

Luzern, 6. September 2021

Bundesamt für Zivilluftfahrt  
Sicherheit Infrastruktur (SI)  
Martin Bernegger, Vizedirektor  
Postfach  
3003 Bern

## Antrag auf Abbruch des Projekt Redesign Luftraum Zürich

Sehr geehrter Herr Bernegger

Wir beziehen uns auf das seit längerem und intensiv bearbeitete Projekt „Re-Design Luftraum Zürich“ und stellen den Antrag, das Projekt mit sofortiger Wirkung abzubrechen.

### Ausgangslage:

Mit Schreiben vom 30. Januar 2018 „**Re-Design der Luftraumstruktur um den Flughafen Zürich in Zusammenhang mit der Umsetzung des Europäischen Pilot Common Project (Verordnung EU Nr. 716/2014)**“ wurde das Projekt Redesign Luftraum Zürich vom BAZL lanciert.

Der Flughafen Zürich wurde von der EU als einer der Flughäfen, die gemäss Europäischen Pilot Common Project (PCP) bis 2024 das RNP1 implementiert haben sollte, bezeichnet. „*Bis 2024 muss ZRH gem. Verordnung (EU) Nr. 716/2014 RNP 1, Anhang 1, Ziff. 1.2.1 („Zürich Kloten“) in Verbindung mit Anhang Ziff. 1.3 („1.1.2024“) implementiert haben.*“ (vgl. Projektauftrag).

Bereits beim ersten Treffen der Kerngruppe hat der Vertreter der KFZH mitgeteilt, dass der Flughafen Zürich diese Voraussetzungen schon erfülle. Bei der Definition der heutigen CTR/TMA Struktur in den Projekten DVO I – III wurden die damals von der Eurocontrol definierten P-RNAV Kriterien berücksichtigt.

Diese entsprechen den Anforderungen an den Luftraum für das zu implementierende RNP 1. Im Weiteren sollte beziehend auf SÜFZ 2012 und bestehende Sicherheitsempfehlungen der SUST die Sicherheit am Flughafen Zürich verbessert werden.

Anlässlich der zweiten Sitzung vom 20. Juni 2018 wurden die zu erfüllenden Ziele verabschiedet. Unter anderen waren diese:

- Luftraum soll weniger komplex sein „*Optimize the reduction of the airspace complexity, thereby maintaining the required operational flexibility of operations (clearly distinguish nice to have/need to have, take into account technical solutions e.g FUA, 'HX')*“
- Anzahl Luftraumverletzungen soll markant reduziert werden „*Reduce the amount of Airspace infringements by 25% in 5 years (with reference to the amount of VFR movements)*“

Nach unzähligen Sitzungen und mehreren Workshops wurden am 28. März 2019 die Version 1, später am 05. Dezember 2019 die Version 2 und am 30. April 2021 die Version 3.0 präsentiert. Am 04. Juni 2021 hat das BAZL die Version 3.1 auf ihrer Internetseite veröffentlicht, nachdem entschieden wurde, den Luftraum von Dübendorf unverändert in diese Version zu integrieren.

**Resultat der bisherigen Projektarbeit:**

Wie un schwer zu erkennen ist, ist der in der Version 3.1 präsentierte Luftraum ähnlich komplex wie der bereits heute bestehende. Damit ist dieses Hauptziel des Projekts nicht erfüllt. Ausserdem werden diverse TMA-Untergrenzen abgesenkt. Somit steht der Leichtaviatik weniger Luftraum zur Verfügung, was unweigerlich zu einer Zunahme der Luftraumverletzungen führen wird. Dergestalt wird bewusst in Kauf genommen, dass die Sicherheit für die Leicht- und Sportaviatik verschlechtert wird. Demzufolge wird auch dieses wichtige Projektziel verfehlt.

Im Laufe des Projektes hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL beschlossen, dass der Luftraum über Deutschland unverändert bleiben soll. Da gemäss Skyguide 70% der Anflüge auf die Piste 14 erfolgen, bringt das Projekt auch nicht den von Skyguide erhofften Gewinn.

Gemäss dem an der letzten Sitzung präsentierten weiteren Vorgehen sollten bis Ende Juni 2021 die Grenzverläufe diverser TMAs überprüft und bereinigt werden. Die noch ungelösten Problemfelder Speck-Fehraltorf, Winterthur und Uetliberg sollten bis August 2021 an dedizierten, durch das BAZL organisierten Workshops, mit den Betroffenen analysiert und nach optimaleren Lösungen gesucht werden. Bis August 2021 war vorgesehen, dass die Stakeholder ihr Feedback zur Version 3.x geben sollten. Inzwischen sind diese Termine verstrichen, ohne dass eine Information an das Projektteam beziehungsweise an die betroffenen Stakeholder erfolgt wäre. Damit stellt sich die Frage, welches Interesse der Auftraggeber, der zugleich Projektleiter ist, an diesem Projekt noch hat.

Im weiteren Verlauf des Projektes müssten noch Safety Assessments durchgeführt werden und der Luftraum entsprechend deren Ausgang noch weiter angepasst werden.

Anschliessend müsste eine öffentliche Vernehmlassung durchgeführt werden. Seitens der betroffenen Kantone z.B. Aargau, St. Gallen, Thurgau und Zürich, allen in diesem geografischen Raum befindlichen Gemeinden sowie diversen Verbänden, ist mit Einsprachen, die bis vor Bundesgericht gezogen werden könnten, zu rechnen, was zu einem grossen Mehraufwand und weiteren, sinn- und nutzlosen Zeitverzögerungen führen wird.

**Antrag:**

Angesichts der Tatsache, dass der heute bestehende Luftraum die durch die EU geforderte Implementierung von RNP 1 bereits zulässt und unter Berücksichtigung des bereits erfolgten unnützen Aufwandes, den noch zu tätigenen Aufwänden und des bestenfalls marginalen Gewinnes ist das Projekt mit sofortiger Wirkung einzustellen.

Die bisher erarbeiteten Unterlagen und Resultate sind durch die Projektleitung in geeigneter Form aufzubewahren, damit diese bei künftigen Luftraumarbeiten, z.B. im Rahmen der noch zu definierenden Strategie von AVISTRAT-CH, wieder benutzt werden können. Damit ist eine umfassende und gesamtheitliche Sicht in national vernetzten Luftraumfragen sichergestellt

Als wichtige Konsequenz und bedeutende Lehre aus diesem Projekt sind vor der Definition der Luftraumstruktur die Verfahren der betroffenen Flugplätze zu bereinigen. Dem Prinzip „Airspace follows procedures“ folgend bestimmen die Verfahren die Struktur des Luftraumes. Im Fall des Flughafens Zürich mit seinen über 90 An- und Abflugverfahren müssen diese vorab analysiert werden; diejenigen, die wenig bis gar nicht mehr verwendet werden und lediglich auf Vorrat bewirtschaftet werden, sind ersatzlos zu streichen, bevor die Luftraumstruktur angegangen wird.

Die im Dachverband der General Aviation Steering Committee GASCO zusammengeschlossenen und unterzeichnenden Verbände beantragen aufgrund der vorangehenden Ausführungen deshalb, umgehend auf die Weiterführung der unnötigen Arbeiten zu verzichten.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung und Gutheissung unseres Antrags. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Verband Schweizer Flugplätze VSF  
Jorge Pardo  
Geschäftsführer

Schweizerischer Hängegleiterverband SHV-FSVL  
Christian Boppart  
Direktor

Aero-Club der Schweiz AeCS  
Yves Burkhardt  
Generalsekretär

AOPA Switzerland  
Philippe Hauser  
Geschäftsführer

Swiss Helicopter Association SHA  
Philippe Kristensen  
Geschäftsführer

Schweiz. Verband Flugtechnischer Betriebe SVFB  
Balz Albertin  
Geschäftsführer

Schweizerischer Verband Ziviler Drohnen SVZD  
Georg Schwarz  
Vizepräsident

**Kopie:**

- BAZL-Direktor und Amtsleitung Herrn Christian Hegner
- Sektion Luftraum (SILR) Frau F. Lombardi
- Medienkanäle des GASCO und Social Media
- Partnerverbände des GASCO General Aviation Steering Committee
- Ausgewählte Stände- und Nationalräte