

9182

Botschaft
des Bundesrates an die Bundesversammlung
über die Beschaffung von Flugzeugen und weiterem Material
sowie Bauten und Einrichtungen für die
Leichten Fliegerstaffeln

(Vom 1. März 1965)

Herr Präsident!
Hochgeehrte Herren!

In unserer Botschaft vom 30. Juni 1960 über die Organisation des Heeres (Truppenordnung) haben wir dargelegt, dass zur Erhöhung der Beweglichkeit die Kommandostäbe mit Leichtflugzeugen und Helikoptern ausgerüstet werden sollen. Für diesen Zweck und um den Heereseinheiten Mittel für die Beobachtung, Verbindung und für die Durchführung kleinerer Transporte zu geben, seien Leichte Fliegerstaffeln aufzustellen.

Mit Bundesbeschluss vom 26. September 1963 haben Sie der Beschaffung des Materials für 4 solche Leichte Fliegerstaffeln, und zwar je eine pro Armeekorps, zugestimmt. Eine fünfte derartige Staffel ist bereits früher für die Bedürfnisse des Armeekommandos sowie auch für das Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen aufgestellt worden.

Da die finanziellen Mittel in absehbarer Zeit nicht vorhanden sein werden, um die einzelnen Divisionen der Feldarmee mit eigenen Leichten Fliegerstaffeln auszustatten, werden die Armeekorps die Bedürfnisse dieser unterstellten Heereseinheiten durch zeitweise Abgabe von Teilen ihrer Leichten Fliegerstaffeln zu befriedigen haben. Es lässt sich nun voraussehen, dass die bescheidenen Bestände der Armeekorpsstaffeln bereits mit der Erfüllung der Verbindungs- und Beobachtungsaufgaben voll ausgelastet sein werden und somit für Lufttransportaufgaben normalerweise keine Flugzeuge verfügbar bleiben. Wie noch zu zeigen sein wird, kommt dem Lufttransport auch in unseren Verhältnissen eine dauernd zunehmende Bedeutung zu. In Anbetracht der Beschränkung unserer finanziellen Mittel können wir aber nicht daran denken, jedes Korps mit einer befriedigenden Lufttransportkapazität auszurüsten. Es wird deshalb nötig sein, die vorgesehenen Lufttransportmittel auf Stufe Armee zusammenzufassen, um sie schwerpunktmässig jeweils dort einzusetzen, wo das dringende Bedürfnis sich einstellt.

Wir beehren uns, Ihnen eine Vorlage zu unterbreiten, welche die Beschaffung des Materials für zwei Leichte Fliegerstaffeln (Staffeln 6 und 7) auf der Stufe Armee und die Bauten und Einrichtungen für Unterbringung und Unterhalt des Materials aller Leichten Fliegerstaffeln (Staffeln 1 bis 7) zum Gegenstand hat.

I. Die Aufgaben der Leichten Fliegerstaffeln auf der Stufe Armee

Die neu zu schaffenden Leichten Fliegerstaffeln sollen durch das Armeekommando für die wichtigsten Transportbedürfnisse namentlich der Heeres-einheiten eingesetzt werden. Sie stehen aber auch zur Verfügung der Landesregierung. Wir sind uns bewusst, dass mit den beiden Staffeln nur ein Teil der bereits heute auftretenden Transportansprüche erfüllt werden kann. In dieser Hinsicht stellen die beiden Staffeln einen Anfang dar. Die ersten Erfahrungen mit ihnen werden aber helfen, bei der späteren Aufstellung weiterer Staffeln, im Rahmen unserer finanziellen Möglichkeiten, bezüglich Auswahl des Flugmaterials und bezüglich Organisation der Staffeln die geeignete Lösung zu finden.

Die Möglichkeit, mit den Leichten Fliegerstaffeln Truppen und Nachschubgüter zu transportieren, bedeutet eine wertvolle Verbesserung unserer Kampfkraft. Unser Gelände bietet manche Möglichkeiten, durch überraschende Aktionen dem Gegner Verluste zuzufügen und ihn in seinen Absichten empfindlich zu stören. Gerade im Gebirgskrieg, zu dessen Eigenarten bekanntlich die Langsamkeit der Bewegungen, die durch das Gelände gesteigerte Wirkung kleiner Verbände sowie die Versorgungsschwierigkeiten gehören, verschafft schon eine bescheidene Lufttransportkapazität einen im Vergleich zum Aufwand lohnenden Gewinn. Wir denken an die Möglichkeiten der raschen Verstärkung bedrängter Abwehrkräfte, der Inbesitznahme von Schlüsselpunkten im Gelände, der Versorgung exponierter oder schwer zugänglicher Besatzungen und Posten. In allen diesen Einsatzfällen kann es sich aber nur um verhältnismässig kleine Aktionen handeln.

Auch bei der Bewältigung mehr technischer Aufgaben erweisen sich die Leichten Fliegerstaffeln als sehr nützlich, ja unersetzlich; so etwa, wenn es in bestimmten Lagen darum geht, rasch Seilbahnen für Materialtransporte einzurichten. Dank seiner Fähigkeit, Material und Baumannschaften auch in weglösem Gelände direkt auf die Baustellen zu bringen, hilft der Helikopter nicht nur, wertvolle Zeit einzusparen, sondern vermag in manchen Fällen sogar den Bau überhaupt erst zu ermöglichen.

Schliesslich sei auch an die wertvolle Hilfe eines Lufttransportverbandes bei der Evakuierung von Verwundeten im Kriege und bei Katastrophen im Frieden erinnert.

Unsere bisherigen Erfahrungen mit Helikoptern zeigen, dass diese im Frieden neben ihrer bestimmungsgemässen Verwendung in den Wiederholungskursen usw. auch für verschiedenartige Aufgaben im Interesse der Ausbildung

der Armee eingesetzt werden können. Neben seiner Beanspruchung durch die Ausbildung und das Training der Besatzung ist das Flugmaterial deshalb dauernd mit Transportaufgaben, welche sich nur mit diesem Mittel lösen lassen, voll ausgelastet.

Überdies wurde bereits eine dauernd und rasch einsatzbereite militärische Rettungsorganisation geschaffen, die auf den Helikopterbeständen der Armee basiert.

II. Einfluss der Aufgaben auf die Typenwahl

Eine wesentliche und militärisch besonders wertvolle Eigenart des Lufttransportes beruht auf der Schnelligkeit des verwendeten Transportmittels.

Wie rasch ein Transport ausgeführt werden kann, hängt aber in der Praxis und namentlich bei unseren Distanzverhältnissen weniger von der Fluggeschwindigkeit des Luftfahrzeuges, als weit mehr davon ab, wie lange es dauert, bis das Transportgut im Flugzeug verladen ist und nach dem Auslad aus dem Flugzeug am Bestimmungsort eintrifft. Es liegt auf der Hand, dass bei Verwendung von Helikoptern minimale Transportzeiten erreicht werden, da Zubringszeiten mit langsamen Transportmitteln meist vollständig wegfallen.

Im Gegensatz zum Helikopter ist ein Tragflächenflugzeug bekanntlich auf eine ebene Rollfläche genügender Länge und mit freiem Ein- und Ausflug angewiesen. Aus flugtechnischen und aus Sicherheitsgründen muss das Rollfeld erheblich länger sein als die normale Landerollstrecke des betreffenden Flugzeuges. Weicher Boden, Graswuchs, Wind und andere Faktoren können die Pistenbedürfnisse zudem ungünstig beeinflussen. Ein Tragflächenflugzeug wird deshalb meist nicht am Lagerort des Transportgutes bzw. am Standort einer Truppe landen und starten können, und ebenso selten trifft dies auch für den Bestimmungsort zu. Der Einsatz von Motorfahrzeugen, Saumtieren oder Trägern wird damit sowohl für den Antransport zum Startplatz wie auch vom Landeplatz zum Bestimmungsort notwendig, was Zeit kostet und oft zu erheblichen Umtrieben und Friktionen führt. Gewisse Güter könnten allerdings am Ziel mit Fallschirmen abgeworfen werden. Der Fallschirmabwurf erfordert jedoch erhebliche Vorbereitungen und verursacht infolge der Streuung der Auftreffpunkte erfahrungsgemäss nicht selten Verluste und Beschädigungen am Transportgut.

Langjährige praktische Erfahrungen der Fliegertruppen sowie eingehende Studien haben gezeigt, dass für die Erfüllung von Transportbedürfnissen der Truppe im Felde bei uns der Einsatz von Tragflächenflugzeugen gegenüber anderen bodengebundenen Transportarten meist keinen Zeitgewinn zu bringen vermöchte. Die Lufttransportaufgaben zugunsten der Armee werden deshalb in den meisten Fällen nur mit Helikoptern in zweckmässiger Weise gelöst werden können. Dies ist der Grund, weshalb in unseren Anträgen am Schlusse dieser Vorlage der Hauptteil der zu bewilligenden Mittel für die Beschaffung von Helikoptern vorgesehen wird.

Tragflächenflugzeuge von vergleichbarem Transportvolumen weisen dagegen einen wesentlich grösseren Aktionsradius auf als die entsprechenden Helikopter. Transportaufgaben, die einen grossen Aktionsradius erfordern, können sich auch bei uns stellen. Da der Anschaffungspreis pro Sitzplatz ausserdem beim Tragflächenflugzeug wesentlich niedriger ist als beim Helikopter, ist anzustreben, letztere für Aufgaben, die sich mit Starrflügelflugzeugen lösen lassen, nicht zu verwenden. Die Beschaffung einer gewissen Anzahl mittelschwerer Tragflächenflugzeuge mit grossem Aktionsradius, die sich zudem für den Einsatz in unserem Gelände besonders eignen, ist daher gerechtfertigt. Diese Anforderungen erfüllt der Typ Pilatus-Porter, von welchem im nachfolgenden Kapitel noch zu sprechen sein wird.

Wenn wir Ihnen mit dieser Botschaft die Beschaffung von 15 Helikoptern und 12 Tragflächenflugzeugen beantragen, so beurteilen wir den Bedarf an Tragflächenflugzeugen zum genannten Zwecke damit vorläufig als gedeckt, während der Bedarf an Helikoptern über dem liegt, was im Rahmen der finanziellen Planung gegenwärtig verwirklicht werden kann.

III. Einflüsse weiterer Faktoren auf die Typenwahl

Bei der Wahl des Flugmaterials waren wir bestrebt, ein möglichst günstiges Verhältnis von Transportleistung, Kosten und Überlebenserwartung unter Kriegsbedingungen zu erreichen. Wie bereits erwähnt, lässt sich bei einem Helikopter im Vergleich zu einem Tragflächenflugzeug mit gleicher Nutzlast in der Mehrzahl der Fälle die Transportkapazität besser ausnützen, weil er Passagiere und Fracht praktisch an jedem beliebigen Ort aufnehmen und in der Regel direkt am Ziel absetzen kann. Dieser Vorzug ist bei Transporten in der Kampfzone, beim Abholen von Verletzten sowie beim Seilbahnbau von ausschlaggebender Bedeutung. Militärisch wertvoll ist im weiteren die Fähigkeit des Helikopters, Transportgüter in der Regel ohne Rücksicht auf ihre Abmessungen als Anhängelasten rasch aufzunehmen und am Ziel abzusetzen. Da beim Helikopter zudem die Wahl des Landeplatzes viel weniger Beschränkungen unterliegt als beim Starrflügelflugzeug, ist es verhältnismässig leicht, ihn im Gelände jeweils so aufzustellen, dass er der feindlichen Beobachtung aus der Luft entzogen ist. Das Tragflächenflugzeug kann wegen seiner Bindung an eine, wenn auch bescheidene Roll- oder Gleitfläche, vom Gegner aus der Luft leicht entdeckt werden. Die Erfahrung zeigt, dass günstige Fliegerdeckungen in unmittelbarer Nachbarschaft von Rollflächen eher selten zu finden sind. Auch diese Überlegung spricht für den Helikopter, der allerdings nicht zu gross sein darf.

Wenn wir die Beschaffung von verhältnismässig kleinen Transporthelikoptern und Tragflächenflugzeugen beantragen, so geschieht dies in erster Linie, um damit die Überlebenserwartung unter Kriegsverhältnissen günstiger zu gestalten. In der Tat befinden sich die Flugzeuge im Durchschnitt, selbst bei intensiver Beanspruchung, während 80 bis 95 Prozent der Zeit am Boden. Es ist deshalb wichtig, dass sie schon für kurze Wartezeiten in Fliegerdeckungen

gebracht werden können. Die Verschiebung am Boden muss durch die Besatzung und die Passagiere möglich sein, da nicht immer mit weiteren Hilfskräften gerechnet werden kann. Versuche haben ergeben, dass diese Bedingung nur bei Helikoptern bis zu der Grössenklasse der Alouette III gewährleistet ist.

Aber auch schon an sich bedeutet eine grössere Zahl von kleineren Flugzeugen an Stelle einer geringeren Zahl grosser Luftfahrzeuge eine Verbesserung der Überlebenserwartung im Kriege. Der Gegner hat mehr und kleinere Flugzeuge zu treffen, um einen bestimmten Prozentsatz der Staffel zu vernichten. Im Frieden fällt ausserdem zugunsten kleinerer Flugzeuge der Umstand ins Gewicht, dass bei einem Flugunfall weniger Passagiere in Gefahr schweben.

Das Bedürfnis, so grosse unteilbare Lasten zu transportieren, dass sie mit dem zu beschaffenden Flugmaterial nicht mehr befördert werden können, dürfte, wie Erhebungen gezeigt haben, selten auftreten. Auf die Beschaffung noch grösserer Helikopter oder Tragflächenflugzeuge mit entsprechender Nutzlast kann daher verzichtet werden. Soweit es um den Transport von Personen und ausreichend zerlegbaren Lasten geht, ist die Transportleistung mehrerer kleiner Helikopter ebenso gross, wie wenn wenige, aber grössere Helikopter mit zusammen gleicher Nutzlast zur Verfügung stehen.

Berechnungen haben ferner gezeigt, dass die Beschaffungskosten pro Passagierplatz für die verschiedenen geprüften Helikoptertypen durchwegs ungefähr gleich hoch sind, obwohl dabei Typen mit bis zur doppelten Sitzzahl gegenüber der von uns vorgeschlagenen Alouette III zur Wahl standen.

Ein wesentlicher Grund für die Wahl der Alouette III ergibt sich schliesslich aus dem Umstand, dass dieser Helikopter auch für die Leichte Fliegerstaffel des Gebirgsarmeekorps gewählt wurde und dass er im weiteren dem kleineren Typ Alouette II, der in den Leichten Fliegerstaffeln der Feldarmee korps anzutreffen ist, für Flugdienst und Wartung sehr ähnlich ist. Die Aufstellung einer Helikopter-Transportstaffel bringt folglich keine Vermehrung der Flugzeugtypen mit sich.

Was das Tragflächenflugzeug Pilatus-Porter anbetrifft, so sind seine Flugleistungen und Flugeigenschaften von unseren Fliegertruppen mehrfach geprüft und als gut befunden worden. Sie entsprechen unseren Verwendungsabsichten für diesen Flugzeugtyp. Vor allem aus finanziellen Erwägungen ist dabei der preiswerteren Ausführung mit Kolbenmotor gegenüber der wesentlich kostspieligeren Variante mit Turbotriebwerk der Vorzug zu geben. Auch der grössere Aktionsradius der Ausführung mit Kolbenmotor ist für uns von Bedeutung. Für die Wahl des Kolbenmotors Lycoming im Pilatus-Porter spricht endlich der Umstand, dass dieser auch in anderen bei den Fliegertruppen bereits eingeführten Flugzeugen vorhanden ist.

IV. Wartungs- und Unterhaltsanforderungen

Weil die Wartungs- und Unterhaltsarbeiten am Flugmaterial der neu zu schaffenden Leichten Fliegerstaffeln 6 und 7 zentralisiert durchgeführt werden sollen, was den Unterhaltsdienst vereinfacht, darf bei diesen ein etwas höherer

Bereitschaftsgrad als bei den Leichten Fliegerstaffeln der Armeekorps erwartet werden. Dieser Erwartung ist bei der Organisation der geplanten zwei Leichten Fliegerstaffeln Rechnung getragen worden.

Wartung und Unterhalt des Flugmaterials der zwei neuen Staffeln lehnen sich an die bereits für die Leichten Fliegerstaffeln gewählte Ordnung an. Die Wartungs- und Unterhaltsarbeiten der ersten Reparaturstaffel werden auch hier vorwiegend durch die Truppe selbst ausgeführt. In die Arbeiten der zweiten und dritten Reparaturstaffel teilen sich in Friedenszeiten die Privatindustrie und die Direktion der Militärflugplätze.

Auch bezüglich des Ersatzteilbedarfes gelten ähnliche Überlegungen, wie sie für die bereits bewilligten Helikopter angestellt worden sind. Für die beiden neuen Leichten Fliegerstaffeln ist ebenfalls ein feldmässiger Einsatz, vorwiegend in unvorbereitetem Gelände und ausserhalb des Basis-Stützpunktes zu erwarten, weshalb auch hier mit einem verhältnismässig grossen Ersatzteilbedarf gerechnet werden muss. Mit Rücksicht auf die Tatsache, dass zusammen mit den bereits beschafften 9 Helikoptern Alouette III im gesamten 24 Stück vorhanden sein werden, darf jedoch der prozentuale Anteil an Reserveteilen etwas niedriger angesetzt werden.

V. Laufende Betriebs- und Unterhaltskosten

Für das neu zu beschaffende Flugmaterial ist unter Zugrundelegung einer mittleren Zahl von 120 Flugstunden pro Maschine und Jahr mit folgenden jährlichen Betriebs- und Unterhaltskosten zu rechnen:

15 Helikopter Alouette III.....	rund	1,4 Millionen Franken
12 Flugzeuge Pilatus-Porter.....	rund	0,5 Millionen Franken
Total jährliche Betriebs- und Unterhaltskosten	rund	<u>1,9 Millionen Franken</u>

In diesen Beträgen sind mit eingeschlossen: der Personalaufwand der Direktion der Militärflugplätze (umfassend auch den zusätzlichen Personalbedarf von 20 Mann), der Aufwand für Bereitstellung, Wartung, Revision und Reparatur des Flugmaterials durch die Direktion der Militärflugplätze oder die Privatindustrie sowie die Betriebsstoffkosten und die Pilotenentschädigungen.

Betriebs- und Unterhaltskosten im Umfange von rund 1,9 Millionen Franken pro Jahr werden sich übrigens erst nach etwa 3 bis 4 Betriebsjahren einstellen, wenn die dann aufgelaufenen Flugzeug- und Triebwerk-Betriebsstunden grössere Unterhalts- und Revisionsarbeiten verlangen.

VI. Infrastruktur

Es ist vorgesehen, Bauten und Einrichtungen der Infrastruktur für die gegenwärtig zur Beschaffung beantragten Leichtflugzeuge und Helikopter und für die auf Grund des Bundesbeschlusses vom 26. September 1963 beschafften Helikopter in einem Stützpunkt der Direktion der Militärflugplätze zusammen-

zulegen. Dieser hat gleichzeitig als Ausbildungszentrum für die Besatzungen zu dienen. Das Projekt für diese gemeinsame Basis umfasst folgende Bauten und Einrichtungen:

- Eine Flugzeug-Montage- und Einstellhalle, welche durch eine Wand in den Revisions- und den Flugzeueinstellteil getrennt wird. Hier werden die periodischen Kontroll- und Revisionsarbeiten an den Flugzeugen durchgeführt und andererseits die Flugzeuge für den täglichen Flugbetrieb im Rahmen der Ausbildung bereitgestellt und gewartet (1. und teilweise 2. Reparaturstaffel).
- Eine Flugzeug-Einstellhalle für die Unterbringung der restlichen auf dem Basisplatz stationierten Flugzeuge.
- Einen Werkstattbau mit Unterhalts- und Reparaturwerkstätten für Flugzeuge, Triebwerke und deren Zubehör. Er wird im Rahmen der Reparaturstaffeln 2 und 3 nur soweit ausgerüstet, als dies für die Bewältigung dringlicher oder besonderer Revisions- und Reparaturarbeiten notwendig ist. Grössere Arbeiten, wie Teil- oder Totalrevisionen, umfangreichere Reparaturen usw. werden der Privatindustrie übertragen.
- Ein besonderes kleines Garagegebäude zur Unterbringung und Pflege der notwendigen Motorfahrzeuge.
- Ein gesondertes Unterrichts- und Bürogebäude mit Kontrollturm. Dieses enthält die Überwachungs-, Kontroll- und Arbeitsräume für die Flugdienstleitung, für Instrukturen und Piloten, einen Theorieraum sowie die Büros der technischen Leitung mit den notwendigen Nebenräumen.
- Eine Fahrzeugremise am Rande des Flugplatzes zur Aufnahme des Korpsmaterials der Leichten Fliegerstaffeln, soweit dieses nicht dezentralisiert untergebracht wird.
- Einen halbunterirdischen Luftschutzraum für das Betriebspersonal und die Truppe.

Bei den Hallen sind Plätze für das Abstellen der Flugzeuge und der Bereitstellungs-, Betriebs- und Spezialfahrzeuge vorzusehen. Die zu verbreiternde Zufahrtsstrasse gestattet die Schaffung von Parkplätzen für Fahrzeuge des Personals und der Truppe.

Ausserhalb des Basisplatzes, angegliedert an einen bestehenden Triebwerkprüfstand, ist die Erstellung eines Rotorauswucht- und Getriebeprüfstandes vorgesehen, ein unerlässliches Objekt für den Unterhalt, die Kontrolle und die Prüfung dieser lebenswichtigen Teile der Helikopter. Er wird ebenfalls Verwendung finden für Prüfung und Kontrolle analoger Arbeiten, die der Privatindustrie übertragen werden.

Alle vorgenannten Bauten und Anlagen kommen auf bundeseigenes Terrain zu stehen, so dass keine Landerwerbe zu tätigen sind.

VII. Personelle Fragen

Der erforderliche Bedarf an Piloten für die neu zu bildenden Leichten Fliegerstaffeln kann einerseits gedeckt werden durch ehemalige, in normalen Trainingskursen auf Helikopter bereits umgeschulte oder noch umzuschulende

Frontpiloten und andererseits durch junge Piloten, die in den Fliegerschulen direkt auf den in den Leichten Fliegerstaffeln vorhandenen Flugzeugtypen (Tragflächenflugzeuge und Helikopter) ausgebildet wurden oder ausgebildet werden.

Das Bodenpersonal für die Bereitstellung und den Unterhalt der Flugzeuge wird durch die Umteilung von Wehrmännern aus bestehenden Formationen der Fliegertruppen sowie aus der Zahl der alljährlich auszubildenden Rekruten gestellt. Die Leichten Fliegerstaffeln sollen inskünftig aus allen 3 Heeresklassen, Auszug, Landwehr und Landsturm, gebildet werden. Dadurch wird es möglich, die zahlreichen Spezialisten bis zum 50. Altersjahr in ihrer angestammten Einheit zu belassen und ihre militärischen und zivilen Kenntnisse entsprechend länger auszunützen.

Die formelle Aufstellung der neuen Leichten Fliegerstaffeln 6 und 7 fällt im übrigen, gestützt auf Artikel 10, Absatz 3 des Beschlusses der Bundesversammlung vom 20. Dezember 1960 über die Organisation des Heeres (Truppenordnung), in die Zuständigkeit des Bundesrates.

VIII. Finanzbedarf und Lieferfristen

Die Kosten für die in Aussicht genommene Beschaffung von Material sowie für die Bauten und Einrichtungen stellen sich wie folgt:

A. Material

	Fr.
– Für 15 Helikopter Alouette III vollständig ausgerüstet, mit VHF-Funkgeräten und ergänzender militärischer Ausrüstung, bedingt durch die Verwendung in den Leichten Fliegerstaffeln, sowie einschliesslich Ersatz- und Reserveteile.	19 700 000
– Für 12 Flugzeuge Pilatus-Porter, Typ PC-6/340, versehen mit den Anpassungen an den militärischen Betrieb in den Leichten Fliegerstaffeln, einschliesslich VHF-Funkgeräten und weiteren Ergänzungen der Ausrüstung sowie Ersatz- und Reserveteile	4 700 000
– Für Material der Bodenorganisation, bestehend aus Motorfahrzeugen, Korpsmaterial sowie Material und Prüfeinrichtungen für Reparaturstaffeln 1, 2 und 3	2 100 000
<i>Total Material</i>	<u>26 500 000</u>

B. Infrastruktur

– Bauten und Einrichtungen für Unterbringung und Unterhalt des Materials der Leichten Fliegerstaffeln 1 bis 7 (Baukostenindex 302,1 Punkte)	11 018 000
– Zuschlag zum Auffangen der auf 1. Januar 1965 eingetretenen Lohnerhöhungen im Baugewerbe, die im Baukostenindex von 302,1 Punkten noch nicht berücksichtigt sind	332 000
<i>Total Infrastruktur</i>	<u>11 350 000</u>

Die Gesamtkosten für Material und Infrastruktur betragen somit rund 37 850 000 Franken.

In der Botschaft vom 11. März 1963 über die Beschaffung von Helikoptern und Material für die Bodenorganisation der Leichten Fliegerstaffeln wurden die Bedürfnisse der Infrastruktur für die damals zur Beschaffung beantragten 29 Helikopter auf rund 5 Millionen Franken geschätzt, welche Gegenstand einer noch später einzureichenden Bauvorlage bilden sollten. Der vorstehend unter B «Infrastruktur» aufgeführte Kreditbedarf von 11 350 000 Franken umfasst die Bauten und Installationen, die auf Grund eingehender Kostenberechnungen für die Basierung von nunmehr insgesamt 56 Helikoptern und Starrflügelflugzeugen benötigt werden. Dieser Gesamtbetrag ist in der finanziellen Planung berücksichtigt. Der vorstehend erwähnte auf Grund der damals verfügbaren Unterlagen für die Bedürfnisse einer bedeutend geringeren Anzahl Flugzeuge nur überschlagsweise errechnete Betrag von 5 Millionen Franken ist darin unbegriffen.

Für das Flugmaterial basieren die Preise auf Offerten und Optionen (beide mit Preisgleitklauseln) sowie zum Teil auf Schätzungen; für das Material der Bodenorganisation basieren sie teils auf Offerten und teils auf Schätzungen. Die geschätzte Teuerung bis Oktober 1965 sowie Zuschläge für Unvorhergesehenes (technisch bedingt) sind unbegriffen. Nicht unbegriffen in den eingestellten Beträgen sind: Die voraussichtlich ab Oktober 1965 bis zur Auslieferung des Materials zu erwartende Teuerung oder zu erwartende Zusatzkosten infolge Änderung der Basispreise (bei Verfall der Option infolge allfälliger verspäteter Genehmigung der Vorlage). Diese eventuell zusätzlich benötigten Kredite wären zu gegebener Zeit in Form eines Zusatzkreditbegehrens anzufordern, sofern zu deren Deckung allfällige Restbeträge für Unvorhergesehenes nicht ausreichen.

Den errechneten Baukosten liegt der Baukostenindex vom 1. Oktober 1964 (302,1 Punkte) zugrunde. Sie enthalten zudem einen Zuschlag zum Auffangen der seit 1. Januar 1965 eingetretenen Lohnerhöhungen. Für eine darüber hinaus allenfalls später eintretende nachweisbare weitere Erhöhung der Baukosten müsste zu gegebener Zeit ebenfalls ein Zusatzkreditbegehren gestellt werden.

Die Lieferung der Helikopter soll innert 12 Monaten nach Bestellung, diejenige der Pilatus-Porter-Flugzeuge innert 20 Monaten nach Bestellung abgeschlossen sein. Diese Fristen verstehen sich ab Werk. Von den Bauten dürfte der zuerst benötigte Teil voraussichtlich bis 1967 betriebsbereit sein.

Mit dem zur Annahme empfohlenen Entwurf zu einem Bundesbeschluss betreffend die Beschaffung von Flugzeugen und von Material für die Bodenorganisation von zwei weiteren Leichten Fliegerstaffeln (Staffeln 6 und 7) sowie Bauten und Einrichtungen für Unterbringung und Unterhalt des Materials der Leichten Fliegerstaffeln 1 bis 7 wird auch dem Postulat vom 18. April 1963 der Militärkommission des Nationalrates (worin anstelle der Requisition die Beschaffung bundeseigener Starrflügelflugzeuge, namentlich Pilatus-Porter, angeregt wird) Rechnung getragen; wir schlagen vor, dieses abzuschreiben.

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beehren wir uns, Ihnen den nachfolgenden Entwurf zu einem Bundesbeschluss zur Annahme zu empfehlen.

Die Verfassungsmässigkeit der Vorlage ergibt sich aus Artikel 20, die Zuständigkeit der Bundesversammlung aus Artikel 85, Ziffer 10 der Bundesverfassung.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 1. März 1965

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Tschudi

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss
über die Beschaffung von Flugzeugen und weiterem Material
sowie Bauten und Einrichtungen für die
Leichten Fliegerstaffeln

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 1. März 1965,

beschliesst:

Art. 1

Der Beschaffung von Flugzeugen und Material für die Bodenorganisation der Leichten Fliegerstaffeln 6 und 7 sowie Erstellung von Bauten und Einrichtungen für Unterbringung und Unterhalt des Materials der Leichten Fliegerstaffeln 1 bis 7 wird zugestimmt. Hiefür werden folgende Objektkredite bewilligt:

- | | |
|--|------------|
| 1. Für Beschaffung von Flugzeugen und Material für die Boden- | Fr. |
| organisation der Leichten Fliegerstaffeln 6 und 7 | 26 500 000 |
| 2. Für die Infrastruktur der Leichten Fliegerstaffeln 1 bis 7..... | 11 350 000 |

Art. 2

Der jährliche Zahlungsbedarf ist in den Voranschlag einzustellen. Für das Jahr 1965 ist der Zahlungsbedarf in die Nachträge zum Voranschlag aufzunehmen.

Art. 3

Dieser Beschluss ist nicht allgemein verbindlich und tritt sofort in Kraft. Der Bundesrat ist mit dem Vollzug beauftragt.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Beschaffung von Flugzeugen und weiterem Material sowie Bauten und Einrichtungen für die Leichten Fliegerstaffeln (Vom 1. März 1965)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1965
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	11
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	9182
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.03.1965
Date	
Data	
Seite	636-646
Page	
Pagina	
Ref. No	10 042 816

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.