

«Die heutige Lärmpolitik gefährdet die Flugsicherheit»

Nicht nur bei der AEROPERS hat es einen Wechsel an der Spitze gegeben. Auch Aerocontrol Switzerland, der Verband der Zürcher Fluglotsen, hat seit diesem Frühling einen neuen Präsidenten. Mario Winiger setzt sich für ein einfaches und sicheres Flugsystem ein und wehrt sich gegen unsinnige Vorgaben der Politik.

Interview: Gaby Plüss

«Rundschau»: Wieso brauchen Schweizer Fluglotsen eine eigene Gewerkschaft?

Mario Winiger: Sowohl Flugverkehrsleiter als auch Piloten üben eine schwierige und sicherheitsrelevante Tätigkeit in einem komplexen Arbeitsumfeld aus. Es ist daher unerlässlich, dass unsere Berufsgruppe durch eigene Experten mit Fachkenntnis und Erfahrung vertreten wird. Wir sehen uns aber nicht als klassische Gewerkschaft, sondern als Fachverband mit gewerkschaftlichen Aufgaben.

Und wieso braucht es die drei regionalen Verbände Aerocontrol, Skycontrol und APTC?

Die Verbandslandschaft bei Skyguide ist historisch gewachsen. Skyguide betreibt seit jeher mehrere Standorte mit verschiedenen Interessensvertretungen. Die Koordination zwischen den Berufsverbänden funktioniert aber den Umständen entsprechend gut, und in Kernthemen haben wir gemeinsame Interessen.

Du erwähnst die verschiedenen Standorte. Es ist anzunehmen, dass die drei Verbände nicht immer die gleichen Interessen verfolgen. Wie muss man sich Eure Zusammenarbeit vorstellen?

Es ist verständlich, dass den Fachverbänden der eigene Standort am Herzen liegt, aber zum heutigen Zeitpunkt ist die Standortfrage nicht aktuell. Das Kerngeschäft ist in Genf und in Zürich dasselbe. Darum sind die drei Verbände unter einem Dachverband namens SwissATCA organisiert. Unter diesem Dach finden zum Beispiel die GAV-Verhandlungen statt. Es ist wichtig, dass wir die Stärken der verschiedenen Kulturen ausnützen und eine starke Gemeinschaft bilden. Auch wenn wir nicht immer der gleichen Meinung sind, versuchen wir gemeinsam an demselben Strick in dieselbe Richtung zu ziehen.

Wie viele Prozente arbeitest Du als Lotse und wie viele als Aerocontrol-Präsident?

Der Vorstand trifft sich einen Tag pro Monat zur Vorstandssitzung. Als Präsident bin ich aber zusätzlich mit Projekten und Sitzungen belastet, was einem Pensum von knapp 20 Prozent entspricht. Viele Arbeiten erledigen wir auch in der Freizeit. Die Zusammenarbeit mit der Dienstplanung bei Skyguide ist sehr angenehm, was die Planung erleichtert.

Fluglotsen arbeiten in einem Monopol-Job und können nicht von heute auf morgen ausgetauscht werden. Wie ist das Verhältnis zwischen Aerocontrol und dem Skyguide-Management?

Ich erachte das heutige Verhältnis trotz heikler Themen als gut. Allerdings belasten die angedrohten Sparmassnahmen, die ihren Ursprung in unrealistischen Verkehrsprognosen und Effizienzzielen der EU-Kommission haben, die Flugsicherungssysteme empfindlich, was zu einem angespannteren Verhältnis führen könnte. Wir werden von der Geschäftsleitung und den lokalen Entscheidungsträgern aber sehr ernst genommen und in viele Entscheidungen involviert.

Wie in dieser «Rundschau» zu lesen ist, besteht Euer Vorstand aus insgesamt acht Mitgliedern, die sich mit diversen Themenbereichen beschäftigen. Wird der Vorstand bei seiner Arbeit zusätzlich von Spezialisten unterstützt?

Wir erledigen praktisch sämtliche Aufgaben innerhalb des Vorstandes. Spezialisten, wie die AEROPERS sie kennt, gibt es bei uns nicht.

Wenn man sich Eure Aufgabenbereiche anschaut, dann entsteht der Eindruck, dass es da einige grosse Brocken darunter hat. Können sich die acht Vorstandsmitglieder überhaupt vertieft mit all diesen Gebieten befassen oder wollen sie überall einfach ein bisschen mitreden?

Es hat tatsächlich einige grosse Brocken. Wenn wir aber als kompetente Partner auftreten wollen, müssen



Mario Winiger wurde 1976 geboren. Als Sohn eines inzwischen pensionierten Fluglotsen wurde ihm die Liebe zur Aviatik quasi in die Wiege gelegt. Sein Weg zu den Zürcher Tower- und Approach-Lotsen führte ihn über die militärische Flugsicherung. Nach erfolgreich absolvierter Grundausbildung arbeitete er während vier Jahren als militärischer Fluglotse in Emmen. 2003 begann er mit der dreijährigen Umschulung zum zivilen Lotsen. Mario Winiger ist seit 2006 im Vorstand von Aerocontrol. Vor seiner Wahl zum Präsidenten betreute er mit viel Elan die Ressorts Safety und Kommunikation. Seinem unermüdlichen Einsatz ist es zu verdanken, dass Aerocontrol heutzutage in Sachen Flugsicherung auch in der Schweizer Presselandschaft als äusserst kompetenter Ansprechpartner wahrgenommen wird. Mario Winiger ist verheiratet und lebt in der Nähe des Flughafens. Als «Tiger Otto» amtiert er seit 2002 als Speaker der Patrouille Suisse.



Anstehen vor Startpiste 10 als Folge komplexer Verfahren.

wir durch Dossierkenntnis überzeugen. Aus diesem Grund ist unsere Organisation breit abgestützt und in diverse Ressorts aufgeteilt. Die Kernkompetenz befindet sich im entsprechenden Ressort, was die Arbeitsbelastung der einzelnen Vorstandsmitglieder auf ein erträgliches Mass reduziert und somit vertieftes Arbeiten fördert und zulässt.

Gibt es – abgesehen vom GAV – Themen, bei denen Aerocontrol ein echtes Mitspracherecht hat?

Als Fachverband arbeiten wir in diversen operationellen Projekten und bei der Untersuchung von Zwischenfällen mit. Vor allem die operationellen Projekte rund um das lämpolitisch dominierte Zürich stellen uns vor grosse Herausforderungen. Ein garantiertes Mitspracherecht besteht nicht. Es ist aber sicher sinnvoll, den Fachverband bei wichtigen Projekten von Anfang an zu integrieren, um spätere Opposition zu verhindern.

Der heutige Tower Chef Sigi Ladenbauer war während sechs Jahren mit Dir zusammen im Vorstand tätig. Seinen Wechsel vom Aerocontrol-Präsidenten zum Management hat er praktisch nahtlos vollzogen. Wie gehst Du als heutiger Präsident mit dieser speziellen Konstellation um?

Sigi Ladenbauers Seitenwechsel hat für uns viele Vorteile. Sigi fördert den Einbezug des Fachverbands in viele relevante Entscheidungen. Als ehemaliger Verbandspräsident kennt er zudem unsere Abläufe, was sich positiv auf eine effiziente Zusammenarbeit auswirkt. Als damals junges und anfänglich etwas übermotiviertes Vorstandsmitglied konnte ich während der gemeinsamen Vorstandszeit von seiner diplomatischen Art und seiner strukturierten Arbeitsweise profitieren. Als Präsident arbeite ich noch heute mit Führungsinstrumenten, die Sigi implementiert hat.

Kommen wir zur Politik. Ende Januar hat ein sogenannter ATCEUC Action Day gegen unrealistische Vorgaben der EU-Kommission stattgefunden. Kannst Du kurz erklären, worum es da eigentlich ging?

Die Flugsicherungsunternehmen werden von der EU-Kommission auf Grund unrealistischer Vorgaben gezwungen, effizienter und günstiger zu operieren. Skyguide muss in den nächsten Jahren massiv Kosten einsparen. Die EU-Kommission geht trotz gegenteiliger Indikatoren davon aus, dass der Luftverkehr in den

nächsten 20 Jahren um 50 Prozent zunehmen wird. Eine solche Zunahme ist im europäischen Luftverkehr kaum realistisch, da sowohl die Infrastruktur als auch die Mittel dazu fehlen. Diese Vorgaben bedrohen die Leistungsfähigkeit und die Entwicklungsmöglichkeiten der Flugsicherungsbetreiber und gefährden somit die Flugsicherheit. Um auf diese Missstände aufmerksam zu machen, hat ATCEUC (Air Traffic Controllers European Unions Coordination) als Dachorganisation von 28 europäischen Flugsicherungsverbänden zu einem Aktionstag aufgerufen. Unser Beitrag beschränkte sich aber lediglich auf das Einhalten der im Flugplan eingegebenen Flugflächen.

Die Fluggesellschaften monieren aber immer wieder, dass die Flugsicherungskosten zu hoch sind.

Ich befürworte realistische und zukunftsorientierte Leistungsziele, um langfristig die Sicherheit und Stabilität in der Flugsicherung zu gewährleisten. Es ist aber fast ein bisschen schizophr, wenn eine finanziell gesunde Schweizer Firma wie Skyguide einem massiven europäischen Spardiktat unterworfen ist. Die Sparvorgaben der EU-Kommission bedrohen Arbeitsplätze und hemmen Projekte, die gebraucht werden, um die Flugsicherheit zu verbessern und die Effizienz zu steigern. Es darf nicht sein, dass diese Sparvorgaben hauptsächlich vom Personal getragen werden. In Zürich herrscht seit Jahren Personalunterbestand. Eine Reduktion des Personalkörpers würde zu einem Leistungsabbau und zu Verspätungen führen. Die Zürcher Fluglotsen arbeiten heute, gemessen an den Bedingungen, sehr effizient. Die täglichen Verspätungen entstehen nicht wegen der ATC, sondern aufgrund massiver lämpolitischer Vorgaben, hoheitlicher Interessen, Wetter oder Überkapazitäten.

Seit mehreren Jahren gibt es Bestrebungen, die Verkehrsströme über Europa neu zu definieren und die stark fragmentierten Luftraumstrukturen zu vereinfachen. Dazu sollen im Projekt Single European Sky (SES) mehrere funktionelle Luftraumblöcke geschaffen werden. Der Schweizer Luftraum soll dabei zusammen mit den Lufträumen von Belgien, Frankreich, Deutschland, Luxemburg und den Niederlanden zum sogenannten Functional Airspace Block Europe Central (FABEC) zusammengefasst werden. Was ist die Haltung von Aerocontrol gegenüber SES und FABEC?

FABEC und SES sind rein politische Projekte, die zum Scheitern verurteilt sind. Schon heute fliegen sämtliche Flüge so direkt als möglich zur Destination. Umwege entstehen wegen hoheitlicher und wirtschaftlicher Interessen. Überflüge generieren Einnahmen. Die meisten Länder haben zudem ein nachvollziehbares hoheitliches Interesse, das der militärischen Aviatik Flugräume zusichert. Flugsicherungstechnisch gesehen wären heute schon direktere Flugwege möglich. Nationale Eigeninteressen, wie zum Beispiel die einseitige deutsche Verordnung DVO, werden diese aber auch in Zukunft verhindern.

In einer Medienmitteilung vom 31. Januar 2014 ist zu lesen, dass Skyguide das erste virtuelle Flugsicherungs-

zentrum plant. Ab 2016 wird der gesamte obere Luftraum bei schwachem Verkehrsaufkommen vom Standort Genf aus betreut. Ich könnte mir vorstellen, dass Du Dir als Präsident der Zürcher Fluglotsengewerkschaft Sorgen über den Standort Zürich machst und darüber nicht allzu erfreut bist?

Das Projekt «Virtual Centre» hat tatsächlich Potenzial, um ein Kontrollzentrum zu schliessen. Ob bei schwachem Verkehrsaufkommen oder in der Nacht der gesamte Schweizer Luftraum von nur einem Kontrollzentrum bewirtschaftet werden kann, hängt von vielen Faktoren ab. Damit die Lizenz eines Flugverkehrsleiters erneuert werden kann, sind diverse Nachweise zu erbringen. Mit den heutigen Lizenzvorgaben glauben wir nicht, dass dieses Projekt erfolgreich abgeschlossen wird oder den erhofften Spareffekt erzielt. Wir erachten es aber als sinnvoll, die bestehenden Infrastrukturen für Europa fit zu machen und unterstützen jegliche Verbesserungen des heutigen Flugsicherungssystems. Das Skyguide-Management hat uns zudem versichert, dass auch langfristig mit zwei Standorten geplant wird.

Sprechen wir über den Flughafen Zürich. Seit Jahren ist dessen Komplexität ein Dauerbrenner. Wie beurteilst Du die heutige Situation?

Die heutige Situation ist unbefriedigend und manchmal auch kritisch. Wie wir aus der Vergangenheit wissen, ist das komplexe System am Flughafen nicht mehr fehlerfrei beherrschbar. Würden die Verfahren vereinfacht und die Flugwege getrennt, könnte der Flughafen sicherer und effizienter betrieben werden. Tatsächlich aber sind die Verfahren komplex und die lärmpolitischen Auflagen streng. Zudem steigt die Kapazitätsnachfrage. Aerocontrol wehrt sich vehement gegen diese Entwicklung und fordert, dass die Lärmpolitik endlich der Sicherheit untergeordnet und die Komplexität der Verfahren, inklusive An- und Abflugrouten, deutlich reduziert wird.

Von 2000 bis 2011 ereignete sich praktisch jedes Jahr ein schwerer Vorfall. Im Untersuchungsbericht zum Vorfall vom 15. März 2011 schreibt die SUST, dass «das heutige System bei hohem Verkehrsaufkommen eine nur geringe Fehlertoleranz aufweist und dass das Gesamtsystem des Flughafens Zürich gegenwärtig auf eine Art betrieben wird, die weitere systeminhärente Risiken birgt» (siehe «Rundschau»-Ausgabe 4/2012). Fühlst Du Dich noch wohl bei der Arbeit?

Einfachere Verfahren würden sowohl die Nerven unserer Mitglieder schonen, als auch unseren Kundendienst verbessern. Obwohl ich mich am Radar nach wie vor wohl fühle, beschäftigt mich das Schicksal von Kollegen, die in einen schweren Vorfall involviert waren. Viele dieser Vorfälle hätten durch einfachere Verfahren vermutlich vermieden werden können. Die vielen lärmpolitischen Vorga-

ben erschweren unsere Arbeit und machen das System für Fehler anfällig.

Was braucht es aus Sicht des Aerocontrol, um die Komplexität in Zürich endlich zu entschärfen?

Es braucht vor allem einen echten Willen zu einem stabileren und einfacheren System. Die Sicherheitsüberprüfung hat die Schwachstellen des Flughafens aufgezeigt. Kreuzende Flugwege sind sowohl am Boden als auch in der Luft zu minimieren. Um das fehleranfällige Bisenkonzept zu sistieren, braucht es den 16-Straight (Start auf Piste 16 mit geradem Abflug). Zudem muss das heutige Ostkonzept zwingend aufgewertet werden. Ohne Entflechtung der An- und Abflugrouten und einer Pistenverlängerung mit gleichzeitiger Reduktion von Pistenkreuzungen kann dieses Konzept nicht als Hauptanflugkonzept betrieben werden.

Was antwortest Du der lärmgeplagten Bevölkerung rund um den Flughafen, die auf ein Recht nach Ruhe pocht?

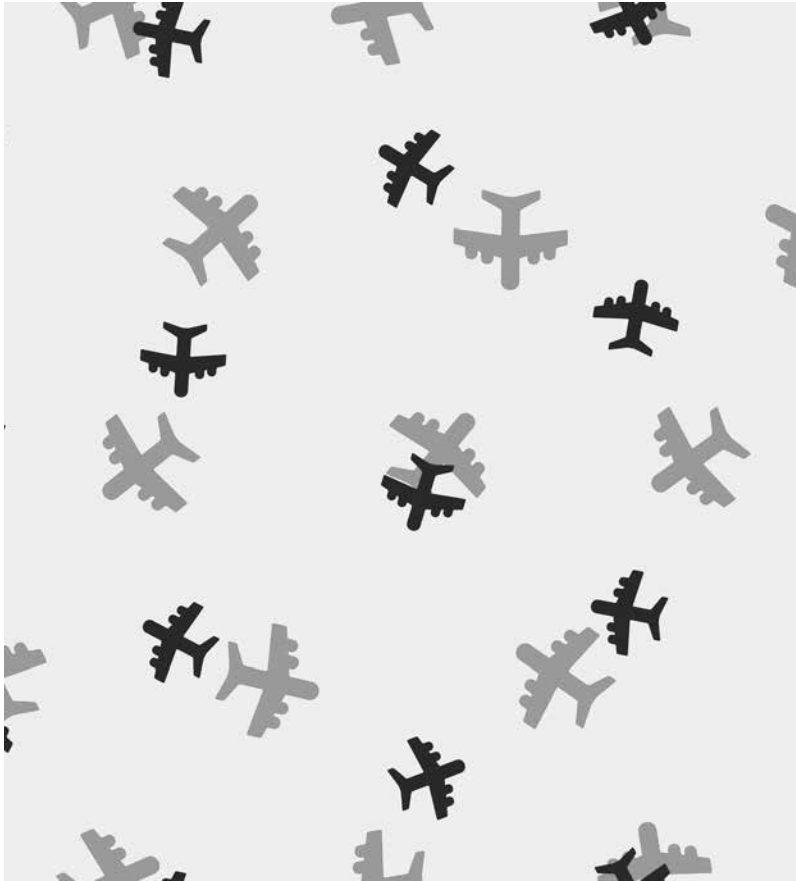
Selbstverständlich muss die Bevölkerung vor Lärm geschützt werden. Ich kann auch gut verstehen, dass sich langjährige Bewohner der An- und Abflugschneisen zu Wort melden. Wenig Verständnis habe ich aber für Neuzuzüger, die von der wirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens profitieren und sich schnellstmöglichst einer Fluglärmorganisation anschliessen. Der Bevölkerung rund um den Flughafen muss man gewisses Mitspracherecht gewähren. Die heutige Lärmpolitik gefährdet aber die Flugsicherheit und reduziert die Kapazität in einem ungesunden Mass.

Anfang 2013 erschien der Bericht der Flughafenpartner zur Sicherheitsüberprüfung des Flughafens Zürich. Gemäss einer Medienmitteilung unterstützt Aerocontrol die im Bericht genannten Massnahmen und fordert deren zeitgerechte Umsetzung, ansonsten über eine

«Die Vorgaben der EU-Kommission bedrohen Arbeitsplätze.»



Luftaufnahme des Flughafens Zürich.



Kreuzende Flugwege sind zu minimieren.

Reduktion der Flughafenkapazität diskutiert werden müsse. Wann ist es Zeit, um über eine Kapazitätsreduktion zu diskutieren?

Das Fass ist zu gewissen Zeiten bereits übergelassen. Gemäss aktuellen Berechnungen landen auf der Piste 14 durchschnittlich 32 Flugzeuge pro Stunde. Heute bietet die Flughafen Zürich AG aber massiv mehr Flugbewegungen pro Stunde an, die das System teilweise über Gebühr belasten. Sollten die heutigen Verfahren nicht endlich vereinfacht werden, darf eine Kapazitätsreduktion in Spitzenzeiten nicht länger tabu sein.

Der Bericht zur Sicherheitsüberprüfung nennt das Pistenkreuz als einen der Hauptgefahrenpunkte des Flughafens. Seit Mitte Juni führt Skyguide bei Anflügen auf Piste 34 einen sogenannten Trial durch. Um das Pistenkreuz zu entschärfen, erfolgen die Starts nicht mehr wie gewohnt auf den Pisten 28 und 32, sondern nur noch auf Piste 32. Ziel dieses Trials war, dessen Auswirkungen auf die Safety und die Kapazität zu analysieren. Wie steht Aerocontrol zu diesem Versuch?

Zürich ist einer der wenigen Flugplätze in Europa, der noch regelmässig mit kreuzenden Pisten operiert. Dieses Regime hat bereits zu vielen sicherheitsrelevanten Vorfällen geführt und sollte endlich vereinfacht werden. Nach jedem Vorfall ertönt der Ruf nach mehr Sicherheit. Will Skyguide nun dieses Risiko minimieren, fordern unsere Partner unverzüglich gleichbleibende Kapazität. Da für uns die Sicherheit an erster Stelle steht, unterstützen wir diesen Trial zu 100 Prozent.

«Kapazitätsreduktionen zu Spitzenzeiten dürfen nicht länger tabu sein.»

Just zum Ferienbeginn Mitte Juli wurde der Trial an zwei Wochenenden ausgesetzt. Was sagst Du zu diesem Vorgehen?

Dieser für uns unerwartete Unterbruch zeigt klar auf, wo für unsere Partner die Prioritäten liegen. Es ist frustrierend zu sehen, dass sämtliche Bemühungen der Flugsicherung spätestens dann in Frage gestellt werden, wenn sie die Kapazität negativ beeinflussen.

Leider lassen sich Zwischenfälle oder sogar Unfälle nicht immer vermeiden und es kommt zu Untersuchungen. Aerocontrol legt dabei grossen Wert auf die sogenannte «Just Culture». Wie sorgt Ihr dafür, dass «Just Culture» gelebt und umgesetzt wird?

Damit wir aus Fehlern lernen können, braucht es freiwillige Meldungen über sicherheitsrelevante Vorkommnisse. Solange Bestrafungen zu befürchten sind, wird aber längst nicht alles gemeldet. Fluglotsen oder Piloten sollen deshalb nicht für ihre Handlungen oder Unterlassungen bestraft werden, solange sie weder vorsätzlich noch grob fahrlässig gehandelt haben. Wir setzen uns dafür ein, dass die Lotsen konsequent sämtliche Vorkommnisse melden. Zudem unterstützen wir die betroffenen Kollegen bei internen und externen Untersuchungen.

Du bist nun seit 8 Jahren im Vorstand von Aerocontrol. Woher nimmst Du nach so langer Zeit die Motivation für diese Arbeit?

Die Arbeit im Vorstand ist spannend und bietet eine willkommene Abwechslung zur Arbeit an der Front. Die Mitarbeit in verschiedenen Projekten ist interessant und fördert das globale Verständnis. Mein Team motiviert mich bei meinem Engagement und wir sehen immer wieder, was wir gemeinsam erreichen können. Ich denke aber, dass das Amt des Präsidenten der letzte Schritt in meiner Gewerkschaftskarriere darstellt.

Was sind Deine Ziele als Präsident des Aerocontrol?

Es ist mir ein Anliegen, die bewährte und erfolgreiche Arbeit meiner Vorgänger fortzuführen. Mit meinem Team will ich die Anliegen unserer Mitglieder bestmöglich vertreten. Die sinnlosen Sparziele der EU-Kommission sind ein Paradebeispiel für aviatisches Unwissen und werden uns sicher noch lange beschäftigen. Auch auf nationaler Ebene spielt die Politik eine wichtige Rolle. Rund um den Flughafen Zürich hat die Lärmpolitik heute leider einen grösseren Stellenwert als die Flugsicherheit. Dies gilt es endlich zugunsten eines sicheren und stabilen Flugsystems zu korrigieren.

Herzlichen Dank für dieses interessante Gespräch! ●