

Augen und Ohren

Autor(en): **Hess, Andreas**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **86 (2011)**

Heft 4

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-716305>

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.

Augen und Ohren

Die Luftraumüberwachung spielt während der Dauer des World Economic Forums WEF bei der Sicherung des Luftraumes über Davos eine zentrale Rolle. Neben dem TAFLIR kommen bei dieser wichtigen Aufgabe auch Feldstecher zum Einsatz.

VOM WEF-EINSATZ DER MOB LW RADAR KP 21 UND DER LW NA KP 63 BERICHTET FACHOF ANDREAS HESS

Hoch über dem Rheintal fährt ein geländetauglicher Kleinbus der Schweizer Armee die schneebedeckte, stetig ansteigende Alpstrasse dem Ziel entgegen. Verkehrssoldat Lukas Sennhauser lenkt konzentriert das mit mehreren Armeeingehörigen besetzte Fahrzeug. Kreuzen ist nicht möglich, rechts vom Fahrer sind Fels und Wald, links davon die steil abfallenden Alpweiden.

Gut bewacht

Wir erreichen unser Ziel, die auf 1500 Metern über Meer gelegene TAFLIR-Radarstation der Mobilen Luftwaffen-Radarkompanie 21. Die Radarstellung steht während des World Economic Forums an dieser Stelle und leuchtet schwer einsehbare Täler aus. Regelmässig dreht sich die quadratische Radarantenne um 360 Grad, verschiedene Dieselaggregate brummen in regelmässiger Tonlage vor sich hin.

Die Radaranlage ist gut geschützt. Grossräumig wurde die Anlage mit Stacheldraht abgesperrt, vom Wachturm aus haben die Sicherungssoldaten den nötigen Überblick. Die Zutrittskontrolle prüft die Besuchs- und Zutrittsberechtigungen zur Stellung. Erst jetzt werden wir zum Herzstück der Anlage, dem Gefechtskommandoposten und zum Operation Shelter vorgehen.

Leistungsfähiges TAFLIR

TAFLIR bedeutet «Taktisches Flieger-radar» und ist ein mobiles Radarsystem. Mit dem Rüstungsprogramm 1985 wurden 5 Systeme beschafft und 1987 bei der Truppe eingeführt. Das TAFLIR ist in der Lage, von verschiedenen Standorten aus insbesondere in tiefen Lagen, fliegende Ziele zu erfassen und darzustellen. Das sogenannte 3D-Radar sendet permanent ein Signal aus und erfasst alles, was sich im

Luftraum befindet. Die erfassten Daten werden direkt der Einsatzzentrale Luftwaffe übermittelt. Die TAFLIR-Systeme können sowohl im Verbund als auch autonom eingesetzt werden.

20 Lastwagen

«Der Aufbau der TAFLIR-Radarstellung ist die grösste Herausforderung unseres WEF-Einsatzes», erklärt Oberleutnant Manuel Fischer, im zivilen Volkswirtschaftler in der Ölzulieferbranche. Es gilt, das Material mit rund 20 Lastwagen auf der schmalen Strasse nach oben zu bringen und den ganzen militärischen und zivilen Verkehr so zu leiten, dass nie Fahrzeuge in beiden Richtungen unterwegs sind.

Sobald die Fahrzeuge oben angekommen sind, es hat hier nur engen Raum zum wenden, müssen Container und Material rasch abgeladen, und die Fahrzeuge wieder retour geschickt werden. Unter extremen Witterungsbedingungen und unter Zeitdruck wird die TAFLIR-Radarstation aufgebaut. Nachts kann das Thermometer bis minus 15 Grad Celsius fallen, weiss Oberleutnant Fischer.

Flüge eingeschränkt

Seit mehreren Tagen ist die mobile Anlage schon in Betrieb. In einem Tag geht das World Economic Forum in Davos los. Seit Dienstag, den 25. Januar 2011 bis und Montag, den 31. Januar 2011, gilt für den gesamten Luftverkehr ein Flugbeschränkungsgebiet im Umkreis von 25 nautischen Meilen um Davos.

Für die Dauer des WEF gelten in diesem Gebiet für den Luftverkehr besondere Regelungen und Verfahren für An- und Abflüge sowie Überflüge. Die getroffenen Massnahmen sind in Zusammenarbeit zwischen der Luftwaffe und dem Bundesamt für Zivilluftfahrt ausgearbeitet und breit publiziert worden.

Der Bundesrat hat die Schweizer Luftwaffe mit der Wahrung der Lufthoheit beauftragt. Bei Verletzungen des Flugbe-



Die TAFLIR-Stellung liefert wichtige Informationen zu Luftlagen auch am WEF.



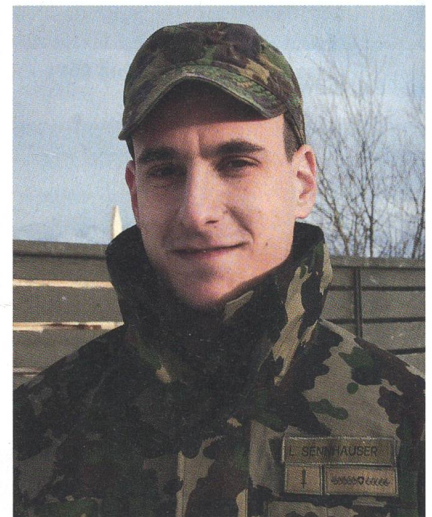
Gut gesichert, gut verpackt: Die Zutrittskontrolle zur TAF-LIR-Stellung.



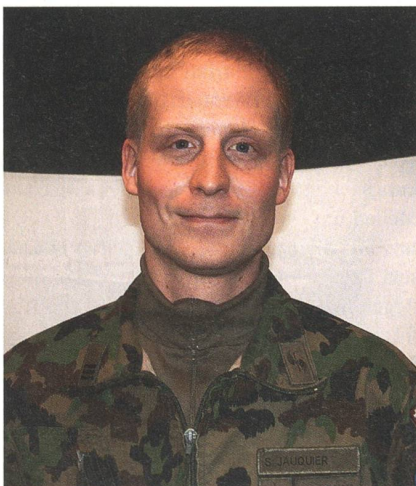
Seine Nachrichtenkompanie ist in einem weitläufigen Gebiet im Einsatz: Hauptmann Roman Camenisch, Kdt LW Na Kp 63.



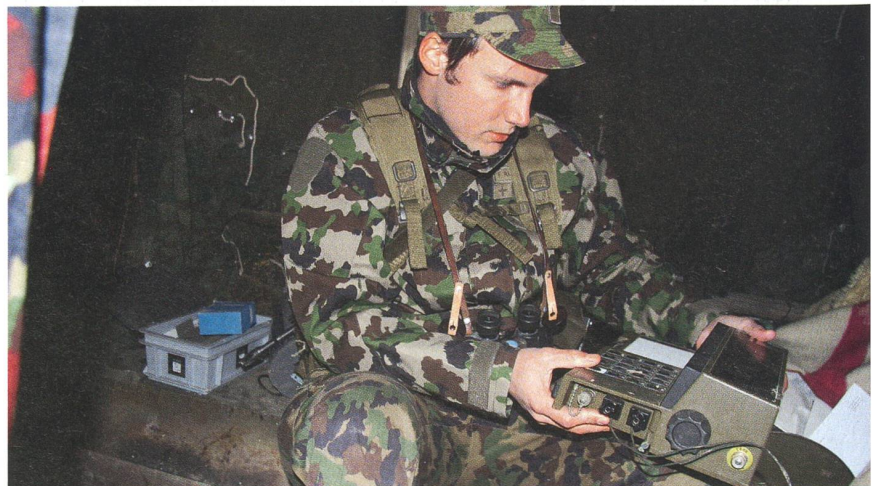
Aufmerksame Beobachter in tiefen Lagen: Die beiden Soldaten Fabio Räth und Stephan Willi im Einsatz zugunsten des World Economic Forum (WEF).



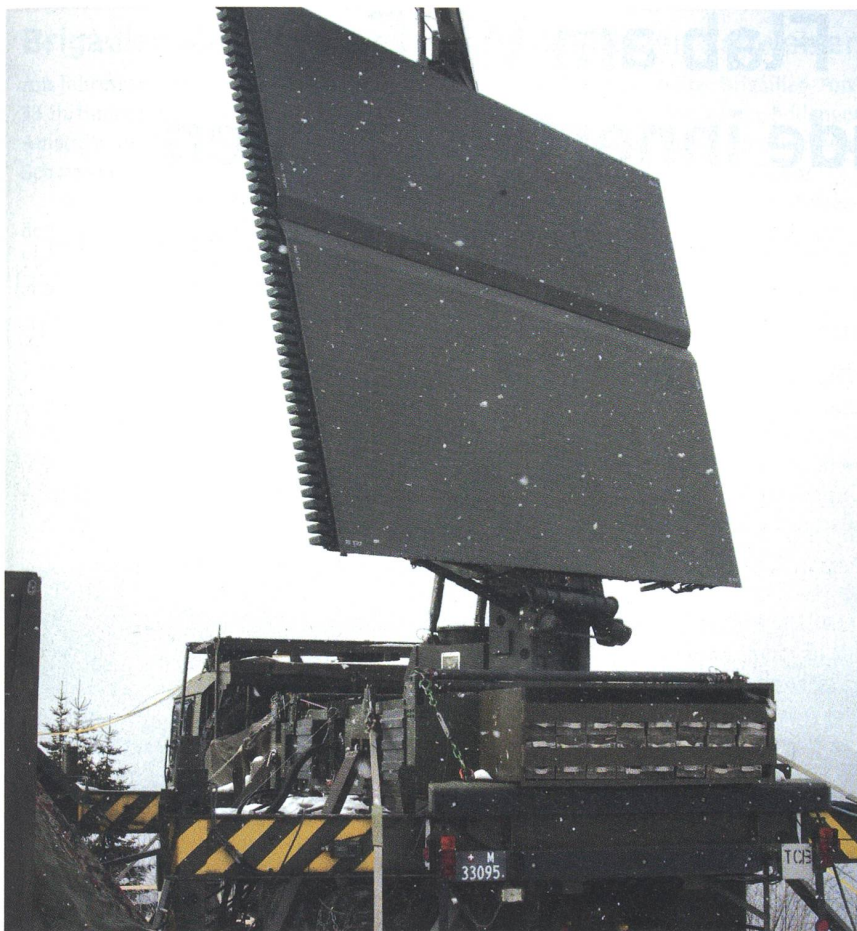
Trägt als Fahrer eine grosse Verantwortung: Verkehrssoldat Lukas Sennhauser.



Hauptmann Steven Jauquier ist der Kommandant der Mob LW Radar Kp 21.



Jede Sekunde zählt: Zeitverzugslos gibt Soldat Stephan Willi seine Beobachtungen mit dem Meldeeingabeger t 82 weiter.



Liefert auch bei Minustemperaturen einwandfreie Radarbilder: Das TAFLIR, das Taktische Fliegerradar der Schweizer Armee.

schränkungsgebietes kommen verschiedene Mittel zum Einsatz. Flüge in das definierte Flugbeschränkungsgebiet müssen vorgängig bewilligt werden.

Lokale Luftlage

Aufgabe der Mannschaft ist der Betrieb der TAFLIR-Stellung wie Soldat Marius Elsenberger erklärt. Der Betriebswirtschaftsstudent sitzt im Operation Shelter vor einem Bildschirm und beobachtet die lokale Luftlage. «Unsere hier erfassten Daten werden zeitverzugslos der Einsatzzentrale Luftwaffe zur Verfügung gestellt», erklärt er seine Aufgabe.

Der Luftraum um Davos ist so gesichert, dass ausnahmslos jede Flugbewegung registriert wird, erklärt Leutnant Lara Egli im Gefechtskommandoposten GKP. Sie ist zurzeit die Chefin GKP und löst sich zusammen mit Oberleutnant Fischer und einem weiteren Offizier im 24-Stunden-Betrieb ab.

Die Mannschaft ist so eingeteilt, dass die Anlage permanent bewacht wird, die technischen Anlagen ständig überwacht werden und der Luftraum ebenfalls immer

überwacht ist. Sämtliche Aggregate der autarken TAFLIR-Stellung laufen im Moment gut.

Know-how-Verlust?

Für den Kompaniekommandanten der Mob LW Radar Kp 21, Hauptmann Steven Jauquier läuft der WEF-Einsatz gut. Er leistet seinen vierten Wiederholungskurs. «Die Truppe ist motiviert und auf hohem Niveau». Jedoch stellt er einen gewissen Know-how-Verlust bei der Truppe fest.

In der Grundausbildung werde das System nicht mehr so in der Tiefe ausgebildet, wie dies früher der Fall war. Zudem werden die ersten WK oft noch verschoben, so dass sich das Problem bei den neuen Radarsoldaten akzentuiert.

Personell sei die Situation so, dass bei einem Soll-Bestand von rund 200 Armeeangehörigen mit 1/3 bewilligten Dienstverschiebungen der Auftrag gerade noch bewältigt werden kann. «Mehr Dienstverschiebungen oder andere personelle Ausfälle dürfen es aber keinesfalls sein», meint er. Ansonsten werde es schwierig, eine 100-prozentige

Verfügbarkeit des Systems zu Gunsten der Luftwaffe zu erreichen. Dies sei so schon eine grosse Herausforderung, meint Hauptmann Jauquier zum Einsatz.

In tiefen Lagen

Um den Luftraum im Umfeld des WEF-Ortes Davos auch in den tiefsten Lagen zu überwachen, sind verschiedene Luftwaffen-Nachrichtenposten eingerichtet worden. Diese Aufgabe ist den beiden Luftwaffennachrichtenkompanien 62 und 63 übertragen worden.

In der Nähe der Autobahn A13 sitzen Soldat Fabio Räth, Bankangestellter, und Soldat Stefan Willi, ETH-Student, in ihrem gut getarnten Nachrichtenposten. Mit Feldstechern suchen sie permanent die Gegend nach Flugobjekten ab. Tatsächlich nähert sich in diesem Moment ein Helikopter und verlässt die Flugverbotszone Richtung Thusis.

Soldat Räth gibt unverzüglich einen Code ins Meldeeingabegerät 82 ein. Anhand der Codiertabelle werden Art des Flugobjektes, Richtung, Flughöhe und Geschwindigkeit erfasst. Diese Daten werden zeitverzugslos der Einsatzzentrale Luftwaffe übermittelt und dort abgeglichen.

«Zudem machen wir auch stündlich Wettermeldungen», sagt Soldat Räth. Diese Wetterinformationen sind für die Helikopterpiloten, welche regelmässig die VIP-Flüge von und nach Davos durchführen, von grosser Wichtigkeit.

Wenig Personal

Wichtig sei, dass wir für die Umsetzung dieses Auftrages die richtigen Standorte in der richtigen Distanz zueinander wählen, erklärt Hauptmann Roman Camenisch, Kommandant der LW Na Kp 63. Er stellt fest, dass es schwierig und anspruchsvoll sei, die richtigen Standorte zu finden.

Für die Nachrichtenposten sei die Herausforderung, die Meldung zur richtigen Zeit in der richtigen Qualität und fehlerfrei abzusetzen. «Die Posten nehmen ihren Auftrag sehr ernst!», sagt Hauptmann Camenisch. Ihm gibt ebenfalls die personelle Situation zu denken. «Wir haben in diesem Bereich keine Reserven mehr», meint er nachdenklich.

In der Zwischenzeit suchen die beiden Nachrichtensoldaten den Himmel bereits wieder ab. Demnächst werden sie abgelöst. Die letzte Schicht der Nachrichtenbeobachter bleibt bis 23 Uhr. Dann ist der letzte Heli von oder nach Davos unterwegs, unter anderem mit aktuellen Flugwetterinformationen von diesem Nachrichtenposten. +