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

**Herausgeber:** Schweizerische Offiziersgesellschaft

**Band:** 185 (2019)

**Heft:** 3

**Artikel:** Eskorte auf dem Weg nach Paris

**Autor:** Imhof, Philipp

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-841956

**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:** 09.12.2025

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

# Eskorte auf dem Weg nach Paris

**Seit dem 1. Januar 2019 gilt im Luftpolizeidienst die erweiterte Bereitschaft von 06.00 bis 22.00 Uhr an 365 Tagen im Jahr. In dieses Zeitfenster fallen gut 90% des zivilen Luftverkehrs über der Schweiz. Damit ist die vorletzte Ausbaustufe des Projekts Luftpolizeidienst 24 (LP24) wie geplant vollzogen worden. Die permanente Einsatzbereitschaft mit zwei bewaffneten Kampfjets ist ab Ende 2020 sichergestellt. Standort des LP24 ist der Militärflugplatz Payerne.**

Warning Burst einer F/A-18 anlässlich einer Vorführung des Luftpolizeidiensts. Bild: VBS

Philipp Imhof, Redaktor ASMZ

Sonntag, 27. April 2017, 10.20 Uhr. Die italienische Luftwaffe meldet der Einsatzzentrale Luftverteidigung (EZ LUV) in Dübendorf einen Businessjet ohne Funkkontakt (COMLOSS) über dem Südtirol, gestartet in Beirut, Ziel Paris. Zur Klärung der Situation wird umgehend die Luftpolizei alarmiert. Ausserdem benachrichtigt die EZ LUV die französische und die deutsche Luftwaffe sowie die Bundespolizei, denn an diesem Wochenende finden in Frankreich die Präsidentschaftswahlen statt. Um 10.31 Uhr startet eine F/A-18 in Payerne, sieben Minuten später sichtet sie das Flugzeug über der Innerschweiz.

Dass die Luftwaffe an einem Sonntag solche Einsätze leisten kann, geht auf eine Motion des Obwaldner FDP-Ständerats Hans Hess zurück. Sie führte im Jahr 2010 zum Projekt «Interventionsfähigkeit des Luftpolizeidienstes ausserhalb der normalen Arbeitszeit» (ILANA), das aus finanziellen Gründen schon zwei Jahre später wieder sistiert wurde. Diese Zeit des politischen Kampfs um die Fünf-Milliarden-Armee war für Divisionär Bernhard Müller, damals Chef Einsatz und heute Kommandant der Luftwaffe, eine schwierige Phase: «Das Personal braucht Planungssicherheit. Sonst überlegen sich die Leute, ob sie nicht vielleicht doch lieber etwas Anderes machen möchten.» Nach der Erhöhung des Militärbudgets konnten die Projektarbeiten 2013 unter dem Namen LP24 wieder aufgenommen werden.

## Schritt für Schritt – aber warum so lange?

Der erste konkrete Umsetzungsschritt des LP24 erfolgte per Anfang 2016 mit der Bereitstellung von zwei bewaffneten Kampfjets jeweils montags bis freitags durchgehend von 08.00 bis 18.00 Uhr. Das Kernstück der ersten Etappe waren dabei nicht die verlängerten Einsatzzeiten, sondern der Aufbau der nötigen Strukturen und die Einführung neuer Prozesse. Ein permanent verfügbarer Luftpolizeidienst arbeitet vernünftigerweise unabhängig vom restlichen Betrieb des Flugplatzes. So ist sichergestellt, dass bei einem Alarm alle wissen, was zu tun ist – unabhängig von Wochentag und Uhrzeit. Die Militäraviatik ist ein hochsensibles Betätigungsfeld. Klar geregelte und bis ins Detail eintrainierte Abläufe sind für die Sicherheit unabdingbar.

Aussenstehende fragen sich oft, weshalb die Umsetzung fünf Jahre dauert. Spontan denken viele an die Ausbildung zusätzlicher Piloten. Diese macht aber nur einen kleinen Teil des Projekts LP24 aus. Insgesamt wurden rund 100 neue Stellen geschaffen: Flugzeugmechaniker, Fluglotsen, Führungspersonal, aber auch Mitarbeitende in der Logistik und der Führungsunterstützung. Das braucht Zeit. Bis ein Fluglotse im Tower von Payerne voll einsatzfähig ist, dauert es rund fünf Jahre. Die tägliche Einsatzdauer ist auf sieben Stunden begrenzt, Pausen inklusive. Mechaniker für Kampfjets gibt es nicht auf dem Stellenmarkt. Man stellt ausgelernte Personen aus verwandten Berufen ein, z.B. Elektroniker oder Mechaniker, und bildet diese zweieinhalb Jahre lang vor Ort aus. Natürlich arbeiten sie in dieser Zeit schon produktiv, aber noch nicht autonom.

## Organisation des LP24

Die Piloten sind jeweils für dreieinhalb Tage am Stück zum LP24 eingeteilt. Sie arbeiten, essen und schlafen unmittelbar bei den Fliegerboxen. Das Bodenpersonal – alles reguläre Mitarbeitende der Airbase Payerne – arbeitet im Schichtbetrieb und geht seiner normalen Tätigkeit im Flugzeugunterhalt nach. Ausnahme sind

die *Plane Captains,* welche die Flugzeuge für den Einsatz bereitstellen. Sie bleiben permanent in den Boxen. Der Zeitverlust bei einem Alarm, einem *Scramble,* wäre sonst zu gross.

Die Kampfjets des LP24 starten im Alarmfall innert 15 Minuten. Das ist internationaler Standard, bekannt als QRA15 (Quick Reaction Alert). Der Entscheid, ob eine Patrouille ausgelöst wird, liegt immer bei der EZ LUV, genauer: beim *Chief Air Defense (CAD).* Ertönt der Alarm, beziehen alle umgehend ihre Positionen in den Flugzeugboxen oder im Feuerwehrauto für das Unfallpikett.

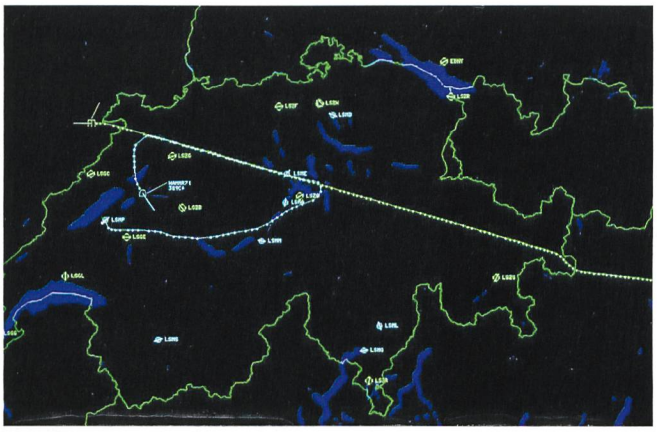
Die Einsätze der Luftpolizei lassen sich in zwei Kategorien einteilen. *Live Missions* sind vergleichbar mit Routinekontrollen im Strassenverkehr. Man überprüft zum Beispiel, ob ein Staatsflugzeug mit sogenannter *Diplomatic Clearance* den Flugplan einhält und ob es sich wirklich um das angemeldete Flugzeug handelt. Eine *Live Mission* kann aus einer Trainingsmission heraus angeordnet werden oder als Übung für den LP24 dienen, ein *Tango Scramble* – Tango steht für T wie Test.

Anders ist es bei den *Hot Missions.* Sie werden bei irregulärem Verhalten eines Luftfahrzeugs befohlen, z. B. bei einer Luftraumverletzung oder einem COMLOSS wie beim erwähnten Businessjet aus Beirut. Auch wenn die Flugsicherung die EZ LUV über einen empfangenen Hilferuf informiert, kann daraus eine *Hot Mission* werden.

## Ablauf einer Hot Mission

Zuerst nähert sich die Patrouille dem abgefangenen Flugzeug mithilfe des Radars und stellt Sichtkontakt her. Danach nimmt sie per Funk auf der Notfrequenz 121.50 MHz Kontakt auf. Bleibt eine Antwort aus, wackelt die F/A-18 mit den Flügeln, das internationale Zeichen für *Follow Me.* Konnte der Pilot aus technischen Gründen nicht per Funk antworten, bewegt er nun ebenfalls die Flügel und signalisiert so seine Kooperationsbereitschaft. Bei einer Notsituation kann jetzt die nötige Hilfestellung und Begleitung durch die Militärpiloten erfolgen, allenfalls bis zur sicheren Landung.

Reagiert der Kapitän nicht auf die Aufrufe, werden als Warnung *Flares* ausgestossen, die der Kampfjet sonst als Täuschkörper gegen Lenkwaffen mitführt. Den Befehl dazu gibt ebenfalls die EZ LUV. Fehlbare Piloten können so im Normalfall zur Kooperation motiviert und aus einer Sperrzone hinausbegleitet sowie gegebenenfalls zur Landung gezwungen werden. Das BAZL und allenfalls die Bundesanwaltschaft können anschliessend ein Verfahren einleiten.



Die F/A-18 (hellblau) startet in Payerne und erreicht den Businessjet (hellgrün) in der Innerschweiz. Sie begleitet ihn bis in den Jura und kehrt nach Payerne zurück. Screenshot Radar, Bild: VBS

Als allerletztes Mittel sieht das Militärgesetz unter gewissen Umständen den Waffeneinsatz auf Anordnung der Vorsteherin des VBS vor. Sie kann diese Kompetenz an den Kommandanten der Luftwaffe delegieren. Damit ist die rechtliche Situation bei uns nicht mit jener in Deutschland zu vergleichen, wo ein analoges Gesetz vom Verfassungsgericht kassiert wurde. Der Kommandant Luftwaffe erklärt: «Der Waffeneinsatz gegen ein ziviles Luftfahrzeug ist klar geregelt, die Rechtssicherheit ist aktuell gegeben. Wenn es dazu kommen müsste, könnten Betroffene aber natürlich die gerichtliche Überprüfung der Rechtmässigkeit verlangen.»

## Fazit

Der LP24 kostet rund 30 Mio. CHF pro Jahr. Das Geld entstammt dem üblichen Militärbudget. Dafür bietet die Armee im Luftraum eine Dienstleistung, die am Boden analog von den Polizeikorps erbracht wird und die keine zivile Stelle übernehmen kann. Dank des zusätzlichen Personals kann die Luftwaffe ausserdem einen Teil der Kontrollen nach 300 bzw. 600 Flugstunden selbst durchführen, die früher die RUAG erledigt hat.

Im vergangenen Jahr flog die Luftwaffe 245 *Live* und 16 *Hot Missions.* Der eingangs geschilderte Fall ist übrigens gut ausgegangen: Während der laufenden Mission konnte die Flugsicherung von Zürich den Funkkontakt zum Businessjet wiederherstellen. Zur Sicherheit wurde das Flugzeug dennoch bis zum Verlassen des schweizerischen Luftraums begleitet. Das Beispiel zeigt, dass die Zusammenarbeit mit unseren Nachbarländern funktioniert und so eine zeitgerechte Intervention auch bei kurzer Vorwarnzeit möglich ist. ■

Ein Kampfjet steht bereit für den LP24. Das Warnzeichen weist auf den entsicherten Schleudersitz hin. Auf dem Zusatztank die Anweisung, den Funk auf die Frequenz 121.50 MHz einzustellen. Bild: Autor