

3/32/32-01
PW/BN/CHA
30.10.2006

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Sektion Luftraum
3003 Bern

Anhörung Luftraumänderungen 2007 – AIC B 014/06 SEP 28

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf Ihr Schreiben vom 30.09.2006 und nehmen wie folgt Stellung:

1. Vorgeschichte

Am 31.8.2006 wurde an der ART Sitzung erstmals über die meisten der geplanten Änderungen der Luftraumstruktur 2007 orientiert. Die Ausnahme bildete die TMA Basel. Es wurden keine Dokumente abgegeben und auf das in Bearbeitung stehende AIC verwiesen.

Ende September 06 wurde das AIC B 014/06 veröffentlicht und auf die Möglichkeit einer Stellungnahme bis spätestens am 31. Oktober 2006 hingewiesen. Die verbleibende Zeit von einem Monat ist äusserst knapp.

Der AeCS würde es begrüssen, wenn in Zukunft die GA früher in die geplanten Änderungen miteinbezogen würde, um dann frühzeitig und gemeinsam Lösungen zu finden.

Einladungen für Arbeitsgruppen (Task Force), die sich mit Anpassungen im Luftraum beschäftigen, sowie die Protokolle aus all diesen Sitzungen und Workshops sollen nebst den regionalen Stakeholdern auch immer dem AeCS Zentralsekretariat in Luzern zugestellt werden.

2. Stellungnahme

2.1. Prioritäten und Flugsicherheit

Der AeCS unterstützt die Aktivitäten zur Verbesserung der Flugsicherheit. Die Gestaltung der Luftraumstruktur ist ein Teil davon. Das BAZL begründet die vorliegenden AIC Änderungen mit der Verbesserung der Flugsicherheit für die nach IFR operierenden Flugzeuge.

Die Bedürfnisse des zahlenmässig viel grösseren VFR-Verkehrs werden hingegen ignoriert. Viele der vorgeschlagenen Änderungen bringen den, nach VFR operierenden Luftverkehrsteilnehmern massive Einschränkungen, die sich zum Teil sogar nachteilig auf die Flugsicherheit auswirken.

Es ist absolut unverhältnismässig, dass für ganz wenig IFR-Verkehr dem zahlenmässig viel grösseren VFR-Verkehr der freie Zugang zu Luftraum verwehrt oder doch erschwert wird. Aus Sicht des AeCS sind die Massnahmen nicht erforderlich und verletzen sogar den Flugsicherheitsaspekt für den VFR-Verkehr.

Die vorgeschlagenen Massnahmen beeinträchtigen speziell den Flugsport. Gemäss Sportkonzept des Bundesrates vom 30.11.2000 (gültig für alle Sportarten) ist die Förderung und Unterstützung des Sportes und der Sportverbände auch Aufgabe des Bundes. Zitat: *“Hauptsächliche Leistung des Staates bleibt, dass er für gute Rahmenbedingungen sorgt, innerhalb derer sich der Sport entfalten kann.”* Die Reduktion von für den VFR-Verkehr frei zugänglichem Luftraum durch die neu geplanten Massnahmen erschwert die sportliche Aus- und Weiterbildung deutlich und insbesondere die Durchführung von (Segelflug-)Wettbewerben, welche im Gebiet des Jura und in der Region Sion durchgeführt werden. Dies steht im Widerspruch zur Aufgabe des Bundes, den Sport und die zentrumsnahen Sportmöglichkeiten zu fördern.

Das BAZL beruft sich bei der Vergrösserung von kontrolliertem Luftraum auf die unserer Ansicht nach enorm überschätzte Kollisionsgefahr von VFR- und IFR-Verkehr. Dabei wird die nun erhöhte Kollisionsgefahr von VFR- mit VFR-Verkehr durch massive Einschränkungen des frei verfügbaren Luftraumes und den dadurch entstehenden Massierungen und Kanalisierungen ignoriert oder in Kauf genommen. Der AeCS betrachtet die angestrebten Vergrösserungen des kontrollierten Luftraumes in Grenchen, Les Eplatures und Sion daher als völlig unangemessen.

3. Generelle Überlegungen

3.1. Anwendung der Luftraumklassierung in Verbindung zu PANS OPS

Die PANS OPS beschreiben die Verfahren für einen sicheren Betrieb in Bezug auf die Hindernisfreiheit. Sie stehen in keinem Zusammenhang mit der Luftraumklassierung. Dies kann weltweit festgestellt werden. Ein Beispiel: In Bozen (LIPB) werden Linienflüge unter IFR Bedingungen durchgeführt. Der Luftraum in LIPB hat die Klasse G, es gibt dort keinen TWR-Service, nur AFIS und es funktioniert trotzdem. Wir wären in der Lage, dutzende solcher Beispiele aufzuzeigen.

Was in der Schweiz beabsichtigt wird, alle IFR Flugverfahren im Flugplatzbereich in einen Luftraum der Klasse D einzugliedern, ist eine klare Überregulierung des Regulators, die so nicht akzeptiert werden kann.

3.2. Anwendung der PANS OPS

Bei den Berechnungen der IFR Verfahren in Les Eplatures und Grenchen kamen die PANS OPS mit allen ungünstigsten Parameters zur Anwendung, obwohl die PANS OPS DOC 8168 Erleichterungen zulässt. In vielen Fällen hätte der Regulator daher ausreichenden Spielraum, um bei deren Anwendung die Flugwege zu verkürzen.

3.3. Häufigkeit von IFR Verfahren

Eine Behörde muss sich wohl überlegen, ob sie die Luftraumklassierung einer grossen Mehrheit oder einer sehr kleinen Minderheit anpassen soll. Bei den Flugplätzen Les Eplatures und Grenchen liegt der Anteil der IFR Flüge gegenüber den VFR Flügen bei wenigen Prozenten. Mit der geplanten Luftraumstruktur wurde der Häufigkeit in keiner Weise Rechnung getragen.

3.4. Safety

Bei den geplanten Änderungen in Les Eplatures und Grenchen wird der Safety-Aspekt nur für IFR Flüge in Betracht gezogen. Dass dadurch andere Safety-Defizite entstehen, wurde wahrscheinlich ausser Acht gelassen. Details siehe unter Pt. 5 und Pt. 6. Auch hier muss die Häufigkeit, - Prioritätensetzung zu Gunsten der IFR-Flieger -, in die Lagebeurteilung miteinbezogen werden. Die Verbesserung gilt lediglich für ca. 5% aller Flüge, währenddem für die VFR-Flüge eine deutliche Safety-Verschlechterung in Kauf genommen wird.

3.5. Durchflugbewilligung über Funk

Der Regulator geht davon aus, dass es grundsätzlich möglich sein soll, bei der Bodenleitstelle eine Durchflugbewilligung für einen Luftraum der Klasse D zu erlangen. Die Piloten sind jedoch angewiesen, wenn immer möglich die Flugwegplanung so zu gestalten, dass die Lufträume D um- resp. unterflogen werden können, denn:

1. Der Pilot kann über eine Bewilligung nur spekulieren und nicht zwingend damit rechnen,
2. technische oder topografische Umstände können eine Funkverbindung verunmöglichen,
3. nicht alle Piloten sind im Besitz der Radiotelephonie und/oder haben einen Transponder; das gilt vor allem für die Segelflieger.

Besonders der Segelflieger sieht sich in der Flugwegplanung vor grosse Probleme gestellt und hat nur wenige (oder je nach Wetterlage keine) Alternativen. Darum ist es sehr wichtig, dass möglichst viel Luftraum der Klassen G und E für den VFR-Verkehr zur Verfügung steht.

4. TMA BASEL

Dass die ILS RWY 34 in Basel zusätzlichen Luftraum über dem Jura beansprucht, ist unbestritten. Die temporäre Bewirtschaftung der TMA BALE T1-T3 wird begrüsst. Auch der Testphase vom März 07 bis zur Inbetriebnahme der ILS im Herbst 07 stehen wir positiv gegenüber. Damit können wir Erfahrungen sammeln und allfällige Lehren ziehen, was für spätere Luftraumprojekte wegweisend sein kann. Unsere Pilotinnen und Piloten können so beweisen, dass sie fähig sind, einer Luftraumeinschränkung korrekt zu begegnen.

Im Fall TMA Basel hat es sich gezeigt, dass ein frühzeitiger Miteinbezug der GA Früchte trägt, konnten doch deren Vertreter an der Gestaltung des neuen Luftraumes konstruktiv und gewinnbringend mitarbeiten.

Dem AeCS ist es ein grosses Anliegen, dass keine Aktivierung zu Trainingszwecken zwischen Frühling und Herbst 07 erfolgen, wenn rege Segelflugaktivitäten oder Segelflugwettbewerbe den nördlichen Jura nutzen.

Voraussetzung für das Gelingen dieses Vorhabens ist eine frühzeitige und umfassende Kommunikation. Die Verbände der GA arbeiten schon jetzt an Informationskonzepten.

5. CTR Grenchen

5.1. Allgemeine Beurteilung

Die geplante Ausweitung der CTR Grenchen ist unverhältnismässig und kann so nicht akzeptiert werden. Konsequenzen für den Segelflug:

1. Der noch verfügbare Luftraum E zwischen der N-W Grenze der CTR und der Jurakrete reduziert den ungehinderten Durchflug. Insbesondere bei Thermiklagen ist diese Region durch ihre Aufwinde beliebt.
2. Der heute noch bestehende Korridor südlich der CTR würde massiv eingeschränkt und hätte zur Folge, dass der „Büttenberg“ als regelmässige Aufwindquelle nicht mehr angefliegen werden könnte und dass es zu einer Massierung von Flugbewegungen um den Flugplatz Biel-Kappelen kommen würde.
3. Der an der ART Sitzung angekündigte Segelflugaum über dem Bucheggberg ist nutzlos.

5.2. Lösungsansätze

Grundsätzlich gelten die Aussagen gem. Pt. 3.1, die primär anzustreben sind.

Bei einer Optimierung der IFR-Verfahren nach PANS OPS (Climb gradient, Querlage und Geschwindigkeit) können die Flugwege so angepasst werden, dass sich diese innerhalb der bestehenden CTR Klasse D abwickeln lassen.

5.3. Safety Aspekte

1. Vergrösserung gegen Norden und Westen:

- Es käme zu einer Ansammlung von Segel- und Motorfliegern sowie Hängegleitern auf engstem Raum. Durch den verdichteten Transitverkehr steigt das Kollisionsrisiko massiv an.
- Der Jurasüdfuss ist aber auch bekannt für seine raschen Nordwindeinbrüche am späteren Nachmittag (thermischer Fallwind Joran). Es kommt häufig vor, dass die Segelflugschiffe unverzüglich die Talseite zum Bucheggberg wechseln müssen.
- Bei NW- bis NE-Windlagen gibt es entlang dem Jura starke Leeturbulenzen und grossräumige Abwindfelder, diese stellen für Motorflugpiloten im Transit eine erhebliche Gefahr dar.

2. Vergrösserung im Süden:

- Die Motorflieger würden sich südlich der CTR Grenchen und nördlich der CTR Bern durchdrängen, dort wo sich der Flugplatz Biel-Kappelen mit regem PARA-Betrieb befindet. Auch die Luftwaffe beansprucht diesen Raum häufig für ihre Transitflüge mit Propellerflugzeugen und Helikoptern. Unbeabsichtigte und gefährliche Annäherungen (alle „kleben“ knapp unterhalb der TMA 1 von Bern auf 3500 ft AMS) wären die Folge.

5.4. Antrag

1. Die bestehende CTR Klasse D sei zu belassen.
2. Auf den Luftraum E um die CTR sei zu verzichten.

6. CTR Les Eplatures

6.1. Allgemeine Beurteilung

Auch hier gelten die Überlegungen gem. Pt 3.1 bis Pt.3.5. Konsequenzen für den Segelflieger: Eine Ausweitung der CTR im südlichen Teil bis ins Val de Travers hätte zur Folge, dass die thermisch günstigen Gebiete zwischen Les Ponts de Martel und Noiraigue nur noch mit Bewilligung von LSGC durchfliegen werden könnten.

6.2. Safety Aspekte

Ein Umfliegen der neuen CTR hätte für den Segelflieger zur Folge, dass die thermisch meist guten Verhältnisse der Krete zwischen der Vue des Alpes und Noiraigue nicht genutzt werden könnten und ein Ausweichen in thermisch vielfach nicht nutzbare Gebiete gegen den Neuenburgersee in Kauf genommen werden müsste. Vermehrte Aussenlandungen, welche immer ein gewisses Sicherheitsrisiko in sich bergen, werden die Folge sein.

6.3. Antrag

1. Die bisherige Luftraumstruktur CTR Les Eplatures sei für 2007 zu belassen.
2. Eine generelle Prüfung zur Rückstufung der CTR Les Eplatures in den Luftraum E sei für 2007 zu terminieren.

7. CTR Sion

7.1. Allgemeine Bemerkungen

Die Vergrößerung der CTR Sion dient ausschliesslich den Jets und zweimotorigen Flugzeugen der Business-Aviation. Die Luftwaffe braucht keine Vergrößerung der CTR.

Der AeCS wurde im Frühjahr 2006 über eine geplante Vergrößerung der CTR Sion informiert. Eine erste Abklärung der regionalen AeCS Sektion hat keine Einwände gegen eine kleine Korrektur der CTR-Grenzen gebracht. Nach einer genauen Analyse nach der Veröffentlichung des AIC wurde der Kontakt zur regionalen SKYGUIDE gesucht um mittels Absprachen die Operationen im bisherigen Rahmen sicherzustellen. SKYGUIDE hat darauf hingewiesen, dass die Kontrolle und die Bestimmungen einer CTR mit Luftraum D strikte umgesetzt werden. Damit sind die Tätigkeiten der Segelflieger und der im AeCS integrierten Gleitschirm- und Deltapiloten zum Teil massiv eingeschränkt (siehe auch Nouvelliste vom 14.10.06, Seite 19).

Für die Segelflieger ist eine Schulung ausserhalb der CTR nicht mehr möglich, ausser die Schulflüge würden mit langen Schleppts an die Berghänge der Nordkrete verlegt, was einerseits eine deutliche Erhöhung der Ausbildungskosten verursacht und andererseits negative Auswirkungen auf die Ausbildungsfortschritte hätte. Damit wird Sion unattraktiv für die Segelfluggrundausbildung, und es ist davon auszugehen, dass der Flugplatz Flugschüler verlieren wird. Ebenso liegen die bekannten Thermikquellen in Veysonnaz und in Nendaz innerhalb der CTR und können nur noch mit Bewilligung des TWR genutzt werden.

Die Gleitschirmpiloten verlieren ihre offiziellen Start- und Landegebiete im Bereich Nendaz, Veysonnaz und Nax.

7.2. Lösungsansätze

Der Regionalpräsident der AeCS Region Wallis beantragt, mit bilateralen Absprachen Spezialregelungen zur Benutzung der neuen CTR zu schaffen, damit die regionalen Flugsportgruppen ihre Tätigkeiten im bisherigen Rahmen weiterführen können.

7.3. Safety Aspekte

Sichere Alternativen an Landezonen für Gleitschirmpiloten ausserhalb der CTR existieren nicht.

Unnötige und nicht der Sicherheit dienende zusätzliche Belastung der TWR-Funkfrequenz durch den Segelflug bei der Schulung und bei der Nutzung der Aufwindquellen innerhalb der CTR.

7.4. Antrag

1. Mittels Spezialregelung sei der Betrieb den regionalen Gruppen im bisherigen Rahmen zu ermöglichen.
2. Falls Antrag 1 nicht möglich, sei auf eine Vergrösserung der bestehenden CTR zu verzichten.

8. TMA Dübendorf

Keine Einwände

9. FIZ Samedan

Der AeCS hat Vorbehalte gegenüber der Einführung einer FIZ aus folgenden Gründen:

1. In der Schweiz gibt es zurzeit keine Rechtsgrundlage für eine FIZ.
2. Mit der FIZ Samedan könnte ein Präjudiz für weitere Flugplätze geschaffen werden.
3. Der Segelflugverband der Schweiz erkennt in dieser Massnahme keinen Sicherheitsgewinn.
4. Der Motorflug-Verband der Schweiz hat Vorbehalte gegenüber der Einführung einer FIZ .

Mit freundlichen Grüssen

Aero-Club der Schweiz



Beat Neuenschwander
Zentralpräsident



Felix Kiser
Generalsekretär

Zu Kenntnis an:

- UVEK/CASO
- Aerosuisse
- Zentralvorstand AeCS
- Alle Regionalpräsidenten des AeCS
- Ressort und Kommission Luftraum AeCS (mit Expl. für TF ZH und GRE)
- Vertreter GASCO ausserhalb AeCS