



CH-3003 Bern, BAZL

Aktenzeichen: BAZL / 371.11-00004/00006/00008  
Bern, 22. Februar 2016

## Verfügung

betreffend

### Änderung der Luftraumstruktur der Schweiz 2016

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) stellt fest und zieht

in Erwägung:

1. Mit der Luftraumstruktur wird festgelegt, welche Benutzungsbedingungen in welchen Teilen des Luftraums über der Schweiz gelten und welche Flugsicherungspflichten und -rechte damit verbunden sind. Zuständig für das Festlegen der Luftraumstruktur ist das BAZL im Einvernehmen mit dem Kommando der Luftwaffe und nach Anhörung der Skyguide (Art. 40 Abs. 1 und 2 des Luftfahrtgesetzes [LFG], SR 748.0, i.V.m. Art. 2 Abs. 1 der Verordnung über den Flugsicherungsdienst [VFSD], SR 748.132.1). Das BAZL überprüft die Luftraumstruktur jedes Jahr, um der Luftfahrtentwicklung, den sich ändernden Bedürfnissen der Betroffenen und den entdeckten Sicherheitsrisiken Rechnung zu tragen. Als Grund- und Ausgangslage für die Luftraumänderung 2016 gilt die ICAO Karte der Schweiz 2015.

2. Es sind die folgenden Luftraumänderungen vorgesehen:

a) Betrieb von TMA1 bis 6 Locarno als „HX“ (keine fixen Betriebszeiten)

Die TMAs Locarno 1-6 werden auf „HX“ umklassiert.

Die lateralen und vertikalen Abmessungen können dem Anhang 2 zu dieser Verfügung entnommen werden.

**Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL**

Postadresse: 3003 Bern  
Tel. + 41 31 325 80 39, Fax + 41 31 325 80 32

[www.bazl.admin.ch](http://www.bazl.admin.ch)



Begründung:

Die oben genannten Nahkontrollbezirke sind in der Regel über NOTAM aktiviert. Während der Nachtstunden, wenn der Flugplatz geschlossen ist (Nachtflugordnung), bzw. wenn die Nahkontrollbezirke nicht benötigt werden, ist die TMA nicht aktiv.

Gemäss Artikel 39d der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL, SR 748.131.1) unterliegen Notlandungen, Starts und Landungen von Such- und Rettungsflügen, Ambulanzflügen, Polizei- und von Flügen zur Katastrophenhilfe, Starts und Landungen von schweizerischen Militärluftfahrzeugen und Starts und Landungen von Staatsluftfahrzeugen, die vom Bundesamt bewilligt wurden, keinen Beschränkungen in der Nachtflugordnung.

Daraus folgt, dass bei Flügen gemäss Art. 39d VIL ausserhalb der ordentlich publizierten Öffnungszeiten bzw. bei Flügen ab einem Militärflugplatz ausserhalb der publizierten Militärflugbetriebszeiten, sollten diese nach Instrumentenflugregeln abgewickelt werden, die CTR und TMA gesondert als aktiv publiziert werden müssen.

Nach dem gleichen Prinzip kann bei der technischen Schliessung eines Flugplatzes während den ordentlichen Öffnungszeiten, z.B. aus meteorologischen Gründen, die CTR und TMA als deaktiviert publiziert werden.

Diese individuellen Aktivierungen sind administrativ aufwändig und träge. Zur ordentlichen Publikation einer ausserordentlichen Aktivierung oder Deaktivierung ist in der Praxis ein Vorlauf von mindestens 3 Stunden notwendig, um sicherzustellen, dass die Luftraumnutzer, welche den fraglichen Raum befliegen und über eine ausserordentliche Aktivierung / Deaktivierung informiert werden müssen, die Information auch rechtzeitig für die Flugvorbereitung erhalten.

Mit einem Status „HX“ entfällt diese Publikation. Die Luftraumnutzer informieren sich zeitgerecht und unabhängig von publizierten Betriebszeiten vor jedem Einflug in den fraglichen Luftraum auf einer publizierten Frequenz bzw. über eine per Telefon abrufbare Tonbandansage über den Luftraumstatus (aktiv bzw. nicht aktiv). Die Verfahren zur Handhabung einer TMA mit dem Status „HX“ sind im Luftfahrthandbuch (AIP) geregelt. Das vereinfachte Verfahren (Telefon statt Publikation) erhöht auch die Flugsicherheit, da es für Piloten eine zeitgerechte und einfache Prozedur ermöglicht.

b) Erweiterung CTR 2 Zürich nach Süden

Die CTR2 Zürich wird nach Süden erweitert.

Die lateralen und vertikalen Abmessungen können dem Anhang 2 zu dieser Verfügung entnommen werden.

Begründung:

Die Minimum-Radarführungshöhen wurden 2015 angepasst und dementsprechend kann der Luftraum mit dieser kleinen Erweiterung nach Süden für den IFR-Verkehr nach Zürich Flughafen optimaler genutzt werden. Für die Piloten wird der Anflug dadurch weniger anspruchsvoll, da der Anflug von Westen genauso stabilisiert geflogen werden kann, wie dies heute von Osten her bereits der Fall ist. Zudem kann der Flugverkehrsleiter mit dieser Anpassung den Verkehr für Zürich auch strukturierter abhandeln, da Anflüge auf die Piste 34 von Westen und Osten je mit einem 90° Winkel aufliniert werden können. Die Einschränkungen für die Allgemeine Luftfahrt sind minimal und die CTR 2 Zürich wird nur dann und nur so lange aktiviert, wie sie tatsächlich benötigt wird. Im

Südwesten liegt die Autobahn A3 ausserhalb der CTR und ermöglicht einem Piloten, welcher nach Sichtflugregeln unterwegs ist, sich einfach zu orientieren und die CTR zu umfliegen.

c) Betrieb von CTR 2 und TMA 14/15 Zürich als „HX“ (keine fixen Betriebszeiten)

Die CTR 2 und die TMAs 14/15 Zürich werden auf „HX“ umklassiert.

Die lateralen und vertikalen Abmessungen können dem Anhang 2 zu dieser Verfügung entnommen werden.

Neben den DVO-Zeiten können diese Lufträume ausschliesslich bei folgenden Wetterlagen aktiviert werden:

1. Horizontalsicht 4300m oder weniger, oder eine Wolkenbasis tiefer als 900ft

und

2. Wind zwischen 280° und 020° mit Geschwindigkeiten von 10kts oder grösser, exklusive Böen

oder

3. falls die allgemeine Flugsicherheit aus anderen Gründen andere Pisten als die Piste 34 für Landungen nicht zulässt.

Die Aktivierung darf nur so lange aufrechterhalten werden, als die spezielle Wetterlage andauert.

Falls die Wetterbedingungen Anflüge auf die Piste 34 während MIL ON Zeiten bzw. Flugbetriebszeiten von Emmen oder Dübendorf notwendig machen, muss Skyguide vorgängig das Einverständnis der Luftwaffe über das 'Air Operation Command' einholen.

Skyguide führt während maximal eines Jahres ein Monitoring der Aktivierungen und Wetterbedingungen durch.

Begründung:

Mit dieser Massnahme kann auf unvorhergesehene Wettersituationen, welche Anflüge auf Piste 34 ausserhalb der DVO Zeiten bedingen, flexibler reagiert werden, da nicht schon am Vorabend die Lufträume per NOTAM aktiviert werden müssen. Die Notwendigkeit, 'Luftraum auf Vorrat' zu reservieren entfällt, da mit diesem Konzept flexibler auf aktuelle Wetterentwicklungen reagiert werden kann, was eine geringere Einschränkung für den übrigen Verkehr zur Folge hat.

d) Erweiterung CTR Sion nach Osten und Anpassung TMA Sektoren Sion

Die Anhörung der betroffenen Gemeinden und Verbände zu diesem Vorhaben rund um Sion ergab, dass weitere Abklärungen, vor allem hinsichtlich der wirtschaftlichen Auswirkungen auf den Tourismus der Region nötig sind. Entweder erfahren die Hängegleiter-Gemeinden bzw. -Verbände Einschränkungen, oder es werden die zivilen IFR-Anflüge eingestellt. Aus diesem Grund wird auf das Vorhaben „Erweiterung CTR Sion nach Osten und Anpassung TMA Sektoren Sion“, so wie es in die Anhörung gegeben wurde, einstweilen verzichtet, um zusammen mit den betroffenen Luftraumnutzern der Region Lösungsmöglichkeiten zu evaluieren, welche den rechtlichen Rahmenbedingungen folgen, die Sicherheit aller Luftraumnut-

zer gewährleisten und die wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Region so gering als möglich halten. Soweit den Gegenstand der Anhörung „Erweiterung CTR Sion nach Osten und Anpassung TMA Sektoren Sion“ betreffend, wird dieser demzufolge im vorliegenden Verfahren als gegenstandslos vom Protokoll abgeschrieben (Anordnung 4).

Stattdessen werden in einem ersten Schritt einstweilen drei temporäre bzw. temporär aktivierbare Flugbeschränkungsgebiete (LS-R) östlich von Sion erschaffen, in welchen die Luft-raumnutzungsregeln der Klasse „E“ zur Anwendung kommen sollen. In einem zweiten Schritt soll zu einem späteren Zeitpunkt eine permanente Lösung umgesetzt werden.

Die Flugbeschränkungsgebiete klassieren den darin befindlichen Luftraum in Klasse E um. Es gibt keine Abweichungen zu den Standardregeln dieser Luftraumklasse.

Das Flugbeschränkungsgebiet LS-R GS1 hat die gleichen Aktivierungszeiten wie die CTR Sion und wird automatisch und gleichzeitig aktiviert, wenn die CTR Sion aktiviert wird (HX). Die Flugbeschränkungsgebiete LS-R GS2 und LS-R GS3 werden in der Regel zur gleichen Zeit wie die CTR Sion CTR aktiviert sein, können indessen über NOTAM deaktiviert werden, wenn die TMA Sion aktiviert werden.

Die lateralen und vertikalen Abmessungen können dem Anhang 2 zu dieser Verfügung entnommen werden.

#### Begründung:

Die aktuellen zivilen IFR-Anflugverfahren führen teilweise durch die Luftraumklasse G und finden damit z.T. im ungeschützten Luftraum statt, was rechtlich nicht zulässig ist. Das BAZL beabsichtigt deshalb als Sofortmassnahme bis auf weiteres drei temporäre bzw. temporär aktivierbare Flugbeschränkungsgebiete einzurichten, damit die zivilen IFR-Anflugverfahren im Luftraum der Klasse E liegen und damit entsprechend geschützt sind, da die geringeren Wolkenabstände der Luftraumklasse G nicht mehr zur Anwendung kommen und damit mehr Reaktionszeit zur Verfügung steht, wenn der IFR-Anfliegende aus der Wolken- bzw. Nebelschicht austritt.

Mit dieser Massnahme werden die Hängegleiter weniger stark beeinträchtigt als mit der angehörten „Erweiterung CTR Sion nach Osten und Anpassung TMA Sektoren Sion“. Es ist keine Bewilligung zum Einfliegen in diese Lufträume notwendig. Zudem gibt es für diese Lufträume keine Funkpflicht. Auf Grund dieser geringeren Einschränkung für alle Luftraumnutzer wird auf eine Anhörung dieser Variante verzichtet.

Gleichzeitig werden die rechtlichen Rahmenbedingungen mit dieser Lösung erfüllt.

Mit diesem Vorgehen besteht die nötige Vorlaufzeit, um mit den lokalen Luftraumnutzern eine Lösung zu finden, damit der Flugbetrieb der Hängegleiter in der Region, welcher ein Tourismusfaktor ist, nicht a priori verunmöglicht wird und trotzdem zivile IFR-Anflüge durchgeführt werden können, welche ebenfalls von touristischer Bedeutung für die Region sind.

3. a) Die Luftraumstruktur bestimmt, welche Art von Flugsicherungsdienst zur Anwendung kommt. Von einer Änderung der Luftraumstruktur sind primär die Luftraumnutzer betroffen. Es können jedoch auch darunterliegende Gebiete, insbesondere Schutz- und Jagdbanngebiete, und ihre Bewohner betroffen sein, da sich die Lärmverhältnisse am Boden aufgrund einer veränderten Luft-raumnutzung ändern können.

Nach Auffassung des BVGer (vgl. BVGE 2008/18 E. 1) geschieht die Strukturierung des Luftraums mittels einer generell-konkreten Verfügung, einer sog. Allgemeinverfügung. Rechtlich wird die Allgemeinverfügung regelmässig wie eine gewöhnliche Verfügung behandelt, weshalb sie auch Anfechtungsobjekt einer Beschwerde ans BVGer sein kann. Hingegen ist nur denjenigen natürlichen und juristischen Personen vor Erlass der Verfügung rechtliches Gehör zu gewähren, die durch die Allgemeinverfügung wesentlich schwerer in ihren Interessen betroffen sind, als die grosse Zahl der Adressaten (BGE 121 I 230; Häfelin/Müller/Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, Zürich 2010, Rz 923 ff.).

b) Aus diesem Grund wurden die Entwürfe zu den oben genannten Luftraumgeschäften den betroffenen Luftraumnutzern und den betroffenen Kantonen mit Aeronautical Information Circular (AIC) Nr. 007/2014 B und Nr. 011/2015 B zur Konsultation unterbreitet. Sie erhielten Gelegenheit, sich zwischen dem 18. September 2014 und dem 31. Oktober 2014 und zwischen dem 17. September 2015 und dem 16. Oktober 2015 zu äussern.

c) Beim BAZL sind innert Frist die folgenden Stellungnahmen eingegangen, welche in den Berichten zur Anhörung Luftraumänderung 2015 und 2016 zusammengefasst bzw. ausgewertet wurden.

Betrieb von TMA1 bis 6 Locarno als „HX“ (keine fixen Betriebszeiten)

- Ufficio dell'aeroporto cantonale Locarno, 23. September 2015
- Repubblica e Cantone Ticino, 13. Oktober 2015
- Comune di Sementina, 13. Oktober 2015
- AeCS, Aero Club Schweiz, 13. Oktober 2015
- SHV, Schweizerischer Hängegleiter Verband, 13. Oktober 2015
- SFVS, Schweizer Segelflug Verband, 13. Oktober 2015
- Schweizerischer Verband Ziviler Drohnen, 14. Oktober 2015
- AOPA, 15. Oktober 2015
- MFVS, Motorflug-Verband der Schweiz, 15. Oktober 2015
- Schweizer Armee, 15. Oktober 2015
- Comune delle Centovalli, 16. Oktober 2015

Erweiterung CTR 2 Zürich nach Süden

- Flughafen Zürich, 02. Oktober 2015
- Kanton Zürich Volkswirtschaftsdirektion - Amt für Verkehr, 08. Oktober 2015
- AeCS, Aero Club Schweiz, 13. Oktober 2015
- SHV, Schweizerischer Hängegleiter Verband, 13. Oktober 2015
- SFVS, Schweizer Segelflug Verband, 13. Oktober 2015
- Schweizerischer Verband Ziviler Drohnen, 14. Oktober 2015
- AOPA, 15. Oktober 2015
- MFVS, Motorflug-Verband der Schweiz, 15. Oktober 2015
- Schweizer Armee, 15. Oktober 2015

Betrieb von CTR 2 und TMA 14/15 Zürich als „HX“ (keine fixen Betriebszeiten)

- SHV, Schweizerischer Hängegleiter Verband, 23. Oktober 2014
- Kanton Zürich Volkswirtschaftsdirektion - Amt für Verkehr, 27. Oktober 2014
- AeCS, Aero Club Regionalverband Langenthal, 28. Oktober 2014

- Gemeinde Wila, 28. Oktober 2014
- Gemeinde Zell, 28. Oktober 2014
- Segelfluggruppe Olten, 28. Oktober 2014
- Gemeinde Turbenthal, 29. Oktober 2014
- SFVS, Schweizer Segelflug Verband, 29. Oktober 2014
- Segelfluggruppe Zürich, 29. Oktober 2014
- AeCS, Aero Club Schweiz, 30. Oktober 2014
- Alpine Segelflugschule Schänis AG, 30. Oktober 2014
- MFVS, Motorflug-Verband der Schweiz, 30. Oktober 2014
- AOPA, 31. Oktober 2014
- Schweizer Armee, Luftwaffe, 31. Oktober 2014

Erweiterung CTR Sion nach Osten und Anpassung TMA Sektoren Sion (gegenstandslos gemäss Ziffer 2d oben und Anordnung 4 hinten)

- Parapente Club Vercorin, 24. September 2015
- Office du Tourisme de Vercorin, 24. September 2015
- Le Parapente Club Vercorin, 30. September 2015
- Para Delta Club Des Combins, 30. September 2015
- Twist Air, Ecole de parapente, 01. Oktober 2015
- Sierre - Anniviers Marketing, 01. Oktober 2015
- Ville de Sierre, 05. Oktober 2015
- Telecabine Vercorin, 06. Oktober 2015
- Air Glaciers, 07. Oktober 2015
- Commune de Chalais, 09. Oktober 2015
- Delta Club Valais, 11. Oktober 2015
- AeCS, Aero Club Schweiz, 13. Oktober 2015
- SHV, Schweizerischer Hänggleiter Verband, 13. Oktober 2015
- SFVS, Schweizer Segelflug Verband, 13. Oktober 2015
- Aeroclub Valais, 14. Oktober 2015
- Schweizerischer Verband Ziviler Drohnen, 14. Oktober 2015
- AOPA, 15. Oktober 2015
- Crans Montana Tourisme & Congrès, 15. Oktober 2015
- Groupe de Vol Moteur Sion, 15. Oktober 2015
- Heli Alps SA, 15. Oktober 2015
- MFVS, Motorflug-Verband der Schweiz, 15. Oktober 2015
- Ovronn`Air, 15. Oktober 2015
- Schweizer Armee, 15. Oktober 2015
- swiss air navigation services ltd, 15. Oktober 2015
- Gemeinde Turtmann-Unterems, 16. Oktober 2015
- Guttet-Feschel Gemeindeverwaltung, 16. Oktober 2015

d) Beim BAZL sind ausser Frist die folgenden Stellungnahmen eingegangen, welche nicht in den Berichten zur Anhörung Luftraumänderung 2015 und 2016 zusammengefasst bzw. ausgewertet wurden.

- Comune di Minusio, 27. Oktober 2015

e) Gestützt auf die eingegangenen Stellungnahmen hat das BAZL den Entwurf zur Luftraumstruktur 2016 bereinigt. Der Skyguide sowie der Luftwaffe wurden die Änderungen im Rahmen der Sitzung des Airspace Regulation Teams (ART) am 26. November 2015 unterbreitet. Skyguide und die Luftwaffe haben den unter Ziffer 2 oben aufgeführten Luftraumänderungen zugestimmt.

Zu den Stellungnahmen im Einzelnen:

Bezüglich der Anträge zu dem oben erwähnten und öffentlich angehörten Luftraumgeschäft und dessen Beurteilung wird auf die Berichte zur Anhörung der Luftraumänderungen Schweiz 2015 und 2016 in Anhang 1 verwiesen, welcher integrierter Bestandteil dieser Verfügung bildet.

4. Ergebnis des Anhörungsverfahrens:

Aus den vorgenannten Gründen

- sind die TMAs Locarno 1-6 auf „HX“ umzuklassieren (laterale und vertikale Abmessung siehe Anhang 2 zur Verfügung, Anordnung 1.1)
- ist die CTR2 Zürich nach Süden zu erweitern (laterale und vertikale Abmessung siehe Anhang 2 zur Verfügung, Anordnung 1.2)
- sind die CTR 2 und die TMAs 14/15 Zürich auf „HX“ umzuklassieren (laterale und vertikale Abmessung siehe Anhang 2 zur Verfügung, Anordnung 1.3)
- sind drei temporäre bzw. temporär aktivierbare Flugbeschränkungsgebiete östlich von Sion zu schaffen (laterale und vertikale Abmessung siehe Anhang 2 zur Verfügung, Anordnung 1.4).

5. Die Veröffentlichung einer Luftraumstrukturänderung erfolgt jeweils im Luftfahrthandbuch (Aeronautical Information Publication, [AIP], Art. 2 Abs. 1 VFSD). Die neue bzw. geänderte Luftraumstruktur 2016 wird mittels der ICAO-Luftraumkarte der Schweiz und der Segelflugkarte Schweiz bzw. so genannten Supplements zum Luftfahrthandbuch konkretisiert (Anordnung 3).

Als Datum für das Inkrafttreten gilt der 31. März 2016 (Anordnung 2).

6. Gemäss Art. 8a Abs. 2 LFG haben Beschwerden gegen Verfügungen des BAZL zur Festlegung der Luftraumstruktur keine aufschiebende Wirkung.

7. Die Festlegung der Luftraumstruktur ist Bundessache. Sie betrifft einen grossen Teil von Interessierten (Allgemeinverfügung). Es gibt in den meisten Fällen keine individuellen Gesuchsteller. Es handelt sich bei der Luftraumstruktur vielmehr um eine Massnahme zur Gewährleistung eines hohen Sicherheitsstandards in der Luftfahrt. Gemäss Art. 5 der Gebührenverordnung des BAZL (GebV-BAZL, SR 748.112.11) kann im Einzelfall unter Berücksichtigung des Interesses und des Nutzens der gebührenpflichtigen Person sowie des öffentlichen Interesses eine Gebühr ermässigt oder erlassen werden. Im vorliegenden Fall ist das öffentliche Interesse gegeben. Es werden keine Gebühren erhoben (Anordnung 5).

und verfügt:

1. Die Luftraumstruktur der Schweiz wird, basierend auf der ICAO-Karte Schweiz, Version 2015, wie folgt geändert:
    - 1.1. Die TMAs Locarno 1-6 werden auf „HX“ umklassiert. Die lateralen und vertikalen Abmessungen sind im Anhang 2 zu dieser Verfügung aufgeführt.
    - 1.2. Die CTR2 Zürich wird nach Süden erweitert. Die lateralen und vertikalen Abmessungen sind im Anhang 2 zu dieser Verfügung aufgeführt.
    - 1.3. Die CTR 2 Zürich und die TMAs 14/15 Zürich werden auf „HX“ umklassiert. Die lateralen und vertikalen Abmessungen sind im Anhang 2 zu dieser Verfügung aufgeführt.
      - 1.3.1. Neben den DVO-Zeiten dürfen diese Lufträume ausschliesslich bei folgenden Wetterlagen aktiviert werden:
        - Horizontalsicht 4300m oder weniger, oder eine Wolkenbasis tiefer als 900ft
        - und
        - Wind zwischen 280° und 020° mit Geschwindigkeiten von 10kts oder grösser, exklusive Böen
        - oder
        - falls die allgemeine Flugsicherheit aus anderen Gründen andere Pisten als die Piste 34 für Landungen nicht zulässt.
  - Die Aktivierung darf nur so lange aufrechterhalten werden, als die spezielle Wetterlage andauert.
  - 1.3.2. Falls die Wetterbedingungen Anflüge auf die Piste 34 während MIL ON Zeiten bzw. Flugbetriebszeiten von Emmen oder Dübendorf notwendig machen, muss die Skyguide vorgängig das Einverständnis der Luftwaffe über das 'Air Operation Command' einholen.
  - 1.3.3. Skyguide führt während maximal eines Jahres ein Monitoring der Aktivierungen und Wetterbedingungen durch.
  - 1.4. Es werden bis auf weiteres drei temporäre bzw. temporär aktivierbare Flugbeschränkungsgebiete östlich von Sion erschaffen. Die lateralen und vertikalen Abmessungen sind im Anhang 2 zu dieser Verfügung aufgeführt.
    - 1.4.1. Die Flugbeschränkungsgebiete klassieren den darin befindlichen Luftraum in Klasse E um. Es gibt keine Abweichungen zu den Standardregeln dieser Luftraumklasse.
    - 1.4.2. Das Flugbeschränkungsgebiet LS-R GS1 hat die gleichen Aktivierungszeiten wie die CTR Sion und wird automatisch und gleichzeitig aktiviert, wenn die CTR Sion aktiviert wird (HX). Die Flugbeschränkungsgebiete LS-R GS2 und LS-R GS3 werden in der Regel zur gleichen Zeit wie die CTR Sion CTR aktiviert sein, können indessen über NOTAM deaktiviert werden, wenn die TMAs Sion aktiviert werden.
2. Die Änderung der Luftraumstruktur der Schweiz 2016 gemäss Ziffer 1 dieser Verfügung tritt am 31. März 2016 in Kraft. Die Gültigkeitsdauer ist unbeschränkt und dauert bis zum Widerruf bzw. bis zu einer erneuten Änderung, welche die hiermit bereits verfügten Strukturen betrifft.

3. Die entsprechenden Eintragungen werden im Luftfahrthandbuch (Aeronautical Information Publication, AIP) publiziert. Die Zonen werden auf die relevanten Luftfahrtskarten aufgedruckt. Sie sind Bestandteil der vorliegenden Verfügung.
4. Soweit den Gegenstand der Anhörung „Erweiterung CTR Sion nach Osten und Anpassung TMA Sektoren Sion“ betreffend, wird dieser demzufolge im vorliegenden Verfahren als gegenstandslos vom Protokoll abgeschrieben.
5. Es werden keine Kosten gesprochen.
6. Eröffnung und Publikation:
  - 6.1. Diese Verfügung ist folgenden Adressaten per Einschreiben zu eröffnen:
    - 6.1.1. Skyguide, Case postale 796, 1215 Genève 15
    - 6.1.2. Kdo Luftwaffe, Papiermühlestrasse 20, 3003 Bern
  - 6.2. Diese Verfügung ist folgenden Adressaten mit einfacher Post mitzuteilen:
    - 6.2.1. Aero Club der Schweiz, Zentralsekretariat, Lidostrasse 5, 6006 Luzern, Herrn Y. Burkhardt/C. Nicca
    - 6.2.2. Schweizerischer Verband Ziviler Drohnen (SZVD), 3000 Bern, Herr D. Jenzer
    - 6.2.3. AOPA, Steinstrasse 37, 8003 Zürich, Herr P. Hauser
    - 6.2.4. Motorflug-Verband der Schweiz, Sekretariat AeCS, Lidostrasse 5, 6006 Luzern, Herr C. Nicca
    - 6.2.5. Ufficio dell'aeroporto cantonale Locarno, 6596 Gordola, Herr S. Balestra
    - 6.2.6. Repubblica a Cantone Ticino, Piazza Governo 6501 Bellinzona, N. Gobbi/G. Gianella
    - 6.2.7. Comune delle Centovalli, 6655 Intragna, Herrn G. Pellanda/A. Benzonelli
    - 6.2.8. Comune di Sementina, 6514 Sementina, R Clastri/R Malandrini
    - 6.2.9. Comune di Minusio, Via San Gottardo 60, CH - 6648 Minusio, F. Dafohd/U. Donati
    - 6.2.10. SHV, Schweizerischer Hängegleiter Verband, Herrn C. Boppart/C. Markoff, Seefeldstrasse 224, 8008 Zürich
    - 6.2.11. SFVS, Schweizer Segelflug Verband, Herrn X Mäder/R. Lüthi, Lidostrasse 5, 6006 Luzern
    - 6.2.12. Flughafen Zürich, Postfach, 8058 Zürich Flughafen, Herr S. Tschudin
    - 6.2.13. Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion Amt für Verkehr, Kaspar Escher-Haus, 8090 Zürich Herr M. Traber
    - 6.2.14. AeCS, Aero Club Regionalverband Langenthal, Herr M. Zwicky, Rehhubelstrasse 5, 4532 Feldbrunnen
    - 6.2.15. Segelfluggruppe Olten, Herr O. Bachmann, Postfach, 4600 Olten
    - 6.2.16. Alpine Segelflugschule Schänis AG, Flugplatz, 8718 Schänis
    - 6.2.17. Gemeinde Turbenthal, Tösstalstrasse 56, 8488 Turbenthal, G. Brunner/J. Schenkel
    - 6.2.18. Gemeinde Wila, Kugelgasse 2, 8492 Wila, F. Moser/B. Zinniker

- 6.2.19. Gemeinde Zell, Spiegelacker 5, 8486 Rikon, M. Lüdin/A. Meyer
- 6.2.20. Segelfluggruppe Zürich, Herr U. Schildknecht, Postfach 503, 8026 Zürich
- 6.2.21. Parapente Club Vercorin, Impasse de Téléphérique 6, 3966 Chalais, Frau M. Glassey
- 6.2.22. Office du Tourisme de Vercorin, 3967 Vercorin, Herr A. Kovacic
- 6.2.23. Parapente Club Vercorin, Impasse de Téléphérique 6, 3966 Chalais;
  - 6.2.23.1. L'école de Parapente Twist`Air, Impasse de Téléphérique 6, 3966 Briey, Herr Y. Gavoldi
  - 6.2.23.2. Le Club de Vol libre Crans-Montana-Aminona, Impasse de Téléphérique 6, 3966 Briey, Herrn J. Alvarez/ O. Biedermann (Vollmacht für Frau M. Glassey)
  - 6.2.23.3. L'école de parapente Paralook, CP 103, 3963 Crans Montana, Impasse de Téléphérique 6, 3966 Briey, Herr J. Alvarez (Vollmacht für Frau M. Glassey)
  - 6.2.23.4. L'association Para-Delta Club les Lagopèdes, route de la télécabine Haute Nendaz, Impasse de Téléphérique 6, 3966 Briey, Herr. Fournier (Vollmacht für Frau M. Glassey)
- 6.2.24. Para Delta Club Des Combins, 1936 Verbier, Herr G. Ammann/ Frau C. Hawes
- 6.2.25. Twist Air, Ecole de parapente, 3967 Vercorin, Herrn A. Lambert/L. Borella/Y. Gavoldi
- 6.2.26. Sierre- Anniviers Marketing, Techno-Pôle 1, 3960 Sierre, Herr M. Hannart
- 6.2.27. Ville de Sierre, Hôtel de Ville, Case Postale 96, 3960 Sierre, Herrn F. Genoud/J. Crettol
- 6.2.28. Telecabine Vercorin Cret du Midi, CP16, 3967 Vercorin, F. Glassey
- 6.2.29. Air Glaciers, Rte de l'Aéroport 60, Case postale 27, 1950 Sion, Herr P. Fauchère,
- 6.2.30. Commune de Chalais, Place des Ecoles 2, 3966 Chalais, Herrn A. Perruchoud/F. Zuber
- 6.2.31. Delta Club Valais, La Barmaz 6, 1923 Les Marécottes, Herrn R. Delez/ M. Jeandroz
- 6.2.32. Aeroclub Valais, p.a. Etude DCSB Rue de Vergers 1, Case Postale 2068, 1950 Sion 2 Nord, Herr J.P. Meyer/Frau A. Jordan
- 6.2.33. Crans Montana Tourisme & Congrès, Case Postale 372, 3963 Crans Montana, Herr B. Huggler
- 6.2.34. Groupe de Vol Moteur Sion, Route de l'aéroport 60, 1950 Sion, Herr V. Favre
- 6.2.35. Heli Alps SA, Aéroport civil, 1950 Sion, Herrn F. Sermier/J.D. Berthod
- 6.2.36. Ovronn`Air, Ruelle de la Cotze 3, 1912 Leytron, Herrn G. Lemasson/B. Grégoire
- 6.2.37. Gemeinde Turtmann-Unterems, Dorfstrasse 26, Postfach 53, 3946 Turtmann, Herrn C.Jäger/T. Lehner
- 6.2.38. Guttet-Feschel Gemeindeverwaltung, 3956 Guttet-Feschel, Herr C. Pfammatter/Frau A. Oggier

6.3. Zudem wird diese Verfügung im Bundesblatt in deutscher, französischer und italienischer Sprache publiziert.

Freundliche Grüsse

Bundesamt für Zivilluftfahrt

*i.v. T. Buchsbaum*

Christian Hegner  
Direktor

Jeroen Kroese  
Sektion Luftraum

Anhang 1: Bericht Anhörung Luftraumänderung Schweiz 2016

Anhang 2: Kartenausschnitt geänderte Luftraumstrukturen

### Rechtsmittelbelehrung

Gegen diese Verfügung kann innert 30 Tagen nach Eröffnung beim Bundesverwaltungsgericht, Postfach, 9023 St. Gallen, Beschwerde erhoben werden. Die Beschwerdefrist beginnt bei persönlicher Eröffnung an die Parteien am auf die Eröffnung folgenden Tag, bei Publikation in einem amtlichen Blatt am auf die Publikation folgenden Tag zu laufen. Gemäss Art. 22a Abs. 1 Bst. a des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVG, SR 172.021) steht die Frist still vom siebten Tag vor Ostern bis und mit dem siebten Tag danach. Die Beschwerde ist im Doppel einzureichen. Sie ist in einer Amtssprache zu verfassen und hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift der Beschwerdeführenden zu enthalten. Die angefochtene Verfügung und die als Beweismittel angerufenen Urkunden sind beizulegen, soweit die Beschwerdeführenden sie in Händen haben. Ferner ist die Vollmacht einer allfälligen Vertreterin oder eines allfälligen Vertreters beizulegen.

Kopien intern:

LSI, SISS, SIFS, SIAP, SB, LESA, LERI



22. Februar 2016

## Bericht über die Anhörung zur Luftraumstrukturänderung der Schweiz 2016

### Anhang 1 zur Verfügung vom 22.02.2016 in Sachen Änderung der Luftraumstruktur der Schweiz 2016

Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 371.11-00004

## 1 Stellungnahmen / Anträge der Interessenvertreter und Beurteilung BAZL – Erweiterung CTR Sion nach Osten und Anpassung TMA Sektoren Sion

Die Anhörung der betroffenen Gemeinden und Verbände rund um Sion ergab, dass weitere Abklärungen vor allem hinsichtlich der wirtschaftlichen Auswirkungen auf den Tourismus der Region nötig sind. Entweder erfahren die Hängegleiter-Gemeinden bzw. -Verbände Einschränkungen oder es werden die zivilen IFR-Anflüge eingestellt. Aus diesem Grund wird auf das Vorhaben „Erweiterung CTR Sion nach Osten und Anpassung TMA Sektoren Sion“ wie in die Anhörung gegeben einstweilen verzichtet, um zusammen mit den betroffenen Luftraumnutzern der Region Lösungsmöglichkeiten zu evaluieren, welche den rechtlichen Rahmenbedingungen folgen, die Sicherheit aller Luftraumnutzer gewährleisten und die wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Region so gering als möglich halten. Soweit den Gegenstand der Anhörung „Erweiterung CTR Sion nach Osten und Anpassung TMA Sektoren Sion“ betreffend wird dieser demzufolge im vorliegenden Verfahren als gegenstandslos vom Protokoll abgeschrieben und demzufolge nicht weiter auf die Stellungnahmen betreffend der angehörten Optionen eingegangen.

### 1.1 Aeroclub der Schweiz

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
Gemäss den Regeln von ICAO und EASA ist IFR im Luftraum Klasse „Golf“ zulässig. Mit Artikel 20 der VRV-L hält das BAZL weiterhin an der Ausnahmeregelung der Schweiz fest. Es gibt genügend Beispiele in Europa und auf der Welt, Flugplätze die IFR Anflüge im Luftraum Klasse „Golf“ durchführen sogar ohne	IFR in Luftraum der Klasse G ist nicht Gegenstand des Verfahrens. <b>Der Antrag wird abgewiesen, soweit ein Zuwarten beantragt wird.</b>



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 371.11-00004

Flugverkehrskontrolldienst. Der AeCS hat Kenntnis davon, dass das BAZL daran ist, diese Regelung zu ändern, Mit den Erweiterungen / Anpassung von CTR's ist zuzuwarten bis die Gesetzgebung bezüglich IFR im Luftraum Klasse „Golf“ angepasst ist. Die dazu notwendige Gesetzesänderung ist rasch möglichst zu vollziehen	
---	--

## 1.2 Schweizerischer Hängegleiter Verband

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
Gleichzeitig fordert der SHV, die Entscheidung betr. Umsetzung von SERA.5001 (Derogation) und die Zulassung von IFR im Luftraum G abzuwarten, bevor am Luftraum in Sion etwas geändert wird. Sowohl die Einführung von SERA.5001, welche der SHV unter gewissen Bedingungen begrüsst, als auch die Zulassung von IFR im Luftraum G könnten dazu führen, dass das Problem in Sion ohne Massnahmen gelöst würde	IFR in Luftraum der Klasse G ist nicht Gegenstand des Verfahrens.  <b>Der Antrag wird abgewiesen, soweit ein Zuwarten beantragt wird.</b>

## 1.3 Segelflugverband der Schweiz

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
Aktuell gibt es verschiedene Projekte, welche die Möglichkeit von IFR im LR G vorsehen. Wir schlagen vor, zuerst den Ausgang dieser Projekte abzuwarten und beim Status Quo in Sion zu bleiben. Eine einmalige Anpassung an die neuen Regeln ist im Endeffekt einfacher umzusetzen als eine zweimalige Anpassung.	Es ergibt sich eine Compliance Problematik; in der Schweiz muss man für IFR Operationen Flugverkehrsleitdienst in Anspruch nehmen, welche es im Luftraum der Klasse G nicht gibt.  <b>Der Antrag wird abgewiesen, soweit ein Zuwarten beantragt wird.</b>

## 1.4 Aeroclub Valais

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
En priorité, nous soutenons le point de vue de l'Aéroclub de Suisse, que cette modification est hâtive tant que la question des vols IFR en espace G n'est pas traitée et réglée. Il est probable que des simplifications de procédure puissent intervenir dans le futur et que les modifications proposées s'avèrent inutiles ou puissent avoir des contours différents. Nous notons que le vol IFR en classe G est appliqué dans bon nombre de pays européens et que cela ne pose strictement aucun problème.	IFR in Luftraum der Klasse G ist nicht Gegenstand des Verfahrens.  <b>Zur Kenntnis genommen.</b>

## 1.5 Schweizerischer Verband Ziviler Drohnen

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
Grundsätzlich sind wir aber mit der Begründung nicht einverstanden, dass aufgrund von rechtlichen Vorgaben die heutige	IFR in Luftraum der Klasse G ist nicht Gegenstand des Verfahrens.



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 371.11-00004

<p>Lösung nicht haltbar sei. Die Schweiz ist nach unseren Informationen das einzige EASA Land, welches IFR im Golf noch verbietet. Das BAZL sollte endlich diesen alten Zopf abschneiden. Wir beantragen, dass mit der Anpassung solange zu warten ist, bis IFR im Golf rechtlich zulässig ist.</p>	<p><b>Der Antrag wird abgewiesen, soweit ein Zuwarten beantragt wird.</b></p>
---	---

## 1.6 AOPA

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>Mit SERA kommt auch der Druck seitens EASA, in der Schweiz den Luftraum Golf für IFR zu öffnen. Derzeit läuft ein Pilotprojekt, das sogar An- und Abflüge unter IFR ohne ATC im Luftraum Golf ermöglichen soll, so wie es weltweit in den meisten Ländern der Fall ist. Dies ist ein weiterer Grund, der gegen eine CTR-Erweiterung im Allgemeinen und in diesem Ausmass im Speziellen spricht. Es ist also nur noch eine Frage der Zeit, bis IFR im Golf auch in der Schweiz erlaubt wird.</p>	<p>IFR in Luftraum der Klasse G ist nicht Gegenstand des Verfahrens.</p> <p><b>Zur Kenntnis genommen.</b></p>

## 1.7 Groupe de Vol Moteur Sion

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>Par conséquent nous ne pouvons que soutenir l'Aéroclub Valais afin de sursoir à toute décision tant que les questions des vols IFR en espace « G » ne seront pas réglées, à maintenir la situation actuelle des espaces CTR et TMA Sion et d'abandonner les modifications prévues.</p>	<p>Es ergibt sich eine Compliance Problematik; in der Schweiz muss man für IFR Operationen Flugverkehrsleitdienst in Anspruch nehmen, welche es im Luftraum der Klasse G nicht gibt.</p> <p><b>Der Antrag wird abgewiesen.</b></p>

## 1.8 Heli Alps SA

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>En priorité, nous soutenons le point de vue de l'Aéroclub de Suisse ainsi que l'AECV, que cette modification est hâtive tant que la question des vols IFR en espace G n'est pas traitée et réglée. Il est probable que des simplifications de procédure puissent intervenir dans le futur et que les modifications proposées s'avèrent inutiles ou puissent avoir des contours différents.</p>	<p>IFR in Luftraum der Klasse G ist nicht Gegenstand des Verfahrens.</p> <p><b>Der Antrag wird abgewiesen, soweit ein Zuwarten beantragt wird.</b></p>
<p>Héli-Alpes demande à titre préalable le report de cette décision jusqu'à règlement définitive des questions des vols IFR en espace G et le maintien de la situation actuelle des espaces CTR et TMA Sion. Au fond, nous demandons tout simplement l'abandon des modifications prévues.</p>	<p>Es ergibt sich eine Compliance Problematik; in der Schweiz muss man für IFR Operationen Flugverkehrsleitdienst in Anspruch nehmen, welche es im Luftraum der Klasse G nicht gibt.</p> <p><b>Der Antrag wird abgewiesen.</b></p>



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 371.11-00004

## 1.9 Motorflug-Verband der Schweiz

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
Wie bereits vor einem Jahr in seiner Stellungnahme zu den Luftraumanpassungen 2015 (AIC 007/2014 B vom 18.09.2014) lehnt der MFVS diese Erweiterung entschieden ab. Gemäss den Regeln von ICAO und EASA ist IFR im Luftraum Klasse „Golf“ zulässig. Mit Artikel 20 der VRV-L hält das BAZL weiterhin an der Ausnahmeregelung der Schweiz fest. Es gibt genügend Beispiele in Europa und auf der Welt, Flugplätze die IFR Anflüge im Luftraum Klasse „Golf“ durchführen sogar ohne Flugverkehrskontrolldienst. Der MFVS hat Kenntnis davon, dass das BAZL daran ist, diese Regelung zu ändern.	IFR in Luftraum der Klasse G ist nicht Gegenstand des Verfahrens.  <b>Zur Kenntnis genommen.</b>
Mit den Erweiterungen / Anpassung von CTR's ist zuzuwarten bis die Gesetzgebung bezüglich IFR im Luftraum Klasse „Golf“ angepasst ist. Die dazu notwendige Gesetzesänderung ist raschest möglichst zu vollziehen.	Es ergibt sich eine Compliance Problematik; in der Schweiz muss man für IFR Operationen Flugverkehrsdienst in Anspruch nehmen, welche es im Luftraum der Klasse G nicht gibt.  <b>Der Antrag wird abgewiesen, soweit ein Zuwarten beantragt wird.</b>

## 1.10 Schweizer Armee

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
Die Situation muss durch das BAZL mit der LW abgeklärt werden.	Diese Thematik wurde an der ART diskutiert.  <b>Der Antrag wird abgewiesen.</b>

## 1.11 Gemeinde Turtmann-Unterems

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
Die Gemeinde Turtmann-Unterems lehnt die vorgesehene Erweiterung ab. Mit den Erweiterungen bzw. Anpassungen ist zuzuwarten bis die Gesetzgebung bezüglich IFR im Luftraum Klasse „Golf“ angepasst ist. Die dazu notwendige Gesetzesänderung ist rasch möglichst zu vollziehen	Es ergibt sich eine Compliance Problematik; in der Schweiz muss man für IFR Operationen Flugverkehrsdienst in Anspruch nehmen, welche es im Luftraum der Klasse G nicht gibt.  <b>Der Antrag wird abgewiesen, soweit ein Zuwarten beantragt wird.</b>

## 1.12 Guttet-Feschel Gemeindeverwaltung

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
Gemäss den Regeln von ICAO und EASA ist IFR im Luftraum Klasse „Golf“ zulässig. Mit Artikel 20 der VRV-L hält das BAZL weiterhin an der Ausnahmeregelung der Schweiz fest. Es gibt	Es ergibt sich eine Compliance Problematik; in der Schweiz muss man für IFR Operationen Flugverkehrs-



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 371.11-00004

genügend Beispiele in Europa und auf der Welt, wo Flugplätze die IFR Anflüge im Luftraum Klasse „Golf“ durchführen, sogar ohne Flugverkehrskontrolldienst. Mit den Erweiterungen / Anpassung der CTR ist zuzuwarten bis die Gesetzgebung bezüglich IFR im Luftraum Klasse „Golf“ angepasst ist. Die dazu notwendige Gesetzesänderung ist rasch möglichst zu vollziehen.	leitdienst in Anspruch nehmen, welche es im Luftraum der Klasse G nicht gibt.  <b>Der Antrag wird abgewiesen, soweit ein Zuwarten beantragt wird.</b>
---	---

## 2 Stellungnahmen / Anträge Interessenvertreter und Beurteilung BAZL - Betrieb von TMA 1 bis 6 Locarno als "HX" (keine fixen Betriebszeiten)

### 2.1 Aeroclub der Schweiz

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
Auf vielen Flugplätzen ist diese Änderung bereits vollzogen worden. Der AeCS hat in diesem Fall nichts dagegen einzuwenden. Die Information über den aktuellen Zustand der TMA ist sehr wichtig und es ist sicherzustellen, dass die Piloten sich zeitnah informieren können z.B. mittels Ansage auf der Flugplatzfrequenz oder im ATIS bzw. telefonisch.	<b>Zur Kenntnis genommen.</b>

### 2.2 Schweizerischer Hängegleiter Verband

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
1. Der SHV spricht sich mit Vorbehalten für die geplante Änderung in Locarno aus. Die sich ergebenden Einschränkungen für den Hängegleitersport (Delta und Gleitschirm) sind unter gewissen Rahmenbedingungen akzeptabel resp. können je nach Detailausgestaltung sogar positiv für unseren Sport sein.	<b>Zur Kenntnis genommen.</b>
2. Grundsätzlich begrüsst der SHV daher eine solche Änderung. Allerdings sind die Rahmenbedingungen für einen reibungslosen Betrieb essentiell, weshalb diese zwingend bereits in der entsprechenden Luftraumverfügung festgehalten werden sollen.	„HX“ wird mit den gleichen Bedingungen eingeführt, wie auf den anderen Plätzen mit „HX“. Die Rahmenbedingungen sind operativer Natur und gehören nach dem Prinzip der Stufengerechtigkeit nicht in die Luftraumverfügung sondern werden in einem noch zu erarbeitenden Betriebskonzept reflektiert werden.  <b>Der Antrag wird abgewiesen.</b>
3. Eine Unterstellung der TMA unter das HX System kommt für den SHV nur in Frage, wenn deren Statusabfrage auch über Telefon in Englisch und Italienisch erfolgen kann. Dankend nimmt der SHV zur Kenntnis, dass dies im vorliegenden AIC auch so vorgesehen ist.	<b>Zur Kenntnis genommen.</b>



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 371.11-00004

<p>4. Allerdings ist dem BAZL bekannt, dass es im AIP einen Widerspruch bezüglich der Hörbereitschaft des HX-Systems gibt: Unter VFR RAC 4-0-0-1 Absatz 0.2.3 wird eine dauernde Hörbereitschaft auf der Frequenz der gefordert, auf welcher die Statusabfrage erfolgte. Dies ist bei einer Telefonlösung nicht möglich. Der SHV hat anlässlich einer NAMAC-Sitzung auf diesen Widerspruch hingewiesen, aber bis dato keine Antwort erhalten.</p>	<p>Die heutige AIP Publikation ist nicht Teil des Verfahrens. Die Arbeiten zur Bereinigung allfälliger Probleme im Zusammenhang mit diesem Vorbringen sind ausgelöst worden.</p> <p><b>Zur Kenntnis genommen.</b></p>
<p>5. In der Schweiz hat sich bei allen HX-Zonen die 30 Minuten-Regel etabliert, bei der bis 30 Minuten nach Statusabfrage per Telefon keine Hörbereitschaft erforderlich ist. Dies muss auch im Falle von Locarno so eingehalten und schriftlich festgehalten werden.</p>	<p>HX“ wird mit den gleichen Bedingungen eingeführt, wie auf den anderen Plätzen mit „HX“. Die Rahmenbedingungen sind operativer Natur und gehören nach dem Prinzip der Stufengerechtigkeit nicht in die Luftraumverfügung sondern werden in einem noch zu erarbeitenden Betriebskonzept reflektiert werden.</p> <p><b>Der Antrag wird abgewiesen.</b></p>
<p>6. Aus der Erfahrung der letzten Jahre wissen wir, dass es viele Tage gibt, insbesondere fast immer am Wochenende, an denen keinerlei Flugaktivitäten geplant sind, die eine Aktivierung der TMAs erfordern. Weiter gibt es auch Tage, an denen beispielsweise nur wenige Stunden am Vormittag eine Aktivierung der TMA nötig ist und den Benutzern (Luftwaffe) bekannt ist, dass für den restlichen Tag keine Aktivierung mehr erfolgen wird. Insofern ist es unabdingbar, dass auf dem Telefon- und Funktonband ein flexibler Text aufgesprochen wird, der über die nächste mögliche Aktivierung informiert und nicht nur den Status „on“ oder „off“ übermittelt. Nachfolgend einige Text-Beispiele, wie sich der SHV dies im Detail vorstellt: Die TMA Locarno 1 bis 6 sind heute Freitag nicht in Betrieb." Insbesondere sind auch bekannte Aktivierungspausen über längere Zeiträume auf dem Tonband zu erwähnen. „Die TMA Locarno 1 bis 6 sind bis kommenden Montag 24.11.16 um 07.30 Uhr nicht mehr in Betrieb.“ „Die TMA Locarno 1 bis 6 sind diese Woche nicht in Betrieb.“ etc.</p>	<p>Die Luftraumnutzer werden, so weit es im Voraus möglich ist, über die nächste mögliche Aktivierung informiert.</p> <p><b>Der Antrag gilt als berücksichtigt.</b></p>
<p>7. Wünschenswert wäre weiter, dass uns die Luftwaffe einige Wochen oder mehr im Voraus mit einem Plan der voraussichtlichen Kurse, die eine TMA-Aktivierung benötigen, beliefern, sodass insbesondere kommerzielle Unternehmen abschätzen können, wann mit einer Aktivierung generell zu rechnen ist.</p>	<p>Diese detaillierte Ausführung ist nicht Gegenstand des Verfahrens. Und muss mit der Luftwaffe ausgehandelt werden.</p> <p><b>Auf den Antrag wird nicht eingetreten.</b></p>
<p>8. Der SHV steht in sehr gutem Einvernehmen mit REMIL und steht jederzeit zur Verfügung, um für alle Seiten zufriedenstellende Detail-Lösungen zu finden. Im Gegenzug vertraut der SHV darauf, dass die flexible Nutzung mit höchstmöglicher Rücksicht auf unsere Interessen angewendet wird</p>	<p><b>Zur Kenntnis genommen.</b></p>

## 2.3 Segelflugverband der Schweiz

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>1. Der SFVS spricht sich mit Vorbehalten für die geplante Änderung in Locarno aus. Diese Vorbehalte beziehen sich vor</p>	<p><b>Zur Kenntnis genommen.</b></p>



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 371.11-00004

allem auf die Art und Weise wie die Statusabfrage der TMA's über Funk möglich sein wird.	
2. Eine telefonische Abfrage wird durch Segelflugpiloten eher weniger in Anspruch genommen. Hier verweisen wir darauf, dass den Anliegen der nicht mit Funk ausgerüsteten Luftraumteilnehmer entsprochen wird.	<b>Zur Kenntnis genommen.</b>

## 2.4 Schweizerischer Verband Ziviler Drohnen

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
Da TMA Zonen für Drohnen nicht relevant sind, verzichten wir auf eine Stellungnahme zu den Änderungen.	<b>Zur Kenntnis genommen.</b>

## 2.5 AOPA

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
Wir begrüßen die Umklassierung in HX, so dass nun der gesamte Luftraum Delta von Locarno über HX-Status verfügt.	<b>Zur Kenntnis genommen.</b>

## 2.6 Motorflug-Verband der Schweiz

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
1. An vielen Flugplätzen ist diese Änderung bereits vollzogen worden. Der MFVS hat in diesem Fall nichts dagegen einzuwenden.	<b>Zur Kenntnis genommen.</b>
2. Die Information über den aktuellen Zustand der TMA ist sehr wichtig und es ist sicherzustellen, dass die Piloten sich zeitnah informieren können z.B. mittels geeigneter Ansage auf der Flugplatzfrequenz oder im ATIS bzw telefonisch	So vorgesehen.  HX“ wird mit den gleichen Bedingungen eingeführt, wie auf den anderen Plätzen mit „HX“. Die Rahmenbedingungen sind operativer Natur und gehören nach dem Prinzip der Stufengerechtigkeit nicht in die Luftraumverfügung sondern werden in einem noch zu erarbeitenden Betriebskonzept reflektiert werden.  <b>Der Antrag gilt als berücksichtigt.</b>
3. Das HX Konzept in Locarno ist erst umzusetzen wenn ein zusammen mit den Verbänden abgesprochenes Informationskonzept realisiert wurde	Das Informationskonzept ist nicht Teil des Verfahrens. Das BAZL ist nicht Teil dieser Gruppe.  <b>Auf den Antrag wird nicht eingetreten.</b>

## 2.7 Schweizer Armee

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
Die Luftwaffe unterstützt diese Anpassung.	<b>Zur Kenntnis genommen.</b>



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 371.11-00004

## 2.8 Ufficio dell'aeroporto cantonale Locarno

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
In merito al vostro scritto del 15 settembre 2015, esprimiamo il nostro parere favorevole al cambiamento da HO a HX, per quanto concerne la gestione dello spazio aereo DELTA -TMA di Locarno.	Zur Kenntnis genommen.

## 2.9 Repubblica a Cantone Ticino

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
Lo scrivente Governo cantonale, sensibile alle ripercussioni ambientali che scaturiscono dai vari vettori di mobilità, coglie l'occasione per ribadire come la futura utilizzazione della navigazione satellitare nell'aviazione civile, che necessita di spazi aerei appositamente designati, dovrà migliorare non solo gli aspetti operativi, ma anche quelli ambientali con rotte più rispettose delle zone sensibili al rumore. Per questo motivo vi invitiamo a voler porre attenzione ai futuri progetti di avvicinamento aereo per gli aeroporti di Lugano/Agno e Locarno basati sulle nuove possibilità tecnologiche e a volerci coinvolgere per tempo. Con queste considerazioni il Governo ticinese è favorevole alla proposta messa in consultazione	Zur Kenntnis genommen.

## 2.10 Comune delle Centovalli

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
1. il Municipio ha esaminato la documentazione trasmessa in lingua tedesca e francese; peccato che non abbiate previsto una traduzione in lingua italiana	Das AIC wird in 3 Landessprachen, auch Italienisch, publiziert. Zur Kenntnis genommen.
2. Il Municipio invita a stralciare completamente questo corridoio aereo sopra queste aree protette, coerentemente con la politica fédérale a favore della salvaguardia del territorio.	Zur Kenntnis genommen.

## 2.11 Comune di Sementina

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
Abbiamo preso atto della documentazione trasmessaci in data 15 settembre 2015 relativa al tema in oggetto e in particolare per quanto riguarda il vicino aeroporto di Locarno e vi comunichiamo di non avere alcuna osservazione in merito.	Zur Kenntnis genommen.



## 3 Stellungnahmen / Anträge Interessenvertreter und Beurteilung BAZL – Erweiterung CTR 2 Zürich nach Süden

### 3.1 Kanton Zürich

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>Wir stimmen der vorgeschlagenen Anpassung des Luftraumes unter dem Vorbehalt zu, dass auch inskünftig die unter Radarführung stehenden Flugzeuge möglichst erst beim Eindrehen auf den Endanflug die Höhe von 6000 Fuss über Meer verlassen.</p>	<p>Der Fluglotse muss den Luftverkehr sicher und ordentlich führen. Es ist darum nicht zielführend, immer erst beim Eindrehen 6000ft zu verlassen. Falls notwendig entscheidet der Fluglotse, ob er für Separation früher absinken lässt oder nicht. Die aktuelle Verkehrs- und Wetterlage ist entscheidend.</p> <p>Zudem sind die operativen Einzelheiten der Anflugverfahren nicht Gegenstand des Verfahrens.</p> <p><b>Zur Kenntnis genommen bzw. auf den Antrag wird nicht eingetreten.</b></p>
<p>Die starke Fragmentierung des Nahkontrollbezirks von Zürich sowie die grosse räumliche Ausdehnung der Kontrollzonen von Dübendorf und Zürich schränken die Allgemeine Luftfahrt und die Benutzung der übrigen Flugfelder im Kanton Zürich jedoch ungebührlich stark ein. Aus Sicherheitsgründen und zur Reduktion der Komplexität empfehlen wir dringend, die im Sicherheitsbericht vom 14. Dezember 2012 vorgeschlagene Vereinfachung der «TMA-Strukturen» schnellstens umzusetzen.</p>	<p>Die Vereinfachung der TMA Zürich ist nicht Gegenstand des Verfahrens.</p> <p><b>Zur Kenntnis genommen bzw. auf den Antrag wird nicht eingetreten.</b></p>
<p>Aus Sicht des Kantons Zürich sind die hier vorgeschlagenen Anpassungen zweckmässig, sie dürfen jedoch kein Präjudiz für die künftige Festsetzung von neuen Routenführungen ausserhalb der bestehenden Gefässe von SIL-Objektblatt und Betriebsreglement darstellen.</p> <p>Dieser Hinweis ist von umso grösserer Bedeutung, als dass Amt für Verkehr unlängst von Ihrem Amt sog. «Transition Routes» für den Anflug auf Piste 34 festgelegt wurden.</p>	<p>Das SIL-Objektblatt und Betriebsreglement sind nicht Gegenstand des Verfahrens.</p> <p><b>Zur Kenntnis genommen.</b></p>
<p>In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, dass in Absprache mit dem Kanton Zürich, der Flughafen Zürich AG und Skyguide bei der damaligen Einführung der Südanflüge auf Piste 34 vereinbart wurde, dass die unter Radarführung geleiteten Anflüge die Höhe von 6000 Fuss über Meer (rund 1800 Meter über Meer) aus Lärmschutzgründen möglichst erst beim Eindrehen in den Endanflug verlassen dürfen.</p> <p>Wir behalten uns in diesem Zusammenhang unser Weisungsrecht bezüglich Gesuche der Flughafen Zürich AG um Änderungen des Betriebsreglementes mit wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung im Sinne von § 19 Abs. 1 des kantonalen Flughafengesetzes (LS 748.1) ausdrücklich vor.</p>	<p>Der Fluglotse muss den Luftverkehr sicher und ordentlich führen. Es ist darum nicht zielführend, immer erst beim Eindrehen 6000ft zu verlassen. Falls notwendig entscheidet der Fluglotse, ob er für Separation früher absinken lässt oder nicht. Die aktuelle Verkehrs- und Wetterlage ist entscheidend.</p> <p>Zudem sind die operativen Einzelheiten der Anflugverfahren und das</p>



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 371.11-00004

	Betriebsreglement nicht Gegenstand des Verfahrens.  <b>Zur Kenntnis genommen.</b>
--	---

### 3.2 Aeroclub der Schweiz

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
1. Bei dieser Erweiterung der CTR 2 in Zürich geht es um eine kleine Erweiterung in der Grössenordnung von 1 NM am südwestlichen Ecke. Leider gibt es keine geographischen sichtbaren Referenzen zu dieser Grenze. Der AeCS akzeptiert die vorgeschlagene Erweiterung bis zur Autobahn. Die Autobahn A3 bei Wädenswil soll als gut sichtbare Grenze des Luftraums weiterhin ausserhalb der CTR 2 liegen.	Es wurden deutlich markante Punkte für VFR Flieger gewählt werden, damit möglichst wenige Luftraumverletzungen passieren können.  <b>Der Antrag wird gutgeheissen.</b>
2. In seiner letztjährigen Stellungnahme hat der AeCS verlangt, dass genaue Kriterien zu definieren seien wenn diese CTR wie auch die TMA 14/15 ausserhalb der DVO Zeiten aktiviert wird. Diese Forderung wurde bis dato leider nicht berücksichtigt und steht nach wie vor im Raum	Die Umwandlung der Luftraumstrukturen auf HX ist nicht Gegenstand der CTR Vergrösserung  <b>Auf den Antrag wird nicht eingetreten.</b>
3. Im Weiteren möchte der AeCS, dass ein laufendes Monitoring erfolgt, wann diese Lufträume effektiv aktiviert werden und wie sie benutzt wurden. Es sollen keine Lufträume auf Vorrat reserviert werden, das Prinzip des „flexible use of airspace“ ist anzuwenden.	Die Umwandlung der Luftraumstrukturen auf HX ist nicht Gegenstand der CTR Vergrösserung  <b>Auf den Antrag wird nicht eingetreten.</b>
4. Es sind Mittel zu schaffen, mit denen die Piloten sich jederzeit, zeitnah und einfach über die Aktivierung dieser Lufträume informieren können	Die Umwandlung der Luftraumstrukturen auf HX ist nicht Gegenstand der CTR Vergrösserung  <b>Auf den Antrag wird nicht eingetreten.</b>

### 3.3 Schweizerischer Hängegleiter Verband

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
1. Der SHV hat grundsätzlich keine Vorbehalte gegen diese geringfügige Erweiterung CTR, sofern die Betriebszeiten weiterhin ausschliesslich gemäss DVO (und allenfalls Notam) erfolgen.	So vorgesehen, soweit DVO betreffend, indessen nicht was NOTAM betrifft.  <b>Zur Kenntnis genommen, soweit DVO betreffend. Soweit Aktivierung über NOTAM betreffend wird der Antrag abgewiesen.</b>
2. Einer Unterstellung der CTR2 unter das HX-System kann der SHV nicht zustimmen. Wir verweisen hierzu auf unsere Stellungnahme zum AIC 007/2014B vom 18.9.14 mit denselben Argumenten.	Die Umwandlung der Luftraumstrukturen auf HX ist nicht Gegenstand der CTR Vergrösserung  <b>Auf den Antrag wird nicht eingetreten.</b>



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 371.11-00004

### 3.4 Segelflugverband der Schweiz

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
1. Der SFVS hat gegen diese Anpassung der CTR 2, die, so wie sie hier im AIC vorliegt, einzig eine Anpassung in lateraler Hinsicht bedeutet (und nicht einer Unterstellung auf das HX-System), grundsätzlich keine Einwände.	<b>Zur Kenntnis genommen.</b>
2. Da die südwestliche Begrenzung neu keinen eindeutig erkennbaren Referenzpunkt mehr aufweist, empfiehlt der SFVS die südwestliche Begrenzungslinie der CTR 2 so zu ziehen, dass die Autobahn von Wädenswil in südöstlicher Richtung weiterhin ausserhalb der CTR 2 liegt.	Es wurden deutlich markante Punkte für VFR Flieger gewählt werden, damit möglichst wenige Luftraumverletzungen passieren können. <b>Der Antrag wird gutgeheissen.</b>
3. Die Unterstellung der CTR 2 sowie der TMA 14/15 Zürich unter das HX-System, lehnt der SFVS nach wie vor vehement ab. Dies mit den gleichen Begründungen und Argumenten wie in der Stellungnahme zum AIC 007/2014B vom 18.09.2014. Unter anderem befürchtet der SFVS, wenn diese Lufträume ausserhalb der DVO-Zeiten neu als HX betrieben werden, dass es zu zahlreichen ungerechtfertigten vorsorglichen Aktivierungen kommen wird.	Die Umwandlung der Luftraumstrukturen auf HX ist nicht Gegenstand der CTR Vergrösserung <b>Auf den Antrag wird nicht eingetreten.</b>

### 3.5 Schweizerischer Verband Ziviler Drohnen

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
1. Mit der Erweiterung wird Wädenswil komplett in der CTR enthalten sein und somit wiederum eine urbane Zone für Drohnenflüge eingeschränkt. Und auch hier ergibt sich in der Folge einen nahtlosen Übergang zur 5km Verbotzone zum Heliport Schindellegi (LSXS).	<b>Zur Kenntnis genommen.</b>
2. Für uns stellt sich zudem die Frage, ob mit dieser geringen Anpassung wirklich eine Verbesserung der Sicherheit einhergeht. Diese erschliesst sich nicht aus der vorliegenden Dokumentation, weil insbesondere die Flugrouten nicht eingezeichnet sind.	Der Luftraum kann mit dieser kleinen Erweiterung nach Süden für den IFR-Verkehr nach Zürich Flughafen optimaler genutzt werden. Für die Piloten wird der Anflug dadurch weniger anspruchsvoll, da der Anflug von Westen aus dann genauso stabilisiert geflogen werden kann wie es jetzt von Osten schon der Fall ist. Der Flugverkehrsleiter kann mit dieser Anpassung den Verkehr für Zürich auch strukturierter abhandeln, da Anflüge auf der Piste 34 von Westen und Osten jetzt beide mit einem 90° Winkel auffliniert werden können. <b>Zur Kenntnis genommen.</b>
3. Wir beantragen aufgrund der zu wenig dargelegten Notwendigkeit dieser "minimalen" Anpassungen, auf diese Änderung zu verzichten.	Wie sie selber schon schreiben, geht es nur um minimale Anpassungen. Der Pilot und der Fluglotse werden durch diese minimale Änderung so entlastet, dass die minimale Änderung gerechtfertigt ist.



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 371.11-00004

<p>4. BAZL und Skyguide sollten bei künftigen Luftraumstrukturanpassungen die unbemannten Luftfahrzeuge in ihre Überlegungen aufnehmen und auch darlegen, wie diese Anpassungen gegenüber diesen Stakeholdern kommuniziert wird. Durch einfache und vor allem konstante Strukturen kann die Sicherheit erhöht werden und nicht durch permanente Anpassung.</p>	<p><b>Der Antrag wird abgewiesen.</b></p> <p>Es ist vorgesehen, dass der Drohnenverband der NAMAC beiträgt. Anpassungen des Luftraumes werden immer möglich und notwendig sein.</p> <p><b>Zur Kenntnis genommen.</b></p>
--	--

### 3.6 AOPA

<b>Stellungnahme</b>	<b>Beurteilung BAZL</b>
<p>1. Es wird erwähnt, dass die Einschränkungen für die Allgemeine Luftfahrt nur minimal seien. Nun, das Gleiche kann mit umgekehrten Vorzeichen auch gesagt werden: Die Erleichterungen für den IFR-Verkehr seien nur minimal. Gemäss dem AIC soll auch keine Kapazitätserhöhung stattfinden. In Anbetracht dieser beiden Überlegungen können wir nicht einsehen, wieso der aktuelle Status nicht belassen werden kann.</p>	<p>Der Luftraum kann mit dieser kleinen Erweiterung nach Süden für den IFR-Verkehr nach Zürich Flughafen optimaler genutzt werden. Für die Piloten wird der Anflug dadurch weniger anspruchsvoll, da der Anflug von Westen aus dann genauso stabilisiert geflogen werden kann wie es jetzt von Osten schon der Fall ist. Der Flugverkehrsleiter kann mit dieser Anpassung den Verkehr für Zürich auch strukturierter abhandeln, da Anflüge auf der Piste 34 von Westen und Osten jetzt beide mit einem 90° Winkel aufliniert werden können.</p> <p><b>Zur Kenntnis genommen.</b></p>
<p>2. Es wird von einem Sicherheitsgewinn gesprochen, weshalb man glauben könnte, dass bislang ein Sicherheitsrisiko bestanden hätte. Dies ist ja kaum der Fall.</p>	<p>Der Luftraum kann mit dieser kleinen Erweiterung nach Süden für den IFR-Verkehr nach Zürich Flughafen optimaler genutzt werden. Für die Piloten wird der Anflug dadurch weniger anspruchsvoll, da der Anflug von Westen aus dann genauso stabilisiert geflogen werden kann wie es jetzt von Osten schon der Fall ist. Der Flugverkehrsleiter kann mit dieser Anpassung den Verkehr für Zürich auch strukturierter abhandeln, da Anflüge auf der Piste 34 von Westen und Osten jetzt beide mit einem 90° Winkel aufliniert werden können.</p> <p><b>Zur Kenntnis genommen.</b></p>
<p>3. Fast ununterbrochen werden am Luftraum Delta und Charlie von Zürich Anpassungen gefordert, obschon der Verkehr bis anhin gut funktioniert und abgewickelt werden kann. Nur weil die MVA gesenkt wurde, muss nicht gleich der Luftraum angepasst werden. Wir betrachten die Notwendigkeit einer Anpassung als nicht gegeben und lehnen diese deshalb ab.</p>	<p>Der Luftraum kann mit dieser kleinen Erweiterung nach Süden für den IFR-Verkehr nach Zürich Flughafen optimaler genutzt werden. Für die Piloten wird der Anflug dadurch weniger anspruchsvoll und damit sicherer, da der Anflug von Westen aus dann genauso stabilisiert geflogen</p>



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 371.11-00004

	<p>werden kann wie es jetzt von Osten schon der Fall ist. Der Flugverkehrsleiter kann mit dieser Anpassung den Verkehr für Zürich auch strukturierter abhandeln, da Anflüge auf der Piste 34 von Westen und Osten jetzt beide mit einem 90° Winkel aufliniert werden können.</p> <p><b>Der Antrag wird abgewiesen.</b></p>
--	--

### 3.7 Motorflug-Verband der Schweiz

<b>Stellungnahme</b>	<b>Beurteilung BAZL</b>
1. Der MFVS kann die vorgeschlagene Erweiterung bis zur Autobahn annehmen. Die Autobahn bei Wädenswil soll als gut sichtbare Grenze des Luftraums weiterhin ausserhalb der CTR 2 liegen. Idealerweise ist der ganze Verlauf der Grenze so zu legen, dass sie anhand von gut sichtbaren Referenzen aus der Luft erkannt werden kann, z.B. Verlauf der Autobahn bzw. Seeufer.	Es wurden deutlich markante Punkte für VFR Flieger gewählt werden, damit möglichst wenige Luftraumverletzungen passieren können.  <b>Der Antrag wird gutgeheissen.</b>
2. In seiner letztjährigen Stellungnahme hat der MFVS verlangt, dass genaue Kriterien zu Definieren sind wann diese CTR wie auch die TMA 14 / 15 ausserhalb der DVO Zeiten aktiviert werden dürfen. Diese Forderung wurde bis dato nicht berücksichtigt und besteht nach wie vor. Im Weiteren möchte der MFVS, dass ein Monitoring gemacht wird wann diese Lufträume effektiv aktiviert werden und wie sie benutzt wurden. Es sollen keine Lufträume auf Vorrat reserviert werden, das Prinzip des „flexible use of airspace“ ist anzuwenden. Ferner hat der MFVS damals verlangt, dass mit der Aktivierung dieser Lufträume für die Südanflüge andere Lufträume, die in dieser Zeit nicht benötigt werden freizugeben sind. Es sind Mittel zu schaffen, mit denen die Piloten sich jederzeit, zeitnah und einfach über die Aktivierung dieser Lufträume informieren können.	Die Umwandlung der Luftraumstrukturen auf HX ist nicht Gegenstand der CTR Vergrösserung  <b>Auf den Antrag wird nicht eingetreten.</b>

### 3.8 Schweizer Armee

<b>Stellungnahme</b>	<b>Beurteilung BAZL</b>
1. Die Erweiterung ist im akzeptablen Rahmen und betrifft vor allem MIL. Die Luftwaffe kann diese Anpassung akzeptieren.	<b>Zur Kenntnis genommen.</b>

### 3.9 Flughafen Zürich

<b>Stellungnahme</b>	<b>Beurteilung BAZL</b>
1. Wir begrünnen deshalb die beantragte Änderung als Massnahme zur Erhöhung der Sicherheit am Flughafen Zürich, ist doch die Vereinfachung der Luftraumstruktur um den Flughafen Zürich eine wesentliche Massnahme aus der Sicherheitsüberprüfung zum Flughafen Zürich vom 14. Dezember 2012. Dabei sind unseres Erachtens insbesondere zwei Aspekte zu	



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 371.11-00004

<p>beachten. Einerseits soll mit einer sachgerecht bemessenen Luftraumstruktur gewährleistet werden, dass die Radarführung auf den Endanflug mit möglichst wenig Freigaben und damit wenig Sprechfunkverkehr ermöglicht wird, wie dies mit der vorgeschlagenen Erweiterung im Süden sichergestellt werden kann.</p>	<p><b>Zur Kenntnis genommen.</b></p>
<p>2. Diesbezüglich besteht auch beim Anflug von Norden auf die Piste 14 noch Handlungsbedarf, wie dies eine Machbarkeitsstudie zuhanden des Koordinationsgremiums Flugoperationen Flughafen Zürich (KFFZ) am 19. März 2015 aufgezeigt hat. Wir gehen davon aus, dass die dort vorgeschlagenen Massnahmen im Rahmen der nächsten Luftraumanpassung auf März 2017 umgesetzt werden.</p>	<p>Die Machbarkeitsstudie und der Anflug von Norden sind nicht Gegenstand des Verfahrens.</p> <p><b>Auf den Antrag wird nicht eingetreten.</b></p>
<p>3. Andererseits soll mit der Vereinfachung der Luftraumstruktur auch erreicht werden, dass die heute grosse Anzahl von Luftraumverletzungen durch die Privatfliegerei reduziert werden kann. Diesbezüglich konnte bislang keine Vereinfachung erreicht werden.</p>	<p>Die Machbarkeitsstudie ist nicht Gegenstand des Verfahrens.</p> <p><b>Zur Kenntnis genommen.</b></p>
<p>4. Wir ersuchen Sie, auch in dieser Richtung Massnahmen zu prüfen und umzusetzen.</p>	<p>Die Machbarkeitsstudie ist nicht Gegenstand des Verfahrens.</p> <p><b>Zur Kenntnis genommen.</b></p>
<p>5. Bereits letztes Jahr in der Anhörung zur Luftraumänderung war die Anpassung des Betriebs der CTR 2 und der TMA Sektoren 14 und 15 als „HX“, ebenfalls eine Massnahme aus der Sicherheitsüberprüfung zum Flughafen Zürich, die aber leider noch nicht umgesetzt wurde. Wir rechnen fest damit, dass diese Anpassung nun im Frühjahr 2016 zusammen mit der Erweiterung der CTR 2 nach Süden umgesetzt wird, damit bei entsprechenden Wettersituationen flexibel und ohne aufwendiges Verfahren zur ausserordentlichen Aktivierung des Luftraumes im Süden Anflüge auf die Piste 34 durchgeführt werden können, wie dies das Betriebsreglement auch vorsieht.</p>	<p>Die Umwandlung der Luftraumstrukturen auf HX ist nicht Gegenstand der CTR Vergrösserung.</p> <p><b>Auf den Antrag wird nicht eingetreten.</b></p>
<p>6. Abschliessend erlauben wir uns einmal mehr darauf hinzuweisen, dass wir entgegen den Zusicherungen Ihres Direktors Dr. Peter Müller auch dieses Jahr keine Einladung in die entsprechenden Gremien zur Vorbesprechung der geplanten Luftraumanpassungen für den Luftraum des Flughafen Zürich erhalten haben und bitten Sie höflich, uns bei zukünftigen Anpassungen des kontrollierten Luftraumes von Zürich zu begrüssen.</p>	<p>Diese Thematik ist nicht Gegenstand des Verfahrens.</p> <p><b>Auf den Antrag wird nicht eingetreten.</b></p>



## 4 Stellungnahmen / Anträge Interessenvertreter und Beurteilung BAZL – Betrieb von CTR 2 und TMA 14/15 Zürich als „HX“ (keine fixen Betriebszeiten) ausserhalb DVO Zeiten (aus Anhörung für Luft- raumänderungen 2015 – AIC007/2014)

### 4.1 Aero Club Regionalverband Langenthal

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
1. HX wird abgelehnt, man fürchtet zu viele Aktivierungen so wie bei Basel T Sektoren. Mittels DABS und NOTAM hat immer schon funktioniert.	Die Aktivierungen werden an konkrete Wetterbedingungen geknüpft, zudem wird dank „HX“ der Luftraum nicht auf Vorrat aktiviert wie bisher, sondern kann flexibler bewirtschaftet werden.  <b>Der Antrag wird abgewiesen.</b>
2. Falls 1 nicht berücksichtigt Massnahmen (Spielregeln gefordert)	Die Aktivierungen werden an konkrete Wetterbedingungen geknüpft.  <b>Der Antrag wird gutgeheissen.</b>

### 4.2 Aeroclub der Schweiz

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
Es sind zwingend Meteo Vorschriften zu definieren für die Aktivierung der CTR/TMA. Die Piloten müssen Gut informiert werden bezüglich den Status	Die Aktivierungen werden an konkrete Wetterbedingungen geknüpft. „HX“ wird mit den gleichen Bedingungen eingeführt, wie auf den anderen Plätzen mit „HX“.  <b>Der Antrag wird gutgeheissen.</b>

### 4.3 Alpine Segelflugschule Schänis AG

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
1. HX wird abgelehnt, man fürchtet zu viele Aktivierungen (im Voraus) sowie bei Basel T Sektoren. Mittels DABS und NOTAM hat immer schon funktioniert.	Die Aktivierungen werden an konkrete Wetterbedingungen geknüpft, zudem wird dank „HX“ der Luftraum nicht auf Vorrat aktiviert wie bisher, sondern kann flexibler bewirtschaftet werden.  <b>Der Antrag wird abgewiesen.</b>
2. Für Streckenflüge ab Schänis Richtung Westen, ist HX Be-	„HX“ wird mit den gleichen Bedin-



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 371.11-00004

trieb ein Hindernis. Bei Wettkämpfe auch ein Problem	gungen eingeführt, wie auf den anderen Plätzen mit „HX“.  <b>Zur Kenntnis genommen.</b>
--	---

#### 4.4 Kanton Zürich Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
1. Sicherheit wird nicht bestritten, möchte gerne Vereinfachung sehen und kein Übermässige Ausdehnung Kontrolliertes Luftraum.	<b>Zur Kenntnis genommen.</b>
2. Widerspruch CTR2 HX zu Aufhebung CTR 2	Die Aufhebung der CTR2 gemäss Anhörung 2015 wurde sistiert.  <b>Zur Kenntnis genommen.</b>

#### 4.5 AOPA

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
Grundsätzlich kein Problem, aber Nachweisen von der Benutzung mit Wetterbedingungen zur Zeit (wird nicht zu oft LR auf Vorrat)	Die Aktivierungen werden an konkrete Wetterbedingungen geknüpft. Ein Monitoring wird von Skyguide geplant.  <b>Der Antrag wird gutgeheissen.</b>

#### 4.6 Gemeinde Turbenthal

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
1. RWY34 Operationen über Osten, Inakzeptabel	Es gibt grundsätzlich keine Änderungen in der Abwicklung des Verkehrs auf die Piste 34. Piste 34 ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens.  <b>Zur Kenntnis genommen bzw. auf den Antrag wird nicht eingetreten.</b>
2. Alles nur zu Gunsten Swiss (26 Zusätzliche Destinationen). Umgehen Politische Wege, als Inakzeptabel	Die Kapazität des Flughafens Zürich wird durch diese Änderung nicht erhöht.  <b>Zur Kenntnis genommen.</b>

#### 4.7 Gemeinde Wila

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
RWY34 Operationen über Osten, Inakzeptabel.	Es gibt grundsätzlich keine Änderungen in der Abwicklung des Verkehrs auf die Piste 34. Piste 34 ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens.



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 371.11-00004

	<b>Zur Kenntnis genommen bzw. auf den Antrag wird nicht eingetreten.</b>
--	--

## 4.8 Gemeinde Zell

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
1. Bedeutet mehr Verkehr über Osten, Inakzeptabel	Es gibt grundsätzlich keine Änderungen in der Abwicklung des Verkehrs auf die Piste 34. Piste 34 ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens.  <b>Zur Kenntnis genommen bzw. auf den Antrag wird nicht eingetreten.</b>
2. Alles nur zu Gunsten Swiss (26 Zusätzliche Destinationen). Umgehen Politische Wege, als Inakzeptabel	Die Kapazität des Flughafens Zürich wird durch diese Änderung nicht erhöht.  <b>Zur Kenntnis genommen.</b>

## 4.9 Motorflug-Verband der Schweiz

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
1. Grundsätzlich einverstanden, aber Rahmenbedingungen sollten klar definiert werden. Statistische und Öffentliche Dokumentation.	Die Aktivierungen werden an konkrete Wetterbedingungen geknüpft. Ein Monitoring wird von Skyguide geplant.  <b>Der Antrag wird gutgeheissen.</b>
2. Mit Aktivierung der TMAs müssen andere Freigegeben werden.	Aufgrund des jeweiligen Betriebskonzeptes ist dies momentan nicht möglich.  <b>Der Antrag wird abgewiesen.</b>
3. Der Pilot muss den Status jederzeit abrufen können	„HX“ wird mit den gleichen Bedingungen eingeführt, wie auf den anderen Plätzen mit „HX“.  <b>Der Antrag wird gutgeheissen.</b>

## 4.10 Luftwaffe

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
LW kann dies nur Akzeptieren, falls die bestehenden Abmachungen mit der LW für die Aktivierung beibehalten werden.	Falls die Wetterbedingungen Anflüge auf die Piste 34 notwendig machen während MIL ON Zeiten bzw. Flugbetriebszeiten von Emmen oder Dübendorf, muss Skyguide vorgängig das Einverständnis der Luftwaffe über das `Air Operation Command` einholen.



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 371.11-00004

	<b>Der Antrag wird gutgeheissen.</b>
--	--------------------------------------

#### 4.11 Schweizerischer Hängegleiter Verband

<b>Stellungnahme</b>	<b>Beurteilung BAZL</b>
1. Gegen den Vorschlag, weil es für Hängegleiter unmöglich ist den Status abzufragen während eines Streckenflugs (sollte es durchgeführt werden, dann mit Telefonstatus Tonband und sollten Handfunkgeräte mit kleiner Leistung auch weiter vom Ort empfangen )	„HX“ wird mit den gleichen Bedingungen eingeführt, wie auf den anderen Plätzen mit „HX“.  <b>Der Antrag wird abgewiesen.</b>
2. Heutiges Konzept hat sich Bewährt und sollte man beibehalten.	Dank „HX“ wird der Luftraum nicht auf Vorrat aktiviert wie bisher, sondern kann flexibler bewirtschaftet werden.  <b>Der Antrag wird abgewiesen.</b>

#### 4.12 Segelflugverband der Schweiz

<b>Stellungnahme</b>	<b>Beurteilung BAZL</b>
1. Basel hat gezeigt, dass die Wetterbedingte Aktivierung problematisch ist (LR auf Vorrat)	Die Aktivierungen werden an konkrete Wetterbedingungen geknüpft, welche eine Reservation auf Vorrat gerade zurückbinden, vor allem im Zusammenhang mit HX-Status.  <b>Zur Kenntnis genommen.</b>
2. Heutiges Konzept hat sich Bewährt und sollte man beibehalten.	Dank „HX“ wird der Luftraum nicht auf Vorrat aktiviert wie bisher, sondern kann flexibler bewirtschaftet werden.  <b>Der Antrag wird abgewiesen.</b>
3. Falls implementiert, dann mit deutlichem Konzept und Rahmenbedingungen und führen von Statistik	Die Aktivierungen werden an konkrete Wetterbedingungen geknüpft. Ein Monitoring wird von Skyguide geplant.  <b>Der Antrag wird gutgeheissen.</b>

#### 4.13 Segelfluggruppe Olten

<b>Stellungnahme</b>	<b>Beurteilung BAZL</b>
1. Basel hat gezeigt, dass die Wetterbedingte Aktivierung problematisch ist (LR auf Vorrat)	Die Aktivierungen werden an konkrete Wetterbedingungen geknüpft, welche eine Reservation auf Vorrat gerade zurückbinden, vor allem im Zusammenhang mit HX-Status.  <b>Zur Kenntnis genommen.</b>
2. Heutige Konzept hat sich Bewährt und sollte man Handhaben	Dank „HX“ wird der Luftraum nicht auf Vorrat aktiviert wie bisher, son-



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 371.11-00004

	dem kann flexibler bewirtschaftet werden. <b>Der Antrag wird abgewiesen.</b>
3. Falls implementiert, dann mit deutliches Konzept und Rahmenbedingungen und führen von Statistik	Die Aktivierungen werden an konkrete Wetterbedingungen geknüpft. Ein Monitoring wird von Skyguide geplant. <b>Der Antrag wird gutgeheissen.</b>

#### 4.14 Segelfluggruppe Zürich

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
Heutiges Konzept hat sich Bewährt und sollte man beibehalten.	Dank „HX“ wird der Luftraum nicht auf Vorrat aktiviert wie bisher, sondern kann flexibler bewirtschaftet werden. <b>Der Antrag wird abgewiesen.</b>

## 5 Fazit

Die TMAs Locarno 1-6 werden auf „HX“ umklassiert, gemäss Antrag.

Die CTR2 Zürich wird nach Süden erweitert, mit einer kleinen Anpassung im Südwesten.

Die CTR 2 und die TMAs 14/15 Zürich werden auf „HX“ umklassiert, gemäss Antrag.

In Sion werden bis auf weiteres drei temporäre bzw. temporär aktivierbare Flugbeschränkungsgebiete erschaffen (Begründung: siehe Verfügung) und auf die Erweiterung der CTR und Anpassungen TMAs im Moment verzichtet, um diesbezüglich weitere Gespräche mit den Betroffenen führen zu können.



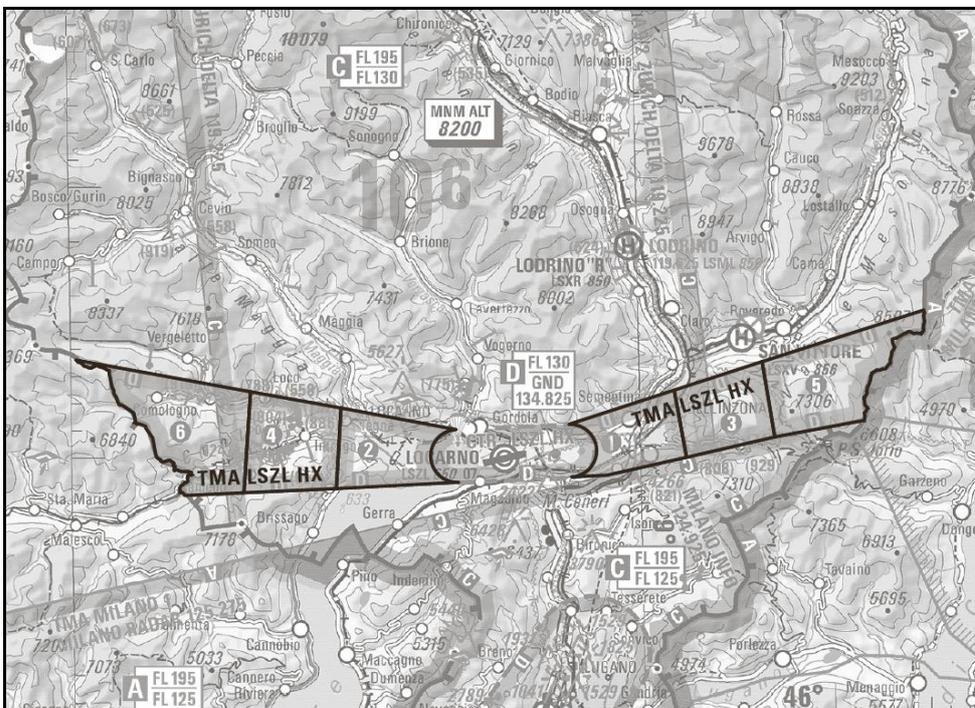
22.02.2016

# Betroffene Räume Luftraumstrukturänderungen der Schweiz 2016

Anhang 2 zur Verfügung vom 22.02.2016 in Sachen Änderung der Luftraumstruktur der Schweiz 2016

Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 371.11-00004

## 1 Betrieb von TMA1 bis 6 Locarno als „HX“ (keine fixen Betriebszeiten)



1. TMA 1-6 Locarno "HX"



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 371.11-00004

## 1.1 Locarno TMA 1 “HX”

An Area defined by the following coordinates:

46 10 51 N 008 56 07 E, 46 12 02 N 009 01 42 E, 46 09 33 N 009 02 17 E, 46 08 57 N 008 58 05 E, 46 08 55 N 008 56 12 E Arc of circle centred on 46 09 53 N 008 56 09 E, Radius 0.97 NM, anticlockwise 46 10 51 N 008 56 07 E

Lower Limit: 2000ft AGL (600 m)

Upper Limit: 11500ft AMSL (3500 m)

## 1.2 Locarno TMA 2 “HX”

An Area defined by the following coordinates:

46 11 36 N 008 44 08 E, 46 10 44 N 008 50 11 E Arc of circle centred on 46 09 46 N 008 50 13 E, Radius 0.97 NM, anticlockwise 46 08 47 N 008 50 16 E - 46 08 38 N 008 43 49 E, 46 11 36 N 008 44 08 E

Lower Limit: 1650ft AMSL (500 m)

Upper Limit: 11500ft AMSL (3500 m)

## 1.3 Locarno TMA 3 “HX”

An Area defined by the following coordinates:

46 13 01 N 009 06 22 E, 46 10 14 N 009 06 57 E, 46 09 33 N 009 02 17 E, 46 12 02 N 009 01 42 E, 46 13 01 N 009 06 22 E

Lower Limit: 5500ft AGL (1700 m)

Upper Limit: 11500ft AMSL (3500 m)

## 1.4 Locarno TMA 4 “HX”

An Area defined by the following coordinates:

46 11 36 N 008 44 08 E, 46 08 38 N 008 43 49 E, 46 08 32 N 008 38 57 E, 46 12 15 N 008 39 23 E, 46 11 36 N 008 44 08 E

Lower Limit: 5000ft AGL (1500 m)

Upper Limit: 11500ft AMSL (3500 m)

## 1.5 Locarno TMA 5 “HX”

An Area defined by the following coordinates:

46 13 01 N 009 06 22 E, 46 14 47 N 009 14 56 E, Swiss border, 46 10 46 N 009 11 38 E, 46 10 14 N 009 06 57 E, 46 13 01 N 009 06 22 E



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 371.11-00004

Lower Limit: 9500ft AGL (2900 m)  
Upper Limit: 11500ft AMSL (3500 m)

## **1.6 Locarno TMA 6 “HX”**

An Area defined by the following coordinates:

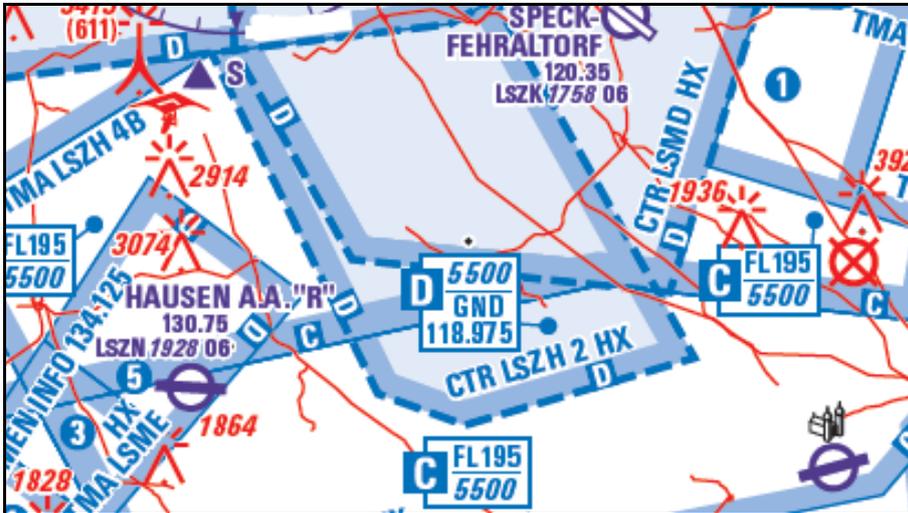
46 12 15 N 008 39 23 E, 46 08 32 N 008 38 57 E, 46 08 28 N 008 35 48 E, Swiss border, 46 13 31 N 008 30 11 E, 46 12 15 N 008 39 23 E

Lower Limit: 8900ft AGL (2700 m)  
Upper Limit: 11500ft AMSL (3500 m)



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 371.11-00004

## 2 Erweiterung CTR 2 Zürich nach Süden



### 2. CTR 2 Zürich

An Area defined by the following coordinates:

N472157.201 E0083148.931, N472231.346 E0083941.252, N472303.973 E0084110.697,  
N471453780 E0084734.374, N471327.724 E0083958.936, N471412.119 E0083707.921

Lower Limit: GND

Upper Limit: 5500ft AMSL (1700 m)



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 371.11-00004

### 3 Betrieb von CTR 2 und TMA 14/15 Zürich als „HX“ (keine fixen Betriebszeiten)



3. CTR 2 Zürich “HX” and TMA 14/15 Zürich “HX”

#### 3.1 Zurich CTR 2 “HX”

An Area defined by the following coordinates:

N472157.201 E0083148.931, N472231.346 E0083941.252, N472303.973 E0084110.697,  
N471453780 E0084734.374, N471327.724 E0083958.936, N471412.119 E0083707.921

Lower Limit: GND

Upper Limit: 5500ft AMSL (1700 m)

#### 3.2 Zurich TMA 14 “HX”

An Area defined by the following coordinates:

47 15 19 N 008 58 21 E, 47 11 43 N 008 53 41 E, 47 08 41 N 008 29 32 E, 47 09 20 N 008 29 27 E,  
47 13 56 N 008 25 55 E, 47 16 35 N 008 44 29 E, 47 15 37 N 008 55 04 E, 47 15 19 N 008 58 21 E

Lower Limit: 5500ft AMSL (1700 m)

Upper Limit: FL195



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 371.11-00004

### **3.3 Zurich TMA 15 “HX”**

An Area defined by the following coordinates:

47 13 56 N 008 25 55 E, 47 09 20 N 008 29 27 E, 47 08 41 N 008 29 32 E, 47 08 18 N 008 22 14 E,  
47 07 53 N 007 59 41 E, 47 11 55 N 008 11 56 E, 47 13 56 N 008 25 55 E

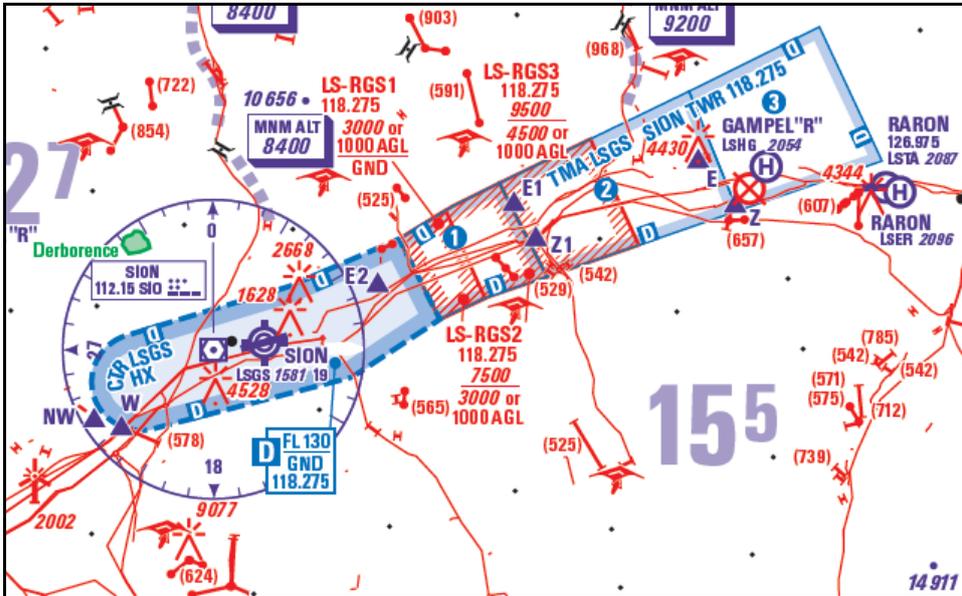
Lower Limit: 7500ft AMSL (2300 m)

Upper Limit: FL195



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 371.11-00004

## 4 Erweiterung CTR Sion nach Osten und Anpassung TMA Sektoren Sion



4. Flugbeschränkungsgebiete östlich von Sion

### 4.1 LS-R GS1

An Area defined by the following coordinates:

46 16 41 N 007 26 05 E, 46 17 38 N 007 28 19 E, 46 14 42 N 007 30 12 E, 46 14 00 N 007 28 02 E, 46 16 41 N 007 26 05 E

Lower Limit: GND

Upper Limit: 3000ft AMSL (900 m) or 1000ft (300m) GND

### 4.2 LS-R GS2

An Area defined by the following coordinates:

46 18 33 N 007 30 53 E, 46 17 46 N 007 28 37 E, 46 17 38 N 007 28 19 E, 46 16 41 N 007 26 05 E, 46 14 00 N 007 28 02 E, 46 14 42 N 007 30 12 E, 46 14 44 N 007 30 17 E, 46 15 25 N 007 33 09 E, 46 18 33 N 007 30 53E

Lower Limit: 3000ft AMSL (900 m) or 1000ft (300m) GND

Upper Limit: 7500ft AMSL (2300m)



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 371.11-00004

### **4.3 LS-R GS3**

An Area defined by the following coordinates:

46 20 01 N 007 35 14 E, 46 18 33 N 007 30 53 E, 46 15 25 N 007 33 09 E, 46 16 28 N 007 37 32 E,  
46 20 01 N 007 35 14E

Lower Limit: 4500ft AMSL (1350 m) or 1000ft (300m) GND

Upper Limit: 9500ft AMSL (2900 m)