

Grenzüberschreitende Trainingsräume der Schweizer Luftwaffe

Autor(en): **Logan, Ian**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **177 (2011)**

Heft 7

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-178553>

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.

Grenzüberschreitende Trainingsräume der Schweizer Luftwaffe

Die Schweizer Luftwaffe nimmt mit den Abkommen mit Frankreich und Italien über einen grenzüberschreitenden Trainingsluftraum (CBA) international eine Vorreiterrolle ein, indem die Entwicklung für eine moderne Luftraumbewirtschaftung aktiv mitgestaltet wird. Diese visionäre Denkweise der Luftwaffe entspricht den Entwicklungen in Europa mit dem Single European Sky (SES).

Ian Logan

Der Luftraum ist ein begrenztes Gut und dies trifft für die Schweiz im Herzen Europas besonders zu. Der ständige Verkehrszuwachs der Zivilluftfahrt, welcher durch (Wirtschafts-)Krisen höchstens gebremst, aber nicht aufgehalten wird, verlangt vermehrt nach Luftraum, welcher heute militärisch genutzt wird. Obwohl der Schweizer Luftwaffe bereits heute weniger als 9,4 % des Luftraums zeitlich und volumenmässig zur Verfügung stehen, können militärische Bedürfnisse oft nur durch langfristige Verhandlungen, aufwändige Verfahren und Entgegenkommen der Partner umgesetzt werden.

Einst verfügte die Luftwaffe über ca. 400 Flugzeuge, bis zu 27 Militärflugplätze und innerhalb der Schweiz «fast» unbegrenzten Zugang zum Luftraum. Obwohl die Anzahl der Flugzeuge und Militärflugplätze seither sanken, sind die operationellen Anforderungen unter anderem durch technologische Entwicklungen gestiegen. Die Luftwaffe bezeichnet die Luftraumbedürfnisse von heute und morgen wie folgt.

- Typisches Szenario Luftkampf-Übung benötigt Luftraum mit den Ausmassen

von 90 km × 150 km und sollte innerhalb von 100 bis max. 180 km in Reichweite des Militärflugplatzes liegen.

- Einsätze und Übungen des Luftpolizeidienstes mit permanentem Zugang zum gesamten Luftraum in der Schweiz und zum Luftraum in Nachbarstaaten, sofern dies in einem Abkommen geregelt ist.
- Einsätze und Übungen mit Nachbarstaaten und Partnernationen.

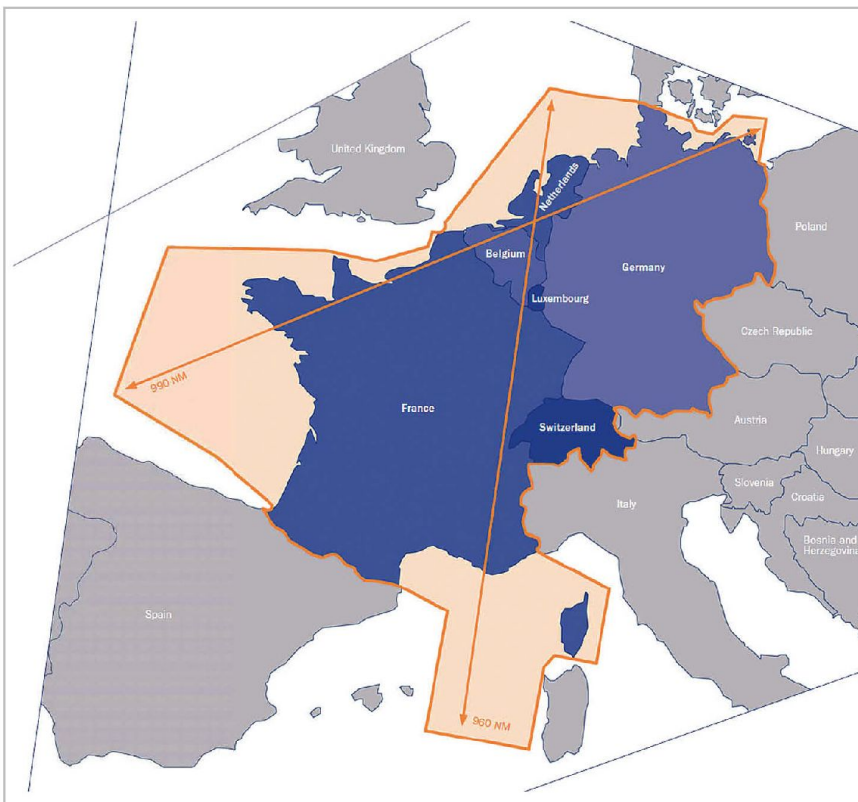
Entwicklungen in Europa

Die Schweiz hat sich am 1. Dezember 2006 formell verpflichtet, an der Errichtung des Single European Sky (SES) mitzuwirken. Der SES steht unter Aufsicht der Europäischen Kommission und baut auf drei Säulen auf: regulatorisches Regelwerk, Technologie-Entwicklung und operationellen Verbesserungen. Die Umsetzung des SES ist für alle EU Mitgliedstaaten sowie für Norwegen, Island und die Schweiz bindend.

Um erste Fortschritte im Bereich von operationellen Verbesserungen zu erreichen, unterzeichnete die Schweiz am 2. Dezember 2010 den multi-nationalen Vertrag zum «funktionalen Luftraumblock Zentraleuropa» (Functional Airspace Block Europe Central, FABEC), welcher ein Schlüsselement des SES bildet (Abbildung 1). FABEC ist ein Luftraumabkommen, welches erstmals in sechs Staaten (Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, Niederlande, Schweiz) durch die Vertreter der Zivilluftfahrt (in der Schweiz: UVEK) und Militärluftfahrt (VBS) unterzeichnet wurde. Nebst den zivilen Bedürfnissen werden im Vertrag auch die militärischen Bedürfnisse gleichermaßen berücksichtigt und eine Steigerung der Effizienz von militärischen Einsätzen angestrebt.

Abbildung 1: FABEC Mitgliedstaaten und Einflussgebiet der Flugsicherungen.

Bild: FABEC (Communication Cell)



Das technologische Element liefert das SESAR Programm (Single European Sky Research Project: siehe www.sesarju.eu), welches bis ins Jahr 2025 läuft und ein Forschungsbudget von 2.1 Milliarden Euro zugesichert hat. Das Ziel ist, den Luftverkehrsfluss von Luftstrassen und Navigationspunkten loszulösen und stattdessen die sogenannten 4D-Trajektorien (räumliche Bewegungsbahnen pro Zeiteinheit) zu bestimmen. Damit wird ein Echtzeitsystem geschaffen, welches zu jedem Zeitpunkt den Status eines jeden Flugzeuges kennt, entsprechende Anweisungen wie Flughöhe, Fluggeschwindigkeit, Ankunftszeit und Flugrichtung laufend berechnet und diese per Datenübertragung in das Cockpit sendet.

Die Projekte SES und FABEC haben zum Ziel, die historisch gewachsene Fragmentierung der Luftraumstruktur zu reduzieren und den Luftraum effektiver zu nutzen.

Cross Border Area (CBA)

Unter Initiative der Schweiz fanden schon seit 2000 erste Gespräche für ein neues, innovatives Abkommen über einen grenzüberschreitenden Trainingsluftraum (Cross Border Area, CBA) mit Frankreich statt. Obwohl damals noch eine visionäre Idee, entsprach das Vorhaben vollumfänglich den zu erwartenden Entwicklungen in Europa, insbesondere SES, FABEC und SESAR. Die Luftwaffe verfügt deshalb seit 2002 mit Frankreich und seit 2010 mit Italien über ein Abkommen für einen grenzüberschreitenden Trainingsluftraum (CBA).

In Abbildung 2 sind die CBA mit Frankreich und Italien (rot) dargestellt.

Kernaussagen

1. Der Single European Sky fördert grenzüberschreitende und flexiblere Luftraumoperationen
2. Grenzüberschreitende Trainingsräume (CBA) sichern der Luftwaffe den benötigten Luftraum von morgen und übermorgen

Begriffe

ATM	Air Traffic Management
CBA	Cross Border Area
FABEC	Functional Airspace Block Europe Central
SES	Single European Sky
SESAR	Single European Sky ATM Research

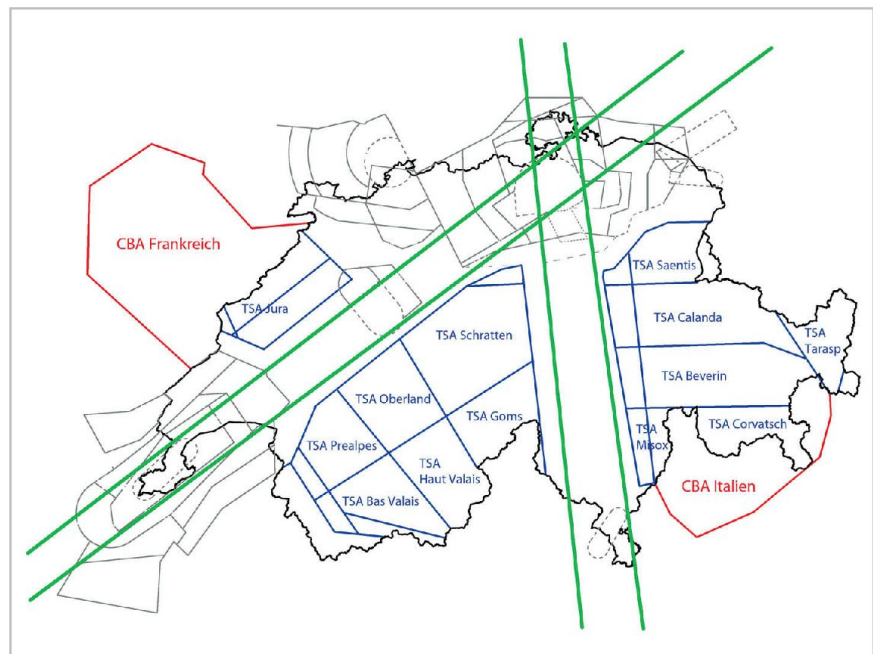


Abbildung 2: Bestehende Trainingsräume (blau), grenzüberschreitende Abkommen über CBA (rot) und stark beflogene, zivile Luftstrassen (grün). Bild: Luftwaffe

Die CBA und die Trainingslufträme TSA der Luftwaffe (blau dargestellt) liegen ausserhalb bereits bestehender und vielbeflogener Luftstrassen (grüne Linien). Zudem grenzen die CBA an die Trainingslufträme TSA der Luftwaffe und erweitern somit die Trainingsmöglichkeiten über grosse Distanzen erheblich.

Die CBA Abkommen vereinfachen Verfahren, regeln den taktischen Flugsicherungsdienst und erlauben vermehrt gemeinsame Trainings mit Nachbarstaaten. In Zukunft erleichtern die Abkommen zudem die technologischen Fortschritte des SESAR Programmes auf militärischer Seite operationell umzusetzen.

Solche Abkommen sind für die Luftwaffe von enormer Bedeutung, um die Verfügbarkeit von Luftraum für morgen und übermorgen sicherzustellen und gleichzeitig die Souveränität eines jeden Staates zu wahren. In Anbetracht der Tatsache, dass ein CBA Projekt von der ersten Idee bis zur operationellen Umsetzung mehr als fünf Jahre dauert, ist eine längerfristige Denkweise für die internationalen Entwicklungen unumgänglich.

Ausblick

Diese Initiativen der Luftwaffe berücksichtigen die Entwicklungen in Europa mit dem SES und SESAR, welche neue

Technologien bereitstellen, die zu einem optimierteren Luftraum- und Luftverkehrsmanagement führen werden. Für die Luftwaffe bedeutet dies in Zukunft, dass Einsatzräume erst kurz vor dem Start zugewiesen werden und sich in den zivilen Verkehrsfluss optimal integrieren. Je nach Art der Einsätze sind sogar verschiebbare Zonen während der laufenden Mission denkbar (Luftbetankung, Luftpolizeidienst, etc). Eine Voraussetzung der 4D-Trajektorien ist die Überflugmöglichkeit für Zivil- und Staatsflugzeuge (u. a. Militärjets) ungeachtet bestehender Staatsgrenzen.

In Anbetracht dieser zukünftigen Entwicklungen versucht die Luftwaffe in einer Vorreiterrolle weitere Abkommen abzuschliessen. Die grenzüberschreitenden Trainings und damit verbundenen Erfahrungen werden der Luftwaffe den Zugang zum Luftraum für die Zukunft sichern. ■

Weblinks

- http://ec.europa.eu/transport/air/single_european_sky/single_european_sky_en.htm
- www.fab-europe-central.eu
- www.sesarju.eu



Oberst i Gst
Ian Logan
Berufsmilitärpilot
Chef Regulation
Militärluftfahrt
1530 Payerne