Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 180 (2014)

Heft: 5

Artikel: Luftpolizeidienst : Fakten statt Polemik

Autor: Studer, Jürg

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-391418

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.07.2025

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

Luftpolizeidienst – Fakten statt Polemik

Nach der Flugzeugentführung einer Boeing der Ethiopian Airlines am frühen Montag Morgen des 17. Februar 2014 nach Genf stand die Luftwaffe verbreitet in der Kritik, weil sie mangels 24-Stunden-Bereitschaft der Interventionsmittel das entführte Flugzeug nicht abgefangen und zur Landung begleitet hatte. Die dabei geäusserte Kritik lässt oftmals erahnen, dass das entsprechende Fachwissen zumindest lückenhaft ist.

Jürg Studer, Redaktor ASMZ

Der Schweizer Armee, als einem der Pfeiler der Sicherheitspolitik unseres Landes obliegt die Aufgabe, die Unversehrtheit unseres Staatsgebietes vor unerwünschter äusserer Einflussnahme zu garantieren. Zu unserem Staatsgebiet gehört auch der Luftraum darüber und unser Land hat das Recht, die Benützung des über seinem Staatsgebiet liegenden Luftraumes bindend zu regeln und diese Regelung auch durchzusetzen. Die Schweiz hat aber nicht nur das Recht, sondern auch die Pflicht, den eigenen Luftraum zu kontrollieren und allenfalls zu intervenieren, falls die Sicherheit des Landes oder der allgemeinen Luftfahrt im Schweizer Luftraum dies erfordert. Sie wird dazu durch das internationale Neutralitätsrecht verpflichtet, welches in den heute immer noch geltenden Haager Konventionen von 1907 beschrieben ist.

Gesetzliche Grundlage

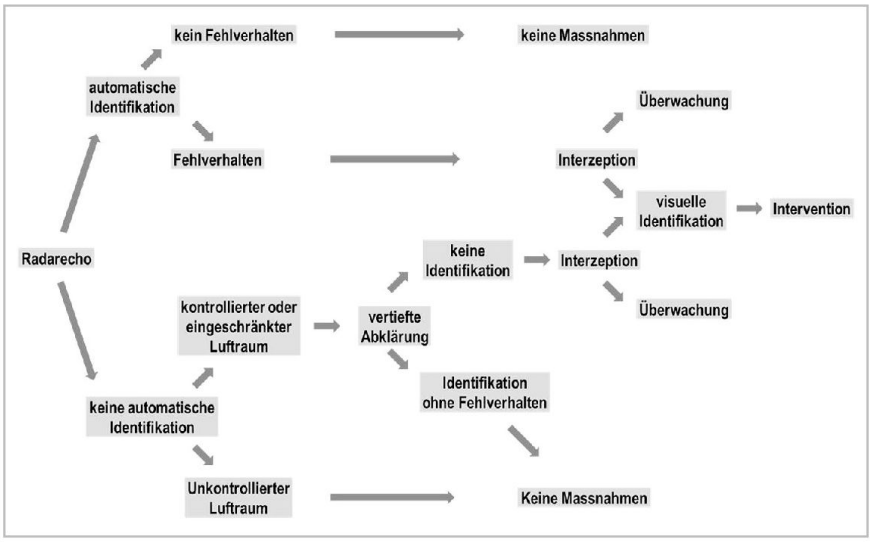
In der Verordnung zur Wahrung der Lufthoheit (VWL) werden die Massnahmen zur Wahrung der schweizerischen Lufthoheit und zur Durchsetzung der Luftverkehrsregeln festgelegt. Zuständig dafür sind zwei Departemente des Bundes. Das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) legt im Einvernehmen mit dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) fest, wie der Luftraum zu überwachen ist und welche Massnahmen zur Wahrung der Lufthoheit und gegen schwerwiegende Verletzungen der Luftverkehrsregeln zu treffen sind.

Die Wahrung der Lufthoheit basiert auf Überwachung, Kontrolle und luftpolizeilichen Massnahmen. Im Rahmen ihrer Möglichkeiten und mit Unterstützung der Organe der Flugsicherung überwacht die Luftwaffe den Luftraum über der Schweiz und der angrenzenden Gebiete. Seit 2003 schützt die Luftwaffe relevante Anlässe und seit 2005 überwacht sie den Luftraum permanent, 24 Stunden am Tag. Die Kontrolle der Einhaltung der Luftverkehrsregeln durch den zivilen und den militärischen Flugverkehr wird durch die Organe der Flugsicherung vorgenommen. Werden die Lufthoheit oder die Luftverkehrsregeln in schwerwiegender Weise verletzt, greift die Luftwaffe, falls andere Massnahmen nicht ausreichen, im Rahmen ihrer technischen und betrieblichen Möglichkeiten zu den Mitteln der Intervention. Das heisst, sie fängt fehlbare Luftfahrzeuge ab, um sie zu identifizieren und gegebenenfalls zum Verlassen des Luftraumes oder zur Landung auf einem geeigneten Flugplatz aufzufordern. Diese Vorgänge werden als Luftpolizeidienst bezeichnet.

Identifizierung einer deutschen Passagiermaschine. Bild: VBS

Prozessschritte des Luftpolizeidienstes

Wird im Luftraum über der Schweiz oder des angrenzenden Gebietes ein nicht-identifiziertes Flugzeug im kontrollierten oder eingeschränkten Luftraum geortet, wird in einer ersten Phase versucht, dieses Radarecho durch den Vergleich der vom Sekundärradar ausgesandten Daten und den vom Antwortgerät (IFF-Transponder) und den im Flugplan gemachten Angaben zweifelsfrei zu identifizieren.* Dies geschieht durch den Track Manager (TM) und den Identifikationsoffizier (IDO), Mitarbeitende in der Einsatzzentrale Luftverteidigung (EZ LUV). Kann das Flugzeug nicht zweifelsfrei identifiziert werden oder besteht eine Diskrepanz zwischen den gemachten Angaben und den tatsächlichen Daten, informiert der IDO den Chief Air Defense (CAD). Je nach Situation ordnet dieser eine Interzeption an. Als Interzeption bezeichnet man die Phase zwischen der Zielzuweisung und der Positionierung des Abfangjägers zwecks



Prozessschritte im Luftpolizeidienst.
Grafik: VBS

weiteren Vorgehens. Sie wird meist durch einen Jägerleitoffizier, den Tactical Fighter Controller (TFC), unterstützt. Parallel zur Interzeption wird die Einsatzzentrale versuchen, Funkkontakt mit dem nicht identifizierten Flugzeug aufzunehmen. Die Folge-Massnahmen hängen wiederum von der Situation ab. Entweder wird das interzeptierte Flugzeug auf Distanz weiter überwacht oder es findet eine visuelle Identifikation statt, bei welcher Flugzeugtyp, Immatrikulation und offensichtliche Hinweise über die Zuladung festgestellt und allenfalls mit Fotos dokumentiert werden. Erst in letzter Konsequenz wird eine Intervention ins Auge gefasst.

Im Falle einer Intervention wird das identifizierte Flugzeug auf eine andere Route oder zur Landung auf einem Schweizer Flugplatz geführt/gezwungen. Im Ausnahmefall wird den Anordnungen mit dem Ausstoss von Infrarot-Täuschkörpern, sogenannten «flare» im Sinne eines Warnschusses Nachdruck verliehen. Im Extremfall und nur bei eingeschränktem Luftverkehr kann ein autorisierter Entscheidungsträger den Waffeneinsatz auch auf ein ziviles Flugzeug befehlen. Alle geschilderten Prozessschritte des Luftpolizeidienstes finden nach international standardisierten Verfahren statt.

Permanente Luftraumüberwachung mit Interventionsmitteln

Seit dem Zweiten Weltkrieg war die Schweizer Luftwaffe nie in einer dauerhaften 24-Stunden-Bereitschaft mit einsatzbereiten Kampfflugzeugen. Sogar während des Kalten Krieges stellte man sich auf den Standpunkt, dass eine Bereitschaft, innert weniger Stunden ausserhalb der ordentlichen Flugbetriebszeiten Luftpolizeidienst durchführen zu können, genüge. Man rechnete mit einer entsprechenden Vorwarnzeit und ordnete folglich eine angepasste Pikettstellung an. Sollte sich eine aussergewöhnliche Situation entwickeln, würde die Bereitschaft erhöht und eine Alarm-Bereitschaft, international Quick Reaction Alert (QRA) genannt, erstellt werden. So sassen beispielsweise 1982 anlässlich der Geiselnahme in der polnischen Botschaft in Bern Piloten der Luftwaffe während mehrerer Tage in bewaffneten Mirage IIIS-Kampfflugzeugen bereit, da man eine Intervention polnischer Spezialkräfte befürchtete.

Nach den Ereignissen am 11. September 2001 machten sich auch VBS und Luftwaffe Gedanken, eine dauerhafte 24-Stunden-Bereitschaft mit einsatzbereiten Kampfflugzeugen aufzubauen. Ein erster Schritt dazu erfolgte 2005, als die permanente passive Luftraumüberwachung (24 Std / 365 Tage) eingeführt wurde. Bis 2007 musste die Luftwaffe in einer Studie die nötigen zusätzlichen Ressourcen für eine Interventionsfähigkeit mit fliegerischen Mitteln im 24-Stunden-Betrieb während 365 Tagen im Jahr berechnen. In Anbetracht der knappen Ressourcenlage und des sicherheitspolitischen Umfeldes erachtete es der Bundesrat 2008 als vertretbar, auf einen Aufwuchs im durch die Luftwaffe geschilderten Rahmen zu verzichten, wie er als Antwort auf eine Interpellation aus dem Parlament erklärte.

Anderthalb Jahre später forderte der Nationalrat in einer Motion «sicherzustellen, dass der Luftpolizeidienst (Interventionen) auch ausserhalb der normalen Arbeitszeiten angemessen sichergestellt wird.» Die Motion wurde im Februar 2010 durch den Bundesrat beantwortet und die Annahme beantragt. Der Ständerat hat die Motion im März und der Nationalrat im September 2010 angenommen. Im Dezember 2010 erfolgte der Projektauftrag. Von der Projektleitung wurden ein Konzept für die vollständige Umsetzung und ein Zwischenschritt erarbeitet. Im Januar 2012 ordnete der Chef VBS an, sämtliche Projektarbeiten aufgrund der unsicheren finanziellen Entwicklung zu sistieren. Nachdem das Parlament das Armeebudget auf 5 Mia. CHF aufgestockt hatte, konnte die Umsetzung 2013 wieder an die Hand genommen werden.

Alles aus einer Hand für eine **alles umfassende Luft- und Raketenabwehr**

Das gesamte Spektrum integrierter vernetzter Systeme für die Abwehr von Bedrohungen in sämtlichen Entfernungs- und Höhenbereichen

IAI bietet ein umfassendes Spektrum an land- und seegestützten Systemen zur Abwehr von Luft- und Flugkörperbedrohungen - für die Luftverteidigung im Nächstbereich (SHORAD) bis hin zu weitreichenden und im exoatmosphärischen Abhaltebereich wirkenden Systemen. Unsere einzigartigen Lösungen beinhalten State-of-the-Art-Technologien und offerieren umfassende Vernetzungsmöglichkeiten für das effektivste System der Systeme – alles basierend auf den Erfahrungen und Erkenntnissen aktueller Einsatzszenare. Das Ergebnis: Die IAI Lösungen gewährleisten eine undurchdringliche integrierte Luft- und Raketenabwehr.

ARROW-2

ARROW-3

VSHORAD

BARAK-8

IAI

WHEN RESULTS MATTER

www.iai.co.il
corpmkg@iai.co.il

Bewaffnete F/A-18 im Luftpolizeidienst.

Grenzüberschreitende Kooperation

Wenn man die Flugwege der am 11. September 2001 entführten Flugzeuge über eine Europakarte legt, wird bewusst, dass die Schweiz ein kleines Land ist und dass bei Feststellung von Unregelmässigkeiten im Luftraum wenig Zeit und Raum für eine Interzeption zur Verfügung steht. Sie ist somit auf Zusammenarbeit mit den benachbarten Ländern angewiesen. Aus diesem Grund hat die Schweiz im November 2004 mit Frankreich einen Vertrag über die grenzüberschreitende Zusammenarbeit der beiden Staaten im Bereich der Sicherung des Luftraums gegen nichtmilitärische Bedrohungen aus der Luft abgeschlossen. Ähnliche Abkommen wurden mit Italien (2006), mit Deutschland (2007) und mit Österreich (2008) abgeschlossen. Im Rahmen von luftpolizeilichen Massnahmen zu Gunsten des World Economic Forum (WEF), des G8-Gipfels in Evian (2003), der Olympischen Winterspiele (2006) in Turin, der EURO 08, des Frankophonie-Gipfels (2010) und der Syrien-Konferenz (2014) in Montreux wurden alle diese Abkommen bereits mehrfach erfolgreich umgesetzt.

Im Zusammenhang mit der Flugzeugentführung nach Genf muss das Verfahren des grenzüberschreitenden Luftpolizeidiensts etwas näher betrachtet werden. Nimmt ein abgefangenes Flugzeug Kurs auf ein anderes Land, so ist gemäss Abkommen vorgesehen, dass die intervenierenden Kampfflugzeuge dieses bis in das andere Land begleiten, wo dann die Übergabe an dessen Kampfflugzeuge stattfindet. So wurde auch das äthiopische Passagierflugzeug durch französische Kampfflugzeuge wie vorgesehen in den Schweizer Luftraum begleitet. Bei einer permanenten Luftraumüberwachung mit Interventionsmitteln wären Schweizer Kampfflugzeuge in der Region Genf bereit gewesen, für eine Übergabe wären die zwei Minuten vom Überflug der Schweizer Grenze bis zur Landung in Genf wohl zu kurz gewesen.

Die Schweizer Politik und die Luftwaffe beschäftigen sich bereits seit einiger Zeit mit der Einführung einer permanenten Luftraumüberwachung mit Interventionsmitteln, auf Grund der knappen finanziellen Ressourcen wurde die Umsetzung jedoch während einiger Jahre verzögert. Sie soll nun in zwei Schritten umgesetzt werden. Bis 2020 soll mit angepassten Zwischenschritten eine volle 24-Stunden-Bereitschaft erstellt werden.

Luftpolizeidienst 24/365 – eine komplexe, ressourcenintensive Aufgabe

Eine Bereitschaft mit bewaffneten Kampfflugzeugen während 24 Stunden am Tag und 365 Tagen im Jahr nicht identifizierte Flugzeuge interzeptieren zu können und bei Bedarf entsprechend der Situation intervenieren zu können, ist eine komplexe, ressourcenintensive Aufgabe. Es braucht dazu nicht nur Flugzeuge und Piloten, sondern auch Radaroperateure und Flugsicherung, Personal für Flugzeugbereitstellung und Unfallpikett, sowie Entscheidungsträger in der Operationszentrale und auf dem Flugplatz. Die benötigten Spezialisten findet man nicht auf der Strasse, sie müssen zudem eine oft mehrere Jahre dauernde Ausbildung durchlaufen. ■

* Das Sekundärradar (Interrogator) sendet ein Radarsignal mit Abfragedaten aus, welches vom Antwortgerät (Transponder) mit einem «Antwortsignal» erwidert wird. Diese Antwort enthält meist Zusatzinformationen über das Flugzeug, seine Flughöhe oder gar eine Freund-Feind-Erkennung.