

Motion d'ordre Hêche

Transmettre la motion à la CPS-CE pour examen préalable.

Hêche Claude (S, JU): Les questions soulevées par Monsieur Fournier nécessitent véritablement une réponse, tant en matière de sécurité, de moyens qu'au niveau financier.

Considérant que nous avons examiné la première phase tout à l'heure, c'est-à-dire le rapport sur la politique de sécurité de la Suisse, les points relevés par l'auteur de la motion doivent ainsi faire l'objet d'un examen dans le cadre de la préparation du rapport final sur l'armée.

Dans un souci de cohérence et d'une meilleure vue d'ensemble, il me semble important que la Commission de la politique de sécurité débatten en même temps du rapport sur l'armée et de la motion Fournier.

Aussi, je vous invite à transmettre la motion à la Commission de la politique de sécurité pour examen préalable.

Fournier Jean-René (CEg, VS): Comme je me suis exprimé longuement tout à l'heure et que je vous ai promis d'être beaucoup plus bref cette fois-ci, je vais être bref.

Etant donné que le Conseil fédéral a donné son accord pour qu'au moment du traitement du rapport sur l'armée, on débattre également du remplacement partiel de l'avion de combat Tiger, je suis favorable à la motion d'ordre Hêche, pour autant bien sûr que le président de la commission accepte également que cette problématique soit réexaminée dans ce cadre.

Präsident (Altherr Hans, erster Vizepräsident): Herr Fournier stimmt dem Ordnungsantrag Hêche zu. Ist der Berichterstatter ebenfalls einverstanden?

Frick Bruno (CEg, SZ), für die Kommission: Für die Sicherheitspolitische Kommission macht es Sinn, dass wir diese Motion zusammen mit dem Armeebericht beurteilen; dort geben wir uns dann auch über die Kosten einer künftigen Armee Rechenschaft, und da gehören diese Flugzeuge dann wohl dazu.

*Angenommen gemäss Ordnungsantrag Hêche
Adopté selon la motion d'ordre Hêche*

10.3725

Interpellation Fournier Jean-René. Vertagung des Kaufentscheids für neue Kampfflugzeuge. Kennt der Bundesrat die wahren Kosten?

Interpellation Fournier Jean-René. Décision de renvoi de l'achat du nouvel avion de combat. Le Conseil fédéral en connaît-il réellement les coûts?

Einreichungsdatum 29.09.10

Date de dépôt 29.09.10

Ständerat/Conseil des Etats 15.12.10

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

Fournier Jean-René (CEg, VS): Maintenant, je vais plutôt vous entretenir quelques instants sur la manière dont nos industriels suisses ont été traités dans le cadre de l'évaluation de ce nouvel avion. Le projet de remplacement partiel du Tiger a fait l'objet d'une préparation qui était exemplaire. Durant la phase préparatoire de 2003 à 2007, les fournisseurs potentiels ont participé avec Armasuisse à l'élaboration du cahier des charges et de la définition des critères de sélection. Ces fournisseurs ont également été invités à développer, dès 2004 déjà, leurs relations avec l'industrie suisse pour se donner le temps de définir les projets et les activités porteuses.

La détermination affichée à l'époque et le sérieux avec lequel Armasuisse a conduit le projet se sont traduits par d'excellents résultats. Entre 2004 et 2009, les nouvelles participations industrielles ont touché plus de 300 entreprises de notre pays et se sont élevées à environ 500 millions de francs. Elles sont venues s'ajouter à un volume d'affaires courantes d'environ 1,5 milliard de francs que ces mêmes

clients étrangers ont eu avec leurs fournisseurs suisses pendant la même période.

De nombreux instituts, nos écoles polytechniques, ainsi que nos universités ont également bénéficié de cet effort de collaboration, soit par des contrats de développement, soit par l'intégration dans des projets de recherche européens. Aussi bien que leurs collègues industriels, ils ont tous attaché beaucoup d'importance à ces développements très attrayants. Nombreux y ont cru et ont investi dans cet espoir.

Dès la fin de 2009, les déclarations faites par le chef du DDPS ont suscité la surprise, puis l'inquiétude. La décision d'arrêter, puis de ne pas arrêter l'évaluation du remplacement partiel du Tiger, à peine deux mois avant la fin d'un effort d'environ huit ans, n'a pas du tout été comprise.

Ensuite, de nombreux reports de messages sur la politique de sécurité, considérés comme préalable à toute décision au sujet du remplacement partiel du Tiger, et l'annonce d'un autre préalable, le rapport sur l'armée, ont entretenu l'incertitude dans toute la première partie de l'année 2010.

La décision du Conseil fédéral du 25 août 2010 et les explications que le chef du DDPS a données dans sa conférence de presse ont été très diversement interprétées, mais elles n'ont fait qu'aggraver l'incertitude et l'incompréhension générale. Alors que le Conseil fédéral déclarait vouloir remplacer le F-5 Tiger, qu'il chargeait le DDPS et le DFF d'étudier les modes de financement et qu'il souhaitait procéder à l'acquisition de nouveaux avions avant 2015, le chef du DDPS présentait un agenda totalement différent, prévoyant la reprise de l'évaluation après 2015 et l'acquisition vers la fin de la décennie.

Cette déclaration n'a pas choqué que les trois fournisseurs potentiels, car chacun d'entre eux était bien entendu conscient des risques qu'il courait. L'attitude et les déclarations du chef du DDPS ont eu un effet très négatif dans un cercle dépassant largement celui des industriels suisses intéressés par les affaires compensatoires. L'amertume a aussi été grande chez les principaux partenaires des trois concurrents que sont EADS, Saab et Dassault Aviation. Au moins une cinquantaine de grandes entreprises européennes ont contribué à l'effort promotionnel pour le développement d'affaires compensatoires et aux coûts des campagnes d'essais.

Les commentaires faits par le DDPS en matière d'acquisition d'armement ont non seulement terni l'image de l'armée suisse, reconnue pour la qualité de ses évaluations, mais aussi celle des industriels de notre pays. La qualité de leurs prestations jusqu'alors hautement réputée est maintenant mise en doute et nos explications sur le fonctionnement particulier de notre pays ne sont pas ou plus prises au sérieux selon une déclaration d'industriels suisses.

Renseignements pris justement auprès de nos industriels, le désenchantement des grands partenaires étrangers se fait déjà ressentir par une baisse notable de l'attention qu'ils portent à l'industrie suisse. Celle-ci va perdre l'espoir qu'elle a mis dans les affaires compensatoires et elle va perdre probablement une bonne partie des affaires nouvelles créées dans le cadre de l'évaluation du remplacement partiel du Tiger. Ce qui est encore plus grave, c'est qu'elle risque aussi de perdre une partie des affaires courantes maintenues à un bon niveau en vertu des bonnes relations que ces entreprises étrangères impliquées dans l'évaluation du remplacement partiel du Tiger ont volontairement entretenues durant ces dernières années avec leurs fournisseurs suisses.

Dans l'industrie suisse on dit volontiers que l'on ne prétend pas absolument vouloir acheter des avions de combat dans le seul but de générer des affaires compensatoires. Mais beaucoup d'industriels déplorent le traitement qui leur a été infligé par le département. Ils sont aussi nombreux à être inquiets de la piètre image que nous donnons à l'extérieur et de l'isolement susceptible d'en découler. Ils sont préoccupés par l'affaiblissement général de notre armée et par la perspective de voir notre défense aérienne fondre inexorablement. Plus inquiétant, ils ont consacré huit ans à développer de nouvelles activités stratégiques, activités auxquelles ils vont devoir renoncer en cas de report confirmé de l'achat du