



CH-3003 Bern, BAZL

Aktenzeichen: BAZL-054.3-20/4/40/1/1
Geschäftsfall: ACP2024-000; 2023-015, 2023-021; 2022-015
Bern, 24. Januar 2024

Verfügung

betreffend

Änderung der Luftraumstruktur der Schweiz 2024

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) stellt fest und zieht

in Erwägung:

1. Mit der Luftraumstruktur wird festgelegt, welche Nutzungsbedingungen 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 der Militärflugfahrtbehörde (Military Aviation Authority, nachfolgend: MAA), der Luftwaffe und der Skyguide (Art. 8a und 40 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948 [LFG; SR 748.0], i.V.m. Art. 2 Abs. 1 der Verordnung vom 18. Dezember 1995 über den Flugsicherungsdienst [VFSD; SR 748.132.1]). Gemäss Art. 10 der Verordnung über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge (VRV-L; SR 748.121.11) kann das BAZL aus Gründen der Flugsicherheit Flugbeschränkungs- oder Gefahrengebiete errichten. Das BAZL überprüft die Luftraumstruktur jedes Jahr, um der Luftfahrtentwicklung, den sich ändernden Bedürfnissen der Betroffenen und den festgestellten Sicherheitsrisiken Rechnung zu tragen. Als Grund- und Ausgangslage für die Luftraumstrukturänderungen 2024 gilt die ICAO-Luftraumkarte der Schweiz 2023.
2. Die Strukturierung des Luftraums wird mittels einer generell-konkreten Verfügung, einer sog. Allgemeinverfügung vollzogen (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts [nachfolgend: BVGer] A-1997/2006 vom 2. April 2008, in BVGE 2008/18 E. 1). 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 (Bundesgerichtsentscheid [BGE] 121 I 230; Ulrich Häfelin /Georg Müller /Felix Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, Zürich 2020, Rz 944 f.).

Mit Blick auf diese Überlegungen wurde der Entwurf zum obengenannten Luftraumgeschäft – davon ausgenommen ist das Luftraumgeschäft der Umklassierung des «Glider Sector» Grenchen in ein Flugbeschränkungsgebiet [LSR] für Segelflug «LSR83 Grenchen», welches separat angehört wurde – den betroffenen Luftraumnutzenden, vertreten im National Airspace Management Advisory Committee (nachfolgend: NAMAC) sowie den betroffenen Kantonen und Gemeinden mittels Aeronautical Information Circular (nachfolgend: AIC) zur Konsultation unterbreitet. Sie erhielten Gelegenheit, sich zwischen dem 7. September 2023 und dem 6. Oktober 2023 dazu zu äussern. Für die Umklassierung des «Glider Sector» Grenchen in ein Flugbeschränkungsgebiet für Segelflug «LSR83 Grenchen» wurde, da sich diese vollständig innerhalb der Kontrollzone Grenchen befindet und gemäss Konzept des Flugplatzes Grenchen nur während derer Betriebszeiten aktiviert werden kann, zwischen dem 16. November 2023 und dem 30. November 2023 eine separate Anhörung mit den im NAMAC vertretenen Luftraumnutzenden, erweitert durch die Regionalflugplatz Jura-Grenchen (RFP) AG, die Skyguide Grenchen und die ansässigen Motor- und Segelfluggruppen/-schulen, durchgeführt.

Hinsichtlich der gewährten Anhörungsfrist ist anzumerken, dass die Einwohnergemeinde (EG) Meiringen in ihrer Stellungnahme vom 6. Oktober 2023 eine Fristerstreckung für das Einreichen von Bemerkungen beantragt hat. Aufgrund der technisch sehr anspruchsvollen Anhörungsunterlagen und der kurzen Frist zur Einreichung einer Stellungnahme beantragte die EG Meiringen eine Fristverlängerung, damit sie eine fundiertere Stellungnahme zustellen kann. Diesem Anliegen entsprach das BAZL mit Schreiben vom 14. Dezember 2023. Zusammen mit verschiedenen Erläuterungen zu Händen der EG Meiringen erstreckte das BAZL der Gemeinde die Frist für das Einreichen einer Stellungnahme bis zum 11. Januar 2024. Die EG Meiringen hat allerdings diese Gelegenheit nicht wahrgenommen und dem BAZL keine weitere Stellungnahme mehr zukommen lassen. Die Ausführungen und Anliegen der EG Meiringen, welche in der eingereichten Stellungnahme vom 6. Oktober 2023 enthalten waren, hat das BAZL – soweit nicht schon mit dem Schreiben vom 14. Dezember 2023 erledigt – in der vorliegenden Verfügung und dem dazugehörigen Anhang 1 aufgenommen und beurteilt.

Beim BAZL sind innerhalb der jeweils angesetzten Frist die folgenden Stellungnahmen eingegangen (chronologisch aufgeführt nach Eingangsdatum der Stellungnahme):

- Kanton Obwalden, 22. September 2023
- Kanton Uri, 25. September 2023
- Schweizer Armee, 25. September 2023
- Kanton Bern, 29. September 2023
- Swiss Helicopter Association (SHA), 29. September 2023
- Schweizerische Rettungsflugwacht (REGA), 2. Oktober 2023
- Aero-Club der Schweiz (AeCS), 6. Oktober 2023 und 20. November 2023
- Bundesamt für Umwelt (BAFU), 6. Oktober 2023
- Einwohnergemeinde Meiringen, 6. Oktober 2023
- Skyguide / Airspace & OPS, 6. Oktober 2023

- Verband Schweizer Flugplätze (VSF), 6. Oktober 2023
- Segelflugverband der Schweiz (SFVS), 6. Oktober 2023 und 20. November 2023
- Swiss International Air Lines Ltd. (SWISS), 18. November 2023
- Schweizerischer Hängegleiter-Verband (SHV), 18. November 2023
- Skyguide / Airspace Management Cell (AMC), 21. November 2023
- Skyguide / ATC Grenchen, 24. November 2023 und 27. November 2023
- Flugschule Grenchen, 28. November 2023
- Flughafen Zürich AG (FZAG), 28. November 2023
- Aircraft Owners and Pilots Association (AOPA) Switzerland, 28. November 2023

Beim BAZL ist ausserhalb der Frist die folgende Stellungnahme eingegangen:

- Fluggruppe Solothurn, 3. Dezember 2023

In Bezug auf die eingereichten Stellungnahmen zu den erwähnten Luftraumgeschäften und deren Beurteilung durch das BAZL wird grundsätzlich auf den Bericht in Anhang 1 verwiesen, welcher integrierter Bestandteil dieser Verfügung bildet. Einige der gestellten Anträge der Luftraumnutzenden sowie deren Beurteilung durch das BAZL werden jedoch nachfolgend unter Ziffer 4 (bei dem jeweils betreffenden Luftraumgeschäft) näher erläutert.

3. Die Änderung der Luftraumstruktur der Schweiz 2024 beinhaltet zusammengefasst die folgenden Themen:
 - Die Anpassung der Kontrollzone und der Nahkontrollbezirke des Militärflugplatzes Meiringen (Dispositiv-Ziff. 1);
 - Die Anpassung des Flugbeschränkungsgebiets für den Segelflug ausserhalb der Nahkontrollbezirke «LSR for Gliders outside TMA (LSR44 Oberalp)» (Dispositiv-Ziff. 2);
 - Die Namensanpassung aller betroffenen «Special Use Airspace» und der «Temporary Reserved Areas» in der Schweiz (Dispositiv-Ziff. 3);
 - Die Umklassierung des «Glider Sector» Grenchen in ein Flugbeschränkungsgebiet für Segelflug «LSR83 Grenchen» (Dispositiv-Ziff. 4).
4. Zu den vorgenommenen Luftraumänderungen und deren Begründung im Einzelnen:

a) **Anpassung der Kontrollzone und der Nahkontrollbezirke des Militärflugplatzes Meiringen**

Der Militärflugplatz Meiringen (LSMM) hat ein neues Anflugverfahren nach Instrumentenflugregeln (IFR) für die F/A-18 Jetflugzeuge eingeführt (Military Required Navigation Performance; nachfolgend: MIL RNP 055).

Da die aktuelle(n) Kontrollzone und Nahkontrollbezirke im Westen das neue MIL RNP 055 Anflugverfahren nicht schützen, müssen diese angepasst werden.

Die Richtlinie des BAZL «Airspace Design Principles Switzerland (ADP CH)» stellt Bedingungen an Luftraumstrukturen, welche in die Analyse der benötigten Luftraumanpassung für das MIL

RNP 055 aufgenommen worden sind. Diese Bedingungen sind zudem auch für die bereits existierenden Instrumentenflugverfahren geprüft und die Luftraumstrukturen sind entsprechend angepasst worden. Dies mit Ausnahme der Höhe der Kontrollzone.

Die jeweiligen lateralen und vertikalen Abmessungen der oben erwähnten Kontrollzone und Nahkontrollbezirke können dem Anhang 2 zu dieser Verfügung entnommen werden.

Die Luftraumklassifizierung der Kontrollzone (nachfolgend: CTR) Meiringen und aller neugestaltender Terminal Control Areas (nachfolgend: TMA) bleibt bei der Luftraumklasse Delta (D) und dem Management "HX", das heisst ohne festgelegte Betriebszeiten.

Im Normalbetrieb werden in Meiringen die bisherigen Instrumentenanflugverfahren, die sogenannten P/Q Approach, angewendet. Ausserdem sind die CTR Meiringen sowie die beiden TMAs 2 und 3 aktiv. Wenn es die meteorologischen Bedingungen oder die betrieblichen Bedürfnisse den Einsatz des neuen Instrumentenanflugverfahrens MIL RNP 055 erfordern, werden zusätzlich die TMAs 4, 5 und 6 in Meiringen aktiviert.

Begründung dieser Luftraumänderung:

Meiringen ist als anspruchsvoller Militärflugplatz bekannt, dies vor allem bei Instrumentenflugwetterbedingungen (IMC), besonderen Sichtflugbedingungen (SVFR) und in der Nacht, was in der Vergangenheit bereits zu mehreren Zwischenfällen geführt hat. Mit der Einführung des neuen Verfahrens MIL RNP 055 kann die Luftwaffe sowohl ihre Sicherheit, als auch ihre Effizienz erhöhen. Es handelt sich um ein eigenes, satellitengestütztes Instrumentenanflugverfahren, das unabhängig von bodengestützten Navigations- und Überwachungseinrichtungen ist und ausserdem die Widerstandsfähigkeit der Luftwaffe in aussergewöhnlichen Situationen erhöht. Um die Flugzeuge auf diesem neuen Verfahren MIL RNP 055 zu schützen, müssen die westlich gelegenen TMA Meiringen und die CTR Meiringen angepasst werden. Im Moment wird das neue Verfahren mit einem Flugbeschränkungsgebiet (TEMPO LSR) geschützt, da die jetzige Kontrollzone und die Nahkontrollbezirke diesen Anflug nicht schützen.

Die geplanten Änderungen der Kontrollzone und der Nahkontrollbezirke dienen lediglich der Sicherheit, indem sie die Militäranflüge auf dieses Verfahren in anspruchsvollem Gelände von anderen Luftraumnutzenden schützen. Es wird klar festgehalten, dass diese Anpassungen nicht zu mehr Flugbewegungen seitens des Militärs führen, weshalb die Lärmbelastung für die Einwohner dieser Gegend nicht zunehmen wird. Auch die operationellen Zeiten werden sich durch die Anpassung nicht ändern.

Gemäss BAZL-Richtlinie «Airspace Design Principles Switzerland» (veröffentlicht am 3. November 2022) müssen die Unter- und Obergrenzen der Luftraumstrukturen, falls diese über 3'000ft AMSL liegen, auf ein sogenanntes VFR-Level festgelegt werden. Aus diesem Grund wurde auch der Nahkontrollbezirk im Osten des Flugplatzes leicht angepasst. Die Untergrenze wurde um 100ft auf 5'500ft AMSL angehoben.

Da der Luftraum ein knappes Gut ist und die Region Meiringen für ihre verschiedenen Luftraumnutzenden bekannt ist, beschloss die Luftwaffe, nicht nur das Volumen ihres Luftraums zu erhöhen – um ihre Operationen in Meiringen zu schützen – sondern auch die Möglichkeit zu prüfen, das Volumen ihres Luftraums zugunsten anderer Luftraumnutzenden zu verringern, ohne dabei die Sicherheit der militärischen Operationen in der Region zu gefährden. Dies führte zur Anhebung der Untergrenzen der TMA 1 und 2 in Meiringen (auch im Rahmen der Regeln der Richtlinie ADP CH) und zu einer Verringerung der CTR im Süden.

Zu dieser Luftraumänderung sind im Rahmen der Anhörung einige Anträge beim BAZL eingegangen. So wurde hinsichtlich der Meiringen TMA4 von der REGA der Vorbehalt angebracht, dass durch die Änderungen das «Point in Space» (PinS)-Verfahren, vor allem der Fehlanflug am Punkt HK764, tangiert wird. Da in dieser Gegend die Möglichkeiten alle Flugverfahren strategisch separiert zu gestalten nicht gegeben sind, ist es die Aufgabe der Flugsicherung sicherzustellen, dass dieser Umstand im Flugsicherungsbereich berücksichtigt wird. Die Skyguide muss daher dafür sorgen, dass es «Air Traffic Management» (ATM)-Verfahren gibt, wodurch beide Verfahren, sprich die MIL RNP 055 und das PinS-Meiringen, sicher durchgeführt werden können. Da die entsprechende Koordination zu den Aufgaben der ATC Meiringen gehört, ist keine zusätzliche Festlegung dazu in dieser Verfügung hier aufzunehmen.

Der AeCS führt weiter an, dass bei guten Wetterbedingungen der Luftraumbedarf seitens der Leichtaviatik in dieser Gegend vorhanden ist und beantragt beim BAZL daher, dass bei solchen Wetterbedingungen die Luftwaffe die TMAs 4,5 und 6 nur bis 11:00 Uhr Lokalzeit aktiviert. Da die Luftwaffe die MIL RNP 055 Anflüge hauptsächlich bei schlechten Wetterbedingungen und nur bei operationellem Bedarf aktiviert, wird dieser Antrag abgewiesen. Dies auch aufgrund des Umstandes, dass die Bedürfnisse der Luftwaffe grundsätzlich höher priorisiert werden. Zudem sind die Lufträume als «HX» gekennzeichnet und werden nur bei Bedarf aktiviert und bei Nichtbedarf wieder deaktiviert, damit der Luftraum für die Leichtaviatik wieder zur Verfügung steht. Der Status dieser Lufträume kann über die Flugsicherung Meiringen und deren Informationsfrequenzen nachgefragt werden.

Der SFVS kann nicht nachvollziehen, weshalb die Obergrenze der Kontrollzone Meiringen nicht auch angepasst wurde. Diese Änderung würde eine weitere Analyse der Flugverfahren in Meiringen bedürfen und könnte andere mögliche Risiken mit Überflügen der Kontrollzone mit sich bringen. Die Analyse wird erst in einigen Jahren erfolgen, wobei alle Luftraumgrenzen der Luftraumstrukturen in der Schweiz und die Trennfläche FL130 (Luftraum der Klasse C) überprüft und entsprechend angepasst werden. Soweit dies als Antrag seitens des SFVS zu verstehen ist, wird dieser durch das BAZL abgewiesen.

Die EG Meiringen verlangte detailliertere Informationen zu den Änderungen und den möglichen Auswirkungen (im Hinblick auf Lärm, Flugbewegungen und Flugzeiten) dieser Luftraumänderung für Meiringen. Des Weiteren sollen Vertreterinnen oder Vertreter des BAZL in Meiringen vor Ort die Änderungen vorstellen und sich den Fragen der dortigen Behörden stellen. Im Schreiben vom 14. Dezember 2023, mit welchem das BAZL der EG Meiringen eine Fristverlängerung gewährte, wies das BAZL darauf hin, dass es keine zusätzlichen Flugbewegungen oder eine Verschiebung der Operationszeiten seitens der Luftwaffe und es deshalb keine Veränderungen hinsichtlich Lärmbelastung gibt im Vergleich zum heutigen Zeitpunkt. Die EG Meiringen hat daraufhin dem BAZL keine weitere Stellungnahme mehr zukommen lassen (vgl. auch die Ausführungen in Anhang 1).

Zur Stellungnahme der Skyguide lässt sich ausführen, dass für die Ausarbeitung des Luftraums ein noch nicht aktives Anflugverfahren (P/Q Anflug) berücksichtigt wurde. Das heutige gültige Anflugverfahren (P/Q Anflug) wird mit der neuen Luftraumstruktur nicht gemäss Vorgaben des ADP CH geschützt. Es ist vorgesehen, dass das neue Anflugverfahren ab Ende 2024 in Kraft tritt. Das Nichteinhalten der vorgeschriebenen Bufferwerte wird somit nur für ein halbes Jahr zur Anwendung kommen. Ein Risk Assessment vom 22. November 2023 hat nachgewiesen, dass ein kleinerer Buffer in diesem Zeitraum als «tolerable» akzeptiert werden kann. Die MAA wird deshalb eine Ausnahmegewilligung zur Abweichung von den Bufferwerten vom ADP CH beim BAZL einreichen, wobei das Risk Assessment angehängt wird. Die Safety Requirements des

Risk Assessments, die am 22. November 2023 festgelegt worden sind, müssen während der Nutzung der alten P/Q Anflug immer eingehalten werden.

Nach Abwägung aller Interessen kommt das BAZL aufgrund der vorangehenden Ausführungen zum Schluss, dass die geplanten Luftraumänderungen in Meiringen wie angehört umgesetzt werden können. Diese Luftraumänderungen werden das neue MIL RNP 055 schützen und zudem sind die Regeln der BAZL-Richtlinie ADP CH eingehalten.

Die so angepassten Luftraumstrukturen werden im AIP und auf den relevanten Karten (u.a. ICAO-Karte, Segelflugkarte, VAC und Area Charts) publiziert.

b) **Anpassung des Flugbeschränkungsgebiets «LSR44 Oberalp» für die Etablierung eines Warteraums auf der Helikopterroute KY252 (bei Routepunkt LS212)**

Die Low Flight Network (LFN)-Strecke über den Gotthardpass (KY252) erfordert Flughöhen, die an der Leistungsgrenze der auf dieser Strecke eingesetzten Helikopter liegen. Um den gleichzeitigen Betrieb von Helikoptern in entgegengesetzten Richtungen auf dieser sich in gebirgiger Umgebung mit wenig Entflechtungsmöglichkeiten befindlichen Strecke sicher zu ermöglichen, ist es notwendig, ein Warteraum zur Separation des Flugverkehrs einzurichten.

Höhenbedingt gibt es nur die Möglichkeit der Etablierung eines Warteraums, um die in entgegengesetzter Richtung fliegenden Helikopter zu separieren.

Die neuen lateralen und vertikalen Abmessungen des angepassten Flugbeschränkungsgebietes «LSR44 Oberalp» können dem Anhang 2 zu dieser Verfügung entnommen werden.

Das angepasste Flugbeschränkungsgebiet wird im Luftfahrthandbuch der Schweiz (AIP) und auf den relevanten Karten (u.a. ICAO-Karte, Segelflugkarte, VAC und Area Charts) publiziert.

Begründung dieser Luftraumänderung:

Der Warteraum wurde am einzig möglichen Ort platziert, der eine operationell nutzbare Mindesthaltehöhe ermöglicht. Er wurde so effizient wie möglich gestaltet, um die Auswirkungen auf andere Luftraumnutzende zu minimieren. Eine Luftraumänderung für das Flugbeschränkungsgebiet (LSR) für Segelflugzeuge in dieser Region konnte dabei jedoch nicht vermieden werden. Die LSR44 Oberalp muss entsprechend den im ADP CH vorgeschriebenen Puffern verkleinert werden. Bei der Neugestaltung wurde darauf geachtet, dass die neuen Eckpunkte der LSR44 an signifikanten Geländepunkten liegen, um die visuelle Navigation für Segelflugzeuge und Hängegleiter zu erleichtern. Auf dem Rest der Strecke KY252 war es an keinem anderen Ort möglich, ein Warteraum zu kreieren, wo die Helikopter voneinander separiert werden können.

Es gab bezüglich dieser Luftraumänderungen keine Einwände. Der Antrag des SFVS bezüglich einer Analyse des Nutzens des Warteraums wird vom BAZL unterstützt. Die Skyguide wird daher nach der Etablierung des Warteraums eine Nutzungsanalyse vornehmen, um anhand der tatsächlichen Bewegungen seine betriebliche Notwendigkeit zu prüfen bzw. zu bestätigen.

Die vorgesehene Änderung des Flugbeschränkungsgebietes LSR44 Oberalp kann in Anbetracht der vorangehenden Erläuterungen vorgenommen werden.

c) **Die Namensanpassung aller betroffenen «Special Use Airspace» und der «Temporary Reserved Areas» in der Schweiz**

Die Schreibweise der Namen aller bestehenden Flugverbotsgebiete (Prohibited Area, nachfolgend: LSP), der Flugbeschränkungsgebiete (Restricted Area, nachfolgend: LSR) und der Gefahrengebiete (Danger Area, nachfolgend: LSD) sowie der «Temporary Reserved Areas» (nachfolgend: TRA) in der Schweiz werden angepasst. In der neuen Schreibform werden bei «LSPxx», «LSRxx» und «LSDxx» die Bindestriche und Leerschläge entfernt (vorher «LS-P xx», «LS-R xx» und «LS-D xx»). Bei der TRA werden die «TRA xx+» neu als «TRAxP» bezeichnet.

Begründung dieser Änderung:

Gemäss dem Dokument «European Route Network Improvement Plan (ERNIP) – Part 1» der Europäischen Organisation zur Sicherung der Luftfahrt (nachfolgend: EUROCONTROL), welches die allgemeinen Grundsätze und technischen Spezifikationen für die Luftraumgestaltung beschreibt, müssen die Luftraumstrukturen so beschrieben sein, dass die technischen Systeme (Databases) in Europa untereinander die Daten ohne manuelle Intervention austauschen können. In Kapitel 9.4.1 ist die korrekte Schreibweise für Prohibited, Restricted und Danger Areas dargestellt. Dort ist festgehalten, dass die Namengebung ohne Leerschläge und Sonderzeichen zu gestalten ist. In Kapitel 9.4.2 ist dies für die TRA beschrieben.

Damit die Schweiz diesen automatischen Systemaustausch ohne manuelle Bearbeitung gewährleisten kann, wird diese Änderung hinsichtlich Schreibweise auch in der Schweiz umgesetzt. Ab Januar 2024 werden die Publikationen betreffend neue Schreibweise laufend aufdatiert. Dadurch wird auch eine Fehlerquelle im aviatischen System behoben.

d) **Umklassierung des «Glider Sector» Grenchen in ein Flugbeschränkungsgebiet für Segelflug «LSR83 Grenchen»**

Der «Glider Sector» Grenchen wird in ein Flugbeschränkungsgebiet für Segelflieger «LSR for Gliders» umklassiert. Der «Glider Sector» Grenchen heisst neu «LSR83 Grenchen».

Begründung dieser Luftraumänderung:

Für den aktuell im AIP beschriebenen Wechsel der Luftraumklasse nach Aktivierung des «Glider Sector» besteht keine Rechtsgrundlage. Dieser Wechsel der Luftraumklasse ist nur dann möglich, wenn ein Flugbeschränkungsgebiet erstellt worden ist. Problematisch war auch die Erreichbarkeit aller Flüge innerhalb des «Glider Sector» in Bezug auf die Flugsicherungsaufgabe «Traffic Information», «Traffic Avoidance on Request» und «Alerting Service», welche von Skyguide erbracht werden müsste. Damit die Operationen der Segelflieger innerhalb der neuen «LSR83 Grenchen» unverändert stattfinden können und die «Air Traffic Services»-Problematik der Skyguide gelöst werden kann, ist die neue «LSR83 Grenchen» festgelegt worden.

Die lateralen und vertikalen Abmessungen der «LSR83 Grenchen» können dem Anhang 2 zu dieser Verfügung entnommen werden. Sie entsprechen denjenigen des heutigen «Glider Sectors», wie sie in der aktuellen Segelflugvereinbarung zwischen den lokalen Segelfluggruppen (Segelfluggruppe Solothurn und Segel- und Motorflugschule Grenchen), der Regionalflyplatz Jura-Grenchen (RFP) AG und Skyguide Grenchen festgelegt sind.

Die Nutzungsbedingungen der «LSR83 Grenchen» können unter der Dispositiv-Ziff. 4 der vorliegenden Verfügung entnommen werden.

Die Bezeichnung dieses Flugbeschränkungsgebietes für Segelflieger wird im AIP unter dem Titel «LSR for Gliders within CTR» als «LSR83 Grenchen» und auf den relevanten Luftraumkarten publiziert werden.

Wie von der Flugschule Grenchen in ihrer Stellungnahme richtig angemerkt wurde, beinhaltet das Konzept des Flugplatzes Grenchen zur «LSR83 Grenchen» – welches als Beilage in der Anhörung an die betroffenen Luftraumnutzenden mitverschickt wurde – einen Druckfehler bei der angegebenen Segelflugfrequenz. Diese lautet nicht 127.850 MHz, sondern 127.580 MHz. Die richtige Frequenz 127.580 MHz wurde in die vorliegende Verfügung übernommen.

Hinsichtlich der Stellungnahme von Skyguide ATC Grenchen ist festzuhalten, dass das Betriebskonzept des Flugplatzes Grenchen nicht kongruent ist mit den Nutzungsbedingungen der «LSR83 Grenchen». Der entsprechende Passus im Betriebskonzept ist durch die Regionalflugplatz Jura-Grenchen (RFP) AG zu präzisieren.

Folglich kann auch diese Luftraumänderung unter Berücksichtigung der eingegangenen Stellungnahmen durch das BAZL gutgeheissen werden.

5. Die Veröffentlichung einer Luftraumstrukturänderung erfolgt jeweils im AIP (vgl. Art. 2 Abs. 1 VFSD). Die neue bzw. geänderte Luftraumstruktur 2024 wird mittels der ICAO-Luftraumkarte der Schweiz und der Segelflugkarte Schweiz, sog. Supplements zum Luftfahrthandbuch, konkretisiert (Dispositiv-Ziff. 5).
6. Sämtliche gegen die Anordnungen in Dispositiv-Ziff. 1 bis 4 gerichteten Anträge werden abgewiesen, soweit auf sie einzutreten ist und sie nicht gegenstandslos sind (Dispositiv-Ziff. 6).
7. Als Datum für das Inkrafttreten der Änderung der Luftraumstruktur der Schweiz 2024 gilt der 21. März 2024 (Dispositiv-Ziff. 7).
8. Gemäss Art. 8a Abs. 2 LFG haben Beschwerden gegen Verfügungen des BAZL zur Festlegung der Luftraumstruktur keine aufschiebende Wirkung.
9. Die Festlegung der Luftraumstruktur ist Bundessache. Sie betrifft einen grossen Teil von Interessierten (Allgemeinverfügung). Es gibt namentlich in den hier betroffenen 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 Abs. 3 der Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (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 und es werden folglich keine Gebühren erhoben (Dispositiv-Ziff. 8).
10. Die Verfügung ist den in Dispositiv-Ziff. 9.1 genannten Stellen zu eröffnen, den in Dispositiv-Ziff. 9.2 genannten Adressaten mit gewöhnlicher Post mitzuteilen sowie im Bundesblatt in zusammengefasster Form in deutscher, französischer und italienischer Sprache zu publizieren. Des Weiteren kann die Verfügung über die Homepage des BAZL (www.bazl.admin.ch) oder telefonisch unter der Nummer 058 467 40 53 (BAZL, Abteilung Sicherheit Infrastruktur) bezogen werden (Dispositiv-Ziff. 9.3).

und verfügt:

Die Luftraumstruktur der Schweiz wird, basierend auf der ICAO-Luftraumkarte der Schweiz 2023 sowie gemäss den Angaben in der Anhörung vom 7. September 2023 zu den Luftraumstrukturänderungen der Schweiz 2024 und in der separaten Anhörung vom 16. November 2023 zum Luftraumgeschäft der Umklassierung des «Glider Sector» Grenchen in ein Flugbeschränkungsgebiet für Segelflug «LSR83 Grenchen», wie folgt geändert:

1. Die Kontrollzone (nachfolgend: CTR) und die Nahkontrollbezirke (nachfolgend: TMA) des Militärflugplatzes Meiringen werden angepasst und/oder neu errichtet.

Betroffene Luftraumstrukturen:

- CTR Meiringen
- TMA 1 Meiringen
- TMA 2 Meiringen
- TMA 3 Meiringen
- TMA 4 Meiringen
- TMA 5 Meiringen
- TMA 6 Meiringen

- 1.1. Die jeweiligen lateralen und vertikalen Abmessungen der oben erwähnten Luftraumstrukturen können dem Anhang 2 zu dieser Verfügung entnommen werden.
 - 1.2. Für die CTR und TMA Meiringen gilt die Luftraumklasse D. Des Weiteren gibt es keine festen Betriebszeiten «HX». Der Status dieser Lufträume kann über die Frequenz des Flugverkehrskontrollturms (TWR) von Meiringen, über die entsprechend publizierte Informationsfrequenz oder über das Tonband (Telefon) abgefragt werden.
 - 1.3. Die «HX»-Bedingungen des Luftfahrthandbuches der Schweiz (nachfolgend: AIP CH), gemäss ENR1-4 «ATS AIRSPACE CLASSIFICATION AND DESCRIPTION» (Ziff. 1 unter «HX»), müssen für diese Lufträume eingehalten werden.
 - 1.4. Für den P/Q Anflug in Meiringen werden neben der CTR die TMA 2 und 3 Meiringen aktiviert. Der MIL RNP 055 Anflug bedingt zusätzlich die Aktivierung der TMA 4, 5 und 6 und wird bei schlechten Wetterbedingungen oder operationellen Bedürfnissen des Militärs aktiviert. Der aktuelle Status der Lufträume muss immer ausgestrahlt werden.
 - 1.5. Diese Lufträume werden sowohl im AIP als auch auf den relevanten Karten (unter anderem ICAO-Karte, Segelflugkarte, VAC und Area Charts) publiziert.
 - 1.6. Die Safety Requirements des Risk Assessments, die am 22. November 2023 festgelegt worden sind, müssen während der Nutzung des heutigen P/Q Anflugs immer eingehalten werden.
2. Das bereits bestehende Flugbeschränkungsgebiet «LSR44 Oberalp» wird für die Etablierung eines Warteraums auf der Helikopterroute KY252 (bei Routepunkt LS212) angepasst.

- 2.1. Das Flugbeschränkungsgebiet wird im AIP und auf den relevanten Karten (u.a. ICAO-Karte, Segelflugkarte, VAC und Area Charts) publiziert.
- 2.2. Alle übrigen für die «LSR44 Oberalp» bestehenden Auflagen und Nutzungsbedingungen, welche in der Verfügung betreffend Änderung der Luftraumstruktur der Schweiz 2011 vom 10. März 2011 sowie der Verfügung betreffend Änderung der Luftraumstruktur der Schweiz 2019 vom 6. März 2019 festgelegt wurden, bleiben unverändert in Kraft.
- 2.3. Die neuen lateralen und vertikalen Abmessungen der «LSR44 Oberalp» können dem Anhang 2 zu dieser Verfügung entnommen werden.
- 2.4. Skyguide muss 2 Jahre nach Inbetriebnahme des Warteraums eine Nutzungsanalyse durchführen. Falls das Bedürfnis des Warteraums nicht nachgewiesen werden kann, wird dieser wieder aufgehoben.
3. Die Schreibweise der Namen aller bestehenden Flugverbotsgebiete (Prohibited Area, nachfolgend: LSP), Flugbeschränkungsgebiete (Restricted Area, nachfolgend: LSR) und Gefahrengebiete (Danger Area, nachfolgend: LSD) sowie der «Temporary Reserved Areas» (nachfolgend: TRA) in der Schweiz werden gemäss ERNIP1, Ziff. 9.4.1 und Ziff. 9.4.2 angepasst.
4. Der «Glider Sector» Grenchen wird in ein Flugbeschränkungsgebiet für Segelflug «LSR83 Grenchen» umklassiert. Wenn das Flugbeschränkungsgebiet aktiviert ist, wird die Luftraumklasse D (Luftraumklasse der CTR Grenchen) entfallen. Es gelten die nachfolgenden Nutzungsbedingungen für die «LSR83 Grenchen»:
 - 4.1. Die Aktivierung erfolgt nur über die Flugverkehrskontrolle (ATC) Grenchen.
 - 4.2. Alle Bedingungen und Auflagen betreffend die «LSR83 Grenchen» der aktuellen und von allen Parteien unterschriebenen Segelflugvereinbarung zwischen den lokalen Segelfluggruppen (Segelfluggruppe Solothurn und Segel- und Motorflugschule Grenchen), der Regionalflugplatz Jura-Grenchen (RFP) AG und der Skyguide Grenchen müssen von den Parteien eingehalten werden.
 - 4.2.1. Innerhalb der «LSR83 Grenchen» ist kein Sichtflug (VFR)-Verkehr, welcher nicht Teil dieser Segelflugvereinbarung ist, gestattet.
 - 4.3. Die «LSR83 Grenchen» hat keine Luftraumklasse.
 - 4.3.1. Innerhalb des aktiven Flugbeschränkungsgebiets gibt es keine Flugsicherungsdienstleistungen.
 - 4.3.2. Die Frequenz der «LSR83 Grenchen» lautet 127.580 MHz.
 - 4.4. Die minimal benötigte Flugsicht innerhalb der «LSR83 Grenchen» beträgt 5 Kilometer.
 - 4.5. Die minimalen Wolkenabstände innerhalb der «LSR83 Grenchen» sind 1500 Meter horizontal und 300 Meter (1000 Fuss) vertikal.
 - 4.6. Innerhalb der «LSR83 Grenchen» ist kein Instrumentenflug (IFR)-Verkehr gestattet.
 - 4.7. Die Bezeichnung dieses Flugbeschränkungsgebietes für Segelflieger wird im AIP unter dem Titel «LSR for Gliders within CTR» als «LSR83 Grenchen» und auf den relevanten Luftraumkarten publiziert.
 - 4.8. Die lateralen und vertikalen Abmessungen der «LSR83 Grenchen» können dem Anhang 2 zu dieser Verfügung entnommen werden.

- 4.9 Das Betriebskonzept des Flugplatzes Grenchen muss den Nutzungsbedingungen der «LSR83 Grenchen» entsprechen. Das Betriebskonzept ist durch die Regionalflugplatz Jura-Grenchen (RFP) AG dementsprechend zu präzisieren.
5. Die Änderungen der Luftraumstruktur der Schweiz 2024 werden im AIP publiziert. Die neue bzw. geänderte Luftraumstruktur 2024 wird mittels der ICAO-Luftraumkarte der Schweiz und der Segelflugkarte Schweiz, sog. Supplements zum AIP, konkretisiert.
6. Sämtliche gegen die Anordnungen in Dispositiv-Ziff. 1 bis 4 gerichteten Anträge werden abgewiesen, soweit auf sie einzutreten ist und sie nicht gegenstandslos sind.
7. Die Änderung der Luftraumstruktur der Schweiz 2024 gemäss Dispositiv-Ziff. 1 bis 4 vorne tritt am 21. März 2024 in Kraft. Die Gültigkeitsdauer ist unbeschränkt und dauert bis zum Widerruf bzw. bis zu einer erneuten Änderung, welche die hiermit bereits verfügbaren Strukturen betrifft.
8. Es werden keine Gebühren erhoben.
9. Eröffnung und Publikation:
- 9.1. Die Verfügung ist folgenden Adressaten per Einschreiben mit Rückschein zu eröffnen:
- Military Aviation Authority, Militärflugplatz, 1530 Payerne
 - Kdo Luftwaffe, Bolligenstrasse 56, 3003 Bern
 - Skyguide, Case postale 796, 1215 Genève 15
- 9.2. Eine Kopie dieser Verfügung ist allen Angehörten, die eine Stellungnahme eingereicht haben (siehe oben E. 2) mit Einschreiben mitzuteilen:
- Kanton Obwalden, Herr Dr. J. Hess, Bau- und Raumentwicklungsdepartement, Flüelistrasse 3, 6060 Sarnen
 - Kanton Uri, Herr D. Moretti, Sicherheitsdirektion, Tellsgasse 5, 6460 Altdorf
 - Kanton Bern, Direktion für Inneres und Justiz, Frau E. Allemann, Münstergasse 2, Postfach, 3000 Bern 8
 - Swiss Helicopter Association, Herr P. Kristensen, Kapellenstrasse 14, Postfach 5236, 3001 Bern
 - Schweizerische Rettungsflugwacht REGA, Herr S. Becker, Rega-Center, Postfach 1414, 8058 Zürich-Flughafen
 - Aero Club der Schweiz (AeCS), Zentralsekretariat, Herr Y. Burkhardt / Herr G. Rosier, Maihofstrasse 76, 6006 Luzern
 - Bundesamt für Umwelt BAFU, Abteilung Biodiversität und Landschaft, 3003 Bern
 - Einwohnergemeinde Meiringen, Herr D. Studer / Frau K. Beyeler, Postfach 532, 3860 Meiringen
 - Verband Schweizer Flugplätze (VSF), c/o Weisser Pardo AG, Kreuzstrasse 60, 8008 Zürich
 - Segelflugverband der Schweiz (SFVS), Herr D. Leemann / F. Schwerzmann, Maihofstrasse 76, 6006 Luzern

- Flugschule Grenchen, Herr W. Dysli, Flughafenstrasse 117, Postfach 1008, 2540 Grenchen
- Flughafen Zürich AG, Herr J. Döbelin, Postfach, 8058 Zürich Flughafen
- Swiss International Air Lines Ltd., Herr P. Koch, Postfach ZRHS/O/KPE, 8058 Zürich-Flughafen
- Aircraft Owners and Pilots Association (AOPA) Switzerland, Herr P. Hauser, Albulastrasse 57, 8048 Zürich
- Fluggruppe Solothurn, Herr C. Niedermann, Flughafenstrasse 124, 2540 Grenchen

9.3. Zudem wird diese Verfügung in zusammengefasster Form im Bundesblatt in deutscher, französischer und italienischer Sprache publiziert. Sie kann ausserdem über die Homepage des BAZL (www.bazl.admin.ch) oder telefonisch unter der Nummer 058 467 40 53 (BAZL, Abteilung Sicherheit Infrastruktur) bezogen werden.

Bundesamt für Zivilluftfahrt



Christian Hegner
Direktor



Jeroen Kroese
Sektion Luftraum

Anhang 1: Bericht Anhörung Luftraumstrukturänderungen der Schweiz 2024

Anhang 2: Betroffene Räume Luftraumstrukturänderungen der Schweiz 2024

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. 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.

Kopie intern:

D, KOMM, LSI, SISS/bol, kic, ocr, wis, SILR/ceg, nym, bau, SIFS/obs, bub, nir, LIFS, SIAP, LSB, SBFF, LESA, LERI, LEUW, SRM, UAS



24. Januar 2024

Bericht über die Anhörung betreffend Luftraumstrukturänderung der Schweiz 2024

Anhang 1 der Verfügung vom 24. Januar 2024 in
Sachen Änderung der Luftraumstruktur der
Schweiz 2024

Aktenzeichen: BAZL-054.3-20/4/40/1/1

1 Stellungnahmen / Anträge Interessenvertreter und Beurteilung BAZL

1.1. Kanton Obwalden

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
Wir haben keine Einwände gegen das geplante Vorgehen und danken Ihnen für das Engagement im Interesse der Sicherheit in der Schweizer Luftfahrt.	Zur Kenntnis genommen.

1.2. Kanton Uri

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
Die geplanten Anpassungen betreffen den Kanton Uri insbesondere in Bezug auf die Low Flight Network (LFN)-Strecke über den Gotthardpass, auf der ein Warteraum zur Separation des Flugverkehrs eingerichtet werden soll. Wir nehmen zustimmend zur Kenntnis, dass nach der Umsetzung eine Nutzungsanalyse des Warteraums geplant ist, um die betriebliche Notwendigkeit zu überprüfen.	Zur Kenntnis genommen.
Gemäss unserer aktuellen Einschätzung gehen wir davon aus, dass die beabsichtigten Anpassungen keine negativen Auswirkungen für die jeweiligen Gebiete mit sich bringen.	Zur Kenntnis genommen.

1.3. Schweizer Armee

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
Gerne teile ich Ihnen mit, dass die Luftwaffe keine Inputs/Bemerkungen zu der Luftraumstrukturänderung 2024 hat.	Zur Kenntnis genommen.

1.4. Kanton Bern

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
Wir danken für die Gelegenheit, im Rahmen der Anhörung Luftraumstruktur der Schweiz 2024 Stellung zu nehmen. Wir haben dazu keine Bemerkungen.	Zur Kenntnis genommen.

1.5. SHA

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
Die Swiss Helicopter Association (SHA) dankt für die Einladung zum Stakeholder Involvement und hat keine Bemerkungen zu dieser Luftraumstrukturänderung.	Zur Kenntnis genommen.

1.6. REGA

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>Die mit der Luftraumstrukturänderung 2024 geplante zukünftige Untergrenze für die TMA 4 von 5'500 Fuss kollidiert mit dem Fehlanflugverfahren (MAP) des RNP-AR-Verfahrens am Spital Interlaken (LSHK) am Punkt HK764.</p> <p>Ebenso beeinträchtigt die neue TMA die geplanten An- und Abflugverfahren auf und von der Luftrettungseinsatzbasis Wilderswil (LSXI) als auch die vorgesehene Erweiterung des LFN über den Brienersee in Richtung Grimsel und Brünig.</p> <p>Sofern keine anderweitige Lösung dieser Konflikte erzielt werden kann, müssen die Konflikte durch ATC Meiringen koordiniert werden und die zeitgleiche Nutzung der TMA darf die Nutzung des LFN, insbesondere für Luftrettungsflüge (HEMS-Missions), keinesfalls zeitlich beeinträchtigen, um die Zielsetzung des LFN als kritische nationale Luftrauminfrastruktur sicherzustellen.</p>	<p>In der kleinräumigen Schweiz ist es fast unmöglich, Instrumentenflugverfahren und/oder Lufträume zu kreieren, ohne dass sich diese gegenseitig beeinflussen. Skyguide, als verantwortliche Flugsicherungsdienstleisterin (ANSP), hat hier den Auftrag, den Flugverkehr sicher und effizient abzuwickeln. Zwischen den betroffenen Air Traffic Services (ATS)-Stellen sollen die Instrumentenflugverfahren so etabliert sein, dass die Operationen der Luftwaffe und die der REGA nebeneinander existieren können. Das Verfahren bzgl. Erweiterung des LFN über den Brienersee in Richtung Grimsel und Brünig ist noch nicht im Bewilligungsverfahren, einen Antrag dazu gibt es noch nicht. Das Anliegen wird aber zu berücksichtigen sein (Koordination durch ATC Meiringen).</p> <p>Da die entsprechende Koordination zu den Aufgaben der ATC Meiringen gehört, ist keine zusätzliche Festlegung dazu in dieser Verfügung hier aufzunehmen.</p>

1.7. AeCS

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>Point 1 Adaptation de la structure de l'espace aérien rattaché à l'aérodrome de Meiringen (CTR/TMA)</p> <p>Le plus gros utilisateur de l'aviation générale pour cette région est certainement le vol libre. Le design a été fait en collaboration étroite avec eux et nous aimerions souligner la bonne collaboration faite.</p> <p>Comme la CTR Meiringen et les TMA envisagées seront exploités en HX, et donc probablement principalement par mauvaises conditions météorologique, l'AeCS ne s'oppose pas à cette modification.</p> <p>Nous souhaitons toutefois que les périodes de formation ou d'entraînement par bonnes conditions météorologiques ne se passent pas dans la période estivale de haute activité de vol de loisir. Si cela devait être malgré tout le cas de se limiter à la matinée jusque vers 11h00 LT afin de permettre les vols de thermiques lorsque ceux-ci sont établis.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Luftwaffe wird diese Nahkontrollbezirke (nachfolgend: TMAs) nur aktivieren, wenn diese tatsächlich benötigt werden. Zudem werden für die bisherigen Anflüge nur die TMA 2 und 3 benötigt und das neue Anflugverfahren hauptsächlich bei schlechtem Wetter oder bei operationellem Bedarf genutzt. Die Einschränkungen für die Leichtaviatik werden somit so minimal wie möglich gehalten.</p> <p>Soweit dies als Antrag zu verstehen ist, wird dieser abgewiesen.</p>
<p>Point 2 Adaptation d'une LS-R pour planeurs hors TMA : LSR44</p> <p>La zone d'attente prévue pour le LFN est une nécessité pour cette route. Elle ne devrait être utilisée que par mauvaises conditions météorologiques. Le vol de loisir ne devrait ainsi pas être impacté si ce n'est que les planeurs et le vol libre devront respecter les grands minimas aux nuages dans cette zone par bonne conditions météorologiques aussi.</p> <p>Afin de garantir les vols des feux bleus, cela semble être une perte opérationnelle minimale.</p> <p>L'AeCS ne s'oppose pas à la modification de la LSR44.</p>	<p>Die Low Flight Network (LFN)-Strecke über den Gotthardpass (KY252) erfordert Flughöhen, die an der Leistungsgrenze der auf dieser Strecke eingesetzten Helikopter liegen. Um den gleichzeitigen Betrieb von Helikoptern in entgegengesetzten Richtungen auf dieser sich in gebirgiger Umgebung mit wenig Entflechtungsmöglichkeiten befindlichen Strecke sicher zu ermöglichen, ist es notwendig, einen Warteraum zur Separation des Flugverkehrs einzurichten.</p> <p>Des Weiteren haben die Wetterbedingungen keinen Einfluss auf diesen Warteraum. Die Segelflieger und Hängegleiter müssen auch bei schlechten Wetterbedingungen die Wolkenminima einhalten.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p>

<p>Zur Umklassierung des «Glider Sector» Grenchen in ein Flugbeschränkungsgebiet für Segelflug «LSR83 Grenchen»:</p> <p>Die AeCS akzeptiert und unterstützt die von Grenchen geforderte Änderung.</p> <p>Die Tatsache, dass das BAZL für diese Art von Situation einen Unterschied zur ADP akzeptiert, ist hervorzuheben und zu unterstützen. Es sollte Vertrauen in die lokalen Führungskräfte gesetzt werden, die diesen Antrag stellen und die Situation am besten kennen.</p> <p>Keine Einwände des AeCS.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p>
---	--

1.8. BAFU

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>Wir bedanken uns, dass das BAFU zur Anpassung der Luftraumstruktur der Schweiz 2024 angehört wurde. Wir haben keine Bemerkungen zu den vorgeschlagenen Luftraumstrukturänderungen in Meiringen und Region Gotthardpass.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>

1.9. Einwohnergemeinde Meiringen

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>Für die Gelegenheit zur Stellungnahme im Rahmen Anhörung «Luftraumstruktur der Schweiz 2024» danken wir Ihnen.</p> <p>Als Standortgemeinde des Militärflugplatzes Meiringen sind wir vom Fluglärm sehr stark betroffen und jegliche Veränderung in der Luftraumstruktur sind für uns von grosser Bedeutung. Die zur Verfügung gestellten Unterlagen sind technisch sehr anspruchsvoll und geben keine Übersicht über die möglichen Auswirkungen für die Bevölkerung.</p>	<p>Das BAZL ist sich bewusst, dass die zur Verfügung gestellten Unterlagen aufgrund der komplexen Themeninhalte für die betroffenen Luftraumnutzenden anspruchsvoll und daher nicht einfach zu verstehen sind. Dennoch versucht das BAZL jeweils, diese so verständlich wie nur möglich zu gestalten.</p> <p>Zur geplanten Luftraumstrukturänderung ist festzuhalten, dass diese keine negativen Auswirkungen für die Bevölkerung von Meiringen hat. Sie hat zum Ziel, die Sicherheit zu vergrössern, indem das neue Anflugverfahren der Luftwaffe dauerhaft geschützt werden muss, um das Risiko von gefährlichen Annäherungen oder Kollisionen zwischen den Jetflugzeugen der Luftwaffe und den anderen Luftraumnutzenden zu minimieren. Gegenüber den aktuellen Verfahren gibt es keine Änderungen, bis anhin war der entsprechende Luftraum aber nur temporär als LSR so ausgeschieden, nun soll eine entsprechende TMA-Anpassung dauer-</p>

Der Gemeinde Meiringen ist es somit nicht möglich in dieser kurzen Frist eine positive Stellungnahme zu verfassen und spricht sich hiermit gegen die Änderungen aus.

Der Gemeinderat fordert das Bundesamt für Zivilluftfahrt auf, detailliertere Informationen zu den Änderungen und möglichen Auswirkungen (u.a. Lärm, Flugbewegungen, Flugzeiten) zur Verfügung zu stellen. Vertreterinnen oder Vertreter der Zivilluftfahrt sollen in Meiringen vor Ort die Änderungen vorstellen und sich den Fragen der Behörden stellen.

Der Gemeinderat fordert weiter eine Fristverlängerung für die Einreichung einer fachlich fundierten Stellungnahme. Für die Gemeinde Meiringen dürfen die Änderungen in keiner Weise die Lärmbelastung weiter erhöhen und es darf keine negativen Auswirkungen auf den Lärmschutzperimeter haben.

haft in die Luftraumstruktur aufgenommen werden.

Zur Kenntnis genommen.

Allen betroffenen Luftraumnutzenden wurde eine Frist zur Einreichung einer Stellungnahme von einem Monat gewährt. Bei den jährlichen Luftraumstrukturänderungen wird stets eine einmonatige Anhörungsfrist angesetzt. Mit Schreiben vom 14. Dezember 2023 hat das BAZL der EG Meiringen zusammen mit verschiedenen Erläuterungen eine Fristverlängerung für das Einreichen einer Stellungnahme bis zum 11. Januar 2024 gewährt.

Zur Kenntnis genommen.

Es gibt keine Auswirkungen in Bezug auf Fluglärm, Flugbewegungen und Flugzeiten für die Gemeinde Meiringen. Die vorliegend geplante Luftraumstrukturänderung bezweckt einzig den dauerhaften Schutz des neuen und bereits genehmigten Instrumentenflugverfahrens.

Mit Schreiben vom 14. Dezember 2023 hat das BAZL der EG Meiringen zusammen mit verschiedenen Erläuterungen eine Fristverlängerung für das Einreichen einer Stellungnahme bis zum 11. Januar 2024 gewährt. Besuche vor Ort führt das BAZL bei solchen Anhörungen praxisgemäss nicht durch, die notwendigen Erläuterungen konnten hier auch schriftlich vermittelt werden. Es besteht somit kein Anlass, dass das BAZL vor Ort die geplanten Änderungen vorstellt.

Dem Anliegen der EG Meiringen, dass eine Vorstellung der geplanten Änderungen vor Ort erfolgt, kann nicht entsprochen werden (vgl. Schreiben des BAZL vom 14. Dezember 2023).

Für die Gemeinde Meiringen hat diese Luftraumstrukturänderung keine negativen Auswirkungen hinsichtlich Lärmbelastung, es geht lediglich um die Erhöhung der Sicherheit im aviatischen System.

Mit Schreiben vom 14. Dezember 2023 hat das BAZL der EG Meiringen zusammen mit verschiedenen Erläuterungen eine Fristverlängerung für das Einreichen einer Stellungnahme bis zum 11. Januar 2024 gewährt.

<p>Der Gemeinderat Meiringen erwartet möglichst zeitnah einen Vorschlag für das weitere Vorgehen.</p>	<p>lungnahme bis zum 11. Januar 2024 gewährt. Beim BAZL ist bis zu diesem Termin allerdings keine weitere Stellungnahme der EG Meiringen eingegangen.</p> <p>Der Antrag auf Gewährung einer Fristverlängerung wurde bereits gutgeheissen (vgl. Schreiben des BAZL vom 14. Dezember 2023).</p> <p>Es kann auf die vorangehenden Ausführungen verwiesen werden. Die EG Meiringen hat für eine weitere Stellungnahme wie beantragt eine Fristverlängerung erhalten.</p> <p>Durch die Gewährung der Fristverlängerung ist dieses Anliegen berücksichtigt worden.</p>
---	--

1.10. Skyguide Airspace & OPS

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>After internal consultation, it appears that we have some unexpected constraints for the implementation of LSMM adapted Airspace structure.</p>	<p>Für die Ausarbeitung des Luftraums wurde ein noch nicht aktives Anflugverfahren (P/Q Anflug) berücksichtigt und entsprechend wurden die Vorgaben des ADP CH angewendet. Das heutige gültige Anflugverfahren (P/Q Anflug) wird mit der neuen Luftraumstruktur nicht gemäss diesen Vorgaben geschützt. Es ist vorgesehen, dass das neue Anflugverfahren ab Ende 2024 in Kraft tritt. Das Nichteinhalten der vorgeschriebenen Bufferwerte wird somit nur für ein halbes Jahr zur Anwendung kommen.</p> <p>Ein Risk Assessment vom 22. November 2023 hat nachgewiesen, dass ein kleinerer Buffer in diesem Zeitraum als «tolerable» akzeptiert werden kann. Die MAA wird deshalb eine Ausnahmegewilligung zum Abweichen der Bufferwerte vom ADP CH beim BAZL einreichen, wobei das Risk Assessment angehängt wird. Die Safety Requirements des Risk Assessments, welche am 22. November 2023 festgelegt worden sind, müssen während der Nutzung des heutigen P/Q Anflugs immer eingehalten werden.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p>

<ul style="list-style-type: none"> Die CTR wird sich auch zukünftig bis Flugfläche 130 erstrecken. Es ist schwer nachvollziehbar, wieso eine solch hohe Obergrenze benötigt wird. Die Kontrollzonen von Militärflugplätzen mit intensiverem Jet-Flugbetrieb im nahen Ausland werden bei wenigen Tausend Fuss über Grund gedeckelt. Dies sollte auch in der Schweiz möglich sein. <p>2. Anpassung der «LSR für Segelflugzeuge ausserhalb TMA» - LSR44</p> <p>Die Änderung ist für den Schweizer Segelflugverband zeitweise akzeptabel. Wir erwarten, dass die erwähnte Nutzungsanalyse nach der Umsetzung durchgeführt wird und die Anpassung der LSR für Segelflugzeuge ausserhalb TMA nach Möglichkeit wieder rückgängig gemacht wird.</p>	<p>Im Moment bleibt die Kontrollzone (CTR) unverändert in Bezug auf die Höhe. Es ist angedacht, alle Lufträume in der Schweiz mit einer Visual Flight Rule (VFR)-Trennungsfläche zu definieren. Dieses Projekt wird aber erst zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt. Die Anpassung der Obergrenze ist nicht Gegenstand der vorliegenden Anhörung.</p> <p>Soweit dies als Antrag zu verstehen ist, wird dieser abgewiesen.</p> <p>Es wird von Skyguide eine Analyse der Nutzung durchgeführt werden.</p> <p>Der Antrag wird gutgeheissen.</p>
<p>Zur Umklassierung des «Glider Sector» Grenchen in ein Flugbeschränkungsgebiet für Segelflug «LSR83 Grenchen»:</p> <p>Die vorliegende LSR83 wurde in Zusammenarbeit mit den lokalen Betroffenen erarbeitet. Sie stellt daher aus Sicht des Schweizer Segelflugverbandes eine passende Luftraumstruktur für den Segelflugverkehr in Grenchen dar. Wir begrüssen die pragmatische Lösung betreffend der im ADP CH festgelegten IFP protection values ausdrücklich.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>

1.13. SWISS

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>Zur Umklassierung des «Glider Sector» Grenchen in ein Flugbeschränkungsgebiet für Segelflug «LSR83 Grenchen»:</p> <p>Seitens SWISS keine Einwände.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>

1.14. SHV

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>Zur Umklassierung des «Glider Sector» Grenchen in ein Flugbeschränkungsgebiet für Segelflug «LSR83 Grenchen»:</p> <p>Mangels Betroffenheit haben wir keinen Grund, hier Stellung zu nehmen.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>

1.15. Skyguide / Airspace Management Cell (AMC)

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>Zur Umklassierung des «Glider Sector» Grenchen in ein Flugbeschränkungsgebiet für Segelflug «LSR83 Grenchen»:</p> <p>Keine Einwände seitens AMC.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>

1.16. Skyguide / ATC Grenchen

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>Zur Umklassierung des «Glider Sector» Grenchen in ein Flugbeschränkungsgebiet für Segelflug «LSR83 Grenchen»:</p> <p><u>Stellungnahme vom 24. November 2023:</u></p> <p>Vielen Dank für die Information. Für uns ist das so in Ordnung.</p> <p><u>Stellungnahme vom 27. November 2023:</u></p> <p>Ich habe gerade noch ein "Detail" entdeckt. Du schreibst ja "gemäss heutiger Segelflugvereinbarung...". Im Konzept des Flugplatzes steht noch der Satz drin, dass motorgetriebene acft unter gewissen Auflagen die LS-R benutzen können (highlighted im Anhang). Mir ist nicht klar, wie dies in der Praxis aussehen soll. Es ist auch nicht Bestandteil der gegenwärtigen Vereinbarung und insofern wäre ein solches Verfahren auch nicht safety assessed.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wie bereits in den Nutzungsbedingungen der «LSR83 Grenchen» erwähnt, muss die aktuelle und von allen Parteien unterschriebene Segelflugvereinbarung von allen Parteien eingehalten werden, inklusive der darin aufgeführten Berechtigten. Da in der aktuellen Fassung der Segelflugvereinbarung (Anhang C, Paragraph 1.2) nur Segelflug-, Motorsegler- und Schleppiloten der Segel- und Motorfluggruppe Grenchen und Solothurn aufgeführt sind und gemäss Aussage der Regionalflugplatz Jura-Grenchen (RFP) AG diesbezüglich keine Anpassungen vorgesehen sind, ist der entsprechende Passus im Betriebskonzept zu präzisieren, was aber keinen Einfluss auf die definierten Nutzungsbedingungen hat.</p> <p>Soweit dies als Antrag zu verstehen ist, wird dieser gutgeheissen.</p>

1.17. Flugschule Grenchen

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>Zur Umklassierung des «Glider Sector» Grenchen in ein Flugbeschränkungsgebiet für Segelflug «LSR83 Grenchen»:</p> <p>Kommentare zu den Nutzungsbedingungen der «LSR83 Grenchen»:</p> <p><i>Die LSR83 hat keine Luftraumklasse.</i></p>	

<p>Was bedeutet das?</p> <p><i>Die Frequenz der LSR83 lautet 127.850 MHz. Die korrekte Frequenz ist 127.580 MHz.</i></p> <p><i>Die minimal benötigte Flugsicht innerhalb der LSR83 beträgt 5 Kilometer. Warum, wenn es keine Luftraumklasse hat?</i></p> <p><i>Die minimalen Wolkenabstände innerhalb der LSR83 sind 1500 Meter horizontal und 1000 Fuss vertikal. Dito Flugsicht</i></p> <p>Kommentare zum Konzept der «LSR83 Grenchen» des Flughafens (RFP) Grenchen:</p> <p><i>Die Aktivierung (Aktiv-Status) wird über ATIS ausgestrahlt. Ist eine Publikation im DABS erforderlich? Wenn Ja, wie viel Vorlaufzeit ist erforderlich für die Aktivierung LSR83?</i></p> <p><i>Innerhalb der LSR83 GRENCHEN ist ständiger Funkkontakt zu SFDL (Segelflugdienstleiter CAMPO 127.850 MHz) aufrecht zu halten. Die korrekte Frequenz ist 127.580.</i></p> <p><i>Die Benützung der LSR83 GRENCHEN steht allen unter der lokalen Leitung (SFDL) fliegenden Segelflugpiloten zur Verfügung. Die Benützung ist in einem LoA (Segelflugvereinbarung) geregelt. Für das Queren der CTR ist eine Bewilligung des Towers (ATC) notwendig. Segelflug- Schlepp und Motorseglerpiloten</i></p>	<p>Innerhalb der aktivierten LSR83 ersetzen die in der Verfügung festgelegten spezifischen Benutzungsbedingungen und Verkehrsregeln die Regeln einer Luftraumklasse.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Konzept der «LSR83 des Flugplatzes Grenchen beinhaltet einen Druckfehler bei der Segelflugfrequenz. Die korrekte Frequenz lautet 127.580 MHz und wird in die Verfügung übernommen.</p> <p>Soweit dies als Antrag zu verstehen ist, wird dieser gutgeheissen.</p> <p>Die Aufhebung der Luftraumklasse innerhalb der LSR83 bedeutet nicht, dass es keine Verkehrsregeln mehr gibt. Die Verfügung legt innerhalb der LSR83 die minimal benötigte Flugsicht von 5 Kilometer fest.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Aufhebung der Luftraumklasse innerhalb der LSR83 bedeutet nicht, dass es keine Verkehrsregeln mehr gibt. Die Verfügung legt innerhalb der LSR83 die minimalen Wolkenabstände von 1500 Meter horizontal und 1000 Fuss vertikal fest.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Aktivierung der LSR83 erfolgt durch die ATC Grenchen und der Aktiv-Status wird nur via ATIS ausgestrahlt.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Verweis auf Kommentar und Beurteilung weiter vorne.</p> <p>Die Berechtigten definieren sich aus dem Geltungsbereich der Segelflugvereinbarung. In deren aktuellen Fassung (Anhang C, Paragraph 1.2) sind dies Segelflug-, Motorsegler- und Schlepppiloten der Segel- und Motorfluggruppe Grenchen und Solothurn, wobei gemäss Aussage der</p>
--	---

<p><i>Durch den Flughafen Grenchen, als berechtigt bezeichnete motorgetriebene Flugzeuge, dürfen unter bestimmten Auflagen die LSR83 GRENCHEN benutzen.</i></p> <p>Ist eine Berechtigung auf ein Flugzeug erteilt oder ist sie an einen Piloten gebunden? Wo/Wie werden die berechtigten Flugzeuge/Piloten dokumentiert? Wie wird die Flugdienstleiter Segelflug (SFDL) informiert?</p>	<p>Regionalflyplatz Jura-Grenchen (RFP) AG diesbezüglich keine Änderungen vorgesehen sind.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es gilt ausschliesslich die Segelflugvereinbarung mit den darin aufgeführten Berechtigten. Der zitierte Passus fällt ersatzlos weg.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p>
---	---

1.18. FZAG

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>Zur Umklassierung des «Glider Sector» Grenchen in ein Flugbeschränkungsgebiet für Segelflug «LSR83 Grenchen»:</p> <p>Diese Luftraumänderung hat keinen Einfluss auf den Betrieb in LSZH. Seitens Flughafen Zürich AG haben wir deshalb keine Einwände oder Inputs zum Antrag.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>

1.19. AOPA Switzerland

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>Zur Umklassierung des «Glider Sector» Grenchen in ein Flugbeschränkungsgebiet für Segelflug «LSR83 Grenchen»:</p> <p>Vielen Dank für Deine Mail. Wir unterstützen diese Umwandlung vollumfänglich. Das Instrument LS-R for Gliders ist ja genau für solche Zwecke geeignet.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>

1.20. Fluggruppe Solothurn

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>Zur Umklassierung des «Glider Sector» Grenchen in ein Flugbeschränkungsgebiet für Segelflug «LSR83 Grenchen»:</p> <p>Die Fluggruppe Solothurn ist mit dem genannten Vorschlag und den Korrekturen der Flugschule Grenchen [<i>Persönlicher Name wurde durch das BAZL mit Flugschule Grenchen ersetzt</i>] einverstanden. Wir unterstützen die Umwandlung in die LSR83 unter den beschriebenen Bedingungen.</p>	<p>Es wird auf die Stellungnahme in Ziffer 1.17 und deren Beurteilung verwiesen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p>

2 Fazit

Die Luftraumstruktur der Schweiz wird gemäss den Angaben in der Luftraumanhörung vom 7. September 2023, der separaten Anhörung vom 16. November 2023 zur Umklassierung des «Glider Sector» Grenchen in ein Flugbeschränkungsgebiet für Segelflug «LSR83 Grenchen» sowie gestützt auf die Auswertungen der eingereichten Stellungnahmen, wie sie dem vorliegenden Anhang 1 zur Verfügung vom 24. Januar 2024 zu entnehmen sind, verfügt.



24. Januar 2024

Betroffene Räume hinsichtlich Luftraumstrukturänderung der Schweiz 2024

Anhang 2 zur Verfügung vom 24. Januar 2024 in Sachen Änderung der Luftraumstruktur der Schweiz 2024

Aktenzeichen: BAZL-054.3-20/4/36/1/1/1

1. Anpassung der Kontrollzone und der Nahkontrollbezirke des Militärflugplatzes Meiringen

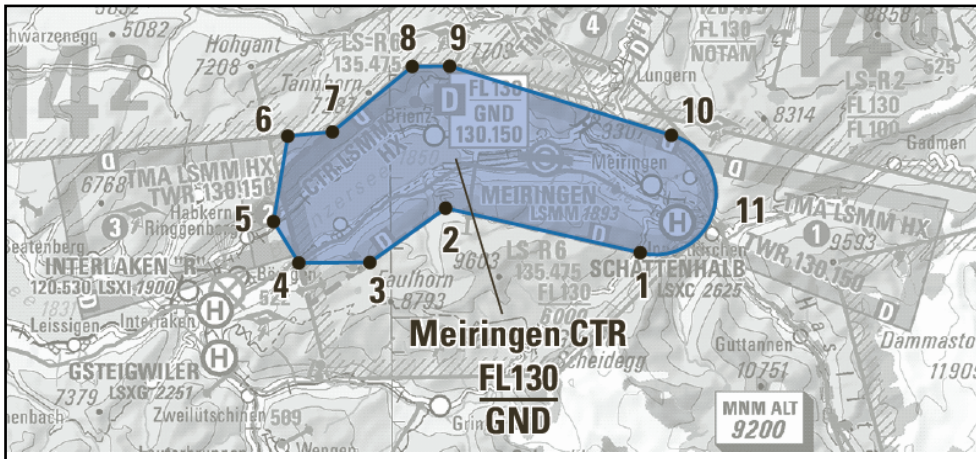


Figure 1: CTR Meiringen

An Area defined by the following coordinates:

ID	Coordinates (WGS84)	
1	46 41 49.670 N	008 10 28.276 E
2	46 43 09.663 N	008 02 15.360 E
3	46 41 36.534 N	007 59 02.126 E
4	46 41 36.582 N	007 56 01.836 E
5	46 42 48.481 N	007 54 58.318 E
6	46 45 16.435 N	007 55 35.965 E
7	46 45 23.222 N	007 57 29.293 E
8	46 47 15.624 N	008 00 53.368 E
9	46 47 15.621 N	008 02 28.320 E
10	46 45 12.637 N	008 11 50.289 E
11	Arc of circle centered on: 46 43 31.160 N 008 11 09.240 E, radius 1.76 NM, clockwise	
1	46 41 49.670 N	008 10 28.276 E

Lower Limit: GND
Upper Limit: FL130

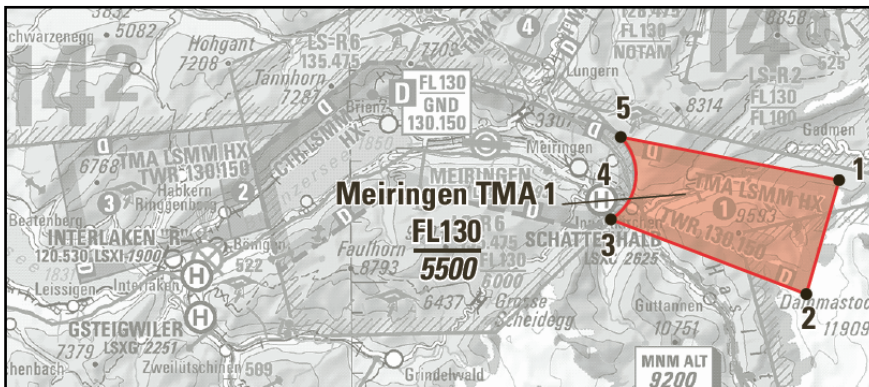


Figure 2: TMA1 Meiringen

An Area defined by the following coordinates:

ID	Coordinates (WGS84)	
1	46 43 14.062 N	008 23 30.171 E
2	46 39 28.089 N	008 21 51.325 E
3	46 42 00.886 N	008 12 28.130 E
4	Arc of circle centered on: 46 43 31.160 N 008 11 09.240 E, radius 1.76 NM, counterclockwise	
5	46 44 44.613 N	008 12 59.034 E
1	46 43 14.062 N	008 23 30.171 E

Lower Limit: 5'500 ft AMSL
Upper Limit: FL130

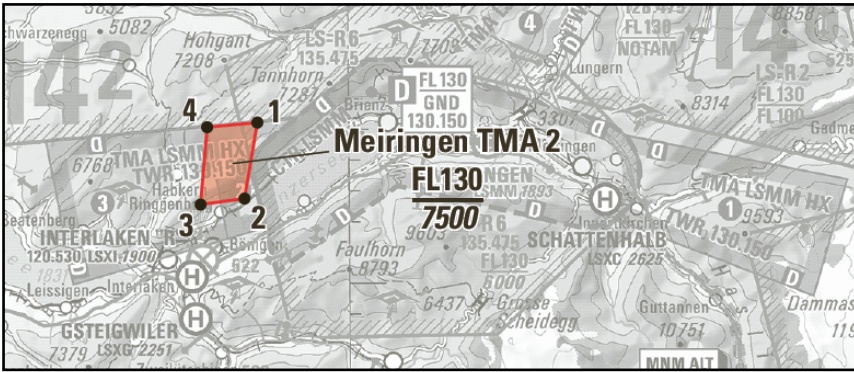


Figure 3: TMA2 Meiringen

An Area defined by the following coordinates:

ID	Coordinates (WGS84)	
1	46 45 16.435 N	007 55 35.965 E
2	46 42 48.481 N	007 54 58.318 E
3	46 42 37.294 N	007 52 53.482 E
4	46 45 07.973 N	007 53 13.257 E
1	46 45 16.435 N	007 55 35.965 E

Lower Limit: 7'500 ft AMSL

Upper Limit: FL130

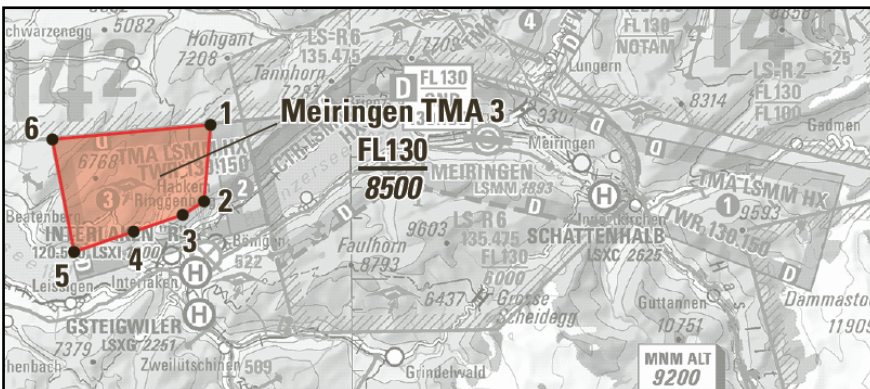


Figure 4: TMA 3 Meiringen

An Area defined by the following coordinates:

ID	Coordinates (WGS84)	
1	46 45 07.973 N	007 53 13.257 E
2	46 42 37.294 N	007 52 53.482 E
3	46 42 11.036 N	007 51 51.918 E
4	46 41 38.522 N	007 49 31.079 E
5	46 40 59.047 N	007 46 40.120 E
6	46 44 40.745 N	007 45 39.281 E
1	46 45 07.973 N	007 53 13.257 E

Lower Limit: 8'500 ft AMSL

Upper Limit: FL130

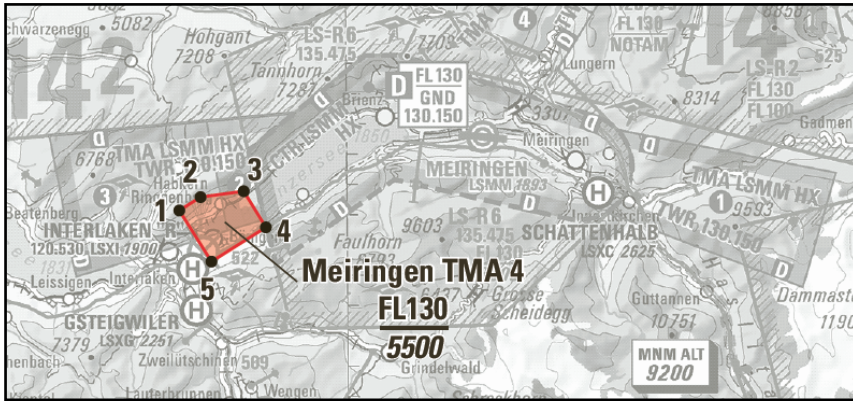


Figure 5: TMA 4 Meiringen

An Area defined by the following coordinates:

ID	Coordinates (WGS84)	
1	46 42 11.036 N	007 51 51.918 E
2	46 42 37.294 N	007 52 53.482 E
3	46 42 48.481 N	007 54 58.318 E
4	46 41 36.582 N	007 56 01.836 E
5	46 40 29.216 N	007 53 23.900 E
1	46 42 11.036 N	007 51 51.918 E

Lower Limit: 5' 500 ft AMSL

Upper Limit: FL130

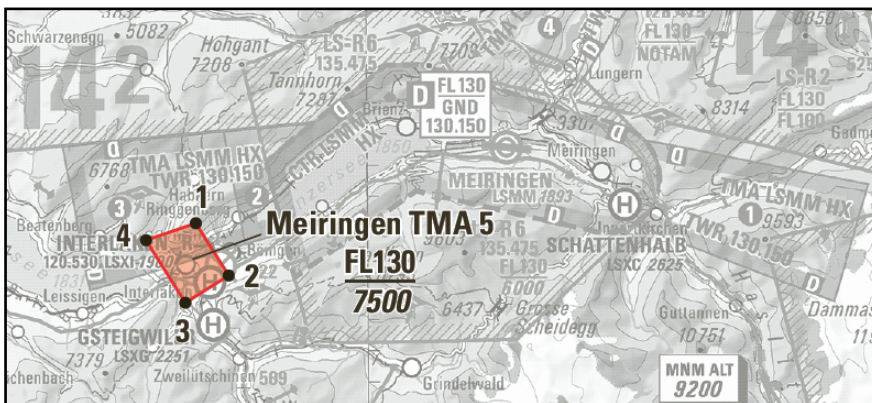


Figure 6: TMA 5 Meiringen

An Area defined by the following coordinates:

ID	Coordinates (WGS84)	
1	46 42 11.036 N	007 51 51.918 E
2	46 40 29.216 N	007 53 23.900 E
3	46 39 36.831 N	007 51 21.160 E
4	46 41 38.522 N	007 49 31.079 E
1	46 42 11.036 N	007 51 51.918 E

Lower Limit: 7' 500 ft AMSL

Upper Limit: FL130

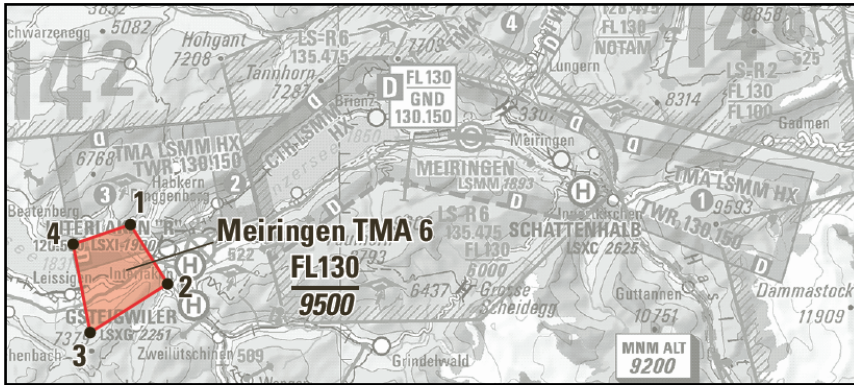


Figure 7: TMA6 Meiringen

An Area defined by the following coordinates:

ID	Coordinates (WGS84)	
1	46 41 38.522 N	007 49 31.079 E
2	46 39 36.831 N	007 51 21.160 E
3	46 37 58.000 N	007 47 29.688 E
4	46 40 59.047 N	007 46 40.120 E
1	46 41 38.522 N	007 49 31.079 E

Lower Limit: 9'500 ft AMSL

Upper Limit: FL130

2. Anpassung des Flugbeschränkungsgebietes « LSR44 Oberalp » für die Etablierung eines Warteraums auf der Helikopteroute KY252 (bei Routepunkt LS212)

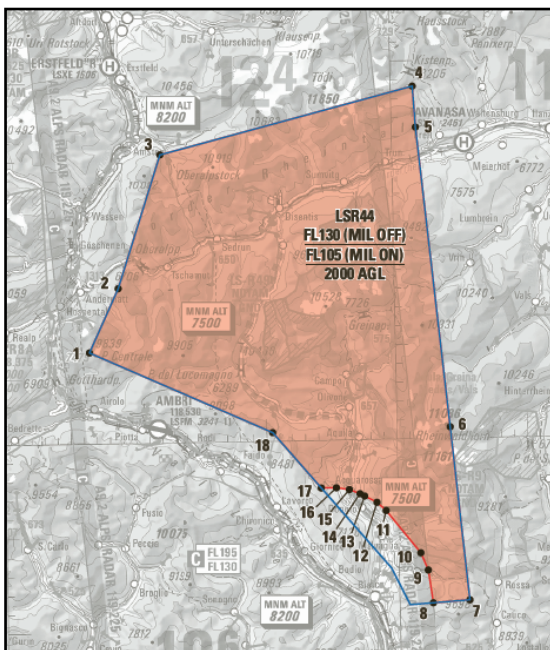


Figure 8: LSR44 Oberalp - neu

An Area defined by the following coordinates:

ID	Coordinates (WGS84)		ID	Coordinates (WGS84)	
1	46 34 51.673 N	008 36 25.987 E	11	46 26 14.302 N	008 58 59.616 E
2	46 38 14.621 N	008 38 42.935 E	12	46 26 41.180 N	008 58 18.038 E
3	46 45 18.077 N	008 42 05.302 E	13	46 27 01.998 N	008 57 22.159 E
4	46 48 42.410 N	009 01 38.489 E	14	46 27 09.540 N	008 57 00.755 E
5	46 46 31.936 N	009 01 49.431 E	15	46 27 23.470 N	008 56 12.353 E
6	46 30 36.577 N	009 04 01.843 E	16	46 27 29.852 N	008 55 12.826 E
7	46 21 25.141 N	009 05 16.003 E	17	46 27 29.950 N	008 54 03.240 E
8	46 21 18.119 N	009 02 28.158 E	18	46 30 28.857 N	008 50 24.272 E
9	46 23 02.705 N	009 02 07.790 E	1	46 34 51.673 N	008 36 25.987 E
10	46 23 57.864 N	009 01 35.029 E			

MIL ON

MIL OFF

Lower Limit 2'000 ft AGL / 600 m AGL
Upper Limit: FL105 / 3200 m

Lower Limit: 2'000 ft AGL / 600 m AGL
Upper Limit: FL130 / 3950 m

4. Umklassierung des «Glider Sector» Grenchen in ein Flugbeschränkungsgebiet für Segelflug «LSR83 Grenchen»

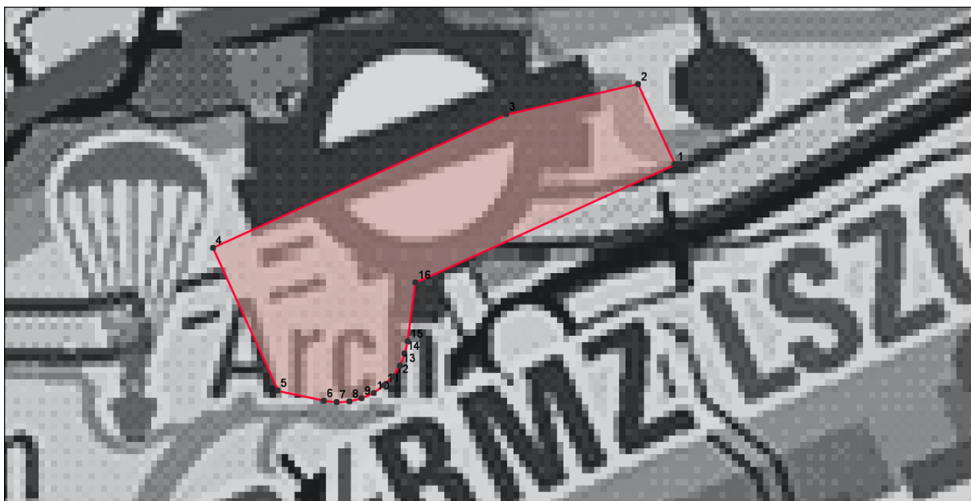


Figure 9: LSR83 Grenchen

An Area defined by the following coordinates:

ID	Coordinates (WGS84)		
1	47 10 47.0010	N	007 26 37.6150 E
2	47 11 07.6585	N	007 26 23.7458 E
3	47 10 59.8410	N	007 25 33.9573 E
4	47 10 25.5358	N	007 23 43.1275 E
5	47 09 48.8160	N	007 24 07.6150 E
6	47 09 46.2480	N	007 24 25.0960 E
7	47 09 45.8550	N	007 24 29.8840 E
8	47 09 46.0650	N	007 24 34.6990 E
9	47 09 46.8750	N	007 24 39.3750 E
10	47 09 48.2570	N	007 24 43.7530 E
11	47 09 50.1610	N	007 24 47.6860 E
12	47 09 52.5250	N	007 24 51.0420 E
13	47 09 55.2700	N	007 24 53.7030 E
14	47 09 58.3010	N	007 24 55.5830 E
15	47 10 01.5150	N	007 24 56.6160 E
16	47 10 16.6150	N	007 24 59.5150 E
1	47 10 47.0010	N	007 26 37.6150 E

Lower Limit: GND

Upper Limit: 4'500 ft AMSL