

## Interview mit Divisionär Markus Gygax, Chef Einsatz der Luftwaffe

# «Souveränität in Gefahr»

**Die Franz-Weber-Initiative gefährdet die Schweizer Souveränität, weil bei einer Annahme nicht mehr selbst bestimmt werden könnte, wer den Luftraum benütze, sagt Divisionär Markus Gygax im Interview mit SkyNews.ch. Da praktisch die ganze Schweiz touristisch genutzt wird, kommt die Initiative der Abschaffung der Luftwaffe gleich.**

**Die Fragen stellten Hansjörg Bürgi und Peter Lewis**

**I Am 24. Februar wird über die Initiative Weber abgestimmt, welche Trainingsflüge der Luftwaffe über touristisch genutzten Gebieten verbieten will. Weshalb wehrt sich die Luftwaffe dagegen?**

Wo gibt es in der Schweiz nicht touristisch genutzte Gebiete, über welchen die Luftwaffe trainieren könnte? Es gibt sie schlicht nicht, sicher nicht in der erforderlichen Dimension. Zudem fusst die Initiative auf dem falschen Ansatz, die Luftwaffe sei zur Zeit mit ihren Jets nur am trainieren eines Kriegsfalls. Das stimmt natürlich nicht: Unsere F/A-18 erfüllen täglich Aufgaben im Bereiche des Luftpolizeidienstes (LPD), indem unter anderem die Korrektheit der Überfluggesuche von ausländischen Staatsluftfahrzeugen (Diplomatic Clearances) überprüft wird, indem Flugzeuge abgefangen werden, die sich nicht an die Flugregeln halten, in unberechtigte Zonen einfliegen und/oder sich nicht am Funk melden. Diese LPD-Einsätze finden häufig im Rahmen eines Trainingsfluges statt. Weil der Bundesrat regelmässig bei Grossanlässen – wie dem bevorstehenden WEF oder der Euro08 – Einschränkungen in der Benutzung des Luftraumes erlässt, könnten bei Annahme am 24. Februar solche Beschlüsse nicht mehr umgesetzt werden. Die Schweiz könnte also nicht mehr selbst bestimmen, wer unseren Luftraum benützen darf und wer nicht. Damit

gefährdet die Initiative letztlich die Souveränität der Schweiz. Abgesehen davon: Auch wenn nur Trainingsflüge der Luftverteidigung verboten würden, wie soll ich denn als Chef Einsatz für die Verteidigungsfähigkeit gerade stehen, wenn ich nicht mehr üben darf? Es kommt mir so vor, wie wenn man die Kostensteigerung im Gesundheitswesen dämpfen wollte, indem man das Medizinstudium verbietet und nur noch echte Operationen will – das geht doch nicht!

« Die volkswirtschaftliche Bedeutung eines Militärflugplatzes wie Meiringen ist nicht zu unterschätzen.

**I Bislang war es eher ruhig um diese Initiative, wie ist das zu werten?**

Parlaments- und Bundesratswahlen sind im Zentrum des Interesses gestanden. Wenn aber nach der Weihnachtspause die Diskussion losgeht, sind wir bereit. Wir haben Flyers und halten Vorträge. Aber das VBS darf keinen Abstimmungskampf führen.

**I Ist diese Abstimmung eine Folge des Stationierungskonzeptes der Luftwaffe?**

Ein Teil der Flugbewegungen von Dübendorf wurde nach Meiringen verlagert, ohne jedoch die Gesamtbewegungen in Meiringen zu erhöhen. Die Tatsache, dass an Stelle von sich wöchentlich ablösenden Fliegerstaffeln, nun eine Profi-Staffel permanent stationiert ist,



führte Interessensvertreter dazu, die Emissionen der Jets ins Zentrum zu rücken und die regionale Wertschöpfung der Luftwaffe in den Hintergrund zu drängen. Heute sind in Meiringen vier bis sechs F/A-18 stationiert, die im Schnitt drei Einsätze pro Tag fliegen. Zudem ist die volkswirtschaftliche Bedeutung eines Militärflugplatzes wie Meiringen nicht zu unterschätzen: Dort arbeiten rund 200 Angestellte mit einer Lohnsumme von 20 bis 25 Millionen. Auch werden alleine in Meiringen 25 Lehrlinge ausgebildet, die Luftwaffe ist der grösste Lehrstellenanbieter im ganzen Tal.

**I Wie sind denn die Auswirkungen auf den Tourismus in Meiringen?**

Wir haben eigens dafür eine Studie in Auftrag gegeben. Gemäss dieser ist beispielsweise bei den Logiernächten keine Differenz gegenüber der Zeit vor der Hornet-Stationierung festzustellen. Auch die Bodenpreise sind nicht gesunken. Es hat sich also seit 2006, seitdem die Profistaffel 11 in Meiringen stationiert ist, bezüglich Tourismus nichts geändert. Das VBS unterstützt den Lärmschutz bei Häusern im Haslital und fährt damit weiter, egal wie die Abstimmung ausgeht.

**I Es gibt ja politische Bestrebungen, das Stationierungskonzept zu ändern, was halten Sie davon?**

In diesem Bereich ist die Luftwaffe Befehlsempfängerin. Sie kann ihre Aufgabe erfüllen, wenn möglichst zahlreiche Infrastrukturen zur Verfügung stehen, das erhöht die Flexibilität. Aber letztlich muss ich den Auftrag so umsetzen, dass bei minimalem Training, maximaler Rücksichtnahme auf die Umwelt und der geforderten Sicherheit die dringend notwendigen Flugbewegungen auf den mir zur Verfügung gestellten Flugplätzen verteilt werden. Schliesslich entscheidet die Politik, wo wir fliegen können.

**I Buochs ist ja eine Sleeping Base, könnten dort auch wieder Kampffjets stationiert werden?**

Das glaube ich nicht. Buochs ist noch viel lärmempfindlicher als Meiringen. Die Sleeping Base würde wirklich erst in einer Krise wieder reaktiviert.

**I Welche Rolle spielt der Flugplatz Dübendorf heute noch für die Luftwaffe?**

Eine wichtige: Ab Dübendorf fliegen wir noch mit Helikopter und Propellermaschinen der Luftwaffe sowie den Jets des Lufttransportdienstes des Bundes. Die Flächenflieger werden bis spätestens 2010 noch ab Dübendorf fliegen. Schon wegen der geografischen Lage, aufgrund der kurzen Flugwege in die Ostschweiz und ins Bündnerland sowie der Nähe zu Zürich wird Dübendorf für die Flugoperationen sehr geschätzt. Ich hoffe jedoch, dass der Kanton Zürich die Option 2014 einlöst und zur Überzeugung gelangt, dass in Dübendorf auch danach noch ein Flugplatz existieren muss. In diesem Fall hätte die Luftwaffe auch weiterhin ein gewisses Interesse an Dübendorf. Ich bin überzeugt, dass man dann einen «Modus vivendi» finden wird. Aber ich glaube nicht daran, dass die Kampffjets je wieder nach Dübendorf zurückkehren werden. 2008, während des WEF, eventuell auch während der Euro08, werden wir ein paar Business-Jets, zur Entlastung von Kloten, Parkmöglichkeiten anbieten. Wir tragen damit zur Umweltentlastung bei, indem die Business-Jets nicht ins Ausland dislozieren müssen. Entsprechende Vorbereitungen sind mit Unique, Execujet und dem BAZL getroffen worden. Diesen Service möchten wir auch während den kommenden WEFs bieten, auch um zu zeigen, dass dies eigentlich betriebsmässig keine spezielle Belastung ist. Diese Flugzeuge landen und starten zu normalen Tageszeiten.

« Das Operationszentrum der Luftwaffe im Skyguide-Gebäude bleibt so oder so in Dübendorf.

**I Was hält die Luftwaffe von einem Innovationszentrum in Dübendorf, bei dem die Piste weiter benutzt werden könnte?**

Solange wir noch Operationen – insbesondere Heliflüge – haben, welche von der Nähe zur Ostschweiz profitieren, sind wir sehr froh, wenn der Flugplatz, ein solcher bleibt und eine Piste anbietet. Für mich wichtig ist auch, dass eine zukünftige Nutzung eine genügend

grosse Wertschätzung für die Region abgibt. Was geschieht mit dieser Fläche? Wird sie überbaut mit Wohnblöcken oder von der Industrie? Bleibt es ein Flugplatz, der Kloten stabilisiert? Ein Gesamtkonzept gibt es nicht. Bei all diesen Fragen ist es vielleicht am besten, den Flugplatz als solchen zu belassen. Aber in diesem Fall müssen Investoren gefunden werden, die Nutzen aus der Infrastruktur ziehen, Arbeitsplätze schaffen, Steuern zahlen, aber das Umfeld nicht belasten. Vielleicht sind diese dann auch auf eine Mitfinanzierung der Luftwaffe angewiesen. Das würde ich sehr unterstützen. Die Luftwaffe könnte sich auf der Wangener Seite konzentrieren und die übrige Fläche anderen Nutzern überlassen. Ein Flugplatz böte auch weiterhin ein gewisses Naherholungsgebiet, auf dem man einfach nur den Blick schweifen lassen könnte und an keine Wolkenkratzer hinaufschauen müsste.

Das erachte ich als sehr realistisch. Der Kanton muss nun die Option 2014 einlösen, damit ein wenig mehr Zeit bleibt, um das Projekt richtig vorzubereiten. Das Operationszentrum der Luftwaffe im Skyguide-Gebäude bleibt so oder so in Dübendorf.

#### **! Welches ist der aktuelle Stand beim Tiger-Teilersatz?**

In der Wintersession berät der Nationalrat über einen Evaluationskredit von acht Millionen Franken. Das Verteidigungsdepartement hat die Bildung einer Projektgruppe angeordnet, welche das Vorhaben politisch koordinieren soll. Auf Stufe Luftwaffe laufen die Planungen auf Hochtouren – wir sind 2008 bereit, die Evaluation durch unsere Fachspezialisten vorzunehmen. Alle vier Anbieter, also Boeing mit der Super-Hornet, Dassault mit der Rafale, EADS mit dem Eurofighter und Saab mit dem Gripen stellen zwischen Frühling und Sommer nacheinander während drei oder vier Wochen in Emmen ihre Produkte vor. Je ein Pilot von Armasuisse und Luftwaffe werden auf den Jets mitfliegen. Danach können wir die vier Systeme unseren Kriterien entsprechend vergleichen. Neu beurteilen wir auch die Umweltverträglichkeit, also etwa den Lärm, den ein Kampffjet erzeugt. Wir suchen einen Ersatz für den F-5. Jeder dieser

modernen Jets bietet Multi-role-Möglichkeiten und deckt wesentlich mehr als der Tiger ab. Mein Wunsch wäre, dass wir nach Abschluss der Evaluation die vier Systeme auf die politische Ebene bringen und die Vor- und Nachteile eines jeden einzelnen, zusammen mit den entsprechenden Kosten, präsentieren können. Dann ist es an den politischen Instanzen, eine Wahl zu treffen.

«*Ich bin überzeugt, dass die Schweizer nach wie vor selbst bestimmen wollen, was am Boden und in der Luft geschieht.*»

#### **! Wie gross werten Sie die Chancen, dass die Politik und voraussichtlich das Volk einem neuen Kampffjet zustimmt?**

Die Beschaffung hat eine echte Chance, wenn es uns gelingt, Volk und Politik unsere täglich erbrachten Leistungen für den Schutz des Luftraumes einfach und verständlich zu vermitteln. Sie hat auch eine Chance, wenn wir den Entscheidungsträgern echte Varianten mit Vor- und Nachteilen und nicht einfach eine «Das oder nüt»-Vorlage präsentieren können, und wenn wir jede Gelegenheit nutzen, das Verständnis für unserer Aufgaben zu fördern. Ich bin überzeugt, dass Schweizerin und Schweizer nach wie vor selbst bestimmen wollen, was am Boden und in der Luft geschieht, das nennt man souverän. Diese am Boden als selbstverständlich erwartete Souveränität garantieren die Polizei, das Grenzwachkorps und die Armee. In der Luft ist der einzige Garant die Luftwaffe. Das braucht Überwachungssysteme und Flugzeuge in genügender Zahl, um in angespannter Lage rund um die Uhr dauernd in der Luft präsent zu sein. Anfang der 1990er-Jahre hatten wir noch 300 Kampfflugzeuge, heute sind es noch 87. Die Zahl kann weiter sinken auf rund 60 bis 70, denn Qualität hat Quantität ersetzt.

#### **! Wie steht es um die Erhaltung oder den Wiederaufbau des Erdkämpfer- und Aufklärer-Know-how?**

Ein Muss! Denken Sie nur an unsere Kamera-

den vom Heer. Es würde sicher nicht verstanden, wenn wir mit 60 bis 70 Kampfflugzeugen nur hoch über Grund präsent wären und nicht, wenigstens punktuell, den Kampf der verbundenen Waffen am Boden unterstützen könnten. Aktuelle Übungen wie «Stabilo» oder «Lüthy», eine aktuelle Verteidigungsübung im Generalstabs-Lehrgang, zeigen, dass die Aufklärung, also wichtiges Element in der Kommando-führung, gerade auch bei Aktionen unterhalb der Kriegsschwelle (Raumsicherung) unentbehrlich ist. Waffeneinsätze gegen Bodenziele bedingen aufklären zu können. Beides gehört zusammen.

#### **I Wie ist der Stand der Einführung des PC-21 und des EC635?**

Beide Projekte schreiten planmässig voran. Die erste Schule auf dem PC-21 beginnt im Frühjahr 2008. Die veralteten Alouette III werden schrittweise mit dem EC635 ersetzt.

#### **I Wie weit sind die Vorbereitungen für die «Euro 08» gediehen?**

Unsere vorgesetzten Stäbe, der Führungsstab und Luftwaffenstab, sind seit Monaten intensiv mit der Erarbeitung der Grundlagen beschäftigt. Am 12. Dezember hat die Initial Planning Conference (IPC) stattgefunden, diese IPC ist für den Einsatz Luftwaffe immer der offizielle Startschuss. Internationale Grossanlässe verlangen seit dem 11. September 2001 Schutz aus der Luft. Den kann nur die Luftwaffe bieten. Wir werden mit unseren Kampfflugzeugen präsent sein aber auch mit Mitteln für Beobachtung und Überwachung. Darin eingeschlossen sind sämtliche Sensoren. Neu werden wir beim WEF 2008 erstmals den Sensorenverbund der Flab-Radare einsetzen, dies zusätzlich zu den militärischen Radarstationen und dem taktischen Fliegerradar Tafilir. Diese Systeme werden miteinander gekoppelt in die Einsatzzentrale Luftverteidigung geleitet. Auch die österreichische Goldhaube wird dorthin eingespielen. Mit diesem Sensorenverbund wird dem Entscheidungsträger ein umfassender Überblick geboten. Die Rolle eines Awacs werden die Hornets übernehmen, die mit ihrem Radar in alle Täler hinein leuchten. Genau dieses System wollen wir auch während der

«Euro08» anwenden.

«*Ich bin überzeugt, dass kürzere Wege mehr Kandidaten und auch Kandidatinnen ansprechen, und wir bald die erste F/A-18-Pilotin ausbilden dürfen.*»

#### **I Wie geht die Luftwaffe mit dem Nachwuchsproblem um?**

Wir haben grosse Anstrengungen unternommen, um mehr über die Gründe des Rückgangs von Sphair-Interessenten an der Militärpilotenlaufbahn zu erfahren. Man soll nie dramatisieren, aber wir mussten mit Erstaunen zur Kenntnis nehmen, dass sich heute mehr junge Menschen für das Fallschirmspringen als für die Pilotenlaufbahn der Luftwaffe interessieren. Korrekturen werden jetzt geprüft, und ich poche auf eine rasche Umsetzung ohne Qualitätseinbussen. Junge Talente wollen von der fliegerischen Vorschulung ([www.sphair.ch](http://www.sphair.ch)) schneller ins Militärcockpit. Ich bin überzeugt, dass kürzere Wege mehr Kandidaten und auch Kandidatinnen ansprechen, und wir bald die erste F/A-18-Pilotin ausbilden dürfen. Wir haben einen sehr langen Weg, bis heute ein Kampfpilot operationell ist: Zuerst Offizier werden, ATPL, dann noch eine akademische Ausbildung. Ich erwarte, dass nun ein zweiter Weg kreiert wird, der kürzer ist, ohne aber Abstriche an der Qualität zu machen. Den Berufsoffizieren an der Militärakademie stehen heute bereits drei verschiedene Wege offen, dann können wir bei den Piloten doch auch zwei anbieten.

#### **I Ist mit der Beech 1900 das Thema Transportflugzeug erledigt, oder gibt es andere Ideen?**

Der Beech 1900 ist ein reiner Ersatz für den Learjet als Übergangslösung, was sich ja schon aus der deutschen Immatriculation ersehen lässt. Die Politik wird uns signalisieren, wann der Moment kommt, um über eine Wiederaufnahme des Transportflugzeugs zu diskutieren. Die dann zumal herrschenden Rahmenbedingungen werden zeigen, in welche Richtung es geht. Ich gehe davon aus, dass das Parlament

einen entsprechenden Antrag stellen muss, sofern in Zukunft weiterhin Schweizer Soldaten im Ausland stationiert sind. Dann müssen wir selber dafür sorgen, dass wir sie zeitgerecht aus dem entsprechenden Krisengebiet evakuieren, aber auch mit eigenen Mitteln regelmässig versorgen können. Dafür ist ein entsprechendes Transportflugzeug erforderlich, und eines ist keines. Zudem könnten wir mit einem Transporter mittlerer Grösse unsere guten Dienste auch in einem internationalen Transporter-Pool einbringen. ☺

STICHWORTE ZUR PERSON

## Markus Gygax

Seit 2004 ist Divisionär Markus Gygax Chef Einsatz Luftwaffe, stellvertretender Kommandant der Schweizer Luftwaffe und Vizepräsident im Skyguide-Verwaltungsrat. 1950 geboren, erlangte er das militärische Pilotenbrevet 1971 und flog ab 1973 als Pilot im Überwachungsgeschwader. Zwischen 1974 und 1983 steuerte er den Hunter auch als Mitglieder der Patrouille Suisse. Als Staffelkommandant und Cheffluglehrer lernte er in den 1980er-Jahren den F-5 Tiger eingehend kennen. 1994 bis 1997 wirkte Markus Gygax als Chef Einführung F/A-18. Ab 1998 kommandierte er die Fliegerbrigade 31. 2003 wurde er zum Divisionär befördert und Stellvertreter des Kommandanten der Luftwaffe. Insgesamt hat er bis heute rund 4600 Stunden auf Propeller- und Düsenflugzeugen in der Luft verbracht. Markus Gygax ist verheiratet und betreibt in seiner Freizeit sehr aktiv Laufsport.

### Solar Impulse

Mut zum Fortschritt in der Energiefrage, gebündeltes Schweizer-Wissen und -Können, hervorragende PR für eine gute Sache.

### Rega

Synonym für erste Hilfe aus der Luft, kompetenter Partner der Luftwaffe.

### Lufthansa

Eine der erfolgreichsten Fluggesellschaften Europas, grosser Bruder der Swiss.

### Aerosuisse

Die Interessensgemeinschaft aller in der dritten Dimension tätigen Akteure.

### Flughafen Zürich

Erster Hub der Schweiz, den er bleiben muss.



*Divisionär Markus Gygax zum Tiger-Nachfolger: «Alle vier Anbieter stellen zwischen Frühling und Sommer nacheinander während drei oder vier Wochen in Emmen ihre Produkte vor.»*