



CH-3003 Bern, BAZL

Aktenzeichen: BAZL / 371.123-00010/00006/00008

Bern, 27. November 2017

Verfügung

betreffend

die permanente Änderung der Luftraumstruktur der Schweiz für Test- und Zertifizierungsflüge der Pilatus Flugzeugwerke AG (nachstehend „Pilatus“)

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 nach Anhörung von Luftwaffe und Skyguide (Art. 8a und 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).

Gemäss Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung (Anhang I, SERA.3145) i.V.m. Art. 10 der Verordnung über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge (VRV-L, SR 748.121.11) kann das BAZL aus Gründen der Flugsicherheit die Benutzung des Luftraums oder einen Teil des Luftraumes mit Beschränkungen belegen beziehungsweise Flugbeschränkungsgebiete (nachstehend auch „RAs“) errichten.

2. Pilatus ersuchte mit Schreiben vom 30. Juni 2017 (Gesuch um Verlängerung und Anpassung der Verfügung betreffend die temporäre Änderung der Luftraumstruktur der Schweiz anlässlich der PC24 - Test- bzw. Zertifizierungsflüge der Pilatus Flugzeugwerke AG vom 08. März 2016) um eine Erneuerung der LS-R 39 A-C inklusive die Anhebung der Untergrenzen und eine Sistierung der LS-



R D-E für die Zeit ab 29. März 2018 zur Durchführung von Test- und Zertifizierungsflügen mit - neu - allen Flugzeugtypen der Pilatus AG.

Im Wesentlichen enthielt das Gesuch die folgenden Änderungsanträge im Vergleich zur bestehenden temporären LS-R 39 A-E (Verfügung vom 08.03.2016):

1. Die TEMPO RAs LS-R39A-C sollen als permanent bestehende, indessen nur temporär aktivierbare Flugbeschränkungsgebiete in die Luftraumstruktur der Schweiz aufgenommen werden.
 2. Die Untergrenze der drei Lufträume LS-R39A-C soll auf 9000ft AMSL respektive 2000ft GND angehoben werden.
 3. Die TEMPO RAs LS-R39 D-E sollen ersatzlos aufgehoben werden.
3. Die Konzentration von Piloten während des Abfliegens eines Testflugs gilt hauptsächlich der Steuerung des Flugzeuges, der Datensammlung und der Registrierung der einzelnen Flugbewegungen. Die Piloten können den Luftraum in bestimmten Flugphasen dieser Testflüge deshalb kaum oder nur sehr beschränkt beobachten.

Mittels Nutzungsbeschränkung des für die Test- und Zertifizierungsflüge erforderlichen Luftraumes für den übrigen Verkehr kann dieser eingeschränkten Möglichkeit der Testpiloten für die Luftraumbeobachtung Rechnung getragen und somit das Risiko von Zusammenstößen mit anderen Luftfahrzeugen ausgeschlossen werden.

4. Angesichts des Risikos, das die geplanten Testflüge für den übrigen Luftverkehr darstellen beziehungsweise der übrige Luftverkehr für die Testflüge darstellt, ist als Massnahme eine Beschränkung der Nutzung des betreffenden Luftraumes angezeigt, um im fraglichen Bereich gefährliche Annäherungen oder gar Zusammenstöße zwischen Testflugzeugen und anderen Luftfahrzeugen zu verhindern. Aus diesem Grund ist während der Zeiten der Test- und Zertifizierungsflüge in den vorgesehenen Lufträumen eine zeitlich beschränkt aktivierbare indessen permanent etablierte Flugbeschränkung anzuordnen. Um die Behinderung des allgemeinen Luftverkehrs im betroffenen Raum so gering wie möglich zu halten, ist eine aktive Bewirtschaftung der RAs durch die Flugsicherung (Skyguide) vorgesehen. Das bedeutet, dass Durchflüge durch eine aktivierte RA unter der Voraussetzung der Freigabe durch die Flugverkehrsleitstelle („ATC-Clearance“) und der ständigen Begleitung des Durchflugs durch die Flugsicherung möglich sein soll. Nach entsprechender Koordination mit der Flugsicherung wird Luftraumnutzern demzufolge ermöglicht, aktivierte RAs zu durchfliegen, wenn dadurch die Testserien der Pilatus nicht ungebührlich behindert werden. Unter diesen Rahmenbedingungen und vor dem Hintergrund, dass die Dimensionen der vorgesehenen RAs relativ kleinräumig sind und die RAs zudem mit kleinem Aufwand unter-, über- oder umflogen werden können, ist die zeitlich limitierte Beschränkung der entsprechenden Lufträume verhältnismässig und damit für die übrigen Luftraumnutzer zumutbar. Zudem werden im Vergleich mit der Verfügung vom 08. März 2016 zwei der fünf RAs aufgehoben und die Untergrenzen der übrigen drei RAs angehoben, womit der betroffene Raum schrumpft und somit die übrigen Luftraumnutzer begünstigt.

Im Weiteren haben sich die mit Verfügungen von 12. Mai 2015 und 08. März 2016 errichteten LS-R 39 A-E über die Jahre im temporären Versuchsbetrieb in der Praxis bewährt. Weder gingen seitens der Luftraumnutzer, der Behörden oder der betroffenen Bevölkerung Beschwerden ein, noch ereignete sich ein Zwischenfall. Pilatus konnte in der geschützten Zone die Test- und Zertifizierungsflüge effizient absolvieren und die Zahl von Wiederholungsflügen aufgrund von Testabbrüchen wegen anderer Luftraumnutzer reduzieren, was sowohl im Interesse der Flugsicherheit als auch im Interesse des Umweltschutzes liegt (verminderte Emissionen). Die Massnahme hat sich demzu-

folge als wirksam und verhältnismässig erwiesen, womit einer Erneuerung und permanenten Aufnahme der Testgebiete der Pilatus AG in die Luftraumstruktur der Schweiz grundsätzlich nichts im Wege steht.

Die erfolgte breite Anhörung hat denn auch keine grundsätzlichen Einwände anderer Luftraumnutzer, der Behörden oder der betroffenen Bevölkerung ergeben.

5. 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.).

Die Luftraumstruktur bestimmt, welche Art von Flugsicherungsdienst zur Anwendung kommt. Von einer Änderung der Luftraumstruktur sind deshalb primär die Luftraumnutzer betroffen. Es können jedoch auch darunterliegende Gebiete, insbesondere BLN-Schutzgebiete und Jagdbanngebiete, und ihre Bewohner betroffen sein, da sich die Lärmverhältnisse am Boden aufgrund einer veränderten Luftraumnutzung ändern können. Ist dies der Fall, ist insbesondere das BAFU nebst den betroffenen Kantonen und Gemeinden vor Erlass einer Luftraumänderung anzuhören.

Aus diesem Grund wurde der Entwurf zum oben genannten Luftraumgeschäft den betroffenen Luftraumnutzern, vertreten im National Airspace Management Advisory Committee, den betroffenen Kantonen und Gemeinden zur Konsultation sowie dem BAFU unterbreitet. Sie erhielten Gelegenheit, sich zwischen dem 20. August 2017 und dem 28. September 2017 zu äussern.

5.1. Dem BAZL sind innert Frist die folgenden Stellungnahmen zugegangen:

- BAFU, Bundesamt für Umwelt, 22. August 2017
- SHV, Schweizerischer Hängegleiter-Verband, 22. August 2017
- Gemeinderat Beckenried, 28. August 2017
- Gemeinderat Ingenbohl, 30. August 2017
- Gemeinderat Muotathal, 30. August 2017
- Gemeinderat Morschach, 30. August 2017
- Gemeinderat Oberdorf, 05. September 2017
- Gemeinderat Emmetten, 11. September 2017
- Einwohnergemeinderat Kerns, 18. September 2017
- Gemeinderat Sisikon, 18. September 2017
- Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri, 18. September 2017
- Skyguide, 19. September 2017
- VSF, Verband Schweizer Flugplätze, 26. September 2017
- Kanton Luzern, Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement, 26. September 2017
- AeCS, Aero Club der Schweiz, 27. September 2017
- Gemeinderat Altdorf, 28. September 2017
- SFVS, Segelflugverband der Schweiz, 28. September 2017
- Gemeinderat Schwyz, 05. September 2017
- Volkswirtschaftsdepartement Kanton Schwyz, 28. September 2017
- REGA, Schweizerische Rettungsflugwacht, 19. September 2017

- SFBF, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs, 28. September 2017
- Herr P. Mazenauer, 28. September 2017

5.2. Da es im Perimeter der drei vorgesehenen Flugbeschränkungsgebiete verschiedene nationale Schutzgebiete (eidgenössische Jagdbanngebiete und BLN-Schutzgebiete) gibt, hat das BAZL gestützt auf das Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG; SR 451) sowie das Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetz (RVOG; SR 172.010) das BAFU als zuständige Fachbehörde beigezogen.

6. Ergebnis des Anhörungsverfahrens:

Die erfolgte Anhörung hat keine Einwände anderer Luftraumnutzer, der Behörden oder der betroffenen Bevölkerung ergeben.

Zu den Stellungnahmen gemäss Ziffer 5.1 bis 5.2 oben und deren Beurteilung im Einzelnen wird auf den Bericht zur Anhörung der temporären Luftraumstrukturänderung in Anhang 1 verwiesen, welcher integrierter Bestandteil dieser Verfügung bildet.

6.1. Daraus folgt:

- 6.1.1. Unter Abwägung der Interessen aller Betroffenen, der Antragstellerin sowie unter Berücksichtigung der Anliegen des Natur- und Heimatschutzes werden mehrere RAs zur Nutzung durch Pilatus für Test- bzw. Zertifizierungsflüge mit allen von Pilatus produzierten Flugzeugtypen errichtet (zu lateralen und vertikalen Abmessungen sowie zeitlichen Eckwerten der Aktivierungsmöglichkeiten siehe Anhang 2 zur Verfügung, Anordnung 1). Es sind alle Pilatus-Flugzeuge zu Test- und Zertifizierungsflügen in den aktivierten RAs zugelassen. Die Erweiterung auf alle Flugzeugtypen soll nicht zu einer merklichen Mehrbelastung bzw. quantitativ höheren Auslastung oder lärmässig belastenderen Nutzung der RAs führen (Anordnung 1.2, 2.2 und 2.3).
- 6.1.2. Die genauen Aktivierungszeiten der RA und die im Einzelfall jeweils für einen bestimmten Zeitraum zur Anwendung kommenden Untergrenzen sind mittels NOTAM bekannt zu geben (Anordnung 2.10).
- 6.1.3. Die aktuell zugelassenen Aktivierungszeiten werden beibehalten (Anordnung 1.1 und 2.1).
- 6.1.4. Für die aktivierten RAs werden spezielle Nutzungsbedingungen festgelegt (Anordnung 2.1. bis 2.4, 2.6, 3. und 5.4 bis 5.6.), um den Lärmschutz- und Sicherheitsinteressen der Bevölkerung, den Interessen des Natur- und Heimatschutzes (Schutz tangierter Jagdbann- und BLN-Gebiete) und den Nutzungsinteressen der übrigen Luftraumnutzer gerecht zu werden.
- 6.1.5. Die Test- und Zertifizierungsflüge dienen dazu, unter anderem, aber nicht nur - die PC-24-Prototypen und die nachfolgenden Serientypen Extrembelastungen auszusetzen, um deren Flugtüchtigkeit auch unter solchen Bedingungen nachzuweisen. Diesem Bedürfnis wird mit der Gewährung von Abweichungen von den für den Luftraum E üblicherweise geltenden Verkehrsregeln Rechnung getragen (Anordnung 5.1. bis 5.3.). Durch eine übermässige Einschränkung der Nutzungsbedingungen der RAs würde ansonsten deren Zweck vereitelt. Während der Testflüge gilt die Aufmerksamkeit der Piloten primär dem eigenen Flugzeug und der Instrumenten- und Datenüberwachung bzw. -erfassung. Aus diesem Grund ist der für die Test- und Zertifizierungsflüge genutzte Luftraum von anderen Luftraumnutzern grundsätzlich frei zu halten, um Kollisionen zu verhindern. Ausnahmen

für Durchflüge werden mit vorheriger ATC-Clearance und unter Inanspruchnahme der Flugverkehrsleitung während des Durchfluges gestattet.

6.1.6. Um die Lärmschutzinteressen von Mensch und Tierwelt und die Nutzungsinteressen der übrigen Luftraumnutzer zu berücksichtigen, sind im Einzelnen die folgenden Einschränkungen in der Nutzung der RAs vorgesehen:

- Beschränkte Aktivierungszeiten gemäss Anhang 2 zu dieser Verfügung, angelehnt an die üblichen Geschäfts- und Ruhezeiten von Wirtschaft und Bevölkerung sowie an die VFR-Start- und Landezeiten des Flugplatzes Buochs.
- Die durchschnittliche Aktivierung von 4 Stunden pro Tag und RA darf pro Kalenderjahr gerechnet nicht überschritten werden.
- Die Erhöhung der durchschnittlichen, mengenmässigen Auslastung der aktivierten LS-R39 A – C durch Flugbewegungen der Pilatus als Folge der Erweiterung der Nutzung auf „all types“ soll 10 % im Vergleich zur Auslastung im Jahre 2015 nicht überschreiten. Es soll keine merkliche Mehrnutzung durch lärmintensivere Maschinen erfolgen.
- Eine bestimmte RA darf nur dann und nur so lange aktiviert werden, wie sie tatsächlich genutzt wird. Entfällt eine vorgesehene Nutzung, ist die betroffene RA so rasch als möglich zu deaktivieren.
- Für jede RA ist die für die vorgesehene Aktivierung zur Anwendung kommende Untergrenze (unteres Höhenband in Fuss über Meereshöhe) festzulegen und per NOTAM bekanntzugeben. Die neuen Untergrenzen müssen mindestens 9000 Fuss über Meereshöhe oder 2000 Fuss über Grund sein.
- Aktivierte RAs können durch andere Luftraumnutzer als Pilatus unter bestimmten Auflagen (ATC-Clearance) auf dem kürzesten Weg durchfliegen werden. Durchflüge der Luftwaffe sollen gemäss CONOPS ab Version 5.2 durch die Flugsicherung mit Priorität behandelt werden und geniessen vor den Test- und Zertifizierungsflügen der Pilatus Vorrang. HEMS-Flüge geniessen in jedem Fall Priorität. Die CONOPS bzw. nähere Koordinationsverfahren werden durch Pilatus und die Luftwaffe nach Bedarf und im gegenseitigen, schriftlichen Einvernehmen angepasst. Die entsprechenden Vereinbarungen bilden nicht Gegenstand dieser Verfügung. Indessen kann das BAZL die Aktivierung der LS-R 39 A – C einstweilen sistieren oder die vorliegende Verfügung insgesamt einer Wiedererwägung unterziehen, wenn bestehende bilaterale operative Vereinbarungen zwischen Pilatus und der Luftwaffe nicht eingehalten werden.
- Damit die Sicherheit für Durchflüge, aber auch für die Operation der Pilatus Test- und Zertifizierungsflüge unter Grenzbedingungen gewährleistet ist, ist eine Aktivierung einer RA ausgeschlossen, wenn nicht sichergestellt ist, dass die Funkabdeckung des betroffenen Perimeters lückenlos gewährleistet ist und somit den jederzeitigen Kontakt mit der Flugsicherung ermöglicht.
- Die Aktivierung der LS-R „Wasserfallen“ durch die LW genießt Priorität. Die Luftwaffe hat Pilatus von einer beabsichtigten Aktivierung rechtzeitig Kenntnis zu geben, jedoch mindestens umgehend nach Vorliegen einer entsprechenden Verfügung des BAZL.
- In der Nähe von oder über Schutzgebieten wie eidgenössischen Jagdbanngebieten und BLN-Gebieten sind in der Zeit von 1. Dezember bis 30. April lärm-

intensive Manöver zu vermeiden und die grösstmögliche Flughöhe einzuhalten, welche Ziel und Zweck des Test- oder Zertifizierungsflugs nicht verunmöglicht. Mit dieser Einschränkung werden insbesondere die Gämsen während ihrer Setzzeit geschont.

6.1.7. Um insbesondere die Auswirkungen der Ausnahmen von den für den Luftraum E geltenden Verkehrsregeln für Test- und Zertifizierungsflüge mit Pilatus-Flugzeugen gering zu halten und keine zusätzlichen Risiken für andere Luftraumnutzer oder Personen und Sachwerte am Boden zu schaffen, sind die folgenden Sicherheitsauflagen vorgesehen:

- Die in Ziffer 6.1.4. oben erwähnten Abweichungen von den allgemeinen Verkehrsregeln, welche Pilatus für die Durchführung der Test- und Zertifizierungsflüge gewährt werden, gelten nicht innerhalb einer Pufferzone von 2 (zwei) nautischen Meilen gemessen vom Aussenrand einer aktivierten RA. Als Aussenrand gilt die seitliche Grenze einer RA, sofern diese nicht an die seitliche Grenze einer anderen aktivierten RA anliegt. Damit soll erreicht werden, dass die Kollisionsgefahr am Rande der RAs vermindert wird, falls sich ein anderer Luftraumnutzer nicht an das Flugbeschränkungsgebiet hält und die Grenzen verletzt. Im Weiteren werden dadurch angrenzende bzw. unter dem Puffer liegende Schutzgebiete vor zusätzlichem Lärm geschont.
- Flüge im technischen Grenzbereich der Pilatus-Flugzeuge dürfen über Siedlungsgebiet nicht unterhalb einer Höhe von 1'000m über Grund stattfinden. Akrobatik-Manöver mit nicht zertifizierten Flugzeugtypen oder über Siedlungsgebieten sind nicht zulässig. Damit soll einerseits den Lärmschutzbedürfnissen der Bevölkerung Rechnung getragen werden, andererseits soll verhindert werden, dass riskante Manöver dicht über Siedlungsgebieten geflogen werden und im Notfall nicht genügend Zeit und Höhe verbleibt, um das Luftfahrzeug aus der Gefahrenzone zu bringen.

6.2. Such- und Rettungsflüge (SAR) oder medizinische Notfallflüge per Helikopter (HEMS) sollen, wie üblich, auch in aktivierten RAs jederzeit möglich sein und geniessen die übliche Priorität (Anordnung 2.6 und 4.). Das Verfahren richtet sich nach dem Luftfahrthandbuch (Aeronautical Information Publication, AIP), Kapitel ENR 5.1 – 5.

6.3. Als Datum für das Inkrafttreten der Luftraumstrukturänderung gilt der 29. März 2018. Das BAZL kann jederzeit von Amtes wegen die vorliegende Verfügung ohne Entschädigungspflicht bei Aufhebung der RAs in Widererwägung ziehen, wenn die Verhältnisse ändern, eingeschlossen eine zunehmende Lärmbelastung der nahen Siedlungsgebiete oder übergeordnete Interessen anderer Luftraumnutzer, insbesondere der Luftwaffe (Anordnung 7).

6.4. Sämtliche Stellungnahmen und Anträge der im üblichen öffentlichen Verfahren Angehörten werden im Anhörungsbericht (Anhang 1 zu dieser Verfügung) einzeln und im Detail abgehandelt und beurteilt. Die Anträge bzw. Stellungnahmen gelten gemäss der Auflistung im Anhang 1 zu dieser Verfügung entsprechend, soweit darauf eingetreten werden kann, als teilweise berücksichtigt bzw. zur Kenntnis genommen bzw. werden teilweise gutgeheissen oder, soweit weitergehend als in Ziffern 1 bis 5 und 7 des nachfolgenden Dispositivs dieser Verfügung festgelegt, abgewiesen (Anordnung 8).

6.5. Die Veröffentlichung von RAs erfolgt per Notice to Airmen (NOTAM) und wird mittels Daily Airspace Bulletin Switzerland (DABS) visualisiert (Anordnung 2.10).

6.6. Gestützt auf Art. 6b Abs. 1 des Luftfahrtgesetzes (LFG; SR 748.0) erhebt das BAZL für Verfügungen Gebühren. Die Gebührenbemessung richtet sich hier nach Art. 5 der Verordnung über die Gebühren des Bundesamts für Zivilluftfahrt (GebV-BAZL; SR 748.112.11).

Der Aufwand für die Anhörung der potentiell betroffenen Kreise und die Ausfertigung dieser Verfügung erweist sich als überdurchschnittlich gross, was damit zusammenhängt, dass die Errichtung von Flugbeschränkungsgebieten für Private selten und damit für die Bevölkerung ungewohnt ist. Entsprechend gross gestaltete sich der Anhörungskreis und der damit verbundene Aufwand zur Auswertung der Stellungnahmen.

Die Gebühr für diese Verfügung wird in Anbetracht des ausserordentlichen Aufwands und der gebotenen Dringlichkeit des Geschäfts auf Fr. 10'000.- festgesetzt und Pilatus auferlegt (Anordnung 9).

6.7. Die Verfügung ist den in Anordnung 10.1 genannten Stellen mit Einschreibebrief zu eröffnen, den in Anordnung 10.2 genannten Adressaten mit gewöhnlicher Post mitzuteilen sowie im Bundesblatt gemäss Anordnung 10.3 in deutscher, französischer und italienischer Sprache zu publizieren.

und verfügt:

1. Die Luftraumstruktur der Schweiz wird wie folgt geändert:

Für Test- und Zertifizierungsflüge der Pilatus werden mehrere RAs ausgeschieden. Die lateralen und vertikalen Abmessungen sowie die zeitlichen Eckwerte für die Aktivierung der temporären Flugbeschränkungsgebiete sind im Anhang 2 zu dieser Verfügung definiert.

1.1. Der zugelassenen Aktivierungszeiten gemäss Verfügung vom 08. März 2016 werden beibehalten.

1.2. Es darf mit allen Pilatus-Flugzeugtypen („all types“) in den RAs operiert werden.

1.3. Alle 3 RAs dürfen gleichzeitig aktiviert werden.

1.4. Die Untergrenzen der RAs sind nur in Fuss über Meer anzugeben.

1.5. Die Ausnahmen von den Verkehrsregeln der Luftraumklasse E gemäss nachstehenden Anordnungen 5.1. bis 5.3. und die zusätzlichen Nutzungsbedingungen gemäss nachstehenden Anordnungen 5.4. bis 5.6. gelten für alle Test- und Zertifizierungsflüge mit Pilatus-Flugzeugen.

1.6. Definierte Akrobatik-Manöver, welche in die zugelassene „Envelope“ der Pilatus-Trainingsflugzeuge (PC-7, PC-7MkII, PC-9, PC-21) gehören und somit für gewisse Test- und Zertifizierungsflüge geflogen werden müssen, werden in den RAs zugelassen. Es gelten die Einschränkungen von nachstehender Anordnung 5.6.

2. Die Aktivierung der drei RAs gemäss Anhang 2 unterliegt folgenden zusätzlichen, kumulativ anwendbaren Rahmenbedingungen:

2.1. Beschränkte Aktivierungszeiten gemäss Anhang 2 zu dieser Verfügung, angelehnt an die üblichen Geschäfts- und Ruhezeiten von Wirtschaft und Bevölkerung sowie an die VFR-Start- und Landezeiten des Flugplatzes Buochs.

- 2.2. Die durchschnittliche Aktivierung von 4 Stunden pro Tag und RA darf über die Geltungsdauer eines Kalenderjahrs gerechnet nicht überschritten werden.
 - 2.3. Die Erhöhung der durchschnittlichen, mengenmässigen Auslastung der aktivierten LS-R39 A – C durch Flugbewegungen der Pilatus als Folge der Erweiterung der Nutzung auf „all types“ soll 10 % im Vergleich zur mengenmässigen Auslastung im Jahre 2015 nicht überschreiten. Es soll keine merkliche Mehrnutzung durch lärmintensivere Maschinen erfolgen.
 - 2.4. Eine bestimmte RA darf nur dann und nur so lange aktiviert werden, wie sie tatsächlich genutzt wird. Entfällt eine vorgesehene Nutzung, ist die RA so rasch als möglich zu deaktivieren.
 - 2.5. Für jede RA ist die für die vorgesehene Aktivierung zur Anwendung kommende Untergrenze (unteres Höhenband in Fuss über Meereshöhe) festzulegen. Die neuen Untergrenzen müssen minimal 9000 Fuss über Meereshöhe oder 2000 über Fuss Grund liegen.
 - 2.6. Aktivierte RAs können durch andere Luftraumnutzer als Pilatus unter bestimmten Auflagen (ATC-Clearance) auf dem kürzesten Weg durchfliegen werden. Durchflüge der Luftwaffe sollen gemäss CONOPS ab Version 5.2 durch die Flugsicherung mit Priorität behandelt werden und geniessen vor Testflügen der Pilatus Vorrang. Die CONOPS bzw. nähere Koordinationsverfahren werden durch Pilatus und die Luftwaffe nach Bedarf und im gegenseitigen, schriftlichen Einvernehmen angepasst. Die entsprechenden Vereinbarungen bilden nicht Gegenstand dieser Verfügung. Indessen kann das BAZL die Aktivierung der LS-R 39 A – C einstweilen sistieren oder die vorliegende Verfügung insgesamt einer Wiedererwägung unterziehen, wenn bestehende bilaterale operative Vereinbarungen zwischen Pilatus und der Luftwaffe nicht eingehalten werden.
 - 2.7. Damit die Sicherheit für Durchflüge, aber auch für die Operation der Pilatus Test- und Zertifizierungsflüge unter Grenzbedingungen gewährleistet ist, ist eine Aktivierung einer RA ausgeschlossen, wenn nicht sichergestellt ist, dass die Funkabdeckung des betroffenen Perimeters lückenlos gewährleistet ist und somit den jederzeitigen Kontakt mit der Flugsicherung ermöglicht.
 - 2.8. Die Aktivierung der LS-R „Wasserfallen“ durch die Luftwaffe genießt Priorität. Die Luftwaffe hat Pilatus von einer beabsichtigten Aktivierung rechtzeitig Kenntnis zu geben, jedoch mindestens umgehend nach Vorliegen einer entsprechenden Verfügung des BAZL.
 - 2.9. In der Nähe von oder über Schutzgebieten wie eidgenössischen Jagdbanngebieten und BLN-Gebieten sind in der Zeit von 1. Dezember bis 30. April lärmintensive Manöver zu vermeiden und die grösstmögliche Flughöhe einzuhalten, welche Ziel und Zweck des Test- oder Zertifizierungsflugs nicht verunmöglicht. Mit dieser Einschränkung werden insbesondere die Gämsen während ihrer Setzzeit geschont.
 - 2.10. Die Bekanntgabe der genauen Aktivierungszeiten und die im Einzelfall zur Anwendung kommenden Untergrenzen (unteres Höhenband über Meereshöhe) der RAs erfolgt per Notice to Airmen (NOTAM) und wird mittels Daily Airspace Bulletin Switzerland (DABS) visualisiert.
3. Aktivierte RAs können durch andere Luftraumnutzer als Pilatus unter den nachfolgenden Auflagen auf dem kürzesten Weg durchfliegen werden:
 - 3.1. VFR-Verkehr:
 - 3.1.1. Eine Durchflugs-Freigabe durch die Flugverkehrsleitstelle muss vor Einflug in die aktivierte RA vorliegen.
 - 3.1.2. Während des Durchflugs muss der Funkkontakt zur Flugverkehrsleitstelle ununterbrochen beibehalten werden.
 - 3.1.3. Während des Durchflugs muss die Flugverkehrsleitstelle dem entsprechenden Piloten Verkehrsinformationen und auf Verlangen eine Ausweichempfehlung erteilen.

- 3.2. IFR-Verkehr: Während des Durchflugs muss die Flugverkehrsleitstelle dem entsprechenden Piloten Verkehrsinformationen und auf Verlangen eine Ausweichempfehlung erteilen.
4. SAR- oder HEMS-Flüge sind in aktivierten RAs unter Einhaltung der Verfahren gemäss Luftfahrt-handbuch (Aeronautical Information Publication, AIP), Kapitel ENR 5.1 – 5, jederzeit gestattet.
5. Innerhalb der aktivierten RAs gelten die Verkehrsregeln der Luftraumklasse E für andere Luftraum-nutzer als Pilatus. Für Test- und Zertifizierungsflüge mit Pilatus Flugzeugen gelten die folgenden Ausnahmen von den Verkehrsregeln der Luftraumklasse E gemäss Ziffern 5.1. bis 5.3. und die zusätzlichen Nutzungsbedingungen gemäss Ziffern 5.4. bis 5.6. nachstehend:
 - 5.1. Die zulässige Maximalgeschwindigkeit unterhalb von 10000ft AMSL beträgt 375kts IAS.
 - 5.2. Die minimalen Wolkenabstände betragen 50m vertikal und 100m horizontal.
 - 5.3. Eine reduzierte Luftraumbeobachtung durch die Piloten ist gestattet.
 - 5.4. Die Ausnahmen gemäss Ziffern 5.1. bis 5.3. hiervor gelten nicht innerhalb einer Pufferzone von 2 (zwei) nautischen Meilen gemessen von der seitlichen Aussengrenze einer aktivierten RA oder einer CTR. Als Aussengrenze gilt der Rand einer RA oder CTR, sofern dieser nicht an eine andere aktivierte RA oder eine CTR anliegt. Test- und Zertifizierungsflüge, für welche die Ausnahmen gemäss Ziffern 5.1., 5.2. oder 5.3. beansprucht werden, sind durch die Flug-verkehrsleitung vom übrigen Luftverkehr zu separieren.
 - 5.5. In der Nähe von oder über Schutzgebieten wie eidgenössischen Jagdbanngebieten und BLN-Gebieten sind in der Zeit von 1. Dezember bis 30. April lärmintensive Manöver zu vermeiden und die grösstmögliche Flughöhe einzuhalten, welche Ziel und Zweck des Test- oder Zertifi-zierungsflugs nicht verunmöglicht.
 - 5.6. Flüge im technischen Grenzbereich der Pilatus-Flugzeuge dürfen über Siedlungsgebiet nicht unterhalb einer Höhe von 1'000m über Grund stattfinden. Akrobatik-Manöver über Siedlungs-gebiet sind nicht zulässig und Schutzgebiete müssen geschont werden.
6. Diese Verfügung kann im Falle eines wiederholten Verstosses gegen eine der oben aufgeführten Auflagen umgehend und ohne Entschädigung widerrufen und die Luftraumänderung entsprechend mit sofortiger Wirkung aufgehoben werden. Der erstmalige Verstoss bewirkt eine schriftliche Andro-hung des Widerrufs und wird gemäss Art. 91 Abs. 2 Bst. a des Bundesgesetzes über die Luftfahrt (LFG, SR 748.0) mit einer Busse bis zu 20'000 Franken bestraft. Bei groben Verstössen kann die Verfügung bzw. die Luftraumänderung ohne vorgängige schriftliche Androhung sogleich widerrufen werden und/oder gemäss Art. 91 Abs. 3 eine Busse bis 40'000 Franken verhängt werden.
7. Diese Änderung der Luftraumstruktur tritt am 29. März 2018 in Kraft. Das BAZL kann jederzeit von Amtes wegen die vorliegende Verfügung ohne Entschädigungspflicht bei Aufhebung der RAs in Widererwägung ziehen, wenn die Verhältnisse ändern, eingeschlossen eine zunehmende Lärmbe-lastung der nahen Siedlungsgebiete oder übergeordnete Interessen anderer Luftraumnutzer, ins-besondere der Luftwaffe.
8. Gemäss Beurteilung und Interessenabwägung im Anhörungsbericht in Anhang 1 dieser Verfügung gelten die Anträge der Angehörten, soweit überhaupt darauf eingetreten werden kann, als teilweise berücksichtigt bzw. berücksichtigt, oder, soweit weitergehend als in Ziffern 1 bis 5 und 7 des Dispos-itivs dieser Verfügung stipuliert, abgewiesen.
9. Die Gebühr für diese Verfügung wird auf Fr. 10'000.- festgesetzt und Pilatus auferlegt.

10. Eröffnung und Publikation:

10.1. Diese Verfügung ist folgenden Adressaten per Einschreiben zu eröffnen:

10.1.1. Pilatus Flugzeugwerke AG, Postfach 992, 6371 Stans

10.1.2. Skyguide, Case postale 796, 1215 Genève 15

10.1.3. Kdo Luftwaffe, Papiermühlestrasse 20, 3003 Bern

10.2. Diese Verfügung ist folgenden Adressaten mit einfacher Post mitzuteilen:

- Bundesamt für Umwelt, z. Hd. Herr Martin Baumann, 3003 Bern
- Schweizerischer Hängegleiter-Verband, Seefeldstrasse 224, 8008 Zürich
- Gemeinderat Beckenried, Emmetterstrasse 3, Postfach 69, 6375 Beckenried
- Gemeinde Ingenbohl, Parkstrasse 1, 6440 Brunnen
- Gemeinderat Muotathal, Hauptstrasse 48, Postfach 142, 6436 Muotathal
- Gemeinde Morschach, Schülstrasse 6, 6443 Morschach
- Politische Gemeinde Oberdorf, Schulhausstrasse 19, 6370 Oberdorf
- Gemeinderat Emmetten, Hinterhostattstrasse 6, Postfach 89, 6376 Emmetten
- Einwohnergemeinderat Kerns, Sarnerstrasse 5, 6064 Kerns
- Gemeindeverwaltung Sisikon, Bahnhofstrasse 8, 6452 Sisikon
- Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri, Lehnplatz 22, 6460 Altdorf
- Verband Schweizer Flugplätze, Kapellenstrasse 14, 3011 Bern
- Kanton Luzern, Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement, Bahnhofstrasse 15, Postfach 3768, 6002 Luzern
- Aero Club der Schweiz, Lidostrasse 5, 6006 Luzern
- Gemeinderat Gemeinde Altdorf, Tellsgasse 25, 6460 Altdorf
- Segelflugverband der Schweiz, Lidostrasse 5, 6006 Luzern
- Gemeinderat Gemeinde Schwyz, Herrengasse 17, Postfach 253, 6431 Schwyz
- Volkswirtschaftsdepartement Kanton Schwyz, Bahnhofstrasse 15, Postfach 1180, 6431 Schwyz
- Schweizerische Rettungsflugwacht REGA, Herr Heinz Leibundgut, Postfach 1414, 8058 Zürich Flughafen
- Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs, Herr Paul Mazenauer/
Herr Josef Blättler, Postfach 560, 6371 Stans
- Herr Paul Mazenauer, Gruobstrasse 36, 6372 Ennetmoos

10.3. Zudem wird diese Verfügung in zusammengefasster Form im Bundesblatt in deutscher, französischer und italienischer Sprache publiziert. In der Publikation ist darauf hinzuweisen, dass eine Kopie der vollständigen Verfügung telefonisch beim BAZL, Sekretariat der Abteilung Sicherheit Infrastruktur, angefordert werden kann.

Bundesamt für Zivilluftfahrt



Christian Hegner
Direktor



Jeroen Kroese
Sektion Luftraum

Anhang 1: Bericht Anhörung Luftraumstrukturänderung

Anhang 2: Betroffene Räume und Aktivierungszeiten

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diese Verfügung kann innert 30 Tagen nach Eröffnung beim Bundesverwaltungsgericht, Postfach, 9023 St. Gallen, Beschwerde erhoben werden. Gemäss Art. 22a Abs. 1 Bst. c des Verwaltungsverfahrensgesetzes vom 20. Dezember 1968 (VwVG; SR 172.021) steht die Frist vom 18. Dezember bis und mit 2. Januar still. 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. 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:

D, LSI, SISS, SISS/hun, SIFS, SIAP, SB, LESA, LERI, LEUW



27. November 2017

Bericht über die Anhörung betreffend die permanente Änderung der Luftraumstruktur der Schweiz für Test- und Zertifizierungsflüge der Pilatus Flugzeugwerke AG (nachstehend „Pilatus“)

Anhang 1 zur Verfügung vom 27.11.2017

Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 371.123-00010

1 Stellungnahmen / Anträge Interessenvertreter und Beurteilung BAZL

1.1 Bundesamt für Umwelt (BAFU)

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Sache „Erneuerung temporäre Flugbeschränkung LS-R 39 Buochs für Testflüge der Pilatus Werke AG“.</p> <p>Wir haben die Unterlagen aus Sicht der Sektion Wildtiere & Waldbiodiversität des BAFU geprüft, haben keine Anträge und sind deshalb mit einer entsprechenden Erneuerung einverstanden.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>

1.2 SHV

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>Der frei verfügbare Schweizer Luftraum steht seit Jahren infolge ziviler und militärischer Luftfahrt unter Druck und wird immer weiter eingeschränkt. Neu war 2015, dass mit der LS-R39 für die Firma Pilatus auch private Firmen Luftraum für sich beanspruchten. Damals konnte mit dem Antragsteller eine</p>	



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 371.123-00010

<p>vernünftige Lösung gefunden werden, die den berechtigten Bedürfnissen aller Seiten Rechnung trug. Das nachfolgende Monitoring und die engen Kontakte mit der Firma Pilatus, bei denen auch zwischenzeitlichen Wünschen unsererseits entsprochen wurde, waren sehr erfreulich und einvernehmlich. Auch die rechtzeitige Involvierung betreffend einer Luftraumstruktur ab 2018 war wiederum vorbildlich. Aus diesem Grund ist der SHV auch weiterhin gewillt, diesbezügliche Einschränkungen auf sich zu nehmen. Das Vorgehen der Firma Pilatus ist vorbildlich und sollte von manchen anderen Luftraumprojekten, die in Sachen Stakeholder-Involvement weit weniger erfreulich laufen, als sinnvolle Vorgehensweise übernommen werden. So können zu einem frühen Zeitpunkt allfällige Konflikte besprochen und entschärft werden.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Aufgrund der Erfahrungen der vergangenen Jahre hat der SHV an der Sitzung vom 5.1.17 gefordert, dass künftig auf die Sektoren D und E verzichtet wird und dass die Sektoren A bis C die Untergrenze 9000ft AMSL nicht unterschreiten. Beiden Forderungen wurde entsprochen, womit der SHV keine Einwände hat.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Die Aktivierungszeiten sind angesichts der geographischen Lage (Punkt 2) akzeptabel.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Auch wenn in diesem Falle versichert wird, dass die Restricted Area (LS-R) mittels Funkanfrage durchfliegen werden könnte, stellt die LS-R für Hängegleiter ein kaum überwindbares Hindernis dar. Wiederum ist aber aufgrund der geographischen Lage (Punkt 2) die Einschränkung für unseren Sport akzeptabel. Der SHV anerkennt, dass eine LS-R für die geplanten Aktivitäten zweckmässig ist.</p>	<p>Es gibt keine Änderung in die Freigabe (ARC Clearance) zum Durchfliegen der RAs.</p> <p>Der Antrag gilt als berücksichtigt.</p>
<p>Der SHV stimmt der vorliegenden Gesuchstellung zu und hat keine Vorbehalte.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Der Eintrag in die ICAO-/Segelflugkarte ist (weiterhin) zwingend.</p>	<p>Die RAs werden wie bis anhin im AIP und auf die Karten publiziert werden.</p> <p>Der Antrag gilt als berücksichtigt.</p>

1.3 Gemeinderat Beckenried

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>Zur geplanten Erneuerung bzw. die Aufnahme des temporären Flugbeschränkungsgebietes LS-R39 im Raum Buochs in die Luftraumstruktur der Schweiz im Zusammenhang mit den geplanten Testflügen der Pilatus Flugzeugwerke AG wird in positivem Sinne Stellung genommen.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>

1.4 Gemeinde Ingenbohl

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>Die Immissionen der Flugbewegungen, welche vom Flugplatz Buochs ausgehen und im direkten Zusammenhang mit den Testflügen der Pilatus Flugzeugwerke AG stehen, können nach wie vor als vertretbar bezeichnet werden. So kann auch festgehalten werden, dass in den letzten Jahren bei der Ge-</p>	<p>Die Auflagen der Verfügung sollen die Lärmbelastigung der Bevölkerung auf ein Minimum beschränken.</p>



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 371.123-00010

meinde Ingenbohl keine Reklamationen betr. Lärmimmissionen der Flugbewegungen eingegangen sind. Der Gemeinderat geht wiederum davon aus, dass die Beeinträchtigung auch weiterhin in einem vertretbaren Mass sein dürfte.	Zur Kenntnis genommen.
Im Beschluss vom 9. Februar 2015 hatte der Gemeinderat den Wunsch angebracht, dass für allfällige berechnete Reklamationen während der Betriebsphase eine Anlaufstelle bestimmt werden soll, bei welcher allfällige Anliegen und Reklamationen deponiert werden können. Die Pilatus Flugzeugwerke AG hat daraufhin im Februar 2015 dem Gemeinderat mitgeteilt, dass Reklamationen selbstverständlich direkt an sie weitergeleitet werden können. Diese Anlaufstelle wird nach wie vor als wichtig erachtet. Der Gemeinderat hält an diesem Begehren fest.	Reklamationen für den Fall, dass die Verfügungsbedingungen nicht eingehalten werden, können auch schriftlich dem BAZL, Sektion Luftraum, 3003 Bern zugetragen werden. Zur Kenntnis genommen bzw. der Antrag gilt als berücksichtigt.
Aufgrund der Erfahrungen steht der Gemeinderat der Erneuerung der temporären Flugbeschränkungsgebiete LS-R 39 im Raum Buochs für Testflüge der Pilatus Flugzeugwerke AG wiederum positiv gegenüber.	Zur Kenntnis genommen.

1.5 Gemeinderat Gemeinde Muotathal

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
Der Gemeinderat hat zur beantragten Luftraumstrukturänderung keine Einwände und dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.	Zur Kenntnis genommen.

1.6 Gemeinde Morschach

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
Der Gemeinderat Morschach hat die Anhörungsunterlagen geprüft und ist seinerseits mit den beantragten Änderungen, per 1. April 2018 die TEMPO RA LS-R39C, welche die Gemeinde Morschach tangiert, als permanente RA in die Luftraumstruktur der Schweiz aufzunehmen, einverstanden.	Zur Kenntnis genommen.

1.7 Gemeinde Oberdorf

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
Gerne teilen wir Ihnen mit, dass wir auf eine Rückmeldung verzichten.	Zur Kenntnis genommen.

1.8 Gemeinderat Emmetten

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
Der Gemeinderat dankt dem Bundesamt für Zivilluftfahrt für die Zustellung der Unterlagen, beschliesst jedoch, auf eine Stellungnahme zu verzichten.	Zur Kenntnis genommen.



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 371.123-00010

1.9 Einwohnergemeinderat Kerns

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>Für die Möglichkeit zur Anhörung bedankt sich der Einwohnergemeinderat Kerns. Der Einwohnergemeinderat hat gegen die temporär aktivierbaren Flugbeschränkungsgebiete nichts einzuwenden. Die Pilatus-Werke werden gebeten bei der Benützung dieser Gebiete die Lärmimmissionen möglichst gering zu halten.</p>	<p>Die Auflagen der Verfügung sollen die Lärmbelästigung der Bevölkerung auf ein Minimum beschränken.</p> <p>Zur Kenntnis genommen bzw. der Antrag gilt als berücksichtigt.</p>

1.10 Gemeindeverwaltung Sisikon

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>Der Gemeinderat Sisikon hat nichts gegen die vorgeschlagenen Flugbeschränkungsgebiete einzuwenden, wenn es keine Erhöhung der bisherigen Lärmimmissionen gibt und wenn keine riskanten Flugmanöver über eng besiedeltem Gebiet der Gemeinde Sisikon abgehalten werden.</p>	<p>Die Auflagen der Verfügung sollen die Lärmbelästigung der Bevölkerung auf ein Minimum beschränken und eine Gefährdung verhindern. Es gilt in Erinnerung zu behalten, dass VFR-Flüge der Pilatus auch ohne RAs erfolgen können, damit jedoch der Kollisionsschutz der aktivierten RAs entfallen würde.</p> <p>Zu Test- und Zertifizierungszwecken wird es Flüge im Grenzbereich geben. Diese werden indessen nicht über dicht besiedeltem Gebiet stattfinden. Vgl. hierzu auch Ziffer 5.6. des Verfügungsdispositivs.</p> <p>Der Antrag gilt als berücksichtigt.</p>

1.11 Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>Die Lufträume LS-R39 A-C überlagern das eidgenössische Jagdbanngebiet Urirotstock sowie fünf Wildruhezonen. Flugobjekte können auf Wildtiere auch auf grössere Distanzen negative Einwirkungen ausüben (beispielsweise Flucht). Insbesondere im Winterhalbjahr kann sich dies auf die Wildtierbestände, wie auch auf den Schutzwald (Verbiss) negativ auswirken. Aufgrund der Anhebung der Untergrenze und der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Arbeitsplätze erachtet der Regierungsrat die dauerhafte Ausscheidung der Flugbeschränkungsgebiete LS-R39 A-C hinsichtlich Wildtierstörungen als vertretbar.</p> <p>Den Anträgen der Pilatus Flugwerke AG können aus Sicht des Kantons Uri zugestimmt werden.</p>	<p>Durch relativ strikte Auflagen wird sichergestellt, dass Pilatus in der Nähe von oder über Schutzgebieten keine lärmintensiven Manöver durchführt und Flüge im Grenzbereich nicht unter 1'000 m über Grund über Siedlungsgebiet stattfinden.</p> <p>Zur Kenntnis genommen bzw. der Antrag gilt als berücksichtigt.</p>



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 371.123-00010

1.12 Skyguide

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>Seitens skyguide gibt es keine Einwendungen zur Erneuerung temporäre Flugbeschränkungsgebiete LS-R 39 im Raum Buochs für Testflüge der Pilatus Flugzeugwerke AG. Wir benötigen jedoch vorgängig der Implementierung eine frühzeitige Benachrichtigung der genehmigten Änderungen (inkl. Koordinaten) zur Aktualisierung unserer Radar Karten</p>	<p>Die Luftraumänderung wird gemäss existierende Publikationsprozesse abgewickelt, damit Skyguide ihre Radar Karten frühzeitig anpassen kann.</p> <p>Zur Kenntnis genommen bzw. der Antrag gilt als berücksichtigt..</p>

1.13 VSF

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>Der Verband Schweizer Flugplätze unterstützt die beantragten Änderungen bei der Erneuerung der temporären Flugbeschränkungsgebiete LS-R 39 im Raum Buochs ohne Vorbehalte und bedankt sich bei der Firma Pilatus Flugzeugwerke AG für das in der Vergangenheit und in der Gegenwart durchgeführte Stakeholder-Involvement/Management.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>

1.14 Kanton Luzern, Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>Mit den beantragten Änderungen wird die LS-R 39 beträchtlich verkleinert, so dass die drei Seegemeinden Greppen, Weggis und Vitznau ausserhalb des Perimeters liegen. Dies ist insofern zu begrüssen, als diese Gemeinden für den Zentralschweizer Tourismus von grosser Bedeutung sind. Zudem führt insbesondere die Anhebung der Untergrenze auch zu einer Lärmentlastung der nach wie vor betroffenen Gebiete, weshalb wir zum Gesuch der Pilatus Flugzeugwerke AG keine Einwendungen haben.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>

1.15 AeCS

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>Die Firma Pilatus Flugzeugwerke AG mit Sitz in Stans/NW hat eine lange Tradition in der Entwicklung und Fabrikation von weltweit anerkannten und technisch hochstehenden Flugzeugen und Systemen. Damit ist dieses innovative Unternehmen ein wichtiger Schweizer Wirtschaftspartner und trägt zudem bei, die Marke „Schweiz“ in die ganze Welt hinauszutragen. Sie ist zudem einer der wichtigsten Arbeitgeber in der Zentralschweiz. Der AeCS anerkennt dies und ist bereit, einen Beitrag zu deren künftigen Erfolg zu leisten.</p>	



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 371.123-00010

<p>Die Vertreter der Leicht- und Sportaviatik wurden von Beginn an in die Diskussion und Definition dieses Luftraumes, vorbildlich und ergebnisorientiert, miteinbezogen. Die in der Anhörung präsentierte Lösung ist das Resultat der ausserordentlich guten Zusammenarbeit der betroffenen Partner in diesem Prozess. Jeder Stakeholder konnte seine Bedürfnisse einbringen und es wurde gemeinsam eine für alle optimale Lösung gesucht. Zudem wurde auf den gemachten Erfahrungen der seit 2016 gültigen temporären Flugbeschränkungsgebiete LS-R 39 A bis E basierend, profitiert. Das gewählte Vorgehen darf als beispielhaft taxiert werden.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Wie in den Unterlagen bereits erwähnt, möchten wir eine flexiblere Nutzung dieser Lufträume im Sinne, dass diese sofort freigegeben werden, wenn sie nicht mehr durch Pilatus benötigt werden. Der AeCS schätzt es, dass die Pilotinnen und Piloten der Leicht- und Sportaviatik wieder mehr Luftraum erhalten, indem die Untergrenze von ursprünglich 5'000 Fuss AMSL auf 9'000 Fuss AMSL respektive 2'000 Fuss AGL angehoben wird und dass die beiden Teilsektoren LS-R 39 D und E ersatzlos aufgehoben werden.</p>	<p>Wurde so in der Verfügung aufgenommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Wir möchten erneut betonen, dass es bei diesem Flugbeschränkungsgebiet nicht um eine Flugverbotszone handelt, sondern Piloteninnen und Piloten eine Einflugs- bzw. Durchflugsbewilligung per Funk erfragen können und diese mit möglichen Einschränkungen z.B. Einhaltung einer vorgegebenen Route/Höhe bewilligt wird.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Die Flugbeschränkungsgebiete sind auf den ICAO Karten der Schweiz weiterhin eingezeichnet.</p>	<p>Die RAs werden auf der ICAO-Karte abgebildet.</p> <p>Der Antrag gilt als berücksichtigt.</p>
<p>Die bewährte Praxis der Publikation im DABS mit der vorgesehenen bzw. eingeführten Dynamisierung und per NOTAM muss weiterhin beibehalten werden. Im Falle der Nichtbenutzung oder des früheren Nichtbenutzens dieser Lufträume sind diese unverzüglich freizugeben und die Publikationen zeitnah und kurzfristig anzupassen.</p>	<p>Die Praxis im DABS bleibt beibehalten.</p> <p>Der Antrag gilt als berücksichtigt.</p>
<p>Bezüglich Radiotelefonie gilt die für FIC/FIS (Flight Information) geltende Regelung dahingehend, dass im Funkverkehr nebst Englisch auch in der Landessprache Sprechfunk möglich ist auch ohne einen gültigen LPC Level 4.</p>	<p>Neben Englisch bleibt auch Funkverkehr in der Landessprache weiterhin möglich.</p> <p>Der Antrag gilt als berücksichtigt.</p>

1.16 Gemeinderat Gemeinde Altdorf

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>Zu den temporären RAs LS-R39A-E hat der Gemeinderat bereits zweimal eine positive Stellungnahme abgegeben (GRB 2015-91 und GRB 2015-926).</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Durch die Errichtung der temporären RA's LS-R39A-E konnte der Pilatus Werkflugbetrieb effizienter und vor allem sicherer durchgeführt werden. In der Vergangenheit wurde jedoch festgestellt, dass Lufträume unter 9'000ft / 2'750müM aus topografischen Gründen wenig Nutzen bringen. Deshalb verzichtet die Pilatus Flugzeugwerke AG künftig auf die Nutzung der Lufträume LS-R39D und LS-R39E. Durch die Redimensionierung der RAs auf drei Zonen und die Anhebung der Untergrenze</p>	



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 371.123-00010

werden die anderen Luftraumbenutzer weniger eingeschränkt.	Zur Kenntnis genommen.
Eine Umwandlung der temporären RAs LS-R39A-C in ein Definitivum hat auf die weitere Lärmentwicklung in den betroffenen Kantonen keine Auswirkung. Es muss erwähnt werden, dass die erforderlichen Testflüge in jedem Fall durchgeführt werden müssen und dadurch in Zukunft, wie auch in der Vergangenheit eine gewisse Lärmemission entsteht.	Zur Kenntnis genommen.
Durch die RAs kann die Sicherheit im Luftverkehrsraum stark erhöht werden. Gemäss Angaben der Gesundheits-, Sozial- und Umweltdirektion Uri, Amt für Umweltschutz, sind seit geraumer Zeit keine Lärmklagen im Zusammenhang mit Flugmanövern eingetroffen, obwohl bereits heute eine ähnliche Regelung in Kraft ist. Infolgedessen wird der Kanton Uri eine positive Stellungnahme abgeben.	Zur Kenntnis genommen.
Der Gemeinderat begrüsst es, dass alle denkbaren Massnahmen ergriffen werden, um Konflikte mit dem übrigen Luftverkehr während den Einflug- und Testprogrammen zu verhindern.	Zur Kenntnis genommen.
Die Pilatus Flugzeugwerke AG wird ersucht - im Sinne der Vorsorge - besonders lärmintensive Manöver auf ein nötiges Minimum zu beschränken.	Die Auflagen der Verfügung sollen die Lärmbelästigung der Bevölkerung auf ein Minimum beschränken. Zur Kenntnis genommen bzw. der Antrag gilt als berücksichtigt.

1.17 SFVS

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
der SFVS schliesst sich der Stellungnahme des AeCS an. Wir haben keine abweichende Ansicht zu diesem Thema. Gerne möchten auch wir, von unserer Seite her, das Vorgehen der Firma Pilatus, mit dem Stakeholder Involvement, als äusserst positive Erfahrung hervorheben.	Siehe 1.15 Zur Kenntnis genommen bzw. die Anträge gelten als berücksichtigt.

1.18 Gemeinderat Gemeinde Schwyz

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
Grundsätzlich ist jede neue Luftraumbeschränkung zu Gunsten einer einzelnen Firma sorgfältig gegen das Recht zur freien Benützung des Luftraums durch die Allgemeinheit abzuwägen. Insbesondere die schleichende Einführung erst mit einer zeitlich begrenzten Luftraumbeschränkung, welche nun in eine dauerhafte Beschränkung überführt werden soll, ist sehr zurückhaltend zu beurteilen. Die Begründung der Pilatuswerke, dass keine Luftraumverletzungen bekannt sind, darf nicht zum Schluss führen, dass die LS-R39 C für die motorlose Fliegerei keine Einschränkung bedeutet. Vielmehr muss davon ausgegangen werden, dass die Piloten die Notwendigkeit der Luftraumbeschränkung für die Entwicklung des PC 24 eingesehen und sie deshalb respektiert haben, insbesondere da die Beschränkung zeitlich begrenzt war und davon ausgegangen wurde, dass sie spätestens im Sommer 2018 wieder aufgehoben wird.	Im Rahmen der Konsultation hat sich ergeben, dass die Interessenvertreter der motorlosen Fliegerei mit der nun verfügbaren Änderung einverstanden sind. Zur Kenntnis genommen.



<p>Auf dem Gebiet der Gemeinde Schwyz liegen die bekannten und viel benutzten Gleitschirm- und Deltastartplätze Rotenflue, Spirstock und Engelstock. Insbesondere für die Bergbahn Rotenflue stellen die Gleitschirmpiloten eine wichtige Kundenschaft dar. Die Attraktivität unserer Fluggebiete wird durch die LS-R39C in der vorgeschlagenen Form stark beeinträchtigt. Wenn die LS-R39C aktiv ist, bleibt den Gleitschirmfliegern der Weg nach Osten entlang der Krete, von der Ibergeregge kommend Richtung Druesberg und Pragelpass, auch mit einer Anhebung der Untergrenze auf 9000 Fuss weitgehend versperrt. Wir möchten Sie deshalb bitten, die nördliche Grenze der LS-R39 C geringfügig nach Süden zu verschieben. Unser Vorschlag wäre, den nördlichen Rand der LS-R39 C entlang der Muota festzulegen. Die Muota bildet eine im Gelände klar erkennbare Grenze und ist auch für Piloten einfach erkennbar, welche ohne satellitengestützte Navigationsgeräte unterwegs sind. Alternativ würden wir eine Linienführung Prageipass, Muotathal, Brunnen, südöstliche Begrenzung A9.1 Vorschlägen. Zur Verdeutlichung haben wir diese Linienführung im nachfolgenden Plan gelb eingezeichnet. Diese neue Linienführung würde den Gleitschirm-, Delta- und Segelflugpiloten die Möglichkeit offen lassen, die thermisch oft interessante Route über die Krete nördlich der Muota Richtung Westen zu benutzen, auch wenn die LS-R39C aktiv ist. Zudem würden die Wanderer im Gebiet Hoch-Ybrig - Drusberg geschont.</p>	<p>Die Untergrenze der RAs wurde angehoben, die Freiheit der motorlosen Fliegerei damit erhöht. In den letzten 3 Jahren sind keine Beschwerden eingegangen betreffend LS-R39C und es ist zudem möglich, mittels Funk eine Durchflugbewilligung zu erhalten.</p> <p>Die Auflagen der Verfügung sollen die Lärmbelästigung der Bevölkerung auf ein Minimum beschränken und eine Gefährdung verhindern. Es gilt in Erinnerung zu behalten, dass VFR-Flüge der Pilatus auch ohne RAs erfolgen können, damit jedoch der Kollisionsschutz der aktivierten RAs entfallen würde</p> <p>Der Antrag wird abgewiesen.</p>
<p>Wir begrüßen die Anhebung der Untergrenze der verbleibenden LS-R39 A-C auf 9000 Fuss AMSL und 2000 Fuss GND. Im Gebiet der Gemeinde Schwyz stellt diese neue Untergrenze eine logische Fortsetzung der bereits bestehenden Untergrenze des Airways A9.1 dar. Mit der Anhebung der Untergrenze kann davon ausgegangen werden, dass die Lärmbelästigung der Bevölkerung in der Gemeinde Schwyz auf ein Minimum reduziert wird. Trotz dieser Anhebung würden wir uns wünschen, dass die mögliche Aktivierung der LS-R39 C auf die militärischen Flugzeiten (Mo. - Fr., 07.30 - 12.05 Uhr und 13.15-17.05 Uhr) zu beschränken sind. Bei guter Planung sollte es der Pilatus möglich sein, ihre Testprogramme unter der Woche unter Einhaltung der üblichen Ruhezeiten für die Bevölkerung durchzuführen. Die Beschränkung auf die militärischen Flugzeiten würde sicherstellen, dass die lokale Bevölkerung und die Berggänger im Gemeindegebiet von unnötiger Lärmbelastung während den besonders sensiblen Zeiten verschont bleiben.</p>	<p>Die Auflagen der Verfügung sollen die Lärmbelästigung der Bevölkerung auf ein Minimum beschränken. Es sind mit den heutigen Aktivierungszeiten keine Beschwerden eingetroffen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen bzw. der Antrag gilt als teilweise berücksichtigt.</p>
<p>Im Weiteren legen wir Wert darauf, dass die Aktivierung der LS-R39 wie bisher im Voraus per NOTAM veröffentlicht und im DABS visualisiert werden muss. Damit kann sichergestellt werden, dass sich die Hängegleiterpiloten frühzeitig über eine Aktivierung informieren und eine entsprechende Flugplanung vornehmen können. Auch die Ziffern 2 bis 5 der Verfügung vom 12. Mai 2015 sind beizubehalten.</p>	<p>Die Aktivierung über NOTAM und DABS wird beibehalten.</p> <p>Der Antrag gilt als berücksichtigt.</p>

1.19 REGA

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
Falls die südliche Grenzlinie im LS-R 39C 9'000ft MSL vor dem LFN KY 252 Waypoint LS 203 (8'000ft) gezogen wird, hat	Die RAs sind mittels einer ATC Clearance zu befliegen. Es braucht



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 371.123-00010

die Rega keine Einwände gegen die geplanten Flugbeschränkungen.	keine Änderung der RAs wegen des Low Flight Network. Der Antrag wird abgewiesen.
---	--

1.20 Volkswirtschaftsdepartement Kanton Schwyz und Bezirksrat Gersau

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
Gegen die geplante permanente Aufnahme der Lufträume LS-R39 A-C in die Luftraumstruktur der Schweiz sowie die Anhebung der Untergrenze bestehen keine grundsätzlichen Einwände. Dies jedoch unter dem Vorbehalt, dass:	Der Antrag der Volkswirtschaftsdepartement Kanton Schwyz ist ausserhalb der gesetzten Frist eingetroffen. Weiter wurden keine neuen Anträge gestellt, welche nicht in der Verfügung behandelt sind oder sich aus dem Verwaltungsverfahrensgesetz automatisch ergeben. Der Antrag gilt als berücksichtigt.
allfällige berechtigte Reklamationen während der Betriebsphase weiterhin direkt an die Pilatus Flugzeugwerke AG weitergeleitet werden können oder andernfalls eine Anlaufstelle bestimmt würde;	Reklamationen für den Fall, dass die Verfügungsbedingungen nicht eingehalten werden, können auch schriftlich dem BAZL, Sektion Luftraum, 3003 Bern zugetragen werden. Zur Kenntnis genommen bzw. der Antrag gilt als berücksichtigt.
das BAZL ab Herbst 2017 eine Evaluation und Auswertung der Erfahrungen publiziert;	Der Antragsteller hat sich mit den Stakeholdern getroffen und daraufhin ein neues Gesuch eingereicht. Es sind dem BAZL keine Probleme zugetragen worden. Das BAZL selber wird keine Evaluation und Auswertung der Erfahrungen publizieren. Der Antrag wird abgewiesen.
die drei Lufträume in der Regel von Montag bis Samstag während den Betriebszeiten des Flugplatzes Buochs einzeln oder als zusammenhängende Räume belegt und durch Skyguide bewirtschaftet werden und somit am Sonntag und abends keine Testflüge erfolgen,	Die Auflagen der Verfügung sollen die Lärmbelastigung der Bevölkerung auf ein Minimum beschränken. Es ist mit den heutigen Aktivierungszeiten keine Beschwerde eingetroffen. Die RAs werden entweder einzeln oder in Zusammenhang belegt und von der Skyguide aktiv bewirtschaftet. Zur Kenntnis genommen bzw. der Antrag gilt als teilweise berücksichtigt.



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 371.123-00010

<p>sowie die betroffenen Kantonsregierungen, Bezirke und Gemeinden bei einer allfälligen Anpassungen der Flugbeschränkungsgebiete und -zeiten in jedem Fall wieder angehört werden.</p>	<p>Falls ein neuer Antrag gestellt wird, werden alle Betroffenen gemäss den Voraussetzungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes wieder angehört werden.</p> <p>Der Antrag gilt als berücksichtigt.</p>
<p>Insgesamt sind beim Amt für Raumentwicklung fünf Stellungnahmen eingegangen. Es äusserten sich der Bezirk Gersau sowie die Gemeinden Ingenbohl, Morschach, Schwyz und Unteriberg. Mit Ausnahme von der Stellungnahme des Bezirks Gersau, wurden dem BAZL alle direkt zugestellt. Die Originalstellungnahme des Bezirks Gersau erhalten Sie in der Beilage.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Der Bezirksrat (Gersau) hat Ihre Anfrage vom 23. August 2017 an seiner Sitzung vom 8. September 2017 besprochen und Beschluss zur Vernehmlassungsantwort gefasst.</p> <p>Er unterstützt die Anfrage der Flugzeugwerken Pilatus AG und ist einverstanden mit der:</p> <p>Aufnahme der Lufträume A bis C in die Luftraumstruktur der Schweiz;</p> <p>Anhebung der Untergrenze der drei Lufträume auf 2750müM respektive 610m über Grund (es gilt immer die höhere Untergrenze);</p> <p>Streichung Lufträume D und E.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>

1.21 Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs / Herr Paul Mazenauer

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>Der Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs SBFB (Verein), dessen Mitglieder und Gönner von den Test- und Experimentalflügen der Pilatus-Werke immissionsmässig sehr weitflächig betroffen sind, dankt für Ihr Schreiben vom 10. August 2017 samt Beilagen und nimmt in rubrizierter Sache fristgerecht wie folgt Stellung.</p> <p>Die Betroffenheit ergibt sich, weil zu testende Flugzeuge unabhängig von den zum Einsatz gelangenden Testgebieten auf dem Flugplatz Buochs starten und landen. Und die Test- und Experimentalflüge flächendeckend auch in der ganzen erweiterten Region Vierwaldstättersee (inklusive der Luzerner Seegemeinden) deutlich wahrnehmbar und sehr belästigend sind. Seit Jahren gehen beim SBFB regelmässig Rückmeldungen ein, dass die Test- und Experimentalflüge (insbesondere auch die Loopings und Sturzflüge) sehr störend und nervenaufreibend erlebt werden. Und dies in einer Region, die zu einem sehr grossen Teil auch vom Ruhe und Erholung suchenden Tourismus (mit mehreren Tausend Arbeitsplätzen) lebt. Und man im Begriffe ist, diesen Bereich mit dem soeben neu eröffneten Bürgenstock Resort weiter auszubauen. Allein dort sollen in Kürze 800 neue (!) Arbeitsplätze entstehen. Mehr noch: auf dem Bürgenstock soll auch auf Medical Wellness gemacht werden. So hat der Nidwaldner Regie-</p>	<p>Diese Ausführungen zur Legitimation des Schutzverbands und von Herrn Mazenauer werden zur Kenntnis genommen.</p>



<p>rungsrat bereits entschieden, das Waldhotel auf dem Bürgenstock auf die Spitalliste Rehabilitation des Kantons Nidwalden zu setzen.</p> <p>Es versteht sich von selbst, dass das Bedürfnis der Bevölkerung, Touristen und Patienten nach Ruhe und Erholung und somit auch einer hohen Wohn- und Erholungsqualität den sehr beeinträchtigenden Immissionen der Test- und Experimentalflüge diametral gegenüber stehen.</p> <p>Die vorliegende Stellungnahme beinhaltet ausdrücklich auch jene von Paul Mazenauer, Gruobstrasse 36, 6372 Ennetmoos als Privatperson.</p>	
<p>Es wird einigermaßen überraschend zur Kenntnis genommen, dass entgegen der früheren Argumentation gemäss neuem Gesuch der Pilatus auf die Test-Gebiete RS-39 D und RS-39 E nun (plötzlich) verzichtet werden kann, weil die Nutzung der Lufträume D und E - wohl wegen des bisherigen Durchflugkorridors zwischen den Gebieten D/E (Wildspitz / Mythen) und C (Stoos) - mit zu viel Koordinationsaufwand verbunden war. Als ob das nicht schon vorher absehbar gewesen wäre.</p> <p>Ebenso wird zur Kenntnis genommen, dass sich gemäss Gesuch der Pilatus das Gebiet C nun grosso modo in gleichem Umfang, der dem bisherigen Durchflugkorridor entspricht, gegen Norden ausweitet.</p> <p>Insofern handelt es sich also nicht um einen vollständigen Verzicht der Pilatus AG auf die Testgebiete D (Wildspitz) und E (Mythen). Dies hat zur Folge, dass die Test- und Experimentalflüge künftig auf einer merklich kleineren Fläche konzentriert, auf der West - Ostachse von Obwalden bis ins Muotathal stattfinden sollen.</p> <p>Es wird ebenfalls zur Kenntnis genommen, dass gemäss Vernehmlassungstext der Pilatus „Lufträume unter 9'000 ft / 2'750 m.ü.M. aus topographischen Gründen wenig Nutzen bringen“.</p> <p>Darauf ist die Pilatus AG zu behaften.</p> <p>Die Pilatus Werke beantragen, mit Wirkung ab 1. April 2018 eine definitive Überführung der Testgebiete A, B und C als dauerhafte Änderung im Sinne permanenter Lufträume in die Luftraumstruktur Schweiz unter gleichzeitiger Anhebung der Nutzungsuntergrenze auf 9'000 ft / 2'750 m.ü.M., respektive 2'000 ft / 610 m über Grund, je nachdem, welches die höhere Untergrenze gibt.</p> <p>Schliesslich wird zur Kenntnis genommen, dass die Pilatuswerke gemäss Vernehmlassungstext von jährlich 600 Einflug- und Testflügen für jährlich rund 130 neu produzierte Flugzeuge und zusätzlich 600 Experimental-Flugstunden in tieferen Lufträumen (<1'300 ft / 3'960 m.ü.M.) ausgehen, total also jährlich 1'200 Stunden.</p> <p>Es wird festgestellt, dass dies pro Woche durchschnittlich 23.1 Stunden und pro Werktag durchschnittlich 4.6 Stunden entspricht, was eine massive Immissionsbelastung für die gesamte Region darstellt.</p> <p>Aufgrund der Aussage der Pilatus AG wäre es allein schon aus Sicherheitsgründen in diesem topographisch ungeeigneten Gebiet angezeigt, Test- und vor allem auch Experimentalflüge konsequent nur noch in der Höhenbandbreite von 2'750 bis 3960 m.ü.M. durchzuführen. Also weit höher als die 610 m über Grund.</p> <p>Nur so nebenbei: Der Trainingsflug der Schweizer Luftwaffe</p>	



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 371.123-00010

<p>mit einem zerschellten FA-18 Kampffjet am Lopper sollte als Anschauungsunterricht des topographisch ungeeigneten Gebiets für Test- und Experimentalflüge eigentlich ausreichend sein. Und falls noch nicht, wird auf den ebenfalls sehr tragischen Unfall anlässlich eines Experimentalfluges von gleichzeitig zwei PC-7 anfangs 2005 über dem Flugfeld Buochs verwiesen.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Die Test- und Experimentalflüge der Pilatus seien stets so hoch als möglich durchzuführen. Im Minimum seien Flüge im technischen Grenzbereich unter 1'000 Meter über Grund für alle Flugzeugtypen der Pilatus Werke zu untersagen.</p> <p>Und in jedem Fall seien Flüge im technischen Grenzbereich unter 1'000 Meter über Grund für alle Flugzeugtypen der Pilatus Werke über Siedlungsgebieten zu untersagen.</p>	<p>Die Auflagen der Verfügung sollen die Lärmbelastigung der Bevölkerung auf ein Minimum beschränken und eine Gefährdung verhindern. Es gilt in Erinnerung zu behalten, dass VFR-Flüge der Pilatus auch ohne RAs erfolgen können, damit jedoch der Kollisionsschutz der aktivierten RAs entfallen würde.</p> <p>Zu Test- und Zertifizierungszwecken wird es Flüge im Grenzbereich geben. Diese werden indessen nicht über dicht besiedeltem Gebiet stattfinden. Vgl. hierzu auch Ziffer 5.6. des Verfügungsdispositivs.</p> <p>Der Antrag gilt als berücksichtigt.</p>
<p>Es sei durch das BAZL zu prüfen, inwiefern die Aufnahme der TEMPO RAs LS-39 A-C in die Luftraumstruktur der Schweiz als dauerhafte Änderung Sinn macht.</p>	<p>Der Pilatus hat sich mit der Ausarbeitung der RAs mit den aviatischen Stakeholdern getroffen und die RAs im Gesamtsystem immer weiter optimiert, damit die Einschränkungen für die übrigen Luftraumnutzer so gering als möglich ausfallen. Im Hinblick auf die Luftraumstrategie der Schweiz geben diese RAs der Pilatus kein Präjudiz zur Beibehaltung dieser Gebiete in der Zukunft. Entsprechend wurde eine Bemerkung im Dispositiv der Verfügung unter Ziffer 7 aufgenommen. Eine Prüfung durch das BAZL wurde vor Beginn der Anhörung vorgenommen und war Voraussetzung des Verfahrens.</p> <p>Der Antrag gilt als berücksichtigt.</p>
<p>Es sei durch das BAZL zu prüfen, ob die Maximalgeschwindigkeit für Pilatus-Flugzeuge unterhalb von 1'000 ft AMSL mit 375 kts IAS nicht zu hoch angesetzt ist.</p>	<p>Es sind keine Probleme bekannt, die die vorgesehene Maximalgeschwindigkeit unterhalb 1000ft AMSL in den RAs in Frage stellen würden. Die Länge der Teststrecke, innerhalb welcher die Geschwindigkeit geflogen werden kann, bleibt zudem unverändert.</p> <p>Der Antrag auf Senkung der Maximalgeschwindigkeit wird abgewiesen.</p>
<p>Abschliessend werden Sie ersucht, die Anträge gutzuheissen.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 371.123-00010

2 Fazit

Die von Pilatus beantragten RAs werden gemäss Antrag verfügt und mit speziellen Nutzungsbedingungen bzw. Auflagen versehen (vgl. Dispositiv der Verfügung und Anhang 2).



27. November 2017

Betroffene Räume

Anhang 2 zur Verfügung vom 27.11.2017 in Sachen die permanente Änderung der Luftraumstruktur der Schweiz für Test- und Zertifizierungsflüge der Pilatus Flugzeugwerke AG (nachstehend „Pilatus“)

Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 371.123-00010

1 RAs for Pilatus AG



Overview LS-R39A-C



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 371.123-00010

1.1 LS-R39A

An area defined by the following coordinates:

N465500.006 / E0081338.007, N465323.607 / E0081430.224, N465300.616 / E0081623.192,
N465546.585 / E0082027.149, N464956.762 / E0081943.941, N465055.330 / E0080826.418,
N465500.006 / E0081338.007

Lower Limit: 9000ft AMSL, outside Class G

Upper Limit: FL130

Date: Daily, between 08:00LT – 12:00LT and 13:30 – 18:00LT, excluding Sundays and statutory national public holidays.

Activation on Saturdays possible between 08:00LT – 12:00LT and 13:30 – 17:00LT from November 1st – December 20th, from January 11th – March 29th.

1.2 LS-R39B

An area defined by the following coordinates:

N465746.375 / E0083041.925, N465546.585 / E0082027.149, N464956.762 / E0081943.941,
N465203.654 / E0083150.659, N465746.375 / E0083041.925

Lower Limit: 9000ft AMSL, outside Class G

Upper Limit: FL130

Date: Daily, between 08:00LT – 12:00LT and 13:30 – 18:00LT, excluding Sundays and statutory national public holidays.

Activation on Saturdays possible between 08:00LT – 12:00LT and 13:30 – 17:00LT from November 1st – December 20th, from January 11th – March 29th.

1.3 LS-R39C

An area defined by the following coordinates:

N465856.010 / E0083021.628, N470139.829 / E0084916.821, N465523.043 / E0085106.886,
N465203.654 / E0083150.659, N465746.375 / E0083041.925, N465856.010 / E0083021.628

Lower Limit: 9000ft AMSL, outside Class G

Upper Limit: FL130

Date: Daily, between 08:00LT – 12:00LT and 13:30 – 18:00LT, excluding Sundays and statutory national public holidays.

Activation on Saturdays possible between 08:00LT – 12:00LT and 13:30 – 17:00LT from November 1st – December 20th, from January 11th – March 29th.