

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 174 (2008)

Heft: 05

Artikel: Divisionär Markus Gygax : Kommandant EVL Euro 08

Autor: Beck, Roland / Gygax, Markus

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-71403>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Divisionär Markus Gygax: Kommandant EVL EURO 08

Roland Beck, Chefredaktor ASMZ

Herr Divisionär Gygax: Im bevorstehenden Grosseinsatz EURO 08 sind Sie Kommandant Einsatzverband Luft. Welches sind Ihre Aufgaben?

Leiten aller fliegenden Elemente der Luftwaffe. Führen der Gesamtoperationen von der Einsatzplanung, Einsatzführung (Einsatzzentralen Luftaufklärung, Luftverteidigung, Lufttransport) bis zur Einsatzunterstützung. Koordinieren über ein Swiss Aviation and Airspace Control Center (SA2C2) mit Vertretern der zivilen und militärischen Aviatik inklusive Flugplätzen, Polizei, REGA etc. Daneben unterstehen mir alle militärischen Einsatzflugplätze.

Es gilt auch während der EURO: Ordnung im Luftraum haben. Das heisst, im Fall von Ungereimtheiten sofort intervenieren zu können. Im Vergleich zum WEF gibt es aber entscheidende Unterschiede: So befinden sich die Areas of interest, also die Fussballstadien, mitten in den Ballungszentren und in unmittelbarer Nähe zu den Landesflughäfen. Dies stellt besondere Herausforderungen, da ja

gerade an den Spieltagen mit erhöhtem An- und Abflugverkehr zu rechnen ist. Ganz nach dem Leitsatz des Departementchefs wollen wir ja keine Festung, sondern ein Fest! Das bedeutet, dass der Luftraum einerseits maximale Kapazitäten für Zivillflugzeuge bieten muss und dennoch ein maximaler Schutz zu bieten ist. Eine sehr anspruchsvolle Aufgabe! Zudem dauert der Anlass drei Wochen, aber nicht an jedem Tag wird gespielt.

Weshalb ist der Begriff «Einsatzverband Luft» so umstritten? Verfügigen Sie gar nicht über einen eigentlichen Einsatzverband?

Das sehe ich anders: Es macht durchaus Sinn, alle am Einsatz beteiligten Luftwaffen-Elemente in einem Organigramm unter einem Chef zu führen. Der Luftwaffen-Alltag findet ja parallel dazu statt: Es wird Ausbildung betrieben und die Management-Prozesse (wie z.B. das Personalwesen, die Finanzen, etc.) müssen normal weiterlaufen. Diese verbleiben auch in der organischen Luftwaffengliederung unter der Führung des Kdt LW.

Wie ist Ihre Unterstellung im Grosseinsatz EURO 08 geregelt? Sind

Sie dem Chef Führungsstab der Armee, dem Kommandanten der Luftwaffe oder dem Chef der Armee unterstellt?

Der Chef Führungsstab der Armee befiehlt analog dem WEF den Einsatzverband Boden (EVB) sowie den EVL. Beide Einsatzverbände haben wenig gemeinsame Aktivitäten, jeder arbeitet in seinen zwei, respektive drei Dimensionen, also kein Jointeinsatz. Auch das, wie anlässlich des WEF.

Welche Rolle spielt der ChefVBS in der Befehlshierarchie? Sind Fälle denkbar, in denen Sie Befehle direkt vom Chef VBS erhalten?

Ja, wenn aus politischer Sicht mehr Vorsicht, Rücksichtnahme oder Spezialwünsche gefragt sind. Oder im Falle einer Gefahr aus der dritten Dimension wird der C VBS sofort durch die Luftwaffe in den Entscheidungsfindungsprozess eingebunden. In extremis würde er auch über einschneidende Massnahmen entscheiden.

Wie sieht das Vorgehen aus, wenn ein Flugzeug ohne Bewilligung in eine Flugverbotszone eindringt?



F/A-18

Bild: Kdo Einsatz Luftwaffe

Zuerst wird das entsprechende Flugzeug über Funk auf seinen Fehler aufmerksam gemacht, wenn nötig auf der internationalen Notfrequenz. Gleichzeitig wird entschieden, welches Mittel am besten geeignet ist, um ein Abfangmanöver durchzuführen. Letztlich wird mit Flügelschwenken und der Abgabe von Warnschüssen angezeigt, dass ein Weiterfliegen in Richtung Stadion nicht toleriert wird.

Wie stellen Sie sicher, dass ein Einsatz gegen einen unerwünschten Eindringling rechtzeitig erfolgt?

Wir verfügen über ein sehr dichtes Netz von elektronischen und menschlichen Sensoren und verfolgen jeden Flugweg; vor, während und nach einem Spiel. Entscheidend ist das Zusammenspiel dieser Sensoren und Teamwork mit den Flugsicherungsorganen in den in- und ausländischen Einsatzzentralen.

Welche Rolle spielen dabei die benachbarten Luftwaffen? Gibt es Absprachen über einen koordinierten Einsatz bei unerwünschten Eindringlingen?

Natürlich. Wir verfügen in Dübendorf mittels Verbindungsoffizieren und mit dem Austausch von Luftlagedaten jederzeit über das Geschehen in den jeweiligen Lufträumen. Eine «Landesgrenze überfliegende» Aktion ist möglich, allerdings ohne Waffeneinsatz über fremdem Territorium.

Wenn Sie den Befehl zum Abschuss eines unerwünschten Eindringlings erhalten, gibt es Möglichkeiten zu verhindern, dass Wrackteile auf bewohntes Gebiet oder noch schlimmer, auf ein Fussballstadion oder eine Public-Viewing-Zone fallen?

Aus diesem Grund rapportiert der Einsatzpilot dem Entscheidungsträger auch diese Situation.

Sehen Sie andere Möglichkeiten, wie ein unerwünschter Eindringling im Luftraum früher erkannt und unschädlich gemacht werden kann? Ist der Einsatz der Fliegerabwehr kein Thema?

Der Einsatz von BODLUV-Mitteln beschränkt sich auf die Sensoren. Seit dem WEF 2008 haben wir einen Sensorenverbund von Mittelkaliberflab-Radars realisiert, die TV- und IR-Bilder direkt in die Einsatzzentrale Luftverteidigung übermitteln und somit dem Entscheidungsträger noch bessere Informationen geben.

Entscheidend ist, Klarheit über die Absicht des Flugzeuges zu erhalten. Gewissheit gibt hier einzig die visuelle Identifikation und die Beobachtung des Flugweges.

Welche Massnahmen treffen Sie, um die Bereitschaft Ihres Einsatzverbandes über mehrere Wochen während der EURO 08 sicherzustellen?

Wir müssen nicht permanent während dreier Wochen auf maximale Effektivität pochen. Wir können also in den Tagen ohne Spiele in der Schweiz die Zeit nutzen, um die nächste Belastungsspitze wieder abdecken zu können. Zusätzlich dürfen wir wieder auf die Unterstützung der Miliz zählen. Diese Kameraden sind aufgeboten und aus all den WEFs und dem G8 seit 2003 bestens trainiert.

Wo liegen heute die Engpässe in der Bereitschaft? Beim fliegenden Personal, beim Bodenpersonal oder gar bei den Flugzeugen?

Der Normalfall ausserhalb der EURO und dem WEF ist viel problematischer: Die Luftwaffe hat in der Profi-Organisation einen äusserst kritischen Personalbestand. Mit Personalabbau, -umbau, finanziellen Kürzungen neben Neuanschaffungen, Einführungen, gleich bleibenden Aufträgen und Leistungen, Neuorganisationen und der erwarteten Nullfehlerintoleranz in der Aviatik ist der Engpass allgegenwärtig. Nur: während der EURO ist keine Rund-um-die-Uhr-Präsenz in der Luft gefragt, die Spieltage sind bekannt und das Ende absehbar. Wir wissen uns einzuteilen.

Wie ist der Unterbestand bei den Piloten zu erklären? Gibt es zu wenig bewilligte Stellen oder zu wenig Bewerber für den Pilotenberuf? Falls Letzteres der Fall ist, wie müssen die Rahmenbedingungen geändert werden, um die Bewerberlage zu verbessern?

Zum Unterbestand: Anzahl Piloten pro Cockpit (Cockpitratio) müsste für einen Krieg 1:3 sein. Keine mir bekannte Luftwaffe kann sich das leisten, denn die Ausbildung ist sehr teuer und sehr lange (bei uns 8 Jahre!) und das Training wäre äusserst belastend für Flugzeuge und Umwelt. Also stabilisiert man sich bei einer Ratio von 1,5. Wie Militärflugzeuge werden Militärpiloten nicht auf Halde produziert, was bedeutet, dass man nur über eine kleine Reserve verfügen kann, z.B. Stabspiloten, noch in operationellem Status.

Zu den Abgängen und dem Zulauf: Eine Kündigung wirkt sich innert Monaten auf die Bestände aus. Ein neuer Pilot steht aber erst nach 8 Jahren Ausbildung wieder bereit und Reserven für erwartete Abgänge dürfen nicht gebildet werden. Die Pilotenschule und der Lehr-



Markus Gygax

Divisionär
Jg. 1952
verheiratet
1 Sohn, 1 Tochter
Laufsport, Triathlon

Beruf

kaufm. Ausbildung, Militärpilot
1998 Brigadier, Kdt Fl Br 31
2003 Divisionär, C UG Op, Stv Kdt LW
2004 Divisionär, C Ei LW, Stv Kdt LW
Chef Einsatz LW, Stv Kdt LW
1974–1983 Mitglied der Patrouille Suisse
1982–1984 Staffelfkdt TI F-5 E/F
1985–1989 Cheffluglehrer Pilotenschule TI F-5 E/F
1990–1991 ZSO C Fhr + Ei
1994–1997 Chef Einführung F/A-18

Gesellschaft

VR VP Skyguide
Vorstand Verein Freunde Fliegermuseum
Forum Flugplatz Dübendorf
Gesellschaft der Generalstabsoffiziere

verband sind laufend daran, die Ausbildung zu optimieren und auf Grund von Feedbacks die Attraktivität zu steigern. Letztlich haben wir aber eine seriöse, die Flugsicherheit und die operationellen Fähigkeiten berücksichtigende Ausbildung anzubieten – auch wenn diese lang, intensiv und vielleicht abschreckend anstrengend erscheinen mag. Eine Senkung der Anforderungsstandards zur Attraktivitätssteigerung kommt nicht in Frage.

Welche Rolle spielen die Abgänge von Piloten zu privaten Fluggesellschaften?

Nach dem Swissair-Grounding bestand die früher übliche, natürliche Übertrittsvariante nicht mehr. Jetzt suchen die zivilen Airlines wieder Personal und es war zu erwarten, dass einige diese Chan-

ce nutzen wollten. Dass diese Abgänge trotz weniger Lohn und im Vergleich zu früher viel höheren Arbeitsbelastungen trotzdem stattfinden, muss uns jedoch mit Blick auf unsere eigenen Anstellungsbedingungen, speziell den Kürzungen, die der Bund – auch bei den Instrukto­ren – in den vergangenen Jahren vorgenommen hat, zu denken geben.

Wie müssen der Flugzeugpark und die Bodenorganisation verändert werden, um in Zukunft die Bereitschaft der Luftwaffe über längere Zeit besser sicherstellen zu können?

Ganz einfach: mehr Personal in Führungsbereichen, der Bodenorganisation und bei den fliegenden Besatzungen.

Weshalb wird bei der aktuell vorgeschlagenen Modernisierung des F/A-18 auf den Ausbau der Erdkampffähigkeiten verzichtet?

Wir dürfen das Fuder nicht überladen. Erste Rolle spielt die Wahrung der Luft­hoheit mit Luftpolizeidienst und Luft­ver­teidigung. Das zur Verfügung stehende Geld muss hier investiert werden. Mit dem Teilersatz der F-5-Flotte sind der Wiederaufbau der Fähigkeit zur Luftaufklärung und der Erdkampf vorgesehen.

Gibt es Überlegungen, wie in absehbarer Zeit die Erdkampffähigkeit der Luftwaffe verbessert werden kann?

Realistischerweise nur über die Beschaffung eines Tiger-Teil-Ersatzes. Anlässlich der Einführung des F/A-18 haben wir gesagt, dass 34 Flugzeuge nur eine Rolle abdecken können.



Divisionär Markus Gygax in Aktion.

Bild: Regula Ferrari



F/A-18

Bild: Kdo Einsatz Luftwaffe

Welches sind Ihre Überlegungen zum geplanten Tiger-Teil-Ersatz? Welche Fähigkeiten muss das neue Flugzeug haben?

Eine Multirollefähigkeit, wie das heute die meisten modernen Kampfflugzeuge haben.

Unser F/A-18 C/D gehört auch dazu. Das bedeutet: die Fähigkeit für die drei Rollen zu haben (Luftverteidigung, Luftaufklärung, Bekämpfung von Zielen am Boden), über ein Radarsystem zu verfügen, das Standzeichen unterdrückt und Radarlenk­waffen auf grosse Distanz einsetzen kann und nebst EKF-Systemen zur Luft-Luft-Betankung fähig ist.

Man hat den Eindruck, dass die Fliegerabwehr ein stiefmütterliches Dasein fristet. Gibt es Überlegungen, wie die Fliegerabwehr modernisiert werden kann? Welche Bedeutung haben Patriot-Abwehrsysteme für die Schweiz?

Die Flab hilft uns mit ihrem initiierten Sensorenverbund sehr in der bildlichen Unterstützung des Entscheidungsträgers. Diesen Verbund gilt es noch auszubauen. Danach folgt der Effektorenverbund, d.h. von der Einsatzzentrale aus kann bestimmt werden, wer schießt. Ist dieser Schritt vollzogen, kommt der Anschluss an einen internationalen Verbund mit der Fähigkeit, ballistische Lenk­waffen zu detektieren und zu bekämpfen. Dazu käme ein Abwehrsystem, analog Patriot, in die Diskussion.

Das aktuelle Stationierungskonzept der Luftwaffe hat uns eine Volksinitiative eingetragen. Welche

Möglichkeiten sehen Sie, die Lärm­belastung durch die Luftwaffe besser auf das ganze Land zu verteilen?

Die minimale Bewegungszahl pro Jahr auf Jet für ein minimales Training unserer Kampfpiloten liegt heute zwischen 22 000–26 000, dies mit oder ohne Tiger-Teil-Ersatz. Payerne trägt die Hauptlast mit 11 000 Bewegungen. Die restlichen Bewegungen müssen auf weitere Flugplätze im Inland, wie allenfalls im Ausland, übertragen werden. Die Lösungsfindung, wie auch die baulichen Lärmschutzmassnahmen sind politische Angelegenheiten. Ich meine, dass jeder Landesteil unserer schönen Schweiz eine Bürde unseres Wohlstandes und unserer totalen Mobilität tragen muss und es nicht ein gegenseitiges Ausspielen geben darf.

Welche Bedeutung kommt dem Flugplatz Dübendorf zu? Wie sehen Sie seine Zukunft?

Jeder Flugplatz, über den die Luftwaffe heute verfügt, erhöht die Sicherheit und Flexibilität und gibt besseren Garant für erfolgreiche Einsätze. Mein Wunsch ist, dass der Flugplatz Dübendorf Flugplatz bleibt, in der Maximalvariante über eine lange Piste verfügt und in der Minimalvariante für Starts und Landungen von Helikoptern taugt. Ein Flugfeld ist ein stabilisierender Faktor für eine Gegend, speziell für eine Gegend mit jahrzehntelanger Fliegertradition wie Dübendorf. Die aviatische Nutzung soll eine Wertschöpfung für die Umgebung abgeben, ohne die Umgebung über Gebühr zu belasten. Das ist die Kunst der künftigen Nutzung vom Flugplatz Dübendorf und gleichzeitig das Geheimnis seiner Zukunft. ■