

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	18.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Flughäfen
Akteure	Lugano, Luzern
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1990 - 01.01.2020

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Schär, Suzanne

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Schär, Suzanne 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Flughäfen, Luzern, Lugano, 2003 - 2011*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 18.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Luftfahrt	1

Abkürzungsverzeichnis

BAZL Bundesamt für Zivilluftfahrt

OFAC Office fédéral de l'aviation civile

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Luftfahrt

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 15.11.2003
PHILIPPE BERCLAZ

La première application des recommandations formulées par le NLR n'a pas tardé à faire du bruit. L'OFAC a constaté que **les techniques d'approche de l'aéroport de Lugano-Agno n'étaient pas adaptées pour certains appareils**. Le problème résidait dans l'angle d'approche aux instruments très important que les avions devaient adopter durant la courte phase précédant l'atterrissage. Afin de se conformer aux normes de sécurité internationales, l'OFAC a donc exigé une nouvelle procédure d'approche dès le 1er septembre – soit 9 jours plus tard. Ces mesures d'urgence ont été très mal accueillies au Tessin et le canton les jugeait disproportionnées. Devant le tollé tessinois, l'OFAC a accepté de prolonger le délai de consultation accordé à l'aéroport pour prendre position sur les nouvelles normes de sécurité pour les atterrissages. Début octobre, l'OFAC a confirmé les mesures décidées en août, mais reportait leur introduction de deux ans afin de tenir compte des intérêts de l'économie tessinoise. Pendant la période transitoire, seuls les avions certifiés pour un angle d'approche de 6 degrés seront autorisés.¹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 29.12.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Désirant étendre la procédure d'approche extraordinaire à tous les types d'avions effectuant une approche aux instruments, **l'aéroport de Lugano** a déposé une **demande de modification de son règlement d'exploitation** auprès de l'OFAC. Après examen, l'office fédéral a donné suite à cette requête. Dès le 5 août, tous les avions certifiés pour un angle de descente inférieur à 6 degrés ont pu atterrir sur l'aéroport tessinois. Dans une procédure dénommée „circling”, l'appareil exécute d'abord une approche aux instruments en direction de la piste 01, avant de la contourner par l'est en vol à vue, pour finalement atterrir par le nord sur la piste 19. Toutefois, pour des motifs de sécurité, l'OFAC a fixé la visibilité horizontale minimale à 5'000 mètres au moins pour l'utilisation de cette procédure. Selon les cas de figure, des valeurs moindres pouvaient être admises. Une restriction supplémentaire concernait les pilotes : seuls ceux ayant été formés à la configuration de l'aéroport de Lugano ont été autorisés à utiliser cette procédure. L'OFAC a, en outre, décidé que l'aéroport de Lugano sera, dès le 1er janvier 2005, à nouveau responsable pour la gestion et le contrôle de la qualification spécifique des pilotes opérant à Lugano. L'aéroport s'était doté d'un concept de formation détaillé pour les pilotes, remédiant ainsi aux lacunes de sécurité qui avaient été constatées.²

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 19.05.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Forcé à se réorganiser, **l'aéroport de Lugano** avait soumis à l'OFAC, fin 2004, une demande d'examen préalable concernant une **nouvelle procédure d'approche aux instruments**. Contrairement à une approche classique dans le prolongement de la piste, la nouvelle variante s'effectue de côté et ne s'aligne à l'axe de la piste que dans la phase finale d'approche. Accessible à tout avion certifié pour un angle de descente d'au moins 5,5 degrés, elle représente aux yeux de l'exploitant une alternative au régime en vigueur, qui devait être totalement assaini pour le 30 octobre 2005, conformément aux exigences de l'OFAC. À partir du 1er novembre 2005, il était prévu que seuls les avions certifiés pour un angle d'approche de 6,65 degrés seraient autorisés à atterrir aux instruments sur la piste Sud. Pour l'heure, cette certification s'élève à 6 degrés. Après analyse, l'OFAC a constaté que la nouvelle procédure d'approche ne satisfait pas aux exigences internationales. Tant aux niveaux opérationnel et technique que de l'infrastructure, sa fiabilité n'est pas prouvée. Par conséquent, l'office fédéral a demandé à l'aéroport d'inclure au dossier une étude exhaustive qui puisse illustrer et quantifier les risques liés au projet. L'exploitant doit également proposer des variantes qui répondent aux standards internationaux, dans le cas où l'approche en question serait écartée. Compte tenu de la durée des examens, et afin de ne pas interrompre la desserte de l'aéroport par le trafic de ligne, l'OFAC a accepté que le régime transitoire reste en vigueur après octobre.³

ANDERESDATUM: 24.03.2011
SUZANNE SCHÄR

Anfang des Berichtsjahrs vermeldete der Flughafen Zürich-Kloten für 2010 ein Rekordergebnis bezüglich **Flugverkehr**. Die Zahl der abgefertigten Passagiere erfuhr im Vergleich zum Vorjahr eine Steigerung um 4,3 % auf 22,9 Mio. Das Frachtvolumen nahm um 19,3% zu und die Flugbewegungen um 2,5% auf 416'111. Ebenfalls grösser als im Vorjahr war das Passagieraufkommen am Flughafen Genf-Cointrin (+5% auf knapp 12 Mio. Fluggäste) und am Euroairport Basel-Mülhausen (+7% auf 4,1 Mio.). Bern-Belp hingegen verlor 6% seiner Passagiere (101'285). Insgesamt verzeichneten die vier Regionalflughäfen Bern, Lugano-Agno, Sitten und St.-Gallen-Altenrhein zusammen 11'190 Starts und Landungen, was rund 3% des gesamten Flugverkehrs im Land ausmachte.⁴

POSTULATDATUM: 15.12.2011
SUZANNE SCHÄR

Gegen den Willen des Bundesrats nahm der Ständerat ein Postulat Lombardi (cvp, TI) an, das aus regionalpolitischen Überlegungen die Prüfung einer Anschubfinanzierung für die von Privaten geplante Wiederaufnahme der **Fluglinie Lugano-Belp** verlangte. Diese von Crossair bediente Strecke war nach dem Swisairgrounding eingestellt worden. Der Bundesrat hatte vergeblich argumentiert, dass er in der Sicherstellung eines Tessiner Anschlusses an einen regionalen Hub für europäische Destinationen keine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung sähe.⁵

1) Presse du 23.8 (injonction OFAC), 26.8 et 27.8.03; LT, 25.8 et 28.8.03.; Presse du 3.9.03 (confirmation des mesures); NF, 30.10.03 (commission de recours); Exp., 1.11 (dérogation) et 15.11.03 (TF); DETEC, communiqué de presse, 2.9, 29.10 (Swiss) et 31.10.03.

2) LT, 29.7.04; DETEC, communiqué de presse, 28.7 (approche) et 29.12.04 (pilotes).

3) CdT, 19.5.05; DETEC, communiqué de presse, 31.3.05.

4) NLZ und BaZ, 13.1.11; NZZ, 26.2. und 24.3.11.

5) AB SR, 2011, S. 1886; SN, 8.11.11.