



CH-3003 Bern, BAZL

Aktenzeichen: BAZL / 371.11-00004/00006/00008
Bern, 22. Februar 2016

Verfügung

betreffend

Änderung der Luftraumstruktur der Schweiz 2016

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 im Einvernehmen mit dem Kommando der Luftwaffe und nach Anhörung der Skyguide (Art. 40 Abs. 1 und 2 des Luftfahrtgesetzes [LFG], SR 748.0, i.V.m. Art. 2 Abs. 1 der Verordnung 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 Luftraumänderung 2016 gilt die ICAO Karte der Schweiz 2015.

2. Es sind die folgenden Luftraumänderungen vorgesehen:

a) Betrieb von TMA1 bis 6 Locarno als „HX“ (keine fixen Betriebszeiten)

Die TMAs Locarno 1-6 werden auf „HX“ umklassiert.

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

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL

Postadresse: 3003 Bern
Tel. + 41 31 325 80 39, Fax + 41 31 325 80 32

www.bazl.admin.ch



Begründung:

Die oben genannten Nahkontrollbezirke sind in der Regel über NOTAM aktiviert. Während der Nachtstunden, wenn der Flugplatz geschlossen ist (Nachtflugordnung), bzw. wenn die Nahkontrollbezirke nicht benötigt werden, ist die TMA nicht aktiv.

Gemäss Artikel 39d der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL, SR 748.131.1) unterliegen Notlandungen, Starts und Landungen von Such- und Rettungsflügen, Ambulanzflügen, Polizeiflügen und von Flügen zur Katastrophenhilfe, Starts und Landungen von schweizerischen Militärluftfahrzeugen und Starts und Landungen von Staatsluftfahrzeugen, die vom Bundesamt bewilligt wurden, keinen Beschränkungen in der Nachtflugordnung.

Daraus folgt, dass bei Flügen gemäss Art. 39d VIL ausserhalb der ordentlich publizierten Öffnungszeiten bzw. bei Flügen ab einem Militärflugplatz ausserhalb der publizierten Militärflugbetriebszeiten, sollten diese nach Instrumentenflugregeln abgewickelt werden, die CTR und TMA gesondert als aktiv publiziert werden müssen.

Nach dem gleichen Prinzip kann bei der technischen Schliessung eines Flugplatzes während den ordentlichen Öffnungszeiten, z.B. aus meteorologischen Gründen, die CTR und TMA als deaktiviert publiziert werden.

Diese individuellen Aktivierungen sind administrativ aufwändig und träge. Zur ordentlichen Publikation einer ausserordentlichen Aktivierung oder Deaktivierung ist in der Praxis ein Vorlauf von mindestens 3 Stunden notwendig, um sicherzustellen, dass die Luftraumnutzer, welche den fraglichen Raum befliegen und über eine ausserordentliche Aktivierung / Deaktivierung informiert werden müssen, die Information auch rechtzeitig für die Flugvorbereitung erhalten.

Mit einem Status „HX“ entfällt diese Publikation. Die Luftraumnutzer informieren sich zeitgerecht und unabhängig von publizierten Betriebszeiten vor jedem Einflug in den fraglichen Luftraum auf einer publizierten Frequenz bzw. über eine per Telefon abrufbare Tonbandansage über den Luftraumstatus (aktiv bzw. nicht aktiv). Die Verfahren zur Handhabung einer TMA mit dem Status „HX“ sind im Luftfahrthandbuch (AIP) geregelt. Das vereinfachte Verfahren (Telefon statt Publikation) erhöht auch die Flugsicherheit, da es für Piloten eine zeitgerechte und einfache Prozedur ermöglicht.

b) Erweiterung CTR 2 Zürich nach Süden

Die CTR2 Zürich wird nach Süden erweitert.

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

Begründung:

Die Minimum-Radarführungshöhen wurden 2015 angepasst und dementsprechend kann der Luftraum mit dieser kleinen Erweiterung nach Süden für den IFR-Verkehr nach Zürich Flughafen optimaler genutzt werden. Für die Piloten wird der Anflug dadurch weniger anspruchsvoll, da der Anflug von Westen genauso stabilisiert geflogen werden kann, wie dies heute von Osten her bereits der Fall ist. Zudem kann der Flugverkehrsleiter mit dieser Anpassung den Verkehr für Zürich auch strukturierter abhandeln, da Anflüge auf die Piste 34 von Westen und Osten je mit einem 90° Winkel aufliniert werden können. Die Einschränkungen für die Allgemeine Luftfahrt sind minimal und die CTR 2 Zürich wird nur dann und nur so lange aktiviert, wie sie tatsächlich benötigt wird. Im

Südwesten liegt die Autobahn A3 ausserhalb der CTR und ermöglicht einem Piloten, welcher nach Sichtflugregeln unterwegs ist, sich einfach zu orientieren und die CTR zu umfliegen.

c) Betrieb von CTR 2 und TMA 14/15 Zürich als „HX“ (keine fixen Betriebszeiten)

Die CTR 2 und die TMAs 14/15 Zürich werden auf „HX“ umklassiert.

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

Neben den DVO-Zeiten können diese Lufträume ausschliesslich bei folgenden Wetterlagen aktiviert werden:

1. Horizontalsicht 4300m oder weniger, oder eine Wolkenbasis tiefer als 900ft

und

2. Wind zwischen 280° und 020° mit Geschwindigkeiten von 10kts oder grösser, exklusive Böen

oder

3. falls die allgemeine Flugsicherheit aus anderen Gründen andere Pisten als die Piste 34 für Landungen nicht zulässt.

Die Aktivierung darf nur so lange aufrechterhalten werden, als die spezielle Wetterlage andauert.

Falls die Wetterbedingungen Anflüge auf die Piste 34 während MIL ON Zeiten bzw. Flugbetriebszeiten von Emmen oder Dübendorf notwendig machen, muss Skyguide vorgängig das Einverständnis der Luftwaffe über das 'Air Operation Command' einholen.

Skyguide führt während maximal eines Jahres ein Monitoring der Aktivierungen und Wetterbedingungen durch.

Begründung:

Mit dieser Massnahme kann auf unvorhergesehene Wettersituationen, welche Anflüge auf Piste 34 ausserhalb der DVO Zeiten bedingen, flexibler reagiert werden, da nicht schon am Vorabend die Lufträume per NOTAM aktiviert werden müssen. Die Notwendigkeit, 'Luftraum auf Vorrat' zu reservieren entfällt, da mit diesem Konzept flexibler auf aktuelle Wetterentwicklungen reagiert werden kann, was eine geringere Einschränkung für den übrigen Verkehr zur Folge hat.

d) Erweiterung CTR Sion nach Osten und Anpassung TMA Sektoren Sion

Die Anhörung der betroffenen Gemeinden und Verbände zu diesem Vorhaben rund um Sion ergab, dass weitere Abklärungen, vor allem hinsichtlich der wirtschaftlichen Auswirkungen auf den Tourismus der Region nötig sind. Entweder erfahren die Hängegleiter-Gemeinden bzw. -Verbände Einschränkungen, oder es werden die zivilen IFR-Anflüge eingestellt. Aus diesem Grund wird auf das Vorhaben „Erweiterung CTR Sion nach Osten und Anpassung TMA Sektoren Sion“, so wie es in die Anhörung gegeben wurde, einstweilen verzichtet, um zusammen mit den betroffenen Luftraumnutzern der Region Lösungsmöglichkeiten zu evaluieren, welche den rechtlichen Rahmenbedingungen folgen, die Sicherheit aller Luftraumnut-

zer gewährleisten und die wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Region so gering als möglich halten. Soweit den Gegenstand der Anhörung „Erweiterung CTR Sion nach Osten und Anpassung TMA Sektoren Sion“ betreffend, wird dieser demzufolge im vorliegenden Verfahren als gegenstandslos vom Protokoll abgeschrieben (Anordnung 4).

Stattdessen werden in einem ersten Schritt einstweilen drei temporäre bzw. temporär aktivierbare Flugbeschränkungsgebiete (LS-R) östlich von Sion erschaffen, in welchen die Luft-raumnutzungsregeln der Klasse „E“ zur Anwendung kommen sollen. In einem zweiten Schritt soll zu einem späteren Zeitpunkt eine permanente Lösung umgesetzt werden.

Die Flugbeschränkungsgebiete klassieren den darin befindlichen Luftraum in Klasse E um. Es gibt keine Abweichungen zu den Standardregeln dieser Luftraumklasse.

Das Flugbeschränkungsgebiet LS-R GS1 hat die gleichen Aktivierungszeiten wie die CTR Sion und wird automatisch und gleichzeitig aktiviert, wenn die CTR Sion aktiviert wird (HX). Die Flugbeschränkungsgebiete LS-R GS2 und LS-R GS3 werden in der Regel zur gleichen Zeit wie die CTR Sion CTR aktiviert sein, können indessen über NOTAM deaktiviert werden, wenn die TMAs Sion aktiviert werden.

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

Begründung:

Die aktuellen zivilen IFR-Anflugverfahren führen teilweise durch die Luftraumklasse G und finden damit z.T. im ungeschützten Luftraum statt, was rechtlich nicht zulässig ist. Das BAZL beabsichtigt deshalb als Sofortmassnahme bis auf weiteres drei temporäre bzw. temporär aktivierbare Flugbeschränkungsgebiete einzurichten, damit die zivilen IFR-Anflugverfahren im Luftraum der Klasse E liegen und damit entsprechend geschützt sind, da die geringeren Wolkenabstände der Luftraumklasse G nicht mehr zur Anwendung kommen und damit mehr Reaktionszeit zur Verfügung steht, wenn der IFR-Anfliegende aus der Wolken- bzw. Nebelschicht austritt.

Mit dieser Massnahme werden die Hängegleiter weniger stark beeinträchtigt als mit der angehörten „Erweiterung CTR Sion nach Osten und Anpassung TMA Sektoren Sion“. Es ist keine Bewilligung zum Einfliegen in diese Lufträume notwendig. Zudem gibt es für diese Lufträume keine Funkpflicht. Auf Grund dieser geringeren Einschränkung für alle Luftraumnutzer wird auf eine Anhörung dieser Variante verzichtet.

Gleichzeitig werden die rechtlichen Rahmenbedingungen mit dieser Lösung erfüllt.

Mit diesem Vorgehen besteht die nötige Vorlaufzeit, um mit den lokalen Luftraumnutzern eine Lösung zu finden, damit der Flugbetrieb der Hängegleiter in der Region, welcher ein Tourismusfaktor ist, nicht a priori verunmöglicht wird und trotzdem zivile IFR-Anflüge durchgeführt werden können, welche ebenfalls von touristischer Bedeutung für die Region sind.

3. a) Die Luftraumstruktur bestimmt, welche Art von Flugsicherungsdienst zur Anwendung kommt. Von einer Änderung der Luftraumstruktur sind primär die Luftraumnutzer betroffen. Es können jedoch auch darunterliegende Gebiete, insbesondere Schutz- und Jagdbanngebiete, und ihre Bewohner betroffen sein, da sich die Lärmverhältnisse am Boden aufgrund einer veränderten Luft-raumnutzung ändern können.

Nach Auffassung des BVGer (vgl. BVGE 2008/18 E. 1) geschieht die Strukturierung des Luftraums mittels einer generell-konkreten Verfügung, einer sog. Allgemeinverfügung. 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 (BGE 121 I 230; Häfelin/Müller/Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, Zürich 2010, Rz 923 ff.).

b) Aus diesem Grund wurden die Entwürfe zu den oben genannten Luftraumgeschäften den betroffenen Luftraumnutzern und den betroffenen Kantonen mit Aeronautical Information Circular (AIC) Nr. 007/2014 B und Nr. 011/2015 B zur Konsultation unterbreitet. Sie erhielten Gelegenheit, sich zwischen dem 18. September 2014 und dem 31. Oktober 2014 und zwischen dem 17. September 2015 und dem 16. Oktober 2015 zu äussern.

c) Beim BAZL sind innert Frist die folgenden Stellungnahmen eingegangen, welche in den Berichten zur Anhörung Luftraumänderung 2015 und 2016 zusammengefasst bzw. ausgewertet wurden.

Betrieb von TMA1 bis 6 Locarno als „HX“ (keine fixen Betriebszeiten)

- Ufficio dell'aeroporto cantonale Locarno, 23. September 2015
- Repubblica e Cantone Ticino, 13. Oktober 2015
- Comune di Sementina, 13. Oktober 2015
- AeCS, Aero Club Schweiz, 13. Oktober 2015
- SHV, Schweizerischer Hängegleiter Verband, 13. Oktober 2015
- SFVS, Schweizer Segelflug Verband, 13. Oktober 2015
- Schweizerischer Verband Ziviler Drohnen, 14. Oktober 2015
- AOPA, 15. Oktober 2015
- MFVS, Motorflug-Verband der Schweiz, 15. Oktober 2015
- Schweizer Armee, 15. Oktober 2015
- Comune delle Centovalli, 16. Oktober 2015

Erweiterung CTR 2 Zürich nach Süden

- Flughafen Zürich, 02. Oktober 2015
- Kanton Zürich Volkswirtschaftsdirektion - Amt für Verkehr, 08. Oktober 2015
- AeCS, Aero Club Schweiz, 13. Oktober 2015
- SHV, Schweizerischer Hängegleiter Verband, 13. Oktober 2015
- SFVS, Schweizer Segelflug Verband, 13. Oktober 2015
- Schweizerischer Verband Ziviler Drohnen, 14. Oktober 2015
- AOPA, 15. Oktober 2015
- MFVS, Motorflug-Verband der Schweiz, 15. Oktober 2015
- Schweizer Armee, 15. Oktober 2015

Betrieb von CTR 2 und TMA 14/15 Zürich als „HX“ (keine fixen Betriebszeiten)

- SHV, Schweizerischer Hängegleiter Verband, 23. Oktober 2014
- Kanton Zürich Volkswirtschaftsdirektion - Amt für Verkehr, 27. Oktober 2014
- AeCS, Aero Club Regionalverband Langenthal, 28. Oktober 2014

- Gemeinde Wila, 28. Oktober 2014
- Gemeinde Zell, 28. Oktober 2014
- Segelfluggruppe Olten, 28. Oktober 2014
- Gemeinde Turbenthal, 29. Oktober 2014
- SFVS, Schweizer Segelflug Verband, 29. Oktober 2014
- Segelfluggruppe Zürich, 29. Oktober 2014
- AeCS, Aero Club Schweiz, 30. Oktober 2014
- Alpine Segelflugschule Schänis AG, 30. Oktober 2014
- MFVS, Motorflug-Verband der Schweiz, 30. Oktober 2014
- AOPA, 31. Oktober 2014
- Schweizer Armee, Luftwaffe, 31. Oktober 2014

Erweiterung CTR Sion nach Osten und Anpassung TMA Sektoren Sion (gegenstandslos gemäss Ziffer 2d oben und Anordnung 4 hinten)

- Parapente Club Vercorin, 24. September 2015
- Office du Tourisme de Vercorin, 24. September 2015
- Le Parapente Club Vercorin, 30. September 2015
- Para Delta Club Des Combins, 30. September 2015
- Twist Air, Ecole de parapente, 01. Oktober 2015
- Sierre - Anniviers Marketing, 01. Oktober 2015
- Ville de Sierre, 05. Oktober 2015
- Telecabine Vercorin, 06. Oktober 2015
- Air Glaciers, 07. Oktober 2015
- Commune de Chalais, 09. Oktober 2015
- Delta Club Valais, 11. Oktober 2015
- AeCS, Aero Club Schweiz, 13. Oktober 2015
- SHV, Schweizerischer Hängegleiter Verband, 13. Oktober 2015
- SFVS, Schweizer Segelflug Verband, 13. Oktober 2015
- Aeroclub Valais, 14. Oktober 2015
- Schweizerischer Verband Ziviler Drohnen, 14. Oktober 2015
- AOPA, 15. Oktober 2015
- Crans Montana Tourisme & Congrès, 15. Oktober 2015
- Groupe de Vol Moteur Sion, 15. Oktober 2015
- Heli Alps SA, 15. Oktober 2015
- MFVS, Motorflug-Verband der Schweiz, 15. Oktober 2015
- Ovronn`Air, 15. Oktober 2015
- Schweizer Armee, 15. Oktober 2015
- swiss air navigation services ltd, 15. Oktober 2015
- Gemeinde Turtmann-Unterems, 16. Oktober 2015
- Guttet-Feschel Gemeindeverwaltung, 16. Oktober 2015

d) Beim BAZL sind ausser Frist die folgenden Stellungnahmen eingegangen, welche nicht in den Berichten zur Anhörung Luftraumänderung 2015 und 2016 zusammengefasst bzw. ausgewertet wurden.

- Comune di Minusio, 27. Oktober 2015

e) Gestützt auf die eingegangenen Stellungnahmen hat das BAZL den Entwurf zur Luftraumstruktur 2016 bereinigt. Der Skyguide sowie der Luftwaffe wurden die Änderungen im Rahmen der Sitzung des Airspace Regulation Teams (ART) am 26. November 2015 unterbreitet. Skyguide und die Luftwaffe haben den unter Ziffer 2 oben aufgeführten Luftraumänderungen zugestimmt.

Zu den Stellungnahmen im Einzelnen:

Bezüglich der Anträge zu dem oben erwähnten und öffentlich angehörten Luftraumgeschäft und dessen Beurteilung wird auf die Berichte zur Anhörung der Luftraumänderungen Schweiz 2015 und 2016 in Anhang 1 verwiesen, welcher integrierter Bestandteil dieser Verfügung bildet.

4. Ergebnis des Anhörungsverfahrens:

Aus den vorgenannten Gründen

- sind die TMAs Locarno 1-6 auf „HX“ umzuklassieren (laterale und vertikale Abmessung siehe Anhang 2 zur Verfügung, Anordnung 1.1)
- ist die CTR2 Zürich nach Süden zu erweitern (laterale und vertikale Abmessung siehe Anhang 2 zur Verfügung, Anordnung 1.2)
- sind die CTR 2 und die TMAs 14/15 Zürich auf „HX“ umzuklassieren (laterale und vertikale Abmessung siehe Anhang 2 zur Verfügung, Anordnung 1.3)
- sind drei temporäre bzw. temporär aktivierbare Flugbeschränkungsgebiete östlich von Sion zu schaffen (laterale und vertikale Abmessung siehe Anhang 2 zur Verfügung, Anordnung 1.4).

5. Die Veröffentlichung einer Luftraumstrukturänderung erfolgt jeweils im Luftfahrthandbuch (Aeronautical Information Publication, [AIP], Art. 2 Abs. 1 VFSD). Die neue bzw. geänderte Luftraumstruktur 2016 wird mittels der ICAO-Luftraumkarte der Schweiz und der Segelflugkarte Schweiz bzw. so genannten Supplements zum Luftfahrthandbuch konkretisiert (Anordnung 3).

Als Datum für das Inkrafttreten gilt der 31. März 2016 (Anordnung 2).

6. Gemäss Art. 8a Abs. 2 LFG haben Beschwerden gegen Verfügungen des BAZL zur Festlegung der Luftraumstruktur keine aufschiebende Wirkung.

7. Die Festlegung der Luftraumstruktur ist Bundessache. Sie betrifft einen grossen Teil von Interessierten (Allgemeinverfügung). Es gibt in den meisten 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 der Gebührenverordnung des BAZL (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. Es werden keine Gebühren erhoben (Anordnung 5).

und verfügt:

1. Die Luftraumstruktur der Schweiz wird, basierend auf der ICAO-Karte Schweiz, Version 2015, wie folgt geändert:
 - 1.1. Die TMAs Locarno 1-6 werden auf „HX“ umklassiert. Die lateralen und vertikalen Abmessungen sind im Anhang 2 zu dieser Verfügung aufgeführt.
 - 1.2. Die CTR2 Zürich wird nach Süden erweitert. Die lateralen und vertikalen Abmessungen sind im Anhang 2 zu dieser Verfügung aufgeführt.
 - 1.3. Die CTR 2 Zürich und die TMAs 14/15 Zürich werden auf „HX“ umklassiert. Die lateralen und vertikalen Abmessungen sind im Anhang 2 zu dieser Verfügung aufgeführt.
 - 1.3.1. Neben den DVO-Zeiten dürfen diese Lufträume ausschliesslich bei folgenden Wetterlagen aktiviert werden:
 - Horizontalsicht 4300m oder weniger, oder eine Wolkenbasis tiefer als 900ft
 - und
 - Wind zwischen 280° und 020° mit Geschwindigkeiten von 10kts oder grösser, exklusive Böen
 - oder
 - falls die allgemeine Flugsicherheit aus anderen Gründen andere Pisten als die Piste 34 für Landungen nicht zulässt.
 - Die Aktivierung darf nur so lange aufrechterhalten werden, als die spezielle Wetterlage andauert.
 - 1.3.2. Falls die Wetterbedingungen Anflüge auf die Piste 34 während MIL ON Zeiten bzw. Flugbetriebszeiten von Emmen oder Dübendorf notwendig machen, muss die Skyguide vorgängig das Einverständnis der Luftwaffe über das 'Air Operation Command' einholen.
 - 1.3.3. Skyguide führt während maximal eines Jahres ein Monitoring der Aktivierungen und Wetterbedingungen durch.
 - 1.4. Es werden bis auf weiteres drei temporäre bzw. temporär aktivierbare Flugbeschränkungsgebiete östlich von Sion erschaffen. Die lateralen und vertikalen Abmessungen sind im Anhang 2 zu dieser Verfügung aufgeführt.
 - 1.4.1. Die Flugbeschränkungsgebiete klassieren den darin befindlichen Luftraum in Klasse E um. Es gibt keine Abweichungen zu den Standardregeln dieser Luftraumklasse.
 - 1.4.2. Das Flugbeschränkungsgebiet LS-R GS1 hat die gleichen Aktivierungszeiten wie die CTR Sion und wird automatisch und gleichzeitig aktiviert, wenn die CTR Sion aktiviert wird (HX). Die Flugbeschränkungsgebiete LS-R GS2 und LS-R GS3 werden in der Regel zur gleichen Zeit wie die CTR Sion CTR aktiviert sein, können indessen über NOTAM deaktiviert werden, wenn die TMAs Sion aktiviert werden.
2. Die Änderung der Luftraumstruktur der Schweiz 2016 gemäss Ziffer 1 dieser Verfügung tritt am 31. März 2016 in Kraft. Die Gültigkeitsdauer ist unbeschränkt und dauert bis zum Widerruf bzw. bis zu einer erneuten Änderung, welche die hiermit bereits verfügbaren Strukturen betrifft.

3. Die entsprechenden Eintragungen werden im Luftfahrthandbuch (Aeronautical Information Publication, AIP) publiziert. Die Zonen werden auf die relevanten Luftfahrtskarten aufgedruckt. Sie sind Bestandteil der vorliegenden Verfügung.
4. Soweit den Gegenstand der Anhörung „Erweiterung CTR Sion nach Osten und Anpassung TMA Sektoren Sion“ betreffend, wird dieser demzufolge im vorliegenden Verfahren als gegenstandlos vom Protokoll abgeschrieben.
5. Es werden keine Kosten gesprochen.
6. Eröffnung und Publikation:
 - 6.1. Diese Verfügung ist folgenden Adressaten per Einschreiben zu eröffnen:
 - 6.1.1. Skyguide, Case postale 796, 1215 Genève 15
 - 6.1.2. Kdo Luftwaffe, Papiermühlestrasse 20, 3003 Bern
 - 6.2. Diese Verfügung ist folgenden Adressaten mit einfacher Post mitzuteilen:
 - 6.2.1. Aero Club der Schweiz, Zentralsekretariat, Lidostrasse 5, 6006 Luzern, Herrn Y. Burkhardt/C. Nicca
 - 6.2.2. Schweizerischer Verband Ziviler Drohnen (SZVD), 3000 Bern, Herr D. Jenzer
 - 6.2.3. AOPA, Steinstrasse 37, 8003 Zürich, Herr P. Hauser
 - 6.2.4. Motorflug-Verband der Schweiz, Sekretariat AeCS, Lidostrasse 5, 6006 Luzern, Herr C. Nicca
 - 6.2.5. Ufficio dell'aeroporto cantonale Locarno, 6596 Gordola, Herr S. Balestra
 - 6.2.6. Repubblica a Cantone Ticino, Piazza Governo 6501 Bellinzona, N. Gobbi/G. Gianella
 - 6.2.7. Comune delle Centovalli, 6655 Intragna, Herrn G. Pellanda/A. Benzonelli
 - 6.2.8. Comune di Sementina, 6514 Sementina, R Clastri/R Malandrini
 - 6.2.9. Comune di Minusio, Via San Gottardo 60, CH - 6648 Minusio, F. Dafohd/U. Donati
 - 6.2.10. SHV, Schweizerischer Hängegleiter Verband, Herrn C. Boppart/C. Markoff, Seefeldstrasse 224, 8008 Zürich
 - 6.2.11. SFVS, Schweizer Segelflug Verband, Herrn X Mäder/R. Lüthi, Lidostrasse 5, 6006 Luzern
 - 6.2.12. Flughafen Zürich, Postfach, 8058 Zürich Flughafen, Herr S. Tschudin
 - 6.2.13. Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion Amt für Verkehr, Kaspar Escher-Haus, 8090 Zürich Herr M. Traber
 - 6.2.14. AeCS, Aero Club Regionalverband Langenthal, Herr M. Zwicky, Rehhubelstrasse 5, 4532 Feldbrunnen
 - 6.2.15. Segelfluggruppe Olten, Herr O. Bachmann, Postfach, 4600 Olten
 - 6.2.16. Alpine Segelflugschule Schänis AG, Flugplatz, 8718 Schänis
 - 6.2.17. Gemeinde Turbenthal, Tösstalstrasse 56, 8488 Turbenthal, G. Brunner/J. Schenkel
 - 6.2.18. Gemeinde Wila, Kugelgasse 2, 8492 Wila, F. Moser/B. Zinniker

- 6.2.19. Gemeinde Zell, Spiegelacker 5, 8486 Rikon, M. Lüdin/A. Meyer
- 6.2.20. Segelfluggruppe Zürich, Herr U. Schildknecht, Postfach 503, 8026 Zürich
- 6.2.21. Parapente Club Vercorin, Impasse de Téléphérique 6, 3966 Chalais, Frau M. Glassey
- 6.2.22. Office du Tourisme de Vercorin, 3967 Vercorin, Herr A. Kovacic
- 6.2.23. Parapente Club Vercorin, Impasse de Téléphérique 6, 3966 Chalais;
 - 6.2.23.1. L'école de Parapente Twist`Air, Impasse de Téléphérique 6, 3966 Briey, Herr Y. Gavoldi
 - 6.2.23.2. Le Club de Vol libre Crans-Montana-Aminona, Impasse de Téléphérique 6, 3966 Briey, Herrn J. Alvarez/ O. Biedermann (Vollmacht für Frau M. Glassey)
 - 6.2.23.3. L'école de parapente Paralook, CP 103, 3963 Crans Montana, Impasse de Téléphérique 6, 3966 Briey, Herr J. Alvarez (Vollmacht für Frau M. Glassey)
 - 6.2.23.4. L'association Para-Delta Club les Lagopèdes, route de la télécabine Haute Nendaz, Impasse de Téléphérique 6, 3966 Briey, Herr. Fournier (Vollmacht für Frau M. Glassey)
- 6.2.24. Para Delta Club Des Combins, 1936 Verbier, Herr G. Ammann/ Frau C. Hawes
- 6.2.25. Twist Air, Ecole de parapente, 3967 Vercorin, Herrn A. Lambert/L. Borella/Y. Gavoldi
- 6.2.26. Sierre- Anniviers Marketing, Techno-Pôle 1, 3960 Sierre, Herr M. Hannart
- 6.2.27. Ville de Sierre, Hôtel de Ville, Case Postale 96, 3960 Sierre, Herrn F. Genoud/J. Crettol
- 6.2.28. Telecabine Vercorin Cret du Midi, CP16, 3967 Vercorin, F. Glassey
- 6.2.29. Air Glaciers, Rte de l'Aéroport 60, Case postale 27, 1950 Sion, Herr P. Fauchère,
- 6.2.30. Commune de Chalais, Place des Ecoles 2, 3966 Chalais, Herrn A. Perruchoud/F. Zuber
- 6.2.31. Delta Club Valais, La Barmaz 6, 1923 Les Marécottes, Herrn R. Delez/ M. Jeandroz
- 6.2.32. Aeroclub Valais, p.a. Etude DCSB Rue de Vergers 1, Case Postale 2068, 1950 Sion 2 Nord, Herr J.P. Meyer/Frau A. Jordan
- 6.2.33. Crans Montana Tourisme & Congrès, Case Postale 372, 3963 Crans Montana, Herr B. Huggler
- 6.2.34. Groupe de Vol Moteur Sion, Route de l'aéroport 60, 1950 Sion, Herr V. Favre
- 6.2.35. Heli Alps SA, Aéroport civil, 1950 Sion, Herrn F. Sermier/J.D. Berthod
- 6.2.36. Ovronn`Air, Ruelle de la Cotze 3, 1912 Leytron, Herrn G. Lemasson/B. Grégoire
- 6.2.37. Gemeinde Turtmann-Unterems, Dorfstrasse 26, Postfach 53, 3946 Turtmann, Herrn C.Jäger/T. Lehner
- 6.2.38. Guttet-Feschel Gemeindeverwaltung, 3956 Guttet-Feschel, Herr C. Pfammatter/Frau A. Oggier

6.3. Zudem wird diese Verfügung im Bundesblatt in deutscher, französischer und italienischer Sprache publiziert.

Freundliche Grüsse

Bundesamt für Zivilluftfahrt

i.v. T. Buchsbaum

Christian Hegner
Direktor

Jeroen Kroese
Sektion Luftraum

Anhang 1: Bericht Anhörung Luftraumänderung Schweiz 2016

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. Gemäss Art. 22a Abs. 1 Bst. a des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVG, SR 172.021) steht die Frist still vom siebten Tag vor Ostern bis und mit dem siebten Tag danach. 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:

LSI, SISS, SIFS, SIAP, SB, LESA, LERI