

Kein Himmel ohne Grenzen

Vor 100 Jahren hoben die Menschen in der Schweiz erstmals ab – sie begannen zu fliegen. Der erste Flug über den St. Moritzer-See, der erste Flug über die Alpen, der erste Flug über den Genfersee zeugten vom Aufbruch in die dritte Dimension. Der Luftraum kannte damals keine Restriktionen, die Freiheit der Piloten schien grenzenlos zu sein. Aus den einzelnen Pionierflügen von 1910 wurden innert 20 Jahren 31 000 Bewegungen, nach 50 Jahren wurden 450 000 Bewegungen gezählt, und 2009 erfolgten aus der Schweiz beinahe 1,5 Millionen private und kommerzielle Flüge. Eine Entwicklung, die technische, aber auch wirtschaftliche Regeln erforderlich machte. Ohne Regulierungen am Himmel wäre die Aviatik längstens an die Grenzen ihrer Funktionsfähigkeit gestossen.

Heute ist die Schweizer Luftfahrt Teil eines international vernetzten Systems. Sie wendet die Regeln der weltweiten Zivilluftfahrtorganisation ICAO an, übernimmt die technischen und operationellen Normen der Europäischen Agentur für Flugsicherheit EASA, partizipiert am liberalisierten Luftverkehrs-Markt der EU und ist am Projekt für einen einheitlichen Luftraum in Europa beteiligt. Die Luftfahrt ist für unser Land ein bedeutender volkswirtschaftlicher Faktor. Sie sorgt für direkte Verbindungen nach zahlreichen Destinationen in Europa und Übersee, weist eine jährliche Wertschöpfung von über 25 Milliarden Franken aus und bietet mehr als 170 000 Menschen Arbeit. Es gelingt ihr heute, die soziale und ökonomische Funktion, die ihr der Bundesrat in seinem luftfahrtpolitischen Bericht 2004 zugeschrieben hat, wahrzunehmen.

Wie aber sehen die Perspektiven aus? In welche Richtung wird sich die Schweizer Luftfahrt entwickeln, wo liegen ihre Herausforderungen? Angesichts des anhaltenden Verkehrswachstums ist davon auszugehen, dass der Luftverkehr trotz fortschreitender Innovationen und technischen Verbesserungen eines Tages die Systemgrenze erreichen dürfte. Selbst am einst so unendlich scheinenden Himmel hat es nicht unbeschränkt Platz, insbesondere nicht in einem kleinräumigen Land wie der Schweiz. Dies zeigt sich bereits heute in Diskussionen mit den verschiede-

nen Akteuren in der Aviatik über die Nutzung des Luftraums. Passagiermaschinen, Geschäftsreiseflugzeuge, Freizeitflieger, Luftwaffe – alle reklamieren Raum für ihre Aktivitäten. Gleichzeitig mehren sich die Beschwerden über die negativen Auswirkungen der Fliegerei: Die Bevölkerung will nicht dauernd gestört werden, sehnt sich in einer immer schneller drehenden Welt zusehends nach Ruhe und Stille. Leisere Flugzeuge und alternative Anflugverfahren können zwar Linderung bringen, den Konflikt aber kaum auflösen.

Die Diskussion über die Mobilität, ihre Funktion und Formen, ihren Umfang und ihre Ausprägungen, ihre Kosten und Auswirkungen wird andauern. Die Debatten werden sowohl auf technischer wie politischer Ebene geführt werden müssen – und sie werden nicht einfach sein. Aus Sicht des BAZL als Aufsichtsbehörde und Regulator stellen sich in diesem Zusammenhang folgende zentrale Fragen:

- Wie kann das hohe Sicherheitsniveau erhalten oder gar noch verbessert werden?
- Wie kann die Luftfahrt ihre Anstrengungen im Bereich Umwelt verstärken?
- Wie sind weltweit gleiche Wettbewerbsbedingungen zu erreichen?
- Wie kann die Schweiz das internationale Regelwerk beeinflussen? Wie kann der Spielraum für nationale Besonderheiten wie etwa Flüge im Gebirge gewahrt werden?
- Welche Rolle soll der Bund im Luftfahrt-System Schweiz spielen? Welchen Einfluss auf die Infrastrukturen soll er haben, welche Systemteile sollen privat und welche staatlich organisiert sein?

Die Antworten auf diese Fragen werden den Rahmen für die Luftfahrt in der Schweiz setzen – vielleicht nicht für ein ganzes Dezenium, aber immerhin auf Jahre hinaus.



100 Jahre Luftfahrt