

Luftfahrt nähert sich den Limiten

Die Mobilität prägt unsere Gesellschaft. Immer mehr Menschen sind immer länger und über weitere Distanzen unterwegs. Die Folgen für den Auto- und den Schienenverkehr sind tagtäglich zu sehen: Staus auf den Strassen und überfüllte Züge. Auch wenn sich die Auswirkungen in der Luft nicht derart bildhaft zeigen, nähert sich auch der Flugverkehr den Systemgrenzen. Mit kreativen Lösungen sollte es aber möglich sein, diese Grenzen weiter auszudehnen. Drei Beispiele mögen dies illustrieren:

- Wenn sich an der heutigen Form der Flugsicherung, die weitgehend entlang von Landesgrenzen organisiert ist, nichts ändert, wird es in Europa bis in zehn Jahren zu mehr Warteschlangen am Himmel, längeren Flugwegen und deutlich grösseren Verspätungen kommen als heute. Um solchen Zuständen vorzubeugen, hat die EU das Projekt des einheitlichen Luftraums in Europa (Single European Sky, SES) lanciert. Es sieht vor, die Flugsicherung zu harmonisieren und die Strukturen sowie Zuständigkeiten entlang den Verkehrsströmen festzulegen. Dadurch werden grenzüberschreitende Lufträume entstehen. Die Schweiz ist mit Deutschland, Frankreich und den Benelux-Staaten dabei, in Zentraleuropa einen gemeinsam betriebenen Luftraum namens Functional Airspace Block Europe Central (FABEC) aufzubauen. Ende 2010 haben die sechs Staaten einen Zusammenarbeitsvertrag unterzeichnet. Die Umsetzung soll schrittweise über die nächsten Jahre hinweg erfolgen. Im Verlauf von 2011 sind Entscheide über die Organisationsstruktur des FABEC zu erwarten.
- Die Prognosen für den Flughafen Zürich als wichtigste Drehscheibe für den Luftverkehr aus der Schweiz gehen davon aus, dass bis in 20 Jahren ein Bedürfnis für über 400 000 Flüge pro Jahr bestehen wird. Diese Nachfrage liesse sich nur mit dem Neubau einer Piste bewältigen. Das UVEK und der Kanton Zürich haben es jedoch im Rahmen des laufenden Verfahrens zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) abgelehnt, die erforderliche Fläche für eine neue Piste zu reservieren und anderen Nutzungen zu entziehen. Der Grund sind die massiven Eingriffe und Einschränkungen für die umliegenden Gemeinden und ihre Bevölkerung. Somit ist absehbar, dass der Flughafen

Zürich mittelfristig – gemäss heutigem Kenntnisstand zirka 2025 – seine Systemgrenze erreicht haben wird. Um die Folgen abzumildern, werden bereits heute Massnahmen geprüft, wie zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden können, etwa durch Anpassungen von Flugrouten oder die Verlegung bestimmter Verkehrsarten wie Klein- oder Geschäftsflugverkehr. Als Ausweichplatz in Frage käme der Militärflugplatz Dübendorf. Aus diesem Grund klärt der Bund derzeit ab, ob eine gemeinsame Nutzung von militärischer und ziviler Aviatik machbar ist und welche Kosten sie verursachen würde.

- Der Schweizer Luftraum ist heute verzweigt und verschachtelt. Ursachen dafür sind gestiegene Sicherheitsanforderungen, die Ansprüche der unterschiedlichsten Nutzer (kommerzielle Luftfahrt, Luftwaffe, Freizeitfliegerei) und die technische Entwicklung der Fluggeräte, die immer schneller werden. Dies alles macht den Verkehr komplexer. Zusätzlich beeinflussen politische Vorgaben – unter anderem die deutschen Einschränkungen für Anflüge nach Zürich – die Luftraumstruktur. Beim heutigen Luftraum stellt sich ähnlich wie auf der Strasse, wo die Dichte der Verkehrsschilder die Aufnahmefähigkeit der Automobilisten teilweise überfordert, das Problem, dass die Piloten die Übersicht verlieren können. Das BAZL hat die Notwendigkeit erkannt, den Luftraum zu vereinfachen. Aus diesem Grund ist ein Projekt für eine neue Luftraumstrategie gestartet worden. Sie soll die Rahmenbedingungen und die Spielregeln für die künftige Gestaltung des Luftraums festlegen und dafür sorgen, dass die verschiedenen Nutzer – vom Freizeit- über den Kampfpiloten bis zum Kapitän eines Langstreckenflugzeugs – nebeneinander Platz haben sowie den Luftraum flexibel und auf ihre Bedürfnisse ausgerichtet befliegen können.



Grenzen überwinden