

26.1.1988

Neues Kampfflugzeug – Presseorientierung Chef EMD am 27.1.1988

Das Eidgenössische Militärdepartement hat die Flugzeugtypen Fighting Falcon F-16C und Hornet FA-18C als Kandidaten für die nun folgende Hauptevaluation eines neuen Kampfflugzeugs bezeichnet. Der ebenfalls evaluierte französische Mirage 2000 überschreitet die finanziellen Möglichkeiten des Militärdepartements und entspricht den Leistungsanforderungen der Schweizer Flugwaffe weniger gut. Der schwedische Gripen JAS-39 hat seinen Erstflug noch nicht absolviert und kommt deshalb aus zeitlichen Gründen für eine Beschaffung im Ausbauschnitt 1988-91 nicht in Frage; im übrigen bestehen bezüglich Kosten noch Unsicherheiten.

Die Luftverteidigung als Teil unserer militärischen Landesverteidigung hat als Schutzschild für die Bevölkerung und für die Armee den Zweck, unsere politische und militärische Handlungsfreiheit zu gewährleisten. In der Durchsetzung des Prinzips der "Kriegsverhinderung durch Verteidigungsbereitschaft" besitzt die Fähigkeit zum Kampf im Luftraum eine ausgeprägte dissuasive Wirkung. Falls die Dissuasionsstrategie nicht zum Tragen kommt und der Verteidigungsfall eintritt, fällt den Flieger- und Flabtruppen die frühzeitige Bekämpfung von anfliegenden feindlichen Luftfahrzeugen und die Verhinderung deren Waffeneinsatzes zu.

Mit unseren heutigen Mitteln geraten wir aus technischen Gründen zunehmend ausser Stande, diese Aufgaben erfolversprechend wahrzunehmen. Für die Behauptung im Luftraum sind leistungsfähige Kampfflugzeuge mit modernen Feuerleitgeräten und Lenkwaffen notwendig, die einem Aggressor ebenbürtig sind. Im Gegensatz zur Erdkriegführung, wo uns als Verteidiger die Schweizer Topographie sehr günstige Voraussetzungen schafft, können wir im Luftraum von keinen solchen Vorteilen profitieren. Ein optimaler Verbund mit geeigneten Fliegerabwehrmitteln ist eine weitere Voraussetzung zur erfolgreichen Luftverteidigung.

Heute verfügen wir über ca 30 Interzeptoren Mirage IIIS, deren Technologie aus den späten 50er Jahren stammt, und über ca 100 Raumschutzflugzeuge Tiger, deren Waffeneinsatz Sichtkontakt zum Ziel voraussetzt. Ferner stehen uns heute noch gut 100 Hunter für die Unterstützung der Erdtruppen auf dem Gefechtsfeld zur Verfügung. Dieser Typ flog erstmals vor 40 Jahren und ist bei uns seit 30 Jahren im Einsatz. Sein militärischer Wert konnte zwar durch Nachrüstmassnahmen laufend etwas angehoben werden; aus taktischen und Flugsicherheitsgründen müssen diese Flugzeuge aber in wenigen Jahren ausser Betrieb genommen werden. Die vorhandenen Kampfflugzeuge insgesamt sind damit der in Ost und West sich technologisch steigernden Bedrohung bald nicht mehr gewachsen.

Die schwerwiegendste Lücke in unserer Luftverteidigung besteht in Bezug auf die fehlende Nacht- und Schlechtwetter-Einsatzfähigkeit. Von grosser Bedeutung ist auch die zunehmende Unterlegenheit unserer Jäger in ihren reinen Flugleistungen und in ihren mangelhaften Fähigkeiten zur elektronischen Kriegführung. Nur Waffensysteme neuester Bauweise können im Verbund dieser Aspekte einen erfolgreichen Abwehrkampf in der Luft garantieren.

Es geht nun in einem ersten Schritt darum, den Mirage IIIS in seiner Rolle als Allwetter-Interzeptor zu ersetzen, wobei er jedoch diese Funktion in jedem Fall noch bis 1995 beibehalten muss. In Anbetracht der Lieferfristen und des Zeitbedarfs für die Einführung bei der Truppe wird nämlich die erste Staffel eines neuen Kampfflugzeugs bei einer Beschaffung mit dem Rüstungsprogramm 90 nicht vor diesem Zeitpunkt operationell sein.

Die dreiteilige Evaluation eines neuen Kampfflugzeugs begann 1985. Geprüft wurden zunächst Fighting Falcon F-16, Gripen JAS-39, Hornet FA-18, Lavi, Mirage 2000, Rafale und Tigershark F-20. Nach einer ersten Definitionsphase wurde der Rafale gestrichen, da dieser Typ die operationelle Reife nicht vor Mitte der 90er Jahre erreichen kann. Als Resultat der Vorevaluation, während welcher Lavi und Tigershark in ihren Herkunftsländern aufgegeben wurden, war heute der verbliebene Typen-Fächer von vier auf zwei zu reduzieren.

Auf die Vergleichbarkeit aller Daten, insbesondere der Kostenangaben, wird in allen Evaluationsphasen besonderes Gewicht gelegt. Die heute erkennbaren Kostenunterschiede sind markant und erlauben eindeutige Rangierung der Flugzeugtypen, selbst wenn künftig gegenläufige Wechselkursentwicklungen eintreten sollten. Für die Beurteilung der Kosten der beiden Finalisten standen nebst Angaben der Firmen auch solche des amerikanischen Verteidigungsdepartements und aus andern uns bekannten ausländische Beschaffungen zur Verfügung.

Die beiden amerikanischen Typen F-16C und FA-18C liegen in der Gesamtbewertung ziemlich nahe beieinander. In einem nächsten Schritt wird es bei diesen darum gehen, noch offene Punkte unter typisch schweizerischen Einsatzbedingungen zu klären. Beim französischen Mirage 2000 wurde die von Dassault offerierte neue Exportversion "Flex" bewertet, die noch wichtiger Entwicklungen auf Seite Radar und Cockpitgestaltung bedarf. Der schwedische Gripen JAS-39 kann neben diesen drei Kandidaten insgesamt erst als ein Entwicklungsvorhaben eingestuft werden.

Für den Chef des Militärdepartements als Mitglied unserer Landesregierung ist es selbstverständlich, auch die militärische Flugzeugbeschaffung in einen umfassenden innen- und aussenpolitischen Rahmen zu stellen. Er bedauert dass aus dem Kreise unserer Nachbarstaaten oder dem uns in Rüstungsbelangen nahe stehenden neutralen Schweden keine beschaffungstauglichen bzw konkurrenzfähigen Angebote vorliegen.

Was die Möglichkeiten der Beteiligung unserer eigenen Industrie betrifft, erfolgten die Abklärungen gemäss den Richtlinien zur Gestaltung der Rüstungspolitik für die Legislaturperiode 1988-91. Demnach streben wir bei grossen Beschaffungen im Ausland möglichst einen hundertprozentigen wirtschaftlichen Ausgleich in Form direkter und indirekter Beteiligung unserer Industrie an. Die Hersteller der nun in die Hauptevaluation einbezogenen Flugzeugtypen sind aufgrund ihrer Erfahrung in der internationalen Koproduktion von Flugzeugen sowie ihrer beträchtlichen Grösse und breiten Diversifikation in der Lage und gewillt, diese Forderungen zu erfüllen. Entsprechende Zusicherungen liegen vor. Mit dem amerikanischen Verteidigungsdepartement stehen zudem erfolgreiche Verhandlungen über eine Vereinbarung zur Erleichterung der industriellen Zusammenarbeit kurz vor dem Abschluss.

Schliesslich sind aber für den Chef des Militärdepartements folgende, unumstössliche Kernanforderungen massgebend, denen die Flugzeugbeschaffung als staatliche Aufgabe zu genügen hat:

1. Erhaltung der erforderlichen militärischen Schlagkraft im Luftraum als Teil unserer Dissuasionsstrategie.
2. Finanzielle Verkraftbarkeit

Das Militärdepartement kann im Rahmen der weitgehenden Erneuerung unseres Kampfflugzeugbestands, die auf den Zeithorizont Jahr 2000 hin unumgänglich ist, für ein erstes Los nur einen Rahmenkredit von etwa 3 Milliarden Franken einsetzen.

Nebst den Beschaffungskosten wurden auch die künftigen Betriebskosten untersucht und unter dem Aspekt der Verkraftbarkeit berücksichtigt.

3. Der Betrieb der modernen Kampfflugzeuge muss für unsere Armee verkraftbar sein, indem den spezifisch schweizerischen Gegebenheiten Rechnung getragen wird: so ua dem Milizsystem, aber auch dem zivilen und militärischen Nebeneinander in Bezug auf Basierung und Flugbetrieb.

Die nun einsetzende Hauptevaluation im Hinblick auf die endgültige Typenwahl und die Beschaffungsvorbereitungen ist sehr aufwendig bezüglich Mitteln, Personaleinsatz und Zeitbedarf; dies sowohl seitens des Militärdepartements wie der Konkurrenten. Das Mitziehen von Kandidaten, die aufgrund der bisherigen, bereits recht umfassenden Evaluationsarbeiten keine echten Chancen mehr haben, ist nicht zu verantworten. Andererseits reichen die bisher gewonnenen Erkenntnisse auch nicht aus, um bereits heute einen endgültigen Typenentscheid zu treffen.

Die Frage, ob jetzt zwischen den beiden amerikanischen Flugzeugtypen noch eine echte Konkurrenzsituation besteht, wurde sorgfältig geprüft und kann bejaht werden. Unsere Beschaffung wird zu gegebener Zeit voraussichtlich über das US Verteidigungsministerium abgewickelt. Die strengen gesetzlichen Einkaufsvorschriften der USA betreffend Einhaltung des Wettbewerbs kommen dann auch zu unsern Gunsten voll zur Anwendung. Der amerikanische Verteidigungsminister hat uns persönlich entsprechende Zusicherungen gemacht.

Die weitere Frage, ob nicht auch der Mirage 2000 in dieser neuerlichen Evaluationsphase noch miterprobt werden sollte, ist zu verneinen: Die uns angebotene neue Exportversion wird erst ca 1990 als Prototyp zur Verfügung stehen. Ihr voraussichtliches Leistungspotential wurde ihr indessen voll gutgeschrieben. Es wird aber bezüglich der spezifischen Bedürfnisse der Schweizer Flugwaffe von demjenigen der bereits heute zur Erprobung bereitstehenden Typen F-16 und FA-18 übertroffen.

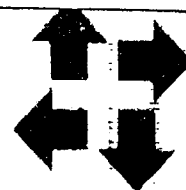
In einer ersten Phase der Hauptevaluation sollen - ua durch Flugversuche in der Schweiz - die Grundlagen für die endgültige Typenwahl erarbeitet werden. Nach diesem - ca im Herbst dieses Jahres fälligen - weitem Entscheid müssen in einer zweiten Phase der Hauptevaluation

- noch offene technische Fragen vertieft abgeklärt,
- der Beschaffungsumfang an Logistik, Ausbildungsmittel und Lenkwaffen endgültig festgelegt,
- die Beteiligung der Schweizer Industrie im Detail konzipiert
- und voraussichtlich nochmals Flugversuche in der Schweiz durchgeführt werden.

Eine solche Erprobungs- und Evaluationsphase nach getroffener Typenwahl ist ua nötig zur letzten Ueberprüfung sogenannt "sensitiver" Eigenschaften des neuen Kampfflugzeugs, zu denen die Hersteller bzw ausländischen Luftstreitkräfte als Geheimnisherren aus verständlichen Gründen nur beschränkten Zugang unter Konkurrenzverhältnissen gewähren.

Zusammenfassend geht es nun darum, die Evaluationsarbeiten zielgerichtet und unter haushälterischem Kräfte- und Mitteleinsatz des Militärdepartements via die definitive Typenwahl auf die rechtzeitige Beschaffungsreife mit dem Rüstungsprogramm 1990 hin auszurichten.

* * * * *



Pressemittellung

- J. Altmann
definitiv

Evaluation eines neuen Kampfflugzeuges: F-16C und FA-18C verbleiben im Wettbewerb

In der Evaluation eines neuen Kampfflugzeugs für die Schweizer Armee hat das Eidgenössische Militärdepartement einen weiteren Vorentscheid gefällt: In der nun beginnenden Hauptevaluation werden die beiden amerikanischen Flugzeugtypen FIGHTING FALCON F-16C der Firma General Dynamics und HORNET FA-18C der Firma Mc Donnell Douglas weiterverfolgt. Dieser Vorentscheid wurde aufgrund der eindeutigen militärisch-technischen und preislichen Vorteile der beiden Typen getroffen.

Der ebenfalls evaluierte französische MIRAGE 2000 überschreitet die finanziellen Möglichkeiten des Militärdepartements und entspricht den Leistungsanforderungen der Schweizer Flugwaffe weniger gut. Der schwedische GRIPEN JAS-39 hat seinen Erstflug noch nicht absolviert und kommt deshalb aus zeitlichen Gründen für eine Beschaffung im Ausbauschnitt 1988-91 nicht in Frage; im übrigen bestehen bezüglich Kosten noch Unsicherheiten.

Die Vorevaluation eines neuen Kampfflugzeuges begann 1986. Geprüft wurden (in alphabetischer Reihenfolge): Fighting Falcon F-16 (USA), Gripen JAS-39 (Schweden), Hornet FA-18 (USA), Lavi (Israel), Mirage 2000 (Frankreich), Tigershark F-20 (USA). In dieser Phase schieden der Lavi und der Tigershark aus, da diese beiden Projekte in ihren Herkunftsländern aufgegeben wurden.

Einer der beiden nun weiter zu evaluierenden Flugzeugtypen soll gegen Mitte der neunziger Jahre die heutige Aufgabe der dazumal rund dreissigjährigen Flugzeuge Mirage IIIS in der Luftverteidigung übernehmen. Diese werden danach für weniger anspruchsvolle Aufgaben verwendet.

Die Beschaffung moderner Kampfflugzeuge, die den in ausländischen Streitkräften vorhandenen mit Erfolg entgegentreten können, ist eine dringende Notwendigkeit und deshalb im laufenden Ausbauschnitt des Militärdepartements vorgesehen. Ein entsprechender Antrag an das Parlament soll mit dem Rüstungsprogramm 1990 gestellt werden.

* * * * *

Für zusätzliche Auskünfte: Dr. Hugo Wermelinger
Informationschef
Gruppe für Rüstungsdienste
Tel: 031/67'60'42

741.2/85
27.1.88

(Texte français voir au verso)

⇒ // Urnin allernande
definitiv / 27.1.88.

EIDGENOESSISCHES MILITAERDEPARTEMENT

Neues Kampfflugzeug - Presseorientierung Chef EMD am 27.1.1988

Der Bundesrat ist heute von mir orientiert worden, dass das Eidgenössische Militärdepartement die Flugzeugtypen Fighting Falcon F-16C und Hornet FA-18C als Kandidaten für die nun folgende Hauptevaluation eines neuen Kampfflugzeugs bestimmt hat. Der ebenfalls evaluierte französische Mirage 2000 überschreitet unsere finanziellen Möglichkeiten und entspricht den Leistungsanforderungen der Schweizer Flugwaffe weniger gut. Der schwedische Gripen JAS-39 hat seinen Erstflug noch nicht absolviert und kommt deshalb aus zeitlichen Gründen für eine Beschaffung im Ausbauschnitt 1988-91 nicht in Frage.

Ueber die militärische Notwendigkeit der Beschaffung eines NKF heute nur soviel: In der Durchsetzung des Prinzips der "Kriegsverhinderung durch Verteidigungsbereitschaft" besitzt die Fähigkeit zum Kampf im Luftraum eine ausgeprägte dissuasive Wirkung. Die Möglichkeit, fremden Flugzeugen das Eindringen und Benützen unseres Luftraumes zu verwehren, ist auch neutralitätspolitisch von grosser Bedeutung.

Mit unseren heutigen Mitteln geraten wir aus technischen Gründen zunehmend ausser Stande, diese Aufgaben erfolgversprechend wahrzunehmen. Für die Behauptung im Luftraum sind leistungsfähige Kampfflugzeuge mit modernen Feuerleitgeräten und Lenkwaffen notwendig, die einem Aggressor ebenbürtig sind. Im Gegensatz zur Erdkriegführung, wo uns als Verteidiger die Schweizer Topographie sehr günstige Voraussetzungen schafft, können wir im Luftraum von keinen solchen Vorteilen profitieren.

Heute verfügen wir für die Luftverteidigung noch über 30 Interzeptoren Mirage IIIS, deren Technologie aus den späten 50er Jahren stammt, und über ca. 100 Raumschutzflugzeuge Tiger, deren Waffeneinsatz Sichtkontakt zum Ziel voraussetzt.

Die schwerwiegendste Lücke besteht in der fehlenden Nacht- und Schlechtwetter-Einsatzfähigkeit. Von grosser Bedeutung ist auch die zunehmende Unterlegenheit unserer Jäger in ihren reinen Flugleistungen und in ihren mangelhaften Fähigkeiten zur elektronischen Kriegführung. Nur Waffensysteme neuester Bauweise können im Verbund dieser Eigenschaften einen erfolgreichen Abwehrkampf in der Luft garantieren.

Es geht in einem ersten Schritt darum, den Mirage IIIS in seiner Rolle als Allwetter-Interzeptor zu ersetzen, wobei er jedoch diese Funktion in jedem Fall noch bis 1995 beibehalten muss. In Anbetracht der Lieferfristen und des Zeitbedarfs für die Einführung bei der Truppe wird nämlich die erste Staffel eines neuen Kampfflugzeugs bei einer Beschaffung mit dem Rüstungsprogramm 90 nicht vor diesem Zeitpunkt operationell sein.

Die Vorevaluation eines neuen Kampfflugzeugs begann 1985. Geprüft wurden zunächst Fighting Falcon F-16, Gripen JAS-39, Hornet FA-18, Lavi, Mirage 2000, Rafale, Tigershark F-20. Nach einer ersten Definitionsphase wurde der Rafale gestrichen, da dieser Typ die operationelle Reife nicht vor Mitte der 90er Jahre erreichen kann. Lavi und Tigershark wurden in ihren Herkunftsländern aufgegeben.

Auf die Vergleichbarkeit aller Daten, insbesondere der Kostangaben, wird in allen Evaluationsphasen besonderes Gewicht gelegt. Die heute erkennbaren Kostenunterschiede sind markant und erlauben eindeutige Rangierung der Flugzeugtypen.

Die beiden amerikanischen Typen F-16C und FA-18C liegen in der Gesamtwertung ziemlich nahe beieinander. In einem nächsten Schritt wird es bei diesen darum gehen, noch offene Punkte unter typisch schweizerischen Einsatzbedingungen zu klären. Beim französischen Mirage 2000 wurde die von Dassault offerierte neue Exportversion "Flex" bewertet, die noch wichtiger Entwicklungen auf Seite Radar und Cockpitgestaltung bedarf. Der schwedische Gripen JAS-39 kann neben diesen drei Kandidaten insgesamt erst als ein Entwicklungsvorhaben eingestuft werden.

Als Mitglied unserer Landesregierung war es für mich selbstverständlich, diesen Typenvorentscheid in einen gesamtpolitischen Rahmen zu stellen. Ich bedaure mit dem Bundesrat, dass aus dem Kreise unserer Nachbarstaaten oder dem uns in Rüstungsbelangen nahe stehenden neutralen Schweden keine beschaffungsreifen bzw. konkurrenzfähigen Angebote vorliegen.

Bei grossen Beschaffungen im Ausland streben wir möglichst einen hundertprozentigen wirtschaftlichen Ausgleich in Form direkter und indirekter Beteiligung unserer Industrie an. Die Hersteller der nun in die Hauptevaluation einbezogenen Flugzeugtypen sind gestützt auf ihre Erfahrung in der internationalen Koproduktion ihrer Flugzeuge sowie ihre beträchtliche Grösse und breite Diversifikation in der Lage und gewillt, diese Forderungen zu erfüllen. Entsprechende Zusicherungen liegen vor.

Die nun einsetzende Hauptevaluation im Hinblick auf die endgültige Typenwahl und die Beschaffungsvorbereitungen ist bezüglich Mittel, Personaleinsatz und Zeitbedarf sehr aufwendig; dies sowohl seitens

des Militärdepartements wie der Konkurrenten. Das Mitziehen von Kandidaten, die aufgrund der bisherigen, bereits recht umfassenden Evaluationsarbeiten keine echten Chancen mehr haben, ist nicht zu verantworten. Andererseits reichen die bisher gewonnenen Erkenntnisse auch nicht aus, um bereits heute einen endgültigen Typenentscheid zu treffen.

Die Frage, ob jetzt zwischen den beiden amerikanischen Flugzeugtypen noch eine echte Konkurrenzsituation besteht, wurde sorgfältig geprüft und kann bejaht werden. Unsere Beschaffung wird zu gegebener Zeit voraussichtlich über das US-Verteidigungsministerium abgewickelt. Die strengen gesetzlichen Einkaufsvorschriften der USA betreffend Einhaltung des Wettbewerbs kommen dann auch zu unsern Gunsten voll zur Anwendung. Der amerikanische Verteidigungsminister hat uns persönlich entsprechende Zusicherungen gemacht.

Die Antwort auf die Frage, ob nicht auch der Mirage 2000 in der nächsten Evaluationsphase noch miterprobt werden könnte, lässt sich aus den bisherigen Ausführungen ableiten: Die uns angebotene neue Exportversion wird erst ca. 1990 als Prototyp zur Verfügung stehen. Ihr voraussichtliches Leistungspotential wurde ihr indessen voll gutgeschrieben; es wird aber aus der Sicht der spezifischen Bedürfnisse der Schweizer Flugwaffe von demjenigen der bereits heute zur Erprobung bereitstehenden Typen F-16 und FA-18 noch übertroffen. Der Mirage 2000 überschreitet zudem den für diese Flugzeugbeschaffung verfügbaren Rahmenkredit von 3 Mia Franken zu viel.

Die Hauptevaluation, während der die beiden verbleibenden Flugzeugtypen im Frühjahr in der Schweiz erprobt werden, soll noch im Lauf dieses Jahres zum Typenentscheid führen, damit dieses wichtige Beschaffungsvorhaben - nach weiteren nötigen Abklärungen - in das Rüstungsprogramm 1990 aufgenommen werden kann.