



Aviation Media AG
8428 Teufen ZH
044/ 881 72 61
www.skynews.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 6'825
Erscheinungsweise: monatlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 34
Fläche: 167'496 mm²

Interview mit Daniel Ruhier, Schweizer ICAO-Vertreter bis 2010

«Überregulierung stoppen»

Seine fast vier Jahrzehnte dauernde Laufbahn beim BAZL hat Daniel Ruhier mit einem dreijährigen Mandat als Mitglied des ICAO-Rates Ende Oktober 2010 krönend abgeschlossen. Nach seinem Eintritt in den «Unruhestand» setzt er sich für die schweizerischen Flugplätze ein – als Vorstandsmitglied des Verbands Schweizer Flugplätze VSF sowie als dessen Vertreter im Vorstand der Aerosuisse.

Die Fragen stellte Hansjörg Bürgi zu werben, scheiterte schliesslich an der Zurückhaltung auch der eigenen Behörde: Man wollte der wachsenden Konkurrenz durch die Airlines aus Asien und dem Mittleren Osten nicht noch Vorschub leisten.

I Welches waren Ihre Highlights als Schweizer Vertreter im ICAO-Rat – gab es auch Enttäuschungen?

Im 36 Mitglieder zählenden ICAO-Rat zielt die Beratung der Geschäfte auf eine einvernehmliche Beschlussfassung hin – man erlebt daher kaum persönliche Erfolge oder Misserfolge. Da die Beratungen zudem in den sechs UN-Sprachen Englisch, Französisch, Spanisch, Russisch, Arabisch und Chinesisch simultan übersetzt werden, verlieren rhetorisch und inhaltlich feurige Interventionen oft an Gehalt. Meist kann bei der Vorbereitung der Geschäfte in den Ratskommissionen ein besserer Wirkungsgrad erzielt werden. Die grössten Erfolge habe ich daher als Vorsitzender der Arbeitsgruppe Effizienzsteigerung sowie als eines der neun Mitglieder der neugeschaffenen Human-Ressourcen-Kommission erzielt. Als zweiter Vizepräsident des ICAO-Rats hatte ich in meinem Amtsjahr nur gerade eine administrative Funktion. Als «Highlights» erlebte ich natürlich die Teilnahme als Referent an Luftfahrtkongressen in Singapur, Seoul und den Arabischen Emiraten. Mein Versuch, gemeinsam mit Ratsvertretern gleichgesinnter Staaten aller Kontinente, gestützt auf die IATA-Idee «Agenda for Freedom», an der ICAO-Vollversammlung 2010 für die Liberalisierung der bilateralen Luftverkehrsabkommen

I Wird die Schweiz je wieder bei der ICAO Einsitz nehmen?

Bekanntlich ist die Schweiz Mitglied der ABIS-Gruppe (Austria, Benelux, Irland, Portugal und Schweiz), einer seit 1980 bestehenden Rotationsgruppe, die zum Ziel hat, einen ständigen Vertreter im ICAO-Rat und der 19 Mitglieder zählenden Luftfahrtkommission (Air Navigation Commission ANC), dem technischen Beratergremium des ICAO-Rats, zu stellen. An der 36. ICAO-Vollversammlung im September 2007 hat die Schweiz – nach 1986 und 1995 – zum dritten Mal für den ICAO-Rat kandidiert. 1990 und 2003 war für jeweils drei Jahre ein Schweizer Experte als Mitglied der ANC gewählt worden. Gemäss Rotationsplan sollten die nächsten Schweizer Vertreter 2018 in der ANC und 2025 im ICAO-Rat Einsitz nehmen können. Die anteilmässig starke Vertretung der europäischen Länder ist in beiden Gremien etwas umstritten. Dass die ABIS-Gruppe zusammen den viertgrössten Beitrag ans ICAO-Budget leistet, dürfte bei zukünftigen Wahlen aber doch positiv ins Gewicht fallen.



Aviation Media AG
8428 Teufen ZH
044/ 881 72 61
www.skynews.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 6'825
Erscheinungsweise: monatlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 34
Fläche: 167'496 mm²

« Die Stimme der Schweiz wird auch beachtet.

I Kann dieses Engagement der Schweiz auf internationaler Ebene überhaupt etwas bewirken?

Während meiner langjährigen Mitwirkung in Arbeitsgruppen der ICAO, wie auch der europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz ECAC, ist mir bewusst geworden, dass die Mitarbeit der Schweiz geschätzt wird. Die Stimme der Schweiz wird auch beachtet. Ich bin überzeugt, dass die Interventionen des BAZL dank Koordination auf internationaler Ebene, beispielsweise in der ABIS-Gruppe, und dem Informationsaustausch auf nationaler Ebene, so etwa mit den international vernetzten Stakeholdern, noch mehr bewirken könnten.

I Wie beurteilen Sie als ICAO-Kenner die Chance, dass bezüglich EU-ETS bis Ende 2013 eine globale Lösung gefunden wird?

Ich bin kein Prophet, aber ich bezweifle, dass bereits Ende dieses Jahres eine Lösung für den Emissionshandel in der Luftfahrt vorliegt. Ich bin jedoch überzeugt, dass nur eine globale Lösung zum Ziel führen kann. Die ICAO hat seit Anfang 2008 mit der «GIACC» (Group on International Climate Change) auf dieses Ziel hingearbeitet. Die sture Haltung der EU war der Entwicklung nicht förderlich. Mit ihrem Vorpreschen hat sie die anderen Staaten vor den Kopf gestossen. Auch die IATA unterstützt das Bestreben der ICAO für die Einführung einer globalen Lösung, was mich eher zuversichtlich stimmt. Die BRIC-Staaten Brasilien, Russland, Indien und China stehen unter grossem Druck, Hand zu einer weltweiten Lösung zu bieten – bekanntlich ist deren CO₂-Produktion nicht unbedeutend.

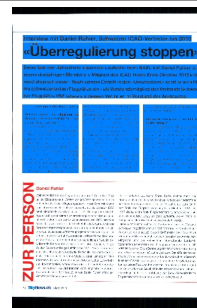
I Wechseln wir in die Schweiz. Welche unterschiedlichen Kategorien von Flug-

plätzen existieren für den Gesetzgeber?

Das Luftfahrtgesetz unterscheidet zurzeit eigentlich nur zwischen zwei Kategorien von Flugplätzen: Die zwölf gestützt auf eine Konzession betriebenen Flughäfen sowie die mit einer Bewilligung ausgestatteten Flugfelder, inklusive Helikopter- und Winterflugfelder sowie den Wasserflugplatz. Die Teilrevision II des Luftfahrtgesetzes wird nach ersten Informationen wohl für die schweizerische Flugplatzinfrastruktur eine differenziertere Kategorisierung bringen. Deshalb wird die Mitwirkung im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens über diese Revisionsvorlage auch für den Verband Schweizer Flugplätze VSF von grösster Wichtigkeit sein. Der Verband wehrt sich in diesem Zusammenhang stark gegen die undifferenzierte Anwendung der Rechtsgrundlagen – insbesondere der ICAO-Normen und Empfehlungen – gleichermassen auf Flughäfen wie Zürich-Kloten oder Flugfeldern wie Lommis: «One rule does not fit all.»

I Ab 2014 will die EASA europaweit neue Regeln für Flugplätze im Bereich Safety einführen. Was wird in Zukunft für schweizerische Flugplätze gelten?

Die Schweiz hat in der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL) die Normen und Empfehlungen der ICAO als unmittelbar anwendbar und verbindlich für die Flugplätze erklärt. Eine Umsetzung des Anhangs 14 zum Übereinkommen von Chicago und der dazugehörigen technischen Vorschriften in eine schweizerische Verordnung fehlt. Eigentlich müssten wir ja froh sein, dass die EASA für die Schweiz eine Lücke füllt und den Bereich der Flugplätze regelt, worin sie die Adressaten der Rechtsgrundlagen klar abgrenzt und die Anwendung der von der ICAO übernommenen Normen und Empfehlungen differenziert. Das BAZL hat jedoch 2011 entschieden, dass die neuen EASA-Rechtsgrundlagen für Flugplätze (EASA-ADR) in der Schweiz nur auf Flugplätze mit Linienverkehr Anwendung finden sollen.



Aviation Media AG
8428 Teufen ZH
044/ 881 72 61
www.skynews.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 6'825
Erscheinungsweise: monatlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 34
Fläche: 167'496 mm²

« Dass das BAZL die EASA-Regeln nur auf die Flughäfen mit Linienverkehr anwenden will, ist lobenswert.

I Somit gelten EASA-Vorschriften doch für alle Flugplätze?

Die Verordnung über die EASA-Kompetenzausdehnung auf Flugplätze legte den Geltungsbereich der neuen Vorschriften wie folgt

fest: öffentliche Nutzung, gewerblicher Flugbetrieb, Instrumentenanflug- und Abflugverfahren, befestigte Start- und Landebahn von 800 Metern oder mehr. Dass das BAZL die EASA-Regeln nur auf die Flughäfen mit Linienverkehr anwenden will, ist lobenswert. Somit sollte sich für alle anderen Flugplätze vorerst nichts ändern. Die Zertifizierung der Flugplätze (Certification of Aerodromes - COFA) wird daher in zwei verschiedenen Arbeitsgruppen bearbeitet: COFA-EASA und COFA-ICAO. In der ersten sind die fünf Flughäfen mit Linienverkehr, so Zürich, Genf, Bern, Lugano und Altenrhein,



Foto hjb

Flugplatzkenner Daniel Ruhier: «Wir wehren uns stark gegen die undifferenzierte Anwendung der Rechtsgrundlagen gleichermassen auf Flughäfen wie Zürich-Kloten oder Flugfeldern wie Lommis.»



Aviation Media AG
8428 Teufen ZH
044/ 881 72 61
www.skynews.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 6'825
Erscheinungsweise: monatlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 34
Fläche: 167'496 mm²

in der zweiten die restlichen konzessionierten Flugplätze Birrfeld, Bressaucourt, Ecuwillens, Grenchen, Lausanne, Les Eplatures, Samedan und Sitten vertreten. Der VSF ist in beiden Arbeitsgruppen vertreten und pflegt eine ausgezeichnete Zusammenarbeit mit dem BAZL sowie den Mitgliedern dieser Gruppen. Solange «öffentliche Nutzung» in der Schweiz mit «konzessioniert» gleichgesetzt wird, werden die übrigen Flugplätze mit befestigter Piste von mehr als 800 Metern Länge, gewerbsmässigem Verkehr und – hoffentlich bald – einem Instrumenten-An- und Abflugverfahren – wohl nicht nach EASA-Vorschriften zertifiziert werden müssen.

I Wieso drängt denn die EASA mit neuen Vorschriften?

Obschon die ICAO-Mitgliedstaaten verpflichtet wären, die Normen in den Anhängen zum Chicago-Abkommen innerstaatlich umzusetzen, soweit nicht eine Abweichung davon angemeldet wurde, wird diese Praxis in vielen – auch europäischen – Staaten nur ungenügend nachgelebt. Die nationalen Luftfahrtbehörden können also selbst entscheiden, ob und wie die ICAO-Normen und Empfehlungen umgesetzt werden sollen oder nicht. Vor allem mit der Meldung von Abweichungen (filing of differences) haben viele Staaten Mühe. Europa beurteilt die weltweit vereinheitlichten Normen der ICAO zu sehr als «Selbstbedienungsladen» und hat sich zum Ziel gemacht, im Interesse der Sicherheit in den Mitgliedstaaten übereinstimmende, verbindliche Regeln einzuführen.

I Funktioniert das?

In vielen Bereichen hat die EASA ihre Vorschriften schon eingeführt und umgesetzt, so beispielsweise in der Musterzulassung und der Fabrikation von Luftfahrzeugen, im Flugzeugunterhalt, bei den Lizenzen des Flugpersonals und im gewerbsmässigen Flugbetrieb. Weitere EASA Vorschriften sind in der Pipeline, so etwa über Verkehrsregeln (Standard European Rules of the Air – SERA). Dabei ist aber

zu bedenken, dass die ICAO-Mitgliedstaaten weiterhin verpflichtet sind, die Abweichungen ihrer europäischen Regelungen zu den Normen und Empfehlungen der ICAO – unabhängig davon, ob sie strenger oder weniger streng sind – selbständig anzumelden.

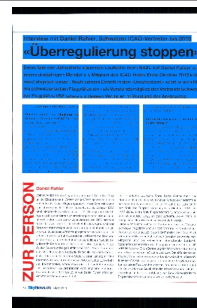
I Wie beeinflussen die Operations-Vorschriften der EASA den bisherigen Betrieb auf Schweizer Flugplätzen?

Das General Aviation Steering Committee hat eine Expertengruppe gebildet, die sich in nächster Zeit mit der simplen Frage befassen soll, wer in Zukunft in der Schweiz noch wo fliegen darf und kann. Sie soll herausfinden, mit welchen Einschränkungen die Luftfahrzeughalter, gestützt auf die neuen EASA-Vorschriften im Betrieb, ab und nach schweizerischen Flugplätzen rechnen müssen, und was dies infrastrukturseitig für Folgen hat.

«Für die verschiedenen Kategorien von Flugplätzen wäre eine Risiko- und Sicherheitsanalyse zu erstellen.»

I Braucht es auf Schweizer Flugplätzen neue Sicherheitsstandards?

Meiner Ansicht nach muss in den schweizerischen Rechtsgrundlagen in Zukunft besser unterschieden werden, welche Kategorie von Flugplatz welchen Vorschriften zu genügen hat. Es kann nicht sein, dass für jedes Flugfeld die gleichen Regeln gelten wie für Flughäfen mit Linienverkehr – one rule does not fit all. Für die verschiedenen Kategorien von Flugplätzen wäre eine Risiko- und Sicherheitsanalyse zu erstellen, die die Frage nach den notwendigen Sicherheitsmassnahmen und Betriebsbedingungen beantwortet: Die ICAO-Normen müssten auch bei den Flugplätzen «leistungsabhängig» (performance-based) umgesetzt



Aviation Media AG
8428 Teufen ZH
044/ 881 72 61
www.skynews.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 6'825
Erscheinungsweise: monatlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 34
Fläche: 167'496 mm²

werden; dabei wäre etwa der Verkehrsumfang und -Mix, die eingeschränkte Benützung (PPR, Restricted, nur für UL oder Segelflug) zu berücksichtigen. Die LFG-Teilrevision II könnte die Voraussetzung schaffen, dass in der zu revidierenden Durchführungsverordnung VIL die nötigen Erleichterungen rechtlich verankert werden.

I Wird es bald nur noch umzäunte Flugplätze geben?

Auch die Massnahmen zur Verhinderung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Luftfahrt (Security) sind auf den schweizerischen Flugplätzen differenziert durchzusetzen. Nur weil der Flughafen Zürich hermetisch abgeriegelt ist, soll auch das Flugfeld Lommis umzäunt werden? Bei den Flugplätzen ist im Einzelfall zuerst eine Risikoanalyse fällig, die beurteilt, ob überhaupt eine Bedrohung existiert. An einem kürzlichen Treffen der Vertreter von konzessionierten Flugplätzen ohne Linienverkehr kam der VSF zum Schluss, dass die Gefahren einer Beeinträchtigung der Flugsicherheit (Safety) grösser sind als Gefahr von widerrechtlichen Handlungen (Security). Für beide muss insbesondere das auf dem Flugplatz anwesende Personal sensibilisiert werden, die Augen offen zu halten und verdächtiges Verhalten fremder Personen zu melden.

I In Samedan haben Unfälle zur Einführung neuer Vorschriften geführt. Wie beurteilen Sie diese Massnahmen?

Die spezielle Geografie rund um den Flughafen Samedan, seine Höhenlage und die Wettereinflüsse einerseits, die Verkehrszusammensetzung und die grossen Flugzeugtypen andererseits, haben im Anschluss an die Unfälle eine Einführung dieser Vorschriften zur Absolvierung einer Flugplatzeinweisung aufgedrängt. Samedan ist ja nicht der erste schweizerische Flugplatz, wo die Pflicht für eine vorgängige Einweisung besteht – auch für die Flughäfen Lugano-Agno und Sitten bestehen ähnliche Auflagen.

I Welche Veränderungen kann die Einführung von satellitengestützten Navigationsverfahren für Schweizer Flugplätze mit sich bringen?

Die Geografie der Schweiz bewirkt, dass sich viele unserer Flugplätze in Tälern befinden und somit von grösseren oder kleineren Hügeln oder Bergen umgeben sind. Auf den meisten Flugplätzen in den Voralpen und Alpen können daher keine normalen Instrumentenanflugverfahren angewendet werden. Satellitengestützte Navigations- und Anflugverfahren böten die Möglichkeit, solche Flugplätze auch bei Wetterverhältnissen anzufliegen, die einen normalen Sichtanflug nicht mehr gestatten. Bei entsprechender Ausrüstung des Luftfahrzeugs, und allenfalls zusätzlicher Signalverstärkung am Boden, kann auch die Sicherheit bestehender Instrumenten-An- und Abflugverfahren erhöht werden. In Zürich ist dies bereits der Fall, in Bern geplant. Der VSF setzt grosse Hoffnungen darauf, dass in Zukunft auch auf Flugplätzen, die bislang nicht über ein Instrumentenanflugverfahren verfügten, satellitengestützte Anflugverfahren eingerichtet werden: beispielsweise Buochs und Samedan. Der VSF hat sich mit anderen dafür eingesetzt, dass Buochs zum Testflugplatz für ein GPS-Anflugverfahren bestimmt wird.

«*Bevor man auf einen weiteren Flugplatz mit Hartbelagpiste verzichtet, sollte vorab die geplante «Studie Flugplatzlandschaft Schweiz» erstellt werden.*

I Die Schweiz hat ein dichtes Netz von Flugplätzen. Wird das auch in Zukunft so bleiben? Ist die vom Kanton Obwalden geplante Schliessung des Flugplatzes Kägiswil ein Einzelfall?



Aviation Media AG
8428 Teufen ZH
044/ 881 72 61
www.skynews.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 6'825
Erscheinungsweise: monatlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 34
Fläche: 167'496 mm²

Das dichte Netz schweizerischer Flugplätze hat in den vergangenen Jahrzehnten schon stark gelitten: Die Flugplätze Ascona, Hasenstrick, Interlaken, Montreux-Rennaz, Spreitenbach und andere mehr sind nicht mehr operationell. Die stetigen Änderungen am Stationierungskonzept der Luftwaffe ermöglichten zwar die zivile Mitbenützung einiger Militärflugplätze, wie etwa Buochs, Raron oder Mollis, andere Pisten sind jedoch endgültig verschwunden. Bevor den Nutzern des Flugplatzes Kägiswil die Grundlage der fliegerischen Aktivitäten entzogen wird, hätte der Kanton meines Erachtens zumindest eine Alternative vorschlagen können. Ich denke dabei an Alpnach, wo erst noch die bessere Infrastruktur besteht. Bevor man auf einen weiteren Flugplatz mit Hartbelagpiste verzichtet, sollte vorab die geplante «Studie Flugplatzlandschaft Schweiz» erstellt werden. Wichtig ist, dass die zivilen Behörden und das Militär am selben Strick und in die gleiche Richtung ziehen. Es muss langfristig sichergestellt werden, dass die Bedürfnisse der gesamten Luftfahrt, auch der Kleinaviatik, abgedeckt werden können.

I Stichwort Flugplatzlandschaft Schweiz. Was ist das, und wie weit ist dieses Projekt gediehen?

Das Erstellen eines Gesamtüberblicks über die Flugplatzinfrastruktur der Schweiz, welche nicht nur die zivilen, sondern auch die noch nicht «zurückgebauten» militärischen Flugplätze beinhaltet, ist schon längst überfällig. Die ersten Ideen gehen aufs Jahr 2005 zurück. Leider hat man sich schon damals nur auf die Frage des Weiterbetriebs des Flugplatzes Dübendorf beschränkt. Für das wieder aktuelle Projekt hat die Aerosuisse eine Begleitgruppe gebildet; entgegen der Zusicherungen des BAZL wurde diese noch nicht in die Arbeiten einbezogen. Im Hinblick auf die LFG-Teilrevision II wäre es nützlich, wenn man über eine Gesamtschau der schweizerischen Flugplätze verfügen könnte. Das Konzept für die schweizerische Flugplatzinfrastruktur muss jedoch

auch die zukünftige Luftraumstrategie der Schweiz betrachten.

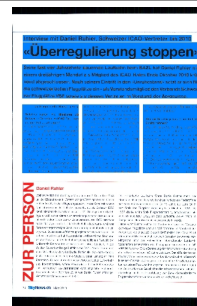
I Die General Aviation gerät in Zürich und Genf zunehmend unter Druck. Wird sich sie sich langfristig von den Landesflughäfen zurückziehen müssen?

Gemäss der kürzlich veröffentlichten Studie «Wettbewerbsfähigkeit Luftfahrt Schweiz» hat der Flughafen Zürich einen Anteil von 15 Prozent General Aviation-Bewegungen (inklusive Business Aviation), der Flughafen Genf sogar einen Anteil von 30 Prozent. Andere europäische Flughäfen weisen vergleichsweise sehr viel kleinere GA-Anteile aus. Ein weiteres Wachstum des Linien- und Charterverkehr auf den Landesflughäfen wird wohl ohne teilweise Verdrängung der General Aviation kaum möglich sein. Deshalb ist es höchste Zeit, im Rahmen der Studie Flugplatzlandschaft Schweiz alternative Standorte für die General Aviation vorzuschlagen, die jedoch auch zukünftige Entwicklungsmöglichkeiten bieten. Gemäss den Plänen des Bundes sollen zuerst Alternativen für die General Aviation des Flughafens Zürich, unter Einschluss des Standorts Dübendorf, untersucht werden. Anschliessend ist der Flughafen Genf an der Reihe, und in einem dritten Schritt soll das Bedürfnis für Flugplätze zum Zwecke der Ausbildung geprüft werden.

I Wo sieht der VSF die Prioritäten zum Einsatz der Mittel aus Artikel 86 BV?

Die Verteilung der Mittel aus dem Treibstoffzoll der Luftfahrt obliegt dem BAZL – die Prioritäten werden nicht vom VSF bestimmt. Leider wissen wir auch heute noch nicht genau, wer wie viel Geld für welches Projekt erhalten hat. Das BAZL hat versprochen, mehr Transparenz in die Verteilung dieser Mittel zu bringen. Aus dem 50-prozentigen Anteil im «Safety»-Topf wird zurzeit die Flugsicherung auf den Regionalflugplätzen mitfinanziert. Die Begehren für das Jahr 2013 müssen bis Ende März eingereicht sein. Der VSF unterstützt seine Mitglieder bei der Gesuchstellung und hat sich eben-

Datum: 01.03.2013



Aviation Media AG
8428 Teufen ZH
044/ 881 72 61
www.skynews.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 6'825
Erscheinungsweise: monatlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 34
Fläche: 167'496 mm²

falls stark dafür eingesetzt, dass das Kriterium der Freiwilligkeit fällt. Es wäre falsch, wenn die Gelder am Ende des Jahres nicht restlos verteilt würden.

I Sie sind seit Jahrzehnten von der Fliegerei begeistert und haben bereits in den 1960er-Jahren Flugzeuge fotografiert. Greifen Sie auch heute noch gelegentlich zur Kamera?

Obschon ich in meiner beruflichen Funktion sehr oft an der Front war und die fliegerischen Aktivitäten «hautnah» miterlebte, habe ich das hobbymässige Fotografieren mit der Zeit etwas zurückstecken müssen. Ich verfüge nicht mehr über eine Ausrüstung, wie sie heute für die Flugzeugfotografie benötigt wird. Natürlich drücke ich immer noch gelegentlich ab, wenn mir zufällig ein Flugzeug vor die Linse kommt. Ich befasse mich jedoch wieder vermehrt mit der geschichtlichen Entwicklung der Luftfahrt und forsche daher nach Bildern aus älterer Zeit, wodurch auch meine Dia-Sammlung aus früheren Jahren wieder zur Geltung kommt.

www.icao.int





Aviation Media AG
8428 Teufen ZH
044/ 881 72 61
www.skynews.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 6'825
Erscheinungsweise: monatlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 34
Fläche: 167'496 mm²

Flugplatz Dübendorf

Ort meiner militärischen Grundausbildung und zahlreicher Diensttage. Der über 100 Jahre alte Flugplatz, einst wichtigste Drehscheibe der schweizerischen Militär- und Zivilluftfahrt, muss erhalten bleiben – für eine zivil-militärische Mischnutzung. Er ist zudem das wichtigste Zentrum der zivilen und militärischen Luftraumüberwachung.

STICHWORTE

Staatsvertrag

Ein Kompromiss – das Resultat langwieriger, schwieriger Verhandlungen. Es ist dem Direktor und den beteiligten Mitarbeitern des BAZL zu verdanken, dass dieses Ziel endlich erreicht wurde. Mich stört, dass die eine Seite nun versucht nachzubessern und den Kompromiss in Frage stellt.

Gripen

Als langjähriger Angehöriger der Luftwaffe muss ich nicht von der Notwendigkeit eines neuen Kampfflotts überzeugt werden. Der Gripen genügt schweizerischen Bedürfnissen – wir brauchen nicht das grösste und schnellste Muster, aber wir brauchen den Tiger-Ersatz!

Boeing 787

Ein super-modernes Flugzeug. Andere, technologisch weniger fortschrittliche Flugzeuge litten auch an Kinderkrankheiten. Im Wissen, dass Lithium-Batterien als Gefahrgut gelten, überrascht mich der Umgang damit bei Boeing schon etwas. Diese Batterien dürfen normalerweise nur unter grossen Sicherheitsvorkehrungen befördert werden.

Single European Sky

Er ist überfällig! Für die Umwelt und die Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs ein Muss. Ich hoffe, die Schweizer Delegation, welche beim Fabec (Functional Airspace Block Europe Central) eine wichtige Rolle spielt, kann sich durchsetzen. Die EU müsste ein Machtwort sprechen, damit es endlich vorwärts geht.