



Roland Müller, darf die Schweizer Luftwaffe Zivilflugzeuge abschiessen?

Ja. Aber nur im absoluten Ausnahmefall und unter gesetzlich genau vorgeschriebenen Voraussetzungen. Im Grundsatz ist der Abschuss klar verboten.

In Artikel 9 der Verordnung über die Wahrung der Lufthoheit (VWL, Systematische Rechtssammlung [SR] 748.111.1) wird der Waffeneinsatz gegen zivile Luftfahrzeuge grundsätzlich untersagt: «Bei nicht eingeschränktem Luftverkehr dürfen gegen zivile Luftfahrzeuge keine Waffen eingesetzt werden.» In Artikel 14 VWL wird dann der Ausnahmefall eines Waffeneinsatzes bei eingeschränktem Luftverkehr geregelt. Unter folgenden kumulativen Voraussetzungen ist danach der Abschuss eines zivilen Luftfahrzeuges möglich:

- Der Luftraum wurde vom Bundesrat gestützt auf Artikel 7 des Luftfahrtgesetzes (LFG, SR 748.0) mit Rücksicht auf die öffentliche Ordnung und Sicherheit oder aus militärischen Gründen eingeschränkt.
- Bei der Einschränkung des Luftverkehrs wurde der Waffeneinsatz nicht ausgeschlossen.
- Der Vorsteher des Departments für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport ordnet den Einsatz von Waffen an.
- Das zivile Luftfahrzeug leistet den luftpolizeilichen Anordnungen keine Folge.
- Andere verfügbare Mittel reichen nicht aus.

Die Rechtslage in der Schweiz unterscheidet sich demnach klar

von derjenigen in Deutschland. Dort hat das Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe am 15. Februar 2006 (1 BvR 357/05) eine Regelung im deutschen Luftsicherheitsgesetz (Artikel 14 Absatz 3 LuftSiG, Bundesgesetzblatt [BGBl] I S. 78) zum Waffeneinsatz gegen zivile Luftfahrzeuge als nichtig qualifiziert mit der Begründung, dies sei mit dem im Grundgesetz garantierten Recht auf Leben und Menschenwürde unvereinbar. Nun garantiert auch unsere Bundesverfassung in Artikel 10 Absatz 1 das Recht auf Leben. Es stellt sich demnach die Frage, ob auch unser Bundesgericht Artikel 14 VWL als verfassungswidrig beurteilen würde.

Bei der Beurteilung der Verfassungsmässigkeit von Artikel 14 VWL ist zu berücksichtigen, dass es im schweizerischen Luftraum im Gegensatz zum Ausland keine permanenten Sperrgebiete (sogenannte «prohibited areas») gibt. Solche Lufträume, in denen Flüge von Luftfahrzeugen gemäss Artikel 1 der Verkehrsregelverordnung (VVR, SR 748.121.11) verboten sind, werden bei uns nur für kurze Zeit und nur für eng umgrenzte Gebiete angeordnet. Beispiele dafür sind Air Shows, World Economic Forum und G8-Gipfel. Zudem hat nicht der Kommandant der Luftwaffe die Kompetenz zur Anordnung des Waffeneinsatzes, sondern der zuständige Bundesrat. Es handelt sich demnach um einen Entscheid der obersten politischen Exekutivbehörde in einem Ausnahmefall.

Unabhängig von den bisherigen Ausführungen ist festzustellen, dass im Falle des deutschen Luftsicherheitsgesetzes das Bundesverfassungsgericht in Erwägung C.II.2.a feststellte, dass es für die angegriffene Regelung an einer Gesetzgebungsbefugnis des Bundes fehlte. Die VWL basiert dagegen auf der klaren Bestimmung von Art. 12 Abs. 1 LFG, welche dem Bundesrat unter anderem das Recht zum Erlass von Vorschriften zur Verhinderung von Anschlägen einräumt.

Letztlich geht es hier klar um eine Frage der Güterabwägung. Dabei ist zu beachten, dass heute nicht mehr primär von Grossraumflugzeugen eine Terrorgefahr ausgeht, denn bei diesen Flugzeugen sind zwischenzeitlich die Cockpit-Türen speziell gesichert. Viel problematischer sind dagegen Businessjets, wo nur wenige Passagiere an Bord sind, aber in der Regel auch keine spezielle Cockpit-Sicherung besteht.

■ Roland Müller, Rechtsanwalt, Staad/SG, Präsident des Center for Aviation Competence an der Universität St.Gallen, www.cfac.ch