



## Sicherheitsempfehlung Nr. 473

<b>Ausgabedatum der Sicherheitsempfehlung</b>	05.08.2013
<b>Nummer Schlussbericht</b>	2157
<b>Sicherheitsdefizit</b>	<p>Am 11. August 2011 kam es im Nahkontrollbezirk des Militärflugplatzes Emmen zu einer gefährlichen Annäherung zwischen einem Flugzeug Mooney M20J und einem Helikopter Eurocopter AS532 der Schweizer Luftwaffe. Im Rahmen dieser Untersuchung wurde festgestellt, dass obwohl in der Schweiz die zivile und die militärische Flugsicherung in einer Unternehmung integriert sind, die militärische Flugverkehrsleitung im Gegensatz zur zivilen nicht mit dem bodenseitigen Konfliktwarnsystem (short term conflict alert – STCA) ausgerüstet ist.</p>
<b>Sicherheitsempfehlung</b>	<p>Das Bundesamt für Zivilluftfahrt sollte zusammen mit der Flugsicherung Skyguide dafür sorgen, dass auch auf den Flugplätzen der Luftwaffe ein bodenseitiges Konfliktwarnsystem zur Verfügung steht.</p>
<b>Adressaten</b>	BAZL Bundesamt für Zivilluftfahrt
<b>Stand der Umsetzung</b>	<p>Nicht umgesetzt. Sowohl Skyguide als auch der CASO lehnen die Umsetzung der Sicherheitsempfehlung aus folgenden Gründen ab:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Die Anlagen der Luftwaffe können aufgrund ihres Alters nicht mit einem solchen System ausgerüstet werden.</li><li>• Eine Installation eines solchen Systems sei mit einer Änderung der Zuständigkeit des Flugverkehrsleiters verbunden. Insbesondere müssten neu im Luftraum der Klasse D auch Ausweichenweisungen erteilt werden, was unter anderem auch Haftungsfragen aufwerfe.</li><li>• Ein solches System für den Zuständigkeitsbereich einer Platzverkehrsleitstelle existiere nicht.</li><li>• Im Bereich der Anflugeitstellen sei das short term conflict alert system (STCA) verfügbar. Dieses könne aber bei der Bewirtschaftung von Lufträumen ohne Staffelung zwischen VFR und IFR Verkehr (Luftraum D) auch als störend wahrgenommen werden.</li></ul> <p>Die SUST kann nachvollziehen, dass die relativ alten Anlagen der Luftwaffe aus Kostengründen nicht mehr nachgerüstet werden. Die übrigen Argumente vermögen hingegen aus folgenden Gründen nicht zu überzeugen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Die Sicherheitsempfehlung regt ausdrücklich nicht eine Änderung der Zuständigkeiten der Flugsicherung an, sondern möchte dem Flugverkehrsleiter ein Mittel zur Verbesserung der Übersicht in die Hand geben. Die Antwort der Empfänger der Sicherheitsempfehlung geht damit am Ziel vorbei.</li><li>• Ebenso wurde nicht die Ausrüstung mit einem System empfohlen, das ausschliesslich auf die Platzverkehrsleitstelle bzw. den Verkehr im Platzrundenbereich ausgerichtet ist. Deshalb ist es unerheblich, ob solche spezifischen Systeme gegenwärtig zur Verfügung stehen</li></ul>

oder nicht.

- Aufgrund anderer schwerer Vorfälle und der entsprechenden Sicherheitsempfehlungen wurde in letzter Zeit die Flugverkehrsleitung des Regionalflugplatzes Bern nachträglich mit dem STCA ausgerüstet. Diese Massnahme – die von der SUST begrüsst wird – zeigt, dass auch kleinere Flugplätze mit solchen Warneinrichtungen ausgerüstet werden können. Insbesondere weist diese Nachrüstung darauf hin, dass ein solches System auch auf Flugplätzen, die analog zu den Militärflugplätzen Mischverkehr nach IFR und VFR sowie eine Kontrollzone der Luftraumklasse D aufweisen, zu einer Verbesserung der Sicherheit beiträgt.

Das BAZL hat stattdessen Skyguide beauftragt, zusammen mit den Flugplätzen, der Luftwaffe sowie den Betreibern eine Sicherheitsanalyse der Region Alpnach-Buochs-Emmen-Kägiswil (ABEK) durchzuführen. Diese Analyse soll dazu dienen, insbesondere die systemischen Risiken zu identifizieren und ggf. Handlungsbedarf daraus abzuleiten. Dabei stehen insbesondere die Gestaltung sowie die Bewirtschaftung der verschiedenen Lufträume unter ziviler und militärischer Flugsicherung im Zentrum.

Durch den Wunsch, den Militärflugplatz Emmen vermehrt für zivile Operationen zu verwenden, hat das BAZL zudem eine Gap-Analyse in Auftrag gegeben. Diese soll aufzeigen, welche Unterschiede zwischen zivilen und militärischen Verfahren und Infrastruktur bestehen und welche Massnahmen ggf. noch zu ergreifen sind, um den Flugplatz auch für eine gewisse Anzahl ziviler Flüge nutzen zu können.

Diese beiden Massnahmen sollen es dem BAZL erlauben, systemische Schwachstellen zu identifizieren und die nötigen Massnahmen einzuleiten.

Sofern aus diesen Abklärungen konkrete Verbesserungsmassnahmen resultieren, welche dem Sinn der Sicherheitsempfehlung entsprechen, kann eine Neubeurteilung des Umsetzungsstandes in Betracht gezogen werden. Da das von der SUST adressierte Sicherheitsdefizit aber nach wie vor besteht, wird die Sicherheitsempfehlung als „nicht umgesetzt“ beurteilt.