

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 159 (1993)

Heft: 6

Artikel: Luftpolizei

Autor: Läubli, Rudolf

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-62414>

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: 22.01.2025

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

Luftpolizei

Rudolf Läubli

Die Souveränität eines Staates erstreckt sich nicht nur auf das Gebiet innerhalb der Grenzen am Boden, sondern auch auf den Luftraum über dem Territorium. Im internationalen Recht¹ spricht man dabei von der Lufthoheit. Sie stellt das Pendant zur staatlichen Territorialgewalt am Boden dar.

Einleitung

Der Bundesrat hat gemäss Bundesverfassung² und Luftfahrtgesetz³ am 17.10.84 eine Verordnung über die Wahrung der Lufthoheit⁴ erlassen. Am 8.11.89 hat das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED) seinerseits eine Verordnung über die Wahrung der Lufthoheit bei nicht eingeschränktem Luftverkehr⁵ erlassen. Auf diesen Rechtsgrundlagen stützen sich alle Massnahmen zur Wahrung der Lufthoheit und damit der Luftpolizei.

Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement und das Eidgenössische Militärdepartement überwachen in gegenseitiger Zusammenarbeit den Luftraum und treffen Massnahmen zur Wahrung der Lufthoheit und gegen schwerwiegende Verletzungen der Luftverkehrsregeln.

Sie übertragen diese Aufgaben dem Bundesamt für Zivilluftfahrt und dem Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen.

Luftpolizeiliche Massnahmen

Die für die Zusammenarbeit zuständigen Instanzen⁶ delegieren die praktische Durchführung an die SWISSCONTROL⁷ und an die militärische Einsatzzentrale der Luftverteidigung (EZ-LUV).

Die gemäss Definition vorgesehenen Massnahmen werden soweit als möglich durch die SWISSCONTROL getroffen. Die zivilen Radars und der Flugfunk genügen in der Regel. Ist die Identifikation mit technischen Mitteln nicht möglich, wird das Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen (KFLF) zur Unterstützung beigezogen.

Visuelle Identifikation und Intervention kann nur mit bemannten Luftfahrzeugen durchgeführt werden. In der Schweiz werden dafür die Jagd- und Aufklärungsflugzeuge Mirage und Tiger eingesetzt.

Identifikation mit bemannten Luftfahrzeugen

Hier geht es um das Erreichen des Sichtkontaktes gegenüber dem zu identifizierenden Luftfahrzeug, um Flugzeugtyp, Nationalität und Immatrikulation festzustellen.



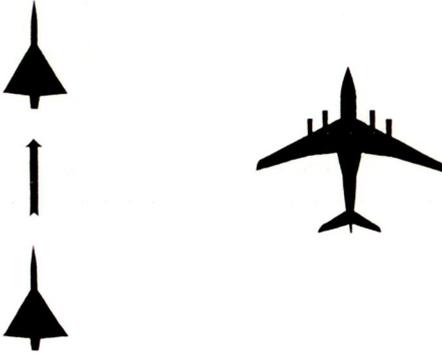
Rudolf Läubli;
Beauftragter des Kdt FF Trp
für die Schulung im Bereich
Luftkriegführung;
Brigadier;
zugeeilter höherer Staboffizier
des Kdt FF Trp;
1986–92 Kdt Flwaf Br 31.



Ein Tiger F-5E ist in der Lage, ein ausländisches Staatsluftfahrzeug visuell zu identifizieren. Seine Meldung lautet: «Boeing 707 der Luftwaffe, Immatrikulation 10-03» (Aufnahme: Militärflugdienst Dübendorf).

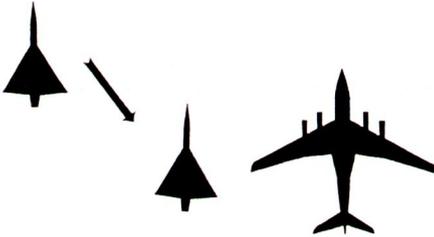
Im fliegerischen Ablauf werden 3 Phasen unterschieden:

Phase I: Anflug



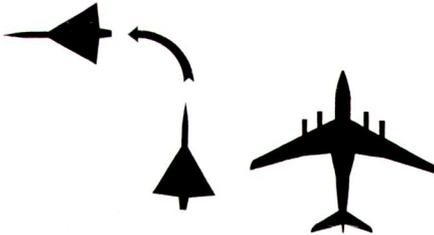
- Identifikation nur durch 1 Flugzeug;
- Annäherung von hinten, normalerweise links;
- Positionierung leicht höher und vor abgefangenem Flugzeug;
- Distanz mindestens 300 m, im Sichtbereich des Bordkommandanten;
- andere Flugzeuge sind separiert nach hinten leicht überhöht, genügend Distanz;
- wenn Geschwindigkeit und Position angeglichen bereit für Phase II.

Phase II: Identifikation



- Annäherung langsam, vorsichtig;
- auf gleicher Höhe;
- nur so nahe als notwendig, um die Identifikation sicherzustellen;
- andere Flugzeuge bleiben hinten separiert.

Phase III: Wegflug



- leichter Sinkflug auf freie Seite;
- keine Extremmanöver;
- andere Flugzeuge bleiben separiert vom abgefangenen Flugzeug und schliessen zum Führer auf.

Der Flugsicherheit ist während dem ganzen Manöver höchste Beachtung zu schenken. In den entsprechenden Richtlinien des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL)⁸ sind die Sicherheitsbestimmungen definiert und die Bedingungen zur Durchführung von Übungen festgelegt.

Am 27.11.90 wurden in den Weisungen 11/90 der SWISSCONTROL genaue Vorschriften für «Annäherung und Abfangübungen der Flugwaffe gegenüber zivilen Luftfahrzeugen»⁹ erlassen.

Wichtige Auflagen aus den obenstehenden Vorschriften (Auszug):

- Abfangübungen dürfen nur gegen Luftfahrzeuge ohne Passagiere des gewerbmässigen Luftverkehrs durchgeführt werden;
- Abfangübungen gegenüber ausländischen Militärflugzeugen liegen im Ermessen des KFLF.

Gemäss internationaler Praxis werden Luftpolizeiaktionen gegen Militärflugzeuge (beziehungsweise gegen Staats-Luftfahrzeuge) in allen Fällen, gegen Zivilflugzeuge nur bei schwerwiegenden Verletzungen von Luftverkehrsregeln oder der Lufthoheit durchgeführt.

Intervention

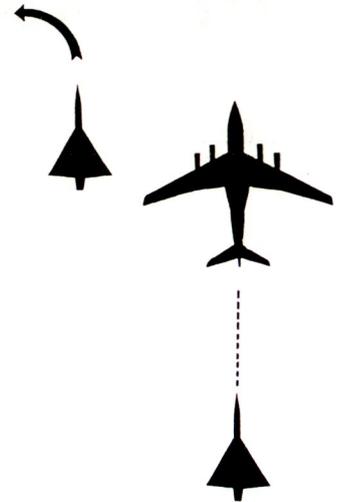
Die Phase 1, Anflug, wird gleich durchgeführt wie bei der Identifikation.

Ein zweites Flugzeug wird sich so hinter das abgefangene Flugzeug positionieren, dass ein Waffeneinsatz (Luft-Luft-Raketen oder Kanonen) im Notfall möglich wäre.

Die Phase 2 enthält hier die Führung des abgefangenen Flugzeuges

entweder Richtung Landesgrenze oder zum Internierungsflugplatz. In der Durchführung gilt folgendes:

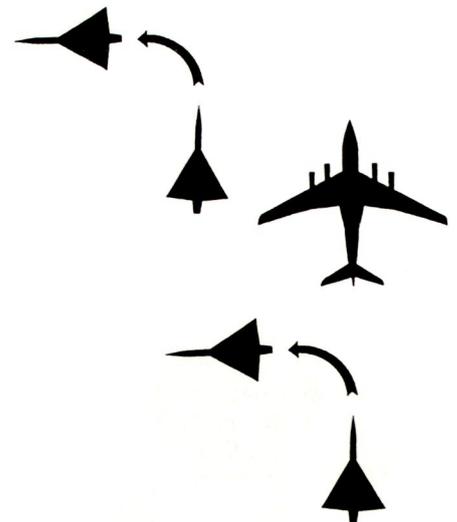
Aufforderung zum Verlassen des Luftraumes oder zur Landung:



- Positionierung leicht höher vor abgefangenem Flugzeug, normalerweise links;
- «TANGO»¹⁰;
- nach positiver Bestätigung: «TANGO»¹⁰, feine horizontale Kurve auf freie Seite auf gewünschten Kurs oder Richtung Flugplatz.

Wenn möglich soll über Funk Kontakt zum abgefangenen Flugzeug aufgenommen werden.

Bei Abbruch der Intervention wird folgendermassen vorgegangen:



- plötzliches Wegdrehen 90° oder mehr steigend auf die freie Seite;
- Bestätigung: «TANGO»¹⁰.

Die in der Schweiz vorgesehenen Flugplätze sind: Zürich-Kloten und Genève-Cointrin.

Die Interventionen müssen unter Sichtwetterbedingungen erfolgen. Es



Ein F-5E (unter dem Transportflugzeug) «tastet» sich langsam von links an das abzufangende Flugzeug heran. Der zweite F-5E (links) ist trainingshalber so positioniert, dass er im Notfall seine Waffen einsetzen könnte. Das Bild zeigt eine unrealistisch nahe Distanz. In Wirklichkeit wäre der zweite F-5E etwa 2 km hinter dem abzufangenden Flugzeug. (Aufnahme: Militärluftdienst Dübendorf).

sind dabei die festgelegten Verfahren gemäss AIP-Schweiz¹¹ anzuwenden.

Massnahmen in Zeiten erhöhter Spannung

Bei besonderen Vorkommnissen kann das BAZL Massnahmen für eine gezielte Überwachung des Luftraumes und Identifikation des Luftverkehrs anordnen. Es kann eine Bereitstellung der erforderlichen Mittel beim KFLF veranlassen.

In Zeiten erhöhter Spannung kann das KFLF dem BAZL ausserordentliche Massnahmen zur lückenlosen Überwachung des gesamten Luftverkehrs und zur Identifikation aller Luftfahrzeuge über schweizerischem Hoheitsgebiet beantragen.

Im Bereich KFLF sind in den Befehlen «SOVERENO UNO»¹² und «SOVERENO DUE»¹³ die Aufgaben, Befugnisse und Kompetenzen festgelegt.

Bezüglich Waffeneinsatz gilt folgendes gemäss VWL, Art. 9 (4):

«Bei nicht eingeschränktem Luftverkehr dürfen gegen zivile Luftfahrzeuge keine Waffen eingesetzt werden, ausgenommen bei Notstand und Notwehr.»

Gegen Staatsluftfahrzeuge, namentlich Militärluftfahrzeuge, die ohne Bewilligung oder unter Missachtung der Bewilligungsaufgaben den schweizerischen Luftraum benützen, dürfen Waffen eingesetzt werden, wenn sie den luftpolizeilichen Anordnungen nicht Folge leisten, andere verfügbare Mittel nicht ausreichen sowie bei Notstand und Notwehr. Der Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen erlässt darüber die notwendigen Dienstvorschriften.»

In Krisenlagen kommt der Wahrung der Lufthoheit hohe politische Bedeutung zu. Der Wille und die Fähigkeit zum Handeln können dissuasiv demonstriert werden. Dazu sind leistungsfähige Jagdflugzeuge unerlässlich.

Zusammenfassung

Die Wahrung der Lufthoheit und die in diesem Zusammenhang vorgesehenen luftpolizeilichen Massnahmen gehören zum international anerkannten Grundrecht eines souveränen Staates.

Die zivilen Behörden und deren Instanzen sind im nicht eingeschränkten Luftverkehr für die vorgesehenen Massnahmen zuständig.

Militärflugzeuge führen die Identifikationen und allfällige Interventionen im Auftrag der zivilen Behörden durch. Sie allein sind in Krisenlagen fähig, die luftpolizeilichen Massnahmen – wenn nötig mit Waffengewalt – durchzusetzen.

Leistungsfähige Jagdflugzeuge sind deshalb auch schon vor Ausbruch von Kriegshandlungen für einen souveränen Staat zwingend notwendig.

Anmerkungen

¹ – Pariser Konvention über die Regelung der Luftfahrt von 1919 – Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 (Chicago-Abkommen, ICAO-Abkommen)

² gestützt auf Artikel 102 Ziffern 8–10 der Bundesverfassung

³ gestützt auf die Artikel 3, 7, 12, 21 und 40 des Luftfahrtgesetzes (LFG) vom 21. Dezember 1948

In der «Verordnung über die Wahrung der Lufthoheit bei nicht eingeschränktem Luftverkehr» sind die untenstehenden Begriffe wie folgt definiert:

■ **Lufthoheit:** Recht eines Staates, die Benützung des über seinem Staatsgebiet liegenden Luftraumes bindend zu regeln und diese Regelung durchzusetzen.

■ **Schwerwiegende Verletzung von Luftverkehrsregeln:** Verletzung von Luftverkehrsregeln, durch die eine konkrete Gefährdung der Luftfahrt bewirkt wird.

■ **Schwerwiegende Verletzung der Lufthoheit:** Verletzung der Lufthoheit, durch welche Interessen der Gesamtverteidigung beeinträchtigt werden.

■ **Identifikation mit technischen Mitteln:** Feststellung der Übereinstimmung zwischen Radar-, Funk- und Flugplandaten.

■ **Identifikation mit bemannten Luftfahrzeugen:** Erreichen des Sichtkontakts der schweizerischen Flugzeugbesatzung mit jenen anderer Luftfahrzeuge, um Art, Zugehörigkeit und Kennzeichen festzustellen.

■ **Intervention:** Eingriff in die Entscheidung einer Luftfahrzeugbesatzung über Flugwegwahl oder Fortführung eines Fluges mit Einschluss von Gewaltandrohung oder mit unmittelbarem Waffeneinsatz im Rahmen der jeweils gültigen Regelungen oder Auflagen.

■ **Luftpolizeiliche Massnahmen:** Beschaffung und Verbreitung von Nachrichten, Identifikation, Intervention.

■ **Notwehr:** Abwehr eines unrechtmässigen, unmittelbar bevorstehenden Angriffs des abzufangenden Luftfahrzeuges gegen das Abfangluftfahrzeug.

■ **Notstand:** Gewissheit über die Tatsache, dass mit einem Luftfahrzeug eine unmittelbare Gefahr für Menschen oder Sachen geschaffen werden soll.

⁴Verordnung über die Wahrung der Lufthoheit vom 17. Oktober 1984 (Stand am 1. Oktober 1985)

⁵Verordnung über die Wahrung der Lufthoheit bei nicht eingeschränktem Luftverkehr vom 8. November 1989

Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement, gestützt auf die Artikel 2 Absatz 2 und 14 der Verordnung vom 17. Oktober 1984 über die Wahrung der Lufthoheit (VWL), im Einvernehmen mit dem Eidgenössischen Militärdepartement.

⁶Art. 2 Zusammenarbeit der VWL vom 17.10.84

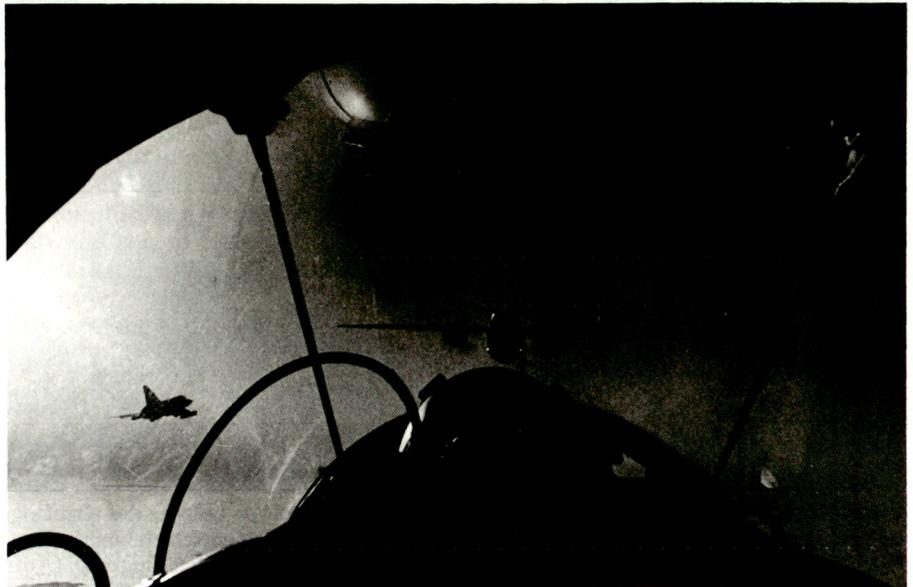
Das eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement und das Eidgenössische Militärdepartement überwachen in gegenseitiger Zusammenarbeit den Luftraum und treffen Massnahmen zur Wahrung der Lufthoheit und gegen schwerwiegende Verletzungen der Luftverkehrsregeln.

Sie übertragen diese Aufgaben dem Bundesamt für Zivilluftfahrt und dem Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen.

⁷SWISSCONTROL = Schweizerische Aktiengesellschaft für Flugsicherung

⁸Richtlinien für Annäherung und Abfangübungen des BAZL vom 20.8.90

⁹Weisungen B 11/90 vom 27.11.90 «Annäherung und Abfangübungen der Flugwaffe gegenüber zivilen Luftfahrzeugen» der SWISSCONTROL, Betrieb



Sicht aus dem Cockpit einer F-5F. Aus dieser Position hinter dem abgefangenen Flugzeug, hier eine Antonov AN-26, ist es im Notfall möglich, die Waffen einzusetzen. Links die Mirage III R, welche identifiziert oder interveniert. (Aufnahme: Militärflugdienst Dübendorf).

¹⁰Rasches Flügelschwenken um die Längsachse des Flugzeuges

¹¹AIP Schweiz des BAZL, Kapitel RAC 8-2, Anhang 6, Abfangverfahren, Abfangsignale

¹²«SOVERENO UNO»; Bf des KFLF vom 1.12.89 über die Zusammenarbeit mit

dem Bundesamt für Zivilluftfahrt bei nicht eingeschränktem Luftverkehr

¹³«SOVERENO DUE»; Bf des KFLF vom 1.12.89 über die Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt bei eingeschränktem Luftverkehr

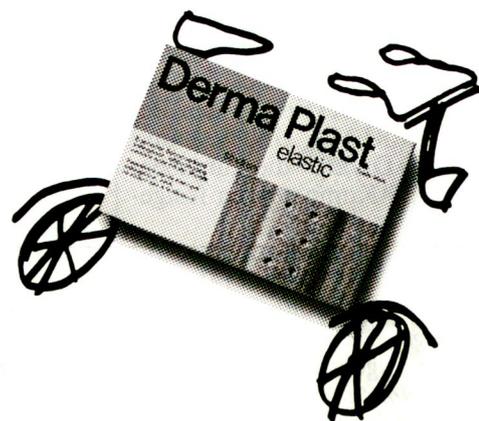
Wir empfehlen uns für

preisgünstige Offiziersuniformen ab Lager

sowie für prompte Dienstleistungen bei Beförderungen, Änderungen und Instandstellungen Ihrer Uniform.

Stiefel (verschiedene Modelle) für alle Ansprüche auch für Privat – sowie Militärartikel an Lager

Illert & Co.
Stampfenbachstrasse 32
Nähe Zentral, Zürich
Telefon 01 251 15 66



DermaPlast
Dreimal empfehlenswert:

Hautverträglich.
Mit Desinfektionsmittel.
Verklebt nicht mit der Wunde.

Nur in Apotheken und Drogerien.