

BAZL: Sicherheit um jeden Preis?

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt verfolgt im Auftrag des UVEK das Ziel, die schweizerische Zivilluftfahrt auf ein hochstehendes Sicherheitsniveau zu bringen. Die Umsetzungsmassnahmen zeitigen für die General Aviation Folgen, der Widerstand bei den Mitgliedern des AeCS nimmt zu. Eine Bestandesaufnahme aus Sicht der Leichtaviatik.

Text: **Jürg Wyss**

Raymond Cron, Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL), brachte es kürzlich an der zweiten Sicherheitskonferenz der Schweizer Zivilluftfahrt auf den Punkt: Der Bundesrat habe in seinem luftfahrtpolitischen Bericht einen im europäischen Vergleich hochstehenden Sicherheitsstandard als Ziel definiert. Die Gründe dafür sind bekannt: Nach schweren Unfällen (Nassenwil, Bassersdorf, Überlingen) hatte das UVEK eine Untersuchung über das Sicherheitsniveau der Schweizer Zivilluftfahrt in Auftrag gegeben. Die durchgeführte Studie stellte fest, dass der Standard überdurchschnittlich hoch, in den letzten Jahren aber gesunken sei.

Cron hat als Chef des BAZL für die Erreichung dieses Sicherheitsniveaus geradezustehen, sein Amt als Regulator mit entsprechenden Massnahmen für die Umsetzung zu sorgen. Doch die Art und Weise, wie das BAZL diese vorantreibt, stösst nicht nur auf Zustimmung. Insbesondere im Bereich der General Aviation würden, so die Meinung von Fachleuten, oftmals Massstäbe aus der kommerziellen Zivilluftfahrt übernommen und zum Teil undifferenziert auf die Leichtaviatik übertragen. Ein Beispiel: In den nächsten drei Jahren sollen Flugplätze und Flugfelder mit Zäunen oder durchgehenden Hecken um das Flugplatzareal sicherer gemacht werden – zum Schutz vor unberechtigtem Zutritt von Mensch und Tier, argumentiert das BAZL (die AeroRevue berichtete in der Nummer 7/8 2006). Was für internationale Flughäfen Sinn mache, könne nicht auf Flugfelder mit gelegentlichem Segel- und Motorflugbetrieb übertragen werden, sagen Betreiber kleiner Flugfelder.

Gravierende Folgen für die General Aviation

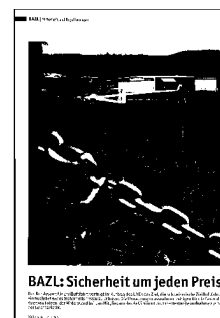
Die Folgen der vom BAZL umgesetzten Sicherheitspolitik sind für die General Aviation einschneidend. Luftraumrestriktionen, Verkürzung der Prüfintervalle für Luftfahrzeuge, Überwälzung von Flugsicherungskosten, aufwen-

dige Assessments und Audits: Dies sind nur einige der umgesetzten oder geplanten Massnahmen, welche die General Aviation treffen. Sie führen, so wird festgestellt, zu massiven Einschränkungen und verteuern das Fliegen. Dies bleibt nicht ohne Wirkung: Die betroffenen Kreise reagieren zunehmend mit Unmut, Unverständnis und immer lauter werdender Kritik.

Innerhalb des ganzheitlichen Systems der Schweizer Luftfahrt stellt die General Aviation indes keine «Quantité négligeable» dar, wie folgende Zahlen beweisen: Rund 95 Prozent aller in der Schweiz registrierten Luftfahrzeuge gehören der General Aviation an. Im Jahr 2004 wurden mehr als zwei Drittel aller Flugbewegungen, rund 980 000, durch Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt produziert. Diese Zahl stammt aus der kürzlich veröffentlichten Studie des BAZL und der Aerosuisse über die volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt in der Schweiz (siehe Beitrag Seite 6). Darin wird der General Aviation sogar eine zunehmende Wichtigkeit attestiert.

Luftraum: immer mehr Einschränkungen

Die Problematik um den Luftraum Zürich ist seit längerer Zeit bekannt und die vom BAZL veranlassten Anpassungen und deren weitreichenden Folgen, insbesondere im Osten der TMA Zürich, sind schon mehrmals thematisiert worden. Interventionen des Aero-Club der Schweiz (AeCS) gegen die Luftraumstruktur 2006 auf höchster Ebene und in verschiedenen Gremien, insbesondere im



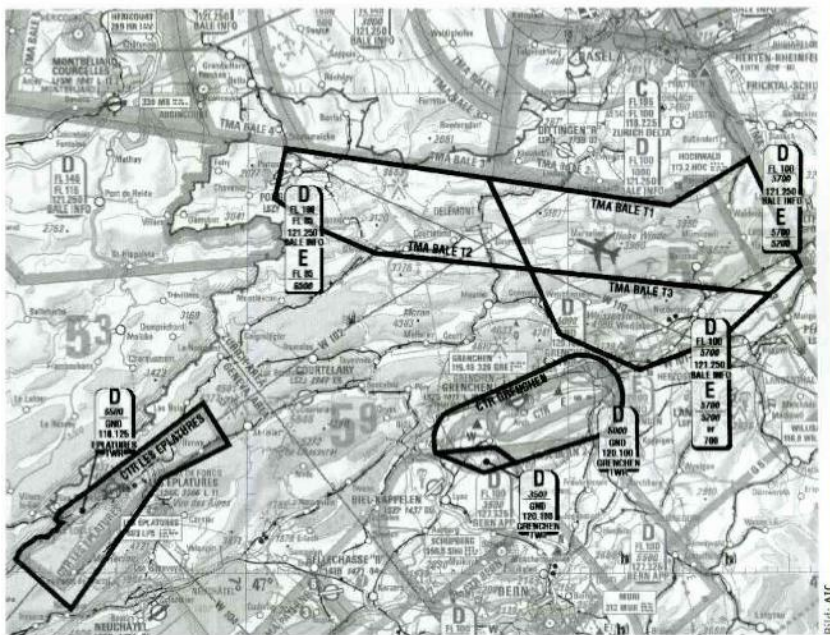
ART (Airspace Regulation Team), führten zwar zu Teilerfolgen, änderten an der Problematik existenzieller Bedrohungen, zum Beispiel des Flugfeldes Winterthur im Osten der TMA, aber nichts. So wurden seitens des AeCS, zusammen mit dem Segelflugverband und betroffenen Regionalverbänden, mehrere Beschwerden eingereicht. «Es stellt sich für uns jedoch immer wieder die Frage, ob mit wenig Aussicht auf Erfolg nochmals mit viel Geld, notabene aus Mitgliederbeiträgen, eine Beschwerde bis vors Bundesgericht weitergezogen werden soll», wägt der Zentralpräsident des AeCS, Beat Neuenschwander, ab.

Auch in Bern-Belp waren der AeCS und insbesondere der Segelflugverband gezwungen, mit allen Mitteln für den Segelflug zu kämpfen. «Ein drohendes Grounding aus Sicherheitsgründen konnte dank intensiven Gesprächen

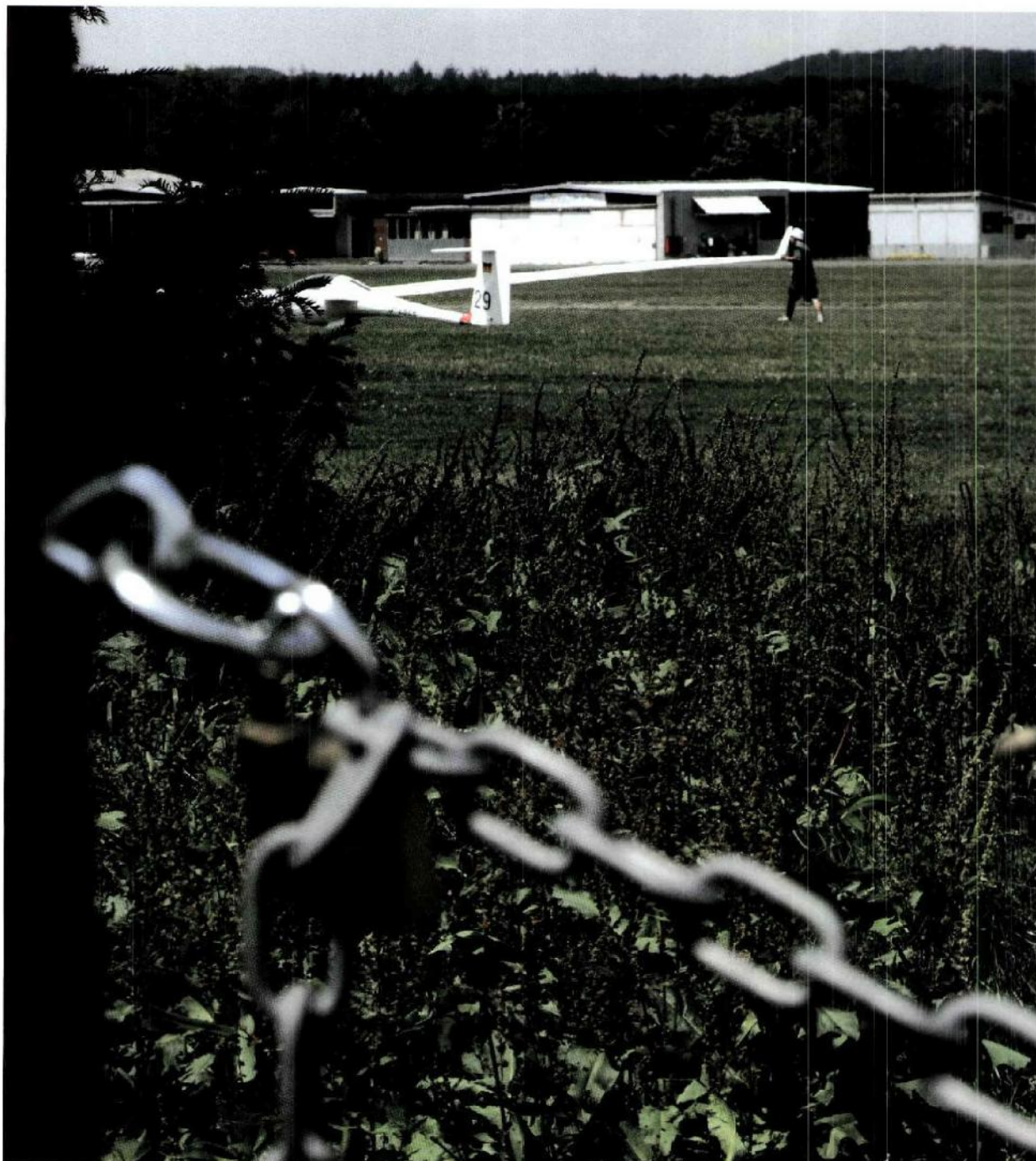
zwischen Vertretern des AeCS, von skyguide, des BAZL und des Flughafens Bern-Belp verhindert werden, wenn auch erst nach mehrfacher Intervention auf höchster Stufe und in letzter Minute», freut sich Beat Neuenschwander über dieses positive Ergebnis. «Lösungsansätze und Vorgehensschritte konnten so einvernehmlich festgehalten werden. Dies muss Signalwirkung bei allen beteiligten Organisationen haben.»

Doch die vom BAZL mit AIC B014/06 angekündigten Anpassungen an der Luftraumstruktur für das Jahr 2007 verheissen neue Erschwernisse, insbesondere für den Segelflug, aber auch für die übrigen Luftraumbenutzer. Die TMA Basel, die neu bis an den Jurasüdfuss reicht und die temporär bei ILS-Anflügen auf die Piste 34

Die mit dem AIC B014/06 angekündigten Luftraumanpassungen der TMA Basel und der CTR Grenchen verheissen für die Leichtaviatik neue Erschwernisse.



Brüel AIC



aktiviert wird, stellt insbesondere für den Segelflug ein neues Hindernis dar. Immerhin: Seitens des AeCS wird die flexible Bewirtschaftung des Luftraums als wegweisendes Entgegenkommen mit Modellcharakter für die Zukunft gewertet.

CTR Grenchen: Ausweitung geplant

Weiter plant das BAZL, die CTR Grenchen zu vergrössern. Mit dieser Ausweitung werde es keine Durchflugsmöglichkeiten mehr geben östlich der TMA Bern zum Jura, ohne kontrollierten Luftraum D zu durchfliegen, heisst es in der vorgesehenen Stellungnahme des Segelflugverbandes und weiterer, direkt betroffener Benützer des Regionalflughafens. Damit seien Wettbewerbsflüge ab den Flugplätzen östlich der Achse Bern – Grenchen, wie zum Beispiel Birrfeld, Buttwil, Langenthal oder Olten, bei Bisenlagen und aktiver TMA Basel kaum mehr möglich. Der Segelflugverband erachtet grundsätzlich die Vergrösserung der CTR Grenchen als nicht angepasst an die Benutzer in Grenchen und bezeichnet sie in seiner Stellungnahme als übertriebene Massnahme im Verhältnis zum geringen Aufkommen von weniger als 5 Prozent an IFR-Verkehr.

Auch die Motorflugpiloten sehen sich als Folge der grösseren CTR Grenchen eingeschränkt. Der VFR-Verkehr im Bereich des Jura-Südfusses und in der Umgebung des Flugplatzes Biel-Kappelen würde in engen Korridoren kanalisiert; ein neues Gefahrenpotenzial könnte dadurch entstehen.

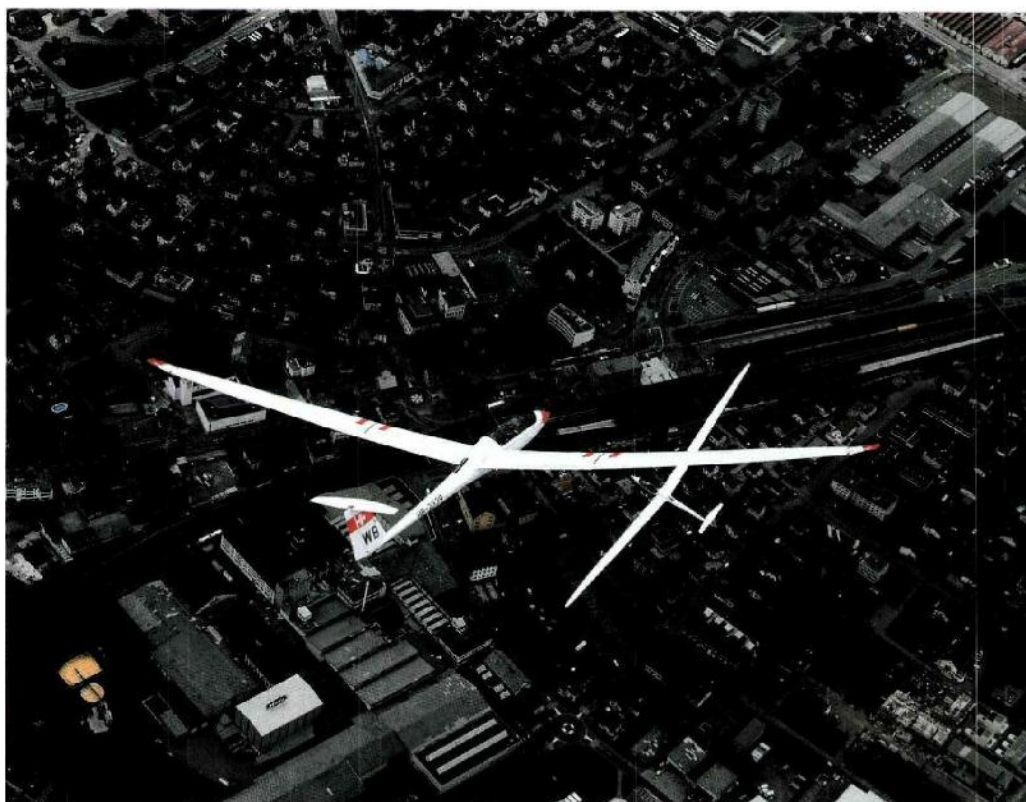
Ähnlich in La Chaux-de-Fonds: Vor einigen Jahren wurde im Jura eine CTR eingerichtet – was zu Einschränkungen und Kostensteigerungen für den gesamten VFR-Verkehr geführt hat, dies weniger IFR-Anflügen pro Woche wegen. «Anstelle einer AFIS ist nun ein Tower in Betrieb, dementsprechend sind Flugsicherungsgebühren zu entrichten, obwohl diese Dienstleistung gar nicht per-

manent notwendig wäre», resümiert Neuenschwander.

Regelungsdichte versus Nachwuchsförderung

Zu schaffen machen der Leichtaviatik nicht nur die Lufträume, sondern auch die zunehmende Regelungsdichte. «Ich habe gegenüber dem BAZL mehrmals und mit Nachdruck geäussert, dass der stetigen Zunahme der Vorschriften und Regelungen wo immer möglich Einhalt geboten werden müsse. Diese dienen nicht immer der Sicherheit, erhöhen aber den administrativen Aufwand», hält AeCS-Zentralpräsident Beat Neuenschwander fest. Dasselbe gelte für weitere mögliche Kostenverlagerungen hin zur Leichtaviatik. «All unsere Massnahmen zur Jugend- und Nachwuchsförderung werden dadurch praktisch neutralisiert. Wird Fliegen zu teuer und werden die administrativen Hürden zu hoch, bleibt der Nachwuchs aus. Dies hat Auswirkungen auf das gesamte System der Luftfahrt, vom Linienverkehr, über die Business-Aviation und Leichtaviatik bis hin zur Luftwaffe, denn die Piloten werden fehlen», betont Neuenschwander.

Unverständnis und heftige Reaktionen löste bei den Mitgliedern des Aero-Club der Schweiz auch die kurzfristig vom BAZL angekündigte Verdoppelung des Prüfrythmus für alle Flugzeuge der Leichtaviatik aus. Gegen das Schreiben, die technischen Prüfungen alle 12 statt wie bisher 24 Monate durchzuführen und das Zeitfenster auf 45 Tage zu verkürzen, hat der Aero-Club der Schweiz beim BAZL-Direktor schriftlich interveniert. «Diese Massnahme bestätigt bei allen unter der zunehmenden Regelungsdichte leidenden Luftraumbenützern den Eindruck, dass das BAZL als Regulator unnötige und voreilige Einschränkungen erlässt», heisst es unter anderem im Schreiben. Eine Antwort und Erklärung seitens des BAZL wurde dem AeCS in Aussicht gestellt.



Die Segelflieger sind von den Luftraumeinschränkungen stark betroffen.

AeCS: andauerndes Engagement

Unmut und Kritik fallen auch zurück auf die Verbände, die sich gegen die Behörden zu wenig zur Wehr setzen würden – zu Unrecht, wie Beat Neuenschwander, Zentralpräsident des Aero-Club der Schweiz, klarstellt: «Die Verbände der General Aviation koordinieren ihr Vorgehen innerhalb des GASCO (General Aviation Steering Committee). Sie nehmen indes als eigenständige Rechtskörper Stellung gegenüber den vom BAZL angeordneten Massnahmen und schöpfen die zur Verfügung stehenden Rechtsmittel, wenn angezeigt und notwendig, vollumfänglich aus.» Doch damit nicht genug: «Der AeCS als grösster Verband der General Aviation bezieht stets klare Positionen und führt auch institutionalisierte Gespräche mit dem BAZL, der Skyguide und der Luftwaffe. Dies insbesondere, um unsere Anliegen direkt einbringen zu können», fügt Neuenschwander an.

Der AeCS als Dachverband der Leichtaviatik sieht sich in den letzten Monaten mit zahlreichen neuen Massnahmen seitens des BAZL konfrontiert. «Wir engagieren uns mit allen uns zur Verfügung stehenden Mitteln für die Belange der General Aviation», betont Beat Neuenschwander. «Was wir von den vollziehenden Behörden erwarten, ist nebst rechtzeitigem Einbezug der Stakeholder bei vorgesehenen Neuerungen eine differenzierte Lagebeurteilung, Lösungsansätze mit Augenmass dort, wo Massnahmen notwendig sind und vor allem auch moderate zeitliche Bedingungen für die Umsetzung.»

Dialog fortführen

«Das Fass läuft über», bringt Beat Neuenschwander die Stimmung bei den AeCS-Mitgliedern auf den Punkt. Das Verständnis für die zunehmende Regulierungsdichte und immer neue Sicherheitsmassnahmen nehme im gleichen Umfang ab wie der Widerstand zunehme. «Unsere Mitglieder sind nicht mehr bereit, alles hinzunehmen und erwarten vom AeCS eine klare Position», betont der Zentralpräsident. «Wir werden uns deshalb auch künftig mit den uns zur Verfügung stehenden legitimen Mitteln für unsere Interessen einsetzen und uns gegen die aus unserer Sicht unverhältnismässigen Massnahmen und Kostenüberwälzungen zur Wehr setzen.» Trotzdem legt er ganz besonderen Wert auf die Feststellung, dass die direkten Gespräche fortgeführt werden müssen. «Diese sind sehr wichtig. Nur so schafft man gegenseitiges Verständnis als Basis für einen konstruktiven Dialog. Eine reine Verteidigungstaktik mit Grabenkämpfen löst die Probleme nicht und macht alle zu Verlierern.» ◀

Anmerkung der Redaktion

Der vorliegende Beitrag stellt einige Auswirkungen aus der komplexen Thematik «Sicherheit und Regelungsdichte» aus der Sicht der Leichtaviatik und des Aero-Club der Schweiz dar. In der nächsten Ausgabe der AeroRevue (Nr. 12/1) wird das BAZL Gelegenheit erhalten, seine Sicht der Dinge darzulegen.



Illustration: Nicolas Püg

Die Folgen für die Leichtaviatik der schlechten «climb performance» des A340 der Swiss auf den Luftraum aus der Sicht des Cartoonisten (aus AR 2/05).