

# «Komplexität ist der Feind der Sicherheit»

Die Luftfahrt- und Infrastrukturstrategie – ein Jahrhundertprojekt, eine Chance. Alex Bristol, CEO von Skyguide, äussert sich im Rahmen dieses Gastbeitrags über die künftige Gestaltung und Entwicklung des Luftraums und der Infrastruktur im Rahmen des Programms AVISTRAT-CH (Airspace and Aviation Infrastructure Strategy Switzerland), das unter der Führung des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL) steht. Er plädiert für eine gedankliche Öffnung, für radikale Ideen und gegen den Status quo als einfachste Option. Und er sagt, das heutige Luftraumsystem basiere auf zu viel Kontrolle.

Text: Alex Bristol

Heute stehen wir in der Schweiz vor einer Chance, die nur einmal in einer Generation vorkommt. Wir haben ein Luftraumsystem geerbt, das komplex und schwer zu nutzen ist, oft an die Kapazitätsgrenze gelangt, und das nicht immer von Anfang an die nötige Sicherheit eingebaut hat.

Der Luftraum ist ein nationales Gut. Was will die Schweiz mit diesem wertvollen Gut machen? Wir brauchen eine klare Vorstellung davon, was das Land will. Dann müssen wir die Prioritäten für unsere Luftraum- und Luftfahrtinfrastruktur entsprechend festlegen. Das Luftfahrt- und Infrastrukturstrategieprogramm AVISTRAT-CH muss so weitergeführt werden, dass man entscheidet, welche Kriterien gelten, welche Prioritäten berücksichtigt werden müssen und wir dann Entscheidungen treffen, welche diesen Prioritäten gerecht werden.

## System zu meistern wird immer schwieriger

Was ist das Problem bei den heutigen Luftraumstrukturen und der damit verbundenen Infrastruktur? Erstens bietet es nicht so viel Sicherheit für das gesamte schweizerische Luftfahrtsystem wie es möglich sein könnte. Es ist zu komplex, zu kompliziert und führt dadurch zu einigen Sicherheitsproblemen; es ist aus den gleichen Gründen auch ineffizient. Dieses System zu meistern wird immer schwieriger. Die Schwelle für junge Menschen, um unsere wunderbare Welt der Luftfahrt zu betreten, wird erhöht und das hat zur Folge, dass wir auch nicht so viele Luftfahrtprofis der nächsten Generation bereits in einem jungen Alter erreichen können.

Wir stehen schliesslich auch vor Herausforderungen, die durch neue Technologien und neue Ideen in den Luftraum gebracht werden. Die Beispiele unbemannter Luftfahrzeuge und das Low Flight Network (LFN) haben in letzter Zeit zu weiteren Herausforderungen geführt, mit denen der Luftraum und die Infrastruktur zurechtkommen müssen.

## Mit guten und radikalen Ideen beginnen

Der Schweizer Luftraum ist, in Abhängigkeit von der Grösse des Landes, relativ klein. Dieses kleine Volumen, kombiniert mit den vielen (legitimen) Akteuren im Feld bedeutet, dass nicht jeder



Bild: Jürg Wyss

Alex Bristol, CEO von Skyguide.

innerhalb dieser Strukturen, über die wir derzeit verfügen, das tun kann, was er will.

Verkehrsministerin Doris Leuthard hat uns (über das BAZL) die Chance gegeben, mit einem «Greenfield»-Ansatz – oder besser einem «Blue Sky»-Ansatz – neu anzufangen. Mit dieser politischen Unterstützung und dem Wunsch, alle Aspekte des heutigen Luftraums in Angriff zu nehmen, haben wir sicherlich die Chance, etwas zu erreichen, was in den nächsten 50 Jahren nicht mehr möglich sein wird. Der «Luftfahrtpolitische Bericht 2016» ist ein guter Ausgangspunkt für diese Arbeit und nun muss das «AVISTRAT»-Programm auf Hochtouren laufen, um möglichst viele Akteure aus der Luftfahrtgemeinschaft einzubinden. Es muss ausserdem so viele Bedürfnisse der Luftraumnutzer wie nur möglich widerspiegeln, wobei anerkannt werden muss, dass keine der Luftraumnutzergruppen 100 Prozent dessen bekommen wird, was sie will. Wenn bestimmte Bedürfnisse und Wünsche für eine Benutzergruppe nicht erfüllt werden können, müssen andere Vorteile vorhanden sein, die es dieser bestimmten Gruppe ermöglichen, an anderer Stelle im System positive Optionen zu finden, selbst wenn sie nicht unbedingt genau dort sind, wo sie es wollten.

Bild: Skyguide



«Der Schweizer Flugsicherungsdienstleister Skyguide ist der Meinung, dass wir in der Schweiz zu viel kontrollierten Luftraum haben und dass unser Luftraumsystem auf zu viel Kontrolle basiert.»

### Komplexität in Frage stellen

Wir sollten mit guten und radikalen Ideen beginnen und uns fragen «warum nicht?», anstatt den Status quo als die einfache Option zu akzeptieren. Warum brauchen wir zum Beispiel mehr als zwei Luftraumklassen? Jede andere Antwort als «brauchen wir nicht» muss auf einer ausgezeichneten Logik basieren. So nehmen wir die heutige Komplexität nicht einfach wieder in das System auf, sondern stellen sie von Anfang an in Frage. Was muss unbedingt durch kontrollierten Luftraum geschützt werden? Warum nicht den Luftraum Golf über das ganze Land (möglicherweise mit Ausnahme der beiden grossen TMAs) bis zum Flight Level 195 legen? Stellen Sie sich ein System vor, in dem die Regulierung halbiert wird. Warum nicht den nicht kommerziell fliegenden Piloten mehr Freiheit und mehr Verantwortung übertragen – mit allem, was dazu gehört?

Es muss völlige Transparenz und Klarheit herrschen und dann muss eine konsequente Umsetzung folgen, die nur dann erfolgreich sein wird, wenn der politische Wille (wie derzeit) gross genug ist, dieses ausgezeichnete Programm bis zum Ende zu führen.

### Zu viel Kontrolle

Der Schweizer Flugsicherungsdienstleister Skyguide ist der Meinung, dass wir in der Schweiz zu viel kontrollierten Luftraum haben und dass unser Luftraumsystem auf zu viel Kontrolle basiert. Wir sind der Ansicht, dass in vielen Fällen bestimmte Zuständigkeiten, die derzeit in der Verantwortung des Flugverkehrsleiters am Boden sind, ins Cockpit übertragen werden könnten und die weniger restriktiven Massnahmen, wie man sie in Grossbritannien oder den USA findet, auch hier passen könnten. Wir wollen nicht alle Piloten kontrollieren, die da draussen sind. Wir möchten, dass sie mit grösstmöglicher Freiheit fliegen können.

Skyguide ist auch der Meinung, dass der Umfang der Regulierung, die uns umgibt, dort reduziert werden könnte, wo sie zu zusätzlicher Komplexität führt. In der Regulierung, wie im Luftraum und den damit verbundenen Verfahren, ist Komplexität in der Regel der Feind der Sicherheit, wobei Einfachheit der beste Schutz vor Fehlern ist.

Wir müssen zusammenstehen, offen und mutig sein und dieses Projekt gemeinsam zum Erfolg führen. ◀