Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 164 (1998)

Heft: 2

Artikel: Die Bedeutung des "Luftraumes Schweiz"

Autor: Carrel, Fernand

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-65281

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: 08.07.2025

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

Die Bedeutung des «Luftraumes Schweiz»

Fernand Carrel

Am Symposium der Offiziersgesellschaft der Luftwaffe «AVIA» von Ende November 1997 legte der Kommandant der Schweizer Luftwaffe die Probleme des Luftraumes Schweiz dar. Er zeigte auf, wie die zivilen und militärischen Benützer dieser europaweit bedeutenden «Luftsäule» in Zukunft noch besser zusammenarbeiten können.

Mit der rasanten Zunahme des kommerziellen Luftverkehrs ist der schweizerische Luftraum zu einem der meistfrequentierten Europas geworden. Die Luftverkehrskontrolle (ACC) Zürich behandelte im Verlaufe des letzten Herbstes täglich im Durchschnitt 1900 Flugbewegungen, die ACC Genf im gleichen Zeitraum deren 1100. Für die gesamte Schweiz bedeutet dies pro Tag durchschnittlich 3000 Bewegungen, mit Spitzen über 3500.

Unser Luftraum hat die gleiche Bedeutung wie die Alpentransversalen

Es ist praktisch unmöglich, Westeuropa zu überqueren, ohne die Schweiz zu überfliegen, ausser unter Inkaufnahme grosser Umwege, die viel Zeit und Treibstoff kosten würden. Aufgrund des Überflugverbotes der Schweiz für Luftfahrzeuge der UNO-Koalition gegen den Irak im Frühjahr 1991 wurden alle militärischen Lufttransporte aus Nordeuropa Richtung mittlerer Osten zu Umwegen gezwungen.

Seit der Bundesrat im Rahmen der Wiederherstellungsmassnahmen des Friedens in Ex-Jugoslawien unter UNO-Mandat und NATO-Durchführung die Überflugbewilligung für unbewaffnete Luftfahrzeuge erteilt hat, haben über 4000 IFOR/SFOR-Flugzeuge den schweizerischen Luftraum passiert.

Der Zeitgewinn, welcher durch einen Überflug der Schweiz erzielt wird, ist besonders wichtig für AWACS-, elektronische Aufklärungs-, Luftbetankungs- und Transportflugzeuge, von denen es weltweit zuwenig gibt. Der Gewinn einer Stunde oder mehr auf einem Hin- und Rückflug erlaubt eine Erhöhung der Rotationen. Auch in finanzieller Hinsicht ist der Ertrag durch einen direkten Überflug nicht unwesentlich: Man schätzt ihn bis heute auf über 40 Millionen Schweizerfranken.

Strategisch gesehen kann man daraus schliessen, dass unser Luftraum zumindest die gleiche Bedeutung hat wie unsere Alpentransversalen. Der Überflug der Schweiz in geringer Höhe würde im Falle von Kriegsoperationen in Europa besonders attraktiv sein, weil das alpine Relief zahlreiche Schattenzonen aufweist, welche eine Ortung durch Boden- oder Bordradar schwierig, wenn nicht gar unmöglich machen.

Fernand Carrel, Korpskommandant, Kommandant Luftwaffe, VBS, Papiermühlestrasse, 3003 Bern.

Militärischer Schutz des schweizerischen Luftraumes

Für unser Land wird der Schutz des Luftraumes immer wichtiger. Es gilt die Entstehung eines strategischen Vakuums in einem Raum zu verhindern, welcher auf dem Kontinent Europa einer der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte am Boden und in der Luft darstellt. Diesbezüglich tragen wir in Sicherheitsfragen eine strategische Verantwortung auf europäischer Ebene, welche äusserst wichtig ist für die Glaubwürdigkeit der Hoheit unseres Landes. Der Schutz des Luftraumes wird demnach zum wichtigsten Auftrag unserer Luftwaffe.

Bei erhöhten internationalen Spannungen oder in einem Krisenfall ist unsere Luftwaffe das einzige militärische Mittel des Bundesrates, welches innert kürzester Frist und ohne vorgängige Mobilmachung zur Durchsetzung der Hoheit unseres Staates eingesetzt werden kann.

Im Falle eines Konfliktes besteht die erste Priorität unserer Luftwaffe darin, den Schutz unserer Bevölkerung und Truppen gegen feindliche Luftangriffe sicherzustellen und die Bewegungsfreiheit unserer Panzerverbände im Rahmen der Dynamischen Raumverteidigung zu gewährleisten.

Wer sich in einem derart begrenzten, engen Luftraum wie dem unsrigen Operationen aus der Luft widersetzen will, muss extrem kurze Reaktionszeiten einkalkulieren. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, über ein sehr leistungsfähiges Luftraum-Überwachungssystem und über Hochleistungs-Abfangjäger zu verfügen, welche in der Lage sind, eine Alarmbereitschaft in der Luft über einen längeren Zeitraum aufrechtzuerhalten. Zudem müssen die punktuellen, lebenswichtigen militärischen und zivilen Anlagen durch ein geeignetes reaktionsfähiges Fliegerabwehrdispositiv geschützt werden.

Diese operationellen Voraussetzungen werden in naher Zukunft sowohl durch das neu zu beschaffende System FLORAKO wie durch ein dichtes und wirksames Netz von Fliegerabwehrmitteln in tiefen und mittleren Höhen und nicht zuletzt durch die F/A-18-Jäger erfüllt. Diese werden mit einer Ausnahme in der Lage sein, allen Bedrohungsformen wirkungsvoll zu begegnen.

Keine Abwehrwaffen gegen Boden-Boden-Raketen

Die Ausnahme liegt in der Abwehr von ballistischen Boden-Boden-Lenkwaffen, welche in Zukunft sowohl für uns als auch für die grösseren europäischen Länder ein ernsthaftes Risiko darstellen. Dies nicht zuletzt wegen ihrer allseitigen Proliferation und der Tatsache, dass sie technisch wie finanziell gesehen selbst Ländern mit bescheidenen Ressourcen beziehungsweise terroristischen und kriminellen Organisationen zugänglich sind. Solche Lenkwaffen sind ideale Träger von

chemischen oder Kernwaffen mit verheerender Wirkung.

Die Stäbe der NATO-Staaten sind sich über die Schwere dieser Bedrohung für das kommende Jahrzehnt einig. Auch wir haben Grund, beunruhigt zu sein, denn unser Land verfügt über keine Vergeltungsmittel, hat keine Verbündeten und könnte so ein bevorzugtes Ziel für eine entsprechende terroristische Tat sein. Hier stösst die Schweiz an die Grenzen ihrer autonomen Verteidigungsmöglichkeiten. Denn selbst wenn wir eines Tages über Lenkwaffen zur Bekämpfung taktischer ballistischer Boden-Boden-Raketen verfügen könnten, wäre es für deren Einsatz unerlässlich, an ein Überwachungs- und Alarmsystem angeschlossen zu sein, das den gesamten europäischen Kontinent, plus das gesamte mediterrane Becken, umfasst.

Die israelische Erfahrung zeigt, dass mit einer psychologisch gut vorbereiteten Bevölkerung eine Alarmzeit von fünf bis zehn Minuten zur Gewährleistung der Sicherheit ausreicht. Diese kurze Zeitspanne kann jedoch nur mit einem auf Satelliten und spezifischen Bodenantennen basierenden System erreicht werden. Ein Überwachungssystem wie FLORAKO, und sei es noch so modern, könnte nur das Wiedereintreten einer Boden-Boden-Rakete in die Atmosphäre aufspüren. Die Alarmzeit würde kaum über eine Minute hinausgehen!

Die Luftraumbewirtschaftung

In normalen Zeiten kennt unsere Gesetzgebung den «nicht eingeschränkten Luftverkehr». Dies bedeutet, dass im Rahmen der internationalen Konventionen generell die freie Benützung des Luftraumes durch zivile Luftfahrzeuge über unserem Territorium gewährleistet sein muss. Die Verantwortung für die Bewirtschaftung unseres Luftraumes obliegt dann dem Bundesamt für Zivilluftfahrt, welches für luftpolizeiliche Aufgaben Mittel der Luftwaffe anfordern kann.

Bei internationalen Krisen kann der Bundesrat eine allgemeine Einschränkung der Benützung des Luftraumes anordnen (eingeschränkter Luftverkehr). In diesem Fall geht die Verantwortung an die Luftwaffe über.

Im Falle einer allgemeinen Mobilmachung tritt automatisch ein Verbot der Benützung des schweizerischen Luftraumes für zivile Luftfahrzeuge in Kraft.

In der Lage des nicht eingeschränkten wie des eingeschränkten Luftverkehrs kommt der Luftwaffe in erster Linie die Aufgabe des Luftpolizeidienstes zu: das zuwiderhandelnde Luftfahrzeug wird identifiziert und wenn angebracht auf einen Internierungsflugplatz eskortiert. Die Benützung der Bordwaffen ist nur bei Notwehr oder Notstand erlaubt. Erst nach Inkrafttreten des Flugverbots kann das Feuer gegen zuwiderhandelnde Luftfahrzeuge mit oder ohne Aufforderung eröffnet werden. Es können ebenfalls Flablenkwaffen eingesetzt werden.

Zusammenleben mit der Zivilluftfahrt

Die hohe Verkehrsdichte lässt für das Training der Militärfliegerei relativ wenig Platz. Sie zwingt uns zu einer nahezu perfekten Koordination der militärischen Flugbewegungen mit denjenigen der kommerziellen Luftfahrt.

Die einzige Chance für die Militärfliegerei, sich angemessen zu behaupten, besteht im Übergang von der Segregation der Luftverkehrsarten zur flexiblen Benützung des Luftraumes. Dies setzt in Europa eine gemeinsame Echtzeit-Bewirtschaftung dieses Luftraumes und die Zuteilung von Strassen und Trainingsräumen gemäss aktueller Belegung voraus.

Den ersten Schritt zum «Flexible Use of Airspace» hat die Schweizer Luftwaffe im Frühjahr 1997 mit der Schaffung des «Airspace Management Cell» (AMC) gemacht. Von dieser in Dübendorf stationierten Zelle aus wird jeden Nachmittag mit Swisscontrol und Eurocontrol in Brüssel die Bewirtschaftung des schweizerischen Luftraumes für den folgenden Tag koordiniert.

Der nächste Schritt könnte die Realisierung eines «Centre commun de contrôle aérien franco-suisse» sein, das die Bewirtschaftung des oberen schweizerischen Luftraumes und eines etwa gleich grossen Teils des östlichen französischen Luftraumes sicherstellen würde. Es würden schweizerische und französische zivile und militärische Flugverkehrsleiter Seite an Seite arbeiten. Der politische Entscheid hätte Mitte 1997 fallen sollen, doch mit dem Regierungswechsel in Frankreich trat eine Verzögerung ein.

Ein solches Luftraumüberwachungs-Zentrum könnte im Hinblick auf eine engere Zusammenarbeit zwischen Frankreich und der Schweiz eine Führungsrolle einnehmen. Vorausgesetzt es hätte Erfolg, könnten die Aktivitäten dieses Zentrums später auch auf den süddeutschen und norditalienischen Raum ausgeweitet werden.

Gegenwärtig sind es 43 Kontrollzentren, welche die Bewegungen im europäischen Luftraum regeln, zwei davon befinden sich in der Schweiz. Es ist vorgesehen, die Zahl auf zehn zu reduzieren. Ein bi- bzw. multinationales Zentrum hätte alle Chancen, ein verbleibender Teil davon zu sein. Auch für unsere Luftwaffe wäre es ein grosser Vorteil, wenn sich das zuständige Zentrum in der Schweiz befinden würde, in Symbiose mit den Luftwaffen unserer Nachbarstaaten.

Die wichtigste Voraussetzung zur Ausschöpfung des gesamten Potentials der flexiblen Benützung des schweizerischen Luftraumes durch Zivil und Militär liegt darin, dass alle Mitwirkenden der Flugsicherungsstellen die gleiche Sprache sprechen, kurz eine einheitliche Vorstellung der Luftlage haben. Dies wird technisch allerdings erst mit der Einführung von FLORAKO realisiert werden können.

Schlussfolgerungen

Die geostrategische Lage der Schweiz im Herzen Westeuropas zieht für sie bedeutende Verantwortlichkeiten nach sich.

Als eine der wichtigsten Drehscheiben unseres Kontinents im Strassen-, Schienen- und Lufttransit muss die Schweiz in ihrem eigenen Interesse sowie dem der anderen europäischen Länder den bestmöglichen Verkehrsfluss gewährleisten.

Im Rahmen der Sicherheitspolitik muss sie dafür sorgen, dass in ihrem Luftraum nicht ein strategisches Vakuum entsteht, das unweigerlich von anderen aufgefüllt würde. Es ist dies eine Frage der Solidarität gegenüber unseren Nachbarn sowie auch eine Frage von Wahrung der nationalen Hoheit und Identität. Es geht um die Glaubwürdigkeit unseres Staates auf strategischer Ebene.

Die Lösung des Problems der ballistischen Boden-Boden-Raketen bedarf einer Harmonisierung der Verteidigungsmittel mit unseren Nachbarländern.

Für uns ist eine Zeit des Dialogs, der Koordination und vielleicht sogar der Zusammenarbeit gekommen. Eine Öffnungsverweigerung hätte schwerwiegende Folgen für unsere Wirtschaft und unsere Verteidigungsfähigkeit im Bereich Luftraum, ganz zu schweigen von unserem guten Ansehen. ■