

Luftpolizeidienst : Fakten statt Polemik

Autor(en): **Studer, Jürg**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **180 (2014)**

Heft 5

PDF erstellt am: **27.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-391418>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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 Unterstüt-

zung 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



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



Das gesamte Spektrum integrierter vernetzter Systeme für die Abwehr von Bedrohungen in sämtlichen Entfernung- 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

www.iai.co.il
corpmsg@iai.co.il



WHEN RESULTS MATTER



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 luftpolizei-

lichen 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 Luftpolizeidienstes 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 Kampf-

flugzeuge 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 Radaroperatoren 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.

D / O R M E T

Die Strassensperren QUICKSTOP und TRUCKSTOP – patentiert mit auswechselbaren, bruchsicheren Stahlhohlspitzen – unterstützen Sicherheitsdienste bei Fahndung, Kontrolle und Objektsicherung schnell und effizient.

AN QUICKSTOP FÜHRT KEIN WEG VORBEI!



DORMET Dörfliger Metallwaren AG / Industriestrasse West 5 / CH-4614 Hägendorf / Telefon +41 62 209 40 60 / www.dormet.com