

Zeitschrift: Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer
Herausgeber: Auslandschweizer-Organisation
Band: 27 (2000)
Heft: 1

Artikel: Verspätungen im Luftverkehr : Ärgernis Flugsicherung
Autor: Moser, Sepp
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-911516>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

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



Illustration: Eugen Bachmann-Geiser

Verspätungen und Staus führen zu chaotischen Zuständen im Luftverkehr.

Ärgernis Flugsicherung

VON SEPP MOSER

Europas Luftverkehr ist ins Stocken geraten. Die starke Zunahme der Flüge führt zu Problemen beim speditiven Ablauf. Engpässe und Verzögerungen sind die Folge.

DELAYED – LATE ARRIVAL – CANCELLED:

Wer gelegentlich fliegt, kennt diese Worte von den Anzeigetafeln in den Flughäfen. Das Chaos hat verschiedene Ursachen. Die gewichtigste ist die Tatsache, dass die Flugsicherung ihrer Aufgabe nicht mehr gewachsen ist.

Die Fluggesellschaften haben die Chancen der Liberalisierung wahrgenommen, im harten Konkurrenzkampf ihre Angebote verbessert und die Zahl der Fluggäste und damit auch der Flüge steigern können. Die Flughäfen folgen dem Trend und bauen ihre Angebote ebenfalls aus – nicht immer schnell genug, aber immerhin.

Träge Flugsicherung

Nur bei der Flugsicherung tut sich kaum etwas. Wie vor Jahrzehnten herrschen hier immer noch weit herum Bürokraten, starre

Sepp Moser ist freier Journalist mit Spezialgebiet Aviatik.

Strukturen und unflexible Gewerkschaften, die im Zeitalter der europäischen Einigung den freien Fluss des Luftverkehrs behindern. In Europa arbeiten 49 Flugsicherungszentren im Rahmen von 31 nationalen Systemen mit Geräten von 18 verschiedenen Lieferanten. Die Computer verwenden 22 unterschiedliche Betriebssysteme und 30 Programmiersprachen. In zahlreichen Ländern sind die Fluglotsen noch Staatsbeamte.

So ist es kein Wunder, dass 1998 gegenüber dem Vorjahr – die Zahlen für 1999 liegen erst unvollständig vor – ein Verkehrsanstieg um fünf Prozent eine Zunahme der Verspätungen um 44 Prozent bewirkte. Für die Schweiz, wo die Flugsicherung halbwegs

privatisiert und im Prinzip relativ effizient ist, waren die Zahlen noch schlimmer: Verkehrsanstieg 6,8 Prozent, Zunahme der Verspätungen 73,3 Prozent. Im Juni 1998 beispielsweise verspätete sich in der Region Zürich jedes Flugzeug um durchschnittlich 22 Minuten.

Gesamteuropäische Lösungsansätze wie etwa Eurocontrol haben sich als untauglich erwiesen, da sie ebenso stark politisch geprägt sind wie die traditionellen Strukturen. Das zeigt sich schon darin, dass Eurocontrol als Zielsetzung nicht etwa die Reduktion der Verspätungen deklariert, sondern deren Zunahme! Konkret besteht das Ziel darin, die Verspätungen künftig nur noch fünf Mal so stark anwachsen zu lassen wie die Verkehrszunahme.

Flugsicherung

Ein Verkehrsflugzeug braucht für jeden Flug eine Freigabe durch alle beteiligten Flugsicherungsinstanzen. Diese halten fest, wann, auf welchem Weg und auf welchen Höhen das Flugzeug fliegen darf. Die Fluglotsen stellen sicher, dass die Flugräume frei sind. Fluglotsen können die Flugzeuge ohne Risiko in geringen Abständen aneinander vorbei fliegen lassen. Sie vermögen somit viele Flugzeuge pro Stunde durchzuschleusen. Mit sturen Arbeitsvorschriften, schlechter Arbeitsmoral und veralteten Geräten wird hingegen nur eine geringe Kapazität erzielt. SM

Zaubermittel Wettbewerb?

Eine grundlegende Sanierung des europäischen Luftverkehrssystems liesse sich nach Meinung einer zunehmenden Zahl von Experten am ehesten durch die Einführung eines Wettbewerbselements erreichen. Denn die ehemals staatlichen Fluggesellschaften gewannen in dem Augenblick an Dynamik, als sie in einem liberalisierten Umfeld der Konkurrenz ausgesetzt wurden.

Gleiches könnte den Flugsicherungsgesellschaften widerfahren. Könnten sie sich nicht mehr auf ihre nationalen Monopole stützen, wäre mit Sicherheit ein höheres Leistungsniveau zu erwarten. Doch bis dahin ist es noch ein weiter Weg. 