Zeitschrift: Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 81 (2006)

Heft: 4

Rubrik: Rüstung + Technik

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

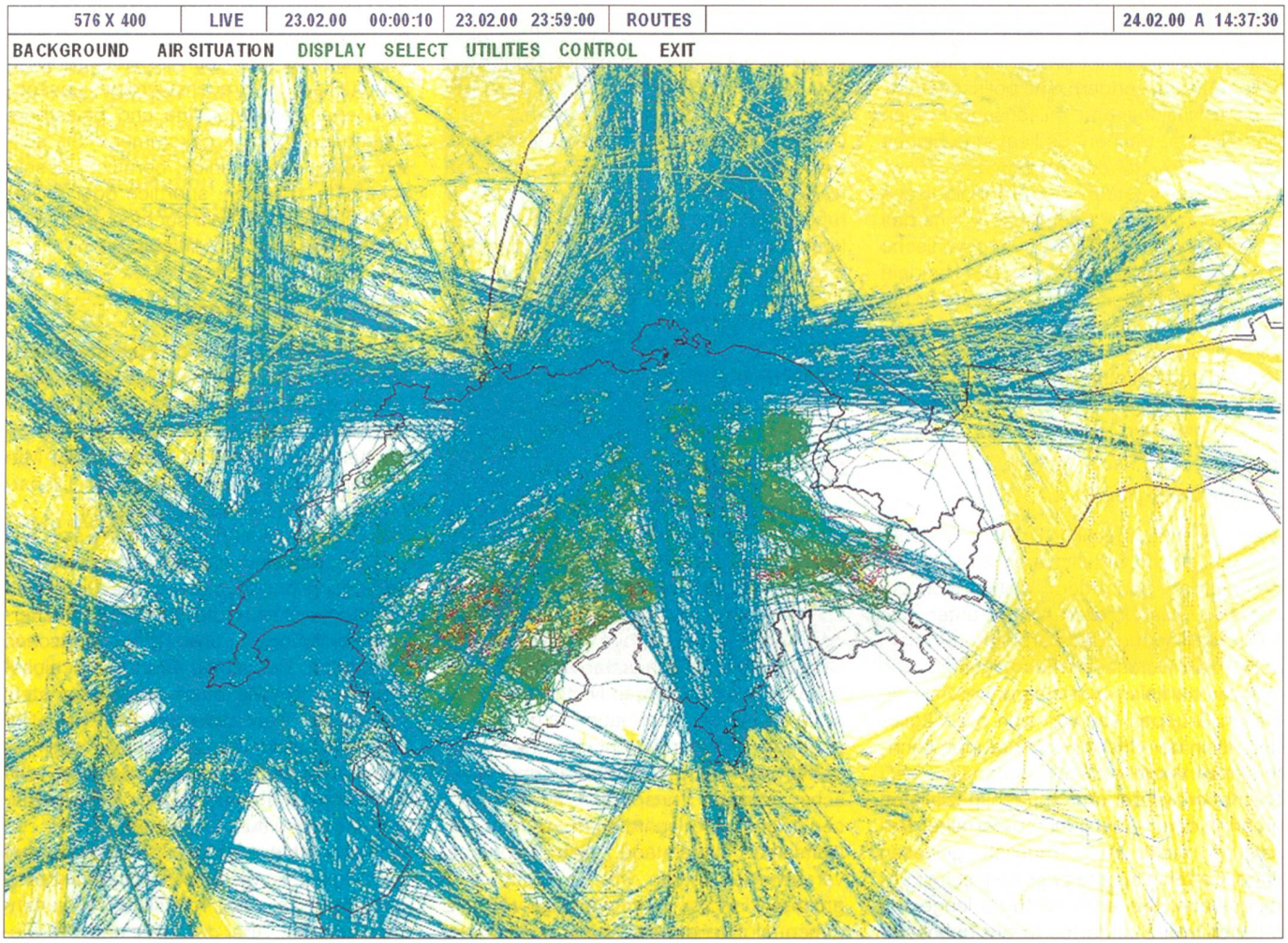
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Pionierleistung in der Flugsicherung

Erstmalig in Europa: Die Schweiz fasst die militärische und die zivile Flugsicherung unter einem Dach zusammen



Auf dem Bild sind die verschiedenen Luftstrassen über der Schweiz sichtbar. Mit blauer Farbe gekennzeichnet ist der zivile Luftverkehr. Die grüne Farbe zeigt die Übungsräume der Luftwaffe. Wie dicht der Verkehr in der Luft ist, illustriert die Tatsache, dass täglich rund 3000 Flugzeuge oder über eine Million im Jahr den Schweizer Luftraum benützen!

Der Luftverkehr über der Schweiz ist einer der dichtesten in Europa. Hier kreuzen sich die Nord-Süd- und die Ost-West-Routen des europäischen Luftstrassensystems. Bis vor wenigen Jahren wurde der Himmel über unserem Land von einer zivilen und einer militärischen Flugsicherung bewirtschaftet. Mit dem Beschluss des Bundesrates im Jahre 1999, die Flugsicherung in einem Unternehmen zusammenzufassen, wurde die Aufteilung Zivil-Militär aufgehoben. Das heute verantwortliche, dem Bund gehörende Unternehmen heisst Skyguide.

Die Integration der militärischen und der zivilen Flugsicherung unter ein gemeinsames Dach ist in der Schweiz Wirklichkeit. Die Vorarbeiten dafür fanden bereits 1963 statt. Damals wurden die gesetzlichen Voraussetzungen für die Zusammenführung der beiden Flugsicherungen geschaffen. Eine im Jahr 1996 in Auftrag gegebene Studie zeigte die Machbarkeit des Vorhabens. Schliesslich beschloss der Bundesrat im August 1999 die vollständige Zusammenführung der zivilen und militärischen Flugsicherung ab 2001.

Oberstlt Peter Jenni, Muri bei Bern

Die Gründe für diesen Entscheid waren die Kapazitätssteigerung der Flugsicherung in der Schweiz und die Nutzung von Synergien, die am ehesten in den Bereichen Beschaffung und Unterhalt von Infrastruktur und Technik zu erwarten sind. Die neue und integrierte Flugsicherung wird seit 2001 von der nicht gewinnorientierten, mehrheitlich vom Bund kontrollierten Skyguide (ehemals Swisscontrol und noch früher Radio Schweiz) wahrgenommen. Die Integrationskosten belaufen sich auf rund 100 Millionen Franken. Die Firma hat ihren Sitz in Genf.

Zwei Aufgaben

Während Jahrzehnten wurden die zivile und die militärische Flugsicherung in der Schweiz als zwei verschiedene Aufgaben betrachtet. Im Lichte dieser Betrachtungsweise war die zivile Flugsicherung für die Verteilung des Flugverkehrs zuständig. Dagegen hatte das militärische Pendant den Auftrag, Jäger und «Gegner» aufeinander zuzuführen. Die beiden Organisationen be-

treuten meist streng getrennte, zweckgebundene Lufträume.
Mit der stetigen Zunahme des zivilen Luftverkehrs entstanden im kleinen Luftraum Schweiz zunehmend Engpässe. Die Luftwaffe musste wiederholt Konzessionen machen. Obwohl sie heute über eine kleinere Anzahl von Maschinen verfügt, benötigen die leistungsfähigen Kampfflugzeuge grössere Übungsräume. Dieser Herausforderung kann nach Auffassung der Beteiligten nur mit einer integrierten Lösung begegnet werden.
In Europa gilt dieser Schritt hin zu einem Unternehmen als Pionierleistung. Man wartet mit Interesse auf die Erfahrungen und die Erfolge dieser Massnahme.

Militärische Flugverkehrsleiter

Die militärische Flugsicherung unterteilt sich in zwei Aufgaben: Einerseits die An- und Abflugkoordination auf den Stützpunkten der Luftwaffe und anderseits die Unterstützung der Kampfflieger im Einsatz. Letzteres geschieht von der Einsatzzentrale in Dübendorf aus.
Die Lotsen der Einsatzzentrale helfen den Piloten im Luftkampf und im Überwachen des schweizerischen Luftraumes im Rahmen des Neutralitätsschutzes. Als Hilfsmittel stehen den Fluglotsen Überwachungsradarstationen, Flugplandaten und Angaben über die Einsatzräume und Aufträge der taktischen Fliegerabwehr zur Verfügung.
Im Neutralitätsschutz gilt es, nicht identifizierte oder mit unvollständigen Daten angemeldete zivile und militärische Flugobjekte abzufangen. Für den Erfolg von Abfangaufträgen ist die enge und partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen Pilot und Lotse entscheidend. Alle Beteiligten – Pilot und Lotse – müssen detaillierte Kenntnisse über die Möglichkeiten und Kenntnisse des Kollegen haben. Im Einsatz wichtig ist, dass insbesondere der Lotse jederzeit weiss, in welchem Stadium der Auftragserfüllung der Pilot sich befindet.

Herausforderung Integration

Skyguide zählt rund 1400 Mitarbeitende, davon stammen rund 100 vom Militär. Organisatorisch bilden die Zuzüger vom Militär im Unternehmen Skyguide eine Geschäftseinheit und erfüllen dort ihre spezifischen Aufgaben (siehe Kasten). Für die «Militärs» ergaben sich nach dem Entscheid des Bundesrates zur Bildung eines Kompetenzzentrums für Flugsicherung einige Herausforderungen und je nach Betrachtungsweise Chancen.

Ein militärischer Fluglotse an seinem Arbeitsplatz im Kontrollturm.

Militärische Flugsicherung bleibt wichtig

Sie leitet die militärischen Flugzeuge von den Flughäfen der Luftwaffe zu den Einsatzorten und unterstützt die Militärpiloten bei den taktischen Luftkampfübungen.
Wie die zivile Flugsicherung kennt die militärische Flugsicherung einen Platzverkehrsleitdienst und eine Anflugkontrolle. Militärische Transitflüge innerhalb der Schweiz werden von den Flugverkehrsleitern (Fighter Controller) der militärischen Einsatzzentrale geleitet. Der Jägerleitdienst in der militärischen Einsatzzentrale unterstützt die Militärpiloten bei taktischen Luftkampfübungen und beim Luftpolizeidienst. Er dient der Erkennung von Flugzeugen, deren Identität zweifelhaft ist. *pj.*

Es stellten sich Fragen wie: Wo befindet sich in Zukunft mein Arbeitsplatz, wieviel verdiene ich nach dem Übertritt, welche Sozialleistungen bietet Skyguide, welche Karrierechancen habe ich? Dass diese offenen Punkte in der ersten Phase zu Unsicherheit und auch Angst führten, ist offensichtlich.

Wandel in den Köpfen

Der Weg von einem statischen Konkurrenzdenken hin zu einer produktiven Zusammenarbeit erforderte einen erheblichen Wandel in den Köpfen. Dass derartige Prozesse schwierig zu bewältigen sind und mehr Zeit beanspruchen, als häufig geplant und vielfach zur Verfügung steht, beweisen zahlreiche Beispiele aus der Wirtschaft. Tatsache ist auch, dass ein hoher Anteil aller Fusionen nicht zum erhofften Erfolg geführt hat.

Gegenseitiger Respekt

Dank dem Umstand, dass seit dem Jahr 1993 die zivilen und militärischen Fluglotsen die gleiche Grundausbildung erhalten, sprechen alle dieselbe Sprache. Ein wichtiges Element für den Eingliederungsprozess war somit gegeben. Die Verantwortlichen bemühten sich, mit der Bildung von Teams in verschiedenen Zusammensetzungen den gegenseitigen Respekt und das Verständnis zu fördern.

Wegweisend

Nach Auskunft von Pascal Berwert, Leiter Operationen Skyguide in der Einsatzzentrale Militär, war der Zusammenschluss für die Beteiligten kein Schock. Es sei schliesslich für alle eine Win-win-Situation gewesen, und zwar im sozialen und im operationellen Bereich. Die angestrebten Synergien hätten sich bis heute im Luftraummanagement, in der Ausbildung und in der Bewirtschaftung des Luftraumes ergeben. Die bisherigen Erfahrungen zeigten, dass das Projekt nicht nur für die

Schweiz, sondern auch für Europa wegweisend sei. Mit dem bisherigen Ergebnis ist Pascal Berwert sehr zufrieden.
Die anfänglich erheblichen Unterschiede in der Entlöhnung konnten etwas abgebaut werden. Die durchschnittliche Erhöhung bei den «Militärs» beläuft sich auf 20 Prozent. Heute liegen sie aber immer noch zwischen 10 und 15 Prozent hinter den Zivillotsen zurück. Seit 2003 besteht im Weiteren ein gemeinsamer Gesamtarbeitsvertrag. Interessant ist, dass die Zivillotsen wöchentlich 26 Stunden vor dem Radarschirm arbeiten und mit 55 Jahren in Pension gehen, ihre militärischen Kollegen leisten dagegen 32 Stunden vor dem Bildschirm und gehen erst mit 58 Jahren in Pension.

Offiziöse Umfrage

Eine offiziöse Umfrage im Jahr 2004 zeigte, dass sich die militärischen Flugverkehrsleiter von ihren zivilen Kollegen noch nicht voll akzeptiert fühlten. Es wird in diesem Zusammenhang gar von einer Zweiklassengesellschaft gesprochen. Es scheint, dass der Zusammenschluss keine Liebesheirat ist, sondern einer Vernunftehe entspricht. Der Mangel an Gemeinsamkeiten wird sicher mit dem Zusammenzug in Wangen bei Dübendorf und koordinierten Aktivitäten ausserhalb der beruflichen Aufgaben weiter abgebaut werden können.
Die Standorte der «Militärs» befinden sich in Wangen bei Dübendorf, Emmen, Locarno oder auf den Kriegsstandorten Meiringen, Alpnach, Payerne und Sion. Die Jägerleitung erfolgt aus der Einsatzzentrale, und die An- und Abflugkontrollen geschehen auf den verschiedenen Flugplätzen. Diese Dezentralisierung der militärischen Flugverkehrsleiter mag mit ein Grund sein, dass sie sich noch unverstanden fühlen.
Mit einer Zusatzausbildung ist der Austausch zwischen ziviler und militärischer Lotsentätigkeit möglich. Davon sei bis heute nur wenig Gebrauch gemacht worden.

Nicht nur die Piloten der Kampfflugzeuge arbeiten eng mit den Fluglotsen zusammen, auch der Helikopterpilot wird bei der Erfüllung seiner Aufgaben unterstützt.

Grosse Herausforderung

Neben der personellen Zusammenführung stellt sich auch die Herausforderung, ob, wie und in welchem zeitlichen Ablauf die verschiedenen technischen Systeme integriert werden sollen. Auch diese Aufgabe ist alles andere als einfach. Neben den Nutzern der Einrichtungen sind die armasuisse, die Luftwaffe und die RUAG an diesem Prozess beteiligt. Die Leitung dieser Aufgabe liegt bei Skyguide und einem so genannten Steering Comitee, bestehend aus Vertretern des Topmanagements der beteiligten vier Organisationen. Das Ziel ist das Gewinnen eines Höchstmasses an Sicherheit und an Synergien.

Unter einem Dach

Am 11. August 2003 fand auf dem Gelände des Flugplatzes Dübendorf der Spatenstich für den Neubau des «Skyguide air navigation center Zürich» statt. Seit dem vergangenen Spätherbst wird der Neubau schrittweise bezogen. Im Jahr 2008 soll er vollständig in Betrieb genommen werden. Die Überführung der flugtechnischen Ausrüstungen vom Flughafen Zürich dauert rund drei Jahre. Die Flugsicherung muss während des Umzuges einwandfrei funktionieren. Mit etwas Wehmut werden die Arbeitenden am neuen Standort den Lärm der Triebwerke und den Kerosingeruch vermissen ... In Dübendorf ist der Betrieb mit Kampfflugzeugen seit Ende 2005 eingestellt.

Skyguide

Im Auftrag des Bundes ist Skyguide für die sichere und wirtschaftliche Abwicklung des zivilen und militärischen Flugverkehrs im schweizerischen Luftraum und einem Teil des angrenzenden Auslandes verantwortlich. Das bedeutet die international festgelegten Mindestabstände zwischen den Flugzeugen sicherzustellen und den Verkehrsfluss zu optimieren, damit der zivile und militärische Flugverkehr gewährleistet ist. Zudem übermittelt Skyguide Informationen, welche die Sicherheit, Pünktlichkeit und Wirtschaftlichkeit der Flüge betreffen. Die Flugberater informieren die Piloten vor dem Flug.
Das Unternehmen beschäftigt rund 1400 Mitarbeitende für 1100 Stellen an elf Standorten in der Schweiz. Davon sind rund zwei Drittel als Air Traffic Controller oder Flugberater im Flugsicherungsbetrieb tätig, mehr als 300 Spezialisten arbeiten im Bereich der Technik, wo sie unter anderem für die Radaranlagen und Datenverarbeitungssysteme verantwortlich sind. Hundert Personen sind in der Unternehmensleitung, Administration und dem Ausbildungszentrum beschäftigt.
Der Hauptsitz befindet sich in Genf. Die Operationszentren sind in Zürich und Genf, an den Flughäfen Bern-Belp, Lugano-Agno und auf den militärischen Flugplätzen. Auf den Regionalflugplätzen St. Gallen Altenrhein, Grenchen und Les Eplatures sind die lokalen Flugsicherungsdienste an den Flugplatzbetreiber delegiert. *pj.*

ASMZ

Aus dem Inhaltsverzeichnis der April-Nummer

- Armeeplanung/Wirtschaft
- Im Gespräch mit KMU
- Führungsausbildung/Wirtschaft

Nur noch fünf Fresspäckli

Bern - Vielen Angehörigen der Armee (AdA) versüsst es den Militärdienst: das Fresspäckli. Bis heute wurden persönliche und militärdienstliche Briefe und Pakete bis fünf Kilogramm, unbeschränkt in der Zahl, portofrei durch die Feldpost befördert. Das ändert nun: Ab 15. März 2006 können pro Postbesuch und Empfänger nur noch fünf Pakete portofrei versandt werden, ab dem sechsten kostet es. Grund: Die vielen «Päcklirekorde» in den vergangenen Monaten trieben die Kosten in die Höhe. *vbs.*