

Interview mit Markus Gygax, Kommandant Schweizer Luftwaffe

«Was ist Sicherheit wert?»

Der Armee ist ein massives Sparprogramm verschrieben worden. Wie sich dies auf die Luftwaffe auswirkt, erklärt deren Kommandant Markus Gygax im grossen Interview mit SkyNews.ch. Die immer wiederkehrende Frage lautet: Wie viel ist der Schweiz ihre Sicherheit noch wert?

Foto: hlp



Korpskommandant Markus Gygax: «Die derzeit grösste Herausforderung ist die Akzeptanz und das Ansehen der Armee in der Bevölkerung und in der Politik. Die Luftwaffe versucht hier mit Leistung einen wichtigen Teil beizutragen.»

Die Fragen stellte Hansjörg Bürgi

Der Zürcher Regierungsrat will im Richtplan die Einstellung der Fliegerei in Dübendorf nach 2014 festschreiben. Wie wehrt sich die Luftwaffe dagegen?

Die diesbezügliche Meinung der Luftwaffe ist bekannt: Wir wollen weiter auf diesem Flugplatz operationell tätig sein. Unser Departementschef weiss das. Wir befürworten eine künftige zivile Mitbenutzung des Flugplatzes. Die Frage ist aber, hat der Bund genügend Geld, um die bestehende Infrastruktur aufrecht zu erhalten? 2012 wird es eine neue Beurteilung sämtlicher Standorte der Schweizer Armee geben. Dann wird sich zeigen, welche Infrastrukturen weiter betrieben werden. In Dübendorf wird mit einbezogen, dass eine zivile Mitbenutzung die Kosten des Bundes senken

würde. Aber dennoch muss der Bund dort weiterhin Geld aufwenden. Will er das nicht, muss die Luftwaffe 2013 ihre gesamten Aktivitäten auf einen anderen Flugplatz verlegen. Das wird auf diesem anderen Flugplatz mehr Verkehr bewirken, und das gesamte Personal muss sich an einen anderen Arbeitsort gewöhnen. Wir von der Luftwaffe können nur unsere Wünsche anbringen, unsere Bedürfnisse darlegen, mehr nicht. Schliesslich ist es ein politischer Entscheid. Die Kernfrage wird sein: Was ist der Schweiz die Sicherheit wert? Dies gilt es dann zu beantworten.

Der Armee wurde ein massives Sparprogramm verordnet. Wie wirkt sich das auf die Luftwaffe – abgesehen von der Verschiebung des Tiger-Ersatzes – aus?

Über die Finanzen wird unser Personal ge-

steuert. Seit zwei Jahren findet eine intensive Diskussion über den Verzicht von gewissen Leistungen statt. Ein Leistungsverzicht bedeutet weniger Einsätze zugunsten unseres Landes und unserer Bevölkerung und schliesslich weniger Sicherheit. Konkret bedeutet dies weniger Überwachung, weniger Bewachung, weniger Flugzeuge, weniger Schutz für die Bevölkerung, weniger Transporte, weniger Aufklärung (beispielsweise mit dem Drohnensystem), weniger Infrastruktur und weniger Flugplätze, was wiederum einer Konzentration des Lärms gleichkommt. Das bedeutet auch, dass viele politische Entscheide fällig sind, und dann sind wir wieder bei der Kernfrage: Wie viel ist der Schweiz die Sicherheit wert?

Gibt es einen Personalstopp?

Jede Arbeitsstelle, die wir in der Luftwaffe neu besetzen wollen, muss von oberster Stelle bewilligt werden. Das ist jeweils eine sehr aufwendige Angelegenheit.

«Man darf bis Ende Jahr einen Vorschlag des Bundesrats erwarten, wie der Teilersatz der Tiger finanziert werden soll.»

Wie geht es mit dem F-5-Ersatz weiter?

Die Finanzlage des VBS muss bis Ende Jahr analysiert werden, und man darf bis dahin einen Vorschlag des Bundesrats erwarten, wie der Teilersatz der Tiger finanziert werden soll. Der Bundesrat ist gehalten, bis spätestens 2015 die weiteren Entscheide zu fällen. Das würde bedeuten, dass der Tiger-Teilersatz zwischen 2015 und 2020 in einem Rüstungsprogramm Eingang findet. Ist dies einmal geschehen, dauert es immer noch eine Weile, bis die neuen Flugzeuge auf der Flightline stehen. Der Nationalrat hat in der Frühjahrsession 2011 ein sehr positives Signal gegeben.

I Gibt es nochmals eine Evaluation für den Tiger-Nachfolger? Wenn ja, wird die amerikanische F-35 miteinbezogen?

Das hängt vom Zeitpunkt der Entscheidung ab. Sollte dieser 2015 oder später getroffen werden, dann ist es wahrscheinlich, dass eine neue Evaluation unter den dann zum verfügbaren Kampffjets stattfinden wird. Dass die F-35 miteinbezogen würde, ist denkbar.

I Der Bundesrat ist seit einigen Monaten neu zusammengesetzt. Spürt man eine Veränderung?

Direkt spürt man eigentlich noch nichts. Aber ich habe immer wieder die Gelegenheit, die Bundesrätinnen und Bundesräte zu treffen. Gerade bei den neuen Mitgliedern ist das Interesse an der Armee im Allgemeinen und an der Luftwaffe im Speziellen gross. Ich spüre auch ein gewisses Bewusstsein, dass sie jetzt in der Verantwortung stehen und auch entsprechende Entscheidungen mittragen müssen.

I Haben die Aufschiebung des Tiger-Ersatz-Entscheides und die anderen Sparmassnahmen Auswirkungen auf die Motivation der Truppe?

Nein, das stellen wir nicht fest. Weshalb? Wir sind sehr gut organisiert, wir sind stringent in den Abläufen, und wir haben sehr gutes Material: Angefangen beim Florako, das ist eines der modernsten Radarsysteme Europas. Dann der neue Helikopter EC635, der nicht nur von den Piloten, sondern von allen Passagieren, die bereits mitfliegen durften – auch Politikern –, sehr geschätzt wird. Seine grossen Vorteile sind die Allwettertauglichkeit und dass mit Nachtsichtgeräten geflogen werden kann. Es ist ein gewaltiger Sprung von der Alouette III auf den EC635. Und unsere modernsten ausgestatteten Hornets verfügen über Infrarotlenk Waffen, ein Helmvisier und die neueste Elektronik. Für die Fliegerabwehr steht zudem die Einführung eines neuen Flab-Systems in diesem Jahrzehnt auf dem Programm. All dies ist Motivation gegenüber für unsere Truppe.

I Ohne Tiger-Ersatz fliegen die Tiger weiter, wie lange noch?

Aus Sicht Luftwaffe sollten die F-5 Tiger ungefähr bis 2020 fliegen. Ob die gesamte Flotte noch rund zehn Jahre fliegt, wird sich zeigen. Die F-5 entlastet die F/A-18. Das ist ein ganz wichtiger Punkt. Insbesondere beim Luftpolizeidienst, zwar nur tagsüber, aber dies erhöht die Flexibilität. Beim WEF-Einsatz, als die F/A-18 ausschliesslich über Davos patrouillierten, kamen die F-5 für den normalen Luftpolizeidienst in der Westschweiz zum Einsatz. Zudem sind die Tiger wesentlich günstiger zu betreiben als die Hornet. Ein weiterer wichti-

ger Grund, der für die F-5 spricht, ist, dass sie ein idealer Sparring-Partner für die Hornet im Luftkampftraining ist: Einerseits steht eine grosse Flotte für die Übungen zur Verfügung, andererseits ist die F-5 dank ihrer Silhouette sehr schlecht zu sehen. Das ist mit einem Grund, dass die US Navy F-5 von uns gekauft hat. Zudem dient die F-5 zur Zielerstellung in der Flab. Auch deshalb sind wir bestrebt, sie noch möglichst lange zu fliegen.

I Mit Milizpiloten?

Ja, so wie das heute der Fall ist. Wenn die F-5 noch weitere neun Jahre fliegen, werden wir die drei Tiger-Fliegerstaffeln mit neuen Piloten alimentieren müssen. Was das für Piloten sein werden, wird sich zeigen. Es könnten auch Piloten sein, die beide Typen, also F-5 und F/A-18 fliegen, das gibt es bereits. Ein Hornet-Pilot, der beispielsweise in die zivile Fliegerei wechselt, könnte weiter als Milizpilot die F-5 steuern. Die Piloten der Patrouille Suisse zeigen, dass es kein Problem ist, beide Typen zu fliegen.

I Apropos Patrouille Suisse, wird es trotz Sparmassnahmen noch weiterhin zwei Vorführ-Teams geben?

Solange wir die PC-7 und die Tiger fliegen, gibt es keinen Druck, auf eines der beiden Teams zu verzichten. Dies, weil mit einem Verzicht nicht viel gespart werden könnte. Es sind ja alles F/A-18 Piloten, im PC-7 TEAM als auch bei der Patrouille Suisse. Wenn sie nicht mit den Teams unterwegs sind, fliegen sie F/A-18. Die Hornet-Stunden sind aber um einiges teurer als jene der PC-7 oder der F-5. Zudem würde die Stundenproduktion der Hornet gesteigert, was nicht unser Ziel ist. Abgesehen von den Spesen sind die beiden Teams eigentlich «günstige» Trainingseinheiten für unsere Piloten. Zudem würden wir ein hervorragendes PR-Instrument verlieren, falls eines oder beide Teams nicht mehr fliegen würden. Jedes Team hat seine Vorzüge und seine Fans.

I Wie lange fliegen die PC-9 noch in der Luftwaffe?

Der PC-9 fliegt noch so lange wie die Flab ihre Kanonen betreibt. Er dient heute zur Zielerstellung und als Schleppflugzeug. Wenn es einmal die Kanonen-Flab nicht mehr geben sollte, was ich sehr bedauern würde, dann wäre wohl der PC-9 überflüssig. Aber gerade der WEF-Einsatz hat gezeigt, dass wir mit der Flab-Kanone einen Effektor einsetzen konnten, der maximale Sicherheit bietet. Sollte es einmal doch einem Element gelingen, sämtliche Sicherheitsmassnahmen zu durchbrechen, hätten wir mit der Kanone auf der letzten Meile noch ein wirksames Mittel.

I Bezüglich Quick Reaction Alert (QRA oder Alarmbereitschaft rund um die Uhr) tut sich einiges.

Ja, eine solche QRA ist politisch abgesegnet, aber davon ist nicht nur die Luftwaffe betroffen, sondern auch die Führungsunterstützungsbasis und die Logistikkbasis der Armee. Deshalb hat der Führungsstab den Lead übernommen und koordiniert zwischen einzelnen Akteuren. Es geht um eine gemeinsame Luftlagedarstellung, somit ist die Flugsicherung Skyguide ebenfalls gefordert. Dies bedingt bei Skyguide eine entsprechende Personal-Aufstockung, einerseits bei den Flugverkehrsleitern, aber auch im technischen Bereich auf einzelnen Flugplätzen. Dies, weil dann im Drei-Schicht-Betrieb gearbeitet wird, während 24 Stunden, an 365 Tagen. Das wird nicht von heute auf morgen möglich sein. Insbesondere die zusätzlichen Flugverkehrsleiter müssen eine mehrjährige Ausbildung durchlaufen.

I Also das Ziel wäre ja schon, dass zwei F/A-18 dauernd auf Pikett und innert wenigen Minuten in der Luft wären?

Absolut. Wir haben entschieden, dass rund um die Uhr zwei F/A-18 bereitstehen – mit welcher Alarmzeit ist eine Frage der Kosten. Je schneller die beiden Kampffjets in der Luft

ZUR PERSON

Korpskommandant Markus Gygax

Seit dem 1. März 2009 ist Markus Gygax Kommandant der Schweizer Luftwaffe. Ab dem 21. Juni 2008 hatte er die Luftwaffe bereits interimsmässig kommandiert. 1950 in Solothurn 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 Mitglied der Patrouille Suisse. Als Staffelkommandant und Cheffluglehrer lernte er in den 1980er-Jahren die 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 5000 Stunden in der Luft verbracht. Er ist verheiratet, wohnt im Zürcher Oberland, und betreibt in seiner Freizeit sehr aktiv Laufsport.

sein müssen, desto höher sind die Kosten. Deshalb wurde entschieden, dass wir mit-ten in Europa vorläufig mit einer Alarmzeit von 30 Minuten operieren. Diese 30 Minuten bedingen nur eine minimale Anpassung des Personalbestandes und auch eine minimale Anpassung der Infrastruktur. Ob man diese 30 Minuten braucht, bis beide Flugzeuge in der Luft sind, ist von der Zeit des Einsatzes abhängig. Tagsüber sind wir möglicherweise schon in der Luft, oder sehr schnell in der Luft. Nachts dauert es länger. Wenn wir von unseren Nachbarn alarmiert werden, können wir nachts die Alarmzeit auf 15 oder gar 7 Minuten reduzieren. Im extremsten Fall sitzen die Piloten im Cockpit und sind innerhalb zweier Minuten in der Luft. Für den normalen Einsatz, das ganze Jahr über, müssen wir von einem Durchschnittswert ausgehen, der bezahlbar ist. Deshalb diese 30-minütige Alarmzeit. Eine intensive Zusammenarbeit mit unseren Nachbarstaaten existiert heute schon. Wir haben Abkommen mit Frankreich, Italien und Deutschland. Jenes mit Österreich ist noch nicht unterzeichnet. Ich gehe aber davon aus, dass dies auch demnächst realisiert werden kann.

I Wäre es auch möglich, dass zum Beispiel deutsche Eurofighter auch den Schweizer Luftraum überwachen würden und umgekehrt schweizerische Hornets auch einen Teil des deutschen Luftraums?

In Europa ist jeder Staat für die Durchsetzung seiner Souveränität am Boden wie in der Luft verantwortlich. Das ist selbst bei Staaten so, die seit Jahrzehnten in Bündnissen vereint sind: so beispielsweise Belgien, Holland oder Dänemark. Falls die Wahrung dieser Souveränität an einen anderen Staat abgetreten würde, bedeutet dies einen beträchtlichen Mehraufwand für diesen anderen Staat. Und falls man die Durchsetzung der Souveränität im eigenen Land selber machen will, trägt man auch selbst die Verantwortung dafür. Vorteil davon: Man handelt eigenständig und behält die eigene Handlungsfreiheit und -fähigkeit. Deshalb ist es nach wie vor das Bestreben eines souveränen Kleinstaates, der keinem Bündnis angehört, dies möglichst autonom ausführen zu können. Dass man sich aber gegenseitig hilft, ist klar und wird praktiziert. Wenn beispielsweise die Luftwaffe Italiens ein Flugzeug verfolgt, welches in den Schweizer Luftraum einfliegt, wird dieses von uns übernommen und bis an die Landesgrenze zurück begleitet, wo es dann wieder unserem Nachbarstaat übergeben wird. Das ist in einem Staatsvertrag geregelt. Ebenso klar geregelt ist, dass ein Kampfjet über einem fremden Land keine Waffen einsetzen darf.

I Wie ist der Stand der Alarmbereitschaft für Katastrophenhelis im Ausland?

Wir haben den Auftrag, bei Katastrophen im angrenzenden Ausland Hilfe zu leisten. Das

geschieht meistens mit Helikoptern. Auch für Einsätze, die weiter entfernt sind – Stichwort Sumatra, Griechenland oder Israel –, sind wir bereit. Der Rückzug aus Bosnien und die Stationierung von einem Detachement im Kosovo haben dazu geführt, dass wir Mittel für solche Einsätze bereithalten. Dieses Know-how erlaubt uns in kurzer Zeit, Hilfe zu leisten. Das hat der jüngste Einsatz zur Waldbrandbekämpfung in Israel bewiesen. Solche Hilfeleistungen wollen wir auch künftig zur Verfügung stellen.

« *In kürzester Zeit kann eine stabile Region ausser Kontrolle geraten. Das ist sehr beunruhigend.* »

I Es gibt derzeit grosse Unruhen in der arabischen Welt, wie beeinflusst dies die Schweizer Luftwaffe?

Auseinandersetzungen an Europas Grenzen sind immer besorgniserregend. Interessant ist, dass das stabilste Land im Maghreb, Tunesien, als erstes gekippt ist. Das zweitstabilste Land war Ägypten. Ich frage mich, ob diese Entwicklung auch auf andere Länder als Libyen übergreifen könnte? Ob allenfalls ein Flächenbrand entstehen könnte? Welche Auswirkungen dies für die Schweiz hat bleibe dahingestellt. Aber eines ist klar: In kürzester Zeit kann eine stabile Region ausser Kontrolle geraten. Das ist sehr beunruhigend. Das heisst, dass man sich vorsehen und gute Voraussetzungen für die Zukunft schaffen muss. Eine Armee kann nicht von einer Stunde auf die andere aus dem Boden gestampft werden, kein Bereich und schon gar keine Luftwaffe.

I Braucht die Schweizer Luftwaffe ein grösseres Transportflugzeug als die Beech 1900D?

So lange Truppen im Ausland stationiert sind und Spezialeinheiten Schweizer Bürger aus dem Ausland evakuieren sollten, ist ein grösseres Transportflugzeug unbestritten. Betrachtet man die anderen Kleinstaaten in Europa, verfügen diese alle über entsprechende Transportflugzeuge. Österreich, beispielsweise, kann drei C-130 Hercules einsetzen. Ein grösseres Transportflugzeug ist nicht ein Bedürfnis primär der Luftwaffe, sondern sollte das Bedürfnis der Politik sein. Deshalb muss ein diesbezüglicher Vorstoss aus der Politik kommen. Zweifels-ohne würde die Luftwaffe die Operation dieses Flugzeugs übernehmen. Aber solange wir keine diesbezüglichen Signale aus der Politik vernehmen, setzen wir die bestehenden Mittel ein. Und da leistet die Beech 1900D ausgezeichnete Dienste.

STICHWORTE

Armasuisse

Sie schätzen wir als Kompetenzzentrum des Bundes für die Beschaffung von technologischen komplexen Systemen für die Luftwaffe. Sie ist ein wichtiger Partner, mit dem wir seit Jahren sehr gut zusammenarbeiten.

PC-21

Er ermöglicht uns einen völlig neuen Weg in der Pilotenausbildung, indem wir mit einem relativ günstigen Propellerflugzeug, das hervorragend ausgerüstet ist und über ein adäquates Cockpit verfügt, direkt auf die F/A-18 umsteigen können. Momentan sind wir weltweit die einzige Luftwaffe, welche dieses neue Ausbildungssystem praktiziert. Singapur und die Vereinigten Arabischen Emirate werden demnächst folgen. Und weitere Staaten. Denn in Zukunft steht nicht übermässig viel Geld zur Verfügung, und man wird nach wie vor möglichst viel davon in die Kampfkraft investieren.

Axalp

Ein legendärer Fliegerschiessplatz der Schweizer Luftwaffe, der nicht dem Sparprogramm zum Opfer fällt. Früher betrieben wir Dutzende von diesen Schiessplätzen, heute haben wir nur noch Forel am Neuenburgersee und die Axalp im Berner Oberland. Das Axalp-Fliegerschiessen ist zudem ein hervorragendes PR- Instrument.

Hunter

Ein wunderbares Flugzeug, formschön, unvergesslich. Der Hunter schreibt in der Schweiz Militärgeschichte. Ehemalige Militärpiloten betreiben ihn heute noch. Nur schon das Nebeneinander sitzen im Cockpit ist eine Faszination für sich. Der Hunter gehört für mich in dieselbe Kategorie Flugzeuge wie die Mustang oder Spitfire.



Foto Schweizer Luftwaffe

Die Politik hat entschieden, dass in absehbarer Zeit rund um die Uhr immer zwei F/A-18 für Alarmeinsätze bereitstehen. Sie sollen im Normalfall mit einer Alarmzeit von 30 Minuten operieren.

◀◀ *Wir stellen klar einen Trend, nicht nur hin zu neuen Kampfflugzeugen, sondern auch zu UAV fest.*

Was tut sich im Bereich UAV, die ADS 95 erreichen ja auch das Ende ihrer Einsatzzeit?

Eine Nachfolge für das gegenwärtige Drohnensystem soll noch in diesem Jahrzehnt beschafft werden. Wir stellen klar einen Trend, nicht nur hin zu neuen Kampfflugzeugen, sondern auch zu unbemannten Aufklärungsflugzeugen (UAV – unmanned aerial vehicles) fest. In Zukunft werden diese beiden Elemente, also Kampffjets und Drohnen, den Luftraum beherrschen. Ob ein UAV einmal das Kampfflugzeug ablöst, sei dahingestellt. Derzeit sehe ich folgende Aufgabenverteilung: Die unbemannten Drohnen werden zu Aufklärungszwecken eingesetzt, währenddem Kampffjets für den Waffeneinsatz zuständig sind. Heute existieren bereits unbemannte Flugobjekte, welche auch bewaffnet sind. Diese sind etwa gleich teuer wie ein Kampffjet, der von einem Pilot gesteuert wird. Die Entwicklung der unbemannten Militärflugzeuge wird dahin gehen, dass sie mehr Nutzlast tragen können. Dies erlaubt dann vielfältige Einsätze wie Aufklärung, Such- und Rettungsdienste und Fotoflüge. Mit den entsprechenden Sensoren ausgestattet wird auch möglich, Informationen ins Hauptquartier zu senden. Zudem werden unbemannte Militärflugzeuge laufend ihre Einsatzdauer verlängern und höher fliegen können. Das ist ihr grosser Vorteil

gegenüber bemannten Flugzeugen. Und für Nationen, welche UAV in Kampfhandlungen einsetzen, bietet sich der Vorteil, dass bei einem Abschuss kein menschliches Schicksal zu beklagen ist. Wir haben in der Armee entschieden, dass die Kernkompetenz der Drohne aufrechterhalten werden muss.

In den Massenmedien wurden die veralteten Lenkwaffen der Schweizer Kampffjets bemängelt, wie sieht die Lage diesbezüglich aus?

Die Infrarot-Lenkwanne Sidewinder AIM-9P-5 stellte bis zur Inbetriebnahme der moderneren Sidewinder AIM-9X – Beschaffung war 2003 – nebst der Radar-Lenkwanne Amraam AIM-120B die Hauptbewaffnung der Schweizer F/A-18 dar und ist heute noch die Hauptbewaffnung der F-5. Im Rahmen eines Luft-Luft-Lenkwanne schiessens 2009 in Deutschland zerlegte sich eine AIM-9P-5 nach dem Abfeuern. Wie damals vermeldet, fielen Teile der Lenkwaffe ohne weiteren Schaden anzurichten in die Nordsee. Die Analyse ergab, dass die Ursache zweifelsfrei beim Raketenmotor liegt. Nach einer Risikoabwägung haben wir entschieden, dass die Lenkwaffen AIM-9P-5 weiterhin ab den F-5 eingesetzt werden. Seit Auslieferung der Raketenantriebe der AIM-9P-5 1982/83 werden im Rahmen der Munitionsüberwachung periodisch statische Abbrandversuche durchgeführt. Bisher sind dabei keine Unregelmässigkeiten aufgetreten.

Welches ist die derzeit grösste Herausforderung für den Kommandanten der Luftwaffe?

Momentan ist es die Akzeptanz und das Ansehen der Armee in der Bevölkerung und in der Politik. Die Luftwaffe versucht hier mit Leistung einen wichtigen Teil beizutragen, damit diese Akzeptanz der Armee vergrössert wird. Man soll wieder bereit sein, der Armee die entsprechenden Mittel – Personal, Finanzen, Ausrüstung – zur Verfügung zu stellen. Eine weitere Herausforderung ist die Weiterentwicklung der Armee: Wir haben einen sicherheitspolitischen Bericht, wir haben einen Armeebericht. Beides wird nun im Parlament diskutiert. Wie unsere Armee und unsere Luftwaffe in Zukunft aussehen, das sind die grossen Herausforderungen. Ich kämpfe vehement dafür, dass die Luftwaffe, die alleine für die dritte Dimension verantwortlich ist, eine homogene Organisation bleibt. Es braucht in Zukunft – noch viel intensiver als heute – die enge Zusammenarbeit von Flieger, Flab und Führungsunterstützung. Deshalb muss die Luftwaffe im Hinblick auf Ausbildung und Einsatz eine homogene Organisation bleiben. Dafür brauchen wir entsprechendes Personal, aber auch das entsprechende Material. Das bedeutet ein neues Kampfflugzeug, eine neue Drohne und eine neue Lenkwaffenabwehr. Das sind drei gewichtige Bereiche, in denen die Luftwaffe in Zukunft bereit sein muss.

Wie sieht die Luftwaffe 2014 aus, wenn sie ihren 100. Geburtstag feiert?

Ich hoffe so wie sie heute aussieht. Mit guter Perspektive für die Zukunft. Und ich hoffe, dass in den drei erwähnten Bereichen – neues Kampfflugzeug, neue Drohne, neue Lenkwaffenabwehr – mehr Klarheit herrscht. ☑

www.lw.admin.ch