

# Zur Genese des Flughafen-Regiments 4

Autor(en): **Keller, Fridolin**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz**

Band (Jahr): **74 (1999)**

Heft 5

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-715204>

## **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.

## Zur Genese des Flughafen-Regiments 4<sup>1</sup>

*Neue Verordnung über den Truppeneinsatz für den Ordnungsdienst*

Seit dem 3. September 1997 ist die neue «Verordnung über den Truppeneinsatz für den Ordnungsdienst» (VOD) in Kraft. Diese neuen gesetzlichen Grundlagen werten auch die Erfahrungen aus, die seinerzeit 1970/71 nach dem Truppeneinsatz auf dem Flughafen Kloten gezogen worden sind. Die Bedrohungsrezeption des «Strategischen Überfalls» hat als sichtbarste Folge zur Bildung des Flughafen-Regiments 4 geführt. Es lohnt sich, diese strategische Antwort auf die Herausforderung des Kalten Krieges zur Kenntnis zu nehmen und mit den neuen Verordnungspunkten sowie mit der veränderten Bedrohungslage zu vergleichen.

**Die Folgen des Bewachungseinsatzes auf dem Flughafen Kloten 1970/71<sup>2</sup>**

Am 6. September 1970 entführten Mitglieder der «Volksfront zur Befreiung Palästinas» eine Swissair-Maschine nach Zerqa,

*Hptm Fridolin Keller, Niederuzwil*

einem Wüstenflugplatz in Jordanien. Die Entführer forderten die Freilassung der drei in der Schweiz inhaftierten «Befreiungskämpfer», welche im Februar 1969 auf dem Flughafen Kloten eine Boeing 720 B der israelischen Fluggesellschaft EL-AL beschossen hatten. Der Bundesrat sah sich gezwungen, den Forderungen nachzukommen und liess die Attentäter am 1. Oktober 1970 frei. Zu diesem Zeitpunkt hatte die schweizerische Landesregierung bereits die Gesuche der Kantone Zürich und Genf zur Stationierung von Truppen auf den beiden internationalen Flughäfen



*Getarnte Stellung neben ausrollenden Jets.*

gebilligt. Bis zur Aufhebung dieses Truppeneinsatzes am 8. September 1971 leisteten in Kloten rund 30 Bataillone Aktivdienst.

### Massnahmen nach dem Ordnungsdienstseinsatz

Auf militärischer Seite wurde einerseits die Diskussion über die Ordnungsdienstvorschriften aus den Jahren 1966/67 wieder aufgenommen. Dies führte schliesslich zur «Verordnung über den Truppeneinsatz für den Ordnungsdienst (VOD)» von 1979, welche nun unlängst den modernen Anforderungen der «Armee 95» angepasst worden ist. Andererseits wurde 1970 ein militärisches Kommando, das Flughafen-Kommando 414, gebildet. Zu den Aufträ-

gen der zu Beginn rund 800 Mann starken Truppe zählten vor allem Bewachungsaufgaben sowie die Unterstützung der zivilen Polizeikräfte. Weil es sich nicht um reine Kampfaufträge handelte, wurden vor allem Wehrmänner im Landsturmalter eingesetzt. Diese leisteten in der Regel jedoch nur eine Dienstleistung unter diesem Kommando. Bis 1986 wurden die Wehrmänner mit jeweils immer neuen Beständen in lediglich fünf Ergänzungskurse einberufen. Das Ausbildungsniveau des Verbandes war dementsprechend tief. Auf der zivilen Seite wurde die Flughafenwache kontinuierlich ausgebaut und nach modernsten Erfahrungen ausgebildet. Auf den 1. Januar 1980 wurde sie in «Flughafensicherheitspolizei» umbenannt. In langen Briefwechseln zwischen zivilen und militärischen Stellen wurde die Frage erörtert, ob die zivile Flughafensicherheitspolizei bei einer Allgemeinen Kriegsmobilmachung dem Flughafen-Kommando unterstellt wer-

<sup>1</sup> Basis dieses Aufsatzes bildet meine Diplomarbeit an der Militärischen Führungsschule. Da es in der gebotenen Kürze nicht möglich ist, hier alle Namen der am Aufbau dieser Studie beteiligten Personen sowie deren Verdienste aufzuzeigen, sei ihnen allen im Namen des Verfassers und der Dozentur Militärgeschichte MFS pauschal bestens gedankt.

<sup>2</sup> Quellen: Schweizerisches Bundesarchiv Bern, Staatsarchiv des Kantons Zürich, Gst-Registrator Bern, Gst-UG Operationen Bern, Herr Binder, Kdo Ter Div 4, Kdo FAK 4, Privatarchiv der Herren Bischofberger, Bütikofer, Gygli, Weltert sowie diverse Zeitungsartikel und die einschlägige Literatur.



*Kdt und Stab vom KP zur Truppe*

den sollte. Vor allem aus völkerrechtlichen Gründen sah man dann aber davon ab. Zu den Verbesserungen der Sicherheit dienen ebenfalls zahlreiche bauliche Veränderungen, so zum Beispiel der Zaun um das Flughafengelände, die verschärften Personen- und vor allem die umfassenden Gepäck- und Frachtkontrollen.

## Die neue Bedrohung: «Strategischer Überfall»

In den siebziger Jahren erhöhten sowohl die NATO- als auch die WAPA-Staaten ihr Luftlandepotential beträchtlich. Es war damit möglich geworden, ganze Divisionen über grosse Distanzen innert kürzester Zeit zu verschieben. Die Bedrohung durch einen solchen Strategischen Überfall wurde vom Bundesrat bereits im Bericht über die Sicherheitspolitik im Jahre 1973 als möglich angenommen. In einer «Verordnung über die Notschliessung der Flughäfen Genf und Zürich» beauftragte der Bundesrat 1977 die Kommandanten des ersten und vierten Armeekorps mit den Vorbereitungen für die sowohl technischen als auch faktischen Vorbereitungen bei einer solchen Notschliessung der Flughäfen.

## Wie stellte man sich das Szenario eines Strategischen Überfalls vor?

Im Jahre 1983 wurde beispielsweise mit einer Zeitspanne von 12 Stunden von der Vorwarnung bis zum Beginn einer Luftlandung gerechnet. Man nahm an, dass es durch eine unerwartete Landung in der Nacht, an Sonn- und Feiertagen sowie in Kursmaschinen, analog der sowjetischen Landung in Kabul, möglich sei, innert 20 Minuten nach Beginn der Operation eine ganze Luftlandedivision im Raum Kloten abzusetzen. In Zahlen hätte das bedeutet: 7200 Mann, 250 Maschinengewehre, 300 Raketenrohre, 294 Schützenpanzer sowie rund 20 Panzerabwehrlenk Waffen, dazu

diverse Minenwerfer, Mehrfachraketenwerfer, Fliegerabwehrkanonen und Lenk Waffen. Rund 30 Minuten nach Beginn der Luftlandung wäre nach diesem Szenario eine zweite und weitere 10 Minuten später bereits die dritte Luftlandedivision im Raum Kloten gelandet. Den über 20 000 feindlichen Soldaten wäre zu Beginn des Überfalls lediglich die zivile Flughafensicherheitspolizei mit etwas über 100 Mann gegenübergestanden. Für die Mobilmachung des Flughafenkommandos 414 oder allenfalls die Verschiebung eines Bereitschaftsverbandes der Armee im Ausbildungsdienst rechnete man mit 24 bis 52 Stunden. Zwischen diesen beiden Annahmen klafft eine enorme Zeitspanne, welche die grundsätzliche Unsicherheit ausdrückt, welche die Planer einberechneten. Trotz des eklatanten Ungleichgewichts der Kräfte blieb es bei diesen generellen Annahmen und den ungenügenden Vorbereitungen.

Durch einen Sprengstoffanschlag Ende 1980 auf eine für den Landeanflug in Kloten bestimmte Radaranlage auf dem Holberg rückte das Problem der Sicherheit auf dem Flughafen auf einen Schlag in der Prioritätenliste wieder etwas nach oben. Die skizzierten Szenarien eines Strategischen Überfalls wurden in den Stäben des Feldarmekorps 4 sowie in der Territorialzone 4 durchgespielt. Dadurch war die Bereitschaft wachgerufen, die Initiative zur Verbesserung der Situation auf dem Flughafen zu ergreifen.

## Die Konzeptionsphase<sup>3</sup>

Dr. Egli beantragte bei Divisionär Ammann, Kdt Ter Zo 4, die Bildung einer Arbeitsgruppe. Parallel dazu wurde im Stab des Feldarmekorps 4 die Problematik durch Major Bischofberger im Auftrag des Kommandanten bearbeitet. Der als Jurist ausgebildete Winterthurer Milizoffizier stellte zu Beginn seiner Studie fest, dass die Ver-

antwortung durch die Verordnung von 1977 eigentlich klar geregelt sei. Sie liege ohne Zweifel beim Kommandanten des 4. Armeekorps (bzw. beim Kdt des 1. AK für den Flughafen Genf-Cointrin). Als dritte Instanz befasste sich das Flughafen-Kommando 414 ebenfalls mit der Bedrohung des Strategischen Überfalls im Sinne der Übungsannahmen. Von dieser Seite ist vor allem die «Studie Binder» zu erwähnen, in welcher das Szenario einer strategischen Luftlandung im Glattal detailliert untersucht und beurteilt wurde.

Diese drei Instanzen beeinflussten mit unterschiedlicher Intensität und zeitlicher Staffelung die Gründung des Flughafen-Regiments 4. Eine zentrale, treibende und koordinierende Rolle spielte dabei Major Bischofberger, der sich während der ganzen Gründungsphase mit Akribie und Hingabe für die Schaffung und Ausrüstung des neuen Verbandes einsetzte. Unterstützt wurde er vor allem durch Oberst i GSt Geiger, der vom Stab des Feldarmekorps 4 im Stab der Gruppe für Generalstabsdienste die Sektion Heeresorganisation übernommen hatte. Der Kommandant des 4. AK, KKdt Feldmann, sowie der jeweilige Generalstabschef unterstützten ihrerseits das Projekt bis zur Ausführungsreife.

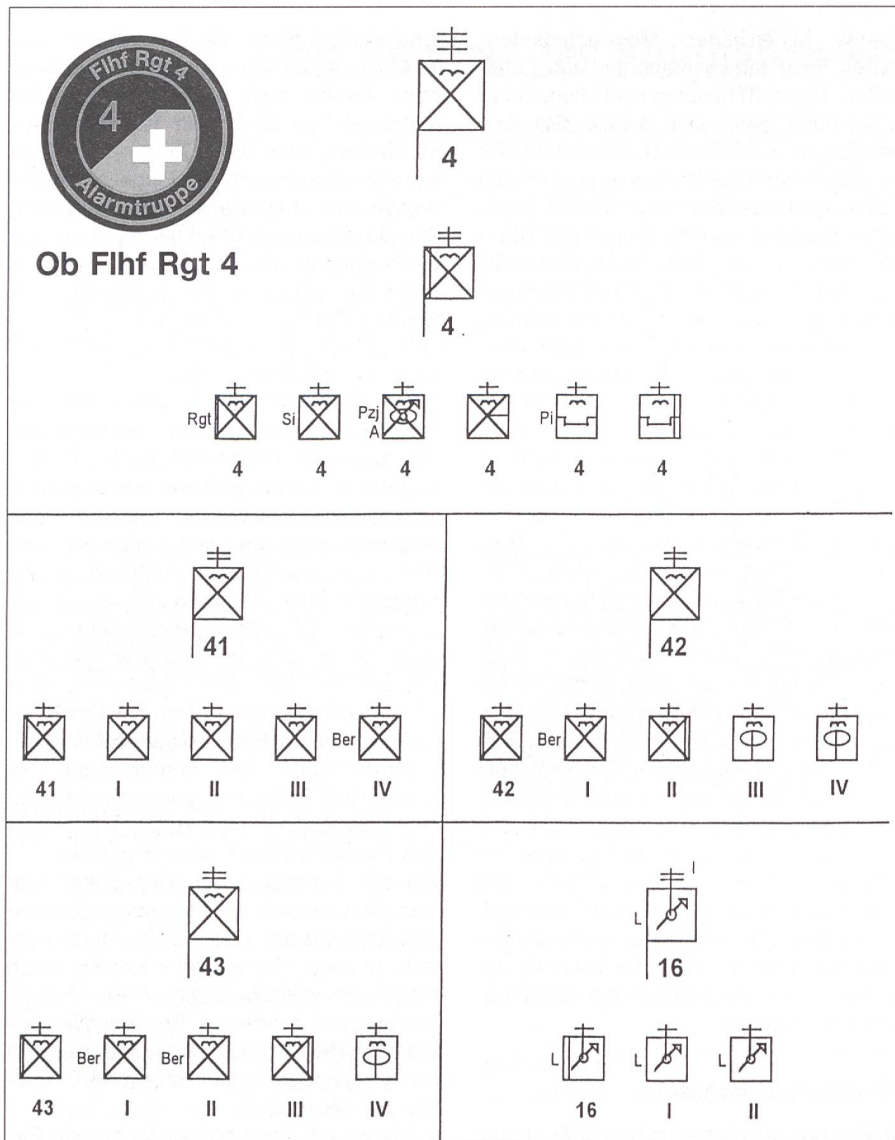
Für alle Beteiligten auf allen Stufen war klar, dass es sich bei dem neu zu bildenden Verband um einen Eliteverband handeln musste, der ausserordentlich rasch mobilisiert werden konnte. Rege Diskussionen und zahlreiche Briefwechsel begleiteten die Gründungsphase. Dabei ging es vor allem um organisatorische Probleme: um die Fragen,

- ob es sich um ein Kommando, ein Bataillon, ein Regiment oder sogar um eine Brigade handeln sollte;
- ob die Pz Gren Kp aus dem Div Stabsbat 4 wie diejenigen aus den Mech Div 1 und 11 herausgelöst werden könnte;
- welches Material aus der Kriegsreserve, welches aus dem Instruktionsmaterial freigegeben werden könne;
- woher ein zweites Sturmgewehr für die Ausrüstung der AdA genommen werden könne;
- wie die Alarmübungen in die Ausbildungszeit integriert werden könnten, nach welchen Kriterien die Rekrutierung stattfinden sollte;
- wie die Mischung der Heeresklassen möglich sei;
- welche rechtlichen Anpassungen nötig seien;
- welche baulichen Massnahmen die Gründung mit sich bringe;
- wie der Bereich des Flugplatzes Dübendorf in Dispositiv miteinbezogen werden könne ...



Stellung auf Terrasse

<sup>3</sup> Parallel zu den zürcherischen Entwicklungen wurde mit einer gewissen zeitlichen Verzögerung das Genfer Flughafen-Bataillon 1 geschaffen.



## Schlusswort

Aus der knappen Darlegung der Genese des Flughafen-Regiments 4 ist deutlich geworden, dass es vor allem äussere Anlässe und die subjektive Beurteilung der Gefährdung im Kalten Krieg waren, welche zur Gründung eines Miliz-Alarmverbandes führten.

In einer ersten Phase wurde durch die Anschläge zu Beginn der siebziger Jahre das Sicherheitsdefizit auf den Flughäfen erkannt. Mit der Gründung des Flhf Kdo 414 wurde erstmals ein spezieller militärischer Verband geschaffen, der den Flughafen nach einer Allgemeinen Kriegsmobilmachung hätte bewachen sollen. Er hätte seine Aufgabe kaum erfolgversprechend erfüllen können. Die Möglichkeit eines Strategischen Überfalls wurde vor allem nach den Ereignissen in Prag 1968 zwar theoretisch wahrgenommen; erste weitergehende Massnahmen wurden jedoch lediglich auf der Verordnungsebene ergriffen.

Erst nach zwei Stabsübungen von 1982 mit einem nach den Afghanistan-Erfahrungen aktualisierten Szenario wurde die Sicherheit auf den Flughäfen wieder zum Thema. Kurz darauf setzte die fünfjährige Konzeptionsphase des Flhf Rgt 4 ein, welches auf den 1.1.87 operationell wurde.

Mit der Einführung des Assistenzdienstes und seiner klaren Abgrenzung zum traditionellen Ordnungsdienst sowie mit der jüngsten Verordnung über den Ordnungsdienst sind nun auch die gesetzlichen Grundlagen zur subsidiären Bewältigung von ausserordentlichen Krisenlagen durch die Armee 95 geschaffen worden. Als Alarmformation ist für das Flhf Rgt 4 nun auch ein Einsatz ausserhalb des Raumes Kloten möglich, wie der kürzliche Übungseinsatz in der Zentralschweiz gezeigt hat. Es stellt sich die Frage, ob dadurch die Kenntnisse des eigenen Einsatzraumes, der innert Jahresfrist enorme bauliche, technische und damit sicherheitsrelevante Änderungen erfährt, noch gewährleistet sind. Ob die heute postulierte Vorwarnzeit für einen konventionellen Krieg von vielen Jahren mit der von der Bevölkerung nur als Nebensatz empfundenen Bedrohung ohne Vorwarnzeit dazu beitragen kann, die Motivation der Milizsoldaten – auch des Flughafen-Regiments – zu erhalten, wird sich zeigen. Eine grundlegende Kritik drängt sich auf. Der Krieg von gestern sollte eigentlich für eine zukunftsgerichtete Sicherheitspolitik gar nicht Gegenstand strategischer Überlegungen sein.

Die Beispiele föderalistischer und miliz-technischer Sachzwänge liessen sich beliebig verlängern.

Nicht weniger kompliziert waren die Realisationsschritte, die aus heutiger Sicht kaum den Prioritäten der gedachten Kriegswirklichkeit entsprachen. In einem ersten Schritt wurde beispielsweise auf den 1.1.1986 der Verband von Flughafen-Kommando 414 in Flughafen-Kommando 4 umbenannt.

In einem zweiten Schritt wurde der Verband auf den 1.1.87 in die heutige Bezeichnung Flughafen-Regiment 4 umbenannt. Das Regiment wurde mit den Bataillonen 41 und 42 auf diesen Termin operationell.

### Der erste Instruktionkurs<sup>4</sup>

Vom 11. bis 23. Mai 1987 wurden die Wehrmänner zum ersten, zweiwöchigen Instruktionkurs aufgeboden. Kommandant des Verbandes war der am Aufbau wohl entscheidend beteiligte Oberstlt Bischofberger. Zu Beginn der zweiten Woche wurde unter dem Codenamen «Morgenröte» die Alarmierung des Verbandes trainiert.

Um 07.33 sumtten die Piepser der Wehrmänner, und bereits um 09.30 Uhr meldete der Kommandant dem Inspizienten, dass sich die Truppe kampfbereit in den Verteidigungsstellungen befinde. Die gesetzte Zeitlimite war damit erfüllt, und der Übungsleiter wie auch der anwesende EMD-Vorsteher, Bundesrat Koller, sowie die führende Generalität der Schweizer Armee bewerteten die Übung durchwegs positiv.

Der Kommandant des Flughafen-Regiments 4 setzte sich nach dem ersten Kurs mit unvermindertem Eifer für weitere Verbesserungen ein und erreichte dank seiner Hartnäckigkeit im materiellen wie im personellen Bereich bald wesentliche Fortschritte.

Seit der Armee reform 95 zählt der Verband nun zu den Alarmformationen.

Die gemachten Erfahrungen bei der Gründung des Flughafens-Regiments 4 waren teilweise eine Vorstufe zur Armee 95, so beispielsweise die Mischung der Heeresklassen oder die Erkenntnisse im Zusammenhang mit der Alarmierung.

<sup>4</sup> Die Ausbildungsdienste des Flughafen-Regimentes hiessen nicht wie üblich «Wiederholungskurse», sondern «Instruktionkurse».