



Standpunkte Segelflug Birrfeld

Segelfluggruppe Birrfeld

2014

Inhaltsverzeichnis

1.	Vorwort	2
2.	Statuten AeCA	2
3.	Konzessionserneuerung	2
4.	Betriebsreglement, Einschränkungen Mittagspause	3
5.	Kunstflugbox und Motorkunstflugveranstaltungen	3
6.	Motoranflug Süd.....	3
7.	Helikopter.....	3
8.	Piste und Markierungen	4
9.	Motorflugbetrieb auf der Graspiste	4
10.	Windenbetrieb	4
11.	Schleppvolte resp. Volte für Motorsegler	4
12.	Segelflugvolte	4
13.	Veloweg und Bäume im Anflug Piste 08	4
14.	Segelflugschule.....	5
15.	Schleppbetrieb	5
16.	Infrastruktur	5
17.	Flugdienstleitung.....	6
18.	Veranstaltungen und Verwaltung	6
19.	Vernehmlassung bei Änderungen im Segelflugbereich	6
20.	Schlusswort	6

1. Vorwort

Mit diesem Positionspapier möchten wir die Bedürfnisse der Segelfluggruppen in dem heute sich immer schneller verändernden Umfeld näher beleuchten. Dabei nehmen wir ganz bewusst keine Kompromisse vorweg. Eine ausgewogene Güterabwägung unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der anderen Nutzer des Flugplatzes Birrfeld sowie der wirtschaftlichen Erfordernisse bleibt unumgänglich. Wir erhoffen uns damit, in den anstehenden Verhandlungen um die Zukunft des Flugplatzes Birrfeld die Standpunkte der Segelflieger und Segelfluggruppen verständlich zu vertreten.

2. Statuten AeCA

Die Statuten des AeCA wurden letztmals 2006 überarbeitet. Grundsätzlich halten wir Änderungen der Statuten parallel zu einer Konzessionserneuerung für problematisch. Anstatt sich intern zu streiten, sollen die im AeCA angeschlossenen Motor- und Segelfluggruppen wie bisher geeint gegenüber Behörden und Gemeinden auftreten können.

Statutenänderungen im Sinne einer Kommerzialisierung des Flugplatzes lehnen die Segelfluggruppen entschieden ab.

Die Segelfluggruppen selber sind in der Regel zu 100% eigenfinanzierte Generationenwerke und haben deshalb keinen Anspruch, einen über die Sicherstellung ihres Flugbetriebes hinausgehenden finanziellen Gewinn zu erwirtschaften.

Die schmerzlichen Erfahrungen, die bisher mit einem gemischten kommerziellen und nichtkommerziellen Betrieb auf diversen Flugplätzen wie Sion, Bern, Grenchen, Saanen, St. Stephan, Locarno, Samedan, Ambri, Mollis, St.Gallen sowie seit neustem auf dem eigenen Flugplatz Birrfeld gemacht wurden, zeigen, wie ein enormer Interessenkonflikt zwischen Segelflugbetrieb und kommerziellen Betrieben auftritt. Auf den meisten der oben aufgeführten Flugplätze ist der Segelflug in der Folge solcher Interessenskonflikte an den Rand gedrängt worden oder aber gar ganz verschwunden.

Seitens der Segelfluggruppen besteht deshalb kein Bedarf, die AeCA-Statuten zu überarbeiten.

3. Konzessionserneuerung

Eine Konzession sowie der damit verbundenen Status eines Flughafens haben in der Vergangenheit zur Existenzsicherung beigetragen. Die damit verbundenen Konsequenzen und Auflagen könnten jedoch in Zukunft gravierend werden und den Betrieb empfindlich erschweren.

Das BAZL ist heute mehr denn je gezwungen, die jeweiligen ICAO- und EASA-Vorschriften durchzusetzen. Die daraus folgenden flughafenspezifischen Sachzwänge, die aus diesem Grund möglicherweise auf uns zukommen könnten, umfassen unter anderem folgende Massnahmen:

- Flugverkehrsleitung
- Mindestseparationen
- Umzäunung des Flughafenareals
- Schranken
- Sicherheitskontrollen, Personalkosten
- Videoüberwachung
- Ausweispflicht
- gelbe Leuchtwesten
- Fahrverbote
- Crewtransporte
- Pistenkontrolle
- eingeschränkte Zufahrt

Es ist klar, dass solche Massnahmen den Betrieb massiv erschweren werden. Wir empfehlen deshalb, die Frage der Auswirkungen einer Konzession (Flughafen) oder einer reinen Betriebsbewilligung (Flugplatz) im Grundsatz vorgängig vertieft zu überprüfen.

4. Betriebsreglement, Einschränkungen Mittagspause

Aufgrund des in unserer Region typischen Thermikbeginns am späten Vormittag stört die Mittagspause den Startbetrieb des Segelflugs erheblich. Die Verschärfung aus dem Jahr 1997, dass während der Mittagszeit nicht mehr zu langen Überlandschlepps gestartet werden darf, stellt eine weitere Beeinträchtigung dar.

Wenn schon eine Mittagspause gemacht werden muss, soll sie jedoch auch in Zukunft ausschliesslich der Lärmvermeidung dienen. Unter diesem Gesichtspunkt ist es daher nicht plausibel, dass z.B. ein Antares-Elektromotorsegler mit 48dBA-Lärmzeugnis während der Mittagspause nicht starten darf.

Um die neue und positive Entwicklung in Richtung einer lärmarmen Startart zu fördern, sollen Segelflugzeuge mit einem leisen Elektroantrieb z.B. unterhalb 50dBA in Zukunft analog dem Windenstart von der Mittagspause ausgenommen werden. Auch sollte im Sinne einer Gleichstellung zum Motorflug während der Mittagspause eine Flugbewegung pro Schleppflugzeug für Überlandschlepp wieder erlaubt werden.

5. Kunstflugbox und Motorkunstflugveranstaltungen

Veranstaltungen der Firma MSW führten bereits in der Vergangenheit zu einem zeitweisen Flugverbot im Bereich des Segelflugs und stehen direkt im Widerspruch zu den AeCA-Statuten Art.3. Solange das so bleibt, stehen die Segelflieger daher auch einer Kommerzialisierung des Flugplatzes in diesem Bereich eher kritisch gegenüber. Die sehr lauten Motorkunstflugzeuge der Firma MSW würden die lärmkritischen Gemeinden südlich des Flugplatzes weiter auf Fluglärm sensibilisieren. Dies kann so indirekt zu weiteren Einschränkungen des Segelflug- und Schleppbetriebs führen.

Segelflugbetrieb und Motorkunstflug schliessen sich dort aus Sicherheitsgründen in jedem Fall gegenseitig aus, auch tageweise für Veranstaltungen und ganz unabhängig vom effektiven Segelflugbetrieb.

Gemäss den geltenden AeCA-Statuten Art. 3 hat die Entwicklung dieses Bereichs des Motorflugs nicht zulasten des Segelflugs stattzufinden.

Die Segelfluggruppen lehnen deshalb die Einführung einer Kunstflugbox für Motorflugzeuge auf der Südseite des Flugplatzes entschieden ab.

6. Motoranflug Süd

Motoranflug Süd und Segelflugbetrieb schliessen sich sicherheitsbedingt gegenseitig aus. Eine weitergehende Öffnung des Anfluges würde dazu die lärmkritischen Gemeinden südlich des Flugplatzes weiter auf Fluglärm sensibilisieren, was so indirekt zu weiteren Einschränkungen des Segelflug- und Schleppbetriebs führen könnte. Die bisherige PPR-Regelung ist deshalb auch in Zukunft beizubehalten.

7. Helikopter

Die Sparte Segelflug steht einer Kommerzialisierung des Flugplatzes in diesem Bereich kritisch gegenüber. Gemäss den AeCA-Statuten Art.2 entspricht diese nicht dem Zweck des Vereins. Die Stationierung und Exklusivbenutzung des ansonsten öffentlich angelegten Helikopterlandeplatzes durch die Firma Lions Air führt zu entsprechenden Sachzwängen wie Hangarbauten, Betriebsgebäuden, Nachtflügen und Vortrittsrechten dieses kommerziellen Flugbetriebs.

Daher lehnen die Segelflieger im Hinblick auf die Konzessionserneuerung jede Art von Helikopterflugbetrieb auf der Südseite des Platzes strikte ab. Es ist zu bedenken, dass Helikopter im Rettungseinsatz grundsätzlich Vortritt haben.

8. Piste und Markierungen

Die neuen Pistenumrandungen stellen nach den nun gemachten Erfahrungen keinen Gewinn für die Flugsicherheit dar. Die Piste liegt grundsätzlich sehr nahe an der bestehenden Motorflugpiste. Ein Überrollen der Markierungen kann zu Schäden am Segelflugzeug führen. Schleppflugzeuge müssen, wenn die Start- und Landepisten blockiert sind, nun völlig illegal schräg und die Markierungen überrollend landen. Im AIP wurde die neu markierte Piste als reine Segelflug-Landepiste ausgewiesen. Dies ist jedoch falsch und muss korrigiert werden. Auf ihr landen auch die Schleppflugzeuge und TMG, und wenn kein Segelflugbetrieb ist, starten und landen darauf manchmal auch auf dem Flugplatz Birrfeld stationierte Motorflugzeuge. Die bisherige Segelflugpiste mit 90m Abstand zur Motorflugpiste wurde im AIP neu als reine Startpiste bezeichnet. Auch dies ist falsch und muss korrigiert werden. Auf dieser Piste soll, wenn sie frei ist, auch in Zukunft gelandet werden dürfen. Da auch in Zukunft ein vom Motorflug unabhängiger Segelflugbetrieb wünschenswert ist, soll nach Möglichkeit für einen zukünftigen Pistenabstand von 120m auf ein von Bauten freies Gelände auf der Südseite geachtet werden.

9. Motorflugbetrieb auf der Graspiste

Gemäss AIP ist kein Motorflugbetrieb auf der Graspiste vorgesehen. Der Flugplatz regelte dies jedoch mit der Weisung 18-12 vom 20.4.2012 anders. Die darin aufgeführte exklusive Nutzung durch Segelflugzeuge ist so jedoch nicht sichergestellt und wird in den nachfolgenden Abschnitten auch gleich relativiert. Auf dieser Piste landen ganz grundsätzlich neben den Segelflugzeugen auch die Schleppflugzeuge sowie TMG. Der Flugdienstleiter Segelflug darf von Gesetzes wegen keine Bewilligungen über Funk an Motorflugzeuge erteilen. Er hat auch keine Kontrolle über anfliegende Schleppflugzeuge. Ein blosses Anmelden über Funk seitens der Motorflugzeuge wird von den anderen Flugbetriebsteilnehmern erfahrungsgemäss oft überhört und schafft somit keine zusätzliche Sicherheit. Motorflugzeuge blockieren nach der Landung in der Regel die Graspiste länger, da sie die Motorflugpiste aufgrund an- und abfliegender Motorflugzeuge nicht überqueren können. Die Segelflieger lehnen aufgrund der gemachten Erfahrungen jeglichen Motorflugbetrieb auf der Graspiste während aktivem Segelflugbetrieb ab.

10. Windenbetrieb

Der bestehende Betrieb soll im bisherigen Umfang weitergeführt werden. Eine auf 120m vergrösserte Separation zur Motorflugpiste ist in zukünftige Planungen mit einzubeziehen.

11. Schleppvolte resp. Volte für Motorsegler

Soll auch in Zukunft unverändert beibehalten werden.

12. Segelflugvolte

Soll auch in Zukunft unverändert beibehalten werden.

13. Veloweg und Bäume im Anflug Piste 08

Es gibt keinen Grund, Bäume höher als 4m zum Schutz des Strassenverkehrs wachsen zu lassen. In den letzten Jahren hat es diverse Zwischenfälle sowie zwei Unfälle mit Totalschaden des Segelflugzeugs nach Baumberührung gegeben. Es kann nicht sein, dass im Anflug der Motorflugpiste keine hohen Büsche stehen, im Anflug der Segelflugpiste aber schon. Das ist nicht plausibel.

Die Platzverhältnisse um die Hangar 1- Ecke West dürfen keinesfalls schlechter werden. Diese Zufahrt soll zukünftig die einzig mögliche in den Segelflughbereich sein. Die Zufahrtstrasse zum Segelflug muss entsprechend nach Osten verlegt oder verbreitert werden, damit auch weiterhin die 20m-Segelflugzeuge aus dem Hangar 1 in Richtung Segelflughbereich verschoben werden können.

14. Segelflugschule

Mit der heutigen Schulungstätigkeit können die Abgänge im Segelflug bei weitem nicht ersetzt werden. Um auch nur annähernd eine Sicherung des Bestandes gewährleisten zu können, bedarf es mindestens 15 Brevetierungen pro Jahr. Die Segelfluggruppen werden sich in Zukunft verstärkt zusammen mit dem AeCA um eine Verbesserung der Situation bemühen müssen. Die Förderung des Segelflugs entspricht den AeCA-Statuten Art.2 sowie den Statuten der angeschlossenen Segelfluggruppen. Die Segelfluggruppen werden sich wohl in Zukunft auch vermehrt finanziell und mit ihrem eigenen Flugmaterial engagieren müssen. Für ein teilweise professionelles Schulungsangebot soll auch die Anstellung eines Segelflughlehrers eingehend geprüft werden. Ein derartiges Schulungsangebot z.B. von Mittwoch bis Samstag würde die nebenamtlichen Segelflughlehrer deutlich entlasten und die Schulungsqualität verbessern.

Das nach diversen Abbaurunden übrig gebliebene Flugmaterial der Segelflugschule mit einem TMG vom Typ SF25C sowie den zwei Doppelsitzern von Typ ASK21 bedingen eine Unterstützung durch fluggruppeneigene Einsitzer. Dies wird schon heute durch die vorhandenen LS4 der Segelfluggruppen gemacht. Die zukünftigen EASA-Ausbildungsrichtlinien sehen einen 100km Streckenflug im Doppelsitzer vor. Auch da werden die Segelfluggruppen mit ihren Doppelsitzern vom Typ Duo Discus das entsprechende Flugmaterial in Zukunft stellen müssen. Ein moderneres Variometer mit Drucksensoren (z.B. LX16) auf den beiden ASK21 würde das Thermikfliegen entscheidend erleichtern.

15. Schleppbetrieb

Die Segelfluggruppen sind auch in Zukunft auf einen professionellen Schleppbetrieb unter der Woche sowie einen fest organisierten Schleppbetrieb an den Wochenenden angewiesen. Da es an Wochenendtagen zunehmend schwieriger wird, nebenamtliche Schlepppiloten zu verpflichten, ist auch hier eine teilweise Professionalisierung, z.B. jeweils am Samstag, wünschenswert. Dies würde analog einer teilweise professionellen Segelflugschulung und Flugdienstleitung an Samstagen die nebenamtlichen Schlepppiloten entlasten. In der Vergangenheit war ein Schleppbetrieb mit zwei fest angestellten Schlepppiloten ideal für die Bedürfnisse der Segelflieger. Das Zurückfahren auf einen Betrieb mit nur noch einem fest angestellten Schlepppiloten sowie einem nebenamtlichen auf Verlangen entspricht nicht den Planungsmöglichkeiten des Segelflughbetriebs. Da Segelflug im Unterschied zum Motorflug im höchsten Masse wetterabhängig ist, ist eine genaue Vorausplanung am Vortag praktisch unmöglich. Als realistische Vorlaufzeit können 1-2 Stunden angenommen werden. Eine weitere Reduktion des Schleppangebots würde die meisten spontan geplanten Flüge verhindern. Die Schleppflugzeuge müssten selbstverständlich alle mit einem Power-FLARM-Kollisionswarnsystem ausgerüstet werden.

16. Infrastruktur

Die meisten motorisierten Segelflugzeuge brauchen Strom zum Aufladen ihrer fest montierten Batterien. Sie können nicht im Anhänger bei den Aussenstandplätzen stehen gelassen werden. Sie sollten daher einen Boxenplatz oder einen Standplatz gegenüber der Werkstatt zugewiesen bekommen. Eine Carport ähnliche Überdachung der Aussenstandplätze sowie eine Teerung des Bodens wären wünschenswert. Änderungen bei der Standplatzbelegung seitens der Flugplatzleitung sollten frühzeitig kommuniziert werden.

Ein gewisser Verdrängungsmechanismus bei Neubauten im Bereich des Motorflugs wird von den Segelfluggruppen konstatiert und kritisch beobachtet. Das Argument einer Entflechtung von Motor-

und Segelflughbereich mag zwar sinnvoll erscheinen, es bedarf jedoch jeweils eines vollwertigen Ersatzes im Bereich des Segelflugs. Die Segelflugvereine brauchen für ein funktionierendes Vereinsleben auch in Zukunft eine Werkstatt, sanitäre Einrichtungen, einen Clubraum mit Küche sowie einen Grillplatz für ein gemütliches Zusammensitzen. Das Flugplatzrestaurant kann diese Bedürfnisse nicht abdecken.

17. Flugdienstleitung

Der erbrachte Service mit zwei Flugdienstleitern entspricht nicht mehr den heutigen Bedürfnissen und Verfahren. Die Beschaffung von Wetter-, DABS- und NOTAM-Informationen ist von Gesetzes wegen Sache jedes einzelnen Piloten. Seit rund 15 Jahren werden Startzettel an Stelle einer Startliste verwendet. Der nun durch die gelben Bodenmarkierungen auf der südlichen Segelflughpiste besser geregelte Bodenbetrieb benötigt Heute weniger Interventionen seitens des Flugdienstleiters. Da genügt nun wirklich jeweils ein Flugdienstleiter. Für die ersten beiden Dienstage sollen die Flugdienstleiter in Zukunft eine Einweisung erhalten. Die Segelflughgruppen wünschen, dass schon ab der kommenden Saison die Regeln angepasst werden.

18. Veranstaltungen und Verwaltung

Die Segelflughgruppen haben kein Interesse an segelflughfremden Veranstaltungen weder in dem von ihnen benutzten Hangar, noch auf den Segelflughpisten, noch im Bereich des Luftraumes der südlichen Platzhälfte. Sie betrachten sich als gleichberechtigte Mitglieder des AeCA und Mithalter des Flugplatzes Birrfeld. Sie verlangen eine gemäss den AeCA-Statuten Art.3 zu gewährleistende Verfügbarkeit ihrer Piste. Die Segelflughgruppen und Standplatzmieter wurden in der Vergangenheit für Flugsperren bei Weitervermietungen ihres Flugplatzteils an kommerzielle Unternehmungen nie entschädigt. Sie werden sich auch nie entschädigen lassen und sind auch in Zukunft nicht an einer Zweckentfremdung ihres Flugplatzteils interessiert. Eine Auslagerung des Flugplatzbetriebs an eine kommerziell geführte Betreibergesellschaft lehnen die Segelflughgruppen klar ab. Die Segelflughgruppen können und wollen nicht über eine Betreibergesellschaft mit kommerziellen Unternehmungen und Veranstaltern um ihren Flugplatzteil konkurrieren müssen.

19. Vernehmlassung bei Änderungen im Segelflughbereich

Dinge wie Pistenmarkierungen, Veloweg, Motorflugbetrieb im Segelflughbereich, Flugverbote aufgrund von Veranstaltungen sowie Änderungen bei den Standplätzen zeigen immer wieder ein Vorgehen ohne ausreichende Anhörung der Betroffenen. Ein klar strukturiertes Vernehmlassungsverfahren unter Mitwirkung von Fachleute wie den Vereinspräsidenten, Fluglehrer und Schlepppiloten würde zu einer besseren Akzeptanz von nötigen Veränderungen führen.

20. Schlusswort

Als AeCA-Mitglieder und Segelflieger wollen die unterzeichnenden Präsidenten und Vorstandsmitglieder ihre berechtigten Interessen an einem gesicherten Besitzstand und Flugbetrieb zur Kenntnis bringen. Letztlich wünschen alle am Platz ansässigen Piloten, dass im Birrfeld ein von unnötigen Auflagen freies Fliegen auch in Zukunft weiter möglich ist.