

25 Jahre Kontrollturm Genf

Genf, 3. Dezember 2009. Am 4. Dezember 2009 feiert der Tower am Internationalen Flughafen Genf (AIG) sein 25-jähriges Bestehen. Die Flugverkehrsleiterinnen und Flugverkehrsleiter im Kontrollturm überwachen heute zwischen 450 und 600 An- und Abflüge pro Tag. Das sind etwa 175'000 Flüge im Jahr, Tendenz steigend. Die Flugsicherung am Flughafen Genf blickt auf eine längere Vergangenheit zurück.

24 Stunden am Tag in über 40 Metern Höhe

An den drei Arbeitspositionen im Tower sowie in der An- und Abflugkontrolle arbeiten insgesamt 45 Flugverkehrsleiterinnen und Flugverkehrsleiter im Schichtbetrieb. Der Kontrollturm ist 24 Stunden am Tag besetzt, auch während der Nacht, wenn der Flughafen Genf geschlossen ist, um im Falle einer Notlandung den Betrieb sofort aufnehmen zu können. In den letzten 25 Jahren hat sich die Anzahl An- und Abflüge am Internationalen Flughafen Genf quasi verdoppelt. Waren es 1984 rund 250 Flugbewegungen pro Tag, so sind es heute zwischen 450 und 600. Parallel zur Verkehrszunahme hat sich auch die technische Infrastruktur weiterentwickelt. Der Tower und die An- und Abflugkontrolle kontrollieren die Flugzeuge bis 50 Kilometer Entfernung rund um den Flughafen. Die Bezirksleitstelle ist für die Abwicklung des Flugverkehrs in den so genannten Luftstrassen, also im oberen Bereich des Luftraumes, zuständig.

Alles begann im Jahre 1922

Die Geschichte der Flugsicherung am Flughafen Genf begann bereits im Jahre 1922 mit der Errichtung einer telegraphischen Sende- und Empfangsstation durch den Radiosender Marconi AG, dem Vorgänger der skyguide. Zunächst übermittelte die Station ausschliesslich Meldungen über Abflüge, Ankünfte, Verzögerungen sowie - zu bestimmten Stunden - Wettermeldungen. In den ersten Betriebsjahren wurden diese Informationen hauptsächlich an andere Flughäfen gesendet, da nur wenige Flugzeuge mit Sende- und Empfangsgeräten ausgestattet waren. Die Übermittlung von Informationen an Flugzeuge erfolgte ab 1927, als einige Fluggesellschaften begannen, Instrumentenflugversuche zu unternehmen. Während des zweiten Weltkrieges stellte die damalige Radio Schweiz AG, wie das Unternehmen ab dem Jahre 1928 hiess, die Station in Genf-Cointrin wie auch die anderen Schweizer Flugfunkstationen dem Aufklärungs- und Nachrichtendienst zur Verfügung.

Der heutige Tower Genf und seine Vorgänger

1948 nahm die Radio Schweiz AG den ersten Kontrollturm am Flughafen Genf in Betrieb, eine provisorische Konstruktion aus Holz. Dank der Installation eines Kurzwellensenders konnte der Kontrolldienst erstmals auch über Sprechfunk statt wie bis anhin ausschliesslich über Morsetelegraphie mit den Piloten kommunizieren, sofern die Flugzeuge entsprechend ausgerüstet waren. Im Jahre 1950 erfolgte die Inbetriebnahme des zweiten Kontrollturms, der auf der neu eingeweihten Abfertigungshalle des Flughafens errichtet wurde. 1951 wurde das erste UKW-Drehfunkfeuer installiert, eine Bodenstation, die den Piloten als Navigationshilfe dient.

Deren Signal wird von einem Empfänger im Flugzeug ausgewertet und dem Piloten als Richtungsinformation angezeigt. Diese Neuerung vereinfachte die Arbeit des Kontrolldienstes spürbar, da damit die Route der Flugzeuge voraussehbarer wurde.

Eine rasante technische Entwicklung

1953 wurde ein erster Radar in Betrieb genommen. Die Möglichkeit, die Flugzeuge auch über weite Distanzen auf einem Bildschirm zu sehen, veränderte die Flugsicherung von Grund auf. Die neue Technologie vereinfachte die Kontrolle des Flugverkehrs, erhöhte jedoch gleichzeitig auch die Verantwortung der Flugverkehrsleitenden. 1979 nahm erstmals eine Frau die Arbeit als Flugverkehrsleiterin im Tower Genf auf. Im gleichen Jahr bewilligte der Bundesrat den Bau eines neuen Kontrollturms. 1980 konnten die Flugzeuge mit Hilfe der Informatik erstmals auf dem Radarbildschirm identifiziert werden: Von da an wurde neben jedem Flugzeug auch dessen Flugnummer angezeigt. Ab 1983 wurden die von den Piloten aufgegebenen Flugpläne im Computer verarbeitet. Dank der elektronischen Verarbeitung konnten die wichtigsten Angaben zu den einzelnen Flugzeugen wie Kurs, Flughöhe und Identifikation automatisch an den Arbeitsplätzen der zuständigen Flugverkehrsleitenden ausgedruckt werden. Die – teilweise wiederholte – manuelle Übertragung der Informationen erübrigte sich, damit wurde eine mögliche Fehlerquelle beseitigt. Am vierten Dezember des darauf folgenden Jahres nahm die Radio Schweiz AG den heutigen Kontrollturm in Betrieb. Seither verbessert die skyguide ihre Systeme und Prozesse laufend.

Fotos Kontrollturm:

[1. Kontrollturm 1948-1950](#)

[2. Kontrollturm 1950-1984](#)

[Baustelle Kontrollturm 1984](#)

[Kanzel Kontrollturm 1984](#)

[Aktueller Kontrollturm 1984-heute](#)

skyguide
swiss air navigation services ltd
media relations
CH-1215 Genf 15

Contact:

phone: +41 22 417 40 08

e-mail: presse@skyguide.ch

internet: www.skyguide.ch

Skyguide ist verantwortlich für die Flugsicherung in der Schweiz und in einem Teil des angrenzenden ausländischen Luftraumes. Skyguide führt täglich rund 3400 und jährlich 1,24 Millionen zivile und militärische Flugzeuge durch einen der komplexesten und am dichtest beflogenen Lufträume Europas. Sie ist eine nicht gewinnorientierte AG im

Mehrheitsbesitz des Bundes mit Hauptsitz in Genf. Skyguide erwirtschaftet jährlich einen Umsatz von über 372 Millionen Franken und beschäftigt 1400 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an 14 Standorten in der Schweiz. Zusammen mit den Flugsicherungsorganisationen in Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg und den Niederlanden ist skyguide Mitglied der FABEC-Initiative zur Schaffung eines gemeinsamen Luftraumblocks. Die Initiative hat zum Ziel, das Flugsicherungssystem in Zentraleuropa effizienter zu gestalten.
