

Änderung der Luftraumstruktur der Schweiz 2005

- I. Gestützt auf die Artikel 40 und 8 Absatz 7 des Luftfahrtgesetzes (LFG) sowie Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung über den Flugsicherungsdienst (VFSD; SR 748.132.1) legt das Bundesamt für Zivilluftfahrt im Einvernehmen mit der Luftwaffe und nach Anhörung der Skyguide die Luftraumstruktur und die Luftraumklassen des schweizerischen Luftraums fest und veröffentlicht sie im Luftfahrthandbuch (AIP.)

Bestandteil des AIP ist die Luftfahrkarte der Schweiz (ICAO-Karte). Sie wird jedes Jahr neu aufgelegt. Sie stellt für alle Luftraumbenützer verbindlich die Struktur des Schweizerischen Luftraums dar. Gleichzeitig wird die Segelflugkarte Schweiz publiziert, enthaltend alle ergänzenden Informationen, derer Segelflugpiloten bedürfen. Besondere Anordnungen betreffend die Lufträume werden ausserdem im AIP veröffentlicht.

- II. Für das Jahr 2005 erfährt die Luftraumstruktur der Schweiz inhaltlich drei Änderungen:

- a) Änderung des Nahkontrollbezirks (TMA) und der Kontrollzone (CTR) des Flughafens Zürich.

Es handelt sich um eine umfassende Neustrukturierung, bedingt durch die Änderungen der An- und Abflugverfahren. Diese Änderungen sind festgelegt im Betriebsreglement des Flughafens Zürich. Die Genehmigung des Betriebsreglements und deren Publikation erfolgen zusammen mit der vorliegenden Verfügung.

Die Änderung wurde im Einvernehmen mit der Luftwaffe und unter Beteiligung der Flugsicherung Skyguide ausgearbeitet.

Bei Änderungen der Luftraumstruktur erfolgt regelmässig eine vorgängige Bereinigung der Änderung im Rahmen des so genannten Airspace Regulation Team (ART). Dieses setzt sich zusammen aus dem BAZL, der Skyguide, der Luftwaffe, dem Aeroclub der Schweiz (AeCS), der Aircraft Owners and Pilots Association (AOPA), dem Schweizerischen Hängegleiterverband (SHV), des Schweizer Flugplatzvereins und der SWISS International Air Lines Ltd. Dieses Team prüft und bereinigt erforderliche Umstrukturierungen des Luftraums und gewährleistet so den vorgängigen Einbezug der betroffenen Kreise. Im Fall der Anpassungen des Luftraums beim Flughafen Zürich wurden die Luftfahrtkreise verstärkt in die Ausarbeitung einbezogen. Dies geschah im Rahmen des General Aviation Advisory Board Zürich, in welchem auch regionale Interessen der General Aviation vertreten sind. In diesem Gremium wurden die vorzunehmenden Änderungen dargelegt, diskutiert und es wurde nach Lösungen für die entstehenden Interessenskonflikte gesucht. Namentlich wurden verschiedene temporäre Luftraumsektoren sowie Segelflurgäume festgelegt.

Zusätzlich fand eine umfassende Anhörung der Luftfahrtkreise statt. Sie wurde im Luftfahrthandbuch, im Air Information Circular (AIC) am 28. Oktober 2004 publiziert und dauerte bis 25. November 2004.

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden ausgewertet und in Abwägung mit dem Interesse an einer sicheren Abwicklung des Luftverkehrs soweit als möglich beziehungsweise notwendig, berücksichtigt. Als die am weitesten gehende Massnahme musste dabei die Untergrenze im südlichen Teil der TMA 6 um 1000 Fuss herabgesetzt werden (neu bezeichnet mit TMA 4), damit auch diejenigen Abflüge vom Flughafen Zürich im geschützten Luftraum erfolgen können, die von Flugzeugen mit geringer Steigleistung ausgeführt werden.

b) Neugestaltung der Kontrollzone (CTR) des Flughafens Les Eplatures.

Grund der Anpassung ist eine Umklassierung zur Anpassung an ICAO-Vorschriften und eine Vereinfachung der Struktur. Die Änderung wurde im ART vorbereitet.

c) Anpassung des nördlichen Teils der Kontrollzone (CTR) des Flughafens Lugano

Grund der Anpassung sind geänderte Anflugverfahren. Die Änderung wurde im ART vorbereitet.

- III. Die geänderten Luftraumstrukturen werden in der jährlich erscheinenden ICAO-Karte publiziert. Diese Karten werden schon ca. drei Monate vor ihrem Inkrafttreten in Druck gegeben. Den Änderungen liegen aufwändige Anpassungen der An- oder Abflugverfahren bei den Flugplätzen zu Grunde. Die Einführung der Änderungen muss bei der Flugsicherung und teilweise in Pilotenkreisen geschult werden. Würde die Geltung der Luftfahrkarte 2005 mit ihren Festlegungen durch die aufschiebende Wirkung von Beschwerden bereits während des Beschwerdeverfahrens verhindert, stünde keine sichere Luftraumstruktur mehr zur Verfügung, was die Flugsicherheit in nicht tragbarer Weise beeinträchtigen würde. Ein Zurück zur alten Luftraumstruktur wäre wenn überhaupt nur über weitere zeitintensive Massnahmen möglich. Auf Grund dieser Umstände muss allfälligen Beschwerden gestützt auf Artikel 55 Absatz 2 des Bundesgesetzes über das Verwaltungsverfahren (VwVG; SR 172.021) die aufschiebende Wirkung entzogen werden.
- IV. Da die vorliegende Verfügung besonders im Fall der Anpassung der TMA/CTR Zürich erhebliche Luftraumänderungen mit sich bringt und nicht mit vollständiger Sicherheit davon ausgegangen werden kann, mit einer Veröffentlichung im Luftfahrthandbuch sämtliche Nutzer des Luftraums zu erreichen, welche durch die geänderte Luftraumstruktur berührt sein könnten (z. B. Modellflugkreise), wird die Verfügung ausnahmsweise im Bundesblatt publiziert. Als Auflageorte werden der Flughafen Zürich und das Bundesamt für Zivilluftfahrt vorgesehen. Die Verfügung kann zudem auf der homepage des BAZL eingesehen werden (www.aviation.admin.ch).

- V. Gestützt auf die Artikel 40 und 8 Absatz 7 des Luftfahrtgesetzes (LFG) sowie Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung über den Flugsicherungsdienst (VFSD; SR 748.132.1) wird folgendes

verfügt:

1. Änderung des Nahkontrollbezirks (TMA) und der Kontrollzone (CTR) des Flughafens Zürich gemäss ICAO-Karte Schweiz 2005, 33. Auflage (Anhang).
- 1.1 Temporär aktiviert werden die Sektoren TMA14, TMA15 sowie die CTR2 in den Zeiten, in welchen die 220. deutsche Durchführungverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung Anflüge von Norden untersagt ("DVO on" Zeiten inkl. ein Zeitpuffer von jeweils 15 Minuten):

Montag bis Freitag: 00.00 Uhr bis 07.15 Uhr LT und 20.45 Uhr bis 24.00 Uhr LT
Samstag und Sonntag: 00.00 Uhr bis 09.15 Uhr und 19.45 Uhr bis 24.00 Uhr LT

Zudem gelten die Regelungen für Samstag und Sonntag auch an Baden-Württembergischen Feiertagen.
- 1.2 Bezüglich Segelflugbetrieb und Aktivierung der Segelflurgäume gelten folgende Regelungen:
 - 1.2.1 Für die einzelnen Segelflurgäume werden zuständige Stellen für deren Aktivierung definiert:
 - a) Der Flugplatz Speck-Fehraltorf verwaltet die Segelflurgäume Bachtel West und Ost.
 - b) Der Flugplatz Hausen am Albis verwaltet den Segelflurgraum Albis.
 - c) Der Flugplatz Winterthur verwaltet die Segelflurgäume Winterthur West und Ost.
 - d) Der Flugplatz Schaffhausen verwaltet die Segelflurgäume Schaffhausen Nord und Süd.
 - 1.2.2 Der jeweils zuständige Flugplatz verlangt für eine Aktivierung eine Bewilligung bei der Flugsicherung Skyguide.
 - 1.2.3 Skyguide entscheidet über eine Aktivierung aufgrund des aktuellen und der weiter zu erwartenden Betriebskonzepten vom Flughafen Zürich und erteilt Bewilligungen in der Regel in Blöcken von 3 Stunden.

1.2.4 Die aktuellen Aktivierungen der Segelflurgäume der Region Zürich werden auf dem "Segelflug ATIS" ausgestrahlt, können aber auch bei FIC Zürich angefragt werden.

1.2.5 Piloten, die sich in aktivierten Segelflurgäumen aufhalten, sind verpflichtet auf der Segelflugfrequenz der Region hörbereit zu sein. Diese Frequenz kann während der Zeit einer Aktivierung durch die Flugsicherung für dreingende Durchsagen verwendet werden.

Diese Benützungsbedingungen gemäss Ziffer 1.1 und 1.2 sind im Luftfahrthandbuch publiziert (AIP AIRAC Amendement 03 2005).

3. Änderung der Kontrollzone Lugano gemäss ICAO-Karte Schweiz 2005, 33. Auflage (Ausschnitt im Anhang)
4. Änderung der Kontrollzone Les Eplatures gemäss ICAO-Karte Schweiz 2005, 33. Auflage (Ausschnitt im Anhang)
5. Diese Änderungen treten am 14. April 2005 in Kraft.
6. Diese Verfügung wird durch Publikation im Bundesblatt eröffnet.
7. Rechtsmittelbelehrung

Gegen diese Verfügung oder Teile davon kann innert 30 Tagen Verwaltungsbeschwerde erhoben werden bei der Rekurskommission für Infrastruktur und Umwelt, Postfach 336, CH-3000 Bern 14. Die Beschwerdefrist beginnt an dem auf die Publikation im Bundesblatt folgenden Tag zu laufen. Die Beschwerdefrist steht still vom siebten Tag vor Ostern bis und mit dem siebten Tag nach Ostern.

Die Beschwerde ist im Doppel einzureichen. Sie hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift der Beschwerdeführer zu enthalten. Die angefochtene Verfügung und die als Beweismittel angerufenen Urkunden sind beizulegen, soweit die Beschwerdeführer sie in den Händen haben. Ferner ist die Vollmacht einer allfälligen Vertreterin oder eines allfälligen Vertreters beizulegen.

8. Allfälligen Beschwerden gegen diese Verfügung wird die aufschiebende Wirkung entzogen.

Bundesamt für Zivilluftfahrt

Raymond Cron, Direktor

Max Schulthess, Leiter Sektion
Standardisierung und Grundlagen