nd-ticker
Aspekte der Nachrichtendienstlichen Lage

Eurocopter im Polizeieinsatz

Ein wichtiges Führungs- und Einsatzmittel

Dominik I. Kamber

Die vielfältige Polizeiarbeit von heute ist ohne die Unterstützung durch Helikopter kaum mehr zu bewältigen. Sie werden als Führungs- und Einsatzmittel gleichermassen genutzt. Die Beweglichkeit des Helikopters erlaubt es den Polizeikräften, schnell an einem Einsatzort zu sein. Zudem können grosse Geländeflächen unabhängig von deren Topographie rasch nach Personen oder Fahrzeugen abgesucht werden. Das Suchen und Finden von Personen ist aber nur ein Aspekt des Einsatzes von Helikoptern. Weitere Einsatzformen sind die Aufklärung, beispielsweise bei Grossanlässen, das Sichern von Beweismaterial durch Fotografie und Videoaufnahmen oder der Transport von Spezialeinsatzkräften.

Praktisch täglich kommen in der Schweiz Helikopter bei polizeilichen Aktionen zum Einsatz. Zur Hauptsache dann, wenn es um die Suche einer vermissten Person oder eines flüchtigen Straftäters geht. Die Vorteile des Helikoptereinsatzes liegen auf der Hand. Die Einsatzkräfte sind schnell am Ort des Geschehens, aus der Luft haben sie zudem den Überblick und können die Kollegen am Boden rasch einweisen. Anders als in Deutschland beispielsweise, wo die Polizei der einzelnen Bundesländer über eigene Helikopter und Besatzungen verfügen, sind die hiesigen fliegenden Polizisten auf die Luftwaffe, respektive private Helikopterunternehmen angewiesen. Dass dies kein Nachteil sein muss, zeigen die überwiegend erfolgreichen Einsätze, die unter der Federführung der Polizei geflogen werden. Nicht zuletzt dank der engen Zusammenarbeit mit der Luftwaffe, sind die Fliegerischen Einsatzleiter stets auf dem besten Ausbildungsniveau und jederzeit einsatzbereit.

Kantonsübergreifende Zusammenarbeit

Seit über 40 Jahren nutzt die Kantonspolizei Zürich beispielsweise Helikopter für polizeiliche Einsätze. Allerdings verfügt das Korps bis heute nicht über eigene Helikopter. Die Gründe dafür liegen einerseits in den hohen Beschaffungskosten, andererseits im teuren Unterhalt. Für ihre Zwecke mietet die Kantonspolizei Helikopter unter anderem bei Heli Linth. Die im glarnerischen Mollis domizilierte Firma stellt den Polizeikräften je eine Ecureuil und eine Colibri zur Verfügung. Der Flugbetrieb läuft im Verbund mit den Kantonen St. Gallen, Appenzell Ausserrhoden, Schwyz sowie der Stadtpolizei Zürich. Daneben greifen die Korps auf EC635, respektive Super Pumas der Schweizer Luftwaffe zurück. Vergleicht man die Polizeikräfte aus benachbarten Staaten, die praktisch allesamt über eigene Polizeihelikopterstaffeln verfügen, stellen die schweizerischen Polizeikorps einen Sonderfall dar. Wesentlicher Erfolgsfaktor ist aber auch hier das Milizsystem, sowie die enge Zusammenarbeit mit der Luftwaffe.

Zusammenarbeit auf Augenhöhe

Zweifelsohne ist die Luftwaffe ein wichtiger Partner im polizeilichen Flugdienst. Ihr vielfältiges Leistungsspektrum ist geradezu ideal für die polizeilichen Bedürfnisse. Allerdings besteht keine Abhängigkeit im Sinne eines Bittstellers, sondern eine partnerschaftliche Zusammenarbeit, die regelmässig geübt und bei Einsätzen ebenfalls regelmässig unter Beweis gestellt wird.

Fazit

Die Luftwaffe unterstützt die Polizeikorps mannigfaltig und dies mit Erfolg. Dass die einzelnen Kantone nicht über explizit eigene Helikopterstaffeln verfügen, ist kein Manko an Sicherheit, sondern exemplarisch für den Milizgedanken der Schweiz. Fliegerische Einsatzleiter rekrutieren sich freiwillig aus den verschiedensten Bereichen der Polizei, wo nötig, werden Helikopter von privaten Anbietern beigezogen. Dieses Konstrukt hat sich bewährt. Die Erfolge sprechen für sich. ●

Ein Eurocopter EC635 im Landeanflug. Je nach Einsatz werden die Helikopter entsprechend beschriftet. (Foto: D. Kamber)

FLIR – Suchen und Retten mit modernster Technik

Dominik I. Kamber

Im Vergleich zum europäischen Ausland, gehen die schweizerischen Polizeikorps einen besonderen Weg. Eigene Polizeihelikopterstaffeln und Crews findet man mit Ausnahme der Kantonspolizei Zürich keine. Die Zusammenarbeit zwischen der Luftwaffe, sowie privaten Helikopterunternehmen und der Polizei ist deshalb eine logische Konsequenz. Die seit 2006 mit dem Forward Looking Infrared System (FLIR) ausgerüsteten Super Pumas der Luftwaffe sind ein wichtiges Werkzeug im Rahmen von polizeilichen Einsätzen. Egal ob bei der Suche nach vermissten Personen, der Verfolgung von Straftätern oder bei taktischen Einsätzen von Sondereinheiten: Helikopter im Allgemeinen und ihre Zusatzsysteme im Speziellen nehmen eine wichtige Rolle in der erfolgreichen Polizeiarbeit ein.

Dübendorf, Militärflugplatz. Die Wolken hängen etwas tief, das Wetter wechselt zwischen Regen und Aufhellungen. Auf dem Vorfeld steht der Super Puma mit der Kennung T-313. Ausgerüstet mit einem von insgesamt drei FLIR-Systemen der Schweizer Luftwaffe. Von weitem an der weissen Kugel zu erkennen, die sich unterhalb des Einstieges befindet. Kreiselstabilisierte Sensorplattform nennt sich das fast allsehende Auge, welches von einem FLIR-Operator im Innern des Helikopters gesteuert wird. Der Arbeitsplatz, an welchem der Operateur und der Einsatzleiter arbeiten, ist nüchtern aber übersichtlich gestaltet. Drei Monitore bilden das Herzstück der Konsole. Sie zeigen sowohl ein Wärmebild, ein konventionelles TV-Bild, sowie eine digitale Karte. Mit Hilfe des GPS und eines digitalen Höhenmodells wird die Position des Helikopters und des zu beobachteten Ziels dargestellt. Weiter umfasst die Konsole die Steuerung für den Sprechfunk sowie die Downlinksteuerung zur Übermittlung der Daten in Echtzeit an eine Bodenstation. Der Super Puma verfügt über ausgezeichnete Tag- und Nachtflugeigenschaften, die ihn zum idealen Trägersystem des FLIR macht. Zudem bietet er für die Einsatz- und Rettungskräfte genügend Platz. Während 365 Tagen im Jahr hält die Luftwaffe rund um die Uhr einen mit FLIR bestückten Super Puma bereit, der innert einer Stunde in der Luft sein kann. Dieser steht auch den Polizeikorps zur Verfügung.

Alarmierung – Briefing – Abflug

Die Übung sieht die Suche und Rettung eines Piloten vor, der aufgrund technischer Probleme irgendwo im Raum Ostschweiz sein Fluggerät per Schleudersitz verlassen musste. Das Notsignal, das automatisch ausgelöst wurde, lässt eine erste grobe Peilung zu. Mehr wissen die Piloten und die Besatzung des Super Pumas zurzeit nicht. Nach der Alarmierung durch den Senior Duty Officer im Bereitschaftscenter der Luftwaffe folgt ein Briefing aller Beteiligten in einem Hangar des Militärflugplatzes. Man kennt sich bereits seit Jahren, ist aufeinander eingespielt. Die meteorologischen Bedingungen werden besprochen, Besonderheiten des Fluges, die Navigation und das Vorgehen beim Auffinden der gesuchten Person. Checklisten unterstützen den FLIR-Operateur, der das Briefing leitet. Alle Beteiligten

Die Augen des Systems FLIR am SAR-Helikopter der Luftwaffe. (Foto: D. Kamber)

kennen ihre Aufgaben. Dass die Übung eher im militärischen Bereich angeordnet ist, macht für Jan van't Veer, der unter anderem als FEL bei der Stadtpolizei Zürich tätig ist, keinen Unterschied. Die Abläufe sind die gleichen, wie wenn er nach einer vermissten Person suchen würde oder Straftäter überführen möchte. Die Ausgangslage wird erörtert, Möglichkeiten abgewogen und ein Entschluss gefasst. Die Reaktionszeit von der Alarmierung bis zum Abheben des Pumas beträgt rund eine Stunde. Nach rund 40 Minuten hebt der Super Puma ab und verlässt Dübendorf in Richtung Ostschweiz.

Die Arbeitskonsole des FLIR. Links das TV-Bild, rechts das Bild der Wärmekamera, oben die so genannte Moving-Map. (Foto: D. Kamber)

Der FEL als integraler Bestandteil der Teil der Crew

FLIR wird zur Hauptsache zu Gunsten von Partnern im Bereich der inneren Sicherheit, des Bevölkerungsschutzes sowie der Rettung subsidiär eingesetzt. Darum trainieren die so genannten Fliegerischen Einsatzleiter (FEL) der Polizeikorps in regelmässigen Abständen auf dem Super Puma. Die Konsole wird auf diesem Flug von Oberstleutnant Christian Lucek, Chef Fachdienst FLIR bei der Luftwaffe, bedient. Neben ihm sitzt der Stadtpolizist aus Zürich. Und zwar nicht als Passagier oder polizeilicher Berater, sondern als Teil der gesamten Crew. Der Einsatzentscheid liegt letztlich beim FEL, der auch die Suchstrategie während der Planungsphase des Einsatzes leitet. Regelmässige Übungen sind darum notwendig und schweissen die Besatzungen zusammen. Die Abläufe an Bord sind eingespielt. Zur SAR-Crew gehören im Weiteren der Windenoperateur (WOP), der auch die Winde bedient, sowie ein Rettungsflughelfer (RFH), der zur gesuchten Person abgeseilt wird und erste Hilfe leisten kann.

Erste konkrete Peilung - Sichtung mit FLIR

Der Super Puma nähert sich einem Waldstück, aus welchem ein Peilsignal zu empfangen ist. Der Operateur lenkt mittels eines Steuerknüppels die hochsensiblen Sensoren. Der Super Puma kreist erneut um den vermeintlichen Fundort und es dauert nicht lange, bis die gesuchte Person – in diesem Übungsfall der Pilot der Unglücksmaschine – gesichtet wurde. Mittels Funk ist der Helikopter, respektive das Einsatzteam mit dem Vermissten am Boden in ständigem Kontakt und orientiert ihn über das geplante Rettungsmanöver. Der Super Puma dreht erneut ab, fliegt den Fundort seitlich an und der Rettungsflughelfer schwebt dank der Seilwinde sicher dem Boden entgegen. Während sich der Rettungsflughelfer um den Verletzten kümmert und ihm den Gurt für die Windenbergung anlegt, verbleibt der Helikopter in einer Warteposition bis er vom Boden die Freigabe zum Anflug und schliesslich zur Aufnahme von Retter und Gerettetem erhält. Die Mission ist erfolgreich geglückt.

Fahrzeug im Visier des FLIR

Auf dem Rückflug zeigt sich noch einmal eindrücklich, zu welchen Leistungen das FLIR imstande ist. Spontan wird ein Fahrzeug, das auf einer Landstrasse unterwegs ist, ins Visier genommen. Durchaus ein realistisches Szenario, wenn Polizeikräfte zum Beispiel bei der Verfolgung eines Flüchtigen auf Luftunterstützung angewiesen sind. Aus einer Distanz, aus welcher der Lenker des Fahrzeuges den Super Puma kaum wahrnehmen kann, kann der FLIR-Operator über Funk den Einsatzkräften am Boden wichtige Informationen liefern. Modell, Farbe, Fahrtrichtung, Fahrverhalten: Alles ist an den Bildschirmen deutlich zu erkennen. „Die wahre Stärke des Systems zeigt sich insbesondere bei Nacht", erklärt Christian Lucek. „Dank der Wärmebildkamera und den Infrarotsensoren können Personen oder Objekte sehr rasch gefunden werden". Der Rest des Fluges ist wieder Routine. Am Horizont taucht Dübendorf auf und wenige Minuten sowie die Freigabe des Towers später, setzt der Super Puma sanft auf dem Vorfeld auf. ●

FLIR - Forward Looking Infrared

FLIR - Forward Looking Infrared (auf Deutsch „Nach vorn schauendes Infrarotgerät") ist ein bildgebendes Verfahren, das Infrarotstrahlung in Richtung der Fahrzeug- oder Flugkörperachse wahrnehmen, auswerten und gegebenenfalls für die Benutzer aufbereiten kann. FLIR wird seit den frühen 1960er Jahren häufig zusammen mit Waffensystemen bei Tiefangriffsflugzeugen und Kampfhubschraubern eingesetzt, um unter allen Sichtbedingungen einsatzfähig zu sein sowie Wärmequellen zu entdecken. Viele Polizeihubschrauber sind ebenfalls mit FLIR bestückt. Die Stärken des FLIR liegen im tageszeitunabhängigen Auffinden von Wärmequellen. Auf offenem Feld sind diese über grosse Suchflächen detektierbar. Bewaldetes und felsiges Gelände erfordert kleinere Suchsektoren. Die hohe Abbildungsleistung ermöglicht auch Überwachungsaufgaben aus grosser Höhe und Distanz. Das Auffinden von Objekten unter Schnee oder Wasser ist allerdings wegen der hohen Infrarotabsorption von Wassermolekülen unmöglich. Dank der Nachtsichtfähigkeit, dem grossen Beobachtungsabstand und der kurzen Reaktionszeit sind Helikopter gestützte FLIR-Geräte für polizeiliche Zwecke gut geeignet und daher weltweit bei vielen Polizeikorps im Einsatz. In der Schweiz kommt das System speziell bei Grossanlässen, wie z.B. bei internationalen Konferenzen oder der Suche von Sachen und Personen zur Anwendung. Die Einsätze werden von fliegerischen Einsatzleitern (FEL) der Polizei begleitet. Die Bilder der Wärmebildkamera oder der konventionellen TV-Kamera können dabei an eine zentrale Einsatzleitung übermittelt werden.

Fliegende Einsatzleiter (FEL): Teamarbeit, Präzision, Erfolg

Dominik I. Kamber

Die Fliegenden Einsatzleiter (FEL) stehen bei besonderen Lagen den Einsatz- und Führungsstäben als Berater fachtechnisch zur Seite. Sie sind mit dem Helikopter als polizeiliches Einsatzmittel bestens vertraut und ausgebildet. Aus der Luft können sie sich im Gelände orientieren, beobachten, aufklären und erkunden. Gleichzeitig führen sie die bodengebundenen Polizeikräfte aus der Luft und weisen diese ein. In enger Zusammenarbeit mit den Piloten evaluieren sie die Einsatzmöglichkeiten des Helikopters ein. In regelmässigen Abständen trainieren die FEL zusammen mit Piloten und Helikoptern der Schweizer Luftwaffe verschiedenen Einsatzszenarien. ND-Ticker war an einem Kurstag in Locarno vor Ort.

Eine verunfallte Person wird mit der Rettungswinde geborgen. (Foto: D. Kamber)

In besonderen Situationen ist die Polizei darauf angewiesen, sich aus der Luft einen Überblick über das Einsatzgebiet zu verschaffen. Dies ist beispielsweise bei Katastrophenlagen der Fall, wenn verschiedene Dienste koordiniert und deren Einsatz effizient geleitet werden muss. Die Beurteilung einer Situation aus der Luft ist sehr komplex und bedingt eine spezielle Schulung in regelmässigem Turnus. Die FEL rekrutieren sich allesamt aus den städtischen und kantonalen Polizeikorps und auf freiwilliger Basis. An Nachwuchs mangelt es nicht, wie der Kommandant der Kantonspolizei Schwyz und Kurskommandant des FEL-WK, Oberstleutnant Hutter sagt. Die FEL müssen Führungserfahrung haben, grosse Einsatzbereitschaft zeigen und dürfen nicht älter als 50 Jahre sein. Nach einem zweiwöchigen Grundkurs auf dem Militärflugplatz Locarno folgen jährliche Wiederholungskurse.

Polizisten aus allen Landesteilen

Auf dem Flugfeld in Locarno stehen zwei EC635 der Schweizer Luftwaffe. Bereit für den Abflug. Beinahe im Halbstundentakt starten und landen die Maschinen. An Bord jeweils drei bis vier Polizisten sowie ein Pilot. Die Übungsleitung hält die Kadenz der Einsätze bewusst hoch. Mehr noch. Man baut zusätzlichen Druck auf, damit die FEL, die aus praktisch allen Kantonen am WK teilnehmen, in ihren Entscheidungsprozessen so nah wie möglich an die Realität kommen. Das Wetter spielt mit, wenn auch von der Übungsleitung etwas ungünstigere Wetterbedingungen gewünscht sind. „Bei schlechtem Wetter ist sowohl der Pilot als auch die Crew besonders darauf angewiesen, das präzise und konzentriert kommuniziert wird“, sagt Hutter. Denn die FEL kommen bei praktisch allen meteorologischen Bedingungen zum Einsatz. Vorausgesetzt natürlich, der Pilot entscheidet sich für einen Flug. Geübt werden verschiedenen Szenarien. Die Suche nach vermissten Personen, die Bergung von Verunfallten, die Verfolgung von Straftätern. Die FEL sind bestens ausgebildet und könnten jederzeit zu einem Echteinsatz starten. Tatsächlich erreicht die Tessiner Kantonspolizei an diesem Vormittag eine Alarmmeldung, die dann aber keinen Einsatz erfordert, weil die vermisste Person zwischenzeitlich wohlbehalten wieder aufgetaucht ist. Nach dem fiktiven Einsatz folgt das Debriefing. Jede Kleinigkeit kann im Echteinsatz von grosser Bedeutung sein. Die Crew kommuniziert direkt, fair und macht sich gegenseitig auf Verbesserungspotential aufmerksam. Die Teamarbeit steht im Vordergrund. Jeder kennt seine Aufgabe und trägt zum Erfolg bei.

Die Polizisten besprechen die Übung mit dem Piloten der Luftwaffe. (Foto: D. Kamber)

In Krisen Köpfe kennen

Bruno Schuler ist einer von drei hauptamtlichen Piloten des Polizeihelikopterverbundes der Kantonspolizei Zürich. Die Teambildung innerhalb der Besatzungsmitglieder steht auch für ihn im Zentrum des WK. „Je besser man sich im Team kennt, desto besser kommt man zum Erfolg“, sagt er. Das FEL-Wesen basiert auf dem Milizsystem, daher ist es eine logische Konsequenz, dass die FEL aus allen Bereichen des Polizeidienstes rekrutiert werden. „Je nach Auftrag brauchen wir Leute aus dem verkehrspolizeilichen-, sicherheitspolizeilichen- oder kriminalpolizeilichen Dienst“, so Schuler und weiter „mit den FEL-Kursen des Schweizerischen Polizeiinstitutes (SPI) erreicht man einen hohen Standardisierungsgrad, mit welchem man die teilweise vorhanden Hürden, die der Föderalismus mit sich bringen, wett macht.“ ●

Interview mit OberstIt Lorenzo Hutter, Kurskommandant FEL

Dominik I. Kamber

Kurskommandant FEL, Lorenzo Hutter, diplomierter Naturwissenschafter ETH und ausgebildete Linienpilot arbeitete nach dem Studium und der Ausbildung an der Luftverkehrsschule sieben Jahre bei der Swissair als Pilot und Instruktor. Nachher übernahm er die Einsatzleitung der Nationalen Alarmzentrale NAZ. 2004 wurde er zugeteilter Stabsoffizier der Kantonspolizei Schwyz. Deren Kommandant ist er seit dem 1. Januar 2006. *nd-ticker* befragte ihn zur anspruchsvollen Arbeit des FEL.

Lorenzo Hutter, Kurskommandant FEL. (Foto: D. Kamber)

Polizisten aus zahlreichen Kantonen nehmen hier auf dem Militärflugplatz in Locarno am FEL-WK teil. Welche Kursinhalte vermitteln Sie?

Hutter: Grundsätzlich steigen angehende FEL (Fliegende Einsatzleiter) mit einem zweiwöchigen Grundkurs in die Materie ein. Dort vermitteln wir die Basiskenntnisse für den fliegerischen Polizeidienst. Danach folgen jährliche Wiederholungskurse. Diese knüpfen thematisch an den Grundkurs an, sind ihrer Art aber viel intensiver. Jeder Teilnehmer ist während des WK im Durchschnitt fünf Stunden in der Luft. Wir üben das Briefing der Crew unter Zeitdruck, fliegen auch bei besonders schlechten Wetterlagen und letztlich üben wir verschiedene Einsatzszenarien, zum Beispiel die Suche und Rettung von vermissten Personen, Fotoflüge oder die Begleitung von besonders schützenswerten Personen. Gegen Kursende steht eine kombinierte Übung auf dem Stundenplan. Ziel ist es, so realitätsnah wie möglich zu üben. Die FEL sind im Ernstfall auch taktischen Berater der Gesamteinsatzleiter im Bereich des Heliwesens. Deshalb gehören auch drillmässige Entschlussfassungsübungen aus Sicht des FEL zum Programm. Selbstverständlich passen wir die Übungsszenarien Jahr für Jahr an und orientieren uns dabei an tatsächlichen Fällen aus dem Polizeialltag.

Welche Polizeikorps nehmen am aktuellen Kurs teil?

Hutter: Insgesamt sind 48 Polizeiangehörige aus praktisch allen Kantonen am Kurs vertreten. Daneben trainieren wir auch mit unseren Partnern der Militärischen Sicherheit und des Grenzwachtkorps.

Die Luftwaffe ist ein wichtiger Partner für Sie. Wie arbeiten Sie zusammen?

Hutter: Wichtig ist zu betonen, dass die Polizei nicht nur mit Mitteln der Luftwaffe fliegt. Zahlreiche zivile Flugunternehmen arbeiten eng mit den Polizeikorps zusammen. Selbstverständlich ist die Luftwaffe speziell im Bereich der Ausbildung unser Hauptpartner. Seit Jahrzehnten pflegen wir eine ausgezeichnete Zusammenarbeit mit der Luftwaffe. Die Schnittstellen zwischen uns und der Luftwaffe sind perfekt aufeinander abgestimmt. Man kennt sich persönlich und findet auch gemeinsam Lösungen. Ich spüre, dass wir stets willkommen sind. Wir sind keine Passagiere oder einfache Bittsteller, sondern Teil der Crew im Helikopter. Wichtig ist zu erwähnen, dass die Polizei nicht nur mit Mitteln der Luftwaffe fliegt. Zahlreiche zivile Flugunternehmen arbeiten eng mit den Polizeikorps zusammen

Letzte Startvorbereitungen im Eurocopter Super Puma (Foto: D. Kamber)

Einmal abgesehen von der Kantonspolizei Zürich, die im Verbund mit anderen Grenzkantonen praktisch jederzeit auf einen Helikopter zugreifen kann, fliegen die restlichen Polizeikorps zur Hauptsache mit der Luftwaffe?

Hutter: Diese Aussage ist so nicht ganz richtig. Die Kantonspolizei Tessin oder jene des Kantons Wallis fliegen ebenfalls mit privaten Helikoptern. Dabei fehlt es natürlich weder am Willen noch am Können der Luftwaffe. Aber auch wir sehen, dass die Luftwaffe ressourcenmässig eingeschränkt und einem Spardruck unterworfen ist. Es ist ja nicht nur einfach der Helikopter, der zum Einsatz kommt. Da sind zum einen die Piloten, dann die Mechaniker und nicht zuletzt die Militärflugplätze. Alle diese Faktoren spielen zusammen und wenn nur bei einer Komponente Einschränkungen vorhanden sind, wird die Verfügbarkeit schwierig.

Haben Sie ein konkretes Beispiel?

Hutter: Nehmen wir die Verfügbarkeit von Helikoptern. Früher verfügte die Luftwaffe über 60 Alouttes, heute fliegt die Luft-

waffe mit rund 20 Eurocoptern. Natürlich sind diese technisch auf neustem Stand, aber rein quantitativ besteht im Vergleich zu früher ein grosser Unterschied. Umso mehr sind wir von der Polizei der Luftwaffe dankbar, dass wir hier in Locarno mit zwei bis drei EC 635 trainieren können, das ist nicht selbstverständlich.

Wirkt sich diese Ressourcenknappheit auch auf die tägliche Einsatzplanung aus? Oder anders gefragt, muss man sich den Einsatz eines Helikopters zwei Mal überlegen?

Hutter: Man muss die verschiedenen Einsatzarten unterscheiden. Die Luftwaffe hat einen Super Puma mit FLIR in ständiger Bereitschaft. Auf diesen können wir im Bedarfsfall zurückgreifen. Bei taktischen Einsätzen ist der EC 635 idealer. In der Entschlussfassung, welcher Helikopter zum Einsatz kommt, spielt natürlich der Auftrag eine wichtige Rolle. Die Polizei fliegt mit Helikoptern in ausserordentlichen Lagen und von daher können wir die Einsätze mit den Mittel der Luftwaffe aber auch den Privaten gut abdecken.

Die Polizeiarbeit ist in den vergangenen Jahren intensiver geworden. Haben auch die Helikoptereinsätze zugenommen?

Hutter: Ich stelle bei den Einsätzen mit Helikoptern eine Potenzierung fest. Das heisst, ist man erst einmal auf den Geschmack gekommen und hat einen Erfolg mit dem Helikoptereinsatz erzielt, greift man gerne und schneller auf dieses Mittel zurück. Erfolg ruft nach Erfolg. Wenn Sie sich vor Augen führen, wie oft die verschiedenen Polizeikorps in den vergangenen Wochen mit Helikoptern erfolgreiche Aktionen durchgeführt haben, spricht das für sich.

Erfolge sind schön und gut, aber auch die Polizeikorps müssen sparen. Dies tangiert doch sicher auch den Entscheid, einen Helikopter zum Einsatz zu bringen.

Hutter: Ich kann in diesem Zusammenhang nur von meinem Korps sprechen. Der Einsatz eines Helikopters ist eine wichtige taktische Entscheidung. Aufgrund von Sparzwängen bei besonderen Ereignislagen auf dieses wichtige Mittel zu verzichten, ist keine Option. Natürlich können wir einen Helikopter nicht unbeschränkt einsetzen. Werden wir bei einer Vermisstensuche nach einer bestimmten Zeit nicht fündig, müssen wir uns weitere Alternativen überlegen. Es geht ja nicht nur um die Ressourcenlage bei Flugmitteln, sondern auch um den Spardruck bei den Polizeikorps im Allgemeinen.

Das heisst also, dass Sicherheit und der Auftrag stehen vor Budgetüberlegungen im Vordergrund?

Hutter: Ja, im Moment ist noch so. Man darf nicht vergessen, dass ein Helikopter auch nicht immer der optimalste Lösungsansatz eines Problems ist. Wenn der Entschluss gefasst ist, dass ein Helikopter nicht notwendig ist, um den Auftrag zu erfüllen, dann kommt er auch nicht zum Einsatz.

Nehmen wir einen typischen Einsatz, bei welchem auf einen Helikopter zurückgegriffen wird. Welche Reaktionszeiten haben Sie?

Hutter: Das ist stark abhängig von der Tageszeit und den meteorologischen Bedingungen. Im Weiteren vom angeforderten Muster. Die Polizeikorps, die im Verbund Helikopter betreiben, können sehr rasch reagieren, da sie eine Pikettorganisation betreiben. Gleiches gilt sicher auch für die Luftwaffe mit dem Super Puma und dem FLIR. Etwas anders sieht es bei polizeilichen Aktionen aus, die mit dem EC 635 geflogen werden, da die EC 635-Staffeln keinen Pikettdienst verrichten. Für eine Such-und-Rettungsaktion liegt die Reaktionszeit bei rund einer bis zwei Stunden zwischen der Alarmierung und dem Abheben des Helikopters.

Es gibt Kritiker, die den Einsatz von Helikoptern für übertrieben halten, andere wiederum wünschen sich mehr Einsätze. Welchen Stellenwert nehmen Helikopter im Polizeieinsatz ein?

Hutter: Sie nehmen einen wichtigen Stellenwert ein. Schaut man sich im europäischen Ausland um, stellt man fest, dass die Schweiz das einzige Land ist, welches über keine eigenen Polizeihelikopter verfügt. Ob wir aber über eigene Staffeln verfügen oder auf Helikopter der Luftwaffe zurückgreifen müssen, beeinflusst aus meiner Sicht lediglich die taktische Reaktionszeit. Entscheidend ist, dass wir auch weiterhin auf Helikopter – der Luftwaffe oder von privaten Anbietern – zurückgreifen können. Natürlich wäre es wünschenswert, hätten die Polizeikorps eigene Staffeln mit eigenen Crews. Ein Helikopterkondordat der Polizeikorps ist aber noch Zukunftsmusik. Zudem ist es für mich nicht matchentscheiden, ob die Polizei eigene Piloten hat oder nicht. Wir arbeiten mit den Luftwaffenpiloten sehr gut zusammen. Deshalb könnte ich mir auch einen Mix vorstellen. Die Polizei hat eigenen Helikopter, die aber von der Luftwaffe geflogen und unterhalten werden. Letztlich zählt die Leistung, die erbracht werden kann.

Verlassen wir kurz die Helikopter und sprechen von den Drohnen der Luftwaffe. Werden diese auch für polizeiliche Aktionen eingesetzt?

Hutter: Wir haben uns bereits verschiedenen Einsatzszenarien, bei denen Drohnen uns unterstützen können, überlegt. Allerdings stecken diese im Vergleich zu den Helikoptereinsätzen noch in den Kinderschuhen. Zurzeit nimmt vor allem das Grenzwachtkorps die Dienste der Drohnengeschwader in Anspruch. Drohnen der neueren Generation könnten die Polizeiarbeit sicherlich besser unterstützen, als jene, die derzeit im Einsatz sind. Diesbezügliche Kontakte zur Luftwaffe bestehen. Schwerpunktmässig werden wir aber auch in Zukunft mit Helikoptern operieren. Der praktische Nutzen von Drohnen kann niemand absprechen, allerdings ist bleibt auch immer die Frage der Finanzierung. ●

Arbeiten Hand in Hand: Jan van't Veer (li.) von der Stadtpolizei Zürich und Oberstleutnant Christian Lucek (re.) von der Luftwaffe. (Foto: D. Kamber)

Aktuelle News aus der eidgenössischen Verwaltung

Kosten Strafvollzug

Die Kosten des Strafvollzugs in der Schweiz betragen jährlich ungefähr eine Milliarde Franken. Genauere Angaben zu den Kosten sind jedoch nicht möglich, wie der Bundesrat in einem veröffentlichten Bericht festhält. Der Grund liegt darin, dass der Straf- und Massnahmenvollzug in den Aufgabenbereich der Kantone fällt und der Bund über die finanziellen Aufwendungen der Kantone nicht Buch führt.

Haftanstalten

Die Nationale Kommission zur Verhütung von Folter (NKVF) hat heute ihren dritten Tätigkeitsbericht veröffentlicht. Die Kommission beschäftigte sich im letzten Jahr vorwiegend mit der Umsetzung des ausländerrechtlichen Vollzugsmonitorings. Seit Juli 2012 begleitete sie insgesamt 18 Sonderflüge der Vollzugsstufe IV und 24 polizeiliche Zuführungen. Daneben besuchte sie 10 Haftanstalten in der ganzen Schweiz und richtete dabei ein besonderes Augenmerk auf die Untersuchungshaft und einzelne Sicherheitsabteilungen in den grösseren Anstalten.

Gewalt gegen Frauen

Der Bundesrat will Frauen und Mädchen vor geschlechtsspezifischer Gewalt besser schützen. Er hat deshalb die Konvention des Europarats zur Verhütung und Bekämpfung von Gewalt gegen Frauen und häuslicher Gewalt gutgeheissen. Die Konvention schliesst Lücken der Mitgliedstaaten im Strafrecht, bei der Strafverfolgung, bei der Prävention und beim Opferschutz. Die Schweiz wird die sogenannte Istanbul-Konvention in Kürze unterzeichnen.

WEA

Der Bundesrat hat die Vernehmlassung zur Änderung der Rechtsgrundlagen für die Weiterentwicklung der Armee eröffnet. Dadurch wird der Armeebericht 2010 rechtlich umgesetzt, damit sich die Armee für die darin vorgesehene Weiterentwicklung auf entsprechende Rechtsgrundlagen abstützen kann. Die Vernehmlassung dauert bis zum 17. Oktober 2013.

Asylunterkünfte

Das Bundesamt für Migration BFM schreibt die Betreuungs- und Sicherheitsdienstleistungen für die Bundesasylunterkünfte aus. Die Eingabefrist beträgt 50 Tage. Das BFM strebt eine Marktöffnung an und bildet deshalb 5 Lose – die Dienstleister können für eine oder auch für mehrere Lose offerieren.

REMOVE

Nicht mehr genutzte Transportanlagen, Seilbahnen, Strom- und Telefonleitungen stellen für den bodennahen Flugverkehr eine unnötige Gefahr dar. Im gemeinsamen Einsatz „REMOVE“ entfernen Armee und Schweizerische Rettungsflugwacht Rega in den Schweizer Alpen solche Anlagen.

Straftäter

Der Bundesrat hat die Verordnung über die Eidgenössische Fachkommission zur Beurteilung der Behandelbarkeit lebenslänglich verwahrter Straftäter verabschiedet. Die Fachkommission soll im ersten Quartal 2014 durch den Bundesrat eingesetzt werden können. Die Kantone werden eingeladen, dem Bund Vorschläge für geeignete Kandidatinnen und Kandidaten zu unterbreiten.

Polizeilichen Aufgaben

Mit dem Bundesgesetz über die polizeilichen Aufgaben des Bundes (Polizeiaufgabengesetz, PolAG) wollte der Bundesrat eine übersichtliche und hinreichend bestimmte Rechtsgrundlage für die polizeilichen Aufgaben des Bundes schaffen. Aufgrund des uneinheitlichen Vernehmlassungsergebnisses und den kürzlich abgeschlossenen parlamentarischen Diskussionen zu den verfassungsrechtlichen Kompetenzen des Bundes in der inneren Sicherheit werden die Gesetzgebungsarbeiten eingestellt.

Asylanten

Der Bundesrat verfolgt mit der Neustrukturierung des Asylbereichs das Ziel, die Asylverfahren rascher und gleichzeitig fair abzuwickeln. Künftig sollen 60% aller Asylverfahren innerhalb von maximal 140 Tagen rechtskräftig entschieden und vollzogen werden. Diese Verfahren werden in regionalen Zentren des Bundes durchgeführt. Gleichzeitig sollen die Rechte der Asylsuchenden mittels kostenloser Rechtsvertretung gestärkt werden.

Rüstungsprogramm

Der Bundesrat hat die Botschaft zur Beschaffung von Rüstungsmaterial 2013 (Rüstungsprogramm 2013) zuhanden des Parlaments verabschiedet. Der Bundesrat beantragt den Eidgenössischen Räten mit dem Rüstungsprogramm 2013 die Beschaffung von fünf Rüstungsvorhaben im Umfang von 740 Millionen Franken.

Impressum

nd-ticker: ISSN 1663-8158
Aspekte der Nachrichtendienstlichen Lage

Herausgeberin
Presdok AG, Mimosenstrasse 5, 8057 Zürich
presdok@presdok.ch
http://www.presdok.ch

Verantwortlicher Redaktor
Hans-Ulrich Helfer
helfer@presdok.ch

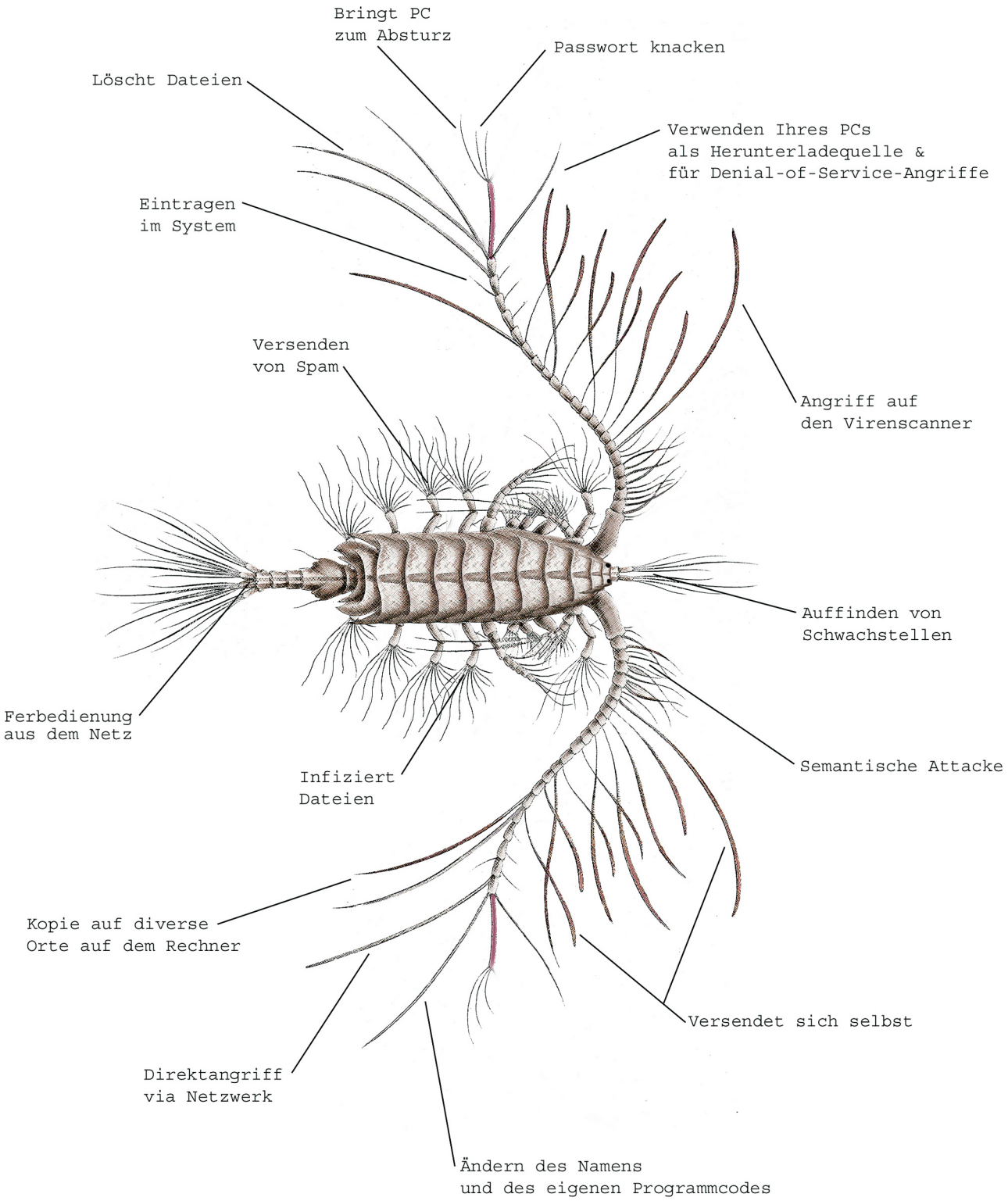
Layout, Website
Swisswebmaster GmbH
info@swisswebmaster.ch

Erscheinungsweise
Regelmässig als Print- oder Online-Ausgabe.

Bezug, Preise, Unterstützung
Website: www.nd-ticker.ch
Unkosten- und Unterstützungsbeiträge bitte auf Postcheckkonto: 80-9017-3:
IBAN: CH55 0900 0000 8000 9017 3
Vermerk: „nd-ticker“

Druck
Eigendruck

Copyright
Alle Rechte vorbehalten.



Swisswebmaster GmbH
www.swisswebmaster.ch