

**Zeitschrift:** ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische  
Militärzeitschrift

**Herausgeber:** Schweizerische Offiziersgesellschaft

**Band:** 168 (2002)

**Heft:** 2

  

**Artikel:** Skyguide : Sicherheit Luftraum Schweiz

**Autor:** Rossier, Alain / Ryf, Urs / Gaberell, Roger

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-67914>

### **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>**

# Luftlage und Führung

## SKYGUIDE – Sicherheit Luftraum Schweiz

Alain Rossier, CEO SKYGUIDE; Koautoren: Urs Ryf, Roger Gaberell

### Integration – eine Notwendigkeit?

Die zivile und die militärische Flugsicherung wurden seit jeher als zwei grundsätzlich verschiedene Tätigkeiten betrachtet. Dementsprechend wurden die Flugsicherungsdienste bis anhin auch von zwei formal getrennten Organisationen mit verschiedenen Anlagen und Arbeitsprozessen in zwei meist streng getrennten und zweckgebundenen Luftraumsektoren geleitet. Während langer Jahre war genügend Platz vorhanden, um den Ansprüchen aller Luftraumbenutzer auf diese Weise gerecht zu werden.

Das in den letzten Jahren und Jahrzehnten ausgesprochen starke Wachstum des Luftverkehrs brachte die kommerzielle Luftfahrt in Europa an ihre Leistungsgrenzen – gerade auch in der Schweiz. Hier, am Kreuzungspunkt der wichtigsten europäischen Luftstrassen, sind die Verhältnisse besonders schwierig. Jüngste Studien der EUROCONTROL zeigen, dass die Schweiz, was die Flugbewegungen angeht, die höchste Verkehrsdichte pro Luftraumvolumen aufweist.

In gegenseitigem Einvernehmen wurden auf Ebene der Flugsicherung eine Anzahl von Koordinationsmassnahmen zwischen Zivil und Militär eingeführt. Die Möglichkeiten dieses Kooperationsmodells sind heute aber ausgeschöpft. Das Kapazitätsproblem und die fragliche Wirtschaftlichkeit führten die unternehmerische und die politische Seite schliesslich dazu, die doppelte Flugsicherungsstruktur im kleinen Luftraum Schweiz in Frage zu stellen. Der nächste logische Schritt war ein integriertes Modell.

### Vom Auftrag zur Umsetzung

Die durchwegs ermutigenden Resultate einer 1996 in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie führten im August 1999 zum Bundesratsentschluss zugunsten einer Integration der zivilen und militärischen Flugsicherung. Am 1. Januar 2001 wurde «swisscontrol», die bis dahin die zivilen Flugsicherungsdienste leistete, umgestaltet und in ein formal neues, kompetentes und modernes Dienstleistungsunternehmen überführt, die SKYGUIDE. Am 1. Januar 2002 sind die bisher militärischen FlugverkehrsleiterInnen zur SKYGUIDE übergetreten. Am 1. Januar 2004 wird schliesslich die Integration auch auf operativer Ebene vollzogen sein.

An der Umsetzung dieses Zieles wird intensiv gearbeitet. Auf technischer Ebene wird etwa der Datenaustausch zwischen den beiden zukünftigen Systemen, dem zivilen ATMAS und dem militärischen FLORAKO, per Interface optimiert, um dadurch eine gemeinsame Luftlage zu erhalten. Die längerfristig möglichen Synergien stellen ein echtes Rationalisierungspotenzial in den Bereichen Beschaffung, Betrieb und Unterhalt der technischen Anlagen dar.

Damit die Integration nicht nur auf dem Papier Wirklichkeit wird, plant SKYGUIDE einen Neubau. Dieser soll auf dem Flugplatz Dübendorf zu stehen kommen, wo sich auch das designierte Air Operations Center (AOC) der Schweizer Luftwaffe befindet. Dieses neue Regionalzentrum wird ab 2007 die militärische Einsatzzentrale und das Terminal Center der Zürcher Flugsicherungsdienste (mit Ausnahme des Towers) unter einem Dach vereinen.



Eine C-130 der USAF wird über den Alpen identifiziert.



© Schweizer Luftwaffe

## Sicherheit im Luftraum in allen Lagen

Die Kapazitätssteigerung der gesamten schweizerischen Flugsicherung ist das Hauptziel der Integration. Diese soll vermehrt durch eine Steigerung der Flexibilität erreicht werden, sodass der verfügbare Luftraum entsprechend den jeweiligen Bedürfnissen den verschiedenen Benutzern zur Verfügung steht. Für den zivilen Kunden heisst das, dass wir ihm nach Möglichkeit zu einer direkten Routenwahl verhelfen und er somit Flugzeit und Brennstoff spart. Und dem militärischen Kunden soll für die geplanten Übungen der benötigte Platz zur Verfügung gestellt werden können. Die durch die Koordinationsstelle (Airspace Management Cell) gewonnene Flexibilität ermöglicht es, bisher dem Kunden und Steuerzahler angelastete Überkapazitäten in brauchbare Kapazitäten umzuwandeln und Unterkapazitäten auszugleichen.

Die Reduktion der Schnittstellen zwischen militärischer und ziviler Flugsicherung, die gemeinsamen Regeln und Prozesse zur Kontrolle und Bewirtschaftung eines gemeinsamen Luftraumes sowie die integrierte Ausbildung schaffen zusätzlich optimale Bedingungen für Sicherheit und Effizienz im Luftverkehr. Die vollständige Integration der militärischen Flugsicherung umfasst daher auch die Teilaufgabe der taktischen Jägerleitung von Militärflugzeugen. Eine Teilintegration,

wie man sie sich auch hätte vorstellen können, hätte die bisherigen Schnittstellen nur verschoben, anstatt sie aufzuheben. Die vollständige Integration ist weltweit ein einmaliges Vorhaben, ist SKYGUIDE doch ein Unternehmen nach privatem Recht und mit weitgehender Unabhängigkeit. Es gilt in diesem Zusammenhang anzumerken, dass der Bund mit einer statutarischen Kapitalmehrheit beteiligt ist, sodass das öffentliche Interesse vollumfänglich gewahrt bleibt, ohne die Kooperationsfähigkeit der SKYGUIDE in Europa einzuschränken.

Die bisherige Lösung hatte vorgesehen, das Flugsicherungspersonal der Luftwaffe in ausserordentlichen Lagen durch Milizpersonal zu ergänzen. Ganz ähnlich wie bei den Militärpiloten stösst das Milizsystem hier an seine Grenzen. Im Rahmen des Projektes Integration wird es nun die Aufgabe der SKYGUIDE sein, in jeder strategischen Lage die Flugsicherung und die taktische Jägerleitung sicherzustellen. Reines Milizpersonal wird nur noch in Hilfsfunktionen zum Einsatz gelangen. Das Gros der FlugverkehrsleiterInnen wird somit künftig bereits im Normalfall die gleichen Aufgaben ausführen wie in ausserordentlichen Lagen (vgl. Skizze).

Im Normalfall geht es darum, das knappe Gut Luftraum möglichst effizient zu bewirtschaften, ohne dass dabei die Bedürfnisse des militärischen Kunden vernachlässigt werden. Bei

einer sich ankündigenden Krisensituation muss der zivile Aufwand reduziert werden, um der Armee eine maximale Wirksamkeit zu gewährleisten. Bricht eine Krise aus, kann die militärische Seite, dank frei werdender Arbeitskapazitäten, sogar verstärkt werden, wodurch jederzeit ein nahtloser Übergang gewährleistet ist.

## Auf die Zukunft vorbereitet

Die Integration der zivilen und militärischen Flugsicherung ist die Antwort der SKYGUIDE auf gegenwärtige und künftige Bedürfnisse der Aviatik. Mit dem Konzept einer flexiblen Bewirtschaftung des Luftraums (Flexible Use of Airspace) ist die Schweizer Flugsicherung auf jede Lage vorbereitet und kann den Übergang zu einer neuen Situation im Luftraum nahtlos vollziehen, so etwa auch den fließenden Übergang zwischen Krieg und Frieden, ein Beispiel, das nicht an Aktualität entbehrt. ■



Alain Rossier,  
lic. rer. pol.,  
CEO skyguide,  
Genf und Zürich,  
3065 Bolligen.