

GASCO, c/o Weisser Pardo AG  
Kreuzstrasse 60, 8008 Zürich

Zürich, 12. November 2021

**EINSCHREIBEN**

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

**Abbruch des Projekts Redesign Luftraum Zürich, Schreiben des BAZL vom 26. Oktober 2021**

Sehr geehrter Herr Bernegger

Wir beziehen uns auf Ihr im Betreff erwähntes Schreiben, welches uns per eingeschriebene Post erreicht hat. Sie führen dazu verschiedene Punkte an, die das Amt dazu veranlasst, das Projekt in der durch das BAZL vorgesehenen Form weiter voranzutreiben und von einem Abbruch des Projektes, wie es das GASCO mit Schreiben vom 6. September 21 beantragt hatte, abzusehen.

Dazu stellen sich einige Fragen, welche wir im Folgenden darlegen und bis am 30.11.21 einer Beantwortung der untenstehenden, einzelnen Fragen bedürfen. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), Vizedirektion SI und die Abteilung SILR führen in rubriziertem Schreiben wie folgt aus:

**Zitat BAZL:**

«In Ihrem Schreiben führen Sie aus, dass bei der Gestaltung der aktuellen CTR/TMA-Strukturen in den Projekten DVO I - III die P-RNAV-Kriterien von Eurocontrol berücksichtigt wurden. Erstens haben die P-RNAV- und RNP1-Kriterien an sich nichts mit der Gestaltung von Luftraumstrukturen zu tun, da diese Kriterien nur die Anforderungen an die Instrumentenflugverfahren (IFP) definieren (Flugzeug und Besatzung müssen diese Anforderungen der IFP, neu die RNPI-Requirements, erfüllen).»

**Frage und Feststellung des GASCO:**

In ihrem Auftragschreiben vom 30. Januar 2018 schreibt das BAZL, dass ein Auslöser für das Projekt «Redesign LR Zürich» der EU Auftrag ist, dass der Flughafen Zürich RNP1 bis 2024 eingeführt haben soll.

1. Falls die RNP1-Kriterien nichts mit der Luftraumgestaltung zu tun haben, warum hat dann das BAZL dafür das Projekt Redesign LR Zürich ausgelöst? Da diese Kriterien nur die Anforderungen an die Instrumentenflugverfahren (IFP) definieren (Flugzeug und Besatzung) hätte sich das Projekt mit diesen IFP befassen müssen und nicht mit dem Luftraum.

Tatsache ist, dass die Anforderungen an den Luftraum durch P-RNAV und RNP1 die gleichen sind. Da der bestehende Luftraum die Anforderungen für P-RNAV erfüllt, erfüllt sie bereits die Anforderungen für RNP1.

**Zitat BAZL:**

«Zweitens gab es in den letzten Jahren einige Anpassungen der oben genannten Luftraumstrukturen.

**Frage des GASCO:**

Im diesem Satz steht „es gab in den letzten Jahren einige Anpassungen der oben genannten Luftraumstrukturen“ – unseres Wissens wurden die Luftraumstrukturen im Raum Zürich in den letzten Jahren nicht angepasst, einzig einige IFP.

GASCO, c/o Weisser Pardo AG  
Kreuzstrasse 60, 8008 Zürich

2. Müsste es nicht korrekterweise heissen „ ... der oben genannten Instrumentenflugverfahren IFP“. Ist das so korrekt?

\*\*\*

**Zitat BAZL:**

«Die Anforderungen an den Luftraum zu allen Instrumentenflugverfahren vom Typ RNP1 sind nur ein Teil der Gesamtanforderungen. Die meisten IFP sind bereits vorhanden, andere sind neu. Da es ungewiss ist, ob diese neuen IFP im Jahr 2024 eingeführt werden, werden wir dies im Entwurf des Luftraums, wie bereits besprochen, berücksichtigen.»

**Frage des GASCO:**

Es ist ungewiss, ob und wann diese Verfahren überhaupt eingeführt werden. Ähnliches kann von Dübendorf gesagt werden.

3. Warum wurden die Abflüge Piste 16 straight und right bereits integriert?

\*\*\*

**Zitat BAZL:**

«Ein anderer Faktor für das Luftraumdesign sind die Luftraumnutzer, welche ausserhalb der Luftraumstrukturen (CTR/TMA) unterwegs sind. Ein weiterer Aspekt, der zu berücksichtigen ist, sind die «Collision Avoidance Buffer», welche dann zusammen mit den oben erwähnten Anforderungen den Minimalbedarf an Luftraum für das Verkehrssystem bestimmen.»

**Frage des GASCO:**

Bezüglich „Collision Avoidance Buffer“ gibt es im ADP CH widersprüchliche Aussagen. Im Weiteren müsste der für die CTR/TMA benötigte Luftraum wegen den mittels neuer Technologien und den präziseren IFR Flugwegen doch kleiner und nicht grösser werden.

4. Was haben die Luftraumbenutzer die ausserhalb der CTR/TMA unterwegs sind, mit dem Luftraumdesign zu tun?
5. Wie rechtfertigt das BAZL, dass für den Luftraum über Deutschland andere Kriterien angewendet werden als in der Schweiz? Sind es nicht die gleichen Flugzeuge mit der gleichen operationellen Präzision?

\*\*\*

**Zitat BAZL:**

«Die implizite Beschwerde Ihrerseits über die Anzahl an Sitzungen und Workshops erstaunt uns etwas. Ihre Verbände sind in diversen Teilprojekten im Projekt offiziell vertreten. Es ist uns bewusst, dass die Mitarbeit in einem Projekt dieser Tragweite zeitintensiv ist. Nicht zuletzt sind es aber gerade Ihre Verbände, die immer wieder auf einen umfassenden Einbezug zwecks Wahrung der Interessen der General Aviation pochen. Ein substantieller Zeitaufwand auch von unserer Seite wurde bisher gerade in Ihrem Interesse betrieben. Daher bitten wir Sie, auch Ihrerseits den entsprechenden Aufwand auf sich zu nehmen.»

**Frage des GASCO:**

Wir können nicht verstehen wie das BAZL zur Aussage „implizite Beschwerde“ kommt. Unsere Aussage war nur eine Feststellung „Nach unzähligen Sitzungen und mehreren Workshops wurden ....“

6. Teilt das BAZL die Ansicht, dass es die Aufgabe des GASCO ist, die grundlegenden Interessen und die gesellschaftlichen und politischen Anforderungen mit Expertise im Kernteam zu vertreten da die

GASCO, c/o Weisser Pardo AG  
Kreuzstrasse 60, 8008 Zürich

allgemeine Luftfahrt das Fundament eines jeglichen, insbesondere auch kommerziellen und auf volkswirtschaftlichen Grundlagen basierendes Luftfahrtsystems ist?

\*\*\*

**Zitat BAZL:**

«Wir wissen alle, dass es sich bei der Version 3.1 des Projekts noch nicht um den finalen Entwurf handelt, weitere Arbeiten erforderlich sind und die Sicherheitsüberprüfungen erst zu einem späteren Zeitpunkt folgen werden.»

Vor diesem Hintergrund sind Ihre pauschalen und unbelegten Aussagen zu angeblich sich verschlechternden Sicherheitsaspekten und der Zielerreichung des Projekts nicht nachvollziehbar. Wir würden es bedauern, falls Sie an einer weiteren Zusammenarbeit im Rahmen des Projekts nicht mehr interessiert wären.»

**Frage des GASCO:**

Da wir über keine belastbaren und aktuellen Informationen zum Stand der Dinge verfügen, beziehen wir uns auf die aktuell präsentierte Version 3.1. Unsere Aussagen waren, dass der Luftraum ähnlich komplex ist und die Luftraumverletzungen nicht abnehmen werden. Wir begründen und belegen dies klar und transparent damit, dass weniger Luftraum für die Leichtaviatik zur Verfügung steht und damit das Risiko von Luftraumverletzungen zunehmen wird und die Flugsicherheit für die GA mit der Leicht- und Sportaviatik abnimmt.

7. Was ist daran pauschal und unbelegt bzw. nicht nachvollziehbar?
8. Wie kommt das BAZL auf die Idee, dass wir an einer weiteren Zusammenarbeit im Rahmen des Projektes nicht mehr interessiert wären?

\*\*\*

**Zitat BAZL:**

«Weiter entbehrt Ihre Bemerkung, das BAZL habe beschlossen, dass der Luftraum über Deutschland unverändert bleiben soll, jeglicher Grundlage.»

**Frage des GASCO:**

An der Präsentation vom 30.04.2021 wurde ganz klar und unmissverständlich ausgesagt «No change over „Waldshut“ area in Germany». Dies steht wörtlich auf der damals präsentierten Folie und wurde von Vertretern des BAZL in der Person von Jeroen Kroese so gesagt.

9. Entspricht dies den damaligen Tatsachen oder nicht?

\*\*\*

**Zitat BAZL:**

«Wie bereits früher erwähnt, handelt es sich um ein politisch äusserst sensibles Dossier. Sollten sich im Rahmen der kommenden Sicherheitsarbeiten zeigen, dass tatsächlich nicht akzeptable Sicherheitsrisiken über deutschem Gebiet bestehen, wird eine Aufnahme von Gesprächen mit dem GS UVEK und den zuständigen deutschen Stellen vorgesehen. Dieses Vorgehen wurde auch mit Skyguide besprochen und so akzeptiert.»

GASCO, c/o Weisser Pardo AG  
Kreuzstrasse 60, 8008 Zürich

## Frage des GASCO:

Der Vertreter von Skyguide hat an der Präsentation vom 30.04.2021 ausgesagt, dass 70% der Anflüge über deutschem Gebiet erfolgen und die Erwartungen von Skyguide nicht erfüllt werden, wenn über diesem Gebiet nichts geändert wird.

10. Trifft dies zu oder wurde eventuell mit anderen Verantwortlichen bei Skyguide ein anderes, uns nicht bekanntes Vorgehen besprochen und so akzeptiert/festgelegt?

\*\*\*

## Zitat BAZL:

«Es ist richtig, dass insbesondere aufgrund der Ausarbeitung des Luftraums Dübendorf sowie zeitintensiver Abklärungen bezüglich der Möglichkeit einer quantitativen Überprüfung der angewandten Buffer-Werte zur Bestimmung des aktuellen Luftraumdesigns durch "Collision Risk Modelling" mit weiteren konkreten Projektschritten und -Informationen zugewartet wurde. Wir nehmen unsere Aufgabe ernst und versuchen, ein sicheres sowie weniger komplexes System für alle Luftraumnutzer zu entwickeln, wobei es jedoch aufgrund der Knappheit des Luftraums Einschränkungen geben wird.»

## Frage des GASCO:

Das GASCO begrüsst selbstverständlich die Ernsthaftigkeit der Arbeiten des BAZL. Durch moderne Technologien und Hilfsmittel sowohl in der Luft wie am Boden wird bereits heute wesentlich präziser geflogen was, eigentlich zu kleineren Buffer und weniger Luftraum für kontrollierten Verkehr führen sollte.

11. Warum soll dies dann zu weiteren Luftraum-Einschränkungen führen?

\*\*\*

## Zitat BAZL:

«Abschliessend können wir sagen, dass das Projekt wie geplant fortgesetzt wird und Sie sich gerne konstruktiv beteiligen können. Wir würden uns freuen, wenn Sie auf kooperative Weise weiter im Projekt teilnehmen würden und so möglichst akzeptable Lösungen gefunden werden können. Sollten Sie sich aber entschliessen, Ihre Teilnahme in diesem Projekt zurückzuziehen, werden Sie die Möglichkeit haben, Ihre Stellungnahmen im Rahmen der öffentlichen Anhörung abzugeben.»

## Frage des GASCO:

12. Was heisst explizit «wie geplant fortgesetzt wird» – die Planung wird laufend und ohne Information zu Händen der beteiligten Luftraumteilnehmer geändert?
13. Waren die Vertreter aus den Verbänden und im Kernteam bisher nicht konstruktiv?

Wir hätten noch so gerne aktiv, konstruktiv am Bildschirm mitgearbeitet beim Design, um nicht erst im Nachhinein mit einem fertigen Entwurf konfrontiert zu werden. Warum haben BAZL und Skyguide die Entwürfe hinter verschlossenen Türen erarbeitet und sind nicht auf unsere Angebote zur Teilnahme an den Arbeiten im Rahmen der immer wieder postulierten Stakeholder-Prinzipien eingegangen?

14. Was versteht das BAZL unter kooperativer Weise?
15. Wie kommt das BAZL auf die Idee, dass das GASCO die weitere Teilnahme in diesem Projekt zurückziehen könnte?

\*\*\*

## Frage des GASCO:

Bei den durch das GASCO getroffenen Abklärungen zu den in diesem Schreiben aufgeworfenen Fragen haben wir ergänzend festgestellt, dass im Schreiben des BAZL vom 30. Januar 2018 mit dem Aktenzeichen:

GASCO, c/o Weisser Pardo AG  
Kreuzstrasse 60, 8008 Zürich

BAZL krj / 371.00-00010/00003/00007 in der Beilage «Terms of Reference - Redesign Zürich Area Pilot Common Project (EU) Nr. 716/2014» unter Punkt 4 Objectives unter anderem steht:

- Reduce the amount of IFP by at least 20%
- Reduce the complexity of the ATC system (deconfliction of procedures)
- Do not exceed the noise of current Zurich traffic figures.

Bei der Erarbeitung des künftigen Luftraumes Zürich werden sämtliche über 90 IFP berücksichtigt. Unseres Wissens wurde nichts unternommen, diese zu reduzieren bzw. die Konflikte aufzuheben, um so die Komplexität des ATC Systems zu reduzieren. Wir sind der Meinung, dass dies der Schlüssel zur Vereinfachung des Luftraumes von Zürich ist.

Durch die Herabsetzung der TMA-Untergrenzen wird der am Boden ankommende Lärm für die Bewohner zunehmen. Unseres Erachtens werden diese Objectives nicht berücksichtigt.

16. Warum und aus welchen Gründen wird diesen Objectives nicht (mehr) nachgelebt?

#### Schlussfeststellung und Haltung GASCO:

Wir bedanken uns für die termingerechte Beantwortung der gestellten Fragen und sehen einer weiteren, ergebnisorientierten Zusammenarbeit in den verschiedenen Luftraumfragen entgegen.

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

Schweiz. Verband  
Flugtechnischer Betriebe SVFB  
Balz Albertin  
Geschäftsführer

Schweizerischer Verband Ziviler Drohnen SVZD  
Georg Schwarz  
Vizepräsident

#### Kopie:

- BAZL-Direktor Herr Christian Hegner (per E-Mail)
- Sektion Luftraum (SILR) Frau F. Lombardi und Herr J. Kroese (per E-Mail)
- Medienkanäle des GASCO und Social Media
- Partnerverbände des GASCO General Aviation Steering Committee
- Ausgewählte Stände- und Nationalräte