

Informationen betr. des Projektes Südenflug Bern

Stand: 22.2.18, von Chrigel Markoff, chrigel.markoff@shv-fsvl.ch

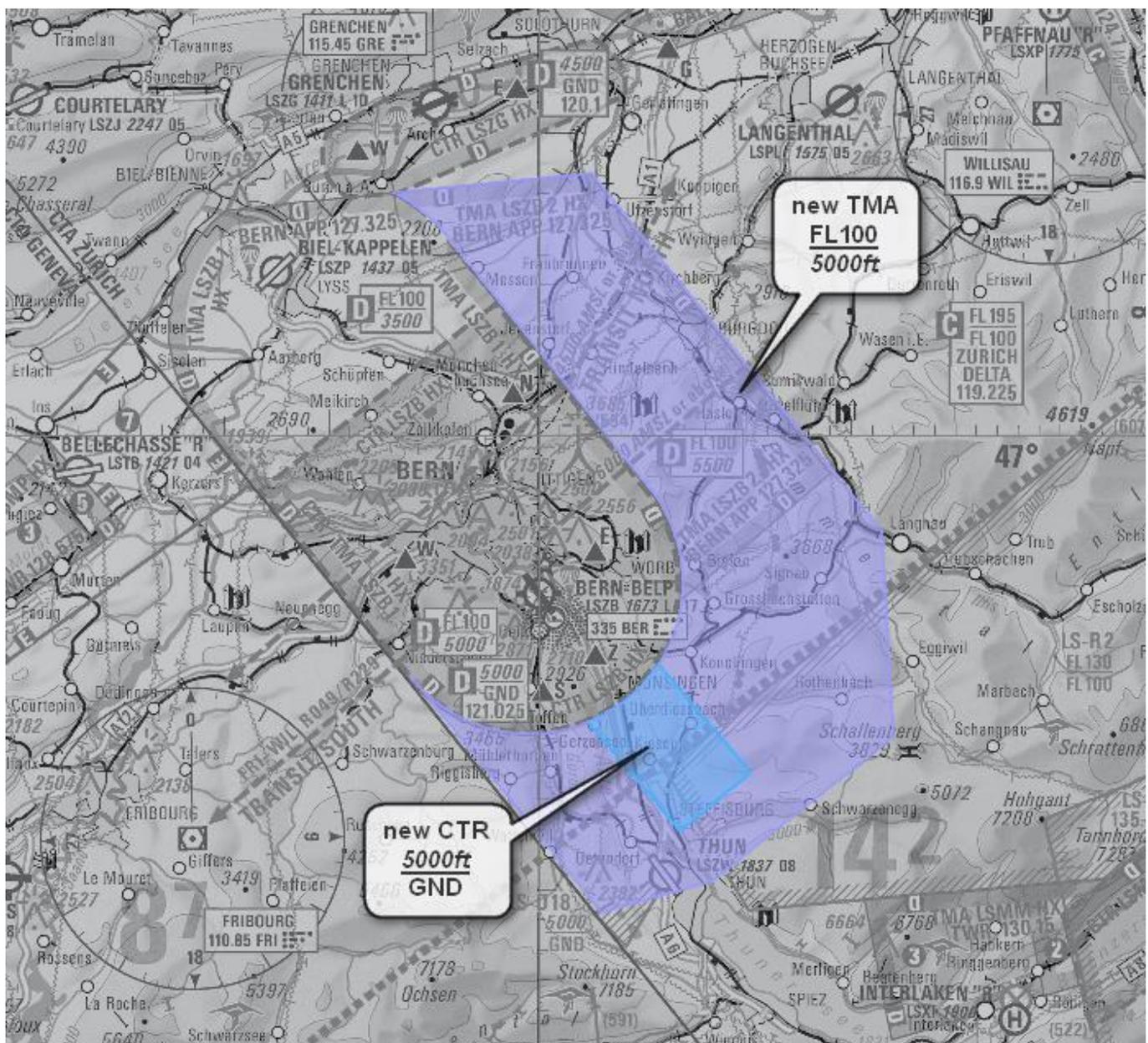


Stand 21.1.14:

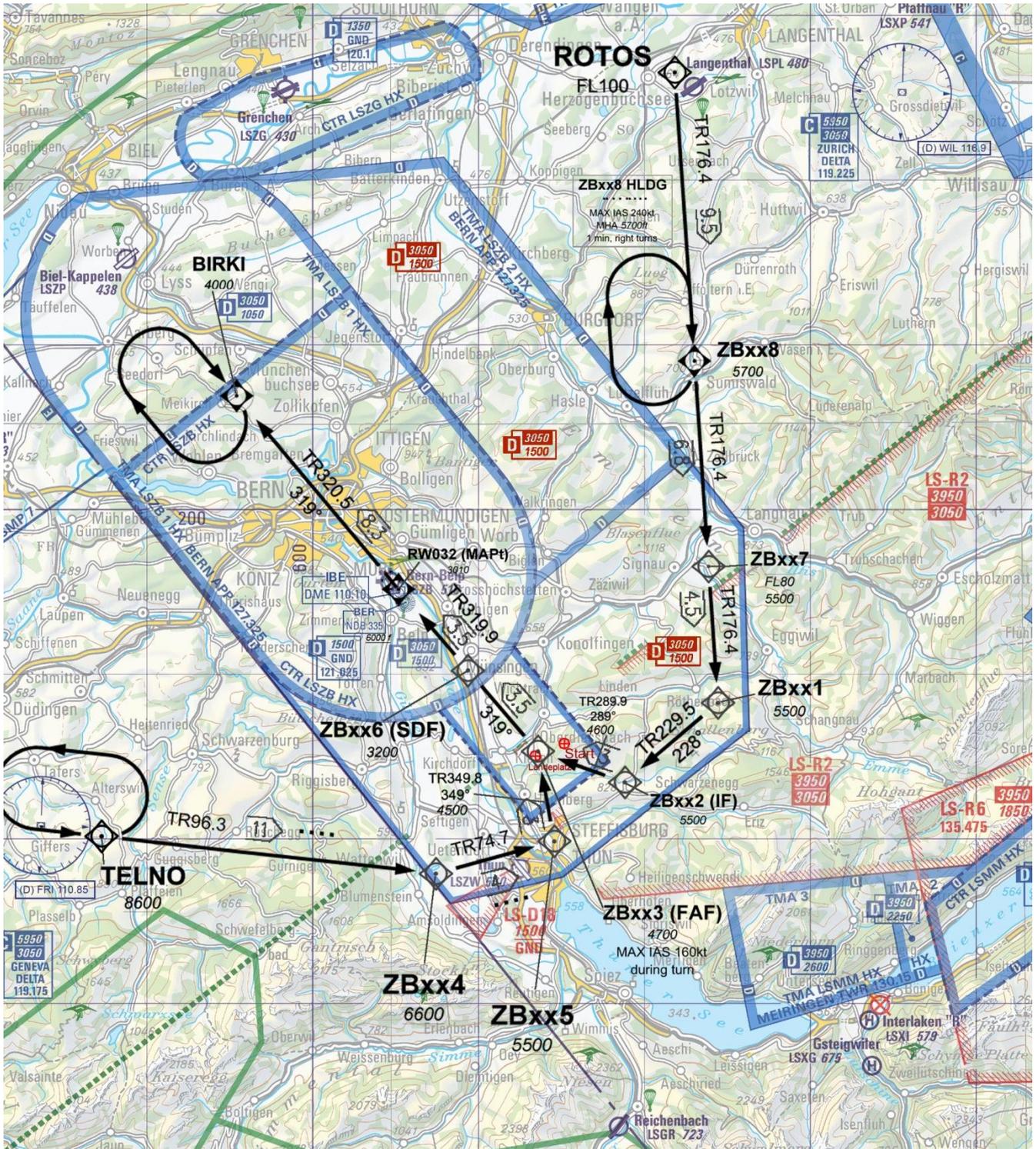
Entstehung / Projekt

Seit einigen Jahren ist bekannt, dass der Flughafen Bern einen satellitengestützten Anflug auf die Piste 32 plant. Das Projekt wurde lange Zeit, so schien es uns, nicht vorangetrieben und seitens Skyguide resp. BAZL wurden wir immer informiert, dass der neue Anflug keinen zusätzlichen kontrollierten Luftraum beanspruchen werde.

Im Oktober 2013 wurde der SHV vom BAZL beiläufig informiert, dass der geplante Südenflug nun doch eine (gravierende) Luftraumänderung zur Folge hat und das Projekt bereits im Januar 2014 öffentlich aufgelegt werde. Der SHV wurde mittels folgender Karte darüber in Kenntnis gesetzt:



Ein Fachspezialist eines betroffenen Hängegleiterclubs hat nachfolgend das Anflugverfahren in eine übersichtliche Karte (Segelflugkarte) gezeichnet (keine offizielle Publikation!):



Darauf eingezeichnet sind auch die Start- und Landeplätze des Fluggebietes Falkenfluh (rote Punkte), das mitten in die neue CTR zu liegen käme und deshalb geschlossen werden müsste.

Die Einführung des neuen Verfahrens und dessen Luftraumänderung sind für März oder Dezember 2015 geplant.

Im Gegensatz zu anderen GNSS-Projekten, wo der SHV bildlich und von Beginn weg in das Projekt integriert wurde, lief in Bern alles "hinter verschlossenen Türen", sodass dem SHV nichts anderes bleibt, als sich gegen dieses Projekt mit Vehemenz zu wehren.

SHV leistet Widerstand

Nach einer ersten Information an die Clubs anlässlich der SHV-Clubpräsidentenkonferenz am 23.11.13 wurde schnell klar, dass dieses Projektes immense Folgen für den Hängegleitersport in dieser Region zur Folge hat.

Am 16.12.13 wurde vom Luftraumbeauftragten des SHV eine Zusammenkunft der betroffenen Vereine rund um Thun organisiert, wo das weitere Vorgehen definiert wurde. Es wurde beschlossen, auf allen Ebenen Einsprache zu machen.

Gleichzeitig wurden auch die anderen Aviatik-Verbände wie Aeroclub, Segelflugverband, Aopa und Flugplatzverband um Unterstützung angefragt, welche zugesichert wurde.

Seitens der lokalen Clubs wurde auch die Presse informiert und zahlreiche bilaterale Gespräche geführt.

Aufgrund dieses Drucks und der Intervention eines Rechtsanwaltes seitens Aeroclubs wurde erreicht, dass am 17.1.14 eine Sitzung "am runden Tisch" bei der Flughafenleitung in Bern anberaumt wurde. Dabei nahmen Vertreter von Alpar (Flughafenbetreiberin), der Projektleitung, Skyguide, obiger Verbände und mehrerer Hängegleiterclubs teil. Seitens Alpar / Projektleitung zeigte man sich über den Widerstand überrascht, sicherte aber zu, die verpasste Konsultation nachzuholen und eine Arbeitsgruppe zu bilden, die Alternativen und Kompromisse zum aufgelegten Verfahren finden sollte. Eine erste Sitzung dieser Gruppe ist für Mitte Februar 2014 terminiert. Mögliche Kompromisse aus heutiger Sicht sind ein näherer Anflug, zeitliche oder wetterbedingte Aktivierung des Luftraums mittels HX, indem IFR-Anflüge zu gewissen Zeiten weiterhin das bewährte Visual-Circling-Verfahren anwenden.

Da die Einsprachefristen (Planaufgabe 11.2.14, Luftraumänderung 28.2.14) aber sehr knapp sind, sehen sich die Verbände und Clubs gezwungen, gegen das bestehende Projekt Einsprache zu erheben, was der SHV termingerecht tun wird.

Am 20.1.14 luden die lokalen Clubs die betroffenen Gemeinden zu einer Sitzung in Thun ein. Dies deshalb, weil man sich von den Gemeinden, die seinerseits ebenfalls nicht von der Projektleitung informiert wurden, Unterstützung erhoffte. Anwesend und erklärend war auch SHV mit seinem Geschäftsführer und dem Luftraumbeauftragten.

Am 21.1.14 wurde eine Pressemitteilung (siehe separate Info) verschickt.

Update 10.5.14

Am 18.2.14 fand die zweite Sitzung am runden Tisch statt. Die Hoffnungen waren gross, dass eine gute Lösung gefunden wird, da sich Alpar (Flughafen Bern) und Skyguide sehr aufgeschlossen gegenüber einem alternativen Anflugprozedere, das ein verfahrenstechnisch versiertes Mitglied des DC Falk ausgearbeitet hatte. Es wurde die Prüfung und eine erneute Sitzung im April versprochen.

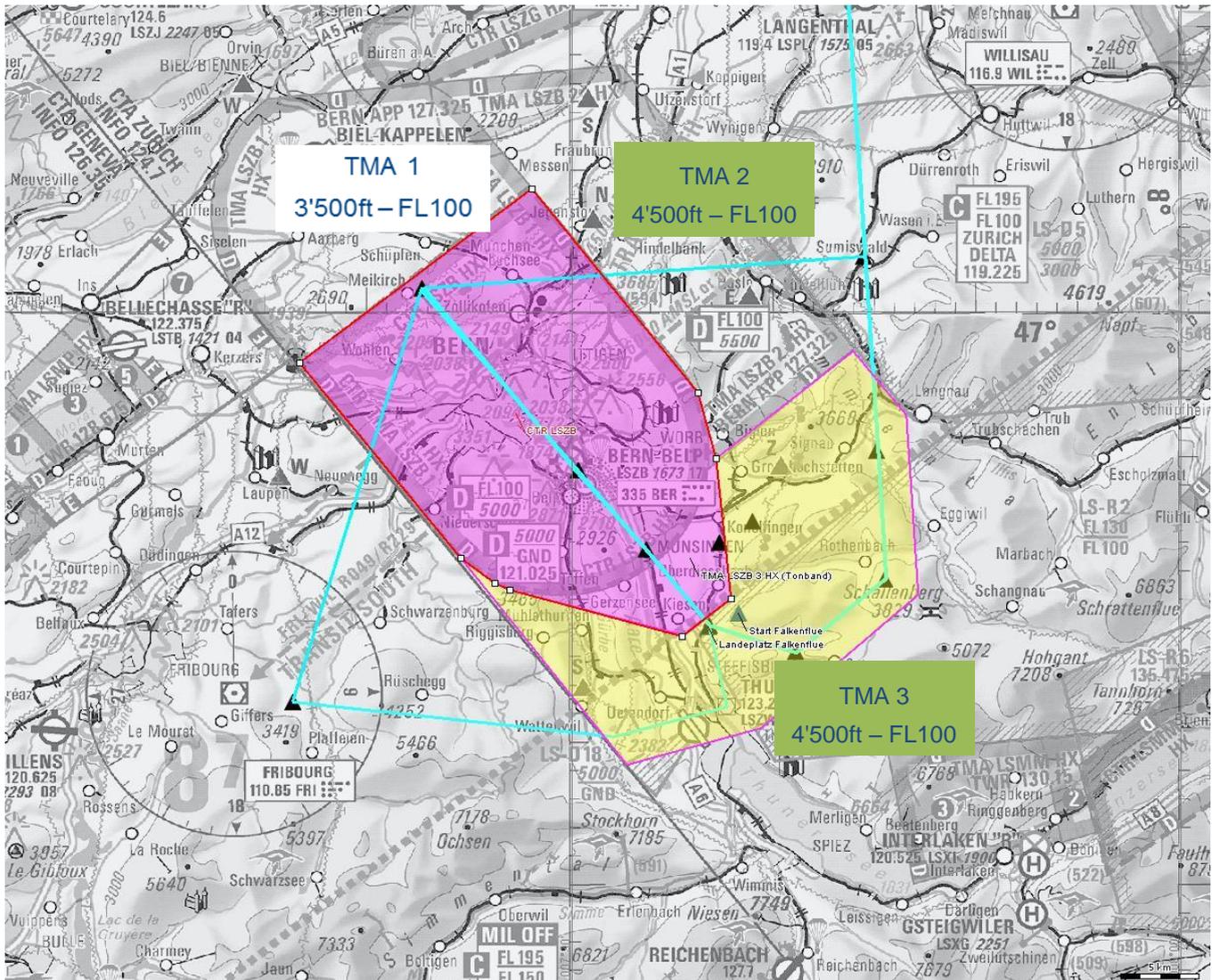
Am 8. April trafen sich die Vertreter des runden Tisches erneut in Belp, um Lösungen in Sachen Südanflug Bern zu finden. Unerwarteterweise zeigte sich die Alpar AG, die Flughafenbetreiberin, nun nicht mehr kompromissbereit und will aus Zeit- und Kostengründen den von unseren Seiten eingebrachten Alternativanflug entgegen früheren Aussagen nicht mehr weiterverfolgen. Und dies obwohl die Skyguide-Spezialisten bestätigt haben, dass dieser so machbar wäre. Lediglich auf den Westanflug soll verzichtet werden, was für die Falkenflue zB. aber nicht hilfreich ist. Nur der Flugplatz Thun und die Segelflieger hätten dadurch eine gewisse Erleichterung.

Der SHV kann dieses unbefriedigende Ergebnis nicht akzeptieren und wird, je nach Ausgang der Einspracheverhandlungen beim BAZL, den Weiterzug prüfen. Ob dieser Weg der Konfrontation, die der Flughafen Bern hier einschlägt, letztlich wirklich zeit- und kostensparender ist, bleibt dahingestellt...

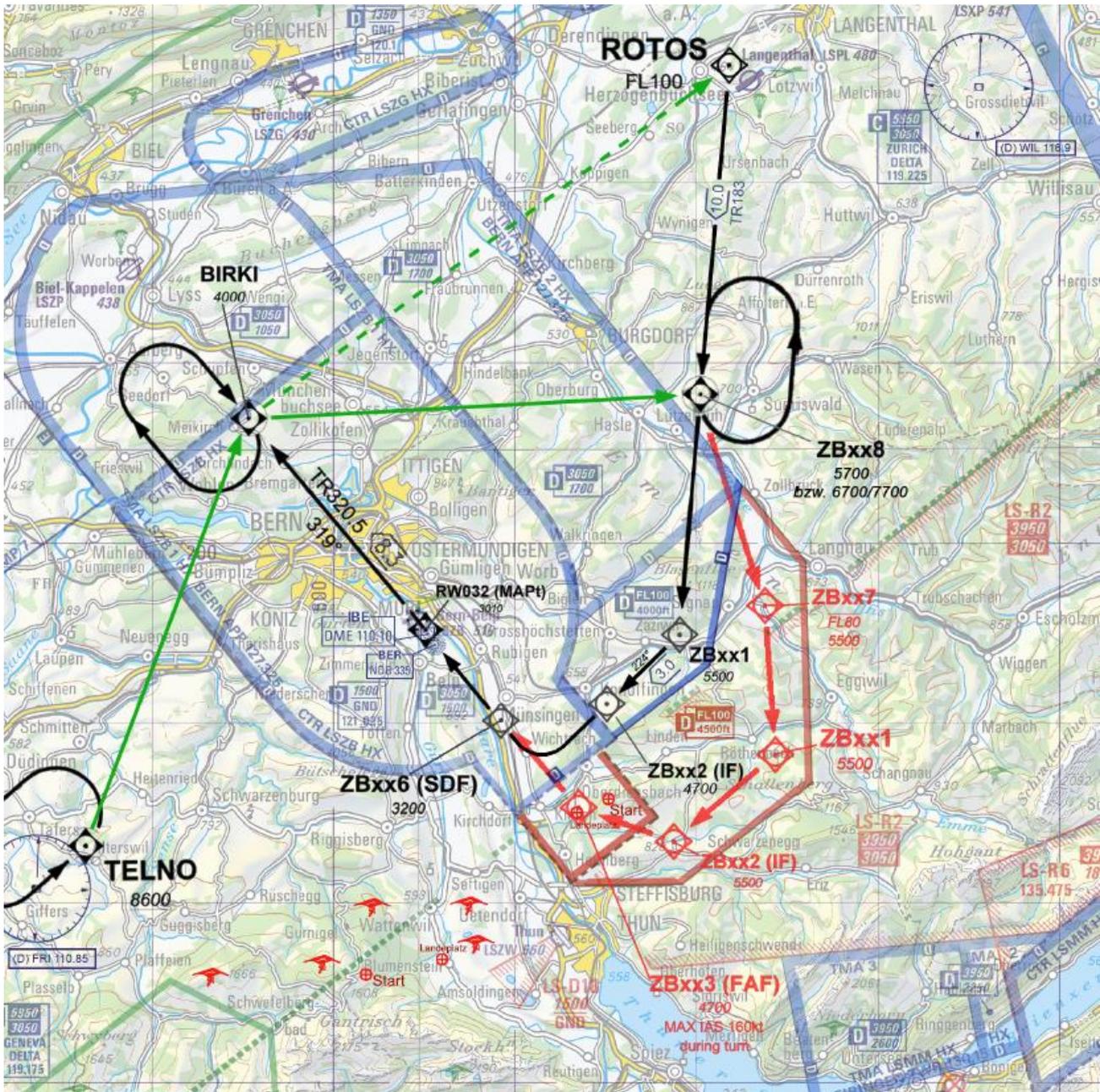
Auch an anderer Stelle bekräftigte Alpar, den für unseren Sport sehr schlechten Weg weiterverfolgen zu wollen. Lediglich eine zeitlich-/wetterbedingte Variante wäre denkbar. Der AeCS hat seinerseits seine Absicht, bei Genehmigung dieses Projekts bis vor Bundesgericht zu gelangen, erneut bekräftigt. Die breiträumige Unterstützung der Kleinaviatik ist uns also erneut zugesichert worden.

Update 22.6.14

Der Flughafen Bern scheint die Problematik und den Widerstand zumindest erkannt zu haben und beauftragte Skyguide, bei gleichem Anflugprozedere gemäss erfolgter Planaufgabe eine andere Luftraumstruktur zu erarbeiten, die es ermöglichen würde, das Delta-Fluggebiet Falkenflue zu erhalten, indem die CTR entsprechend verkleinert würde. Dies konnte Skyguide auch erfüllen, was aber zur Folge hätte, dass die neue TMA (inklusive der bestehenden TMA2) statt nur auf 5000ft, auf 4500ft abgesenkt würde. Dies sei sowieso sinnvoller, weil es im Einklang zu den ICAO-Regeln stünde, die immer halbe 1000er-Schritte für VFR-Verkehr vorsähen (4500ft, 5500ft etc.). Eine fixe TMA auf 4500ft bringen der Falkenflue aber wenig, starten sie doch auf rund 3000ft und brauchen einen genügend grosse Ausgangshöhe für Ihre Streckenflüge. Die Zeiten, wo Deltas (und Gleitschirme) nur dem Hang entlang runtergleiten, sind natürlich längst vorbei, was offenbar beim Flughafen und Skyguide nicht allen bewusst ist. Und ebenso wird auch der gesamte Thermik- und Streckenflugverkehr in dieser Region unterbunden. So ist auch dieser Vorschlag für unsere Bedürfnisse, aber auch für unsere Motor- und Segelflugkollegen keine valable Variante, sodass wir auch diesen Vorschlag, der im Spätsommer offiziell neu aufgelegt wird, bekämpfen müssen:



Skyguide hat parallel dazu auch die aus unseren Reihen vorgeschlagene Variante "Rotach" geprüft und als tauglich befunden, die einen Visual-Approach bei VMC (Sichtflugbedingungen, schwarz eingezeichnet) und einen Instrumentenanflug bei IMC (Instrumentenflugbedingungen, rot eingezeichnet) beinhaltet. Das würde unser Problem drum völlig lösen, wären die roten TMA-Bereiche bei für uns gutem Flugwetter nicht in Betrieb, während der Flugplatz alles haben kann, wenn wir sowieso am Boden sind:



Skyguide hat sogar die entsprechenden Lufträume konzipiert, doch lehnt Alpar diese Variante ab, weil sie eine neue Planaufgabe bedingen würde, was sie aus politischen Gründen nicht möchten. Auch auf den am 8.4.14 versprochenen Verzicht auf den Westanflug (Telno) können sie nun doch nicht verzichten, weil eine komplette Führung des Verkehrs via Overhead und östlichem Anflug eine neue Umweltverträglichkeitsprüfung erfordern würde.

Hingegen hat Alpar uns am 17.6.14 zu einem 10-Augen-Gespräch an den Startplatz der Falkenflue eingeladen. Vor Ort konnten wir uns so alle die Problematik vor Augen führen. Alpar anerkennend eine sehr flexibel bewirtschaftete neue TMA (HX) mit Rücksicht auf unseren Flugbetrieb an, was uns doch einige Möglichkeiten für unseren Sport bieten würde, zumal sie das bisherige Visual-Circling ohnehin beibehalten wollen. Doch an der Sitzung der NAMAC (National Airspace Management Advisory Committee) am 18.6.14 gaben Skyguide und BAZL unmissverständlich zu verstehen, dass für sie sowas aus Gründen der Flugsicherheit nicht in Frage kommt.

Somit steht unser Sport zwischen den Fronten. Das kann nicht sein. Der SHV wird bei der Auflage des neuen Luftraums wiederum Einsprache erheben und ist gewillt, gemeinsam mit den anderen Luftsportverbänden alle nötigen Schritte zu unternehmen, um den Anflug in dieser Form zu verhindern. Nichts desto trotz wird es ca. Ende August zu einer dritten Auflage des runden Tisches kommen. So oder so kann man aber schon heute sagen, dass eine Einführung des Südanflugs in Bern per März 2015 illusorisch ist und frühestens 2016 kommen kann.

Update 1.9.14

Es wurde ruhig um den Südanflug, zu ruhig... Der für Ende August von Alpar versprochene erneute Roundtable wurde stillschweigend beerdigt. Alpar setzt wohl auf die Karte „alles-oder-nichts“ und so wird das angepasste Projekt am 18.9.14 im AIC öffentlich aufgelegt.

Der Aeroclub und der SHV werden Einsprache erheben.

Update 19.8.17

Das BAZL hat in den vergangenen Jahren alle Einsprachen erfasst und ausgewertet. Diese können nun eingesehen werden und Schlussbemerkungen eingereicht werden. Entschieden wir aber erst Ende Jahr. Und bei dieser Entscheidung geht es um die bodengestützten Elemente und das Verfahren, die uns ansich nicht interessieren, und nicht um den Luftraum. Allerdings ist bis jetzt nicht klar, ob wir allfällige gerichtliche Verfahren gegen diese Entscheidung einleiten müssten, oder ob wir dies dann auch später erst, wenn der Luftraum bekannt ist, tun können. Offen ist ebenfalls die Frage, ob sich die zwischenzeitlich gemachten Erfahrungen aus Risk Assessments anlässlich Anflugverfahren auf andere Flugplätze (Samedan, Grenchen) beim allfälligen Luftraum in Bern einfließen werden oder ob man nach wie vor ohne Überprüfung der Risiken eine CTR und TMA im bekannten Ausmasse fordert.

Update 13.9.17

Wir haben unsere Schlussbemerkungen fristgerecht eingereicht.

Der AeCS hat eine Fristverlängerung bis 16.10.17 erhalten und ist auch gewillt, den Rechtsweg zu gehen. Deren Rechtsanwalt wurde seitens AeCS mit dem Dossier wieder beauftragt. Der SHV wird zuerst die Begründungen des auf Ende Jahr zu erwartenden Entscheids abwarten und dann entscheiden, wie es weitergehen soll.

Update 25.1.18

Das BAZL hat den seit längerem erwarteten Entscheid nun gefällt: Nicht ganz unerwartet wurde das satellitengestützte Anflugverfahren auf die Piste 32 in Bern-Belp (Südanflug) bewilligt. Der vermutlich nötige kontrollierte Luftraum dazu ist zwar nicht Teil dieser Genehmigung, sondern muss noch ausgearbeitet und bewilligt werden, dennoch wird der SHV nun prüfen, ob der Rechtsweg erfolversprechend sein könnte. In jedem Fall aber wird sich der SHV bei der Gestaltung des Luftraums mit allen Kräften einsetzen, die negativen Auswirkungen auf unseren Sport so gering wie möglich zu halten.

<https://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/aktuell/Medienmitteilungen.msg-id-69569.html>

Update 5.2.18:

Der SHV unterstützt die lancierte Petition zur Schliessung des Flughafens Bern nicht. Die Petition kann aber als Hilferuf der betroffenen Hängegleiterpiloten verstanden werden. Tatsächlich sind viele beliebte Fluggebiete vom geplanten Südanflug bedroht. Deshalb setzt sich der SHV schon seit Projektstart für Optimierungen ein. Zahlreiche Gespräche und Stellungnahmen haben aber nicht den gewünschten Erfolg gezeigt. Viele Hängegleiterpiloten sind deshalb verärgert und halten den Südanflug für unverhältnismässig.

Update 8.2.18:

Der SHV hat einen Anwalt mit grosser Fach Erfahrung im Bereich Luftfahrt engagiert, um abzuklären, wie die Chancen eines Weiterzugs an das Bundesverwaltungsgericht liegen. Das entsprechende Gutachten liegt nun vor. Der Rechtsanwalt und der SHV sehen deutlich höhere Chancen bei der Anhörung zur Luftraumänderung und in direkten Gesprächen mit dem Flughafen, Verbesserungen zu erzielen, als gegen den Entscheid des Plangenehmigungsverfahrens Rechtsmittel zu ergreifen. Sollten die Ergebnisse der Verhandlungen und der Entscheid bezüglich des Luftraums nicht in unserem Sinne sein, werden wir dann den Gang an die Gerichte zu gegebener Zeit erneut prüfen.

Update 12.2.18:

Aufgrund neuer Erkenntnisse und einem dritten Gutachten wurde beschlossen, nun doch noch Rechtsmittel in Form einer Teileinsprache gegen das vom BAZL bewilligte Betriebsreglement zusammen mit dem AeCS zu ergreifen.

Update 22.2.18:

Der SHV hat die Beschwerde zusammen mit dem AeCS fristgerecht ans Bundesverwaltungsgericht eingereicht. Laut Auskunft des BAZL wird der Luftraumprozess aber erst gestartet, wenn das Bundesverwaltungsgericht einen rechtsgültigen Entscheid gefällt hat, was somit noch etwas Zeit in Anspruch nehmen dürfte. Mit einer Einführung des Südanflugs ist daher nicht vor Frühling 2020 zu rechnen.

Wir informieren an dieser Stelle über den weiteren Verlauf.

Chrigel Markoff