

Richtlinie

LR I-004 D

Gegenstand:

Errichtung von Flugverbots-, Flugbeschränkungs- und Gefahrengebieten - PRD-Richtlinie

Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 054.3-20/4/17/10/20/6/2

Rechtsgrundlagen:

ICAO Anhang 2, Rules of the Air, Kapitel 1 (Definitionen) und Ziff. 3.1.11

ICAO Anhang 11, Kapitel 1 und 6

Art. 7 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2019/947 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge
Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2020/469 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 923/2012, der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 und der Verordnung (EU) 2017/373 in Bezug auf Anforderungen an Flugverkehrsmanagementanbieter und Anbieter von Flugsicherungsdiensten, die Auslegung von Luftraumstrukturen und die Datenqualität, die Pistensicherheit sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 73/2010

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung, Anhang (SERA)

Art. 7, 8a und 15 des Luftfahrtgesetzes (LFG; SR 748.0)

Art. 6 der Verordnung über den Such- und Rettungsdienst der zivilen Luftfahrt (VSRL; SR 748.126.1)

Art. 10 Bst. a und Art. 10 Bst. b der Verordnung des UVEK über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge (VRV-L; SR 748.121.11)

Art. 11 Abs. 6, Art. 16 Bst. a, Art. 17 und Art. 22 der Verordnung des UVEK über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien (VLK; SR 748.941)

Art. 5 der Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (GebV-BAZL; SR 748.112.11)

Allgemeine Gebührenverordnung (AllgGebV; SR 172.041.1)

Adressaten:

Luftraumnutzer, Flugplätze, Luftwaffe (soweit betroffen), Skyguide und Antragstellende für Luftraumänderungen

Ausgabestand:

Inkraftsetzung vorliegende Version: 12. März 2023

Vorliegende Version: 2.0

Inkraftsetzung Erstveröffentlichung: 01. Juni 2017 (LR I-001)

Verfasser:

Abteilung Sicherheit Infrastruktur

Genehmigt am / durch: 26. Februar 2024 / BAZL Amtsleitung

Inhaltsverzeichnis

1	Begriffsbestimmungen und Abkürzungen	4
2	Zweck.....	6
3	Gefahrengebiete (Danger Areas, LSD)	7
3.1	Grundsatz und Zielsetzung	7
3.2	Regelungen	7
3.3	Abgrenzung und Praxis.....	7
4	Flugbeschränkungsgebiete (Restricted Areas, LSR)	9
4.1	Grundsatz und Zielsetzung	9
4.2	Regelungen	9
4.3	Abgrenzung und Praxis.....	11
4.4	LSR für sicherheitskritische Anlässe (Security)	12
4.5	LSR für «Gefahr im Verzug».....	13
5	Flugverbotsgebiete (Prohibited Area, LSP).....	14
5.1	Grundsatz und Zweck	14
5.2	Anwendungsbeispiele	14
6	Prozess für Luftraumänderungen (ACP)	14
7	Publikation von LSP, LSR und LSD.....	14
8	Gebühren.....	15
9	Inkrafttreten.....	15

1 Begriffsbestimmungen und Abkürzungen

ADP CH	Airspace Design Principles Switzerland
AIP	Aeronautical Information Publication (Luftfahrthandbuch)
ATC	Air Traffic Control (Flugverkehrskontrolldienst)
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
CTR	Control Zone (Kontrollzone)
DABS	Daily Airspace Bulletin Switzerland
FEDPOL	Bundespolizei
Fluggeräte	Luftfahrzeuge und Flugkörper (z.B. Geschosse, Raketen, Hagelabwehrraketen)
HEMS	Helicopter Emergency Medical Services
ICAO	International Civil Aviation Organisation
IFR	Instrument Flight Rules (Instrumentenflugregeln)
KaPo	Kantonspolizei
LFG	Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz; SR 748.0)
LoA	Letter of Agreement
LSD	Gefahrengebiet (Danger Area). Ein Luftraum mit festgelegten Ausmassen über den Landgebieten oder Hoheitsgewässern eines Staates, in dem zu bestimmten Zeiten Vorgänge stattfinden können, die für Luftfahrzeuge gefährlich sind.
LSP	Flugverbotsgebiet (Prohibited Area). Ein Luftraum mit festgelegten Ausmassen über den Landgebieten oder Hoheitsgewässern eines Staates, in welchem Flüge von Luftfahrzeugen verboten sind.
LSR	Flugbeschränkungsgebiet (Restricted Area). Ein Luftraum mit festgelegten Ausmassen über den Landgebieten oder Hoheitsgewässern eines Staates, in welchem Flüge von Luftfahrzeugen aufgrund bestimmter Bedingungen eingeschränkt sind.
LFV	Verordnung über die Luftfahrt (Luftfahrtverordnung; SR 748.01)
LW	Luftwaffe
MAA	Military Aviation Authority
NOTAM	Notice to Airmen
Safety	Flugsicherheit
SAR	Search and Rescue
Security	Gefährdung von Personen und Sachen auf der Erde.
SERA	Standardised European Rules of the Air
SID	Standard Instrument Departure Route
STAR	Standard Arrival Route
TMA	Nahkontrollbezirk (Terminal Control Area). Ein Kontrollbereich im Umfeld eines oder mehrerer Flugplätze, in dem in der Regel Flugverkehrsstrecken zusammenlaufen.
TRA	Temporary Reserved Area

VFR	Visual Flight Rules (Sichtflugregeln)
VLK	Verordnung des UVEK über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien (SR 748.941)
VRV-L	Verordnung des UVEK über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge (SR 748.121.11)
VSRL	Verordnung über den Such- und Rettungsdienst der zivilen Luftfahrt (SR 748.126.1)

2 Zweck

Der Luftraum der Schweiz ist grundsätzlich den Anforderungen des Luftverkehrs folgend strukturiert und organisiert. Die verschiedenen Luftraumklassen und ihre Hauptanwendungsgebiete sind in Anhang 1 VRV-L festgelegt. Neben der allgemeinen Luftraumklassierung sind vor allem TMAs für die IFR An- und Abflüge bestimmter Flughäfen sowie CTRs für den Betrieb der kontrollierten Flugplätze etabliert, sodass der Flugverkehr sicher und effizient durchgeführt werden kann. Zudem gibt es weitere Luftraumstrukturen wie zum Beispiel Trainingsräume für die Luftwaffe (TRAs).

Im Sommerhalbjahr und bei gutem Wetter ist grundsätzlich mit mehr VFR-Verkehr zu rechnen, z.B. mit erhöhtem Segelflug- oder Hängegleiter-Verkehr über den Alpen oder dem Jura. Mit entsprechenden Symbolen auf den Luffahrtkarten werden Luftraumnutzende über lokale Verkehrskonzentrationen, welche z.B. aufgrund von Hängegleiter-Startplätzen entstehen, informiert. Die festgelegte Luftraumstruktur mit ihren jeweiligen Regeln kann sich dennoch (temporär) als ungeeignet erweisen, was die Errichtung eines Flugverbots- (LSP), Flugbeschränkungs- (LSR) oder eines Gefahrengebiets (LSD) rechtfertigen kann. Auch andere Aktivitäten in einem Luftraum wie z. B. militärische Schiessübungen oder Forschungsaktivitäten können die Errichtung eines solchen Gebiets erfordern.

LSP, LSR und LSD können aus Gründen der Safety und der Security¹ durch das BAZL oder den Bundesrat errichtet werden:

- LSD und LSR aus Safety-Gründen werden durch das BAZL errichtet.
- LSR infolge von «Gefahr im Verzug» werden durch das BAZL errichtet.
- LSP und LSR aus Security- oder militärischen Gründen werden durch den Bundesrat festgelegt.

Die vorliegende Richtlinie zeigt auf, wie das BAZL die internationalen und nationalen rechtlichen Grundlagen zur Etablierung von LSP, LSR und LSD auslegt bzw. umsetzt. Es wird aufgezeigt, welche Voraussetzungen eine geplante Aktivität erfüllen muss, damit in einem Gebiet die Nutzung für andere Luftraumnutzer eingeschränkt (LSR) oder, im Falle einer LSD, auf eine mögliche Gefahr zur Erhöhung der Aufmerksamkeit hingewiesen werden kann. Dabei kann es sich sowohl um eine Aktivität in der Luft handeln, als auch eine Aktivität am Boden, welche Flüge in einem spezifischen Gebiet beeinträchtigen kann. Eine LSP, LSR oder LSD kann einen permanenten oder temporären Charakter haben.

Weiterführende Hinweise zum Design von LSP, LSR und LSD finden sich in der Richtlinie Luftraum Schweiz (CH) LR I-003 – «Airspace Design Principles Switzerland» (ADP CH, [RL LR ADP I-003 de](#)).

Die vorliegende Richtlinie gibt zudem Auskunft über Publikationsgrundsätze und mögliche Gebühren, die anfallen können.

¹ Siehe dazu die Definitionen in Ziffer 1

3 Gefahrengebiete (Danger Areas, LSD)

3.1 Grundsatz und Zielsetzung

Das BAZL kann zur Wahrung der Flugsicherheit (Safety) in Gebieten, in welchen das Flugverkehrsaufkommen über dem üblicherweise zu erwartenden liegt und deshalb als ungewöhnlich eingestuft werden muss, eine LSD errichten. Dasselbe gilt für den Fall, dass die Komplexität oder die Art des Flugverkehrs als ungewöhnlich eingestuft werden muss.

Die Errichtung der LSD erfolgt zwecks Erhöhung der Aufmerksamkeit (Awareness) der Luftraumnutzer und soll diesen die Möglichkeit geben, ihr Flugverhalten zugunsten der Sicherheit rechtzeitig anzupassen, z.B. durch erhöhte Aufmerksamkeit, reduzierte Fluggeschwindigkeit oder die Wahl eines angepassten Flugwegs. Die Luftraumnutzenden müssen die Möglichkeit haben, die Gefahr zu erkennen und auszuweichen.

3.2 Regelungen

LSD schränken den Flugverkehr nicht ein. Der Einflug ist ohne Bewilligung und Restriktionen möglich. Die Luftraumklassen werden mit einem Gefahrengebiet nicht verändert, und es sind für alle Luftraumnutzer die Verkehrsregeln der entsprechenden Luftraumklasse, in welcher die LSD liegt, anwendbar.

LSD werden lediglich in den Lufträumen der Klassen G und E errichtet. In den Lufträumen der Klassen C und D wird der Flugverkehr durch die zuständige ATC-Stelle kontrolliert, weswegen eine LSD überflüssig ist.

Wenn es sich um wiederkehrende Aktivitäten handelt, kann die LSD als wiederholt aktivierbar errichtet werden.

3.3 Abgrenzung und Praxis

Die folgenden Beispiele in Tabelle 1 zeigen auf, wann die Errichtung einer LSD praxisgemäss in Erwägung gezogen wird und welche Überlegungen sich das BAZL im Rahmen der Prüfung macht.

Art der Änderung im Luftraum	Beispiele	Überlegungen und Entscheide
Als unüblich einzustufendes, deutlich erhöhtes Verkehrsaufkommen	Intensiver Fallschirm-Sprungbetrieb Windenstarts mit Hängegleitern ausserhalb eines Flugplatzes Segelflug- oder Hängegleiter-Meisterschaften	Ist das Verkehrsaufkommen gegenüber dem üblicherweise zu erwartenden deutlich erhöht? Findet die Aktivität an einer für den übrigen Flugverkehr besonderen geografischen Lage statt? Bedingt das unübliche Verkehrsaufkommen eine erhöhte Aufmerksamkeit (Awareness) des übrigen Flugverkehrs? → Die Errichtung einer LSD ist möglich .
	Modellfluggesellschaft	Modellflieger können von anderen Luftraumnutzern nicht erkannt werden. → Die Errichtung einer LSD ist nicht zweckmässig.

	Fly-in	<p>Erhöhte Verkehrsaufkommen an Flugplätzen sind zu erwarten.</p> <p>→ Die Errichtung einer LSD ist nicht zweckmässig.</p>
Deutlich erhöhte und als unüblich einzustufende Verkehrskomplexität	In einem Gebiet gibt es intensive und vielfältige Nutzeraktivitäten.	<p>Die Förderung der Aufmerksamkeit mittels Hinweissymbolen auf den Karten reicht nicht aus.</p> <p>Es bestehen grosse Unterschiede in der Performance und im Flugverhalten zwischen den Luftraumteilnehmern.</p> <p>→ Die Errichtung einer LSD ist möglich.</p>
	Zunahme des Flugverkehrs und der Komplexität auf einem Flugplatz.	<p>Zur Minimierung der Komplexität an Flugplätzen ist die Errichtung einer LSD keine geeignete Lösung.</p> <p>→ Es sind andere Massnahmen zu prüfen.</p>
	Es finden Messflüge oder Nachtflüge statt.	<p>Einzelflüge und spezielle Manöver sind grundsätzlich zu erwarten.</p> <p>→ Die Errichtung einer LSD ist nicht zweckmässig.</p>
	Drohnenflüge (Specific Category)	<p>Drohnen können in der Regel 'see & avoid' sowie 'see and be seen' nicht erfüllen. Da die Drohne vom übrigen Flugverkehr nicht gesehen werden kann, kann die Flugsicherheit durch eine LSD nicht gewahrt werden.</p> <p>→ Die Errichtung einer LSD ist nicht zweckmässig.</p>

Tabelle 1 Übersicht über Gründe und Aktivitäten, die zur Errichtung einer LSD führen können.

4 Flugbeschränkungsgebiete (Restricted Areas, LSR)

4.1 Grundsatz und Zielsetzung

Zur Wahrung der Flugsicherheit (Safety), der Sicherheit am Boden (Security - Schutz von Personen und Sachen am Boden) oder aus militärischen Gründen kann die Benutzung des Luftraums oder eines Teils davon mit Beschränkungen belegt werden, d.h. ein Flugbeschränkungsgebiet kann errichtet und für dieses spezielle Nutzungsbedingungen festgelegt werden. Ein Flugbeschränkungsgebiet soll das Risiko von unerwünschten Annäherungen oder gar Kollisionen zwischen den Durchführenden der innerhalb des Gebiets stattfindenden Aktivität und den übrigen Luftraumnutzenden minimieren.

4.2 Regelungen

Gemäss SERA.3145 sowie ICAO Annex 11, Chapter 1, Definition „Restricted Area“, kann das BAZL für ausgedehnte Flugbeschränkungsgebiete spezielle Nutzungsbedingungen festlegen. Dazu gehören auch die geltenden Verkehrsregeln in den Flugbeschränkungsgebieten, welche von den allgemeinen Nutzungsbedingungen der entsprechenden Luftraumklasse oder Luftraumstruktur, in welcher sich die LSR befindet, abweichen können. Die Benutzung des betroffenen Luftraums kann damit einzelnen Luftraumnutzern zu bestimmten Zwecken vorbehalten werden und es kann der Durchflug des betroffenen Gebiets durch andere grundsätzlich untersagt werden. SAR- oder HEMS-Flüge bleiben entsprechend den Verfahren gemäss Luftfahrthandbuch (AIP), Kapitel ENR 5.1 – §1.1, erlaubt.

Ein Flugbeschränkungsgebiet hebt die bestehenden Luftraumklassen normalerweise nicht auf. Die Nutzungsbedingungen/Verkehrsregeln können aber in einer entsprechenden Luftraumverfügung, mit welcher die LSR errichtet wird, anders definiert, resp. die Luftraumklasse umklassiert werden. Auch ist die Aufhebung einer Luftraumklasse, unter der Festlegung von spezifischen Nutzungsbedingungen/Verkehrsregeln in einer Verfügung, möglich.

Die Errichtung einer LSR durch das BAZL setzt voraus, dass vier Grundvoraussetzungen erfüllt sind, welche nachfolgend im Einzelnen erläutert werden:

- Rechtsgrundlage
- Safety²
- Öffentliches Interesse
- Verhältnismässigkeit

Diese vier Grundvoraussetzungen sind kumulativ zu betrachten: Nur wenn alle vier Voraussetzungen erfüllt sind, kann eine LSR errichtet werden.

4.2.1 Rechtsgrundlage

Die Errichtung einer LSR erfordert eine Rechtsgrundlage. Diese ergibt sich aus Art. 8a LFG und Art. 10 Bst. a VRV-L. Das BAZL legt die Luftraumstruktur fest und kann zur Wahrung der Flugsicherheit eine LSR errichten.

4.2.2 Safety

In einem ersten Schritt erfolgt die operationelle Beurteilung, ob die Vergabe einer LSR aus Gründen der Sicherheit (Safety) gerechtfertigt ist.

² Zu den durch den Bundesrat zu errichtenden LSR aus Security-Gründen siehe Kap. 4.4.

Die operationelle Beurteilung durch das BAZL erfolgt mittels Prüfung des von den Gesuchstellenden mit dem Antrag auf Errichtung einer LSR einzureichenden Risk Assessments. Dieses muss aufzeigen, dass die Sicherheit der nicht an der geplanten Aktivität beteiligten Luftraumnutzer nur dadurch gewährleistet werden kann, dass diese von der Nutzung des betroffenen Luftraums ausgeschlossen oder eingeschränkt werden.

Die Safety kann in folgenden Fällen die Errichtung einer LSR rechtfertigen:

- Aktivität von Fluggeräten oder andere Aktivität, welche für unbeteiligte Luftraumnutzende ein inakzeptables Risiko darstellt, weshalb für diese die Benutzung der LSR untersagt oder nur unter gewissen Bedingungen und Auflagen möglich ist.
- Nichteinhaltung der "Rules of the Air" durch Luftfahrzeuge, z. Bsp.:
 - o nicht möglich, «see & avoid» einzuhalten, oder
 - o nächtlicher Betrieb von Luftfahrzeugen mit ausgeschalteten Position Lights
- Einhaltung der "Rules of the Air", aber die Nutzung ist auf bestimmte Luftraumnutzende, welche mit lokalen Gegebenheiten und Benutzungsbedingungen (LoAs) vertraut sind, eingeschränkt.

4.2.3 Öffentliches Interesse

Damit eine LSR errichtet werden kann, muss die geplante Aktivität im öffentlichen Interesse liegen. - Dabei ist wichtig, dass *der Zweck* der Aktivität, für welche eine LSR beantragt wird, im öffentlichen Interesse liegt. Folgendes ist zu beachten:

- Schafft der Antragsteller durch seine Aktivität eine Gefahr für die übrigen Luftraumnutzenden, Personen oder Sachwerte am Boden und macht er geltend, mit der Errichtung einer LSR würden die Risiken der durch ihn selber geschaffenen Gefahr gemildert oder eliminiert, begründet dieser Umstand alleine noch kein öffentliches Interesse (es ist der Zweck der Aktivität, der im öffentlichen Interesse liegen muss). Die Schaffung einer Gefahr ist grundsätzlich zu unterlassen.
- Der Schweizer Luftraum ist eine öffentliche Sache im Gemeingebrauch. Der Luftraum ist bundesrechtlich geregelt, von daher ist auch die Frage des öffentlichen Interesses immer aus nationaler oder zumindest aus überregionaler Sicht zu beurteilen. Demzufolge genügt die Geltendmachung von rein lokalen oder beschränkten regionalen öffentlichen Interessen in der Regel nicht als Grundlage für die Vergabe von Luftraum zum sogenannten gesteigerten Gemeingebrauch³.
- Bei Aktivitäten der Forschung und Entwicklung von Technologien, Verfahren oder Dienstleistungen, die das Potenzial haben, sich positiv auf die Allgemeinheit auszuwirken, kann ein öffentliches Interesse vorliegen.
- Bei Anträgen seitens des Militärs geht das BAZL davon aus, dass das Militär das öffentliche Interesse beurteilt resp. als gegeben betrachtet hat. Demzufolge nimmt das BAZL in diesen Fällen keine eigene Beurteilung der öffentlichen Interessen mehr vor, denn die Luftwaffe handelt vermutlich immer im nationalen Interesse und aufgrund ihres Auftrags (Luftpolizei, Dissuasion).

³ Gesteigerte Gemeingebrauch ist diejenige Benutzung einer öffentlichen Sache im Gemeingebrauch (vorliegend des Luftraums), die nicht mehr bestimmungsgemäss oder gemeinverträglich ist und andere Benutzer wesentlich einschränkt, aber nicht ausschliesst.

⁴Das BAZL behält sich vor, diese Zahlen von Zeit zu Zeit einer Überprüfung zu unterziehen. Diese Mindest-Zuschauerzahlen gelten nicht bei Veranstaltungen, welche nicht primär Flugveranstaltungen sind, bei welchen jedoch die Luftwaffe beispielsweise mit der Patrouille Suisse präsent ist (z.B. Skirennen Lauberhorn). Hier gilt der im 3. Aufzählungspunkt dieser Ziffer festgehaltene Grundsatz, dass das BAZL keine eigene Beurteilung des öffentlichen Interesses vornimmt

- Bei öffentlichen Flugveranstaltungen bewertet das BAZL ein nationales öffentliches Interesse als in der Regel gegeben, falls die erwartete Zuschauerzahl über den gesamten Zeitraum des Anlasses die Zahl von ca. 7000 bis 10'000 Zuschauern übersteigt. Veranstaltungen dieser Grössenordnung dienen gemäss der aktuellen Beurteilung des BAZL der Förderung der zivilen Luftfahrt⁴.

4.2.4 Verhältnismässigkeit

Bei der Beurteilung der Verhältnismässigkeit müssen die folgenden Elemente zwingend kumulativ erfüllt sein:

- **Eignung:** Sie ist gegeben, wenn mit der behördlichen Massnahme das angestrebte Ziel – also die Abwendung von unmittelbaren Gefahren für die öffentliche Sicherheit – erreicht werden kann (Zwecktauglichkeit).
Können beispielsweise im Rahmen einer für eine Flugveranstaltung geplanten Aktivität im vorgesehenen Luftraum die vorgeschriebenen Regeln (z.B. Höchstgeschwindigkeit, see & avoid) nicht eingehalten werden, ist die Festlegung einer LSR geeignet, um Gefahren für die Vorführenden selber, andere Luftraumnutzende oder Dritte am Boden abzuwenden. Ungeeignet ist die Anordnung einer LSR hingegen dann, wenn sie im Hinblick auf die Abwendung der Gefahren für die öffentliche Sicherheit keinerlei Wirkung entfaltet.
- **Erforderlichkeit:** Sie ist gegeben, wenn keine mildere geeignete Massnahme möglich ist, um das Ziel zu erreichen (mildestes mögliches Mittel – Übermassverbot).
Zu prüfen ist unter diesem Punkt etwa, ob die Publikation einer (für den übrigen Verkehr weniger einschränkenden) LSD als hinreichende (mildere) Massnahme in Betracht kommt.
Eine Luftraumbeschränkung darf zudem in räumlicher und zeitlicher Hinsicht nicht übermässig sein: Der Geltungsbereich einer LSR hat sich auf das Gebiet zu beschränken, das zur Wahrung der Flugsicherheit notwendig ist und die Beschränkung darf nur so lange dauern, wie diese notwendig ist.
- **Zumutbarkeit:** Sie ist gegeben, wenn das verfolgte Ziel und der dazu nötige Eingriff in einem vernünftigen Verhältnis zueinanderstehen (Verhältnis zwischen Eingriff und Ziel – Verhältnismässigkeit im engeren Sinne). Eine Abwägung zwischen den sich entgegenstehenden privaten und öffentlichen Interessen muss vorgenommen werden.

4.3 Abgrenzung und Praxis

Tabelle 2 weist Situationen, Gründe und Aktivitäten aus, für welche das BAZL Anträge zur Errichtung eines Flugbeschränkungsgebietes praxisgemäss grundsätzlich gutheisst, wobei natürlich stets die Umstände des Einzelfalls massgebend sind.

Art der Änderung im Luftraum	Beispiele	Überlegungen und Entscheide
Einhalten der "Rules of the Air" nicht möglich (wie z.B. see & avoid, Geschwindigkeitsbegrenzung im Luftraum E und G, etc.)	Zivile oder militärische Drohnen	Drohnen können von anderen Luftfahrtteilnehmern in der Regel nicht gesehen werden. → Die Errichtung einer LSR ist möglich .
	Displays und Trainings der Luftwaffe (z.B. Patrouille Suisse)	Es besteht eine Gefahr für die Vorführenden, andere Luftraumnutzende oder Dritte am Boden. Die Errichtung einer LSR ist möglich ⁴ .

⁴ Das Errichten eines Flugbeschränkungsgebietes, welches sich vollständig in den Luftraumklassen C und/oder D befindet ist, wenn möglich, zu unterlassen. Die Voraussetzung dafür ist, dass die zuständige Flugsicherungsstelle und der Antragstellende für

	Öffentliche Flugveranstaltungen	Es besteht eine Gefahr für die Vorführenden, andere Luftraumnutzende oder Dritte am Boden. ⁵ → Die Errichtung einer LSR ist möglich .
	Spezielle Flugübungen: Beispielsweise Testflüge von schweizerischen Flugzeugherstellern	Die Luftraumüberwachung ist nicht gewährleistet. → Die Errichtung einer LSR ist möglich .
Aktivität, welche für nicht beteiligte Luftraumnutzer ein inakzeptables Risiko darstellt	Gefährdung durch eine Boden-Luft Aktivität: - Schiesszonen der Armee - Fesselballone - Flugkörper (z.B. Raketen)	Es besteht eine Gefahr für Luftraumnutzende. → Die Errichtung einer LSR ist möglich .
Eine Änderung von geltenden Regeln in einem Luftraum für eine bestimmte Art von Luftfahrzeugen	Segelfluggzonen, in welchen die Mindestabstände zu den Wolken für gewisse Luftraumnutzer reduziert sind	Es besteht eine Gefahr für Luftraumnutzende. → Die Errichtung einer LSR ist möglich .
Luftraum Umklassierung innerhalb eines bestimmten Luftraumes	LSR für Glider innerhalb TMA/CTR (z.B. Bern)	Es besteht eine Gefahr für Luftraumnutzende. → Die Errichtung einer LSR ist möglich .

Tabelle 2 Übersicht über Gründe und Aktivitäten, welche zur Errichtung einer LSR führen können.

4.4 LSR für sicherheitskritische Anlässe (Security)

Die Errichtung einer LSR aus Security-Gründen (insbesondere Anlässe mit erhöhtem Sicherheitsbedarf) oder militärischen Gründen ist nur mittels Bundesrats-Beschluss möglich (siehe oben Kap. 2). Der Einflug in eine solche LSR ist unter Einhaltung von definierten Voraussetzungen erlaubt.

Die entsprechende operationelle Beurteilung erfolgt durch die Luftwaffe und die Verantwortung für den Prozess liegt bei der MAA (Beispiele von solchen LSR: World Economic Forum [WEF]; internationale Konferenzen, Papstbesuch).

dieses Gebiet für sicher befundene Konzepte zur Benützung des Luftraumes zur Sicherheit der Aviatik festlegen und einhalten (z.B. Radarmap des Gebietes auf Bildschirm, Linien zur Vermeidung von Kollisionen).

⁵ Öffentliche Flugveranstaltungen: Nach Art. 89 Abs. 2 der Luftfahrtverordnung legt das BAZL im Zuge der Bewilligung von öffentlichen Flugveranstaltungen die aus Sicherheits- und Lärmgründen nötigen Bedingungen und Auflagen fest.

4.5 LSR für «Gefahr im Verzug»

Das BAZL kann zur Wahrung der Flugsicherheit bei Vorfällen oder Unfällen, deren Auswirkungen eine Gefahr für die Luftraumnutzenden darstellen, oder bei Katastrophenfällen zum Schutz von Such-, Rettungs- oder Bergungsmassnahmen, dringliche Flugbeschränkungsgebiete errichten.

Das BAZL errichtet ein solches Flugbeschränkungsgebiet praxisgemäss in folgenden Fällen (nicht abschliessende Liste):

Art der Änderung im Luftraum	Beispiele	Überlegungen und Entscheide
Vorfall oder Unfall mit möglichen Auswirkungen auf den übrigen Flugbetrieb	Chemische oder nukleare Kontamination, Explosionsgefahr, Rauch oder Brand	Gefahr für Luftraumnutzende → Die Errichtung einer LSR ist möglich .
Vorfall oder Unfall, der potenziell zu einer umfangreichen lokalen Medienpräsenz in der Luft (z.B. Hubschrauber und/oder Drohnen) führt	Flugzeugabsturz, Zugunglück, Naturkatastrophen (wie Bergsturz, Erdbeben, etc.)	Gefahr für Luftraumnutzende und/oder Erleichterung für Bergung und Hilfeleistung → Die Errichtung einer LSR ist möglich .
Vorfall oder Unfall, infolge dessen Such- oder Rettungsmassnahmen oder Hilfsaktionen mit Luftfahrzeugen stattfinden	Bergung bei Flugzeugabsturz, Naturkatastrophen (wie Bergsturz, Erdbeben, etc.)	Bergung und Hilfeleistung kann erleichtert werden. → Die Errichtung einer LSR ist möglich .

Tabelle 3 Übersicht über Gründe, welche zur Errichtung einer LSR «Gefahr im Verzug» führen können

5 Flugverbotsgebiete (Prohibited Area, LSP)

5.1 Grundsatz und Zweck

Die Errichtung einer LSP dient dem Zweck, die Benutzung der entsprechenden Flugverbotszone durch den Flugverkehr gänzlich zu untersagen, dies ausschliesslich zur Gewährleistung der Sicherheit (Security - Schutz von Personen und Sachen am Boden) am Boden oder aus militärischen Gründen. Die LSP wird durch den Bundesrat errichtet.

5.2 Anwendungsbeispiele

LSP wurden bisher praxismässig z.B. mit dem Bundesratsbeschluss-Beschluss vom 21.04.1969 für Landsgemeinden (Landenberg [ob Sarnen] OW, Will an der Aa [bei Stans] NW, Hundwil AR, Appenzell AI und Glarus GL) errichtet.

6 Prozess für Luftraumänderungen (ACP)

Für Anträge zur Errichtung von LSD und LSR ist die Richtlinie LR I-005 «Prozess für Luftraumänderungen» (Airspace Change Process, [ACP](#)) zu befolgen.

Im Fall einer dringlichen Errichtung einer LSR zur Wahrung der nationalen Sicherheit oder in Notfällen («Gefahr im Verzug»), wird vom Prozess abgewichen. Antragstellende für eine solche LSR können ausschliesslich das FEDPOL, die KaPo, die Luftwaffe oder das BAZL sein.

LSP können nur per Bundesratsbeschluss errichtet werden und laufen ebenfalls nicht über den oben erwähnten Prozess für Luftraumänderungen, sondern über einen Prozess der MAA.

7 Publikation von LSP, LSR und LSD

Die LSP und gewisse LSR, die vom Bundesrat beschlossen werden (vgl. dazu die Unterscheidungen schon vorne in Kap. 2) werden mittels Bundesratsbeschluss verabschiedet. Die LSR, welche vom BAZL festgelegt werden (aus Safety-Gründen und bei «Gefahr im Verzug»), werden mittels Verfügung eröffnet, während die LSD ohne Verfügung vom BAZL beschlossen werden.

Sämtliche LSP, LSR und LSD werden per NOTAM aktiviert und auf der DABS-Karte visualisiert. Ein solcher Luftraum muss mindestens einen Radius von 0.2 km oder ein Vieleck mit einem entsprechenden minimalen Durchmesser abdecken. Hinweise für die Publikation von NOTAM finden sich auf der BAZL-Webseite unter Luftfahrtinformationen und im Formular «NOTAM form for originator».

Derzeit werden auf den relevanten Luftraumkarten nur permanente LSD und LSR publiziert, welche mindestens einmal alle zwei Wochen oder mindestens 25-mal pro Jahr aktiviert werden⁶. Alternative Varianten der Publikation sind Gegenstand von Analysen zwischen Skyguide, Verbandsvertretern und dem BAZL und werden zu gegebener Zeit aktualisiert.

⁶ Permanent bedeutet: Definierte Abmessungen (lateral, vertikal), welche sich grundsätzlich nicht verändern; Unbefristete Aktivierung (über Jahre immer wiederkehrende Aktivierung)

8 Gebühren

Bei der Etablierung einer LSR wird die Gebühr für die zu erlassende Luftraumverfügung gestützt auf die Grundsätze in Art. 5 GebV-BAZL festgelegt. Gestützt auf Art. 5 Abs. 4 GebV-BAZL wird für Luftraumbeschränkungen, die auf Antrag der Luftwaffe erlassen werden, praxisgemäss keine Gebühr erhoben. Für die Etablierung einer LSD kann das BAZL eine Gebühr festlegen (siehe dazu AllgGebV).

9 Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt auf den 12.03.2024 in Kraft und ersetzt die bestehende Richtlinie LR I-001 D Vergabe LSR vom 01.06.2017.

Bundesamt für Zivilluftfahrt

Martin Bernegger
Vizedirektor
Leiter Abteilung Sicherheit Infrastruktur

Gianpaolo Cecchin
Leiter Sektion Luftraum