



CH-3003 Bern, BAZL

Aktenzeichen: BAZL-054.3-20/4/29/1/2
Bern, 28. Februar 2020

Verfügung

betreffend

Änderung der Luftraumstruktur der Schweiz 2020

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 der Luftwaffe und der Skyguide (Art. 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]). Das BAZL überprüft die Luftraumstruktur jedes Jahr, um der Luftfahrtentwicklung, den sich ändernden Bedürfnissen der Betroffenen und den entdeckten Sicherheitsrisiken Rechnung zu tragen. Als Grund- und Ausgangslage für die Änderung der Luftraumstruktur 2020 gilt die ICAO-Luftraumkarte der Schweiz 2019.
2. Die Strukturierung des Luftraums wird mittels einer generell-konkreten Verfügung, einer sog. Allgemeinverfügung vollzogen (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts 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 Bundesverwaltungsgericht 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 2016, Rz 945 ff.).

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL

Postadresse: 3003 Bern

Tel. + 41 31 325 80 39, Fax + 41 31 325 80 32

www.bazl.admin.ch



Mit Blick auf diese Überlegungen wurde der Entwurf zum oben genannten Luftraumgeschäft den betroffenen Luftraumnutzern, vertreten im National Airspace Management Advisory Committee (NAMAC), zur Konsultation unterbreitet. Sie erhielten Gelegenheit, sich zwischen dem 11. Oktober 2019 und dem 14. November 2019 (bis 12:00 Uhr Lokalzeit) zu äussern. Da einige Unklarheiten im Zusammenhang mit dem Anhörungstext betreffend die «LS-R for Gliders» rund um den Engadin Airport herrschten (insbes. bzgl. blau dargestellten Lufträumen), hat das BAZL dem Kreis der NAMAC mit E-Mail vom 26. November 2019 klärende Ausführungen zukommen lassen und ihnen nochmals die Möglichkeit gegeben, sich zwischen dem 26. November und dem 6. Dezember 2019 (12:00 Uhr Lokalzeit) zu den geplanten Luftraumänderungen zu äussern.

3. Die Änderung der Luftraumstruktur umfasst zusammengefasst die folgenden Themen:
- «Temporäre Radio Mandatory Zone (RMZ) Grenchen HX» (Antrag Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG [nachfolgend: RFP Grenchen]).
 - Änderungen betreffend vier Flugbeschränkungsgebiete für Segelflieger «LSR for Gliders» 51, 52, 53 und 61 um den Flughafen Samedan (Antrag Flughafen Samedan zusammen mit dem Segelflugverband der Schweiz [SFVS] und dem Schweizerischen Hängegleiterverband [SHV]).
 - Umklassierung von «Glider Sector Lima Bravo» in Flugbeschränkungsgebiet für Segelflug «LSR82 Laengenberg» südlich des Flughafens Bern.

Die Themen wurden im Rahmen der erwähnten Konsultation beschrieben und je im Kartenausschnitt dargestellt. So erhielten die Angehörten die Gelegenheit, sich konkret dazu zu äussern.

Beim BAZL sind innert Frist die folgenden Stellungnahmen eingegangen:

- Schweizerischer Hängegleiterverband (SHV), 11. und 17. Oktober 2019, 13. und 27. November 2019
- Flughafen Zürich AG (FZAG), 18. Oktober 2019
- Luftwaffe Operationen, 31. Oktober 2019
- SWISS, 5. November 2019
- Segelflugverband der Schweiz (SFVS), 14. November 2019
- Militärluftfahrtbehörde (MAA), 28. November 2019
- Aero-Club der Schweiz (AeCS), 5. Dezember 2019

Beim BAZL sind ausserhalb der Frist die folgenden Stellungnahmen eingegangen:

- Aero-Club der Schweiz (AeCS), 14. November 2019 (betrifft erste Anhörungsfrist)
- Verband Schweizer Flugplätze (VSF), 14. November 2019

4. Bezüglich der Stellungnahmen zu den Änderungen im Rahmen dieser Luftraumverfügung und deren Beurteilung durch das BAZL wird auf den Bericht über die Anhörung hinsichtlich Luftraumstrukturänderung der Schweiz 2020 in Anhang 1 verwiesen, welcher integrierter Bestandteil dieser Verfügung bildet.

5. Zu den beantragten Luftraumänderungen im Einzelnen Folgendes:

a) Temporäre Radio Mandatory Zone (RMZ) Grenchen

Der RFP Grenchen hat am 31. August 2019 ein Gesuch zur Errichtung einer permanenten oder gemäss Eventualantrag temporären (von 26. März 2020 bis 25. März 2021) RMZ beim BAZL eingereicht. Zusätzlich zum Gesuch wurde für das Jahr 2020 ausserdem ein Betriebskonzept eingereicht. Dieses beschreibt neben dem Standardszenario auch ein Notfall- sowie ein Spezialszenario, welches eine Aktivierung der RMZ auch ausserhalb der regulären RMZ-Zeiten (1700-0900 LT) von 0900-1700 LT vorsehen. Das BAZL bietet dem RFP Grenchen die Möglichkeit an, unter Einhaltung bestimmter Auflagen (vgl. hiernach), die RMZ von 0900-1700 LT als Notfallszenario zu aktivieren. Diese Luftraumänderung wird wegen dem einzig das Jahr 2020 abdeckenden Betriebskonzept nur temporär bis zum 24. März 2021 verfügt und ein allfälliges Gesuch um Verlängerung, inkl. Betriebskonzept für das Jahr 2021, muss der RFP Grenchen dem BAZL bis am 31. August 2020 einreichen.

Das Gesuch des RFP Grenchen vom 31. August 2019 wird damit im Sinne des Eventualantrags gutgeheissen – soweit weitergehend abgewiesen – und im Raum des Flugplatzes wird eine «RMZ Grenchen (HX)» eingerichtet. Die lateralen und vertikalen Abmessungen der RMZ Grenchen können dem Anhang 2 zu dieser Verfügung entnommen werden. Im Rahmen der Anhörung sind keine Einwände dagegen eingegangen.

Die Nutzungsbedingungen lauten folgendermassen (Auflagen):

- 1) Die RMZ Grenchen entspricht in der lateralen räumlichen Ausdehnung der CTR Grenchen wie auf dem Daily Airspace Bulletin Switzerland (DABS) visualisiert.
- 2) SAR- oder HEMS-Flüge sind in der RMZ Grenchen erlaubt. Um die Durchführung jederzeit zu ermöglichen, stellt die Regionalflyplatz Jura-Grenchen AG sicher, dass alle Verfahren betreffend die RMZ Grenchen im AIP CH publiziert sind und die Aktivierung über ATIS ausgestrahlt wird.
- 3) Alle Sicherheitsmassnahmen («Safety Requirements»), welche im laufend aufzudatierenden «Safety Assessment- 20190829 Total Safety Assessment» vom 29. August 2019 beschrieben und/oder vom RFP Grenchen zum Antrag für Instrumentenanflüge vom 31. August 2019 mitgeliefert wurden, müssen während der Aktivierung der RMZ Grenchen ohne Ausnahme eingehalten werden.
- 4) Die RMZ Grenchen kann für den Instrumentenflugverkehr nur mit einer Ausnahmewilligung des BAZL gemäss Art. 20 Abs. 3 der Verordnung des UVEK vom 20. Mai 2015 über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge (VRV-L; SR 748.121.11) genutzt werden.
- 5) Soweit seitens RFP Grenchen die Einführung einer permanenten RMZ beabsichtigt ist, ist spätestens bis zum 31. August 2020 dem BAZL ein entsprechendes Gesuch einzureichen.
- 6) Das Grenchen ATIS muss immer die aktuelle Luftraumstruktur ausstrahlen.
- 7) Die Aktivierungszeiten sind grundsätzlich von 1700-0900 LT (unter Berücksichtigung der Betriebszeiten des Flugplatzes). Allfällige Abweichungen von diesen Zeiten sind nur als Notfallszenario vorgesehen. Falls das Notfallszenario (welches gemäss Gesuch der RFP Grenchen nur selten vorkommen wird) zwischen 0900-1700 LT zur Anwendung kommt, dann sind während dieser Zeit:

- i. der Parasprungbetrieb in Grenchen untersagt;
 - ii. der Segelflug in Grenchen untersagt;
 - iii. alle Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR) und Sichtflugregeln (VFR) einer sog. «Prior Permission Required» (PPR) Regelung unterstellt, damit der Flughafen Grenchen das Verkehrsaufkommen und die Mischung des Verkehrs regulieren kann.
- 8) Die Nichteinhaltung der oben erwähnten Bedingungen und Auflagen oder das Auftreten von Risiken, die die Flugsicherheit, Dritte oder Sachen am Boden gefährden (können) und die im heutigen Zeitpunkt nicht bekannt sind oder sich neu bilden, können jederzeit zum sofortigen und entschädigungslosen Widerruf oder zur Änderung dieser Ausnahmegewilligung durch das BAZL führen.

Mit dieser Verfügung wird die «Flight Information Zone» (FIZ) Grenchen, verfügt am 19. März 2018 und 23. Mai 2018 (Änderung) aufgehoben. Die Gültigkeitsdauer der temporären RMZ gemäss Verfügung vom 27. März 2019 läuft gemäss Dispositiv-Ziff. 3 am 25. März 2020 aus, weshalb diese RMZ daher nicht separat aufgehoben werden muss.

b) Änderungen betreffend Flugbeschränkungsgebiete für Segelflieger «LSR for gliders» im Gebiet um den Flughafen Samedan

Mit der Einführung von Instrumentenflugverfahren am Engadin Airport (LSZS) am 5. Dezember 2019 wird eine Anpassung der bestehenden vier Flugbeschränkungsgebiete für Segelflieger (LSR for Gliders 51, 52, 53 und 61) in der Gegend des Flughafens Samedan notwendig, da Instrumentenflüge in diese Flugbeschränkungsgebiete untersagt sind. Grund dafür sind die «kleinen Wolkenabstände», welche in diesen Flugbeschränkungsgebieten für die Segelflieger ermöglicht werden und weshalb ein Flug nach Instrumentenflugregeln im gleichen Gebiet eine grosse Gefahr darstellen kann. Diese Gefahr entsteht dann, wenn ein Flug nach Instrumentenflugregeln aus einer Wolke kommt und plötzlich ein Segelflieger oder Hängegleiter knapp unter der Wolke bemerkt. Der IFR-Pilot hat in diesem Fall keine Zeit mehr, den anderen Luftraumnutzern auszuweichen. Die Engadin Airport AG hat zusammen mit dem Schweizer Hängegleiterverband (SHV) und dem Segelflugverband der Schweiz (SFVS) sowie unterstützt von der Abteilung Luftraum der Skyguide diese Flugbeschränkungsgebiete für Segelflieger überarbeitet und den neu geltenden Instrumentenflugverfahren angepasst. Dies, damit sich die Instrumentenflugverfahren ausserhalb die Flugbeschränkungsgebiete für Segelflieger befinden.

Die vier Flugbeschränkungsgebiete für Segelflieger LSR51, 52, 53 und 61, welche mit den Jahresverfügungen 2012 bzw. 2019 am 1. Februar 2012 verfügt und am 6. März 2019 teilweise geändert worden sind, werden gemäss Publikation im Aeronautical Information Publication Switzerland (AIP) jeweils per 1. März aktiv. Diese LSR werden mit dieser Verfügung per 1. März 2020 ausser Kraft gesetzt, damit die Instrumentenflugverfahren in Samedan in der Zeit bis zur Publikation der neuen «LSR for Gliders» trotzdem geflogen werden können. Dieses Vorgehen war mit dem SHV und dem SFVS so abgesprochen. Es wird gestützt auf die Ziffer 1.2 des Verfügungsdispositivs ein NOTAM und eine Publikation über DABS dazu erfolgen. Mit der Publikation der neuen Segelflugkarte per 26. März 2020 werden diese LSR wie folgt abgeändert:

- Die LSR51 CALANDA wird angepasst und umbenannt in LSR54 CALANDA;

- Die LSR52 BEVERIN wird angepasst und umbenannt in LSR55 SERRA;
- Die LSR53 TARASP wird angepasst und umbenannt in LSR56 MUTTLER.
- Die LSR61 CORVATSCH wird aufgehoben.

Die jeweiligen lateralen und vertikalen Abmessungen der oben erwähnten Flugbeschränkungsgebiete für Segelflieger können dem Anhang 2 zu dieser Verfügung entnommen werden.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen dieser Flugbeschränkungsgebiete ändern sich nicht. Die Voraussetzungen für Segelfluggzonen richten sich nach Art. 26 VRV-L. Die Bezeichnung der Flugbeschränkungsgebiete für Segelflieger lautet im AIP «LSR for Gliders outside TMA».

Damit die Navigation erleichtert wird, werden markante Geländepunkte für diese drei Flugbeschränkungsgebiete für Segelflieger auf der Segelflugkarte publiziert.

Gegen diese Luftraumänderung gingen in der Anhörung im Wesentlichen die folgenden Einwände bzw. Fragen ein:

- Der AeCS, der SHV und der SFVS thematisieren in ihren Eingaben das «Bufferkonzept» und halten fest, dass sie mit dem neuen «Bufferkonzept», soweit überhaupt bekannt, nicht einverstanden sind. Sie lehnen es ab, dass das «Bufferkonzept» Eingang in die Verfügung des BAZL zum Luftraum Samedan findet. Sie ersuchen das BAZL, den Luftraum Samedan ohne jeden Bezug zum erwähnten Bufferkonzept zu verfügen und anschliessend die Stakeholder zu einem Gespräch darüber einzuladen.

Die Bufferwerte gemäss künftigem Airspace Design Principles Manual (ADP CH) sind nicht Teil dieser Verfügung. Die Buffers, die im ADP CH festgelegt werden, sollen in diesem Jahr noch in ein Stakeholder Involvement gegeben werden, wie mit Schreiben vom 10. Februar 2020 an die AOPA und in Kopie an den VSF und den AeCS bekannt gegeben. Die Stakeholder werden im Rahmen dieser Anhörung Gelegenheit haben, sich dazu zu äussern. Die vorliegende Verfügung schafft daher kein Präjudiz im Hinblick auf die Festlegung der Buffer im Rahmen des ADP CH.

- Der SHV stellt die Frage, was mit den vier LSR for Gliders 51, 52, 53 und 61 in der Zeit vom 1. März 2020 bis zum Inkrafttreten der vorliegenden Verfügung am 26. März 2020 geschieht.

Diesbezüglich kann auf die Ausführungen vorne verwiesen werden.

c) Umklassierung von «Glider Sector Lima Bravo» in ein Flugbeschränkungsgebiet für Segelflug «LSR82 Laengenberg» auf der Südseite des Flughafens Bern

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», welche von Skyguide erbracht werden müsste. Damit die Operationen der Segelflieger innerhalb der neuen LSR82 unverändert stattfinden können und die

«Traffic Information» Problematik der Skyguide gelöst werden kann, ist die neue LSR82 inklusive Auflagen in Absprache mit allen betroffenen Stakeholdern festgelegt worden.

Der AeCS und der SFVS verlangen in ihren Stellungnahmen, dass die Verpflichtung der Segelflugzeuge, während aktiver LSR einen Transponder mitzuführen und zu betreiben, zu streichen sei. Nach der Sitzung mit allen Betroffenen vom 4. Oktober 2019 sei seitens BAZL noch eine Abklärung bzgl. HEMS pendent gewesen, das Ergebnis sei nie kommuniziert worden.

Die Abklärung mit der Rega, die das BAZL nach der Sitzung vom 4. Oktober 2019 durchgeführt hat, ergab Folgendes: Damit HEMS Flüge, welche im Gegensatz zu den Segelflügen im öffentlichen Interesse liegen, gemäss AIP CH ENR5.1-5 die LSR82 durchfliegen können, ist eine Transponderpflicht (als Mitführ- und Betreuungspflicht) innerhalb der LSR82 zwingend notwendig. Dies, damit ein HEMS-Flug die notwendigen TCAS Meldungen erhält, falls andere Luftraumnutzer sich in der Nähe des HEMS Fluges befinden und ein Transponder die einzige zertifizierte Möglichkeit für diese Art der Alarmierung ist. Das in diesem Zusammenhang erarbeitete Safety Assessment ist zum gleichen Schluss gekommen. Es ist den HEMS-Flügen nicht zumutbar, das Gebiet zu umfliegen. Nicht mit Transponder ausgerüstete Segelflieger können das Gebiet nach wie vor ausserhalb der aktiven LSR82-Zeiten befliegen oder bei aktiver LSR82 das Gebiet umfliegen. Das BAZL kann gestützt auf Art. 15 LFG besondere polizeiliche Massnahmen, namentlich zur Wahrung der Flugsicherheit, per Verfügung anordnen. Auch wenn es zurzeit keine generelle Transponderverpflichtung für Segelflugzeuge gibt, ist es nach Prüfung des BAZL vorliegend für die Flugsicherheit notwendig und verhältnismässig, wenn während aktiver LSR82 Laengenbergl die genannte Transponderpflicht gilt.

Die «Glider Sector Lima Bravo» wird in ein Flugbeschränkungsgebiet für Segelflieger «LSR for Gliders » umklassiert. Neu heisst der «Glider Sector Lima Bravo» nun «LSR82 Laengenbergl».

Die lateralen und vertikalen Abmessungen der «LSR82 Laengenbergl» können dem Anhang 2 zu dieser Verfügung entnommen werden.

Die Gesamtabmessungen dieses Flugbeschränkungsgebietes ändern sich im Vergleich zu «Glider Sector Lima Bravo» nicht.

Die Nutzungsbedingungen dieses Flugbeschränkungsgebietes sind folgende:

- 1) Aktivierung nur über Bern ATC.
- 2) Alle Bedingungen und Auflagen betreffend die LSR82 der aktuellen und von allen Parteien unterschriebenen Segelflugvereinbarung Segelfluggruppe Bern – Skyguide Bern müssen von den Parteien eingehalten werden.
 - Innerhalb der LSR82 ist kein VFR-Verkehr, welcher nicht Teil dieser Segelflugvereinbarung ist, gestattet.
- 3) Die LSR82 hat keine Luftraumklasse.
 - Innerhalb des aktiven Flugbeschränkungsgebiets gibt es keine ATS-Dienstleistungen.
 - Die Frequenz der LSR82 lautet 123.405 MHz.
- 4) Der minimal benötigte Sichtwert innerhalb der LSR82 beträgt 5 Kilometer.
- 5) Die minimalen Wolkenabstände innerhalb der LSR82 sind 1'500 Meter horizontal und 1000ft vertikal.

- 6) Innerhalb der LSR82 ist kein IFR-Verkehr gestattet.
- 7) HEMS-Flüge sind gemäss AIP CH ENR 5.1 -5 erlaubt (Blindfunkmeldungen auf 123.405 MHz).
- 8) Innerhalb de LSR82 gilt eine Transponderpflicht (Mode S) für alle Flüge.

Die Bezeichnung dieses Flugbeschränkungsgebietes für Segelflieger wird im AIP unter dem Titel «LSR for Gliders within CTR» als «LSR82 Laengenberg» publiziert werden.

6. Die Veröffentlichung einer Luftraumstrukturänderung erfolgt jeweils im AIP (vgl. Art. 2 Abs. 1 VFSD). Die neue bzw. geänderte Luftraumstruktur 2020 wird mittels der ICAO-Luftraumkarte der Schweiz und der Segelflugkarte Schweiz (sog. Supplements zum Luftfahrthandbuch) konkretisiert (Dispositiv-Ziff. 6).
7. Als Datum für das Inkrafttreten der Änderung der Luftraumstruktur der Schweiz 2020 gilt der 26. März 2020 (Dispositiv-Ziff. 2).
8. Gemäss Art. 8a Abs. 2 LFG haben Beschwerden gegen Verfügungen des BAZL zur Festlegung der Luftraumstruktur keine aufschiebende Wirkung.
9. Gestützt auf Art. 5 Abs. 3 der Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (GebV-BAZL; SR 748.112.11) werden für diese Verfügung keine Gebühren erhoben (Dispositiv-Ziff. 7).
10. Die Verfügung ist den in Dispositiv-Ziff. 8.1 genannten Stellen per Einschreiben mit Rückschein und den in Dispositiv-Ziff. 8.2 genannten Adressaten per Einschreiben mitzuteilen sowie im Bundesblatt in deutscher, französischer und italienischer Sprache zu publizieren. Die Verfügung kann telefonisch unter der Nummer 058 467 40 53 (BAZL, Abteilung Sicherheit Infrastruktur) bezogen werden (Dispositiv-Ziff. 8.3).

und verfügt:

1. Die Luftraumstruktur der Schweiz wird, basierend auf der ICAO-Luftraumkarte der Schweiz 2019, wie folgt geändert:
 - 1.1. Die Radio Mandatory Zone (RMZ) Grenchen wird gemäss den lateralen und vertikalen Abmessungen in Anhang 2 zu dieser Verfügung temporär verfügt.
 - 1.2. Die Flugbeschränkungsgebiete für Segelflieger LSR51, 52, 53 und 61, welche mit Jahresverfügung vom 1. Februar 2012 festgelegt und mit Jahresverfügung vom 6. März 2019 geändert wurden, werden per 1. März 2020 ausser Kraft gesetzt. Es erfolgt zudem eine entsprechende Publikation per NOTAM und über das Daily Airspace Bulletin Switzerland (DABS). Sie werden mit Publikation der neuen Segelflugkarte per 26. März 2020 wie folgt geändert:
 - Die LSR51 CALANDA wird angepasst und umbenannt in LSR54 CALANDA;
 - Die LSR52 BEVERIN wird angepasst und umbenannt in LSR55 SERRA;
 - Die LSR53 TARASP wird angepasst und umbenannt in LSR56 MUTTLER;
 - Die LSR61 CORVATSCH wird aufgehoben.

Die rechtlichen Rahmenbedingen dieser Flugbeschränkungsgebiete ändern sich nicht.

Die jeweiligen lateralen und vertikalen Abmessungen dieser Flugbeschränkungsgebiete können dem Anhang 2 zu dieser Verfügung entnommen werden.

- 1.3. Der reservierte Luftraum für Segelflug «Glider Sector Lima Bravo» wird in ein Flugbeschränkungsgebiet für Segelflug «LSR82 Laengenberg» umklassiert. Wenn das Flugbeschränkungsgebiet aktiviert ist, wird die Luftraumklasse D (Luftraumklasse der CTR/TMA Bern) entfallen. Die Nutzungsbedingungen der LSR82 sind folgende:
 - Aktivierung nur über Bern ATC.
 - Alle Bedingungen und Auflagen betreffend die LSR82 der aktuellen und von allen Parteien unterschriebenen Segelflugvereinbarung Segelfluggruppe Bern – Skyguide Bern müssen von den Parteien eingehalten werden.
 - o Innerhalb der LSR82 ist kein VFR-Verkehr, welcher nicht Teil dieser Segelflugvereinbarung ist, gestattet.
 - Die LSR82 hat keine Luftraumklasse.
 - o Innerhalb des aktiven Flugbeschränkungsgebiets gibt es keine ATS-Dienstleistungen.
 - o Die Frequenz der LSR82 lautet 123.405 MHz.
 - Der minimal benötigte Sichtwert innerhalb der LSR82 beträgt 5 Kilometer.
 - Die minimalen Wolkenabstände innerhalb der LSR82 sind 1500 Meter horizontal und 1000ft vertikal.
 - Innerhalb der LSR82 ist kein IFR-Verkehr gestattet.
 - HEMS-Flüge sind gemäss AIP CH ENR 5.1 -5 erlaubt (Blindfunkmeldungen auf 123.405 MHz).

- Innerhalb der LSR82 gilt eine Transpondermitführ- und -betreibungspflicht (Mode S) für alle Flüge.

Die Bezeichnung dieses Flugbeschränkungsgebietes für Segelflieger wird im AIP unter dem Titel «LSR for Gliders within CTR» als «LSR82 Laengenberg» publiziert.

Die lateralen und vertikalen Abmessungen der «LSR82 Laengenberg» können dem Anhang 2 zu dieser Verfügung entnommen werden.

Weitergehende Anträge werden abgewiesen.

2. Die Änderung der Luftraumstruktur der Schweiz 2020 gemäss Dispositiv-Ziff. 1 tritt am 26. März 2020 in Kraft. Die Gültigkeitsdauer ist unter Vorbehalt von Ziffer 3 hiernach unbeschränkt und dauert bis zum Widerruf bzw. bis zu einer erneuten Änderung, welche die hiermit bereits verfügbaren Strukturen betrifft.
3. Die temporäre RMZ Grenchen wird bis zum 24. März 2021 verfügt und ein allfälliges Gesuch zur Verlängerung, inkl. Betriebskonzept für das Jahr 2021, muss von der Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG dem BAZL bis am 31. August 2020 eingereicht werden.
4. Die RMZ Grenchen wird temporär, für ein Jahr, verfügt (Gültigkeit: 26. März 2020 - 24. März 2021). Die Nutzungsbedingungen lauten folgendermassen:
 - 4.1. Die RMZ Grenchen entspricht in der lateralen räumlichen Ausdehnung der CTR Grenchen wie auf dem DABS visualisiert.
 - 4.2. SAR- oder HEMS-Flüge sind in der RMZ Grenchen erlaubt. Um die Durchführung jederzeit zu ermöglichen, stellt die Regionalflugplatz Jura - Grenchen AG sicher, dass alle Verfahren betreffend die RMZ Grenchen im AIP CH publiziert sind und die Aktivierung über ATIS ausgestrahlt wird.
 - 4.3. Alle Sicherheitsmassnahmen («Safety Requirements»), welche im laufend aufzudatierenden «safety Assessment- 20190829 Total Safety Assessment» vom 29. August 2019 beschrieben und/oder von der Gesuchstellerin zum Antrag für Instrumentenanflüge vom 31. August 2019 mitgeliefert wurden, müssen während der Aktivierung der RMZ Grenchen ohne Ausnahme eingehalten werden.
 - 4.4. Die RMZ Grenchen kann für den Instrumentenflugverkehr nur mit einer Ausnahmegewilligung des BAZL gemäss Art. 20 Abs. 3 der Verordnung des UVEK vom 20. Mai 2015 über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge (VRV-L; SR 748.121.11) genutzt werden.
 - 4.5. Soweit seitens des Flugplatzes Grenchen die Einführung einer permanenten RMZ beabsichtigt ist, ist dem BAZL spätestens bis zum 31. August 2020 ein entsprechendes Gesuch einzureichen.
 - 4.6. Das Grenchen ATIS muss immer die aktuelle Luftraumstruktur ausstrahlen.
 - 4.7. Die Aktivierungszeiten sind grundsätzlich von 1700-0900 LT. Allfällige Abweichungen von diesen Zeiten sind nur als Notfallszenario vorgesehen. Falls das Notfallszenario zwischen 0900-1700 LT zur Anwendung kommt, dann sind während dieser Zeit:
 - 4.7.1. der Parasprungbetrieb in Grenchen untersagt;
 - 4.7.2. der Segelflug in Grenchen untersagt;

4.7.3. alle Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR) und Sichtflugregeln (VFR) einer sog. «Prior Permission Required» (PPR) Regelung unterstellt, damit der Flughafen Grenchen das Verkehrsaufkommen und die Mischung des Verkehrs regulieren kann.

4.8 Die Nichteinhaltung der oben erwähnten Bedingungen und Auflagen oder das Auftreten von Risiken, die die Flugsicherheit, Dritte oder Sachen am Boden gefährden (können) und die im heutigen Zeitpunkt nicht bekannt sind oder sich neu bilden, können jederzeit zum sofortigen und entschädigungslosen Widerruf oder zur Änderung dieser Ausnahmegewilligung durch das BAZL führen.

5. Mit dieser Verfügung wird die «Flight Information Zone» (FIZ) Grenchen, verfügt am 19. März 2018 und 23. Mai 2018 (Änderung) aufgehoben.

Weitergehende Anträge des RFP Grenchen als die Festlegungen hiervoor in Dispositiv-Ziff. 3 und 4 werden, soweit nicht bereits gegenstandslos geworden, hiermit abgewiesen.

6. Die Änderung der Luftraumstruktur der Schweiz 2020 wird im Luftfahrthandbuch (Aeronautical Information Publication, AIP) publiziert.

7. Es werden keine Gebühren erhoben.

8. Eröffnung und Publikation:

8.1. Diese Verfügung ist folgenden Adressaten per Einschreiben mit Rückschein zu eröffnen:

8.1.1. Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG, Herr E. Oggier, Flughafenstrasse 117, 2540 Grenchen

8.1.2. Flughafen Bern AG, Herr H. Kafader, Flugplatzstrasse 31, 3123 Belp,

8.1.3. Engadin Airport, Herr M. Binkert, Piazza Aviatica 2, 7503 Samedan,

8.2. Eine Kopie dieser Verfügung ist folgenden Adressaten per Einschreiben mitzuteilen:

8.2.1. Schweizerischer Hänggleiter Verband (SHV), Herrn C. Boppert/C. Markoff, Seefeldstrasse 224, 8008 Zürich

8.2.2. Flughafen Zürich AG (FZAG), Herr J. Döbelin, Postfach, 8058 Zürich Flughafen

8.2.3. Swiss International Airlines Ltd. (SWISS), Herr H. Bänninger, P.O. Box ZRHS/Z/BAEH, 8058 Zürich Flughafen

8.2.4. Aero Club der Schweiz (AeCS), Herrn Y. Burkhardt/C. Nicca, Zentralsekretariat, Lidostrasse 5, 6006 Luzern

8.2.5. Schweizer Segelflug Verband (SFVS), Herrn X Mäder/D. Lehmann/M. Romer, Lidostrasse 5, 6006 Luzern

8.2.6. Verband Schweizer Flugplätze (VSF), c/o Weisser Pardo AG, Kreuzstrasse 60, 8008 Zürich

8.2.7. Aircraft Owners and Pilots Association Schweiz (AOPA), Herr P. Hauser, Steinstrasse 37, 8003 Zürich

8.2.8. Skyguide, Case postale 796, 1215 Genève 15

8.2.9. Kdo Luftwaffe, Papiermühlestrasse 20, 3003 Bern

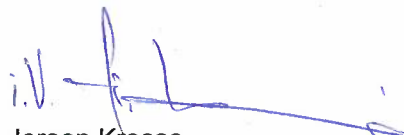
8.3. Zudem wird diese Verfügung in zusammengefasster Form im Bundesblatt in deutscher, französischer und italienischer Sprache publiziert und kann telefonisch unter der Nummer 058 467 40 53 (BAZL, Abteilung Sicherheit Infrastruktur) bezogen werden.

Freundliche Grüsse

Bundesamt für Zivilluftfahrt



Christian Hegner
Direktor



Jeroen Kroese
Sektion Luftraum

Anhang 1: Bericht über die Anhörung hinsichtlich Luftraumstrukturänderung der Schweiz 2020

Anhang 2: Kartenausschnitt geänderte Luftraumstrukturen

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.

Kopien intern:

D, LSI, SISS/bol, kic, wis, SILR/lof, bau, SIFS/obs, bub, nir, LIFS, SIAP, LIFS, LSB, SBFF, LESA, LERI, LEUW, SRM, ID



28. Februar 2020

Bericht über die Anhörung hinsichtlich Luftraumstrukturänderung der Schweiz 2020

Anhang 1 der Verfügung vom 28. Februar 2020 in Sachen Änderung der Luftraumstruktur der Schweiz 2020

Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 054.3-20/4/29/1/2

1 Stellungnahmen / Anträge Interessenvertreter und Beurteilung BAZL

1.1. SHV

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>Vielen Dank für die Infos. Da wir wie geschrieben im Falle der LS-R ja mitgewirkt haben, sind wir einverstanden. Zwar ist ein Club im Engadin nicht glücklich mit der Samedan-Lösung, aber das müssen wir im Sinne des Ganzen in Kauf nehmen. Allerdings wäre zu prüfen, ob man in diesem Zuge den Unsinn der Untergrenze nicht endlich beheben könnte, und wenigstens bei den anzupassenden «LS-R for Gliders» die Untergrenze auf die schon seit längerem geforderten 300m AGL absenken könnte.</p> <p>Eine Frage noch. Die «LS-R for Gliders» der aktuellen Karte sind ja vom 1. März 2020 an bis zum Inkrafttreten der neuen Karte nochmals in Betrieb. Ist das bewusst? Finden dann keine IFR-Anflüge in Samedan statt oder wird es ein Supplement geben?</p>	<p>Auf Anfrage des BAZL hat der SHV am 27. Dezember 2019 einen Airspace Change Request (ACR) zur Anpassung der erwähnten Untergrenzen eingereicht. Dieser ACR wird 2020 in einem separaten Verfahren behandelt.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es wird gestützt auf die Ziffer 1.2 des Verfügungsdispositivs ein NOTAM und eine Publikation über DABS geben, welche die vier «LSR for Gliders» 51, 52, 53 und 61 per 1. März 2020 ausser Kraft setzen werden, damit die Instrumentenflugverfahren in Samedan in der Zeit bis zur Publikation der neuen «LSR for</p>



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 054.3-00020

<p>Vor einigen Jahren war es ja jeweils so, dass die «LS-R for Gliders» vom Inkrafttreten der neuen Karte bis 31. Oktober 2020 aktiv waren. Als dann das AIRAC-Datum immer erst Ende März war, hat man das geändert. Ist das irrtümlich noch so wie früher, sodass ich das anpassen muss? Aber ich frage, wie das nächste Jahr mit Samedan aussieht. Da spielt es ja nun ausnahmsweise mal eine Rolle.</p>	<p>Gliders» trotzdem geflogen werden können. Dieses Vorgehen war mit dem SHV und dem SFVS so abgesprochen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Wie gesagt ist der SHV mit der Luftraumänderung bezüglich Samedan einverstanden. Einerseits, weil wir dabei mitgearbeitet haben, andererseits, weil wir dem Flugplatz Samedan, der im Gegensatz zu anderen Projekten ein vorbildliches Stakeholder-Involvement machte, keine Steine in den Weg legen möchten. Wir bringen jedoch noch folgende Vorbehalte an:</p> <ul style="list-style-type: none">- Die untenstehende Versprechung, die «LS-R for Gliders» schweizweit per Frühling 2021 auf 300m AGL abzusenken, erachten wir als Bedingung. - Bis heute konnte uns niemand erklären, was die blauen Zonen im Unterengadin laut Excel-Sheet genau bedeuten. Gehören die nun zu den LS-R oder nicht? - In der Anhörung wurde erwähnt, dass die neue Buffer-Regelung, die noch immer nicht angehört oder öffentlich gemacht wurde, in diesem Fall angewendet wird.	<p>Auf Anfrage des BAZL hat der SHV am 27. Dezember 2019 einen Airspace Change Request (ACR) zur Anpassung der erwähnten Untergrenzen eingereicht, welcher 2020 in einem separaten Verfahren behandelt wird.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es hat am 26. November 2019 eine zweite Konsultationsrunde unter Einbezug aller NAMAC-Vertreter stattgefunden, bei welcher nebst dem Thema «Buffer» auch dieser Punkt besser erklärt wurde. Per Mail vom 26. November 2019 hat der SHV die Klärungen verdankt und keine weiteren Ergänzungen mehr eingegeben.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Bufferwerte gemäss künftigem Airspace Design Principles Manual (ADP CH) sind nicht Teil dieser Verfügung. Die Buffers, die im ADP CH festgelegt werden, sollen in diesem Jahr noch in ein Stakeholder Involvement gegeben werden, wie mit Schreiben vom 10. Februar 2020 an die AOPA und in Kopie an den VSF und den AeCS bekannt gegeben. Die Stakeholder werden im Rahmen dieser Anhörung Gelegenheit haben, sich dazu zu äussern. Die vorliegende Verfügung schafft daher kein Präjudiz im Hinblick auf die Festlegung der Buffer im Rahmen der ADP CH.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p>



<p>- Wir sind etwas irritiert, dass in der Anhörung einmal von «LS-R for Gliders», dann wieder von «Tempo-RA's» gesprochen wird, gehen aber davon aus, dass in beiden Fällen dasselbe gemeint ist.</p> <p>- Wir können den Satz «Aus dem Excel geht zudem hervor (siehe «Overview»), dass die neuen Buffer-Werte, welche in den gegenwärtig ausgearbeiteten und künftig geltenden ADSP CH, die TEMPO RAs im Vergleich zu den heutigen Buffer-Werten vergrössern» nicht ganz verstehen. Uns erscheint es genau umgekehrt, aber vielleicht ziehen wir da die falschen Schlüsse und hätten dies gerne geklärt.</p> <p>- Und schliesslich sind wir überrascht, dass eine offizielle Anhörung nur so unförmlich auf dem Mailwege erfolgt. Früher wurden solche Anhörungen offiziell als AIC veröffentlicht. Daher erlaube ich mir, auch in dieser unförmlichen Art zu antworten.</p> <p>Besten Dank für eine rasche Klärung unserer Fragen und Kenntnisnahme unserer Stellungnahme resp. dieses Nachtrags.</p>	<p>Es handelt sich dabei um dieselben Lufträume. Wir werden zukünftig eine einheitliche Terminologie verwenden.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Bufferwerte gemäss künftigen Airspace Design Principles Manual (ADP CH) sind nicht Teil dieser Verfügung. Die Buffers, die im ADP CH festgelegt werden, sollen in diesem Jahr noch in ein Stakeholder Involvement gegeben werden, wie mit Schreiben vom 10. Februar 2020 an die AOPA und in Kopie an den VSF und den AeCS bekannt gegeben. Die Stakeholder werden im Rahmen dieser Anhörung Gelegenheit haben, sich dazu zu äussern. Die vorliegende Verfügung schafft daher kein Präjudiz im Hinblick auf die Festlegung der Buffer im Rahmen der ADP CH.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Da es sich um Luftraumänderungen handelt, welche die NAMAC-Mitglieder und die Antragsteller betreffen, wurde – analog Jahresverfügung von 2019 – erneut eine Anhörung per E-Mail gewählt.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p>
---	---

1.2. FZAG

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>Besten Dank für die Zustellung der Unterlagen zur Anhörung. Bei den drei vorliegenden Änderungen der Luftraumstruktur sind keine Auswirkungen auf den Betrieb des Flughafens Zürich zu erwarten. Aus Sicht der Flughafen Zürich AG spricht deshalb nichts gegen diese Anpassungen.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 054.3-00020

1.3. Luftwaffe, AOC

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
Seitens AOC keine Einwände.	Zur Kenntnis genommen.

1.4. SWISS

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
Danke für die Anfrage zum Airspace Change Process 2020. Wir sehen keine erwähnenswerten Hindernisse, die wir klären müssten. Lediglich sind wir auf die Mitarbeit der Skyguide und des Flughafens Zürich angewiesen, damit irgendwelche operationelle Konsequenzen auf unseren Luftraum um Zürich rechtzeitig koordiniert werden. In diesem Sinne kopiere ich den Flughafen Zürich mit ein. Besten Dank.	Zur Kenntnis genommen.

1.5. AeCS

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
RMZ Grenchen: Zitat aus BAZL-Schriftstück/E-Mail vom 11.10.19/10:28: «RMZ Grenchen: Mittels Gesuch von 31. August 2019 beantragt die Gesuchstellerin (RFP Grenchen) die RMZ in Grenchen permanent, ohne Befristung, zu verfügen und im AIP entsprechend zu publizieren. Die Ausdehnung ist lateral mit der CTR identisch und in der Höhe begrenzt auf 2000ft GND.» Wir befürworten das Gesuch. Die RMZ ausserhalb der Zeiten mit Flugsicherung hat sich nach unserer Feststellung und jener unserer Mitglieder bewährt, insbesondere auch im Hinblick auf die Einführung von IFR ohne ATC gem. Art. 20 Abs. 3 VRV-L. Die Angleichung an SERA 6001 lit. g ist seit längerem eines unserer Anliegen. Bei der Umsetzung ist im Licht von Einheitlichkeit und Einfachheit anzustreben, dass über Grenchen neben Radio Mandatory Zone RMZ und CTR/FIZ kein weiterer Luftraum ohne Funkkommunikationspflicht entstehen kann. Die Handhabung der CTR/RMZ ist einfach und flexibel zu gestalten. So soll es möglich sein, entsprechend dem Wetter und Verkehrsaufkommen ohne längere Vorlaufzeit zwischen diesen beiden Luftraumstati zu wechseln.	Die Verfügung hier betrifft nur den Luftraum an sich. Die Luftraum G- Problematik sowie die Bedingungen für die Aktivierung der RMZ werden über eine Ausnahmegewilligung gemäss Art. 20 Abs. 3 VRV-L geregelt und sind somit nicht Teil dieser Verfügung. Zur Kenntnis genommen.
Zitat aus BAZL Schriftstück/E-Mail vom 11.10.19/ 10:28: «Die LS-R für Segelflug in der Umgebung von Samedan werden angepasst. Das Ausarbeiten der TEMPO RAs wurde vom Engadin Airport in Zusammenarbeit mit dem Schweizerischen Hängegleiterverband SHV und dem Segelflugverband der Schweiz SFVS gemacht. Die Koordinaten können dem beilie-	Die Bufferwerte gemäss künftigem Airspace Design Principles Manual (ADP CH) sind nicht Teil dieser Verfügung. Die Buffers, die im ADP CH festgelegt werden, sollen in diesem



genden von Skyguide erstellten Excel entnommen werden («Areas»). Aus dem Excel geht zudem hervor (siehe «Overview»), dass die neuen Buffer-Werte, welche in den gegenwärtig ausgearbeiteten und künftig geltenden ADSP CH, die TEMPO RAs im Vergleich zu den heutigen Buffer-Werten vergrössern. Die übrigen Eckdaten bleiben im Vergleich zu heute unverändert.“

Das vorangehende Zitat ist aufgrund des Syntax aus unserer Sicht un- und missverständlich formuliert bzw. nicht klar und eindeutig zu verstehen. Der AeCS lehnt das Gesuch in der vorliegenden Form ab, weil aus den uns zur Verfügung stehenden Informationen nicht klar ersichtlich ist, wie die in der Excel-Datei blau markierten Räume zu interpretieren sind. Zählen diese zur LS-R für Segelflug oder zählen diese zum IFR Korridor? Auch nach Rücksprache mit Engadin-Airport, dem SFVS und dem SHV konnte diese Frage nicht geklärt werden. (Eine Excel-Datei ist überdies kein Grafikprogramm und als solches für eine Visualisierung völlig ungeeignet.) Gemäss den Aussagen des Engadin-Airport sowie dem SFVS und dem SHV wurden die Grenzen der LS-R für Segelflug anhand von markanten Geländereferenzpunkte z.B. Pizzo d'Emet, Piz Beverin, Piz Vadret, usw. definiert. Für die VFR Pilotinnen und Piloten, die nach Sichtflugregeln fliegen, ist dies wichtig, da sie sich aufgrund der bestehenden Topographie orientieren.

Bei der Definition der LS-R für Segelflug wurde nie von Buffern gesprochen. Der AeCS lehnt solche dezidiert ab, da sich unseres Wissens keine Grundlagen in den anwendbaren Rechtsvorschriften finden. Sofern sie lediglich bilateral zwischen Skyguide und BAZL festgelegt wurden, sind dieselben bisher keiner Vernehmlassung unterzogen worden. Sie entsprechen, soweit ersichtlich, nicht den ICAO- oder EASA-Regularien. Mit den bisherigen Informationen führen die angedachten Buffer-Werte zu einer Verkleinerung des der Leichtaviatik zur Verfügung stehenden Luftraumes. Somit verstehen wir die Aussage im Antrag oben „... die neuen Buffer-Werte ..., die TEMPO-RAs im Vergleich zu den heutigen Buffer-Werten vergrössern.“ nicht.

Die heutige in der Navigation angewendete Technologie ermöglicht eine viel präzisere Navigation. Demzufolge haben wir kein Verständnis dafür, dass derart grosse Buffer vorgesehen werden.

Jahr noch in ein Stakeholder Involvement gegeben werden, wie mit Schreiben vom 10. Februar 2020 an die AOPA und in Kopie an den VSF und den AeCS bekannt gegeben. Die Stakeholder werden im Rahmen dieser Anhörung Gelegenheit haben, sich dazu zu äussern. Die vorliegende Verfügung schafft daher kein Präjudiz im Hinblick auf die Festlegung der Buffer im Rahmen der ADP CH.

Zur Kenntnis genommen.

Es hat am 26. November 2019 eine zweite Konsultationsrunde unter Einbezug aller NAMAC-Vertreter stattgefunden, bei der alles besser erklärt wurde. Der AeCS hat per E-Mail vom 5. Dezember 2019 die Klärungen verdankt und, die Fragen bzgl. den blau dargestellten Lufträumen haben sich dadurch geklärt. Auch die markanten Geländepunkte werden in die Publikationen aufgenommen, damit sich dadurch die Navigation erleichtern lässt.

Der Antrag wird bzgl. der Geländereferenzpunkte gutgeheissen.

bzgl. Buffer vgl. vorne.

Trotz der immer besseren Präzision (Navigationshilfsmittel) der Luftfahrzeuge gibt es mit weniger Verkehr immer mehr Luftraumverletzungen. Offenbar gehen die Piloten immer mehr an die Linien des geschützten Luftraums, was vermehrt zu Luftraumverletzungen führt.

Zur Kenntnis genommen.



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 054.3-00020

<p>Antrag: Die Unterlagen für die Vernehmlassung sind zu überarbeiten, dass sie richtig verstanden werden und jeglicher Bezug auf Bufferwerte sind zu entfernen.</p>	<p>Nach der zweiten Konsultationsrunde ist der erste Teil des Antrags gegenstandslos, der Antrag bzgl. Bufferwerte wird gutgeheissen.</p>
<p>Der LB Sektor in der CTR Bern wird in eine TEMPO LS-R (TEMPO LS-R82 Lima Bravo) umgewandelt.</p> <p>Zitat aus BAZL Schriftstück/E-Mail vom 11.10.19/ 10:28: Die LB Sektor in der CTR Bern wird in eine TEMPO LS-R (TEMPO LS-R82 Lima Bravo) umgewandelt. Der Luftraum ändert sich vertikal und lateral nicht. Es ist vorgesehen diese TEMPO LS-R auf die ICAO Karte zu publizieren. Die Bestimmungen und Abmessungen lauten wie folgt:</p> <ul style="list-style-type: none">a. GND – 5500ft AMSLb. N465200.541 / E0072349.733, N465509.192 / E0072932.204 (is centrepoint ARC CTR), N465008.125 / E0072920.499, N465312.221 / E0072944.224, N465437.204 / E0072814.165, N465507.958 / E0072707.073, N465513.286 / E0072643.291, N465513.665 / E0072545.705, N465407.976 / E0072119.769, N465200.541 / E0072349.733c. No Airspace Classd. Visibility 5Kme. Horizontal distance from clouds 1500mf. Vertical distance from clouds 1000ftg. Transponder Mode <i>S required</i>h. Authorisation for activation required (Bern ATC)i. Entry clearance for Bern CTR/TMA according Letter of agreement (LoA)j. HEMS flights: blind calls on dedicated frequency (not via TWR) – ENR 5.1-6 or Tel. via FDL GLDk. No IFR Traffic allowedl. No VFR traffic allowed, only that airspace users that are part of the agreement (LoA) with Bern ATCm. Dedicated frequency for LS-R; listening watch required <p>Die oben aufgeführten Bestimmungen entsprechen nicht der an der Sitzung vom 4. Oktober 2019 vereinbarten Abmachungen gemäss Sitzungsprotokoll vom 4. Oktober 2019. Der Punkt g. oben wurde nicht so verabschiedet.</p> <p>Antrag: Der Punkt g. „Transponder Mode S ist required“ ist zu streichen.</p>	<p>Es wurde im Protokoll vom 4. Oktober 2019 der Arbeitsgruppe zur Aufhebung der bestehenden Non – Compliance erwähnt, dass die Transponder-Frage noch offen ist, dies in Zusammenhang mit HEMS-Flügen und weil die REGA nicht anwesend war. Die Teilnehmenden haben sich nicht negativ gegenüber der Transponderpflicht geäußert. Die Nachfrage bei der REGA, eine Analyse des Konzepts und ein Safety Assessment haben ergeben, dass eine Transponderpflicht in der LSR82 gelten muss, damit eine Anzeige an Bord den Luftraumnutzenden über einen Mode S Transponder einen REGA HEMS Flug anzeigt und vor Kollisionen schützt. Es wird daher für diese LSR eine Transponderpflicht festgelegt. Für die weitere Begründung wird auf die Verfügung verwiesen.</p> <p>Der Antrag wird abgewiesen.</p>
<p>Mit der neuen Darstellung ist die Unklarheit bezüglich der in der ursprünglichen Darstellung blau dargestellten Lufträume geklärt – vielen Dank.</p> <p>(zu LSR for Gliders Samedan): Bedauerlicherweise wurden die für die VFR Piloten wichtigen Geländereferenzpunkte entfernt. Gerade für VFR Piloten sind solche Bezugspunkte wie Pizzo d'Emet, Piz Beverin, Piz Vadret, Piz Rims, Piz Sesvenna und Piz Fora wichtig.</p> <p>Der Luftraum wurde im Einvernehmen zwischen dem Flugplatz und den betroffenen Verbänden anhand von solchen Geländereferenzpunkten auch definiert. Bei der Definition der neuen LS-R für Gliders LS-R51, LS-R52 und LS-R53 wurde</p>	<p>Diese Rückmeldung aus der zweiten Konsultationsrunde seitens AeCS wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die markanten Geländepunkte werden in die Publikationen aufgenommen, damit sich die Navigation erleichtern lässt.</p> <p>Der Antrag wird gutgeheissen.</p>



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 054.3-00020

<p>nie von einem Buffer-Konzept gesprochen!</p> <p>Der AeCS ist mit dem Vorschlag gemäss Deinem E-Mail vom 26.11.2019 und dem Anhang „191122_LSZS Linked LSR for Gliders coordinates.pptx“ zur neuen Luftraumstruktur Samedan einverstanden sofern diese noch mit den Geländereferenzpunkten ergänzt wird jedoch ohne jeglichen Verweis auf einen Buffer. Der AeCS ist als Stakeholder dezidiert dagegen, dass das neue (und vorher nie mit den Stakeholdern in Detail diskutierte) Buffer-Konzept Eingang in die Verfügung des BAZL zum Luftraum Samedan findet. Da Du unsere Rückfragen zu den Rechtsgrundlagen auf dem bilateralen Weg nicht beantwortet hast oder beantworten konntest, erwartet der AeCS ein klärendes Gespräch zu diesem Buffer-Konzept. Würde es Eingang in die Verfügung finden, sähe sich der AeCS gezwungen zu prüfen, ob dagegen eine Verwaltungsbeschwerde eingereicht werden müsste.</p> <p>Ich ersuche Dich deshalb, den Luftraum Samedan ohne Erwähnung des neuen Buffer-Konzeptes zu verfügen und anschliessend zu einem Stakeholder-Gespräch einzuladen.</p>	<p>Lufträume müssen sicher gestaltet werden, das ist Aufgabe des BAZL als Luftfahrtaufsichtsbehörde. Es gibt keine international festgelegten Bufferwerte, jedes Land hat hier seine eigenen nationalen Vorgaben.</p> <p>Die Bufferwerte gemäss künftigem Airspace Design Principles Manual (ADP CH) sind nicht Teil dieser Verfügung. Die Buffers, die im ADP CH festgelegt werden, sollen in diesem Jahr noch in ein Stakeholder Involvement gegeben werden, wie mit Schreiben vom 10. Februar 2020 an die AOPA und in Kopie an den VSF und den AeCS bekannt gegeben. Die Stakeholder werden im Rahmen dieser Anhörung Gelegenheit haben, sich dazu zu äussern. Die vorliegende Verfügung schafft daher kein Präjudiz im Hinblick auf die Festlegung der Buffer im Rahmen der ADP CH.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p>
---	--

1.6. SFVS

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>RMZ Grenchen:</p> <p>Der SFVS ist mit der Errichtung einer RMZ und den Dimensionen, analog der CTR, einverstanden. Wir begrüssen, die Obergrenze von 2000 ft, liegt diese doch 2500 ft tiefer als diejenige der CTR. Diese ergibt uns entsprechend mehr Optionen beim Überfliegen von Grenchen.</p> <p>Bitte bei der Umsetzung der Lufträume über Grenchen, neben RMZ und CTR/FIZ, keinen zusätzlichen Luftraum ohne Funkpflicht errichten.</p> <p>Im Sinne einer einfachen Handhabung soll der Status bei entsprechenden Wetterbedingungen und Verkehrsaufkommen ohne längere Vorlaufzeit flexibel zwischen CTR/FIZ und RMZ umgeschaltet werden können.</p>	<p>Es betrifft hier nur den Luftraum an sich. Die Luftraum G Problematik sowie die Bedingungen für die Aktivierung der RMZ werden über eine Ausnahmegewilligung gemäss Art. 20 Abs.3 VRV-L geregelt und sind somit nicht Teil dieser Verfügung.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p>



<p>LS-R für Segelflug um Samedan.</p> <p>Bei der gemeinsamen Erarbeitung der Lufträume für den GNSS Anflug Samedan wurden die lateralen Abgrenzungen dieser Lufträume anhand markanter Geländepunkte (wie Bergspitzen, etc.) definiert.</p> <p>Für die in der Excel Tabelle blau hinterlegten Punkte geht nicht hervor ob diese nun zum neu definierten Luftraum gehören oder nicht. Ebenfalls wird einmal von LS-R for Gliders und dann wieder von Tempo-RA's gesprochen. Was gilt nun, bzw. was würde ab März 2020 aktiv.</p> <p>Die in der Begründung erwähnten neuen Bufferwerte, basieren offenbar auf dem BAZL-Bufferkonzept, diese wurden weder angehört noch verabschiedet. Die Version des BAZL-Bufferkonzeptes, welche uns anlässlich einer NAMAC kurz vorgestellt worden ist, entspricht in keiner Weise internationalen Standards (ICAO / EASA) und weicht um nicht akzeptierbare Grössenordnungen ab.</p> <p>Wir lehnen deshalb diesen Antrag ab und verlangen eine Präzisierung der erwähnten Punkte, bzgl. Dimensionierung (blau, grün), LS-R for Gliders vs. Tempo-RA's, sowie die Streichung aller Bezüge zu Bufferwerten und dem Buffer Konzept.</p>	<p>Die Bufferwerte gemäss künftigen Airspace Design Principles Manual (ADP CH) sind nicht Teil dieser Verfügung. Die Buffers, die im ADP CH festgelegt werden, sollen in diesem Jahr noch in ein Stakeholder Involvement gegeben werden, wie mit Schreiben vom 10. Februar 2020 an die AOPA und in Kopie an den VSF und den AeCS bekannt gegeben. Die Stakeholder werden im Rahmen dieser Anhörung Gelegenheit haben, sich dazu zu äussern. Die vorliegende Verfügung schafft daher kein Präjudiz im Hinblick auf die Festlegung der Buffer im Rahmen der ADP CH.</p> <p>LS-R for Gliders und Tempo-RA's sind beide dieselben Lufträume. Wir werden es in der Zukunft einheitlicher beschreiben.</p> <p>Lufträume müssen sicher gestaltet werden, das ist Aufgabe des BAZL als Luftfahrtaufsichtsbehörde. Es gibt keine international festgelegten Bufferwerte, jedes Land hat hier seine eigenen nationalen Vorgaben. Wie aber erwähnt, sind die Bufferwerte nicht Teil dieser Verfügung.</p> <p>Es hat am 26. November 2019 eine zweite Konsultationsrunde unter Einbezug aller NAMAC-Vertreter stattgefunden, bei der alles besser erklärt wurde. Der SFVS hat sich per E-Mail vom 9. Dezember 2019 dafür bedankt und zeigte sich mit der Darstellung nun einverstanden. Auch die markanten Geländepunkte werden in die Publikationen aufgenommen, damit sich die Navigation erleichtern lässt.</p> <p>Der Antrag bzgl. Aufnahme der Geländepunkte wird gutgeheissen, die übrigen Ausführungen werden gemäss der Beurteilung des BAZL zur Kenntnis genommen.</p>
<p>TEMPO LS-R82 Lima Bravo</p> <p>Punkt g (Transponder Mode S required) ist zu streichen. Gemäss Sitzungsprotokoll vom 4. Oktober 2019 (BAZL / 371.2-00015/00002/00026, als Beilage angehängt), ist noch eine Abklärung bei den HEMS pendent. Ein Ergebnis wurde bis heute nie kommuniziert. Die Mehrheit der Anwesenden war</p>	<p>Es wurde im Protokoll vom 4. Oktober 2019 der Arbeitsgruppe zur Aufhebung der bestehenden Non – Compliance erwähnt, dass die Transponder-Frage noch offen ist, dies in Zusammenhang mit HEMS-Flügen und weil die REGA nicht anwesend war. Die Teilnehmenden</p>



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 054.3-00020

<p>sich einig, dass eine Transponderpflicht nicht notwendig ist.</p>	<p>haben sich nicht negativ gegenüber der Transponderpflicht geäußert. Die Nachfrage bei der REGA, eine Analyse des Konzepts und ein Safety Assessment haben ergeben, dass eine Transponderpflicht in der LSR82 gelten muss, damit eine Anzeige an Bord den Luftraumnutzen über einen Mode S Transponder einen REGA HEMS Flug anzeigt und vor Kollisionen schützt. Es wird daher für diese LSR eine Transponderpflicht festgelegt. Für die weitere Begründung wird auf die Verfügung verwiesen.</p> <p>Das Ergebnis wurde mit der Anhörung kommuniziert.</p> <p>Der Antrag wird abgewiesen.</p>
--	--

1.7. VSF

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>Betreffend «RMZ Grenchen»:</p> <p>Der VSF befürwortet das Gesuch des RFP Grenchen. Die temporäre RMZ ausserhalb der Zeiten mit Flugsicherung und Funkkommunikationspflicht hat sich nach unserer Feststellung und jener unserer Mitglieder bewährt, insbesondere auch im Hinblick auf die Einführung von IFR ohne ATC gem. Art. 20 Abs. 3 VRV-L. Die Angleichung an SERA 6001 lit. g ist seit längerem eines unserer Anliegen. Bei der Umsetzung ist im Licht von Einheitlichkeit und Einfachheit anzustreben, dass über Grenchen neben RMZ und CTR/FIZ nicht ein weiterer Luftraum ohne Funkkommunikationspflicht entstehen kann.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Betreffend «LS-R für Segelflug um Samedan»:</p> <p>Wir verweisen auf die Eingaben der Flugplatznutzer. Das angewendete Bufferkonzept resp. die angewendeten Bufferwerte seien vom BAZL in Wiedererwägung zu ziehen, da allgemein Unklarheit über ihre Anwendbarkeit besteht. In jedem Fall sollte eine Instruktionsverhandlung und/oder einer Vernehmlassung zu den Bufferwerten erfolgen.</p>	<p>Die Bufferwerte gemäss künftigen Airspace Design Principles Manual (ADP CH) sind nicht Teil dieser Verfügung. Die Buffers, die im ADP CH festgelegt werden, sollen in diesem Jahr noch in ein Stakeholder Involvement gegeben werden, wie mit Schreiben vom 10. Februar 2020 an die AOPA und in Kopie an den VSF und den AeCS bekannt gegeben. Die Stakeholder werden im Rahmen dieser Anhörung Gelegenheit haben, sich dazu zu äussern. Die vorliegende Verfügung schafft daher kein Präjudiz im Hinblick auf die Festlegung der Buffer im Rahmen der ADP CH.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p>



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 054.3-00020

Betreffend "TEMPO LS-R82 Lima Bravo": Wir verweisen auf die Eingaben der Flugplatznutzer.	Zur Kenntnis genommen.
---	-------------------------------

1.8. MAA

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
Die MAA hat keine zusätzliche Bemerkung zu diesem Thema.	Zur Kenntnis genommen.

1.9. Engadin Airport

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>Wir haben von den Bedenken des Motorflugverbandes bezüglich der Luftraumänderung in Samedan vernommen.</p> <p>Um die IFR – Verfahren in Samedan im Sommer nicht zu gefährden, bitte wir Dich die Änderungen gemäss unserem Antrag und den Abmachungen mit den Verbänden durchzuführen ohne einen Hinweis auf das Bufferkonzept, welches nie zur Sprache kam und auch nie Thema war bei der Ausarbeitung der neuen LS-R for Gliders in Samedan.</p>	<p>Die Bufferwerte gemäss künftigen Airspace Design Principles Manual (ADP CH) sind nicht Teil dieser Verfügung. Die Buffers, die im ADP CH festgelegt werden, sollen in diesem Jahr noch in ein Stakeholder Involvement gegeben werden, wie mit Schreiben vom 10. Februar 2020 an die AOPA und in Kopie an den VSF und den AeCS bekannt gegeben. Die Stakeholder werden im Rahmen dieser Anhörung Gelegenheit haben, sich dazu zu äussern. Die vorliegende Verfügung schafft daher kein Präjudiz im Hinblick auf die Festlegung der Buffer im Rahmen der ADP CH.</p> <p>Der Antrag gilt als berücksichtigt.</p>

2 Fazit

Die Änderungen der Luftraumstruktur der Schweiz werden gemäss den Angaben in der Luftraumanhörung vom 11. Oktober 2019 und gestützt auf die Auswertung der Stellungnahmen, wie sie dem vorliegenden Anhang 1 zur Verfügung vom 28. Februar 2020 zu entnehmen ist, verfügt.



28. Februar 2020

Betroffene Räume hinsichtlich Luftraumstrukturänderung der Schweiz 2020

Anhang 2 zur Verfügung vom 28. Februar 2020 in Sachen Änderung der Luftraumstruktur der Schweiz 2020

Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 054.3-20/4/29/1/2

1. TEMPO RMZ Grenchen



RMZ Grenchen (HX)

An Area defined by the following coordinates:

47 13 05 N 007 32 31 E - Arc of circle centred on 47 11 32 N 007 31 52 E, Radius 1.60 NM, clockwise
47 11 13 N 007 34 10 E - 47 08 02 N 007 23 23 E - 47 07 52 N 007 21 00 E, Arc of circle centred on
47 09 18 N 007 22 02 E, Radius 1.61 NM, clockwise 47 10 03 N 007 19 58 E - 47 11 15 N 007 23 08
E - 47 13 05 N 007 32 31 E

Lower Limit: GND
Upper Limit: 2000ft GND

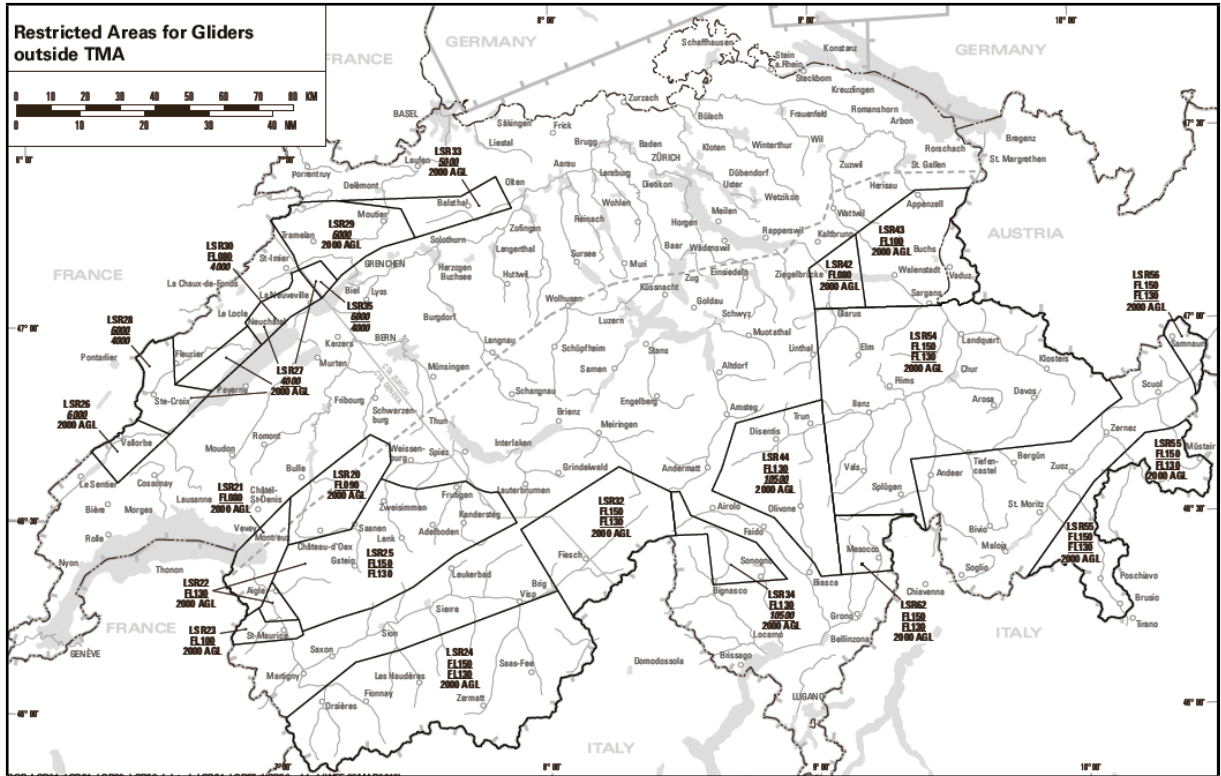




Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 054.3-00020

Temporary validity: 26.03.2020 – 24.03.2021

2. Änderungen betreffend Flugbeschränkungsgebiete für Segelflieger «LSR for Gliders»



LSR for Gliders outside TMA

LSR for Gliders outside TMA

Name	Koordinaten	Höhe	Bemerkungen
LSR54 CALANDA	47 02 57 N / 009 29 04 E – ALONG LIECHTENSTEIN- SWISS AND SWISS-AUSTRIAN BORDER – 46 50 38 N / 010 06 58 E – 46 47 41 N / 010 09 40 E – 46 46 08 N / 010 06 17 E – 46 41 13 N / 009 57 46 E – 46 39 09 N / 009 21 29 E –	FL130' (3950m) / 2000ft AGL (600m)	Available from: SR-SS, 01 MAR - 31 OCT Other defined airspace excluded (e.g. CTRs, TMAs, P/R/D areas) 1MIL OFF, FL150 (4550 m)



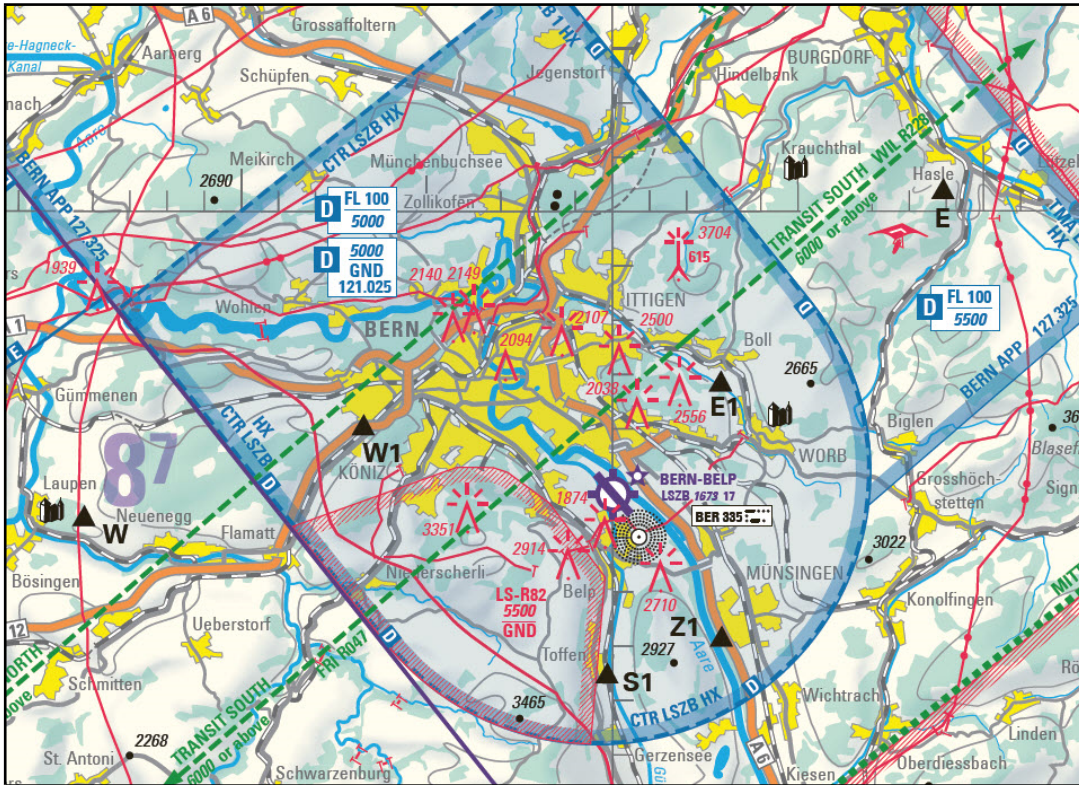
Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 054.3-00020

	46 28 01 N / 009 24 34 E – ALONG SWISS-ITALIAN BORDER – 46 30 34 N / 009 21 44 E – 46 30 37 N / 009 04 02 E – 46 46 32 N / 009 01 49 E – 46 48 42 N / 009 01 38 E – 47 02 49 N / 009 00 27 E – 47 02 55 N / 009 12 03 E – 47 02 57 N / 009 29 04 E		
LSR55 SERRA	46 43 58 N / 010 24 01 E – ALONG SWISS-ITALIAN BORDER – 46 20 27 N / 009 47 05 E – 46 34 50 N / 010 02 41 E – 46 42 12 N / 010 14 39 E – 46 42 38 N / 010 19 33 E – 46 42 43 N / 010 20 18 E – 46 42 55 N / 010 21 17 E – 46 43 11 N / 010 22 12 E – 46 43 46 N / 010 23 30 E – 46 43 58 N / 010 24 01 E	FL130 ¹ (3950m) / 2000ft AGL (600m)	Available from: SR-SS, 01 MAR - 31 OCT Other defined airspace excluded (e.g. CTRs, TMAs, P/R/D areas) ¹ MIL OFF, FL150 (4550 m)
LSR56 MUTTLER	46 57 19 N / 010 19 42 E – ALONG SWISS-AUSTRIAN – 46 51 15 N / 010 28 12 E – ALONG SWISS-ITALIAN BORDER – 46 47 54 N / 010 26 26 E – 46 48 14 N / 010 26 27 E – 46 48 54 N / 010 26 20 E – 46 49 29 N / 010 26 09 E – 46 50 00 N / 010 25 53 E – 46 50 32 N / 010 25 31 E – 46 57 19 N / 010 19 42 E	FL130 ¹ (3950m) / 2000ft AGL (600m)	Available from: SR-SS, 01 MAR - 31 OCT Other defined airspace excluded (e.g. CTRs, TMAs, P/R/D areas) ¹ MIL OFF, FL150 (4550 m)



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 054.3-00020

3. Umklassierung von «Glider Sector Lima Bravo» in Flugbeschränkungsgebiet für Segelflug «LSR82 LAENGENBERG»



LSR for Gliders within CTR

Name	Koordinaten	Höhe	Bemerkungen
LSR82 LAENGENBERG	46 52 01 N 007 23 50 E – Arc of circle 5.02 NM centred on 46 55 09 N 007 29 32 E - clockwise – 46 50 08 N 007 29 20 E – 46 53 12 N 007 29 44 E – 46 54 37 N 007 28 14 E – 46 55 07 N 007 27 07 E - 46 55 13 N 007 26 43 E – 46 55 13 N 007 25 46 E -	5500ft AMSL (1700m) / GND	Authorisation for activation required (Bern ATC). ACT: Broadcasted on ATIS Bern. Transponder Mode S required. FREQ for LSR82; 123.405 MHz listening watch



Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 054.3-00020

	46 54 08 N 007 21 20 E – 46 52 01 N 007 23 50 E		required. HEMS Flights: blind calls on 123.405 MHz. (not via TWR) - ENR 5.1 §1.1
--	--	--	--