

**Zeitschrift:** ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische  
Militärzeitschrift

**Herausgeber:** Schweizerische Offiziersgesellschaft

**Band:** 168 (2002)

**Heft:** 2

  

**Artikel:** Luftpolizeidienst : Zuständigkeiten, Verfahren

**Autor:** Aebersold, René

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-67917>

### **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:** 15.03.2025

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

# Luftpolizei

## Luftpolizeidienst – Zuständigkeiten, Verfahren

René Aebersold

Die Aufgaben und Verfahren für die Durchführung der Luftpolizei sind in zwei Verordnungen geregelt: Grundlage bildet die Bundesratsverordnung über die Wahrung der Lufthoheit (VWL), Details sind in der Verordnung des UVEK über die Wahrung der Lufthoheit bei nicht eingeschränktem Luftverkehr beschrieben. Bereits aus dem Titel der Departementsverordnung und aus der Tatsache, dass diese vom UVEK erlassen wird, ersieht man, dass es sich hier nicht um eine ausschliesslich militärische Angelegenheit handelt. Man unterscheidet nämlich zwei grundsätzlich verschiedene Lagen:

### Nicht eingeschränkter Luftverkehr

Die Benützung des schweizerischen Luftraumes ist im Rahmen der internationalen und nationalen Vorschriften frei. Das Gleiche gilt auch in Zeiten erhöhter Spannung, in denen eine kri-

senhafte Lage besteht. Zuständig für die Wahrung der Lufthoheit und für die Anordnung von luftpolizeilichen Massnahmen ist das Bundesamt für Zivilluftfahrt. Für die Durchsetzung wird es von der Luftwaffe unterstützt.

### Eingeschränkter Luftverkehr

Der Bundesrat beschliesst Einschränkungen der freien Benützung des schweizerischen Luftraumes. Das kann von zeitlichen Einschränkungen des Luftverkehrs bis zu einem gänz-

lichen Verbot der Benützung des Luftraumes reichen. Nun überwacht die Luftwaffe mit Unterstützung durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt den Luftraum und ist für die Bewilligung von Flügen zuständig.

### Welches sind denn nun die Aufgaben der Luftpolizei?

Nach dem internationalen Abkommen von Chicago (für nicht geplante Flüge) und nach dem so genannten Transitabkommen (für Linienflüge) sind Überflüge durch den Luftraum der Mitgliedstaaten grundsätzlich frei. Dies gilt jedoch nicht für Staatsluftfahrzeuge, also für Militärluftfahrzeuge, Regierungsluftfahrzeuge und Luftfahr-



F/A-18 identifiziert C-160, Transall, der deutschen Luftwaffe.

zeuge des Zolls und der Polizei. Diese brauchen eine so genannte «diplomatic Clearance» des BAZL.

Bei nicht eingeschränktem Luftverkehr wird der Luftraum und die Einhaltung der Regeln durch die Flugsicherungsorgane der SKYGUIDE überwacht. Dies geschieht insbesondere mit Hilfe des Flugsicherungsradars. Luftfahrzeuge, welche die Luftverkehrsregeln schwerwiegend missachten oder die Lufthoheit verletzen, werden auf Anordnung des BAZL zur Identifikation durch die Luftwaffe abgefangen. Sie werden gegebenenfalls zum Verlassen des Luftraumes oder zur Landung aufgefordert.

Bei eingeschränktem Luftverkehr wird der Luftraum weiterhin durch die SKYGUIDE überwacht, diesmal aber in ihrer militärischen Funktion. Luftfahrzeuge, die einer Aufforderung nicht nachkommen, können durch die Luftwaffe zur Landung gezwungen werden.

Unter luftpolizeilichen Massnahmen versteht man also die Beschaffung und Verbreitung von Nachrichten, Identifikation von Luftfahrzeugen, welche die Luftverkehrsregeln schwerwiegend missachten oder die Lufthoheit verletzen, sowie Interventionen.

## Identifikation

Die Identifikation kann mit technischen Mitteln erfolgen, indem die Übereinstimmung zwischen Radar-, Funk- und Flugplandaten festgestellt wird, oder mit Flugzeugen der Luftwaffe. Bei solchen Abfangmanövern oder Interzeptionen durch die Luftwaffe wird das Erreichen des Sichtkontaktes mit dem anderen Luftfahrzeug angestrebt, um Art, Zugehörigkeit und Kennzeichen desselben festzustellen. Die diesbezüglichen Verfahren sind im AIP der Schweiz publiziert, und es ist klar, dass dies von der Luftwaffe auch geübt werden muss. Im nachfolgenden Artikel wird die praktische Durchführung solcher Manöver erklärt.

## Intervention

Eine Intervention ist ein Eingriff in die Entscheidung einer Luftfahrzeugsbesatzung über Flugwegwahl oder Fortführung eines Fluges, mit Einschluss von Gewaltandrohung oder mit unmittelbarem Waffeneinsatz, im Rahmen der jeweils gültigen Regelungen oder Auflagen. So dürfen bei nicht eingeschränktem Luftverkehr gegen zivile

Luftfahrzeuge keine Waffen eingesetzt werden, ausgenommen bei Notstand und Notwehr wie zum Beispiel die Terrorakte gegen das World Trade Center in New York.

Gegen Staatsluftfahrzeuge, insbesondere 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. Ziel einer Intervention ist in der Regel das Verlassen des schweizerischen Luftraumes oder die angeordnete Landung des Eindringlings auf einem schweizerischen Flugplatz. ■



René Aebersold,  
Prozessleiter  
Infrastruktur-Planung,  
3003 Bern.

## Luftpolizeidienst – Aus der Praxis

Alex Miescher

### Grundsätze

Aus Sicht des Jagdpiloten stellt der Luftpolizeidienst (LPD) in Friedenszeiten die «Raison d'être» dar: Jederzeit und aus dem Stand muss er fähig sein, einen Luftpolizeidienst-Einsatz zu leisten. Die hohe Anzahl Überflüge über unser Land begründet an sich schon

die Notwendigkeit einer rasch einsetzbaren, hoheitlichen Kontrolle. Dies um Verletzungen des Luftraumes zu dokumentieren oder aber, um im Sinne der Dissuasion Präsenz zu markieren.

Dementsprechend werden diese Einsätze bei Tag und bei Nacht mit hoher Priorität trainiert und vorbereitet.

Bei jedem Briefing wird der Fall angesprochen, wie im Verband reagiert wird, falls es zu einem LPD-Einsatz kommen sollte. Dabei werden folgende Fragen erörtert:

- Bis zu welchem Petrolstand wird der Auftrag angenommen?
- Wer führt die Interzeption?
- Was machen die Nicht-Beteiligten (in der Regel genügen zwei Flugzeuge)

Dabei wird auf den Ausbildungsstand der Besatzungsmitglieder Rücksicht genommen. Oberstes Gebot bleibt immer die Flugsicherheit.