

Genf und Zürich, 17. November 2009

Medienmitteilung

skyguide: Umzugsunternehmen oder effiziente Flugsicherung?

Die Flugsicherungsfirma skyguide verlegte erst kürzlich in einem langjährigen und teuren Projekt ihr Kontrollzentrum vom Flughafen Zürich in einen Neubau bei Wangen-Dübendorf. Nun will das Unternehmen bereits einen neuen Standort prüfen. Die dabei angestrebte Option, zusammen mit der deutschen und französischen Flugsicherung ein multinationales Kontrollzentrum zu errichten, ist für die schweizerischen Fluglotsenverbände der falsche Weg zum Ziel einer effizienteren, sichereren und kundengerechteren Flugsicherung. Zunächst sollte vielmehr die technische und operationelle Weiterentwicklung des bestehenden Flugsicherungssystems im Vordergrund stehen.

Skyguide stellt sich nicht das erste Mal die Frage, welcher Standort für das Unternehmen der Geeignetesten wäre. In den 90er-Jahren wurde ein Kontrollzentrum zusammen mit der französischen Flugsicherung in Genf geplant; vor drei Jahren versuchte man von Genf aus den gesamten oberen Luftraum der Schweiz zu überwachen. Beide Millionenprojekte scheiterten. Die schweizerischen Fluglotsenverbände vertraten schon damals die Ansicht, dass die in der Flugsicherung angestrebten Verbesserungen schneller und effizienter erreicht werden könnten, wenn die bestehenden europäischen Kontrollzentren technisch harmonisiert und kompatibel gemacht würden.

Gemeinsame europäische Flugsicherung nur eine Standortfrage?

Der Single European Sky (SES) ist ein Integrationsprojekt, welches die operationelle, technische und institutionelle Vereinheitlichung der Flugsicherungsstrukturen in Europa vorsieht. Man verspricht sich dadurch eine effizientere Verkehrsführung und weniger Verspätungen im europäischen Luftverkehr. Dagegen ist nichts einzuwenden. Die Frage ist nur, inwiefern dabei die Zusammenlegung von Flugsicherungszentren eine Rolle spielt. Als 1999 in der Schweiz die Integration der zivilen und militärischen Flugsicherung angegangen wurde, sollte das gemeinsame Zentrum in Wangen bei Dübendorf ein ganzheitliches Luftraummanagement ermöglichen. Aus dem Millionenprojekt gingen jedoch nur geringe Verbesserungen im täglichen Betrieb hervor. Obwohl unter demselben Dach vereint, arbeitet der militärische Teil weitgehend autonom wie vor der Integration, mit eigenen Verfahren, Lufträumen und Flugsicherungssystemen. Dieses Beispiel zeigt, dass nicht zwingend ein gemeinsamer Standort für einen effizienten Flugsicherungs-Betrieb ausschlaggebend ist.

Harmonisierung und Entwicklung, statt teures Luftschloss

In einer virtuellen und vernetzten Welt ist es nicht mehr von Bedeutung, wo die Flugverkehrsleiter vor dem Radarschirm sitzen. Mit kompatiblen Systemen und Verfahren kann der gesamte Luftraum von verschiedenen Orten aus – im Rahmen eines so genannten "virtuellen Kontrollzentrums" – überwacht werden. Der Bau eines neuen Kontrollzentrums dagegen verschlingt hohe Kosten und bindet enorme Ressourcen. Standortwechsel sind zudem immer mit politischen und technologischen Risiken verbunden und sind nicht sozialverträglich. Sie gehen mit einer Zwangsumsiedlung von Tausenden von Mitarbeitern einher. Es ist deshalb für die Verbände schwer nachvollziehbar, dass in erster Priorität auf eine Zusammenlegung von Zentren gesetzt wird. Sinnvoller wäre es, die bestehenden Infrastrukturen für Europa fit zu machen, denn nur so können Risiken minimiert und operationelle Fortschritte innert nützlicher Frist erzielt werden. Eine Zusammenführung von Kontrollzentren sollte, wenn schon, erst in einem zweiten Schritt ins Auge gefasst werden. Die nun angekündigte Evaluation eines neuen multinationalen Standorts droht somit ein weiteres teures Luftschloss zu werden.

Die Verbände unterstützen Verbesserungen des heutigen Flugsicherungssystems, um unseren Kunden – den Luftraumnutzern – eine möglichst sichere, effiziente und kostengünstige Flugsicherungs-Dienstleistung anbieten zu können. Solche Verbesserungen sind aber über die Harmonisierung und Aufwertung von Luftraumstrukturen, Technologie und Verfahren rascher, günstiger und effektiver zu erreichen, als mit der Fokussierung auf ein teures und risikobehaftetes Grossprojekt.

SwissATCA Media Relations
phone +41 76 558 53 30
e-mail media.zrh@swissatca.org

SwissATCA comprises the three Swiss air traffic controllers' associations Aerocontrol Switzerland, Skycontrol and APTC, representing around 380 air traffic controllers working at the area control centers of Zurich and Geneva, as well as at the aerodromes of Zurich, Geneva, Berne, Lugano, Grenchen and Sion. Together, they ensure safe and efficient air traffic within the airspace under responsibility of skyguide, the Swiss air navigation service provider.