



OFFENER BRIEF

Kabinett der Bundesministerin Doris Bures
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Stubenring 1
1010 Wien

Wien, 23 APR 2014

Betrifft: Standardized European Rules of the Air (SERA)
Neugestaltung österreichischer Lufträume – Umsetzung der VO(EU) 923/2012
„Position Paper des Österreichischen Aero-Clubs“

Sehr geehrte Frau Bundesministerin Bures!

Der Österreichische Aero-Club (ÖAeC) erlaubt sich aus anlassbezogenen Gründen außerhalb seiner Mitwirkung in der Airspace Task Force (ATF) an Sie heran zu treten, da nach nun zweijähriger Tätigkeit der ATF einige Dinge zu entgleisen drohen.

Ursprüngliche Aufgabenstellung der SERA Implementation Group (SIG) an die ATF war, die Gelegenheit der Umsetzung von SERA u.a. zu nutzen die Struktur des österreichischen Luftraumes zu vereinfachen, eine übersichtlichere Sichtflugkarte zu bekommen „und“ Wege zu finden der Sportluftfahrt so viel als möglich bisher beanspruchten Luftraum zurück zu geben.

Zu diesem Zweck wurde die ATF ins Leben gerufen und versuchte in insgesamt „einundzwanzig ganztägigen Sitzungen“ eine Lösung zu erarbeiten.

Die zwischen April 2012 und März 2014 stattgefundenen Verhandlungen erfuhren zum Jahreswechsel 2013/14 eine dramatische Wendung, da die Aufgabenstellung an die ATF modifiziert wurde und das nun vorliegende Ergebnis in mehreren Bereichen nicht die ursprüngliche Aufgabenstellung widerspiegelt!

Der ÖAeC als Interessensvertretung des gesamten Flugsports in Österreich – dazu zählen wir neben einheimischen Flugsportlern selbstverständlich auch in Österreich zu Gast befindliche Flugsporttreibende – ist deshalb zutiefst beunruhigt und sucht daher den Weg zu den Verantwortlichen Ansprechpartnern, um außer dem sinnvollen Erhalt des österreichischen Flugsports auch das Ansehen Österreichs am internationalen Parkett zu wahren.

Dazu dürfen wir nun zu den Fakten im Detail Stellung nehmen.

Anfang Jänner 2014 trug eine Weisung des bmvit der ATF auf, die Verhandlungen auf Basis flächendeckender Transponder Mandatory Zones (TMZ) beginnend in Höhen ab 5.500 ft MSL (Flachland und Mittelgebirge) bzw. 7.500 ft MSL (Gebirge) weiterzuführen, was absolut nicht praxistauglich war.

Es konnten zwar die Untergrenzen der TMZ nach oben verhandelt werden, was aber nach wie vor bleibt, ist die Forderung Instrumentenflugverkehr ausnahmslos durch zumindest Lufträume der Klasse E in Verbindung mit einer Transponder Mandatory Zone (TMZ) zu schützen. Diesen Schutz erachten wir mit Hinweis auf die Regeln der International Civil Aviation Organisation (ICAO) und SERA als absolut überzogen und nicht notwendig!

Eine Einführung flächendeckender Zonen zur Verpflichtung zum Führen von Transpondern wäre vor allem für den aufwindabhängigen Segelflug eine sehr starke Einschränkung. Für ebenfalls aufwindabhängige Hänge- und Paragleiter würde dies in vielen Bereichen das Aus bedeuten! Damit wäre diese Flugsportart, die auch von unzähligen ausländischen Gästen in unseren schönen Bergen ausgeübt wird, auf ein zweckloses Abgleiten entlang der Berghänge reduziert.

Nicht nur das Neujahrskonzert und der Opernball tragen zur Bekanntheit und Beliebtheit Österreichs bei. Als Beispiel sei an der Stelle genannt, dass der österreichische Hängegleiter-Flugsport mit Manfred Ruhmer einen 9-fachen Welt- und mehrfachen Europameister im Hängegleiten hervorbrachte. 2005, im Zuge der 100-Jahr-Feier des internationalen Flugsportverbandes, der Federation Aeronautique Internationale (FAI), wurde Manfred Ruhmer als einziger Österreicher unter die 19 Top-Sportler der 100 jährigen Geschichte der FAI gewählt!

Mit Luftraumstrukturen, wie sie derzeit angedacht sind, würde es in Zukunft unmöglich sein solche Ausnahmesportler hervorzubringen und international medienträchtige Events wie das Red Bull X-Alps könnten in heutiger Form ebenfalls nicht mehr stattfinden.

Zusätzlich darf angemerkt werden, dass gem. § 2 des Luftfahrtgesetzes die Benützung des Luftraumes durch Luftfahrzeuge, Luftfahrtgerät, Flugmodelle und unbemannte Luftfahrzeuge im Fluge frei ist, soweit sich aus dem Bundesgesetz nichts Anderes ergibt.

Wir verstehen das so, dass vor Einschränkungen die Bedürfnisse „aller Stakeholder“ zu prüfen sind, nicht nur jene der gewerblichen Luftfahrt. Eine Bevorzugung von sogenanntem „zahlenden Verkehr“, wie in manchen Gesprächen durch Austro Control dargestellt, ist aus Sicht des ÖAeC inakzeptabel!

Einige Hundert per Airline anreisende Besucher der Salzburger Festspiele sollen keinen anderen Stellenwert haben, als mehrere hundert Gäste in Zentren des Segelflugs und des Hänge- und Paragleitens, die Österreichs Reputation genauso hoch halten.

Außerdem dürfen wir auf ständig sinkende Verkehrszahlen der Regionalflughäfen hinweisen, die zum verkehrspolitischen Überdenken der Notwendigkeit von innerösterreichischen Zubringerflügen führen müssen, die mittelfristig sinnvoller durch Ausbau der Schiene zu bewerkstelligen wären.

Damit verbunden könnte nicht nur eine Entlastung der Anrainer der Regionalflughäfen stattfinden, sondern es könnten auch „Teilzeitlufträume“ Platz greifen, wie dies in Deutschland bereits erfolgreich praktiziert wird.

In letzter Zeit und auch künftig vermehrt zu installierende durch Satellitennavigation gestützte Anflugverfahren (GNSS Approaches) sind selbstverständlich begrüßenswert, jedoch muss auch der fortschreitenden Verbesserung der Performance von Verkehrsflugzeugen Rechnung getragen werden, indem An- und Abflüge mit den steilsten möglichen Gradienten – aber mindestens 300 ft/NM – vorgegeben werden, um auch auf Lärm- und Umweltschutz Rücksicht zu nehmen, was momentan leider nur mangelhaft der Fall ist.

Weiters ist es grundsätzlich abzulehnen, dass aus Bequemlichkeitsgründen – für den Fall des zufälligen Zusammentreffens des ohnehin geringen Verkehrs – freigabepflichtige Lufträume zu groß und Untergrenzen so niedrig angesetzt werden, dass fernab der Airports Instrumentenflugverkehr bis in Höhen von 5000 ft MSL sinken muss, um dann mit erhöhtem Treibstoffverbrauch und höherer Lärmbelastung in niedriger Höhe Richtung Airport zu fliegen.

Basierend auf der eingangs erwähnten Forderung nach TMZ, sollen über das gesamte Bundesgebiet verteilt „sechs“ TMZ mit unterschiedlichen Untergrenzen installiert werden, was der Instrumentenflugverkehr im Einklang mit den Regeln der ICAO und SERA keineswegs benötigt. Es ist ebenfalls festzuhalten, dass der Instrumentenflugverkehr viele Bereiche solcher TMZ auch gar nicht Nutzen kann.

Wir befürchten, aufgrund der Ergebnisse der Flugspurenauswertungen der Sportluftfahrt, bei Einführung all dieser TMZ an den ersten Thermiktagen nach Inkrafttreten eine Beeinträchtigung der Sicherheit. Die Anzahl der Flugspuren in den TMZ ist so hoch, dass möglicherweise das vorhandene Radarsystem die Datenflut nicht verarbeiten wird können bzw. zumindest ein überfülltes Radarbild die Arbeitsbelastung der Lotsen steigert.

Probleme mit dem Radarsystem bzw. eine erhöhte Belastung der Fluglotsen sind der Sicherheit jedenfalls abträglich.

Einige Anmerkungen zu finanzieller und technischer Machbarkeit für die ohnedies bereits gebeutelte Sportluftfahrt (z.B. Wartungs- und Instandhaltungsbestimmungen [Part M], Pilotenlizenzierung [Part-FCL], Flugfunkgeräte [8.33 kHz]) müssen hier ebenfalls noch Platz finden.

Das flächendeckende Ausrüsten von Segelflugzeugen mit für den Einflug in eine TMZ notwendigen Transpondern in Mode-S Technologie würde bedeuten, dass auch Luftfahrzeuge ab einem Wert von bereits tausend Euro mit Technologie im Wert von zwei- bis dreitausend Euro im Wert nachgerüstet werden müssten, was abgesehen von der finanziellen Unsinnigkeit, bei manchen Segelflugzeugen auch technisch nur sehr schwer möglich ist – manche Vereine wären mit der Nachrüstung von bis zu zehn Flugzeugen konfrontiert!

Hänge- und Paragleitern hingegen ist es mit derzeit verfügbarer Technologie und aufgrund rechtlicher Grundlagen überhaupt unmöglich einen Transponder mitzuführen! Der Einbau eines S-Mode Transponders erfordert das Beantragen einer ID, die wiederum nur in Verbindung mit einem Luftfahrzeugkennzeichen vergeben wird. Für Hänge- und Paragleiter ist weder „der Einbau“ noch die Beantragung einer ID möglich, womit diese mehrere tausend Piloten umfassende Gruppe, von der Freiheit der Nutzung des Luftraumes sohin nur mehr träumen würde dürfen.

Es bleibt uns an der Stelle nichts Anderes übrig, als das Ergebnis der ATF, an dem der ÖAeC zuletzt nur mehr aus Gründen der Schadensbegrenzung mitgearbeitet hat, als inakzeptabel abzutun! Abgesehen davon enthält die Letztfassung teilweise Inhalte, die innerhalb der Sitzungen der ATF nicht abgestimmt wurden!

Eine Einführung großer TMZ mit Untergrenzen die aufwindgetriebenes Fliegen völlig unnötig einschränkt bzw. teilweise unmöglich macht, ist schlichtweg inakzeptabel.

Darüber hinaus noch eine generelle Ausrüstungsverpflichtung für kraftangetriebene Flugzeuge, Hubschrauber und Tragschrauber mit S-Mode Transponder einzuführen, ist doppelt gemoppelt und in Verbindung mit TMZ ebenfalls abzulehnen!

Weg von den Kritikpunkten, möchten wir uns aber der möglichen Lösung zuwenden.

Der ÖAeC vertritt die Ansicht, dass eine „Ausrüstungsverpflichtung“ ausreichenden Schutz für den Instrumentenflugverkehr darstellt:

**Aeroplanes, Helicopter and Gyrocopter shall operate a transponder (mode C or S),
if operating the aircraft at 5000 ft AMSL but at least 2000 ft GND or higher.**

Das Modell ist erfolgreich praxiserprobt, wird von anderen Ländern innerhalb der Europäischen Union auch mit Umsetzung von SERA beibehalten (bspw. Deutschland, Schweiz und Tschechien) und stellt eine unserer derzeitigen Regelung (Transponderpflicht für kraftangetriebene Flugzeuge innerhalb von Lufträumen der Klasse E) sehr ähnliche Lösung dar.

Sogenannter „langsamer Instrumentenflugverkehr“ (unter 250 kt) ist innerhalb Lufträumen der Klasse E und der zusätzlichen Ausrüstungsverpflichtung ausreichend geschützt.

Jedem Piloten bzw. jeder Crew ist es, ganz abgesehen von der gesetzlich bestehenden Verpflichtung, auch tatsächlich zuzumuten „see and avoid“ zu praktizieren, solange sich das Luftfahrzeug nicht im Final Approach Segment befindet, welche durch freigabepflichtige Lufträume geschützt sind.

Genau deshalb enthalten die Regeln des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt, welchen selbstverständlich auch SERA folgt, eine Limitierung der Geschwindigkeit in niedrigeren Höhen, die sicheres „see and avoid“ möglich macht.

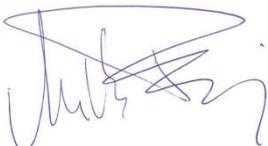
Entsprechende zusätzliche Hinweise und Kennzeichnungen auf den An- und Abflugkarten würden die Sicherheit noch erhöhen und sollten, wie in anderen Ländern bereits üblich, auch in Österreich künftig gängige Praxis sein. Für Flüge nach Instrumentenflugregeln muss einfach ersichtlich sein wo in Luftraum E ein- bzw. ausgefliegen wird.

Der ÖAeC hat dem bmvit einen Vorschlag zur Gestaltung des österreichischen Luftraumes vorgelegt, der neben der o.a. Ausrüstungsverpflichtung auch eine Anpassung der heutigen Luftraumstruktur an die künftigen Erfordernisse enthält.

Es darf nicht unerwähnt bleiben, dass die Sportluftfahrt mit diesem Vorschlag in manchem Bereich der erneut Raum an die restliche Luftfahrt verliert, was jedoch angesichts der derzeitigen und zu erwartenden Bedürfnisse aller Teilnehmer an der Luftfahrt vertretbar erscheint.

Wir ersuchen Sie eindringlich unsere Argumente zu berücksichtigen und stehen Ihnen selbstverständlich für Detailgespräche jederzeit zur Verfügung!

Mit fliegerischen Grüßen



Michael Feinig
Präsident des ÖAeC



Manfred Kunschitz
Generalsekretär