



65-05.01

3003 Bern, 1. Februar 2012

## **Verfügung**

betreffend

### **Änderung der Luftraumstruktur der Schweiz**

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) stellt fest und zieht

#### **in Erwägung:**

1. Mit der Verfügung betreffend der Luftraumstruktur wird festgelegt, welche Benutzungsbedingungen in welchen Teilen des Luftraums über der Schweiz gelten, und welche Rechte und Pflichten für Flugzeugführer gegenüber der Flugsicherung damit verbunden sind. Zuständig für die Festlegung der Luftraumstruktur ist das BAZL, nach Anhörung des Kommandos der Luftwaffe und 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.

2. Es sind die folgenden Luftraumänderungen vorgesehen:

2.1 Aufteilen des Flugbeschränkungsgebietes LS-R4 (Neuchâtel) in zwei Sektoren

Begründung

Die LS-R4 besteht in der heutigen Publikation aus einem Sektor mit zwei unterschiedlichen Untergrenzen. Das führt unter anderem dazu, dass die Untergrenze auf den Systemen generell mit „Grund“ angegeben wird, da pro Sektor nur eine Luftraumuntergrenze dargestellt werden kann, obwohl die Untergrenze des nordwestlichen Teils 5000 Fuss beträgt. Die LS-R4 wird daher in zwei Sektoren aufgeteilt und analog der üblicherweise angewendeten Systematik als LS-R4 und LS-R4A geführt. Die Abmessungen der beiden Sektoren bleiben unverändert, nur die Bezeichnung wird damit genauer.

2.2 Publikation der Kontrollzonen (CTR) von Les Eplatures, Lugano, Locarno, Sion, Alpnach und Buochs mit dem Status HX (keine bestimmten Betriebszeiten)

Kontrollzonen (und Nahkontrollbezirke) können entweder rund um die Uhr (H24), zu bestimmten Zeiten (HO, Hours of Operation) oder ohne bestimmte Betriebszeiten (HX) aktiv sein. Während den Aktivierungszeiten wird Flugverkehrsleitdienst entsprechend der Luftraumklasse angeboten.

In den vorgenannten Kontrollzonen wird der Status von HO (bestimmte Betriebszei-



ten) auf HX (keine bestimmten Betriebszeiten) abgeändert.

#### Begründung

Die oben genannten Kontrollzonen sind in der Regel ab Beginn des kommerziellen bzw. militärischen Flugbetriebes auf den Flugplätzen, die sie umfassen, bis zu dessen Ende aktiv bzw. zu diesen Zeiten wird üblicherweise Flugverkehrsleitdienst angeboten. Während den Nachtstunden bzw. wenn der Flugplatz geschlossen ist (Nachtflugordnung), wird kein Flugverkehrsleitdienst angeboten, die CTR (und TMA) sind demgemäss nicht aktiv. Die publizierten Aktivierungszeiten der CTR (und TMA) umfassen die Betriebszeiten des Flugplatzes und sind auf diese limitiert.

Gemäss Art. 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, die CTR (und TMA) gesondert als aktiv publiziert werden müssen, im Falle dass diese nach Instrumentenflugregeln abgewickelt werden sollten.

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 die aufwändige und träge Publikation. Die Luftraumnutzer informieren sich zeitgerecht und unabhängig publizierter 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 CTR (und TMA) mit dem Status „HX“ sind im Luftfahrthandbuch (AIP) geregelt.

Die publizierten Öffnungszeiten der Flugplätze bzw. die ordentlichen Militärflugbetriebszeiten geben einen Anhaltspunkt, wann mit aktiven CTR (und TMA) mit Flugverkehrsleitdienst gerechnet werden muss.

Nach einer Interessenabwägung (Nutzen vs. Auswirkungen) ist das BAZL der Ansicht, dass die heutige temporär aktive TMA von Locarno nicht mit einem HX-Status versehen werden sollen. Die Häufigkeit der Nutzung für IFR-Verkehr ist im Vergleich mit den Auswirkungen für den VFR-Verkehr zu gross.



## 2.3 Änderung der Flugbeschränkungsgebiete für Segelflieger (LS-R für Glider)

Die Segelfluggzonen, welche bisher jährlich zwischen dem 1. April und dem 31. Oktober aktiv waren, wurden mit Verfügung betreffend Änderung der Luftraumstruktur der Schweiz vom 10. März 2011 aufgehoben und mit Flugbeschränkungsgebieten (Restricted Areas, LS-R) für Segelflieger ersetzt und so gestaltet, dass sie mit keinen Instrumentenflugverfahren von und nach einem Militär- oder Zivilflugplatz in Konflikt geraten. Sie sind zwischen dem 1. März und dem 31. Oktober von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang (Sunrise, SR - Sunset, SS) verfügbar. Die Erfahrung hat nun aber gezeigt, dass einige LS-R für Glider in ihrer Ausdehnung angepasst werden müssen. Die Koordinaten in der untenstehenden Tabelle geben Aufschluss über die laterale Abmessung der geänderten LS-R, ebenfalls kann das jeweilige Höhenband in der Tabelle entnommen werden. Für besondere Bestimmungen siehe Spalte „Bemerkungen“ in der Tabelle. Die LS-R 25 wird ersatzlos gestrichen. Die übrigen nicht aufgelisteten LS-R für Glider bleiben unverändert.

<b>Bezeichnung und Koordinaten</b>	<b>Höhen</b>	<b>Aktivität</b>	<b>Bemerkungen</b>
<b>LS-R27 NEUCHATEL</b>  46 46 00 N / 006 26 18 E Entlang der Schweiz-französischen Grenze 46 58 56 N / 006 34 22 E 46 51 24 N / 006 34 53 E 47 00 44 N / 006 51 15 E 47 01 15 N / 006 50 44 E 47 04 18 N / 006 53 47 E 47 06 17 N / 006 59 42 E 47 08 58 N / 007 01 02 E 47 11 11 N / 007 07 48 E 47 07 47 N / 007 11 47 E 47 05 06 N / 007 08 08 E 47 02 14 N / 007 01 07 E 46 50 36 N / 006 43 22 E 46 43 47 N / 006 33 55 E 46 46 00 N / 006 26 18 E	4000 ft AMSL (1200 m) / 2000 ft AGL (600 m)	Segelflug	Dauerhaft verfügbar: 01 MAR - 31 OCT SR-SS
<b>LS-R28 YVERDON</b>  46 46 00 N / 006 26 18 E Entlang der Schweiz-französischen Grenze 46 58 56 N / 006 34 22 E 46 51 24 N / 006 34 53 E 46 50 36 N / 006 43 22 E 46 44 32 N / 006 35 03 E 46 43 47 N / 006 33 55 E 46 46 00 N / 006 26 18 E	6000 ft AMSL (1850 m) / 4000 ft AMSL (1200 m)	Segelflug	01 MAR - 31 OCT SR-SS: Ausschliesslich ausserhalb der ordentlichen Militärflugbetriebszeiten verfügbar



<b>LS-R29 TAVANNES</b> 47 16 54 N / 006 56 41 E Entlang der Schweiz- französischen Grenze 47 20 03 N / 007 03 25 E 47 20 18 N / 007 11 24 E 47 19 03 N / 007 26 13 E 47 14 35 N / 007 29 25 E 47 13 13 N / 007 22 38 E 47 11 54 N / 007 18 52 E 47 09 13 N / 007 13 44 E 47 08 02 N / 007 12 20 E 47 10 54 N / 007 07 48 E 47 09 35 N / 007 02 55 E 47 11 47 N / 007 01 40 E 47 16 54 N / 006 56 41 E	6000 ft AMSL (1850 m) / 2000 ft AGL (600 m)	Segelflug	Dauerhaft verfügbar: 01 MAR - 31 OCT SR-SS
<b>LS-R30 NEUVILLE</b> 47 05 08 N / 007 08 09 E 47 07 47 N / 007 11 47 E 47 11 11 N / 007 07 48 E 47 08 58 N / 007 01 02 E 47 06 17 N / 006 59 42 E 47 04 18 N / 006 53 47 E 47 01 15 N / 006 50 44 E 46 57 48 N / 006 54 32 E 47 02 14 N / 007 01 07 E 47 05 08 N / 007 08 09 E	FL 80 (2450 m) / 4000 ft AMSL (1200 m)	Segelflug	01 MAR - 31 OCT SR-SS: Ausschliesslich aus- serhalb der ordentli- chen Militärflugbe- triebszeiten verfü- bar
<b>LS-R30.1 NEUVILLE</b> 47 10 58 N / 007 07 52 E 47 07 49 N / 007 11 50 E 47 05 08 N / 007 08 09 E 47 09 31 N / 007 02 56 E 47 10 58 N / 007 07 52 E	6000 ft AMSL (1850 m) / 4000 ft AMSL (1200 m)	Segelflug	01 MAR - 31 OCT SR-SS: Ausschliesslich aus- serhalb der ordentli- chen Militärflugbe- triebszeiten verfü- bar
<b>LS-R32 GOMS</b> 46 27 58 N / 008 28 07 E 46 27 51 N / 008 26 18 E Entlang Schweiz- italienischer Grenze 46 15 38 N / 008 04 49 E 46 29 07 N / 007 53 16 E 46 38 46 N / 008 15 29 E 46 34 45 N / 008 27 09 E 46 27 58 N / 008 28 07 E	FL 130 (3950 m) / 2000 ft AGL (600 m)	Segelflug	Dauerhaft verfügbar: 01 MAR - 31 OCT SR-SS



<b>LS-R32A GOMS</b> 46 27 58 N / 008 28 07 E 46 27 51 N / 008 26 18 E Entlang Schweiz-italienischer Grenze 46 15 38 N / 008 04 49 E 46 29 07 N / 007 53 16 E 46 38 46 N / 008 15 29 E 46 34 45 N / 008 27 09 E 46 27 58 N / 008 28 07 E	FL 150 (4550 m) / FL 130 (3950 m)	Segelflug	01 MAR - 31 OCT SR-SS:  Dauerhaft verfügbar ausserhalb der ordentlichen Militärflugbetriebszeiten.  Während den ordentlichen Militärflugbetriebszeiten ist der Raum gemäss Angabe der Airspace Management Cell (AMC) verfügbar.
---	--	-----------	--

#### Nutzungsbedingungen

LS-R für Segelflieger stehen allen Luftraumnutzern, welche nach Sichtflugregeln (VFR) operieren, offen, haben auf den motorisierten VFR-Verkehr keine Auswirkungen und sind als Luftraum der Klasse Echo eingereiht. Aufgrund der innerhalb der LS-R für Segelflieger zur Anwendung kommenden reduzierten Wolkenabständen von 100m horizontal und 50m vertikal sind Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR) nicht zugelassen, da „Sehen und Ausweichen“ in diesen Fällen nicht zur Anwendung kommen kann.

Die Regeln der LS-R für Glider kommen innerhalb bestehender und gleichzeitig aktiver Kontrollzonen (CTR) und Nahkontrollbezirken (TMA), im Luftraum der Klasse Golf sowie in Flugbeschränkungs- und Gefahrengebieten (Restricted- und Danger Areas) nicht zur Anwendung.

#### Begründung

Die LS-R für Glider als Ersatz der Segelfluggzonen wurden so gestaltet, dass alle militärischen und zivilen Instrumentenflugverfahren unabhängig der Tages- oder Jahreszeit genutzt werden können.

Die Abmessungen einiger LS-R für Glider werden nach einem Jahr Erfahrung nach Rücksprache mit allen betroffenen Interessenträgern zum Teil angepasst, da die laterale Ausdehnung einiger LS-R für Gliders die militärischen Operationen zum Teil wider Erwarten einschränkten. Die oben stehende Tabelle zeigt die neuen Abmessungen nach der Anpassung an der Sitzung vom 31.10.2011. Die folgenden LS-R für Glider wurden in der lateralen Ausdehnung angepasst: LS-R32, LS-R32A, LS-R27, LS-R28, LS-R29, LS-R30 und LS-R 30.1. Die LS-R 25 wird ersatzlos gestrichen, da sie vollständig im Luftraum der Klasse G liegt.

3. a) Die Luftraumstruktur legt technisch fest, welche Stufe der Kontrolle bzw. welche Art der Flugsicherungsdienste zur Ausübung von Aktivitäten für einen sicheren, effizienten und geordneten Ablauf des Flugbetriebes Anwendung finden. Das Festlegen der Luftraumstruktur ist nicht lärmrelevant, anders als z.B. das Festlegen von An- und Abflugverfahren. Von der Änderung der Luftraumstruktur sind deshalb schwergewichtig die



Luftraumbenutzer betroffen. An sie richtet sich denn auch die vorliegende Verfügung.

Nach Auffassung des BVGer (vgl. BVGE 2008/18 E. 1) geschieht die Strukturierung des Luftraums mittels einer generell-konkreten Verfügung, also einer sog. Allgemeinverfügung. Rechtlich wird die Allgemeinverfügung regelmässig wie eine gewöhnliche Verfügung behandelt, womit sie auch Anfechtungsobjekt einer Beschwerde ans BVGer sein kann. Hingegen ist nur denjenigen Personen vor Erlass der Verfügung rechtliches Gehör zu gewähren, die durch die Allgemeinverfügung wesentlich schwerwiegender betroffen werden als die übrige Vielzahl der Adressaten (BGE 121 I 230; Häfelin/Müller/Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, Zürich 2006, Rz 923 ff.).

b) Aus den vorgenannten Gründen wurde der Entwurf zur Anpassung der Luftraumstruktur der Schweiz bezüglich dem Betrieb von CTR und TMA als HX den betroffenen Luftraumbenutzern mit Aeronautical Information Circular (AIC) Nr. 005/11 B zur Konsultation unterbreitet. Sie erhielten Gelegenheit, sich zwischen dem 15. September und dem 31. Oktober 2011 zu äussern, und zwischen zwei Varianten der Verbreitung der Information über den Luftraumstatus zu wählen (Variante 1 über die Frequenz des Towers, Variante 2 über die Frequenz 134.125 MHz).

Die Anpassungen der LS-R4 (Neuchâtel) und der LS-R für Glider wurden ausschliesslich dem National Airspace Management Advisory Committee (NAMAC) am 16. Juni und am 16. November 2011 unterbreitet.

c) Beim BAZL sind innert Frist die folgenden Stellungnahmen eingegangen:

#### CTR/TMA als HX

- Schweizerischer Hängegleiterverband, 16. September 2011
- Kanton Obwalden, Staatskanzlei, 19. September 2011
- Schweizer Armee, Luftwaffenstab, 29. September 2011
- Flugplatzgenossenschaft Obwalden, 16. Oktober 2011
- Kanton Wallis, Departement für Verkehr, Bau und Umwelt, 18. Oktober 2011
- Aero-Club der Schweiz, 18. Oktober 2011
- Lugano Airport Authority, 20. Oktober 2011
- Flugfeldleitung Sarnen-Kägiswil, 20. Oktober 2011
- Kanton Neuchâtel, Chancellerie d'état, 21. Oktober 2011
- Segelflugverband der Schweiz, 25. Oktober 2011
- Segelfluggruppe Nidwalden, 28. Oktober 2011

Nach Ablauf der Frist eingegangene Stellungnahmen:

- Verband Schweizer Flugplätze, 1. November 2011
- Kanton Tessin, Staatsrat, 9. November 2011

#### LS-R4

Keine

#### LS-R für Glider

Keine, da die Anpassungen der LS-R für Glider zusammen mit den direkt Betroffenen



ausgearbeitet wurden.

d) Gestützt auf die eingegangenen Stellungnahmen hat das BAZL den Entwurf zur Luftraumstruktur bereinigt und der Skyguide sowie der Luftwaffe im Rahmen des Airspace Regulation Teams (ART) am 2. Dezember 2011 sowie der ANS Regulation Group (ARG) am 22. Dezember 2011 unterbreitet. Skyguide und Luftwaffe haben den unter Punkt 2) dieser Verfügung aufgelisteten Luftraumänderungen zugestimmt. Auf die geplante und angehörte Änderung des Status der CTR Sion, Buochs und Alpnach (von HO in HX) wurde seitens der Luftwaffe anlässlich der ARG verzichtet. Die vorliegende Luftraumänderung ist somit das Resultat eines Prozesses, der versucht, den Bedürfnissen der wesentlichen Luftraumbenutzer so weit wie möglich Rechnung zu tragen. Das BAZL legt mit dieser Verfügung die Anpassung der Luftraumstruktur der Schweiz rechtsverbindlich fest.

### **Zu den Eingaben im Einzelnen:**

#### **CTR/TMA als HX**

##### **3.1 Eingabe des Schweizerischen Hängegleiterverband**

Keine Einwände. HX Einführung in LSZC und LSMA: Der SHV bevorzug die Variante 2 (vgl. vorne Erwägung 3b).

Von der Stellungnahme des Schweizerischen Hängegleiterverbands wird Kenntnis genommen. Die Einführung von HX in LSZC und LSMA wird vorläufig verschoben.

##### **3.2 Eingabe des Kantons Obwalden**

Keine Einwände.

Von der Stellungnahme des Kantons Obwalden wird Kenntnis genommen.

##### **3.3 Eingabe der Luftwaffe**

a) Die Luftwaffe hat mehrmals darauf aufmerksam gemacht, dass sie nicht in der Lage ist, das Konzept HX in Locarno, Sion und Alpnach einzuführen und verlangt deshalb, dass das Konzept HX als Luftraumprojekt für 2013+ behandelt wird.

Das BAZL hat mit dem Brief vom 21. Oktober 2011 darauf aufmerksam gemacht, dass das Konzept HX in Locarno ohne zusätzlichen Aufwand seitens der Luftwaffe umgesetzt werden kann. In Sion und Alpnach wird es zu Verzögerungen kommen, bedingt durch technische Restriktionen. Das Konzept HX für LSGS und LSMA wird als Luftraumprojekt für 2013+ aufgenommen. In Locarno wird das Konzept HX umgesetzt.

Der Antrag wird teilweise gutgeheissen.



b) Weiter hat die Luftwaffe anlässlich der ARG 34 vom 22. Dezember 2011 aus operationellen Bedenken das BAZL ersucht auf die Einführung von HX in Buochs bis auf Weiteres zu verzichten.

Der Antrag wird gutgeheissen.

#### 3.4 Eingabe der Flugplatzgenossenschaft Obwalden

HX Einführung in LSZC und LSMA: Die Bedürfnisse zur Anpassung werden anerkannt. Im Interesse der Privatfliegerei auf dem Flugplatz LSPG würde die Umsetzung der Variante 2 begrüsst (vgl. vorne Erwägung 3b).

Von der Stellungnahme der Flugplatzgenossenschaft Obwalden wird Kenntnis genommen. Die Einführung von HX in LSZC und LSMA ist bis auf Weiteres verschoben.

#### 3.5 Eingabe des Kantons Wallis

Keine Einwände.

Von der Stellungnahme des Kantons Wallis wird Kenntnis genommen.

#### 3.6 Eingabe des Aero-Clubs der Schweiz

Keine Einwände. HX Einführung in LSZC und LSMA: Der AeCS bevorzugt die Variante 2 (vgl. vorne Erwägung 3b).

Von der Stellungnahme des Aero-Clubs der Schweiz wird Kenntnis genommen. Die Einführung von HX in LSZC und LSMA ist bis auf Weiteres verschoben.

#### 3.7 Eingabe der Lugano Airport Authority

Keine Einwände. Die Airport Authority macht aber darauf aufmerksam, dass die Information des Luftraumstatus' auf der ATIS Frequenz 121.175 übermittelt wird und nicht auf der Tower Frequenz.

Von der Stellungnahme der Lugano Airport Authority wird Kenntnis genommen.

#### 3.8 Eingabe der Flugfeldleitung Sarnen-Kägiswil

Keine Einwände. HX Einführung in LSZC und LSMA: Die Variante 2 ist eine einfache und klare Lösung. Die Kommunikation findet immer auf der TWR Frequenz statt (mit der ATC oder Blindübermittlungen). Bei der Variante 1 müsste die Frequenz bei Ausflug Richtung Buochs innert kürzester Zeit gewechselt werden. Die Variante 2 wird bevorzugt (vgl. vorne Erwägung 3b).



Von der Stellungnahme der Flugfeldleitung Sarnen-Kägiswil wird Kenntnis genommen. Die Einführung von HX in LSZC und LSMA ist bis auf Weiteres verschoben.

### 3.9 Eingabe des Kantons Neuchâtel

Keine Einwände.

Von der Stellungnahme des Kantons Neuchâtel wird Kenntnis genommen.

### 3.10 Eingabe des Segelflugverbandes der Schweiz

Schliesst sich der Stellungnahme des AeCS an.

Von der Stellungnahme des Segelflugverbandes der Schweiz wird Kenntnis genommen. Die Einführung von HX in LSZC und LSMA ist bis auf Weiteres verschoben.

### 3.11 Eingabe der Segelfluggruppe Nidwalden

Keine Einwände. HX Einführung in LSZC und LSMA: Um die aus dem Frequenzwechsel von der AFIS Frequenz auf die TWR Frequenz resultierenden Fehler im Falle einer Aktivierung der CTR zu eliminieren, bevorzugt die SGN die Variante 2 (vgl. vorne Erwägung 3b). Diese Variante würde auch die Schleppflüge durch die CTR Alpnach vereinfachen. Ein weiterer Vorteil der Variante 2 ist, künftig auch den Status der CTR/TMA Emmen in die Ausstrahlung zu integrieren. Damit könnten sich die Piloten auf einer einzigen Frequenz über den Status der zentralschweizerischen Lufträume informieren.

Von der Stellungnahme der Segelfluggruppe Nidwalden wird Kenntnis genommen. Die Einführung von HX in LSZC und LSMA ist bis auf Weiteres verschoben.

### 3.12 Eingabe des Verbandes Schweizer Flugplätze

Keine Einwände.

Von der Stellungnahme des Verbandes Schweizer Flugplätze wird Kenntnis genommen.

### 3.13 Eingabe Kantons Tessin

Keine Einwände. Die Änderung von HO auf HX für die CTR von Lugano und Locarno wird begrüsst. Der Staatsrat ist mit der vorgeschlagenen Anpassung der Luftraumstruktur einverstanden, betont jedoch die Notwendigkeit, diese durch weitere, für die Sicherheit sehr wichtige Infrastrukturmassnahmen zu ergänzen

Von der Stellungnahme des Kantons Tessin wird Kenntnis genommen.



## LS-R4

Die Aufteilung der LS-R4 wurde in Zusammenarbeit aller betroffenen Interessenträgern erarbeitet, weshalb hierzu keine Stellungnahmen erfolgten.

## LS-R für Glider

Die Anpassungen der LS-R für Glider wurden in Zusammenarbeit aller betroffenen Interessenträgern erarbeitet, weshalb hierzu keine Stellungnahmen erfolgten.

### 4. Ergebnis des Anhörungsverfahrens:

Aus den vorgenannten Gründen

- sind die Kontrollzonen (CTR) von Les Eplatures, Lugano und Locarno mit dem Status HX (keine bestimmten Betriebszeiten) zu publizieren,
- ist die LS-R4 in zwei Sektoren gemäss Anhang 1 aufzuteilen,
- sind die LS-R für Glider (LS-R32, LS-R32A, LS-R27, LS-R28, LS-R29, LS-R30 und LS-R 30.1) gemäss der oben aufgeführten Tabelle anzupassen Die LS-R 25 ist ersatzlos zu streichen.

(Anordnung 1 und Anhang 1)

### 5. a) Die Veröffentlichung der Luftraumstruktur erfolgt im Luftfahrthandbuch (Aeronautical Information Publication, [AIP], Art. 2 Abs. 1 VFSD). Die Luftraumstruktur wird mittels ICAO-Luftraumkarte der Schweiz 2012 und der Segelflugkarte Schweiz 2012 konkretisiert (Anordnung 3).

b) Als Datum für das Inkrafttreten gilt deshalb der 8. März 2012 (Anordnung 2).

c) Die Verfügung ist der Luftwaffe und der Skyguide, sowie den Parteien, welche eine Stellungnahme eingereicht haben, per Einschreiben zu eröffnen und im Bundesblatt in deutscher, französischer und italienischer Sprache zu publizieren (Anordnung 5).

### 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 überwiegenden Fällen keine individuellen Gesuchsteller. Es handelt sich bei der Luftraumstruktur vielmehr um ein Element der aviatischen Entwicklung um ein Element eines hohen Sicherheitsstandards in der Luftfahrt. Gemäss Art. 5 der Gebührenordnung 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 Ge-



büher ermässigt oder erlassen werden. Im vorliegenden Fall ist das öffentliche Interesse gegeben. Es werden keine Gebühren erhoben (Anordnung 4).

### Aufgrund der Erwägung wird verfügt:

1. Die Luftraumstruktur der Schweiz wird wie folgt geändert:

- 1.1. Die Kontrollzonen (CTR) von Les Eplatures, Lugano und Locarno werden mit dem Status HX (keine bestimmten Betriebszeiten) versehen. Die Ausführungsbestimmungen zur Handhabung der Zonen werden im Luftfahrthandbuch (Aeronautical Information Publication, AIP) publiziert.

Der Antrag der Luftwaffe wird mit Verweis auf Ziffer 3.3 der Erwägung bezüglich der Einführung von HX in Buochs gutgeheissen. Darüber hinausgehende oder anders lautende Anträge werden abgewiesen

- 1.2. Das Flugbeschränkungsgebiet LS-R4 (Neuchâtel) wird in zwei Sektoren aufgeteilt (gemäss Anhang 1).
- 1.3. Die Flugbeschränkungsgebiete LS-R für Glider (LS-R27, LS-R28, LS-R29, LS-R30, LS-R 30.1, LS-R32 und LS-R32A) werden gemäss nachfolgender Tabelle angepasst, die LS-R 25 wird ersatzlos gestrichen:

Bezeichnung und Koordinaten	Höhen	Aktivität	Bemerkungen
LS-R27 NEUCHATEL 46 46 00 N / 006 26 18 E Entlang der Schweiz-französischen Grenze 46 58 56 N / 006 34 22 E 46 51 24 N / 006 34 53 E 47 00 44 N / 006 51 15 E 47 01 15 N / 006 50 44 E 47 04 18 N / 006 53 47 E 47 06 17 N / 006 59 42 E 47 08 58 N / 007 01 02 E 47 11 11 N / 007 07 48 E 47 07 47 N / 007 11 47 E 47 05 06 N / 007 08 08 E 47 02 14 N / 007 01 07 E 46 50 36 N / 006 43 22 E 46 43 47 N / 006 33 55 E 46 46 00 N / 006 26 18 E	4000 ft AMSL (1200 m) / 2000 ft AGL (600 m)	Segelflug	Dauerhaft verfügbar: 01 MAR - 31 OCT SR-SS



<b>LS-R28 YVERDON</b> 46 46 00 N / 006 26 18 E Entlang der Schweiz- französischen Grenze 46 58 56 N / 006 34 22 E 46 51 24 N / 006 34 53 E 46 50 36 N / 006 43 22 E 46 44 32 N / 006 35 03 E 46 43 47 N / 006 33 55 E 46 46 00 N / 006 26 18 E	6000 ft AMSL (1850 m) / 4000 ft AMSL (1200 m)	Segelflug	01 MAR - 31 OCT SR-SS: Ausschliesslich aus- serhalb der ordentli- chen Militärflugbe- triebszeiten verfü- bar
<b>LS-R29 TAVANNES</b> 47 16 54 N / 006 56 41 E Entlang der Schweiz- französischen Grenze 47 20 03 N / 007 03 25 E 47 20 18 N / 007 11 24 E 47 19 03 N / 007 26 13 E 47 14 35 N / 007 29 25 E 47 13 13 N / 007 22 38 E 47 11 54 N / 007 18 52 E 47 09 13 N / 007 13 44 E 47 08 02 N / 007 12 20 E 47 10 54 N / 007 07 48 E 47 09 35 N / 007 02 55 E 47 11 47 N / 007 01 40 E 47 16 54 N / 006 56 41 E	6000 ft AMSL (1850 m) / 2000 ft AGL (600 m)	Segelflug	Dauerhaft verfügbar: 01 MAR - 31 OCT SR-SS
<b>LS-R30 NEUVILLE</b> 47 05 08 N / 007 08 09 E 47 07 47 N / 007 11 47 E 47 11 11 N / 007 07 48 E 47 08 58 N / 007 01 02 E 47 06 17 N / 006 59 42 E 47 04 18 N / 006 53 47 E 47 01 15 N / 006 50 44 E 46 57 48 N / 006 54 32 E 47 02 14 N / 007 01 07 E 47 05 08 N / 007 08 09 E	FL 80 (2450 m) / 4000 ft AMSL (1200 m)	Segelflug	01 MAR - 31 OCT SR-SS: Ausschliesslich aus- serhalb der ordentli- chen Militärflugbe- triebszeiten verfü- bar
<b>LS-R30.1 NEUVILLE</b> 47 10 58 N / 007 07 52 E 47 07 49 N / 007 11 50 E 47 05 08 N / 007 08 09 E 47 09 31 N / 007 02 56 E 47 10 58 N / 007 07 52 E	6000 ft AMSL (1850 m) / 4000 ft AMSL (1200 m)	Segelflug	01 MAR - 31 OCT SR-SS: Ausschliesslich aus- serhalb der ordentli- chen Militärflugbe- triebszeiten verfü- bar



<b>LS-R32 GOMS</b> 46 27 58 N / 008 28 07 E 46 27 51 N / 008 26 18 E Entlang Schweiz-italienischer Grenze 46 15 38 N / 008 04 49 E 46 29 07 N / 007 53 16 E 46 38 46 N / 008 15 29 E 46 34 45 N / 008 27 09 E 46 27 58 N / 008 28 07 E	FL 130 (3950 m) / 2000 ft AGL (600 m)	Segelflug	Dauerhaft verfügbar: 01 MAR - 31 OCT SR-SS
<b>LS-R32A GOMS</b> 46 27 58 N / 008 28 07 E 46 27 51 N / 008 26 18 E Entlang Schweiz-italienischer Grenze 46 15 38 N / 008 04 49 E 46 29 07 N / 007 53 16 E 46 38 46 N / 008 15 29 E 46 34 45 N / 008 27 09 E 46 27 58 N / 008 28 07 E	FL 150 (4550 m) / FL 130 (3950 m)	Segelflug	01 MAR - 31 OCT SR-SS:  Dauerhaft verfügbar ausserhalb der ordentlichen Militärflugbetriebszeiten.  Während den ordentlichen Militärflugbetriebszeiten ist der Raum gemäss Angabe der Airspace Management Cell (AMC) verfügbar.

#### Nutzungsbedingungen

LS-R für Segelflieger stehen allen Luftraumnutzern, welche nach Sichtflugregeln (VFR) operieren, offen, haben auf den motorisierten VFR-Verkehr keine Auswirkungen und sind als Luftraum der Klasse Echo eingereiht. Aufgrund der innerhalb der LS-R für Segelflieger zur Anwendung kommenden reduzierten Wolkenabständen von 100m horizontal und 50m vertikal sind Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR) nicht zugelassen, da „Sehen und Ausweichen“ in diesen Fällen nicht zur Anwendung kommen kann.

Die Regeln der LS-R für Glider kommen innerhalb bestehender und gleichzeitig aktiver Kontrollzonen (CTR) und Nahkontrollbezirken (TMA), im Luftraum der Klasse Golf sowie in Flugbeschränkungs- und Gefahrengebieten (Restricted- und Danger Areas) nicht zur Anwendung.

2. Die Änderung der Luftraumstruktur der Schweiz gemäss Ziffer 1 dieser Verfügung tritt am 8. März 2012 in Kraft. Die Gültigkeitsdauer ist nicht beschränkt.
3. Die entsprechenden Eintragungen werden im Luftfahrthandbuch (Aeronautical Informa-



tion Publication, AIP) publiziert. Die Zonen werden auf die relevanten Luftfahrtkarten aufgedruckt. Sie sind Bestandteil der vorliegenden Verfügung.

4. Es werden keine Kosten gesprochen.

5. a) Diese Verfügung ist folgenden Adressaten per Einschreiben zu eröffnen:

- Skyguide, Case postale 796, 1215 Genève 15
- Kdo Luftwaffe, Papiermühlestrasse 20, 3003 Bern

b) Zudem ist diese Verfügung den folgenden Parteien, welche eine Stellungnahme eingereicht haben, per Einschreiben mit Rückantwortschein zu eröffnen:

- Schweizerischer Hängegleiterverband, Seefeldstrasse 224, 8008 Zürich
- Kanton Obwalden, Staatskanzlei STK, Postfach 1562, 6061 Sarnen
- Flugplatzgenossenschaft Obwalden, Flugplatz, 6060 Sarnen
- Kanton Wallis, Departement für Verkehr, Bau und Umwelt, Rue des Creusets 5, 1950 Sion
- Aero-Club der Schweiz, Lidostrasse 5, 6006 Luzern
- Lugano Airport Authority, Via Aeroporto, 6982 Agno
- Flugfeldleitung Sarnen-Kägiswil, c/o Herr J. Vogler, Bachmattli 3, 6064 Kerns
- Kanton Neuchâtel, Chancellerie d'état, Secrétariat général, 2000 Neuchâtel
- Segelflugverband der Schweiz, c/o Herr K. Oswald, Hafnerweg 26, 5432 Neuenhof
- Segelfluggruppe Nidwalden, Postfach 918, 6371 Stans
- Verband Schweizer Flugplätze, Postfach 5206, 1002 Lausanne
- Kanton Tessin, Staatsrat, Residenza Governativa, 6501 Bellinzona

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

d) Im Weiteren kann diese Verfügung auf der Homepage des BAZL

([www.bazl.admin.ch](http://www.bazl.admin.ch)) oder telefonisch unter der Nummer 031 325 06 57 (BAZL, Abteilung Sicherheit Infrastruktur) bezogen werden.

Bundesamt für Zivilluftfahrt

Peter Müller  
Direktor

Jonas Weibel  
Sektion Luftraum



Anhang:

Kartenausschnitt LS-R4

### Rechtsmittelbelehrung

Gegen diese Verfügung kann innert 30 Tagen beim Bundesverwaltungsgericht, Postfach, 3000 Bern 14 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 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 sowie die als Beweismittel angerufenen Urkunden sind beizulegen, soweit die Beschwerdeführenden sie in Händen haben.

Kopien intern:

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

### Anhang 1

