

Zürich, 6. Oktober 2021

Einschreiben

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Luftraum
3003 Bern

STELLUNGNAHME

des Schweizerischen Ballonverbands SBAV zu den geplanten Luftraumstrukturänderungen 2022 (AIC 005/2021 B, publiziert am 09.09.2021)

1. Grundlagen

Diese Stellungnahme erfolgt aufgrund der Publikation AIC 005/2021 B, die am 09.09.2021 von Skyguide zur Stellungnahme vorgelegt wurde ("Vernehmlassungsvorlage").

Der SBAV ist ernüchert, dass er als Spartenverband nicht proaktiv vom BAZL zur Vernehmlassung zu einer so wichtigen Änderungsvorlage der Luftraumordnung eingeladen wurde, sondern diese aus den AIC entnehmen musste.

2. Einschränkungen in der Stellungnahme

- 2.1. Der Schweizerische Ballonverband SBAV ("SBAV") vertritt als Spartenverband des AeCS die Interessen der Ballonfahrer (Heissluft- und Gasballone) und Heissluftluftschiffpiloten in der Schweiz.
- 2.2. Aus diesem Grund nimmt der SBAV in der nachfolgenden Stellungnahme nur und ausschliesslich zu denjenigen Aspekten der Vernehmlassungsvorlage Stellung, die direkt oder indirekt ihre Mitglieder betreffen, was keine zustimmende Stellungnahme zu Vorschlägen impliziert, die primär andere Sparten der GA betreffen.
- 2.3. Grundsätzlich wird in dieser Stellungnahme von "Ballonen" gesprochen, was die in AMC1 FCL.225.B(b) genannten Klassen Heissluftballone, Gasballone und Heissluftluftschiffe umfasst. Falls Differenzierungen zwischen den verschiedenen Klassen erforderlich sind, wird ausdrücklich darauf verwiesen.

3. Zusammenfassung der Stellungnahme

- 3.1. **Der SBAV erachtet eine Umklassierung der heutigen Schiesszonen in LS-R als nicht unbedingt erforderlich, opponiert aber dagegen nicht aus prinzipiellen Überlegungen, solange sichergestellt ist, dass diese künftig während deren Aktivierung 'gemanaged' werden, d.h. eine publizierte Stelle besteht, an die über VHF Freigabeanfragen für Durchfahrten gerichtet werden können.**
- 3.2. **Der SBAV erachtet die geplanten vertikalen Erweiterungen der bestehenden Schiessgebiete als exzessiv und nicht mit den Bedürfnissen der zivilen Leichtfliegerei verträglich. Bei einer Abwägung der Prioritäten müssen die Bedürfnisse der zivilen Luftraumnutzer Priorität haben.**
- 3.3. **Auf die geplante LS-R Säntis 1 und 2 ist ersatzlos zu verzichten. Dieses geplante Flugbeschränkungsgebiet birgt die Gefahr in sich, die Ballonfahrt im Herbst-/Winterhalbjahr in einem der für verschiedenste Aktivitäten genutzten agglomerationsnahen Raum weiträumig und praktisch während allen Wochentagen faktisch zu verunmöglichen.**

4. Neugestaltung der Schiesszonen als LS-R

- 4.1. Der SBAV erachtet es als unnötig, die bestehenden Schiesszonen (LS-D) in LS-R hochzustufen. Soweit für den SBAV ersichtlich, ist es in der Vergangenheit kaum zu gefährlichen Situationen gekommen, die eine weitere Einschränkung des ohnehin engen Luftraums rechtfertigen und das Sanktionsregime verschärfen. Die bisherigen Regelungen haben sich bewährt und sind gut etabliert. Die Begründungen (u.a. Verarbeitung bei digitalem Kartenmaterial) sind nicht stichhaltig; digitales Kartenmaterial kann auch problemlos mit LS-D-Lufträumen umgehen.
- 4.2. Sollte diese unnötige Umklassierung dennoch erfolgen, so ist sicherzustellen, dass diese Lufträume (1) 'gemanaged' sind, d.h. eine über VHF zugängliche Stelle publiziert ist, die erforderlichenfalls Freigaben für Durchfahrten erteilen kann und (2) eine Aktivierung nur und in dem räumlichen Ausmass erfolgt, wie auch ein echter, ausgewiesener Nutzungsbedarf besteht.
- 4.3. Die Ausführungen in der Vernehmlassungsvorlage begründen nach Ansicht des SBAV in keiner Weise die in Aussicht genommene Ausweitung von bestehenden Luftraumeinschränkungen in Anzahl oder in der vertikale Ausdehnung.

5. Im Allgemeinen: Zusätzliche Flugbeschränkungsgebiete für die Trainingsbedürfnisse der Schweizer Armee

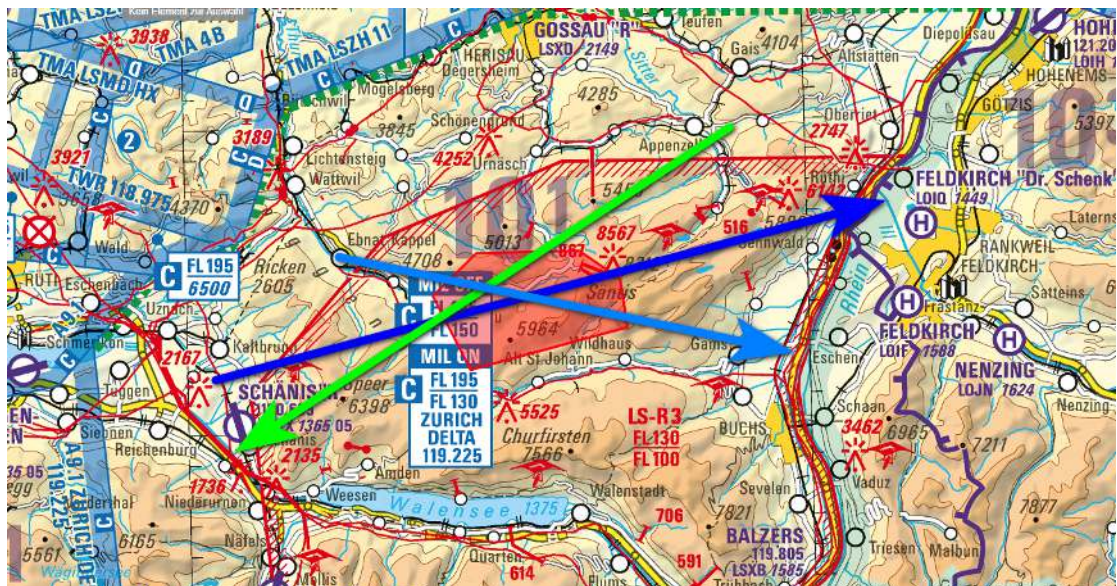
- 5.1. Der SBAV akzeptiert grundsätzlich die Bedürfnisse der Schweizer Armee, ist jedoch der dedizierten Auffassung, dass die zivilen Nutzungsbedürfnisse klar Vorrang vor zusätzlichen Einschränkungen in den ohnehin schon eingeschränkten Lufträumen haben soll, die der GA zur Verfügung stehen.

- 5.2. Es ist für den SBAV nicht einsichtig und wird auch nicht in nachvollziehbarer Weise begründet, wieso neben der grossen Zahl von bereits bestehenden Schiessgebieten und Flugbeschränkungsgebieten in Gebieten, die von der GA wenig genutzt werden oder die direkt mit bestehenden, schwergewichtig genutzten Waffenplätzen (z.B. Bière, Bure, Hinterrhein, Hongrin etc.) gekoppelt sind, zusätzliche Flugbeschränkungsgebiete ausgeschieden werden sollen, die Gebiete beschneiden, die nicht nur in wesentlicher Weise durch die Leichtfliegerei und insbesondere auch Ballone genutzt werden, sondern auch generell als agglomerationsnahe Erholungsgebiete dienen. Nicht zuletzt verkennt ein derartiges Vorgehen auch die sich wandelnde gesellschaftliche Akzeptanz von Aktivitäten der Armee in agglomerationsnahen Gebieten.
- 5.3. Die massive vertikale Ausweitung der Obergrenzen der bestehenden Schiesszonen (z.B. LS-R Hongrin von heute 9'500 ft AMSL auf 15'500 ft AMSL, LS-R Hinterrhein von heute 9'500 ft AMSL auf 40'000 ft AMSL(!)) und die Einführung neuer Flugbeschränkungsgebiete mit exzessiv hohen Obergrenzen (z.B. LS-R Simplon mit 22'500 ft AMSL und LS-R Säntis 1/2 mit 12'500 ft AMSL) lassen neue Hindernisse für die GA aufkommen, die insbesondere die navigatorische Planung in den ohnehin komplexen alpinen Gebieten zusätzlich erschweren, unnötige zusätzliche Riegel beim Überfliegen der Alpen darstellen und damit zusätzliche operationelle und navigatorische Risiken für die GA schaffen.

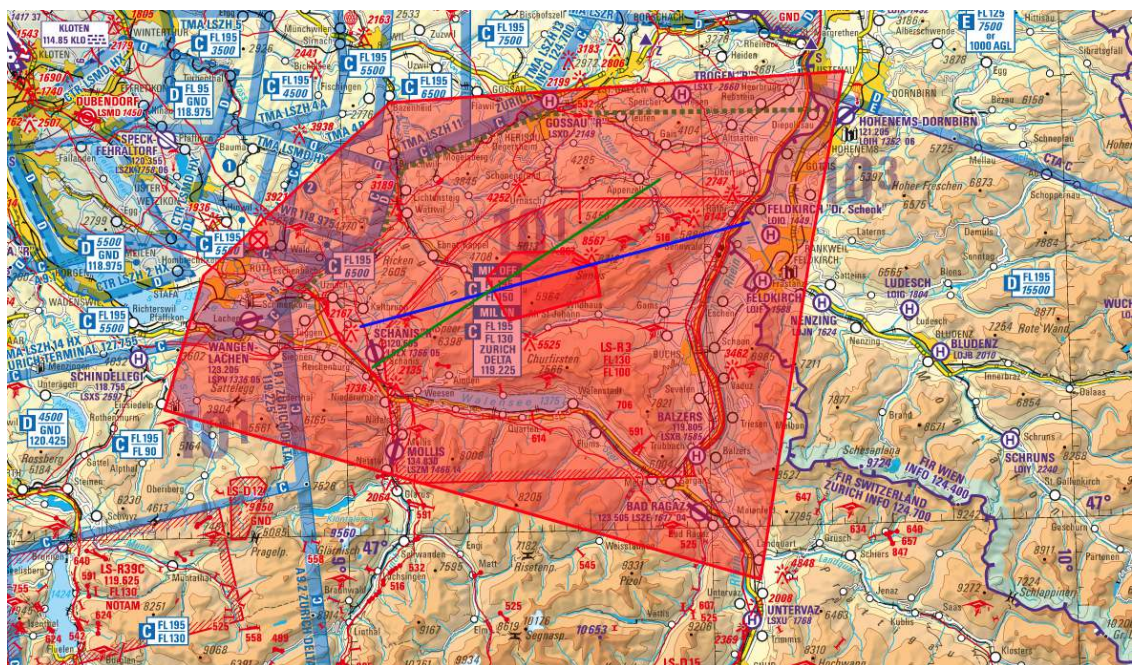
6. **Im Besonderen: LS-R Säntis 1/2**

- 6.1. Die geplanten LS-R Säntis 1/2 sind für die Ballonfahrt inakzeptabel. Der SBAV beantragt dringlich, auf dieses Flugbeschränkungsgebiet ersatzlos zu verzichten, das zudem in einem Gebiet geplant wird, das gerade auch im Herbst und Winter aufgrund seiner nebefreien Lage und seiner Nähe zu den grossen Agglomerationen intensiv touristisch genutzt wird.
- 6.2. Das Gebiet des oberen Toggenburg, Säntis und Alpstein wird durch Ballonfahrer ganzjährig und vor allem im Herbst und Winter äusserst intensiv genutzt, da es (1) agglomerationsnahe ist, (2) in den Ebenen gute Start- und Landeflächen bietet, (3) Schutz vor Bise und Föhn bietet, (4) praktisch ganzjährig nebefrei ist und (5) bei den meisten vorherrschenden Windlagen (SW-Wind und Bise) attraktive und sichere Ballonfahrten zulässt.
- 6.3. Das geplante Flugbeschränkungsgebiet soll zwar wegen alpwirtschaftlicher Nutzung offenbar nur im Herbst-/Winterhalbjahr aktiviert werden, aber genau in dieser Zeit (Herbst, Winter und früher Frühling) ist die Gegend des oberen Toggenburgs für die Ballonfahrt von hoher Bedeutung, dies für lokale Fahrten aber auch als Startgebiet für inneralpine Fahrten oder für Alpenüberquerungen. Zudem finden genau in dieser Zeit zweijährlich ein traditionelles Ballonmeeting im Toggenburg statt, wie auch häufige kleinere Ballontreffen.

- 6.4. Die Aktivierung während bis zu 150 Tagen (gemäss den Angaben in der Vernehmlassungsvorlage) im Jahr, kombiniert mit der eingeschränkten saisonalen Nutzungszeit führt dazu, dass dieses Flugbeschränkungsgebiet während praktisch sämtlichen Werktagen während des Herbst-/Winterhalbjahrs aktiviert sein könnte. Dies ist eine exzessive Nutzungskompetenz zugunsten der Armee und zulasten der übrigen Interessengruppen, die unter sämtlichen Blickwinkeln völlig unverhältnismässig ist und so nicht hingenommen werden kann.
- 6.5. Die geplante Obergrenze der LS-R Säntis von 12'500ft AMSL kombiniert mit der räumlichen Ausdehnung, welche das grossräumige Gebiet ab Neu-St-Johann (ein sehr aktiv genutztes Ballonstartgebiet) einschliesslich der Schwägalppassstrasse umfasst, führt aufgrund der begrenzten Steigleistung, den üblichen Bewölkungslagen und den sehr eingeschränkten Steuerungsmöglichkeiten von Ballonen und des verbleibenden sehr knappen freien Luftraums zum Überfahren des Sperrgebiets (NOTA: Bei MIL-ON verbleiben nur noch gerade 500 ft bis zum Luftraum C ab FL 130) zur faktischen Blockierung eines grossräumigen räumlichen Bereichs für die Ballonfahrt, der im Herbst-/ Winterhalbjahr aufgrund der üblichen Nebelage in anderen Gebieten des Mittellands zwingend verfügbar bleiben muss.
- 6.6. Typische Ballonfahrten im Winterhalbjahr bei Südwest-/West (blaue Pfeile) und Bisenlagen (grüner Pfeil) verlaufen in der betroffenen Gegend wie nachstehend dargestellt und tangieren daher in den allermeisten Fällen direkt oder indirekt das geplante Flugeinschränkungsgebiet (NOTA: Die Dimensionen des geplanten neuen Flugbeschränkungsgebiets sind nur ungefähr eingezeichnet):



- 6.7. Bei der Beurteilung der vorstehenden Skizze ist zu berücksichtigen, dass (1) Ballone nicht präzise steuerbar sind, sondern vertikalen Luftraum benötigen, um unterschiedliche Windströmungen in unterschiedlichen Höhen nutzen zu können, (2) bei sich ändernden Windbedingungen im unzugänglichen Gebiet um den Säntis keine Landungen vornehmen können, um einem Durchfahren eines Sperrgebiets im Notfall ausweichen zu können, und (3) im Winterhalbjahr nicht nur frühmorgens und abends, sondern ganztags unterwegs sind.
- 6.8. Das bei einer Aktivierung der LS-R Säntis 1/2 im Winterhalbjahr faktisch für die Ballonfahrt blockierte Gebiet umfasst je nach Windlage ein Gebiet, das praktisch den gesamten üblicherweise bei winterlichen Hochdrucklagen nebefreien Raum in der Ostschweiz betrifft. Das für die Ballonfahrt durch das beabsichtigte Flugbeschränkungsgebiet beeinträchtigte Gebiet kann grob wie folgt umrissen werden:



- 6.9. Ein Umfahren von einem derart hohen Luftraumriegel ist für Ballone in flugplanerischer Hinsicht praktisch unmöglich: Ballone sind wegen den kaum gegebenen Steuerungsmöglichkeiten gezwungen, mit ausreichend Sicherheitsabstand zu aktiven Sperrgebieten zu starten bzw. Fahrten so zu planen, dass ausreichend horizontaler Abstand besteht, auch wenn die Windsituation von den Modellen abweicht. Das Resultat von diesen operationellen Rahmenbedingungen ist, dass die Ballonfahrt in einem für die Leichtaviatik attraktivsten, meistgenutztesten Fluggebiete in der Ostschweiz an den Tagen, wo die geplante LS-R aktiviert würde (also voraussichtlich fast jeden Wochentag), faktisch verunmöglicht wird.

- 6.10. Wichtig ist auch der zu erwartende volkswirtschaftliche Schaden: Ballonfahrt ist nicht nur eine Freizeitbeschäftigung und ein wichtiger Teil der Leichtfliegerei, sondern es gibt (gerade in der Ostschweiz) eine erhebliche Anzahl von kommerziell tätigen Ballonfahrunternehmen, die gerade im Herbst-/Winterhalbjahr auf die Nutzung des Luftraums im Toggenburg und Appenzell angewiesen sind und auch tagtäglich Ballonfahrten durchführen.
- 6.11. Nach Schätzung des SBAV werden im Herbst-/Winterhalbjahr im potenziell betroffenen Luftraum über 50% sämtlicher Ballonfahrten durchgeführt, die in der Ostschweiz stattfinden. Der kollaterale Schaden, der durch dieses geplante Flugbeschränkungsgebiet verursacht würde, ist unübersehbar.

6.12. ANTRAG: Aufgrund der vorstehenden Überlegungen beantragt der SBAV, dass auf die Ausscheidung der LS-R Säntis 1 und 2 ersatzlos zu verzichten sei.

7. Aus Sicht des SBAV unproblematische Anpassungen

Die folgenden Anpassungen sind nach Auffassung des SBAV für Ballonpiloten unproblematisch

- 7.1. Unbefristete Verlängerung der RMZ Grenchen
- 7.2. Anpassung der Luftraumgrenzen LSZH TMA8 und LFSB AZ3

Zu den übrigen geplanten Anpassungen äussert sich der SBAV nicht.

Es würde uns freuen, Ihnen jederzeit auch informell als Gesprächspartner für die Bedürfnisse und angemessene Lösungsansätze mit Bezug auf unsere GA-Sparte zur Verfügung zu stehen.

Zudem würden wir es auch schätzen und als Beweis des Willens zum Aufrechterhalten der bewährten Zusammenarbeit im Luftfahrtsystem der Schweiz erachten, wenn wir als Spartenverband künftig vom BAZL proaktiv zu derartig einschneidenden Vorschlägen begrüsst würden

Mit freundlichen Grüßen,

Schweizerischer Ballonverband SBAV



Jaime Oberle
Präsident



Balthasar Wicki
Ressort Recht & Ausbildung

Kontaktadressen:

Jaime Oberle
jaime.oberle@sbav.ch, Mobil +41 78 695 23 23

Balthasar Wicki
balthasar.wicki@sbav.ch, Mobil +41 79 611 12 10