

Seitenblick des Präsidenten

Regard en coin du président



Matthias Samuel Jauslin
president@aeroclub.ch

Zentralpräsident
Aero-Club der Schweiz
Président central
Aéro-Club de Suisse

Es fehlt der Mut zum Abbruch

Vielleicht können Sie sich noch erinnern.

In der «AeroRevue» 5/2019 stellte ich unter dem Titel «Kennen Sie den Lindenberg?» den wiederholten Versuch, die Luftraumstruktur Zürich neu zu designen, in Frage. Völlig ungenügend war der damals von den Sachbearbeitern vorgelegte Entwurf. Luftfahrtverbände und Piloten liefen Sturm. Verbesserungen wurden zwar erarbeitet, doch auch die Folgeversionen vermögen die Bedürfnisse, vor allem in Bezug auf Flugsicherheit und Operationen der General Aviation, nicht zu befriedigen.

Auch kommt der Eindruck auf, dass sich das Departement UVEK mit dem Projekt schwer tut. Im Nationalrat fragte ich Frau Bundesrätin Sommaruga, warum man den Luftraum um Zürich terminlich isoliert ändern will, obwohl parallel dazu seit 2016 die Neugestaltung des gesamten Luftraums der Schweiz unter dem Projektnamen AVISTRAT läuft. Frau Bundesrätin beruft sich bei ihrer Antwort primär auf regulatorische Anforderungen, die das «Redesign TMA Zürich» dringend machen. Tatsächlich muss der Flughafen Zürich bis 2024 die Verordnung (EU) 716/2014 implementiert haben, damit Pilotversuche für ein einheitliches Flugverkehrsmanagement durchgeführt werden können. Die heutige Luftraumstruktur erfüllt diese Bedingungen allerdings bereits. Dies wurde verschiedentlich auch durch die Flugplatz Zürich AG und Skyguide bestätigt.

Mir ist durchaus bewusst, dass auch noch andere Ziele im Fokus stehen. Neben einer Kapazitätserhöhung durch optimierte An-/Abflüge stehen neue Verfahren an. Dieses «Instrument Flight Procedure Design» und das «Air Traffic Management» werden zurzeit durch die EASA entwickelt. Gültige Regularien dazu fehlen noch.

Nun kommt dazu, dass der Luftverkehr aufgrund von Covid-19 komplett eingebrochen ist. Noch im Frühsommer hatte der Swiss-Konzernchef Thomas Klühr auf 70 Prozent der früheren Flugleistung bis im Sommer 2021 gehofft. Die immer wieder neuen Reisewarnungen zeichnen aber einen deutlich negativeren Effekt. Die Flugbranche geht heute davon aus, dass die Passagierzahlen erst 2024 wieder den Stand von 2019 erreichen.

Aufgrund der geänderten Ausgangslage muss die Frage gestellt werden, wer an der aktuellen TMA Zürich noch herumflicken will. Wenn man berücksichtigt, dass die noch übrig bleibenden Minianpassungen keinen Mehrwert bringen, die aktuellen Verfahren eingespielt sind und das An-/Abflugregime isoliert gelöst werden kann, kommt man zum Schluss, den Task «Redesign TMA Zürich» abzubrechen. Die frei werdenden Ressourcen könnten wirkungsvoller im Projekt AVISTRAT eingesetzt werden. Wer hat den Mut dazu?

Manque de courage pour arrêter

Vous vous en souvenez peut-être encore.

Dans l'«AéroRevue» 5/2019, sous le titre «Connaissez-vous le Lindenberg?», j'ai remis en question la tentative répétée de refonte de la structure de l'espace aérien zurichois. Le projet présenté à l'époque par les experts était tout à fait inadéquat. Des associations aéronautiques et des pilotes se sont insurgés. Des améliorations y ont certes été apportées, mais les versions ultérieures sont également incapables de répondre aux besoins, en particulier en ce qui concerne la sécurité aérienne et les opérations de l'aviation générale.

Il semble également que le DETEC témoigne de la peine face au projet. Au Conseil national, j'ai demandé à Madame la conseillère fédérale Sommaruga pourquoi l'espace aérien autour de Zurich devrait être modifié isolément dans les délais prévus, bien que la refonte de l'ensemble de l'espace aérien suisse soit en cours sous le nom de projet AVISTRAT depuis 2016. Dans sa réponse, la conseillère fédérale se réfère principalement aux exigences réglementaires qui rendent urgent le «Redesign de la TMA de Zurich». Et effectivement, l'aéroport de Zurich doit avoir mis en œuvre le règlement (UE) n° 716/2014 d'ici 2024 afin de pouvoir effectuer des tests pilotes pour une gestion uniforme du trafic aérien. Toutefois, la structure actuelle de l'espace aérien répond déjà à ces conditions. Cela a également été confirmé à plusieurs reprises par la société Flugplatz Zürich AG et skyguide.

Je suis bien conscient que d'autres objectifs sont également au centre des préoccupations. En plus d'une augmentation de la capacité grâce à l'optimisation des arrivées/départs, de nouvelles procédures sont en attente. Cet «Instrument Flight Procedure Design» et l'«Air Traffic -Management» sont actuellement élaborés par l'EASA. Il manque encore des réglementations valables à ce sujet.

En outre, le trafic aérien s'est complètement effondré en raison du COVID-19. Au début de l'été encore, le PDG de Swiss, Thomas Klühr, avait espéré 70% des prestations aéronautiques précédentes d'ici l'été 2021. Cependant, les avertissements à répétition déconseillant le voyage ont un effet beaucoup plus négatif. Aujourd'hui, l'industrie du transport aérien s'attend à ce que le nombre de passagers ne rejoigne qu'en 2024 les chiffres de 2019.

En raison du changement de situation initiale, il convient de se demander qui veut encore rafistoler l'actuelle TMA de Zurich. Si l'on tient compte du fait que les mini-ajustements restants n'apportent aucune valeur ajoutée, que les procédures actuelles sont rodées et que le régime d'arrivée/départ peut être résolu de manière isolée, on arrive à la conclusion de devoir suspendre la mission «Redesign TMA Zurich». Les ressources libérées de la sorte pourraient être utilisées plus efficacement dans le projet AVISTRAT. Qui a le courage de le faire?