



Die Fluglotsin im Tower Grenchen

Anastasia Morgenstern (23) ist Fluglotsin im Grenchner Tower. Sie liebt die Vielfalt des Luftverkehrs auf dem Regionalflughafen. Damit starten wir den ersten Teil einer Sommerserie, in der wir uns Menschen in Grenchen und ihrem Berufsleben widmen.



Fluglotsin Anastasia Morgenstern Im Tower des Airports Grenchen.

Bild: Hanspeter Bärtschi



Andreas Toggweiler

Die junge Frau sitzt konzentriert am Pult im Tower auf dem Dach des Flughafengebäudes Grenchen. Vor sich hat sie zwei Computerbildschirme und weitere Anzeigeelemente. Ein Bildschirm zeigt das Radar, der andere ist aufgeteilt in mehrere Frames. «Jeder gehört zu einem Flugzeug, mit dem ich Kontakt habe oder das angemeldet ist», erklärt Anastasia Morgenstern. Die 23-Jährige arbeitet seit August 2021 hier, als einzige Frau eines siebenköpfigen Teams der Grenchner Flugsicherung.

«Die Arbeit hier gefällt mir sehr», erklärt die Skyguide-Mitarbeiterin. Denn in Grenchen kenne man sich noch, die Atmosphäre sei schon fast familiär. Gleichzeitig habe man es mit einer grossen Fülle verschiedenen Luftverkehrs zu tun: Langsame Segelflugzeuge, Sportmaschinen und Ausbildungsfieger der diversen Flugschulen, Akroflieger, Helikopter, schnelle Business-Jets und Fallschirmspringer. Und nebenan manchmal noch die Modellflugzeuge.

Alles, ausser Linienverkehr – darum abwechslungsreich

Damit ist für Abwechslung gesorgt. Auch wenn das Segment des Linienverkehrs fehlt, ist die Arbeit nicht weniger anspruchsvoll. Insbesondere, wenn man den stark unterschiedlichen Geschwindigkeiten der erwähnten Luftfahrzeuge Rechnung tragen muss, die sich oft gleichzeitig in der Luft befinden.

Aus dem Lautsprecher ertönt ein Funkspruch. Er beginnt, wie oft, mit dem Ausdruck «Hotel Bravo», der Kennung der in der

Schweiz registrierten Flugzeuge. Ein Pilot bittet um Starterlaubnis. Es ist eine «Skyvan», die im Rahmen des Fallschirmspringer-Festivals ihre Kunden ans Grenchner Firmament befördern will. Es wird englisch gesprochen.

Mit Akzent manchmal, aber fast immer gut verständlich. «Es ist der Vorteil der genormten Sprache mit klar definierten Fachausdrücken», erklärt Adrian Schüpbach, Leiter des Skyguide-Teams am Flugplatz Grenchen. Er ist für die operationelle Leitung zuständig, dazu gehört das Ausarbeiten der lokalen Vorschriften, die Erstellung der Schichtpläne und das allgemeine Formularwesen, welches auch in der Privatfliegerei Einzug gehalten hat. Denn die Prozeduren und Sicherheitsvorschriften für Piloten und Flughafenbetreiber werden immer umfangreicher und ausgeklügelter. In der Fliegerei gilt Safety First.

Anastasia Morgenstern beantwortet unterdessen die Anfrage des Piloten mit einem kurzen Funkspruch. Zuerst muss noch die Landung eines Flugschülers abgewartet werden, der aus Richtung Osten einfliegt, landet und gleich wieder durchstartet, um die nächste Landung zu üben.

Als 16-jährige Fluglotsin als Traumberuf entdeckt

Anastasia Morgenstern ist in Deutschland aufgewachsen und ist für die Ausbildung bei Skyguide in die Schweiz gekommen. Fluglotsin ist ihr Traumberuf, den sie mit 16 entdeckt hat – «ich habe damals ein Videospiel gemacht, bei dem man die komplexen Aufgaben eines Fluglotsen

lösen musste, das hat mich so fasziniert, dass ich danach voll auf dieses Berufsziel hingearbeitet habe.»

Engagement war dafür für die Abiturientin in der Tat nötig. Skyguide wählt jährlich unter rund 1000 Bewerbern aus. Davon beginnen rund 40 die Ausbildung und noch 20 beenden sie; werden «ausgecheckt», wie die Fluglotsen, oder Air Traffic Controller, in ihrem Jargon sagen.

Plötzlich scheppert es in einer Plastikbox auf der Nordseite des Towers. Eine Kartusche von der Rohrpost ist eingetroffen. Sie ist für Morgensterns Kollege Simon Dietiker, der die Schicht mit ihr zusammen betreut. Der zweite Fluglotse macht aus den Daten der Wetterzentrale halbstündlich einen Audio-Report, der ab Tonband den Pilotinnen den Wetterbericht über dem Flughafen Grenchen abspielt.

Das Wetter ist ein wichtiger Faktor

Denn das Wetter ist ein entscheidender Faktor in der Fliegerei. «Auch die Wetterverhältnisse sind mit ein Grund, weshalb die Arbeit im Tower sehr abwechslungsreich ist», erklärt Morgenstern. Wenn die Windrichtung ändert, müssen die Piloten die Anflug- und Startrichtung anpassen. Regen, Wind, Schnee und nicht selten Nebel sind für die Piloten besondere Herausforderungen. Und sie brauchen präzise Angaben über die Bedingungen. Wobei in Grenchen Landungen im Blindflug möglich sind, sofern der Boden aus 150 Meter Höhe sichtbar wird.

Auch Nachtlandungen werden von Lufthansa Aviation Train-



ning regelmässig geübt. Die Verantwortung von Fluglotsen ist gross. Wie geht man damit um? – «Man muss sich dieser Verantwortung immer bewusst sein, man kann aber nicht stets daran denken», formuliert Morgenstern. Die Freude, komplexe Situationen zu lösen, die fundierte Ausbildung und die Arbeit in einem qualifizierten Team gebe einem die Selbstsicherheit, die es brauche, um in hektischen Situationen kühlen Kopf zu bewahren.

Etwas, was Anastasia Morgenstern reizt: «Es freut mich, wenn ich auch komplexe Situationen zur Zufriedenheit aller Lösen kann», sagt sie. Denn die Flugsicherung sei eine Dienstleistung für Piloten.

362 Tage im Jahr geöffnet

Natürlich hilft auch die Technik zusehends, die stets moderner und benutzerfreundlicher wird. Der manuelle Wetterbericht wird demnächst automatisiert.

Bei sehr viel Flugbetrieb in Grenchen wird auch die Arbeit im Tower neu aufgeteilt: Ein Controller übernimmt die Flugzeuge in der Luft, der andere den Verkehr am Boden.

Der Flughafen ist 362 Tage im Jahr geöffnet. Der Tower ist jeweils zwischen 9 und 17 Uhr besetzt. Für Starts oder Landungen davor und danach gelten andere Prozeduren ohne Einbezug von ATC (Air Traffic Control).

Hektik hin, Verantwortung her. Einmal ist Feierabend, Erholung ist angesagt: das macht Anastasia Morgenstern beim Ballett oder beim Klavierspielen. Sie wohnt in Solothurn und ist begeistert von den Möglichkeiten in der Barockstadt.

Skyguide wird 100-jährig

Seit der ersten Funkstation für drahtlose Telegrafie auf dem Hauptpostgebäude in Bern und der heutigen Skyguide AG, die 1500 Personen beschäftigt, liegen 100 Jahre. Den Auftrag zur Flugsicherung erhielt die Betreiberin Radio Schweiz AG vom

Bundesrat 1931. Das Schweizerische Zentrum für Flugfunk in Dübendorf hatte sieben Angestellte, die im Schnitt zwölf Flugbewegungen pro Tag überwachten. Vor Ausbruch der Pandemie waren es 1,3 Millionen zivile und militärische Flugbewegungen, die von sogenannten ATCOs (Air Traffic Controllern) überwacht wurden. Der Name Skyguide wurde 2001 eingeführt. Der Hauptsitz ist in Genf. Heute muss sich Skyguide neuen Herausforderungen stellen, etwa durch den Drohnenverkehr. Mit dem Projekt Virtual Centre will man bis 2028 die physischen Kontrollstandorte in Genf und Dübendorf zu einem virtuellen Zentrum zusammenführen. In Grenchen existiert ein Projekt für einen neuen Tower auf dem Dach des neuen Mehrzweckgebäudes für Feuerwehr und Rega. Dies würde die Rundumsicht auf den Flughafen entscheidend verbessern und zu einer Modernisierung der Ausrüstung führen. (at.)