



# «Die Kleinfliegerei wird immer mehr verdrängt»

Luftraum Schweiz

**A**b in die Höhe und dann die grenzenlose Freiheit geniessen. Wer mit den Veteranen der Lüfte spricht, hört, dass das zu ihrer Jugendzeit tatsächlich so gewesen ist. Fliegen als Volkssport, den auch Minderbemittelte ausüben können, und an einem Himmel, der fast uneingeschränkt ihnen gehört. Es ist längst vorbei, das mit dem Volkssport und mit der Freiheit in der Luft. Zu teuer ist das Fliegen geworden. Und viele, die es schon tun, hören auf, weils zu aufwändig geworden ist. Die Motorfluggruppen landauf und landab sind überaltert, der Nachwuchs ist rar. Kein Wunder, dass auch die Armee hellhörig geworden ist und inzwischen zusammen mit dem Aero-Club Schnupperwochen für Junge durchführt.

Wer nach den Gründen sucht, wird schnell fündig. Ein Blick auf die Luftverkehrskarte der Schweiz zeigt dicke, violette Balken, die einem Nähmuster gleichen. Darin stehen Zahlen, die für einen Laien Bahnhof bedeu-

ten und selbst für einen Fachmann manchmal ein Nachblättern bedingen. Sie drücken aus, was in einer Zone möglich ist oder nicht. Je näher das zu einem Flughafen ist, desto weniger ist das. Nicht, dass der Luftraum über Zürich und den anderen Flugplätzen vollständig geschlossen ist, aber spätestens beim Überfliegen der ersten violetten Linie dringt man in den kontrollierten Luftraum ein und muss sich unter die Fittiche der Überwachungsfirma Skyguide begeben. Das bedingt teure Installationen am Luftfahrzeug, die nicht jeder Ballonfahrer oder Segelflieger gewillt ist auszugeben. Kommt hinzu, dass Pläne bestehen, den Kleinfliegern Gebühren für die Luftraumüberwachung in Rechnung zu stellen.

Wer sich im unkontrollierten Luftraum bewegt, muss sich aber auch an Regeln halten. Die Mindestflughöhe ist so eine. Je nach Häusern untendran ist sie höher oder tiefer und bewegt sich zwischen 150 und 600 Me-

tern über Boden. Und oben ist auch einmal Schluss. Die Decke ist auf 3000 bis 4600 Metern fixiert. Innerhalb dieser Bandbreite ist man frei, wenn nicht auch noch das Militär seinen Anteil am Luftraum beansprucht, was vor allem in den Alpen der Fall ist. Allerdings gibt es wie im Autoverkehr ein paar grundsätzliche Verhaltensregeln im Sichtflug. Das Motto «look and see» beinhaltet nicht nur den Rechtsvortritt, sondern auch den Vorrang nicht motorisiert vor motorisiert und sinkend vor steigend. Ausgewichen und überholt wird nach rechts. Luftraumexperte Ruedi Iten erklärt, dass der Grundsatz «je beweglicher, je weniger Vortritt» tatsächlich als Richtschnur genommen werden könne. Trotz aller Regeln kommt es ab und zu zu Zusammenstössen, vor allem zwischen Segelfliegern, kürzlich aber wie in Österreich auch zwischen Heli und Kleinflugzeug mit fatalen, sprich tödlichen Folgen.

### Autobahn nach Genua

Während man im Grundsatz zwischen kontrolliertem und unkontrolliertem Luftraum unterscheidet, gibt es im kontrollierten die Unterscheidung zwischen Luftstrassen und den Anflug- und Abfahrtswegen. «Man kann dies wie eine Autobahn mit Zubringern vergleichen», bestätigt Iten. Wobei die Einfuhrstrecken zum Teil sehr lang sind. «Wer in Genua startet, hat erst über der Thur das Ende der Abflugroute erreicht, und der Anflug auf Stuttgart beginnt in der Schweiz.» Aufgrund ihrer geografischen

thurn und Jura sind dabei eine Verringerung des Luftraums über den Hügeln des Juras. Laut Pressemitteilung des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL) ist die Ausdehnung nur für wetterbedingte Fälle vorgesehen und soll zu keiner Zunahme von Anflügen über der Schweiz führen, trotzdem gab es an den Informationsveranstaltungen vor gut zwei Jahren Opposition. Doch der Protest, vor allem der Gleitschirmflieger über dem Weissenstein, die je nach Wetterlage nur noch auf 1700 bzw. 2500 Meter hinaufsteigen können, hat nichts genützt.

«**Einen eigentlichen Erfolg hatte ich nie, aber vielleicht habe ich noch Schlimmeres verhindern können.»**

Lage haben die Überflüge über die Schweiz zugenommen. «Früher waren die meisten Flüge Nord-Süd, seit der Öffnung in Osteuropa immer mehr auch West-Ost», die sich über der Schweiz kreuzen. Die Luftstrassen befänden sich dabei für einen Jet normalerweise auf 7000 bis 13 000 Meter.

Neue Anflugverfahren, ein erweitertes Sicherheitsverständnis und Flugzeuge mit unterschiedlichen Steiggeschwindigkeiten haben dazu geführt, dass die kontrollierten Zonen rund um die Flugplätze mit Linienverkehr ständig zugenommen haben. «Zu Lasten der Kleinfliegerei», wie Ruedi Iten erklärt. Der berufsmässige Pilot sass für den Aero-Club in den vergangenen 10 bis 15 Jahren in den entsprechenden Gremien, welche diese Zonen ausarbeiteten. «Einen eigentlichen Erfolg hatte ich nie, aber vielleicht habe ich noch Schlimmeres verhindern können», sagt der Zürcher. Einen wichtigen Einfluss hatte das gescheiterte Luftverkehrsabkommen mit Deutschland, das zu einem neuen Anflugverfahren für den Flughafen Zürich und damit auch zu neuen, ausgedehnteren Zonen führte. Für Zürich umfasst der kontrollierte Luftraum heute die Eckpunkte Willisau, Zugersee, Überlingen und Donau-Eschingen.

Ein weiterer, aktueller und typischer Fall bezieht sich auf den Flughafen Basel-Mülhausen. «Im Frühling wird auch hier ein neuer Südanflug eingeführt», erklärt Iten. Die Folgen für die Kantone Baselland, Solo-

### Kunstflüge kaum mehr möglich

Auch für die anderen internationalen Flugplätze in der Schweiz sind die Luftraumzonen ausgedehnt worden, aber Genf, Bern und Altenrhein haben die geografische Situation, dass sie wegen der Berge nicht beliebig angefliegen werden können, sondern nur in einer Richtung.

Dass der Luftraum immer ausgedehnter wird, hat nicht nur für die Kleinflieger direkte Konsequenzen, sondern auch für die Infrastruktur. «32 Kleinflugplätze sind von der Ausdehnung betroffen», erklärt Iten. Kunstflug über dem Flugplatz Birrfeld AG zum Beispiel sei praktisch nicht mehr möglich, Segelflieger könnten oft nicht mehr in Winterthur landen, dasselbe gelte bald auch für Dittingen. Welche Folgen das hat, mag er noch nicht einschätzen. Klar ist für ihn, dass die Kleinfliegerei immer mehr an den Rand gedrängt wird. «Die Kleinfliegerei bezahlt beispielsweise die für die grossen Flugzeuge nötigen Infrastrukturen mit ihren Taxen und Gebühren mit, obwohl sie die gar nicht nötig hat.» Dasselbe gelte auch für den kontrollierten Luftraum. «Der ist da, um die Grossen zu schützen, nicht die Kleinen», sagt Iten. Er ist auch dezidiert, was die Interessenvertretung sowohl im Grossen als auch im Kleinen betrifft. «Beim Departement hat man kein Interesse, die Fliegerei zu unterstützen», sagt er deutlich, wo sich andere in der Aussage winden (müssen).

### Résumé

## La petite aviation souffre sous les restrictions

S'élever dans les airs et profiter d'une liberté sans limites: ça c'était la belle époque!

Quand voler était encore un sport populaire. Aujourd'hui il est devenu trop cher et demande beaucoup trop d'énergie. La relève se fait donc rare dans le domaine de la petite aviation, ce qui inquiète même l'armée.

Ces difficultés sont notamment engendrées par les restrictions toujours plus importantes auxquelles doivent faire face les petits avions: pour pouvoir approcher de grands aéroports, il faut posséder des installations coûteuses dans l'aéronef. En outre il est fort possible que la petite aviation doive bientôt payer une taxe pour la surveillance du ciel.

Dans les airs existent des règles de circulation, des hauteurs minimales et maximales de vol. On dépasse notamment par la droite. Il y a malgré tout parfois des accidents qui peuvent être tragiques comme ce fut le cas récemment en Autriche. On distingue généralement entre l'espace aérien non contrôlé et contrôlé. Celui-ci a tendance justement à s'étendre de plus en plus, aux dépens de la petite aviation. L'échec des négociations avec l'Allemagne et les nouvelles approches de Kloten par le sud ont eu une influence déterminante. Autre exemple, de nouvelles approches par le sud pour l'aéroport de Bâle-Mulhouse, qui vont restreindre l'espace aérien au-dessus des montagnes jurassiennes. Les aérodromes sont également fortement concernés: on ne peut par exemple presque plus faire de voltige au-dessus de Birrfeld (AG), les parapentistes se retrouvent souvent dans l'impossibilité de se poser à Winterthur. La petite aviation semble être gentiment mais sûrement mise de côté.

jap

### ad personam

**Ruedi Iten** ist am 11. November 1965 geboren. Der gelernte Maschinenmechaniker ist heute Berufspilot. Er wohnt in Guntenswil ZH und arbeitet in Kloten. Er vertrat den Aero-Club in verschiedenen Luftfahrtskommissionen. Seine Hobbys sind Oldtimer, Kunstflug mit Doppeldecker, Segel- und Modellflug, Klavierspielen, Kochen und Computer.

bw