

Nationalrat

Franziska Roth (SP, SO)

Interpellation [19.4464](#)

Anforderungen an den Luftpolizeidienst

Der Luftpolizeidienst trägt zur Wahrung der Lufthoheit und somit zum Schutz des Luftraums bei. Er sorgt für einen sicheren Luftverkehr und setzt die hoheitlichen Rechte der Schweiz durch, indem die Einhaltung der Luftverkehrsregeln und der Lufthoheit überprüft und – wenn notwendig – erzwungen wird. Er unterstützt Luftfahrzeuge in Not und bei technischen Problemen.

1. Wie definiert die Schweizer Luftwaffe «Hot Missions» und «Live Missions» und wie viele davon flog sie in den letzten zehn Jahren? Hat sich deren Anzahl verändert? Warum?
2. Wie viel Zeit ist bei diesen «Hot Missions» jeweils zwischen Alarm und Start verstrichen? Gilt diese Zeitangabe auch, wenn der Alarm ausserhalb der Bürozeiten eintraf? Aktuell gilt ein Bereitschaftsgrad von 15 Minuten; welche Strecke legt ein Linienflugzeug üblicherweise in 15 Minuten zurück?
3. Wie viele luftpolizeiliche Missionen fliegt die Luftwaffe pro Jahr im Überschallbereich? In welchen Szenarien ist es in den letzten zehn Jahren zu Aufholjagden gekommen? Wie häufig waren diese und weshalb ist der Alarm in diesen Situationen jeweils so spät ausgelöst worden?
4. Wie oft hat die Luftwaffe im Luftpolizeidienst in den letzten zehn Jahren explizit mit dem Einsatz von Waffen gedroht? Mit welchen Waffen?
5. Wie viele Flugbewegungen gibt es jeden Tag im Schweizer Luftraum? Welche Behörden sorgen insgesamt dafür, damit die Schweiz angemessen reagiert, falls nicht identifizierte oder andere aussergewöhnliche Flugkörper in unseren Luftraum eindringen? Wie oft steht am Anfang einer Hot Mission ein Hinweis aus einem anderen Staat?
6. Ist die Schweiz in der normalen Lage gewappnet, um sehr tief fliegende Flugkörper wie Drohnen, Sportflugzeuge oder Marschflugkörper zu entdecken? Wie schätzt der Bundesrat die Bedrohung durch Drohnen gegen Ziele in der Schweiz ein? Was kehrt er zur Entdeckung und Abwehr vor?
7. Wie hat der Bundesrat den international intensiv diskutierten „high-low mix“ einer Zwei-Typen-Luftwaffe geprüft, um nicht allein Tarnkappenbomber gegen Sportflugzeuge losschicken zu müssen?
8. Sieht der Bundesrat Optimierungspotenzial, um die Früherkennung und Frühwarnung für Herausforderungen im Schweizer Luftraum durch neue Radarmöglichkeiten in der Schweiz sowie durch eine verstärkte internationale Zusammenarbeit zu beschleunigen? Wie wirkt sich die Teilnahme der Schweiz an Air Situation Data Exchange ASDE aus?

Nationalrat

Franziska Roth (SP, SO)

Interpellation [19.4465](#)

Anforderungen an die Ausbildung von Militärpiloten und Militärpilotinnen

1. Welche Etappen sieht das Curriculum zur Ausbildung eines Kampffjetpiloten bzw. einer Kampffjetpilotin aus? Wie viele Schul-Flugstunden sind für welche Stufen auf einem Turboprop-Trainingsflugzeug wie dem Pilatus PC-21 vorgesehen? Und wie viele Schul-Flugstunden folgen auf dem F/A-18D Hornet (Zweisitzer) bzw. dem F/A-18C Hornet (Einsitzer)?
2. Vor Beschaffung der Pilatus PC-21 ging der Schulungsweg von der Pilatus PC-7 Turbo-Trainer via F-5 Tiger zur F/A-18 Hornet. Wie viele Schul-Flugstunden für welche Schulungsziele waren damals je für diese drei Flugzeugtypen vorgesehen?
3. Welche Rolle spielt der F-5 Tiger heute noch in der Pilotenausbildung? Wird er noch zur Zieldarstellung verwendet? Wann wird der F-5 Tiger definitiv ausgemustert und wer übernimmt dann dessen Rolle in Ausbildung, Zieldarstellung usw.?
4. Wie gestaltet sich das Curriculum zur Ausbildung eines Kampffjetpiloten bzw. einer Kampffjetpilotin bei der Beschaffung eines der vier Kampfflugzeuge, die gegenwärtig evaluiert werden? Wie viele Schul-Flugstunden sind für welche Stufen auf einem Turboprop-Trainingsflugzeug und anschliessend
 - a) auf der Rafale
 - b) auf dem Eurofighter
 - c) auf der Super-Hornet
 - d) auf dem F-35 Tarnkappenbombervorgesehen?
5. Wie hoch ist der Kerosin-Verbrauch pro Flugstunde je für diese vier Flugzeugtypen? Mit welchen Kosten pro Flugstunde wird je gerechnet? Und wie viel je für den gesamten Schulungsweg?
6. Der F-35 Tarnkappenbomber gibt es allein in einer Einsitzer-Version. Wie verändert sich dadurch der Schulungsweg?
7. Die österreichische Luftwaffe entsendet ihre Pilotenschüler teilweise nach Italien, damit sie dort die dritte und vierte Stufe ihrer Ausbildung auf einem modernen Jettrainer absolvieren können. Begründet wird dies u.a. mit erheblichen Kosteneinsparungen gegenüber einem Schulungsweg unter stärkerer Beanspruchung des Eurofighter. Hat der Bundesrat entsprechende Modellrechnungen durchgeführt? Wie gestalten sich die Kosten? Was sind die Ergebnisse?
8. Moderne Jettrainer wie der M-346FA können virtuell Trainings mit Höchstleistungs-Kampffjets wie den F/A-18 Hornet voll simulieren und damit die Anzahl Schulungs-Flugstunden auf diesen deutlich reduzieren. Hat der Bundesrat solche Modelle geprüft? Was sind die Ergebnisse?
9. Was unternimmt der Bundesrat, um den Anteil von Militärpilotinnen zu erhöhen?

Nationalrat

Priska Seiler Graf (SP, ZH)

Interpellation [19.4540](#)

Erwarteter Fluglärm der vier evaluierten Kampffjet-Typen

1. Zur Interpellation 17.3688 hielt der Bundesrat fest: „Die Lärmemissionen der Flugzeugtypen werden in der Evaluation von Kampfflugzeugen als Kriterium mit einbezogen“. Wie stark wird er das Kriterium Fluglärm in der Gesamtbewertung gewichten?
2. Wie gross ist der Fluglärm in einem Umkreis von 1, 5 und 10 Kilometern beim Start bzw. beim Aufstieg des Tarnkappenflugzeugs F-35, der F/A-18 Super Hornet, der Rafale und des Eurofighters? Und als Vergleichszahl: bei den vorhandenen F-5 Tiger und F/A-18 Hornet?
3. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) schätzt, dass Umweltlärm in Westeuropa zum Verlust von 903 000 beschwerdefreien Lebensjahren infolge lärmbedingter Schlafstörungen, 587 000 infolge Lärmbelästigungen, 61 000 infolge Herzkrankheiten und 45 000 infolge kognitiver Beeinträchtigungen bei Kindern führt. Gemäss WHO treten Gesundheitseffekte ab 40 Dezibel (dB) in der Nacht und ab 45 dB am Tag auf. In der Schweiz liegt der Immissionsgrenzwert für Verkehrslärm in der Nacht zwischen 45 dB (Empfindlichkeitsstufe 1) bis 60 dB (Empfindlichkeitsstufe 4). Am Tag sind die Grenzwerte jeweils 10 dB höher.
 - a. Wird die Schweiz ihre Werte auf WHO-Niveau senken?
 - b. Wie gesundheitsschädlich ist der Fluglärm der vier evaluierten Kampffjets?
4. Ist es aus Lärmschutzsicht vertretbar, dass die Belastungsgrenzwerte und Beurteilungspegel für den Lärm von zivilen und militärischen Flugplätzen in den Anhängen 5 (zivile Flugplätze) und 8 (Militärflugplätze) der Lärmschutzverordnung ungleich berechnet werden? Macht militärischer Fluglärm weniger krank als ziviler Fluglärm? Plant der Bundesrat eine Revision?
5. Wird der Fluglärm seit Schliessung des Flugplatzes Sion für den Kampffjetbetrieb wie folgt verteilt:
 - Emmen rund 5000 Bewegungen (vorab F-5)
 - Meiringen rund 5000 Bewegungen (vorab F/A-18)
 - Payerne rund 11 000 Bewegungen (vorab F/A-18)
 - Ausland 1 000 – 2 000 Bewegungen (vorab F/A-18)
6. Wie verteilt sich die Fluglärmbelastung nach Ausserdienststellung der F-5 Tiger?
7. Wo wird der neue Kampffjet stationiert, der als Ersatz der F/A-18 beschafft werden soll?
8. In der Antwort zur Interpellation 17.3688 ging der Bundesrat davon aus, das Mitwirkungsverfahren zu den Objektblättern Militärflugplätze könne Ende 2018 durchgeführt werden. Wann ist die Verwaltung mit der Vorbereitung dieser Unterlagen bereit?

Nationalrat

Priska Seiler Graf (SP, ZH)

Interpellation [19.4541](#)

Warum schätzt die Schweiz die Leistungsfähigkeit der F-5 Tiger so viel schlechter ein als viele andere Luftwaffen?

1. Das President's Budget der USA sieht für das Jahr 2020 bei der US-Navy 40 Millionen Dollar für den Kauf von 22 weiteren F-5 Tiger aus der Schweiz vor. Welcher Systemumfang hat dieser Verkauf? Welcher Betrag fliesst in die Bundeskasse?
2. Wie viele Flugstunden haben die F-5 Tiger in der Schweiz bis dahin abgeflogen und auf wie viele Flugstunden wird die US-Navy die F-5 Tiger der 1. und der 2. Tranche aus der Schweiz zertifizieren?
3. Die Expertengruppe des VBS zum neuen Kampfflugzeug hat in ihrem Bericht vom 30. Mai 2017 empfohlen, einen Teil der Kampfflugzeugflotte F-5 Tiger als Serviceflugzeuge weiterhin einzusetzen. «Die F-5 Tiger können so die F/A-18 von Nebenaufgaben entlasten», vermerkt der Bundesrat in seiner Armeebotschaft 2018 (18.022). Welchen Umfang (Anzahl Flugstunden, Kosten) hat diese Entlastung?
4. Laut Armeebotschaft 2018 werden die restlichen 26 F-5 Tiger «für Zieldarstellung, als Aggressor im Luftkampftraining (Sparringpartner für den F/A-18), für die Schulung im Bereich elektronische Kriegführung, für Einsätze zur Überwachung der Radioaktivität, für Testflüge der armasuisse, für die Patrouille Suisse und – in beschränktem Ausmass – am Tag und bei guter Sicht für den Luftpolizeidienst verwendet». Wer übernimmt diese Nebenaufgaben nach 2030? Ist es mit Blick auf Kosten und Ressourcenverbrauch effizient, solche Nebenaufgaben einem Höchstleistungs-Kampfflugzeug zu übertragen?
5. Was wird aus der Patrouille Suisse nach 2030?
6. Am 9. Oktober 2019 wurden bei einigen F/A-18 Risse entdeckt. Das VBS sagte die für den nächsten Tag vorgesehenen Flugvorführungen der Schweizer Luftwaffe auf der Axalp ab. Steht der Verschleiss der F/A-18 im Zusammenhang mit einer Übernutzung, weil die Hornet auch für alltägliche Luftpolizei-Aufgaben herangezogen wird? Gab es keine flugtauglichen Ersatz-Flugzeuge? Welches Signal sandte die Schweiz damit mit Blick auf ihre Wehrbereitschaft aus?
7. In Beantwortung der Ip. 14.3473 ging der Bundesrat von gut 1,2 Milliarden Franken aus, um 30 F-5 Tiger für Luftpolizeidienst und Luftverteidigung zu erneuern. Brasilien modernisierte 45 F-5 für nur 285 Millionen CHF; Spanien für 24 F-5 zwischen ein und fünf Millionen CHF pro Maschine, Taiwan und Malaysia für zwei bis fünf Millionen CHF pro Maschine und verlängerten damit ihre Einsatzdauer für mindestens weitere zehn Jahre. Warum plant die Schweiz so viel kostenintensiver?

Conseil national

Pierre-Alain Fridez (PS, JU)

Interpellation [19.4528](#)

Aviation suisse: une flotte avec deux types d'avions de combat est la règle

La Suisse a de longue date disposé simultanément de deux types d'avions de combat. C'est par exemple le cas aujourd'hui avec le F-5 Tiger et le FA18-Hornet. Mais aujourd'hui avec le retrait des F-5 Tiger et la volonté affichée dans la procédure d'acquisition en cours de ne disposer à terme que d'un seul type d'avions de combat, on se dirige vers un nouveau paradigme.

Je me permets de soumettre les questions suivantes au Conseil fédéral:

1) Quelles économies éventuelles sont prévues avec la mise hors service de la plus grande partie des F-5 Tiger?

2) Les médias se sont fait l'écho du possible rachat d'une vingtaine de nos F-5 Tiger par les Etats-Unis. Une acquisition comparée par d'aucuns à une démarche commerciale des USA en faveur du choix du F-35 dans la perspective de la décision future du Conseil fédéral. L'information peut-elle être confirmée et quelle appréciation le Conseil porte-il sur le sujet ?

3) Avec le retrait des F-5 Tiger dans leur mission de police aérienne, une charge de travail supplémentaire sera reportée sur nos FA18-Hornet: quels coûts supplémentaires pour cette activité supplémentaire?

4) Quels avantages le Conseil fédéral voit-il dans le fait de ne disposer à moyen terme que d'un seul type d'avion de combat, en l'occurrence un avion qui devrait être très performant et très cher à l'usage?

5) Sur le même sujet: quels inconvénients?

6) Le fait de disposer de deux types d'avions aux performances techniques différentes (mais avec l'avion le "moins" performant présentant quand même des capacités suffisantes pour l'essentiel des missions de police aérienne, pour des coûts d'utilisation moindres), ne serait-il pas un modèle idéal, en termes de formation par étapes des pilotes, d'une meilleure allocation des moyens, et surtout en permettant d'économiser l'usage de l'avion le plus cher et le plus performant, car il nous est sans répété que ce qui use le plus le matériel volant réside justement dans la répétition des décollages et atterrissages.

Nous remercions le Conseil fédéral pour ses réponses.

Conseil national

Pierre-Alain Fridez (PS, JU)

Interpellation [19.4529](#)

Acquisition de nouveaux avions de combat et questions stratégiques

Le Conseil fédéral demande au Parlement puis au peuple suisse un crédit de 6 milliards de francs pour l'acquisition de nouveaux avions de combat, puis il devrait proposer un second paquet de 2 milliards de francs pour un nouveau système de défense sol-air. La démarche en deux temps surprend, car moyens aériens et défense sol-air représentent en fait les deux bras complémentaires d'un seul concept de défense de l'espace aérien. L'un et l'autre doivent se compléter, car les faiblesses dans un domaine doit trouver sa juste compensation dans l'autre.

Pour mieux comprendre la vision stratégique qui sous-tend les options proposées par le Conseil fédéral, nos questions:

- 1) Quel scénario de risques stratégiques est à la base du concept proposé par le Conseil fédéral? Sur quelles menaces potentielles et plausibles repose son analyse? Vu le choix de tester différents avions de combat parmi, sinon, les plus performants aujourd'hui sur le marché, le Conseil fédéral estime-t-il que la Suisse pourrait être amené à bombarder ou à mener des missions d'attaque en dehors du territoire helvétique?
- 2) Partenaire pour la paix de l'OTAN, de fait placée au-milieu du dispositif de la plus grande et forte alliance de sécurité militaire du monde, la Suisse bénéficie d'une situation tout à fait privilégiée. Le Conseil fédéral tient-il compte de ce paramètre dans son analyse? Les nouveaux avions sont-ils prévus pour intervenir si l'OTAN se montrait incapable d'arrêter un éventuel ennemi?
- 3) L'ensemble des pays neutres, notamment notre voisin l'Autriche, font partie du PESCO (Permanent Structure Cooperation) pour une défense militaire de l'Union européenne. Cet élément entre-t-il dans la stratégie de notre pays?
- 4) Avec la fin malheureuse du traité INF, une nouvelle course aux armements dans le domaine des missiles pourrait se développer: quelle analyse le Conseil fédéral porte-t-il sur cette question? Comment compte-t-il assurer la défense de nos bases aériennes et de nos infrastructures critiques principales qui pourraient représenter des cibles privilégiées en cas d'éventuelles attaques par missiles.
- 5) La Suisse est entourée par des pays démocratiques et amis. Notre collaboration militaire avec nos voisins en reste à un stade embryonnaire. Un développement, en particulier dans le domaine de la protection de l'espace aérien, figure-t-il parmi les intentions du Conseil fédéral?