



CH-3003 Bern, BAZL

Aktenzeichen: BAZL-054.3-20/4/47/1/1/1  
Geschäftsfall: ACP2025-000; 2025-007, 2025-012, 2025-010, 2025-023  
**Bern, 17. Dezember 2025**

## Verfügung

betreffend

### Änderung der Luftraumstruktur der Schweiz 2026

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (nachfolgend: BAZL) stellt fest und zieht

in Erwägung:

1. Mit der Luftraumstruktur wird festgelegt, welche Nutzungsbedingungen 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 Militärluftfahrtbehörde (Military Aviation Authority [MAA]), der Luftwaffe und der Skyguide (Art. 8a und 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]). Gemäss Art. 10 der Verordnung über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge (VRV-L; SR 748.121.11) kann das BAZL aus Gründen der Flugsicherheit Flugbeschränkungs- oder Gefahrengebiete errichten. Das BAZL überprüft die Luftraumstruktur jedes Jahr, um der Luftfahrtentwicklung, den sich ändernden Bedürfnissen der Betroffenen und den festgestellten Sicherheitsrisiken Rechnung zu tragen. Als Grund- und Ausgangslage für die Luftraumstrukturänderungen 2026 gilt die ICAO-Luftfahrt-Karte der Schweiz 2025.
2. Die Strukturierung des Luftraums wird mittels einer generell-konkreten Verfügung, einer sog. Allgemeinverfügung vollzogen (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts [BVGer] 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 BAVG 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 (Bundesgerichtsentscheid [BGE] 121 I 230; Ulrich Häfelin / Georg Müller / Felix Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, Zürich 2020, Rz 944 f.).
3. Mit Blick auf diese Überlegungen wurde der Entwurf zum obengenannten Luftraumgeschäft den betroffenen Luftraumnutzenden, vertreten im National Airspace Management Advisory Committee (NAMAC) sowie den betroffenen Kantonen und Gemeinden mittels Aeronautical Information Circular 002/2025 B (AIC) zur Konsultation unterbreitet. Die Zustellung des AIC an die betroffenen Luftraumnutzenden erfolgte entweder direkt per Post oder mittels Publikation in den kantonalen Amtsblättern. Sie erhielten im Rahmen der Gewährung des rechtlichen Gehörs die Gelegenheit, sich ab dem 4. September 2025 oder ab erfolgter Publikation im jeweiligen Amtsblatt innerhalb von 30 Tagen schriftlich dazu zu äussern.

Beim BAZL sind innerhalb der angesetzten Frist die folgenden Stellungnahmen eingegangen (chronologisch aufgeführt nach erfolgter interner Registrierung der Stellungnahme durch das BAZL):

- Canton du Valais, 22. September 2025
- Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, 23. September 2025
- Gemeindeverwaltung Horgen, 24. September 2025
- Schweizer Armee – Luftwaffe, 22. September 2025
- Kanton Schwyz, Volkswirtschaftsdepartement, 16. September 2025
- Aero-Club der Schweiz (AeCS), 30. September 2025
- Kanton Bern, Bau- und Verkehrsdirektion, 22. September 2025
- Segelflugverband der Schweiz (SFVS), 19. September 2025
- Gemeinde Bubikon, 17. September 2025
- Schweizerischer Hängegleiter-Verband (SHV), 5. Oktober 2025
- Bundesamt für Umwelt (BAFU), 3. Oktober 2025
- Flugsportgruppe Zürcher Oberland (FGZO), 2. Oktober 2025

Beim BAZL ist ausserhalb der angesetzten Frist die folgende Stellungnahme eingegangen:

- Verband Schweizer Flugplätze (VSF), 10. Oktober 2025

Bezüglich der eingereichten Stellungnahmen zu den Änderungen im Rahmen dieser Luftraumverfügung und deren Beurteilung durch das BAZL wird grundsätzlich auf den Bericht in Anhang 1 verwiesen, welcher integrierter Bestandteil dieser Verfügung bildet.

An dieser Stelle lässt sich bereits erwähnen, dass nach Ablauf der Anhörung der im AIC aufgeführten Luftraumstrukturänderungen (vgl. sogleich Erwägung [E.] 4 Bst. a bis e) von der MAA und der Skyguide noch zwei weitere Anpassungen beim BAZL beantragt wurden. Diese betreffen einerseits eine Anpassung der Publikation einiger militärischer Flugbeschränkungsgebiete (Restricted Area

[LSR]) auf den relevanten Luftfahrtpublikationen und andererseits eine Namensänderung des Gefahrengebiets (Danger Area [LSD]) «LSD7 Grandvillard» (siehe hinten E. 5 Bst. a und b). Diese nachträglichen Luftraum- bzw. Publikationsänderungen haben für die betroffenen Luftraumnutzenden keine negativen Auswirkungen. Aus diesem Grund wurden sie in die vorliegende Verfügung direkt aufgenommen und nicht noch zusätzlich angehört.

Eine weitere zusätzliche Änderung, die in dieser Form nicht Gegenstand der Anhörung war, betrifft den Luftraum Zürich – nebst den zu diesem Bereich angehörenden Teilen. Diese nachträgliche Luftraumänderung erfolgte aufgrund eines laufenden Beschwerdeverfahrens vor dem BVGer hinsichtlich der erlassenen Verfügung des BAZL vom 5. März 2025 betreffend Anpassung der Luftraumstruktur 2025 «Redesign Luftraum Zürich»: Änderung der Luftraumstruktur der Lufträume Zürich, Dübendorf und damit verbundene Luftraumstrukturen 2025. Auch diese nachträgliche Anpassung der Luftraumstruktur der Lufträume Zürich / Dübendorf hat keine einschränkenden Auswirkungen auf die betroffenen Luftraumnutzenden, sondern kommt vielmehr den Interessen der FGZO als Betreiberin des Flugplatzes Speck-Fehrltorf entgegen. Damit musste auch hier keine zusätzliche Anhörung durchgeführt werden. Nähere Ausführungen zu diesem Thema werden hinten in E. 6 vorgenommen.

4. Die geplanten Änderungen der Luftraumstruktur der Schweiz 2026, welche wie hiervor erwähnt mittels AIC angehört worden sind, beinhalten zusammengefasst die folgenden Themen:

a) Anpassung der Lufträume Zürich und Dübendorf – Korrekturmassnahmen basierend auf der Verfügung des BAZL vom 5. März 2025 betreffend Anpassung der Luftraumstruktur 2025 «Redesign Luftraum Zürich»: Änderung der Luftraumstruktur der Lufträume Zürich, Dübendorf und damit verbundene Luftraumstrukturen 2025

Das Projekt «Redesign Luftraum Zürich», welches zusammen mit den relevanten Stakeholdern der Luftfahrt ausgearbeitet wurde, ist im März 2025 umgesetzt worden. Als Grundlage dienten die bereits existierenden und genehmigten Instrumentenflugverfahren (Instrument Flight Procedures [IFP]) des Flughafens Zürich. Dies bedeutete, dass die Flugprofile unverändert blieben. Das BAZL legte für dieses Redesign-Projekt das "Target Level of Safety" (TLS) auf «eine Kollision pro eine Milliarde Flugbewegungen ( $1 \times 10^{-9}$ )» fest und gab eine Studie zu einem «Collision Risk Modelling» (CRM) in Auftrag, in der das TLS auf das Risiko einer Kollision zwischen Flugzeugen, die nach Instrumentenflugregeln (Instrument Flight Rules [IFR]) unter Flugverkehrskontrolldienst (Air Traffic Control [ATC]) vom und zum Flughafen Zürich fliegen, und Flugzeugen, die nach Sichtflugregeln (Visual Flight Rules [VFR]) fliegen, angewendet werden sollte. Dabei wurde der minimale Abstand zwischen einem IFP und der Grenze der Kontrollzone (Control Zone [CTR]) bzw. des Nahkontrollbezirks (Terminal Control Area [TMA]) geschätzt. Dieser Abstand wird als «CRM-Buffer-Wert» bezeichnet. Alle Buffers, die für den Schutz des Luftraums wesentlich sind und die Grundlage für die neue Luftraumstruktur des Redesign-Projekts bildeten, wurden um die nominalen Tracks der IFP des Flughafens Zürich (und des Militärflugplatzes Dübendorf) gezogen.

Die Ausgestaltung dieser Luftraumstrukturen entspricht den geltenden Vorschriften der Europäischen Union (EU) und der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (International Civil Aviation Organization [ICAO]) sowie der Richtlinie des BAZL "Airspace Design Principles Switzerland" (ADP CH).

Nachdem das Projekt «Redesign Luftraum Zürich» gestützt auf die vorne genannte Verfügung des BAZL vom 5. März 2025 am 20. März 2025 umgesetzt worden war, wurden einige Anpassungen

verlangt, um den operationellen Bedürfnissen der Nutzenden Rechnung zu tragen. Diese Forderungen kamen von Seiten der Skyguide als auch von Seiten der Luftraumnutzenden und wurden in einer Expertengruppe, die sich aus Vertreterinnen und Vertretern der allgemeinen (motorisierten und nicht motorisierten) Luftfahrt, der Schweizer Luftwaffe, Skyguide und dem BAZL zusammensetzte, diskutiert und gutgeheissen (hinten Dispositiv-Ziff. 1.1).

b) Anpassung des Luftraums Bern (Antrag der Flughafen Bern AG «Airspace Change Request RNP 32 LSZB» vom 31. März 2025)

Der Flughafen Bern (LSZB) führt für die Piste 32 neue geradeausführende IFR-Anflugverfahren ein und ersetzt so die bestehenden Circling-Anflugverfahren. Dies trägt zur Reduktion der Lärmbelastung bei (die Stadt Bern und die Region Nordwest werden entlastet, während gewisse Gebiete im Südosten stärker belastet werden). Zudem wird die Betriebsfähigkeit für Pilotinnen und Piloten, wie auch für Fluglotsen (Air Traffic Control Officer [ATCO]) – und dadurch auch die Erreichbarkeit des Flughafens Bern – verbessert.

Gemäss der BAZL-Richtlinie ADP CH ist für jeden Luftraum ein angemessener Schutz sicherzustellen. Das Design wurde mit den relevanten Kreisen der Luftfahrtindustrie erarbeitet.

Mit der Einführung des neuen IFR-Verfahrens für die Piste 32 in Bern wurden alle existierenden IFR-Verfahren überprüft. Dies führte zu einer umfassenden Anpassung des Luftraums um den Flughafen Bern. Da die Circling-Anflugverfahren mit der Umsetzung der neuen IFR-Verfahren für die Piste 32 hinfällig werden, werden die standardisierten Instrumentenabflugverfahren (Standard Instrument Departures [SID]) ALPHA abgeschafft. Diese SID wurden hauptsächlich für Flugzeuge mit einer geringen Steigfähigkeit genutzt, die nach dem Abflug von Piste 32 eine Linkskurve einschlagen, um Konflikte mit dem Circling-Anflug zu vermeiden.

Die SID in nordöstlicher Richtung werden neu über KONOL statt über RAMOK/MEBOX geleitet, wodurch einige Übergangs Routen (Transitions) für Instrumentenflüge gestrichen werden können.

Die Form der CTR Bern wird im westlichen und nördlichen Teil stark verkleinert. Südöstlich und östlich sind dagegen Erweiterungen notwendig, um den erforderlichen Schutz für IFR-Flüge zu gewährleisten. Die Obergrenze der CTR wird auf 5'500 ft AMSL (derzeit 5'000 ft AMSL) heraufgesetzt, um diese Luftraumstruktur an die umgebende TMA anzulegen.

Da die Instrumentenanflugverfahren für die Piste 14 nicht angepasst werden, bleibt die TMA nordwestlich von Bern unverändert.

Der Teil der «LSR82 Längenberg», welcher sich ausserhalb der neuen CTR Bern befindet, wird aufgehoben, da er sich in den Luftraumklassen E und G befindet. Die «LSR82 Längenberg» innerhalb der neuen CTR Bern bleibt lateral unverändert.

In Richtung Südosten wird die TMA ausgeweitet und in verschiedene Sektoren unterteilt, um die IFR-Anflüge in der kritischen Flugphase vor unbekanntem VFR-Verkehr zu schützen. Der Schutz der IFR-Flüge in diesem Gebiet ist wesentlich, da die Radarabdeckung aufgrund des Geländes begrenzt ist.

Die vorgeschlagenen Luftraumstrukturen werden nach den geltenden EU- und ICAO-Vorschriften sowie den Bestimmungen der BAZL-Richtlinie ADP CH gestaltet und gehören weiterhin zur Luftraumklasse D. Sie wurden mit den aviatischen Stakeholdern im Rahmen einer Projektgruppe unter der Leitung des Flughafens Bern zusammen ausgearbeitet (hinten Dispositiv-Ziff. 1.2).

c) Anpassung der Aktivierung von zwei LSR für Segelflugzeuge ausserhalb der TMA (Antrag der Skyguide vom 31. März 2025)

Im Verlaufe des Jahres 2026 sollen die beiden Spitäler Delémont (LSKD) und Porrentruy (LSKP) sowie der Waffenplatz Bure (LSNU) an das Tiefflugnetzwerk (Low Flight Network [LFN]) angeschlossen werden, um Helikopterflüge nach IFR zu ermöglichen.

Gemäss Antrag der Skyguide überschneiden sich die An- und Abflüge der «Point in Space»-Flugverfahren (PinS) nach/von Delémont mit den Flugbeschränkungsgebieten für Segelflugzeuge ausserhalb TMA «LSR29 Tavannes» (LSR29) und «LSR33 Balsthal» (LSR33). Da IFR-Flüge innerhalb dieser Art von LSR nicht erlaubt sind, könnten diese PinS-Verfahren nur genutzt werden, wenn die «LSR29» und die «LSR33» nicht aktiv wären. Anstelle einer Redimensionierung dieser beiden LSR wurde beschlossen, für diese Flugbeschränkungsgebiete ein Deaktivierungsverfahren einzuführen.

Jeweils im Zeitraum vom 1. März bis zum 31. Oktober können die PinS-An- und Abflugverfahren Delémont zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang nur dann genutzt werden, wenn vorgängig die «LSR29» und «LSR33» nach folgendem Verfahren deaktiviert wurden:

Wenn die Wettervorhersage für den folgenden Tag keinen VFR-Betrieb zulässt, kann der auf den PinS-Flugverfahren Delémont operierende Luftfahrzeugbetreiber in den Bereichen «Search and Rescue» (SAR) und «Helicopter Emergency Medical Services» (HEMS) die Deaktivierung der «LSR29» und der «LSR33» beantragen (bis spätestens vor 15.00 Uhr LT am Vortag). Die Deaktivierung der «LSR29» und der «LSR33» wird im Notice to Airmen (NOTAM) veröffentlicht und mittels Daily Airspace Bulletin Switzerland (DABS) visualisiert. Segelflugzeuge und Hängegleiter können den Luftraum innerhalb der «LSR29» und der «LSR33» weiterhin nutzen, müssen jedoch die üblichen Sichtflugbedingungen (Visual Meteorological Conditions [VMC]) bzw. die Sichtweite und den Mindestabstand zu den Wolken entsprechend der Luftraumklasse einhalten. Eine Deaktivierung ist möglich, falls folgende Wetterbedingungen innerhalb der lateralen Ausdehnung der LSR33 (die LSR29 ist nur im Buffer-Bereich betroffen) zu erwarten sind und deswegen ein VFR-Flug für diese PinS-Flugoperationen voraussichtlich nicht möglich ist:

- Prognostizierte / erwartete Wolkenbedeckung grösser als oder gleich «6/8» mit einer Wolkenbasis zwischen Grund und 5'000 ft AMSL.

Wenn die «LSR29» und die «LSR33» nicht deaktiviert sind, dürfen die PinS-Flugverfahren Delémont nicht nach IFR genutzt werden. Vorbehalten bleibt generell die rechtskräftige Genehmigung dieser PinS-Flugverfahren mittels Ausnahmebewilligung des BAZL, ansonsten dieser Verfügungs-Teil hier keine Wirkung entfalten wird, was mit einer Auflage festgehalten wird (hinten Dispositiv-Ziff. 1.3).

d) Anpassung von Untergrenzen von drei TMA nördlich der Mittelland – Jura/Alpen-Trennlinie (Entscheidung des Airspace Design Expert Teams [ADET] vom 2. April 2025)

Gemäss den geltenden EU- und ICAO-Vorschriften muss eine TMA so gestaltet sein, dass VFR-Luftfahrzeuge sicher darunter fliegen können. Die erforderliche Mindesthöhe zwischen der Untergrenze einer TMA und dem Boden beträgt 700 ft. Eine Überprüfung aller bestehenden TMA in der Schweiz nördlich der Trennlinie Mittelland – Jura/Alpen hat ergeben, dass bei drei TMA-Sektoren diese Mindesthöhe nicht eingehalten wird. Es handelt sich um die folgenden drei TMA: Payerne TMA 1, Payerne TMA 2 und Dübendorf TMA 1.

Die genannten TMA müssen demnach so angepasst werden, dass der Abstand zwischen dem Boden und ihrer jeweiligen Untergrenze mindestens 700 ft beträgt. Die lateralen Abmessungen der TMA, die Luftraumklassifizierung und der Betriebsstatus (HX) bleiben hingegen unverändert.

Der Schutz des IFP bleibt auch nach der Anpassung der TMA-Untergrenze gewährleistet (hinten Dispositiv-Ziff. 1.4).

e) Anpassung der CTR Sion (Antrag der Skyguide vom 31. März 2025)

Eine Situationsanalyse der sieben vorhandenen Landeplätze für Hängegleiter in der Umgebung des Flugplatzes Sion (LSGS) hat ergeben, dass die nachfolgend genannten drei Landeplätze nicht mehr genutzt werden: Erde, Savièse und Arbaz. Um die restlichen vier Landeplätze für Hängegleiter (Arven, Haute-Nendaz, Basse-Nendaz und Veysonnaz) aus der CTR Sion herauszunehmen – da gemäss EU- und ICAO-Vorschriften innerhalb einer CTR der Luftraumklasse D eine beidseitige Funkverbindung zwingend ist – und um gleichzeitig die Sicherheit der IPP in Sion zu gewährleisten, muss die CTR Sion angepasst werden.

Die Vereinbarung «Hang and paraglider area – Use according agreement with SHV-FSVL» («Delta- und Gleitschirmzonen – Nutzung gemäss Vereinbarung mit dem SHV-FSVL») wird entsprechend durch die beiden Parteien aufgehoben. Im VFR-Handbuch werden die Verweise auf die eingezeichneten Landeplätze aus der Sichtanflugkarte (Visual Approach Chart, [VAC]-Karte) Sion entfernt. Die Landeplätze Arven, Haute-Nendaz, Basse-Nendaz und Veysonnaz liegen jetzt gemäss vorliegender Luftraumänderung ausserhalb der seitlichen Grenzen der neu vorgeschlagenen CTR Sion. Die vertikalen Abmessungen der CTR Sion, die Luftraumklassifizierung und der Betriebsstatus (HX) bleiben hingegen unverändert (hinten Dispositiv-Ziff. 1.5).

5. Wie weiter vorne bereits erwähnt wurde (vgl. E. 3), sind nach der Anhörung noch zwei Ergänzungen hinsichtlich Anpassung der Luftraumstruktur 2026 vorgenommen bzw. von der MAA und der Skyguide beantragt worden. Diese Ergänzungen betreffen die Anpassung der Publikation von drei LSR auf den relevanten Luftfahrt-Karten (sogleich Bst. a) sowie die Namensänderung der «LSD7 Grandvillard» (anschliessend Bst. b). Diese beiden nachträglichen Luftraumänderungen stellen für die Luftraumnutzenden keine Einschränkungen dar, weswegen das BAZL auf eine zusätzliche Anhörung verzichtet und die vorzunehmenden Anpassungen nur mit den direkt betroffenen Stakeholdern angeschaut und besprochen hat.

Demzufolge werden folgende Luftraumänderungen zusätzlich noch vorgenommen:

a) Anpassung der Publikation einiger militärischer LSR auf den relevanten Luftfahrtpublikationen (Antrag der MAA vom 5. Mai 2025)

Aufgrund der Einführung neuer Mörsersysteme für die Schweizer Armee wird erwartet, dass mehrere LSR eine Anpassung ihrer Obergrenzen benötigen. Derzeit haben drei dieser LSR eine definierte Obergrenze, die auf den Luftfahrt-Karten veröffentlicht ist. Die anderen LSR sind entweder nicht auf den Karten veröffentlicht oder haben eine variable Obergrenze, die mit «NOTAM» dargestellt ist. Es wird angestrebt, die Veröffentlichungen zu harmonisieren. Dies führt zu mehr Flexibilität für allfällige zukünftige Änderungen der Obergrenzen, da sich neue Änderungen nicht mehr auf die Luftfahrt-Karten auswirken werden. Zukünftig muss nur das Luftfahrt-Handbuch der Schweiz (Aeronautical Information Publication [AIP]) angepasst werden, um die überarbeitete Obergrenze zu veröffentlichen, währenddem die Luftfahrt-Karten unverändert bleiben. Jede Aktualisierung des AIP

Schweiz wird aber weiterhin eine öffentliche Konsultation erfordern, die jederzeit durchgeführt werden kann.

Die «LSR38 Glaubenberg-Wasserfallen», die «LSR58 Frauenfeld» und die «LSR59 Wichlen» sind auf der Luftfahrt-Karte zu aktualisieren, indem ihre definierte Obergrenze entfernt und durch «NOTAM» ersetzt wird und das AIP ist dementsprechend anzupassen (hinten Dispositiv-Ziff. 1.6).

*b) Namensänderung der «LSD7 Grandvillard» (Antrag der Skyguide vom 9. Mai 2025)*

Die «LSR7 Hongrin» und die «LSD7 Grandvillard» liegen örtlich sehr nahe beieinander. Seit März 2022 haben beide Gebiete zudem die Nummer 7 in ihren publizierten Namen, was gemäss Aussage der dortigen Flugsicherung vor allem in der letzten Zeit regelmässig zu Verwirrung bei Pilotinnen und Piloten führte. Aus diesem Grund wurde beschlossen, der Name der «LSD7 Grandvillard» zu ändern. Diese wird neu als «LSD3 Grandvillard» bezeichnet. Das AIP Schweiz und die relevanten Luftfahrtpublikationen werden dementsprechend geändert. Klar festzuhalten ist jedoch, dass die Dimensionen, der (De-)Aktivierungsmechanismus sowie die bestehenden Auflagen und Nutzungsbedingungen dieser LSD unverändert bleiben (hinten Dispositiv-Ziff. 1.7).

6. In Bezug auf das Luftraumgeschäft «Anpassung der Lufträume Zürich und Dübendorf» (siehe vorne E. 4 Bst. a) hat sich nach der durchgeführten Anhörung noch eine weitere Luftraumänderung ergeben. Diese zusätzliche Anpassung wurde während der Sitzung vom 1. September 2025 zwischen dem BAZL, der Skyguide und der FGZO / Flugplatz Speck-Fehraltorf (unter Einbezug des SFVS, der AOPA und des VSF) gemeinsam vereinbart. Anlass zu dieser Sitzung gab die Beschwerde der FGZO gegen die Verfügung des BAZL vom 5. März 2025 betreffend Anpassung der Luftraumstruktur 2025 «Redesign Luftraum Zürich». Auf Antrag des BAZL hat das BVGer mit Zwischenverfügung vom 1. Juli 2025 dieses hängige Beschwerdeverfahren bis am 31. Dezember 2025 sistiert. Dies wie beantragt zwecks Aufnahme von Einigungsverhandlungen des BAZL mit der Beschwerdeführerin, welche sich selbst bereits in der Beschwerde dafür interessiert gezeigt hatte. Somit wurde dem BAZL und der FGZO seitens des BVGer offiziell die Möglichkeit gegeben, den betreffenden Luftraum und die diesbezüglichen Anträge der FGZO zusammen anzuschauen und bestenfalls eine Einigung zu erzielen.

Das Ergebnis dieser einvernehmlichen Lösung betrifft gemäss Protokoll «Minutes Meeting FOCA/Skyguide/FGZO/Flugplatz Speck-Fehraltorf» vom 1. September 2025 (auf welches die FGZO in ihrer Stellungnahme vom 2. Oktober 2025 zur Anpassung der Luftraumstruktur 2026 verweist) die weiteren – d. h. über den mit dem AIC angehörten Bereich hinausgehenden – Anpassungen im Bereich der TMA 2a Zürich. Diese verschiedenen Anpassungen sind nun wie folgt noch präzis ausformuliert und auf den Auszügen der Luftfahrt-Karten gemäss Anhang 2 zur vorliegenden Verfügung unter Ziff. 1 dargestellt worden: Die neue vereinbarte Dimensionierung im Bereich TMA 2a Zürich erfolgt mit der Aufteilung in zwei neue Sektoren, nämlich die neue (verkleinerte) TMA 2a Zürich im Norden des Flugplatzes Speck-Fehraltorf und die neue TMA 2c Zürich im Südwesten desselben, welche beide mit der Untergrenze («Lower Limit») auf 3'500 ft AMSL verbleiben. Eine Erhöhung erfolgt dafür im neu gestalteten TMA-Bereich rund um den Flugplatz Speck-Fehraltorf (sowie östlich und südlich davon), indem der dortige neue Sektor in die neu im Westen ausgeweitete – und im Übrigen mit der bisherigen TMA 4b und 4c zusammengelegte – TMA 4a Zürich integriert wird. Durch diese Integration bzw. Ausweitung wird dieser neue Sektor als Teil der TMA 4a auf das (für diese vorherige kleinere TMA 4a bereits bestehende) Lower Limit von 5'500 ft AMSL angehoben. Dies im Vergleich zum bisherigen Lower Limit dort von 3'500 ft der ursprünglichen TMA 2a. Dieses für die FGZO vorteilhafte Ergebnis, welches zugleich keine ersichtlichen

Nachteile für andere Betroffene bringt, kann somit in die vorliegende Verfügung unter dem Teil der Anpassungen der Lufträume Zürich und Dübendorf aufgenommen werden (hinten Dispositiv-Ziff. 1.1).

Hingegen konnte dem zweiten Antragsbereich der FGZO zur lateralen Dimension der CTR Zürich aus Sicherheits- und Verhältnismässigkeitsgründen nicht stattgegeben werden. Wie im genannten Protokoll vom 1. September 2025 aufgenommen (Ziff. 2 Punkt 2), können die dazu zusätzlich beantragten beiden neuen Flugbeschränkungsgebiete innerhalb der CTR Zürich, LSR Speck «Süd-West» und «Nord-West», als zusätzlicher Schutz für Anflüge bzw. Platzrunden auf die Piste 12 des Flugplatzes Speck-Fehraltorf nicht eingeräumt werden. Wie an der Sitzung vom 1. September 2025 der FGZO vorgestellt und erklärt worden ist (insbes. auch seitens der Skyguide-Teilnehmenden), wurden im Raum Speck-Fehraltorf bereits 300 m auf dem CRM-Buffer für die IFP des Flughafens Zürich und des Militärflugplatzes Dübendorf weggenommen, damit trotzdem mindestens 300 m zwischen den VFR-Verfahren des Flugplatzes Speck-Fehraltorf und der CTR Zürich liegen. Eine weitere Verkleinerung der CTR würde zu einem zu geringen Buffer zwischen den Instrumentenflugverfahren und dem unkontrollierten Luftraum führen. Betreffend Verhältnismässigkeit ist dabei festzuhalten, dass es sich beim Flughafen Zürich um den grössten Landesflughafen der Schweiz handelt mit sehr hohen öffentlichen Sicherheits- und Verkehrsinteressen, wobei dessen IFP hauptsächlich von Gross-Flugzeugen mit in der Regel jeweils über 150 Personen an Bord benutzt werden. Demgegenüber steht der Flugplatz Speck-Fehraltorf als auch nach LFG blass privates Flugfeld mit Anmeldepflicht (Prior Permission Required [PPR]), bei welchem hauptsächlich Kleinflugzeuge mit bis zu 4 Personen an- und abfliegen, womit eine Interessenabwägung aus objektiver Sicht hier klar zu seinen Ungunsten ausfallen muss. Soweit dazu aus der Stellungnahme der FGZO vom 2. Oktober 2025 ein separater (erneuerter) Antrag zur bereits erfolgten Beschwerde vor BVGer vorliegt (vgl. dazu auch Anhang 1 der vorliegenden Verfügung, Ziff. 1.12), wird dieser abgewiesen.

7. Die Veröffentlichung einer Luftraumstrukturänderung erfolgt jeweils im AIP Schweiz (vgl. Art. 2 Abs. 1 VFSD). Die neue bzw. geänderte Luftraumstruktur 2026 wird mittels der ICAO-Luftfahrt-Karte der Schweiz und der Segelflugkarte Schweiz, sog. Supplements zum Luftfahrthandbuch, konkretisiert (hinten Dispositiv-Ziff. 2).
8. Das Inkrafttreten der Änderung der Luftraumstruktur der Schweiz 2026 ist am 19. März 2026 (hinten Dispositiv-Ziff. 3). Die Gültigkeitsdauer ist unbeschränkt und dauert bis zum Widerruf bzw. bis zu einer erneuten Änderung, welche die hiermit bereits verfügten Strukturen betrifft.
9. Gemäss Art. 8a Abs. 2 LFG haben Beschwerden gegen Verfügungen des BAZL zur Festlegung der Luftraumstruktur keine aufschiebende Wirkung.
10. Die Festlegung der Luftraumstruktur ist Bundessache. Sie betrifft einen grossen Teil von Interessierten (Allgemeinverfügung). Es handelt sich bei der Luftraumstruktur um eine Massnahme zur Gewährleistung eines hohen Sicherheitsstandards in der Luftfahrt. Das BAZL erhebt für Verfügungen grundsätzlich Gebühren (Art. 6b LFG). Gemäss Art. 5 Abs. 3 der Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (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 jedoch ermässigt oder erlassen werden.

In Bezug auf die Korrekturmassnahmen des Luftraums Zürich, die Anpassung des (De-)Aktivierungsmechanismus der «LSR29» und der «LSR33», die Anpassung von drei TMA-Untergrenzen,

die Anpassung der CTR Sion, die Publikationsanpassung einiger militärischer LSR auf den relevanten Luftfahrtpublikationen und die Namensänderung der «LSD7 Grandvillard» lässt sich festhalten, dass es sich hierbei um Bereinigungen handelt, die von Amtes wegen erfolgen.

Die Anpassung des Luftraums Bern, welche auf Antrag der Flughafen Bern AG erfolgt, führt zu einer Verbesserung der Betriebssicherheit des Flughafens Bern und wird daher durch das BAZL unterstützt. Demnach liegt im vorliegenden Fall ein öffentliches Interesse an der Umsetzung dieser Luftraumänderung vor, weshalb der Gesuchstellerin keine diesbezüglichen Kosten auferlegt werden.

Im Hinblick auf die vorangehenden Erläuterungen werden gestützt auf Art. 5 Abs. 3 GebV für diese Verfügung keine Gebühren erhoben (hinten Dispositiv-Ziff. 4).

11. Die Verfügung ist den hinten in Dispositiv-Ziff. 5.1 genannten Stellen zu eröffnen (Einschreiben mit Rückschein), den in Dispositiv-Ziff. 5.2 genannten Adressaten (als Stellungnehmende) per Einschreiben mitzuteilen sowie im Bundesblatt in zusammengefasster Form in deutscher, französischer und italienischer Sprache zu publizieren. Des Weiteren kann die Verfügung über die Homepage des BAZL ([www.bazl.admin.ch](http://www.bazl.admin.ch)) oder per E-Mail ([\\_BAZL-Sekretariat\\_SI@bazl.admin.ch](mailto:_BAZL-Sekretariat_SI@bazl.admin.ch)) bezo gen werden (hinten Dispositiv-Ziff. 5.3).

und **verfügt:**

1. Die Luftraumstruktur der Schweiz 2026 wird, basierend auf der ICAO-Luftfahrt-Karte der Schweiz 2025 sowie den nachträglichen Anpassungen hinsichtlich der Publikation der Flugbeschränkungsgebiete «LSR38 Glaubenberg-Wasserfallen», «LSR58 Frauenfeld» und «LSR59 Wichlen» auf den relevanten Luftfahrtpublikationen (Antrag der MAA vom 5. Mai 2025) und der Namensänderung des Gefahrengebiets «LSD7 Grandvillard» (Antrag der Skyguide vom 9. Mai 2025), wie folgt geändert:

1.1 Die Nahkontrollbezirke (Terminal Control Area [TMA]) des Flughafens Zürich werden gemäss erfolgtem Abschluss der Arbeiten der Expertengruppe des Projektes «Redesign Luftraum Zürich», wie mit dem AIC angehört, und unter zusätzlicher Integration der zugunsten der FGZO gefundenen Lösung zu den Anpassungen der TMA 2a Zürich (gemäss E. 6 vorne) wie folgt angepasst.

1.1.1 Dispositiv-Ziff. 1 und 1.1 und Anhang 2 der Verfügung des BAZL vom 5. März 2025 betreffend Anpassung der Luftraumstruktur 2025 «Redesign Luftraum Zürich»: Änderung der Luftraumstruktur der Lufträume Zürich, Dübendorf und damit verbundene Luftraumstrukturen 2025 wird teilweise – hinsichtlich der unten in Dispositiv-Ziff. 1.1.2 aufgelisteten «angepassten» Luftraumstrukturen – ergänzt und ersetzt, insbesondere durch die in Anhang 2 der vorliegenden Verfügung enthaltenen Festlegungen. Die übrigen Auflagen und Nutzungsbedingungen gemäss Dispositiv-Ziff. 1.2 bis 1.7 der genannten Verfügung vom 5. März 2025 sowie die lateralen und vertikalen Abmessungen der unveränderten Luftraumstrukturen gemäss Dispositiv-Ziff. 1 und 1.1 und Anhang 2 der Verfügung vom 5. März 2025 bleiben unverändert in Kraft.

Unveränderte Luftraumstrukturen:

- CTR Zürich
- TMA 1 Zürich
- TMA 2b Zürich
- TMA 3a Zürich
- TMA 5b Zürich
- TMA 6a und 6b Zürich
- TMA 7 Zürich

Der separate Antrag der FGZO zur lateralen Ausdehnung / Verkleinerung der CTR Zürich wird abgewiesen.

1.1.2 Die neuen lateralen und vertikalen Abmessungen der angepassten Nahkontrollbezirke des Flughafens Zürich können dem Anhang 2 zu dieser Verfügung entnommen werden.

Anangepasste Luftraumstrukturen:

- TMA S1 Zürich, TMA S2 Zürich, TMA S3 Zürich
- TMA 2a Zürich, TMA 2c Zürich
- TMA 3b Zürich

- TMA 4a Zürich (vereinigt die bisherigen TMA 4a, 4b und 4c Zürich in neuer Form)
  - TMA 4d Zürich wird neu als TMA 4b Zürich bezeichnet (aufgrund der Zusammenlegung der früheren TMA 4b und 4c Zürich mit der neuen TMA 4a Zürich), deren Abmessungen bleiben unverändert
  - TMA 5a Zürich
  - TMA 6c Zürich
- 1.1.3 Die Anpassung der TMA Zürich hat zudem Auswirkungen auf die nachfolgenden Luftraumstrukturen, wegen der Anpassungen der TMA werden diese LSR sowohl lateral wie vertikal in ihren Dimensionen leicht angepasst:
- LSR77T Albis
  - LSR78T Bachtel West
  - LSR79AT Bachtel Center
  - LSR79BT Bachtel East
  - A9.1-Korridor
- Dispositiv-Ziff. 2, 2.1, 5 und 5.1 und Anhang 2 der Verfügung des BAZL vom 5. März 2025 betreffend Anpassung der Luftraumstruktur 2025 «Redesign Luftraum Zürich»: Änderung der Luftraumstruktur der Lufträume Zürich, Dübendorf und damit verbundene Luftraumstrukturen 2025 wird für diese Luftraumstrukturen durch den Anhang 2 der vorliegenden Verfügung ersetzt. Die übrigen Auflagen und Nutzungsbedingungen gemäss Dispositiv-Ziff. 2.2 bis 2.12 und Dispositiv-Ziff. 5.2 und 5.3 der genannten Verfügung vom 5. März 2025 sowie die lateralen und vertikalen Abmessungen der unveränderten Luftraumstrukturen gemäss Dispositiv-Ziff. 2, 2.1, 5 und 5.1 und Anhang 2 der Verfügung vom 5. März 2025 bleiben unverändert in Kraft.
- 1.1.4 Die Daten zu den Auflagen der Verfügung des BAZL vom 5. März 2025 betreffend Anpassung der Luftraumstruktur 2025 «Redesign Luftraum Zürich»: Änderung der Luftraumstruktur der Lufträume Zürich, Dübendorf und damit verbundene Luftraumstrukturen 2025 in Dispositiv-Ziff. 6.1 bis und mit 6.3 müssen dem BAZL laufend mitgeteilt werden. Die Daten zu der Auflage Dispositiv-Ziff. 6.4 der Verfügung vom 5. März 2025 müssen dem BAZL jedes Jahr im März (spätestens per Ende März) übermittelt werden.

- 1.2 Die Kontrollzone und die Nahkontrollbezirke des Flughafens Bern werden neu errichtet. Dies betrifft die folgenden Luftraumstrukturen:

- CTR Bern
- TMA 1 Bern
- TMA 2 Bern
- TMA 3 Bern
- TMA 4 Bern
- TMA 5 Bern
- TMA 6 Bern

Die Anpassung der CTR-Bern hat zudem Auswirkungen auf die «LSR82 Längenberg» folgender Luftraumstruktur:

- «LSR82 Längenberg»

- 1.2.1 Die neuen lateralen und vertikalen Abmessungen der unter Ziff. 4.2 angepassten Luftraumstrukturen können dem Anhang 2 zu dieser Verfügung entnommen werden.
  - 1.2.2 Für die CTR-Bern und die TMA-Bern gilt die Luftraumklasse D und sie sind als «HX» festgelegt. Der Status dieser Lufträume muss immer auf der ATIS 125.130 MHz oder der Frequenz 121.025 MHz (CTR) / 127.325 MHz (TMA) oder via Telefon (+41 (0) 22 417 40 76) überprüft werden. Die Vorlaufzeit zur Aktivierung dieser Lufträume ist 30 Minuten.
    - 1.2.2.1 Luftraumnutzer mit Funkverbindung müssen innerhalb des deaktivierten Luftraums immer hörbereit auf der Frequenz 121.025 MHz (CTR) / 127.325 MHz (TMA) MHz sein. Der zuständige Flugverkehrsleiter wird im Fall einer Aktivierung dies den in dem Luftraum verbleibenden Piloten mitteilen und diese sollen sich bei der Flugsicherung melden oder der Luftraum verlassen.
    - 1.2.2.2 Luftraumnutzer ohne Funkverbindung müssen den Status des Luftraums alle 15 Minuten überprüfen. Im Falle einer anstehenden Luftraumaktivierung müssen sie den Luftraum vor der Aktivierung verlassen haben.
  - 1.2.3 Für das Standardverfahren der RNP-Anflüge auf die Piste 32 darf ausschliesslich das Ost- oder das Westanflugverfahren gewählt werden, wobei die TMA-Sektoren des gegenüberliegenden Anflugverfahrens inaktiv bleiben.
    - 1.2.3.1 Für das Ostkonzept wird die TMA 6 Bern aktiviert.
    - 1.2.3.2 Für das Westkonzept wird die TMA 4 Bern aktiviert.
    - 1.2.3.3 Die TMA 6 Bern und die TMA 4 Bern dürfen nur in Ausnahmefällen, z.B. bei schlechten Wetterbedingungen, gleichzeitig aktiviert werden. Diese gleichzeitige Aktivierung muss mit Begründung festgelegt werden und dem BAZL jedes Jahr im März (spätestens per Ende März) übermittelt werden.
  - 1.2.4 Bei allfälligen Wettbewerben unterhalb der TMA 4 oder TMA 6 kann ein Veranstalter spätestens 2 Monate im Voraus der Flughafen Bern AG ein Gesuch für die Nutzung des Luftraums stellen. Falls möglich wird in dieser Periode der IFR-Verkehr über die andere Seite des Flughafens abgehandelt.
  - 1.2.5 Die Flughafen Bern AG muss in Zusammenarbeit mit der Skyguide beim BAZL ein monatisches Reporting (per Mitte des Folgemonats) über die Pistennutzung und die TMA-Aktivierungen einreichen, damit das BAZL die Betriebsreglung des HX-Konzeptes laufend überprüfen kann.
  - 1.2.6 Die lateralen und vertikalen Dimensionen der «LSR82 Längenberg» werden abgeändert und können dem Anhang 2 zu dieser Verfügung entnommen werden. Alle weiteren Auflagen der «LSR82 Längenberg» gemäss Dispositiv Ziff. 1.3 der Verfügung des BAZL vom 28. Februar 2020 betreffend «Änderung der Luftraumstruktur der Schweiz 2020» bleiben unverändert in Kraft.
  - 1.2.7 Die genannten Luftraumstrukturen werden im AIP Schweiz und auf den relevanten Karten (u.a. ICAO-Karte, Segelflugkarte, VAC und Area Charts) publiziert.
- 1.3 Für die Flugbeschränkungsgebiete für Segelflug ausserhalb TMA «LSR29 Tavannes» und «LSR33 Balsthal» wird ein Deaktivierungsverfahren eingeführt.
    - 1.3.1 Die Standard-Aktivierungszeiten im Zeitraum jeweils vom 1. März bis und mit 31. Oktober zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang gelten weiterhin. Für Flugoperationen in

den Bereichen «Search and Rescue» (SAR) und «Helicopter Emergency Medical Services» (HEMS) gibt es jedoch die Möglichkeit, einen Tag im Voraus bis spätestens vor 1500 LT, die beiden oben genannten LSR über NOTAM deaktivieren zu lassen und dies wird auch via DABS (Rückseite) veröffentlicht. Eine Deaktivierung ist möglich, falls folgende Wetterbedingungen innerhalb der lateralen Ausdehnung der LSR33 zu erwarten sind und deswegen ein VFR-Flug für diese PinS-Flugoperationen voraussichtlich nicht möglich ist:

- Prognostizierte / erwartete Wolkenbedeckung grösser als oder gleich «6/8» mit einer Wolkenbasis zwischen Grund und 5'000 ft AMSL.
- 1.3.2 Diese Flugbeschränkungsgebiete für Segelflugzeuge ausserhalb TMA wurden mit Verfüzung des BAZL vom 1. Februar 2012 errichtet und anschliessend mittels jährlicher Luftraumstrukturänderungsverfügung vom 6. März 2019 und 28. Februar 2020 (i.V. m. Wiedererwägungsverfügung vom 11. Juni 2020) teilweise geändert. Alle bestehenden Auflagen und Nutzungsbedingungen der «LSR29» und «LSR33» gemäss den erwähnten Verfügungen ausser der Neuregelung vorne in Dispositiv-Ziff. 1.3.1 bleiben unverändert in Kraft.
- 1.3.3 Vorbehalten bleibt generell die Genehmigung der PinS-Flugverfahren Delémont mittels Ausnahmebewilligung durch das BAZL. Bis zur Rechtskraft einer solchen Genehmigung des BAZL entfalten die vorgehenden Dispositiv-Ziff. 1.3, 1.3.1 und 1.3.2 keine Wirkung.
- 1.4 Die Untergrenze von drei Nahkontrollbezirken (TMA) nördlich der Mittelland-Jura/Alpen-Trennlinie wird angepasst. Von dieser Anpassung sind nachfolgende Luftraumstrukturen betroffen, bei welchen die Untergrenzen neu wie folgt definiert werden (es gibt keine Änderung bei der Obergrenze, diese wird hier nur der Vollständigkeit halber aufgeführt):
- Dübendorf (LSMD):
- TMA1 700 ft AGL oder 3'500 ft AMSL, je nachdem welches die grössere Höhe ergibt / FL100;
- Payerne (LSMP):
- TMA1 700 ft AGL oder 2'300 ft AMSL, je nachdem welches die grössere Höhe ergibt / FL100;
  - TMA2 700 ft AGL oder 2'800 ft AMSL, je nachdem welches die grössere Höhe ergibt / FL100.
- 1.4.1 Betreffend die Nahkontrollbezirke Dübendorf (LSMD) TMA 1 und Payerne (LSMP) TMA 1 und 2 bleiben alle übrigen bestehenden Auflagen und Nutzungsbedingungen unverändert in Kraft.
- Für die TMA 1 Dübendorf gilt somit weiterhin Dispositiv Ziff. 3 der Verfügung des BAZL vom 5. März 2025 «Redesign Luftraum Zürich»: Änderung der Luftraumstruktur der Lufträume Zürich, Dübendorf und damit verbundene Luftraumstrukturen 2025.
- 1.4.2 Die genannten TMA werden im AIP Schweiz und auf den relevanten Luftfahrt-Karten (u.a. ICAO-Karte, Segelflugkarte, VAC und Area Charts) publiziert.
- 1.4.3 Die lateralen Abmessungen der oben aufgeführten TMA bleiben unverändert.

- 1.5 Die Kontrollzone des Flughafens Sion (LSGS) wird neu errichtet. Bei der davon betroffenen Luftraumstruktur handelt es sich um die CTR Sion.
  - 1.5.1 Die neuen lateralen und vertikalen Abmessungen der CTR Sion können dem Anhang 2 zu dieser Verfügung entnommen werden.
  - 1.5.2 Alle übrigen bestehenden Auflagen und Nutzungsbedingungen der CTR Sion gemäss Dispositiv Ziff. 1.2 der Verfügung des BAZL vom 3. Februar 2014 betreffend Änderung der Luftraumstruktur der Schweiz 2014 bleiben unverändert in Kraft.
  - 1.5.3 Die CTR Sion wird im AIP Schweiz und auf den relevanten Karten (u.a. ICAO-Karte, Segelflugkarte, VAC und Area Charts) publiziert.
- 1.6 Die Publikation der Obergrenze der «LSR38 Glaubenberg-Wasserfallen», der «LSR58 Frauenfeld» und der «LSR59 Wichlen» wird angepasst. Die jeweilige Obergrenze der genannten LSR ändert sich hingegen nicht. Dies ergibt folgende Anpassungen:
  - Die «LSR38 Glaubenberg-Wasserfallen», die «LSR58 Frauenfeld» und die «LSR59 Wichlen» werden auf den relevanten Luftraumkarten neu mit «NOTAM» als Obergrenze publiziert.
  - Im AIP Schweiz wird die bereits existierende Obergrenze der «LSR38 Glaubenberg-Wasserfallen», der «LSR58 Frauenfeld» und der «LSR59 Wichlen» neu als Maximalhöhe publiziert, wobei die tatsächlich anwendbare Höhe der Aktivierung der jeweiligen LSR über NOTAM ersichtlich ist und auf dem DABS publiziert wird.
- 1.6.1 Alle übrigen bestehenden Auflagen und Nutzungsbedingungen der «LSR38 Glaubenberg-Wasserfallen», der «LSR58 Frauenfeld» und der «LSR59 Wichlen» gemäss Dispositiv Ziff. 1 der Verfügung des BAZL vom 22. November 2022 betreffend Änderung der Luftraumstruktur der Schweiz 2023 bleiben unverändert in Kraft.
- 1.7 Die «LSD7 Grandvillard» wird neu als «LSD3 Grandvillard» publiziert. Das AIP Schweiz und alle relevanten Luftraumpublikationen werden dementsprechend aufdatiert werden.
  - 1.7.1 Alle bestehenden Auflagen und Nutzungsbedingungen dieser LSD gemäss Dispositiv-Ziff. 4 Bst. b. bis Bst. e. der Verfügung des BAZL vom 25. Januar 2022 betreffend Änderung der Luftraumstruktur der Schweiz 2022 bleiben unverändert in Kraft.
2. Die Änderungen der Luftraumstruktur der Schweiz 2026 werden im AIP Schweiz publiziert. Die neue bzw. geänderte Luftraumstruktur 2026 wird mittels der ICAO-Luftraumkarte der Schweiz und der Segelflugkarte Schweiz, sog. Supplements zum AIP, konkretisiert.
3. Die Änderung der Luftraumstruktur der Schweiz 2026 gemäss Dispositiv-Ziff. 1 vorne tritt am **19. März 2026** in Kraft. Die Gültigkeitsdauer ist unbeschränkt und dauert bis zum Widerruf bzw. bis zu einer erneuten Änderung, welche die hiermit bereits verfügten Strukturen betrifft.
4. Für die vorliegende Verfügung werden keine Gebühren erhoben.
5. Eröffnung und Publikation der Verfügung:
  - 5.1 Die Verfügung ist folgenden Adressaten per Einschreiben mit Rückschein zu eröffnen:
    - Military Aviation Authority, Militärflugplatz, 1530 Payerne
    - Kdo Luftwaffe, Bolligenstrasse 56, 3003 Bern

- Skyguide, Case postale 796, 1215 Genève 15
- Flughafen Bern AG, Flugplatzstrasse 31, 3123 Belp
- Aéroport de Sion, Route de l'Aéroport, 1950 Sion
- Schweizerische Rettungsflugwacht, Rega-Center, Postfach 1414, 8058 Zürich Flughafen
- Flughafen Zürich AG, Postfach, 8058 Zürich Flughafen
- Flugplatzkommando Dübendorf, Militärflugplatz, 8600 Dübendorf
- Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS), Armée Suisse Base aérienne Payerne Suisse, 1530 Payerne
- Flugsportgruppe Zürcher-Oberland, Herr M. Kuhn / Herr A. Herrmann, Flugplatz Speck, 8320 Fehraltorf

5.2 Eine Kopie dieser Verfügung ist unter anderem allen Angehörten, die eine Stellungnahme eingereicht haben (siehe oben Ziff. 3), mit Einschreiben mitzuteilen:

- Canton du Valais, Département de la mobilité du territoire et de l'environnement Service de la mobilité, Madame S. Dumoulin, Rue des Creusets 5, CP670, 1951 Sion
- Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Herr M. Traber, Neumühlequai 10, 8090 Zürich
- Gemeindeverwaltung Horgen, Herr B. Nüesch / Herr T. Guntli, Bahnhofstrasse 10, Postfach, 8810 Horgen
- Kanton Schwyz, Volkswirtschaftsdepartement, Frau P. Steimen-Rickenbacher, Bahnhofstrasse 15, Postfach 1180, 6431 Schwyz
- Aero Club der Schweiz (AeCS), Zentralsekretariat, Herr C. Markoff / Herr G. Rossier, Maihofstrasse 76, 6006 Luzern
- Kanton Bern, Bau- und Verkehrsdirektion, Herr Ch. Neuhaus, Reiterstrasse 11, 3003 Bern
- Segelflugverband der Schweiz (SFVS), Herr D. Leemann / Herr F. Schwerzmann, Maihofstrasse 76, 6006 Luzern
- Gemeinde Bubikon, Herr A.C. Angele / Herr U. Tanner, Rutschbergstrasse 18, 8608 Bubikon
- Schweizerischer Hängegleiter-Verband (SHV), Herr C. Boppart / Herr A. Hügli, Seefeldstrasse 224, 8008 Zürich
- Bundesamt für Umwelt BAFU, Abteilung Biodiversität und Landschaft, 3003 Bern
- Verband Schweizer Flugplätze (VSF), c/o Weisser Pardo AG, Kreuzstrasse 60, 8008 Zürich
- Skyguide AIM, Herr M. Schnyder, Flugsicherungsstrasse 1-5, P.O. Box 270, 8602 Wangen bei Dübendorf

5.3 Zudem wird diese Verfügung in zusammengefasster Form im Bundesblatt in deutscher, französischer und italienischer Sprache publiziert. Sie kann ausserdem über die Home-page des BAZL ([www.bazl.admin.ch](http://www.bazl.admin.ch)) oder per E-Mail ([\\_BAZL-Sekretariat\\_SI@bazl.admin.ch](mailto:_BAZL-Sekretariat_SI@bazl.admin.ch)) bezogen werden.

Bundesamt für Zivilluftfahrt



Christian Hegner  
Direktor



Jeroen Kroese  
Sektion Luftraum

Anhang 1: Bericht Anhörung Luftraumstrukturänderungen der Schweiz 2026

Anhang 2: Betroffene Räume Luftraumstrukturänderungen der Schweiz 2026

### **Rechtsmittelbelehrung**

Gegen diese Verfügung kann innert 30 Tagen nach Eröffnung beim Bundesverwaltungsgericht, Postfach, 9023 St. Gallen, Beschwerde erhoben werden. Gemäss Art. 22a Abs. 1 Bst. c des Verfahrensgesetzes vom 20. Dezember 1968 (VwVG; SR 172.021) steht die Frist vom 18. Dezember bis und mit 2. Januar still. 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.

Kopie intern:

D, KOMM, LSI, SISS/bol, kic, ocr, wis, SILR/ceg, nym, SIFS/rem, bus, nir, LIFS, SIAP, LSB, SBFF, LESA, LERI, LEUW, SRM, UAS, LETI



17. Dezember 2025

# **Bericht über die Anhörung betreffend Luftraumstrukturänderung der Schweiz 2026**

## **Anhang 1 der Verfügung vom 17. Dezember 2025 betreffend Änderung der Luftraumstruktur der Schweiz 2026**

Aktenzeichen: BAZL-054.3-20/4/47/1/1/1

### **1. Stellungnahmen / Anträge der Interessenvertreter und Beurteilung des BAZL**

#### **1.1. Canton du Valais**

<b>Stellungnahme</b>	<b>Beurteilung BAZL</b>
<p>La CTR (Control Traffic Region), est un espace aérien réglementé, destiné à protéger les espaces réservés aux vols d'aéronefs à l'arrivée ou au départ de l'aéroport de Sion. Sur ses flancs sud et nord elle dispose actuellement d'enclaves permettant aux parapentes de se poser sans devoir interagir avec la tour de contrôle.</p> <p>La future CTR sera réduite dans la largeur. Les enclaves sud ainsi que celle d'Arbaz n'auront plus de raison d'être. La Fédération Suisse de Vol Libre a consulté ses membres et accepté que les enclaves des communes de Savièse et de Conthey, qui demeurent dans la CTR, soient supprimées. Dans ces secteurs, il n'y a pratiquement plus ou très peu d'atterrissements de parapentes et aucune école de formation.</p> <p>Dans ces conditions, le canton du Valais peut approuver ces adaptations de la CTR de Sion qui rendront la situation plus claire et plus sûre pour les parapentistes et les pilotes.</p>	<p><b>Zur Kenntnis genommen.</b></p>

## 1.2. Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>Da sich die vorliegende Anpassung der Luftraumstruktur als äusserst fachspezifisch erweist und ausschliesslich den Fachbereich Luftfahrt betrifft, erfolgt die Stellungnahme als Fachstellungnahme durch das im Kanton Zürich für den Bereich Luftfahrt zuständige Amt für Mobilität AFM (vgl. Anhang 1 lit. D Ziff. 5 und Anhang 3 Ziff. 4.3 lit. b der Verordnung über die Organisation des Regierungsrates und der kantonalen Verwaltung IVOG RR; LS 172.11)). Die vorliegende Stellungnahme beschränkt sich zudem auf die den Kanton Zürich betreffenden Anpassungen (Ziffer 1 und Ziffer 3 im AIC 002/2025 B betreffend den Flughafen Zürich bzw. die TMA 1 Dübendorf).</p> <p>Die beabsichtigten Anpassungen an der Luftraumstruktur des Flughafens Zürich erweisen sich als überaus geringfügig. Grundsätzlich handelt es sich hierbei ausschliesslich um kleinere «Detailkorrekturen» nach Umsetzung des Projekts «Redesign Luftraum Zürich» am 20. März 2025. Die Anpassungen haben weder auf den bestehenden Sicherheitsstandard noch auf den Flugbetrieb am Flughafen Zürich einen Einfluss. Insbesondere haben die Anpassungen auch keinen Einfluss auf die bestehenden Flugprofile. Mit den beabsichtigten Anpassungen können jedoch einerseits bestimmte Verbesserungen für die Flugsicherung erreicht und andererseits bestimmte Teile des Luftraums für die übrigen Luftraumnutzenden freigegeben werden.</p> <p>Mit der Anpassung der TMA 1 Dübendorf wird die Konformität mit den ICAO- und EU Vorschriften gewährleistet, indem neben der Untergrenze von 3500 ft AMSL eine Untergrenze von 700 ft AGL eingeführt wird, wobei die jeweils höhere Höhe als massgebende Untergrenze gilt. Die Anpassung hat weder auf den bestehenden Sicherheitsstandard noch auf die Flugverfahren am Flugplatz Dübendorf einen Einfluss.</p> <p>Gegenüber den vorliegenden Anpassungen bestehen keine Einwände und diesen kann zugestimmt werden.</p>	<p><b>Zur Kenntnis genommen.</b></p> <p><b>Zur Kenntnis genommen.</b></p> <p><b>Zur Kenntnis genommen.</b></p>

## 1.3. Gemeindeverwaltung Horgen

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>Wir haben die uns zur Verfügung stehenden Unterlagen im Rahmen der gegebenen Frist geprüft. Nach aktuellem Stand gehen wir davon aus, dass die geplanten Veränderungen keine direkten oder unmittelbaren negativen Auswirkungen auf das Gemeindegebiet Horgen haben werden (z.B. Verschlechterung der Lärmsituation).</p> <p>Aus unserer derzeitigen Sicht sind folgende Punkte festzuhalten:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Beurteilungsgrundlagen und Fristsetzung Aufgrund der kurzen Frist zur Stellungnahme war es uns nicht möglich, eine vertiefte fachliche Analyse durchzuführen resp. eine solche in Auftrag zu geben. Des Weiteren sind für eine fundierte Einschätzung und Auseinandersetzung mit dieser komplexen Thematik zusätzliche Informationen erforderlich. Aus der</li> </ol>	<p>Die geplanten Luftraumstrukturänderungen haben keine negativen Auswirkungen für die Gemeinde Horgen.</p> <p><b>Zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Bei den jährlichen Luftraumstrukturänderungen wird stets eine einmonatige Anhörungsfrist festgesetzt. Im Rahmen dieser Anhörung werden den betroffenen Luftraumnutzenden</p>

<p>geplanten Änderung an der Luftraumstruktur ist beispielsweise nicht ersichtlich, welche min./max. Limiten sowie welcher Luftraumklasse die einzelnen Zonen vor der Änderung eingeteilt waren.</p> <p>2. Auswirkungen auf die Gemeinde Horgen Aus den vorliegenden Unterlagen ist nicht ersichtlich, ob und wie stark die einzelnen Gemeinden (im Besonderen das Gemeindegebiet Horgen) betroffen sind. Es scheint sich um eine hauptsächlich organisatorische Änderung zu Gunsten der allgemeinen Flugverkehrssicherheit zu handeln; doch die Auswirkungen hiervon auf bspw. veränderte Flugrouten sind nicht ersichtlich.</p> <p>Es wird davon ausgegangen, dass aus heutiger Sicht keine unmittelbare und klar erkennbare Mehrbelastung für die Gemeinde Horgen zu erwarten ist. Die Auswirkungen der geplanten Luftraumstrukturänderung sind jedoch leider nicht vollständig nachvollziehbar. Wir bitten die zuständigen Bundesbehörden, dass im Falle von daraus folgenden negativen Änderungen entsprechend rechtzeitig informiert wird und die Änderungen auch mit dem Sachplan Infrastruktur und Luftfahrt (SIL) kohärent sind.</p>	<p>alle relevanten Informationen zur Verfügung gestellt. Die Instrumentenflugverfahren und die Arbeitsmethodik der Flugsicherung ändern sich mit vorliegender Luftraumstrukturänderung nicht. Es betrifft luftraumtechnisch lediglich kleinere Anpassungen, wobei die heutigen Arbeiten der Fluglotsen besser getätigt – bzw. der Flugverkehr effizienter und effektiver erfolgen kann – und zudem einige Teile des Luftraums der Leichtaviatik freigegeben werden können.</p> <p><b>Zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Die Annahme der Gemeinde Horgen ist korrekt. Die Flugrouten ändern sich mit den vorliegenden Luftraumstrukturänderungen nicht.</p> <p><b>Zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Wie bereits erwähnt, bringen die vorliegenden Luftraumstrukturänderungen keine Mehrbelastung für die Gemeinde Horgen. Die bestehenden Flugrouten werden sich nicht ändern. Allfällige zukünftige Änderungen von Flugrouten werden immer im Rahmen der anwendbaren Prozesse (SIL, Betriebsreglement) erfolgen.</p> <p><b>Zur Kenntnis genommen.</b></p>
---	--

## 1.4. Schweizer Armee – Luftwaffe

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
Die Schweizer Luftwaffe hat die geplanten Anpassungen der Luftraumstruktur 2026 geprüft; es bestehen seitens der Luftwaffe keine Bemerkungen.	<p><b>Zur Kenntnis genommen.</b></p>

## 1.5. Kanton Schwyz

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>Die Vorlage betrifft verschiedene Flughäfen, wobei sich nur der Flughafen Zürich im Einflussbereich des Kantons Schwyz befindet. Das letztjährige «Redesign Luftraum Zürich» hatte einen sichereren Betrieb zum Ziel. Mit der vorliegenden Vorlage sind leichte Anpassungen des Luftraums notwendig.</p> <p>Gerne teilen wir Ihnen mit, dass die den Kanton Schwyz betreffende minimale Anpassung keine Auswirkungen auf das Kantonsgebiet hat. Es ergeben sich keine Einwände.</p>	<p><b>Zur Kenntnis genommen.</b></p>

## 1.6. Aero-Club der Schweiz (AeCS)

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p><b>1. Anpassung der Lufträume Zürich und Dübendorf – Korrekturmassnahmen</b>  Die beantragten Änderungen sind gerechtfertigt und wurden von den verschiedenen Betroffenen diskutiert (Expertengruppe). Sie sind akzeptabel.</p> <p>Was den Flugplatz Speck betrifft, so sind die konstruktiven Gespräche, die geführt und vorgestellt wurden, akzeptabel. Laut der von der FGZO eingereichten Beschwerde ist der Inhalt der Gespräche in Woche 38 vertraulich und ihr Inhalt wurde uns nicht offengelegt.</p> <p>Es scheint, dass es ein konstruktives Treffen war und die AeCS die Lösungsvorschläge unterstützt, damit die FGZO ihre Beschwerde zurückziehen kann.</p>	<p><b>Zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Die Sitzung vom 1. September 2025 war sehr konstruktiv. Während dieser Sitzung wurden Anpassungen im Bereich der TMA 2a Zürich vereinbart, mit welchen andere Stakeholder nicht benachteiligt werden.</p> <p><b>Zur Kenntnis genommen.</b></p>
<p><b>2. Anpassung des Luftraums Bern</b>  Der Ansatz des RNP 32 ist gerechtfertigt und wird zu besseren Planungs- und Betriebsmöglichkeiten für den Betrieb des Flughafens Bern sowie zu einer Erhöhung der Flugsicherheit führen. Auch der AeCS begrüßt die Verbesserung des Projekts im Vergleich zum Vorjahr.</p> <p>Der AeCS fordert, dass das Betriebskonzept und die versprochene Flexibilität des Einsatzes der TMA für einen Anflug aus Ost oder West vom Flughafen Bern und Skyguide eingehalten werden.</p>	<p><b>Zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Es wird ein Monitoring des Betriebskonzepts geben. Eine entsprechende Auflage für den Flughafen Bern / die ATC wird in die vorliegende Verfügung aufgenommen (vgl. Dispositiv-Ziff. 1.2.5 der Verfügung).</p> <p><b>Der Antrag wird gutgeheissen.</b></p>
<p><b>3. TMA-Änderungen nördlich der Trennlinie Mittelland/Jura – Alpen</b>  Keine Einwände seitens AeCS.</p>	<p><b>Zur Kenntnis genommen.</b></p>
<p><b>4. Anpassung CTR Sion</b>  Der AeCS unterstützt die geplanten Änderungen.</p>	<p><b>Zur Kenntnis genommen.</b></p>
<p><b>5. PinS Delémont (LSKD) und LSR for Gliders outside TMA LSR29 und LSR33</b>  Die Verbesserung der Möglichkeiten der Rettungsdienste durch das LFN ist eindeutig gerechtfertigt.  «Wenn die Wettervorhersage für den folgenden Tag keinen VFR-Betrieb zulässt» sollte besser definiert werden.</p>	<p>Es werden konkretere Wetterbedingungen ausformuliert, welche klar festhalten, unter welche Bedingungen die LSR29 und die LSR33 einen Tag im Voraus deaktiviert werden können (vgl. Dispositiv-Ziff. 1.3.1 der Verfügung).</p> <p><b>Der Antrag wird gutgeheissen.</b></p>
<p><b>Andere Stellungnahmen</b>  Wir unterstützen auch die Stellungnahmen der lokalen Akteure und der dem AeCS angeschlossenen Verbände sowie des Hängegleiterverbands SHV-FSVL.</p>	<p><b>Zur Kenntnis genommen.</b></p>

## 1.7. Kanton Bern

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>Im Kanton Bern ist von den Anpassungen der Luftraumstruktur der Luftraum des Flughafens Bern betroffen. Diese Anpassungen sind eine Folge der neuen Anflüge nach Instrumentenflugregeln und sind fachlich begründet und erforderlich.</p> <p>Ich danke Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Aus Sicht des Kantons Bern habe ich keine Bemerkungen zur Anpassung der Luftraumstruktur des Flughafens Bern.</p>	<b>Zur Kenntnis genommen.</b>

## 1.8. Segelflugverband der Schweiz (SFVS)

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>Wir möchten uns im Allgemeinen bedanken dafür, dass die enthaltenen Anpassungen in den entsprechenden Gremien schon besprochen wurden, und dass diese somit schon weitgehend für alle Parteien akzeptable Lösungen darstellen. Ebenfalls begrüssen wir das Nutzen von Geo-Links für die graphische Darstellung der Anpassungen.</p> <p><b>1. Anpassung der Lufträume Zürich und Dübendorf</b> Die im AIC enthaltenen Anpassungen am Luftraum Zürich und Dübendorf sind nachvollziehbar. Der SFVS unterstützt die im Rahmen der Sitzung vom 1. September mit BAZL und Flugplatz Speck besprochene Lösung.</p> <p><b>2. Anpassung des Luftraums Bern</b> Das RNP-Anflugverfahren auf die Piste 32 ist sachlich begründet und für die wirtschaftliche Entwicklung des Regionalflughafens Bern bedeutsam. Der Voralpenraum zwischen Bern und Thun erfüllt gesamtschweizerisch eine wichtige Scharnierfunktion für den Transitverkehr ausserhalb des fliegerisch anspruchsvollen Hochgebirges. Es resultieren konfliktäre Bedürfnisse der verschiedenen Luftraumnutzenden, die im Sinne der Verhältnismässigkeit einer sorgfältigen Interessensabwägung bedürfen.</p> <p>Die gefundene Lösung für den Luftraum Bern ist für den SFVS akzeptabel. Wir begrüssen insbesondere die versprochene Flexibilität für die Aktivierung/Deaktivierung der TMA für linker bzw. rechter Gegenanflug (beide gleichzeitig in Ausnahmefällen aktiv, eine Seite aufs Mal «reservierbar» im Voraus für geplante GA-Aktivitäten), und erwarten, dass diese Regeln Bestandteil der anschliessenden Verfügung vom BAZL sind.</p> <p>Ebenfalls erwarten wir seitens Flughafen Bern AG und Skyguide, dass sie ihre Flugverkehrsleiter auf die abgesprochenen Nutzungsregeln aufmerksam machen (z.B. es besteht keine Transponderpflicht für den Einflug in die CTR/TMA).</p>	<b>Zur Kenntnis genommen.</b>
	<b>Zur Kenntnis genommen.</b>
	<b>Zur Kenntnis genommen.</b>
	<b>Das vereinbarte Betriebskonzept ist Teil der gemeinsam gefundenen Lösung. Entsprechende Auflagen sind in die vorliegende Verfügung aufgenommen worden (vgl. Dispositiv-Ziff. 1.2.3.3 der Verfügung).</b>
	<b>Der Antrag wird gutgeheissen.</b>
	<b>Das BAZL geht davon aus, dass die verantwortlichen Flugverkehrsleiter Kenntnis von Art. 29 der Verordnung des UVEK über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge (VRV-L) bezüglich Transponder haben.</b>
	<b>Zur Kenntnis genommen.</b>

<p><b>3. TMA-Änderungen nördlich der Trennlinie Plateau/Alpes</b> Der SFVS hat keine Anmerkungen zu diesem Thema.</p>	<p><b>Zur Kenntnis genommen.</b></p>
<p><b>4. Anpassung CTR Sion</b> Der SFVS unterstützt die vorgeschlagenen Anpassungen der CTR Sion.</p>	<p><b>Zur Kenntnis genommen.</b></p>
<p><b>5. PinS Delémont und LSR for Gliders outside TMA LSR29 und LSR33</b> Der SFVS unterstützt den Ausbau des LFN, und dessen positiven Auswirkungen auf die Rettungs- und Sanitätsdienste in der Schweiz. Die vorgeschlagene Lösung für das Nutzen neuer Routen ist mit dem Segelflugbetrieb vereinbar. Allerdings ist uns nicht ganz klar, was mit «keinen VFR-Betrieb zulässt» gemeint ist. Wir beantragen deshalb, für die Ausarbeitung der entsprechenden Kriterien involviert zu werden.</p> <p>Hiermit möchten wir auch unsere Unterstützung für die Stellungnahmen zur AIC 002/2025 B der Schweizer Segelfluggruppen sowie des Aero-Clubs der Schweiz und dessen Sektionen geben.</p>	<p>Es werden konkretere Wetterbedingungen ausformuliert, welche klar festhalten, unter welchen Bedingungen die LSR29 und die LSR33 einen Tag im Voraus deaktiviert werden können (vgl. Dispositiv-Ziff. 1.3.1 der Verfügung).</p> <p><b>Der Antrag wird gutgeheissen.</b></p> <p><b>Zur Kenntnis genommen.</b></p>

## 1.9. Gemeinde Bubikon

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>Wir haben die uns zur Verfügung stehenden Unterlagen im Rahmen der gegebenen Frist geprüft. Nach aktuellem Stand gehen wir davon aus, dass die geplanten Veränderungen keine direkten oder unmittelbaren negativen Auswirkungen auf das Gemeindegebiet Bubikon haben werden (z.B. Verschlechterung der Lärmsituation).</p> <p>Aus unserer derzeitigen Sicht sind folgende Punkte festzuhalten:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Beurteilungsgrundlagen und Fristsetzung</li></ol> <p>Aufgrund der kurzen Frist zur Stellungnahme war es uns nicht möglich eine vertiefte fachliche Analyse durchzuführen resp. eine solche in Auftrag zu geben. Des Weiteren sind für eine fundierte Einschätzung und Auseinandersetzung mit dieser komplexen Thematik zusätzliche Informationen erforderlich. Aus der geplanten Änderung an der Luftraumstruktur ist beispielsweise nicht ersichtlich welche min./max. Limiten sowie welcher Luftraumklasse die einzelnen Zonen vor der Änderung eingeteilt waren.</p>	<p>Die geplanten Luftraumstrukturänderungen haben keine negativen Auswirkungen für die Gemeinde Bubikon.</p> <p><b>Zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Bei den jährlichen Luftraumstrukturänderungen wird stets eine einmonatige Anhörungsfrist festgesetzt. Im Rahmen dieser Anhörung werden den betroffenen Luftraumnutzenden alle relevanten Informationen zur Verfügung gestellt.</p> <p>Die Instrumentenflugverfahren und die Arbeitsmethodik der Flugsicherung ändern sich mit vorliegender Luftraumstrukturänderung nicht. Es betrifft luftraumtechnisch lediglich kleinere Anpassungen, wobei die heutigen Arbeiten der Fluglotsen besser getätigter – bzw. der Flugverkehr effizienter und effektiver erfolgen kann – und einige Teile des Luftraums der Leichtaviatik freigegeben werden können.</p> <p><b>Zur Kenntnis genommen.</b></p>

<p><b>2. Auswirkungen auf die Gemeinde Bubikon</b> Aus den vorliegenden Unterlagen ist nicht ersichtlich, ob und wie stark die einzelnen Gemeinden (im Besonderen das Gemeindegebiet Bubikon) betroffen sind. Es scheint sich um eine hauptsächlich organisatorische Änderung zu Gunsten der allgemeinen Flugverkehrssicherheit zu handeln; doch die Auswirkungen hiervon auf bspw. veränderte Flugrouten sind nicht ersichtlich.</p>	<p>Die Flugrouten ändern sich nicht. Es gibt somit keine diesbezüglichen Auswirkungen für die Gemeinde Bubikon. Es handelt sich nur um geringfügige Anpassungen, damit die heutige Arbeitsmethodik der Fluglotsen unterstützt wird.</p>
<p><b>3. Lärmbelastung</b> In der Zone 'TMA S2 (SOUTH 2) / HX" wurde die Maximalhöhe heruntergesetzt. Bei der Zone LSR79AT Bachtel Center" wurde die Minimumhöhe verändert. Die Auswirkung des Fluglärmes hierdurch ist unklar und lässt keine belastbare Einschätzung zu. Weitere Änderungen in den beiden Zonen können nicht ausgeschlossen werden, sind jedoch für uns nicht nachvollziehbar, da der ursprüngliche Zustand nicht bekannt ist.</p>	<p><b>Zur Kenntnis genommen.</b> Diese beiden Änderungen haben keinen Einfluss auf den Fluglärm. Der A9.1 Korridor schliesst sich jetzt der TMA S2 an und es gibt keine Überlappung mehr. Die LSR79AT Bachtel Center wird nur innerhalb der TMA errichtet, weshalb die Untergrenze der LSR79AT sich der neuen TMA 4a Zürich Untergrenze anpasst.</p>
<p>Es wird davon ausgegangen, dass aus heutiger Sicht keine unmittelbare und klar erkennbare Mehrbelastung für die Gemeinde Bubikon zu erwarten ist. Die Auswirkungen der geplanten Luftraumstrukturänderung sind jedoch leider nicht vollständig nachvollziehbar. Wir bitten die zuständigen Bundesbehörden, dass im Falle von daraus folgenden negativen Änderungen entsprechend rechtzeitig informiert wird und die Änderungen auch mit dem Sachplan Infrastruktur und Luftfahrt (SIL) kohärent ist.</p>	<p><b>Zur Kenntnis genommen.</b> Die Flugrouten werden nicht geändert. Es gibt keine Mehrbelastung für die Gemeinde Bubikon. Allfällige zukünftige Änderungen von Flugrouten werden immer im Rahmen der anwendbaren Prozesse (SIL, Betriebsreglement) erfolgen.</p> <p><b>Zur Kenntnis genommen.</b></p>

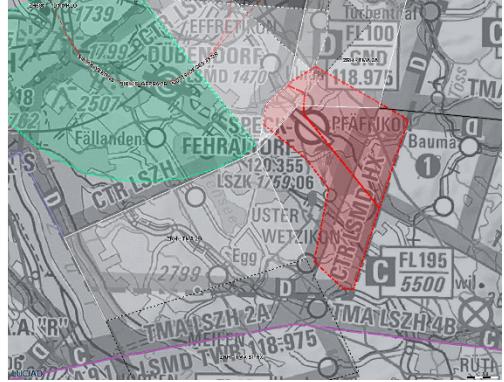
## 1.10. Schweizerischer Hängegleiter Verband (SHV)

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p><b>LSZH, TMA Zürich</b>  Die Anpassungen des Luftraum Zürich und Dübendorf sind nachvollziehbar. Der SHV unterstützt die Anpassungen und hat keine Einwände.</p>	<b>Zur Kenntnis genommen.</b>
<p><b>LSZB, Südflug Bern</b>  Der SHV ist froh, dass die Anpassung des Südflugs Bern nochmals breit diskutiert wurde und bedankt sich an dieser Stelle für die offene und konstruktive Zusammenarbeit aller Beteiligten.  Auch wenn die neue Luftraumstruktur um den Flughafen Bern für die Hängegleiterzene eine grössere Einschränkung bedeutet, erkennen wir die wirtschaftliche Notwendigkeit der Anpassung an. Daher ist die gefundene Lösung für den SHV akzeptabel.  Der SHV wird mit Skyguide und dem Flughafen Bern einen "Letter of Agreement" (LoA) erarbeiten, um die Funktionsweise und Bewirtschaftung der verschiedenen TMA-Zonen im Detail zu klären und anschliessend in geeigneter Form den SHV-Mitgliedern zugänglich machen.</p>	<b>Zur Kenntnis genommen.</b>
<p><b>LSGS, CTR Sion</b>  Der SHV unterstützt die vorgeschlagene Anpassung der CTR Sion und bedankt sich an dieser Stelle für das unkomplizierte Entgegenkommen und die gefundene Lösung.</p>	<b>Zur Kenntnis genommen.</b>
<p><b>PinS</b>  Der SHV hat keine Einwände zur Anpassung der PinS.</p>	<b>Zur Kenntnis genommen.</b>

## 1.11. Bundesamt für Umwelt (BAFU)

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>Wir bedanken uns dafür, dass das BAFU zur Anpassung der Luftraumstruktur der Schweiz 2025 angehört wurde.  Zu den vorgeschlagenen Luftraumstrukturänderungen im Raum Zürich und Dübendorf (Korrekturmassnahmen), den Anpassungen des Luftraums Bern, den TMA-Änderungen nördlich der Trennlinie Mittelland/Jura - Alpen sowie den Anpassungen CTR Sion haben wir keine Bemerkungen.</p>	<b>Zur Kenntnis genommen.</b>

## 1.12. Flugsportgruppe Zürcher Oberland (FGZO)

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>Die Flugsportgruppe Zürcher Oberland nimmt die Änderungen im Bereich der TMA Zürich zur Kenntnis. Die Änderung, wie sie in der vorliegenden Konsultation vorliegt, bringt für den Flugplatz Speck-Fehraltorf keine operationellen Vorteile. Für die FGZO ist es wichtig, weitere Anpassungen im Bereich der TMA 2A vorzunehmen. In diesem Zusammenhang wurde am 1. September 2025 eine Lösung zusammen mit dem BAZL und der Skyguide in Ittigen ausgearbeitet. Wir erachten die erneute Anpassung des Luftraumes im Bereich des Flugplatzes Speck-Fehraltorf als unumgänglich und sehen der Umsetzung der vereinbarten Dimensionierung der TMA 2A Zürich mit Spannung entgegen (siehe Dokument „Minutes Meeting Speck Fehraltorf 1. September 2025.docx“ versendet per E-Mail von jeroen.kroese@bazl.admin.ch am 29. September 2025 um 13:49 Uhr).</p> <p>Wie in der Stellungnahme zur Anpassung der Luftraumstruktur 2025 beschrieben, stellt sich für uns in der lateralen Ausdehnung der Kontrollzone Zürich die Frage der Verhältnismässigkeit. Die Nähe der CTR beeinträchtigt den Flugbetrieb im Bereich der Platzrunde der Piste 12 des Flugfeldes Speck-Fehraltorf. Da nötige Vollkreise zur Separierung des Verkehrs nicht mehr Richtung Norden geflogen werden können, wird nicht nur die Verkehrskonzentration, sondern auch die Lärmbelastung im Bereich des Flugfeldes und der Gemeinde Fehraltorf erhöht. Weiterhin erachten wir es als notwendig, die laterale Dimension der Kontrollzone Zürich anzupassen (und verweisen auf die Beschwerde vom 4. April 2025 zu Händen des Bundesverwaltungsgerichts).</p>	<p>Die im Protokoll zur Sitzung vom 1. September 2025 festgehaltene Lösung zur TMA 2a Zürich, mit welcher alle Stakeholder einverstanden waren, wurde seither mit allen Anpassungen im Bereich der TMA 2a Zürich präzis ausformuliert und auf den Auszügen der Luftfahrt-Karten dargestellt. Sie wird dementsprechend umgesetzt und vorliegend verfügt (vgl. allg. E. 6 und Dispositiv-Ziff. 1.1 der Verfügung).</p> <p><b>Soweit als Antrag zu verstehen wird dieser gutgeheissen.</b></p> <p>Wie es an der Sitzung vom 1. September 2025 vorgestellt worden ist, wurden im Raum Speck-Fehraltorf bereits 300 m auf dem CRM-Buffer weggenommen, damit 300 m zwischen den Verfahren in Speck-Fehraltorf (VFR-Pattern) und der CTR Zürich liegen. Eine weitere Verkleinerung der CTR würde zu einem zu geringen Buffer zwischen den Instrumentenflugverfahren und dem unkontrollierten Luftraum führen. Betreffend Verhältnismässigkeit ist festzuhalten, dass es sich beim Flughafen Zürich um den grössten Landesflughafen der Schweiz handelt und hier hauptsächlich Grossflugzeuge mit jeweils über 150 Personen an Bord an- und abfliegen. Demgegenüber steht der PPR (Prior Permission Required)-Flugplatz Speck-Fehraltorf, bei welchem hauptsächlich Kleinflugzeuge mit bis zu 4 Personen an- und abfliegen.</p>  <p><b>Soweit als Antrag zu verstehen, wird dieser abgewiesen (vgl. dazu umfassende Ausführungen in E. 6 und die Dispositiv-Ziff. 1.1.1 der Verfügung).</b></p>

## 1.13. Verband Schweizer Flugplätze (VSF)

Stellungnahme	Beurteilung BAZL
<p>Der Verband Schweizer Flugplätze (VSF) engagiert sich auf Seiten der Flugplätze für deren förderliche Entwicklung. Dabei geht es dem VSF gleichermaßen darum, einerseits die betrieblichen Interessen der Schweizer Flugplätze zu unterstützen, als andererseits auch eine den Bedürfnissen angepasste Luftfahrt zu fördern. Vor diesem Hintergrund sieht sich unser Verband zur Stellungnahme legitimiert.</p>	
<p>Die Ausgangslage wurde in unseren früheren Eingaben an das BAZL im Detail geschildert. Im Folgenden eine Zusammenfassung: Mit der Allgemeinverfügung vom 5. März 2025 wurde der Flugbetrieb des Flugplatzes Speck empfindlich eingeschränkt. Es wurden einerseits die Untergrenzen der TMA abgesenkt. Andererseits reicht seither die aktuelle Grenze der CTR Zürich weniger als 400 Meter an die vorgeschriebene Platzrunde für die Piste 12 des Flugfeldes heran.</p>	<p><b>Zur Kenntnis genommen.</b></p>
<p>Zudem hat sich die Situation der Fallschirmsprungbetriebe, welche in der TMA Zürich operieren, seit 2020 stark verschlechtert. Die Entwicklung der Bewegungszahlen entspricht nicht den Erwartungen. Dies obwohl sich der Fallschirmsprung nach wie vor grosser Beliebtheit erfreut und gemäss den einschlägigen SIL-Objektblättern integraler Bestandteil der Operationen der betroffenen Flugplätze ist. Diese negative Entwicklung geht mit der Struktur des Luftraums zum einen und der Praxis bei deren Management zum anderen einher.</p>	<p>Die Situation der Fallschirmsprungbetriebe ist nicht Gegenstand der vorliegenden Anhörung zur Luftraumstrukturänderung 2026.</p>
<p>Wir nehmen nun wie folgt Stellung zur Anpassung der Luftraumstruktur 2026: Der VSF begrüßt den laufenden Dialog der Stakeholder (Flugplatz Speck und Sprungbetriebe sowie ihrer Verbände), um die Situation gemeinsam zu verbessern. Generell sollte bei diesem Dialog die Reduktion der Komplexität in der Struktur sowie im Management des Luftraums das Ziel sein. Die vorliegende Anpassung der Luftraumstruktur 2026 betrachten wir deshalb als einen Zwischenschritt zur kontinuierlichen Verbesserung der Situation für den Flugplatz Speck sowie für die Fallschirmsprungbetriebe. Insbesondere erachten wir die Redimensionierung der TMA 2A Zürich als unumgänglich</p>	<p><b>Zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Die TMA 2a Zürich wird gemäss Sitzung vom 1. September 2025 und darauf folgender Präzisierungen mit vorliegender Verfügung angepasst.</p>
<p>Mit der vorliegenden Beurteilung des aufgelegten Entwurfs zur Anpassung der Luftraumstruktur bedanken wir uns für die Kenntnisnahme unserer Kommentare. Wir sehen den kommenden Besprechungen mit den betroffenen Stakeholdern entgegen und stehen für gute Dienste zur Verfügung.</p>	<p><b>Zur Kenntnis genommen.</b></p> <p><b>Zur Kenntnis genommen.</b></p>

## 2. Fazit

Die Luftraumstruktur der Schweiz 2026 wird gemäss den Angaben in der Luftraumanhörung vom 4. September 2025 und den nachträglichen Anpassungen (Antrag der MAA vom 5. Mai 2025 betreffend Anpassung der Publikation einiger militärischer LSR auf den relevanten Luftraumpublikationen, Antrag der Skyguide vom 9. Mai 2025 betreffend Namensänderung der «LSR7 Grandvillard» und gefundene

Lösung zugunsten der FGZO zu den Anpassungen der TMA 2a Zürich) sowie gestützt auf die Auswertung der eingereichten Stellungnahmen, wie sie dem vorliegenden Anhang 1 zur Verfügung vom 17. Dezember 2025 zu entnehmen sind, verfügt.



17. Dezember 2025

## Betroffene Räume hinsichtlich Luftraumstrukturänderung der Schweiz 2026

Anhang 2 zur Verfügung vom 17. Dezember 2025  
betrifft Änderung der Luftraumstruktur der  
Schweiz 2026

Aktenzeichen: BAZL-054.3-20/4/36/1/1/1

### 1. Anpassung der Nahkontrollbezirke (TMA) des Flughafens Zürich, "LSR für Segelflug innerhalb TMA" und des Korridors A9.1

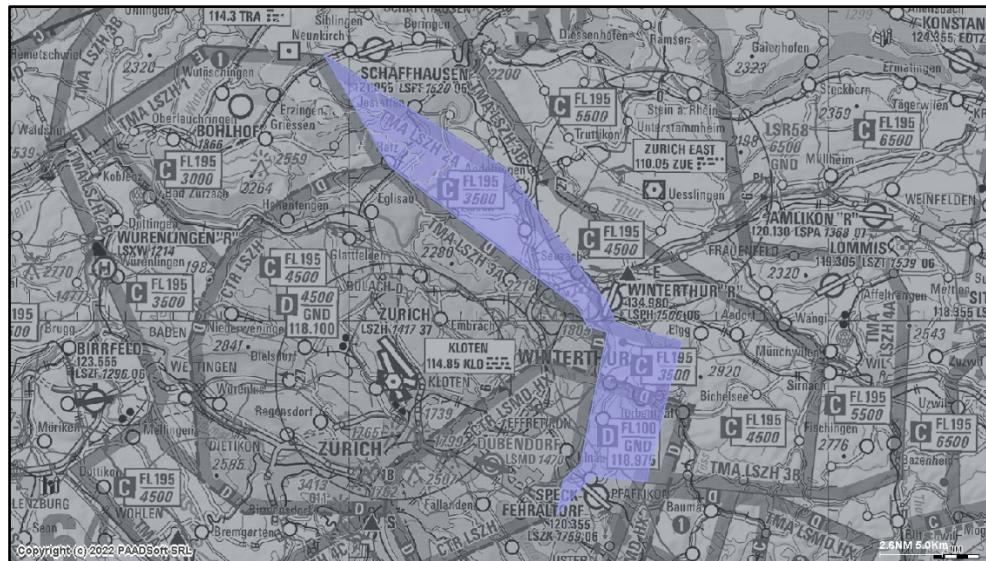


Figure 1: TMA 2A Zürich

An Area defined by the following coordinates:

N 47 36 34.0000 E 008 32 27.0000  
N 47 41 11.0000 E 008 28 26.0000  
N 47 36 26.0000 E 008 39 44.0000  
N 47 30 45.0000 E 008 46 09.0000  
N 47 29 56.0000 E 008 46 38.0000  
N 47 29 06.0000 E 008 50 44.0000  
N 47 26 45.0000 E 008 49 51.0000  
N 47 23 14.0000 E 008 48 32.0000

N 47 23 29.0000 E 008 45 11.0000  
N 47 21 50.0000 E 008 42 58.0000  
N 47 23 17.0000 E 008 43 24.0000  
N 47 23 58.0000 E 008 44 27.0000  
N 47 27 40.0000 E 008 45 34.0000  
N 47 29 33.0000 E 008 46 08.0000  
N 47 29 46.0000 E 008 44 57.0000  
1N 47 30 35.0000 E 008 44 15.0000

Lower Limit: 3`500 ft AMSL

Upper Limit: FL100

Class: C

Activation: H24

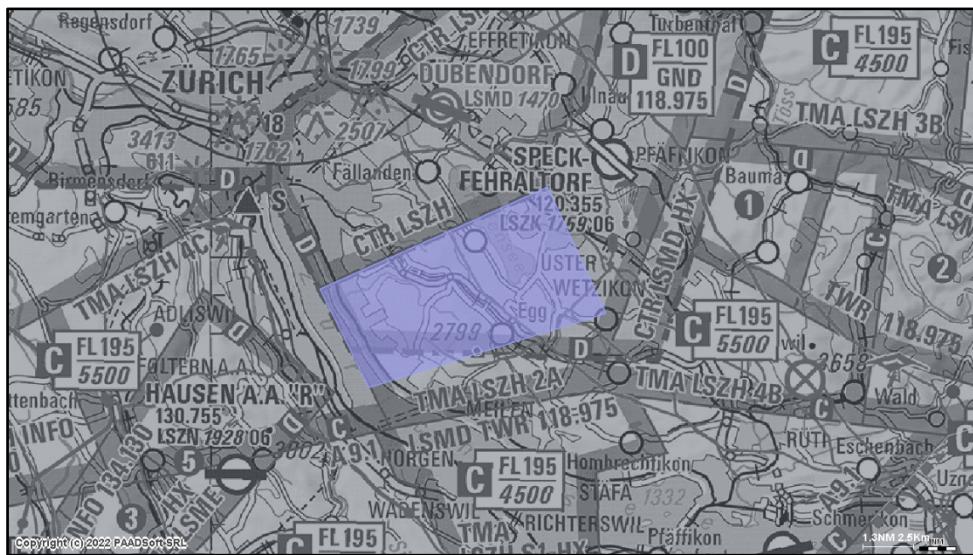


Figure 2: TMA 2C Zürich

An Area defined by the following coordinates:

N 47 19 10.0000 E 008 34 10.0000  
N 47 16 36.0000 E 008 36 05.0000  
N 47 18 32.0000 E 008 45 12.0000  
N 47 20 38.0000 E 008 43 47.0000  
N 47 21 50.0000 E 008 42 58.0000

Lower Limit: 3`500 ft AMSL

Upper Limit: FL100

Class: C

Activation: H24



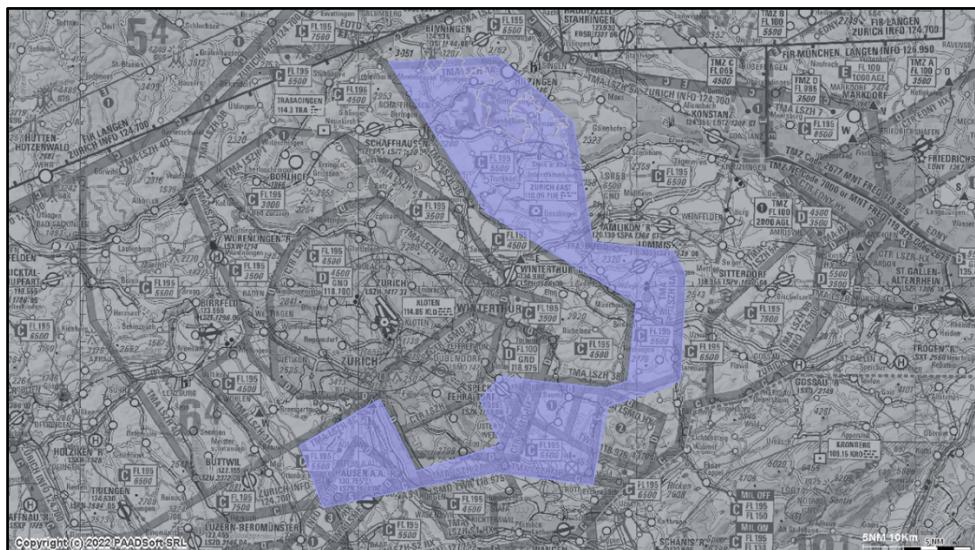


Figure 4: TMA 4A Zürich

An Area defined by the following coordinates:

N 47 16 36.0000 E 008 36 05.0000  
N 47 18 32.0000 E 008 45 12.0000  
N 47 20 38.0000 E 008 43 47.0000  
N 47 21 50.0000 E 008 42 58.0000  
N 47 23 29.0000 E 008 45 11.0000  
N 47 23 14.0000 E 008 48 32.0000  
N 47 22 47.0000 E 008 54 24.0000  
N 47 22 39.0000 E 008 56 35.0000  
N 47 23 10.0000 E 008 58 53.0000  
N 47 28 50.0000 E 008 59 49.0000  
N 47 30 01.0000 E 008 56 54.0000  
N 47 30 54.0000 E 008 54 44.0000  
N 47 33 07.0000 E 008 49 19.0000  
N 47 35 28.0000 E 008 43 33.0000  
N 47 41 24.0000 E 008 37 52.0000  
N 47 42 25.0000 E 008 36 54.0000  
N 47 46 17.0000 E 008 33 10.0000  
N 47 46 43.0000 E 008 44 58.0000  
N 47 44 10.0000 E 008 49 18.0000  
N 47 41 57.0000 E 008 53 04.0000  
N 47 33 19.0000 E 008 55 08.0000  
N 47 32 40.0000 E 009 03 46.0000  
N 47 30 58.0000 E 009 05 07.0000  
N 47 28 51.0000 E 009 04 58.0000  
N 47 23 18.0000 E 009 04 34.0000  
N 47 22 50.0000 E 009 03 31.0000  
N 47 21 16.0000 E 008 56 41.0000  
N 47 15 37.0000 E 008 55 07.0000  
N 47 16 20.0000 E 008 46 41.5000  
N 47 16 30.0000 E 008 44 44.0000  
N 47 15 30.0000 E 008 36 50.0000  
N 47 13 58.0000 E 008 26 04.0000  
N 47 18 28.0000 E 008 23 30.0000  
N 47 21 49.0000 E 008 32 10.0000  
N 47 19 10.0000 E 008 34 10.0000

Lower Limit: 5`500 ft AMSL

Upper Limit: FL100

Class: C

Activation: H24

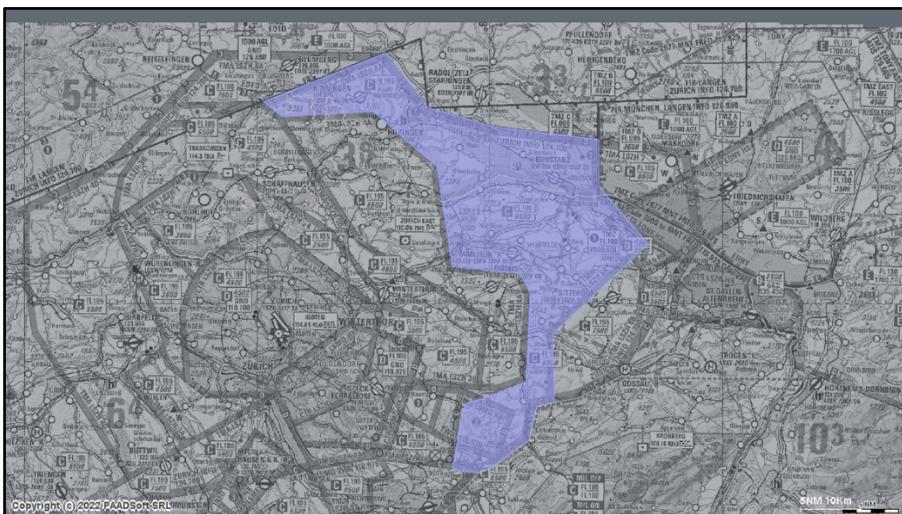


Figure 5: TMA 5A Zürich

An Area defined by the following coordinates:

N 47 47 34.0000 E 008 30 47.0000  
N 47 51 45.0000 E 008 46 30.0000  
N 47 47 00.0000 E 008 52 00.0000  
N 47 45 24.0000 E 009 00 32.0000  
N 47 44 18.0000 E 009 13 56.0000  
N 47 40 17.0000 E 009 13 56.0000  
N 47 35 13.0000 E 009 20 18.0000  
N 47 27 27.0000 E 009 08 03.0000  
N 47 21 26.0000 E 009 08 12.0000  
N 47 21 05.0000 E 009 05 56.0000  
N 47 18 08.0000 E 009 04 58.0000  
N 47 15 39.0000 E 008 59 59.0000  
N 47 15 20.0000 E 008 58 26.0000  
N 47 15 37.0000 E 008 55 07.0000  
N 47 21 16.0000 E 008 56 41.0000  
N 47 22 50.0000 E 009 03 31.0000  
N 47 23 18.0000 E 009 04 34.0000  
N 47 28 51.0000 E 009 04 58.0000  
N 47 30 58.0000 E 009 05 07.0000  
N 47 32 40.0000 E 009 03 46.0000  
N 47 33 19.0000 E 008 55 08.0000  
N 47 41 57.0000 E 008 53 04.0000  
N 47 44 10.0000 E 008 49 18.0000  
N 47 46 43.0000 E 008 44 58.0000  
N 47 46 17.0000 E 008 33 10.0000

Lower Limit: 6`500 ft AMSL

Upper Limit: FL100

Class: C

Activation: H24

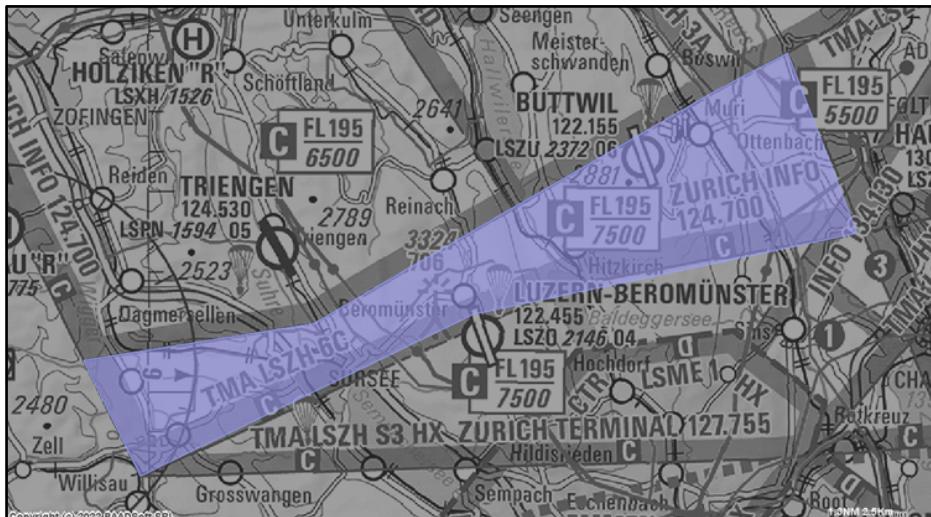


Figure 6: TMA 6C Zürich

An Area defined by the following coordinates:

N 47 13 58.0000 E 008 26 04.0000  
N 47 11 56.0000 E 008 11 56.0000  
N 47 07 53.0000 E 007 59 41.0000  
N 47 10 47.0000 E 007 57 35.0000  
N 47 11 42.0000 E 008 06 02.0000  
N 47 14 35.0000 E 008 13 22.0000  
N 47 17 29.0000 E 008 20 47.0000  
N 47 18 28.0000 E 008 23 30.0000

Lower Limit: 7'500 ft AMSL

Upper Limit: FL100

Class: C

Activation: H24



Figure 7: TMA S1 Zürich

An Area defined by the following coordinates:

N 47 13 21.0000 E 008 38 20.0000  
N 47 15 30.0000 E 008 36 50.0000  
N 47 16 36.0000 E 008 36 05.0000  
N 47 18 32.0000 E 008 45 12.0000

N 47 16 20.0000 E 008 46 41.5000  
N 47 15 01.0000 E 008 47 35.0000

Lower Limit: 4`500 ft AMSL

Upper Limit: 5`500 ft AMSL

Class: C

Activation: HX

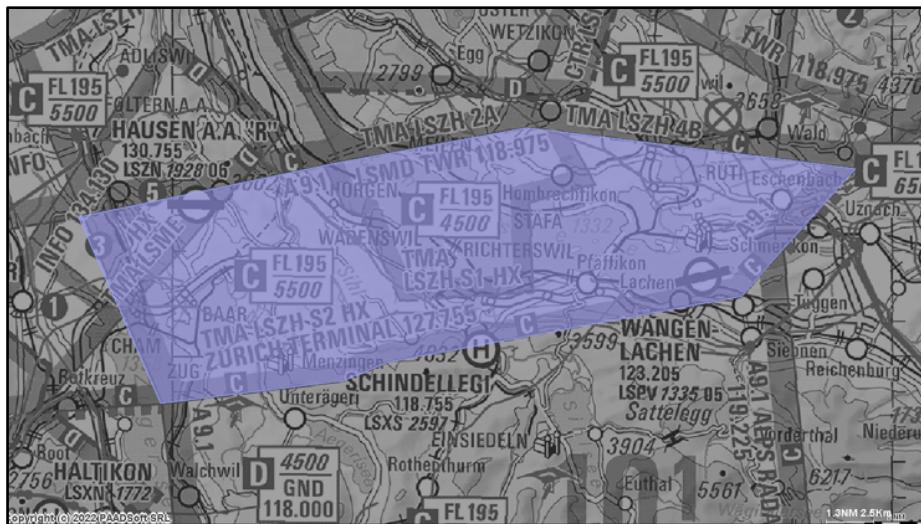


Figure 8: TMA S2 Zürich

An Area defined by the following coordinates:

N 47 16 30.0000 E 008 44 44.0000  
N 47 16 20.0000 E 008 46 41.5000  
N 47 15 37.0000 E 008 55 07.0000  
N 47 15 20.0000 E 008 58 26.0000  
N 47 13 04.0000 E 008 55 26.0000  
N 47 11 43.0000 E 008 53 42.0000  
N 47 09 51.0000 E 008 38 56.0000  
N 47 09 19.0000 E 008 37 07.0000  
N 47 08 40.0000 E 008 29 29.0000  
N 47 13 58.0000 E 008 26 04.0000  
N 47 15 30.0000 E 008 36 50.0000

Lower Limit: 5`500 ft AMSL

Upper Limit: FL90

Class: C

Activation: HX

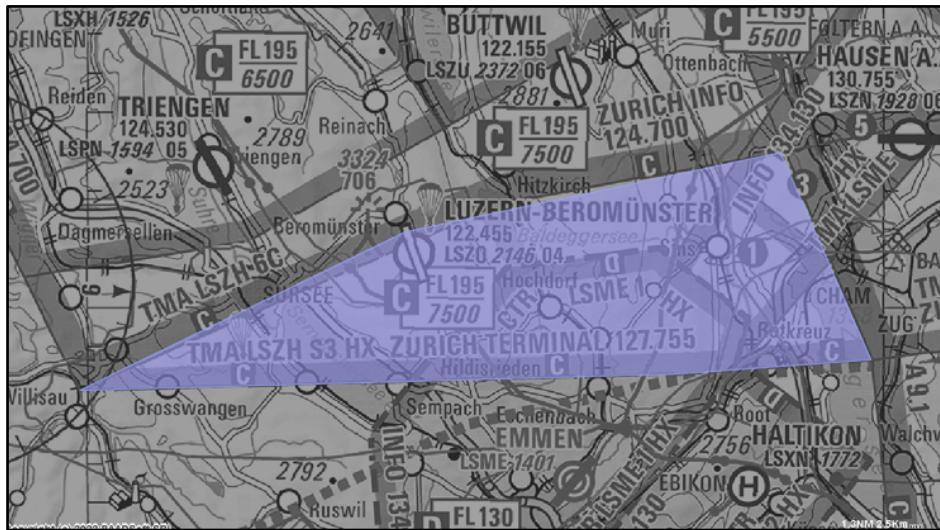


Figure 9: TMA S3 Zürich

An Area defined by the following coordinates:

N 47 13 58.0000 E 008 26 04.0000  
N 47 08 40.0000 E 008 29 29.0000  
N 47 08 18.0000 E 008 22 14.0000  
N 47 07 53.0000 E 007 59 41.0000  
N 47 11 56.0000 E 008 11 56.0000

Lower Limit: 7'500 ft AMSL

Upper Limit: FL100

Class: C

Activation: HX

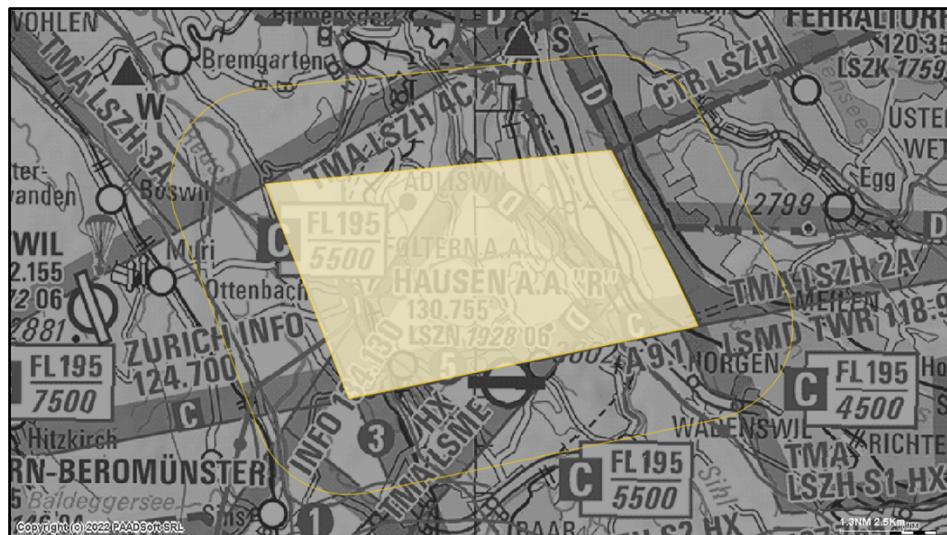


Figure 10: LSR777

An Area defined by the following coordinates:

N 47 13 58.0000 E 008 26 04.0000  
N 47 18 28.0000 E 008 23 30.0000  
N 47 19 10.0000 E 008 34 10.0000  
N 47 16 36.0000 E 008 36 05.0000  
N 47 15 30.0000 E 008 36 50.0000

Lower Limit: 5'500 ft AMSL

Upper Limit: 7'500 ft AMSL

Class: E

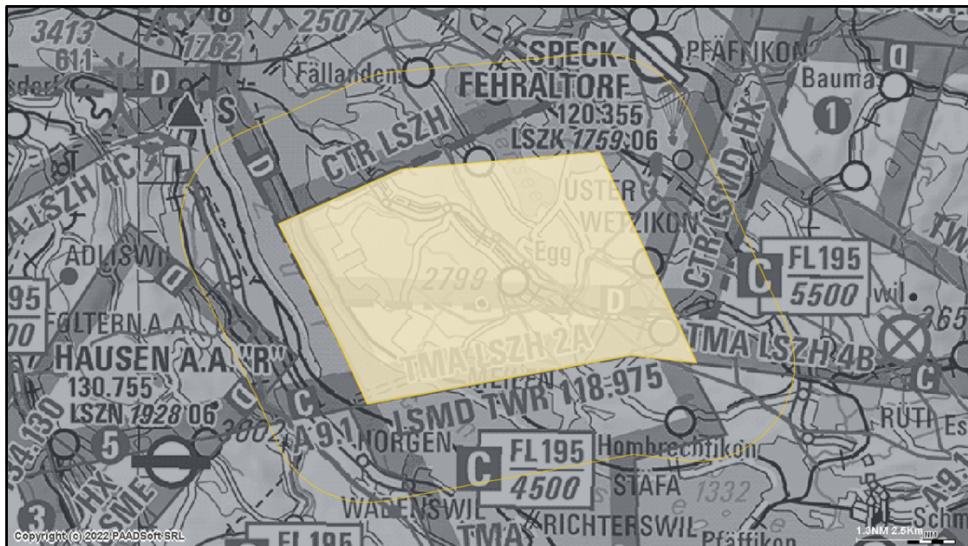


Figure 11: LSR78T

An Area defined by the following coordinates:

N 47 20 38.0000 E 008 43 47.0000  
N 47 18 32.0000 E 008 45 12.0000  
N 47 16 20.0000 E 008 46 41.5000  
N 47 16 30.0000 E 008 44 44.0000  
N 47 15 30.0000 E 008 36 50.0000  
N 47 16 36.0000 E 008 36 05.0000  
N 47 19 10.0000 E 008 34 10.0000  
N 47 20 16.6955 E 008 37 50.0400

Lower Limit: 3'500 ft and 5'500 ft AMSL, according lower limit of TMA Zürich 2A / 4B

Upper Limit: 7'500 ft AMSL

Class: E

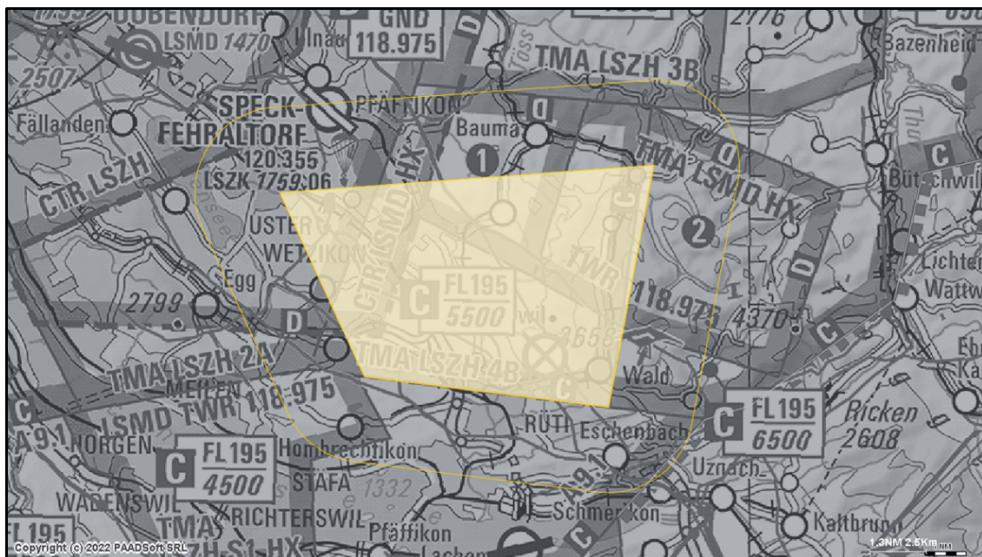


Figure 12: LSR79AT

An Area defined by the following coordinates:

N 47 15 37.0000 E 008 55 07.0000  
N 47 16 20.0000 E 008 46 41.5000  
N 47 18 32.0000 E 008 45 12.0000  
N 47 20 38.0000 E 008 43 47.0000  
N 47 21 16.0000 E 008 56 41.0000

Lower Limit: 5'500 ft AMSL

Upper Limit: 7'500 ft AMSL  
Class: E

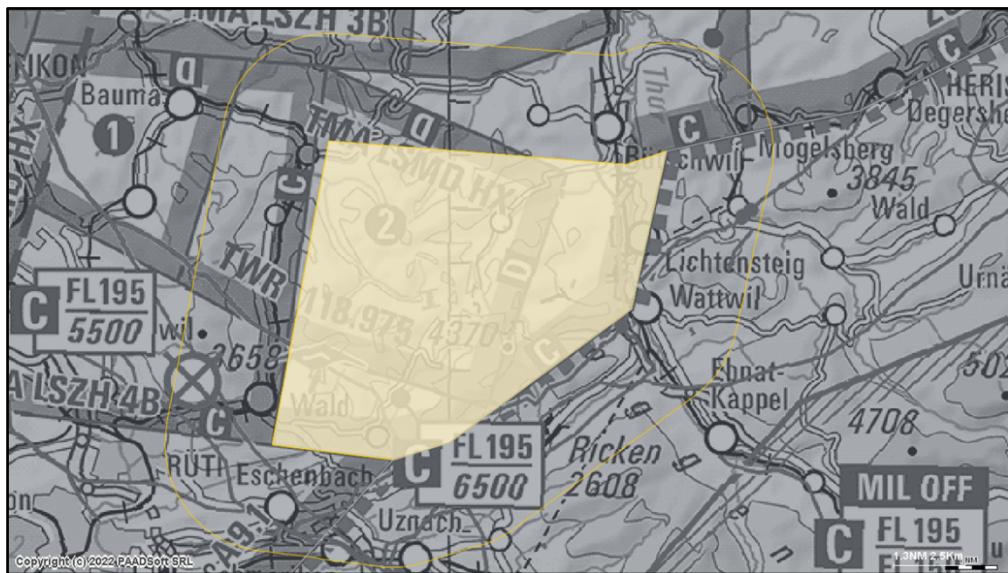


Figure 13: LSR79BT

An Area defined by the following coordinates:

N 47 21 05.0000 E 009 05 56.0000  
N 47 18 08.0000 E 009 04 58.0000  
N 47 15 39.0000 E 008 59 59.0000  
N 47 15 20.0000 E 008 58 26.0000  
N 47 15 37.0000 E 008 55 07.0000  
N 47 21 16.0000 E 008 56 41.0000  
N 47 20 50.0000 E 009 04 51.0000

Lower Limit: 6'500 ft AMSL  
Upper Limit: 7'500 ft AMSL  
Class: E



Figure 14: Corridor A9-1

An Area defined by the following coordinates:

N 47 15 20.0000 E 008 58 26.0000  
N 47 13 04.0000 E 008 55 26.0000  
N 47 02 50.0000 E 008 56 50.0000  
N 46 59 02.0000 E 008 30 56.0000

N 47 08 40.0000 E 008 29 29.0000  
N 47 13 58.0000 E 008 26 04.0000  
N 47 15 30.0000 E 008 36 50.0000  
N 47 16 30.0000 E 008 44 44.0000  
N 47 16 20.0000 E 008 46 41.5000  
N 47 15 37.0000 E 008 55 07.0000

Lower Limit: FL90  
Upper Limit: FL195  
Class: C  
Activation: H24

## 2. Anpassung der Kontrollzone und der Nahkontrollbezirke des Flughafens Bern sowie Anpassung der LSR82

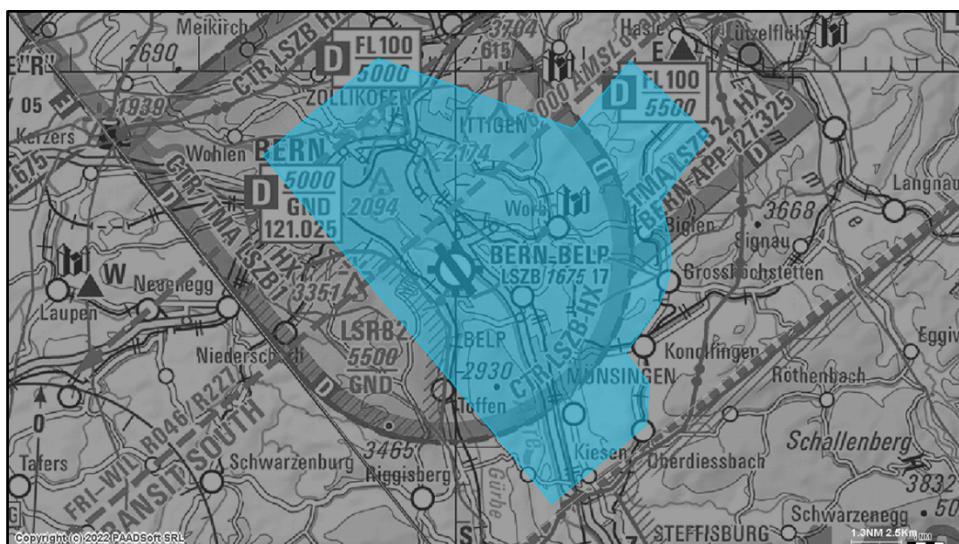


Figure 15: CTR Bern

An Area defined by the following coordinates:

N 46 57 46.0000 E 007 22 30.0000
N 46 55 12.0000 E 007 25 37.0000
N 46 52 12.0000 E 007 29 16.0000
N 46 51 57.0000 E 007 29 34.0000
N 46 48 30.0000 E 007 33 46.0000
N 46 50 35.0000 E 007 37 25.0000
N 46 51 41.0000 E 007 37 32.0000
N 46 52 29.0000 E 007 36 37.0000
N 46 53 20.7010 E 007 37 31.9359
N 46 56 01.6775 E 007 38 10.4303 5593m -53.52833813 N 46 55 07.2758 E 007 33 58.2631
arc start
arc end
N 46 56 32.0000 E 007 37 58.0000
N 46 58 18.0000 E 007 39 50.0000
N 47 00 16.0000 E 007 36 49.0000
N 46 58 28.0000 E 007 34 34.0000
N 47 00 20.0000 E 007 26 58.0000

Lower Limit: GND  
Upper Limit: 5'500 ft AMSL  
Class: D  
Activation: HX

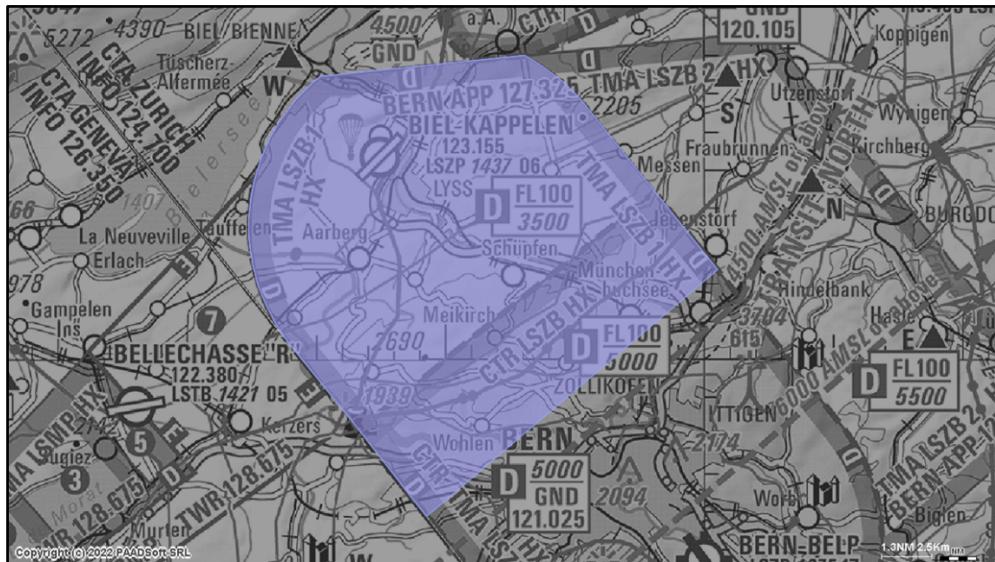


Figure 16: TMA 1 Bern

An Area defined by the following coordinates:

N 47 02 22.0000 E 007 30 29.0000		
N 47 00 20.0000 E 007 26 58.0000		
N 46 57 46.0000 E 007 22 30.0000		
N 46 55 52.5849 E 007 19 12.5511		
N 46 58 24.3040 E 007 16 18.5370		
N 47 00 27.8420 E 007 13 52.4436	arc start	
N 47 07 27.7050 E 007 15 07.0430 9300m 89.20872822	N 47 03 31.8170 E 007 19 41.1720	arc end
N 47 08 00.3400 E 007 23 00.8210	arc start	
N 47 06 40.7120 E 007 25 24.5590 9300m 24.23468247	N 47 03 31.8170 E 007 19 41.1720	arc end

Lower Limit: 3'500 ft AMSL

Upper Limit: FL100

Class: D

Activation: HX

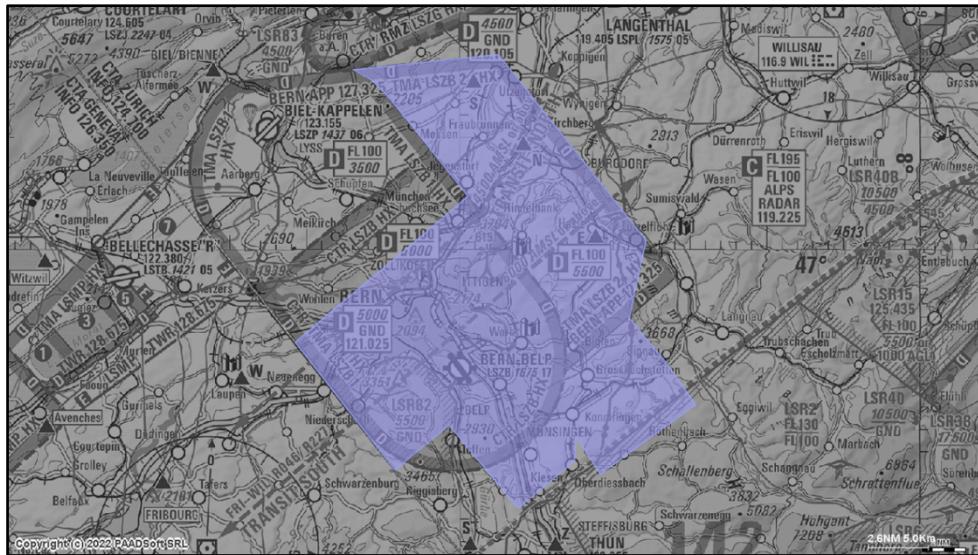


Figure 17: TMA 2 Bern

An Area defined by the following coordinates:

N 47 06 40.7120 E 007 25 24.5590	arc start
N 47 08 00.3400 E 007 23 00.8210	9300m -24.23468247 N 47 03 31.8170 E 007 19 41.1720 arc end
N 47 08 39.0000 E 007 32 29.0000	
N 47 00 26.0000 E 007 42 06.0000	
N 46 56 58.0000 E 007 41 01.0000	
N 46 54 53.0000 E 007 43 31.0000	
N 46 53 06.0000 E 007 45 21.0000	
N 46 50 00.0000 E 007 39 08.0000	
N 46 51 41.0000 E 007 37 32.0000	
N 46 50 35.0000 E 007 37 25.0000	
N 46 48 30.0000 E 007 33 46.0000	
N 46 51 57.0000 E 007 29 34.0000	
N 46 52 12.0000 E 007 29 16.0000	
N 46 50 10.4530 E 007 25 44.4540	
N 46 55 52.5849 E 007 19 12.5511	
N 46 57 46.0000 E 007 22 30.0000	
N 47 00 20.0000 E 007 26 58.0000	
N 47 02 22.0000 E 007 30 29.0000	

Lower Limit: 5`500 ft AMSL

Upper Limit: FL100

Class: D

Activation: HX



Figure 18: TMA 3 Bern

An Area defined by the following coordinates:

N 46 48 08.0000 E 007 40 43.0000
N 46 47 51.0000 E 007 40 13.0000
N 46 46 38.0000 E 007 38 06.0000
N 46 46 20.0000 E 007 37 35.0000
N 46 48 30.0000 E 007 33 46.0000
N 46 50 35.0000 E 007 37 25.0000
N 46 51 41.0000 E 007 37 32.0000
N 46 50 00.0000 E 007 39 08.0000

Lower Limit: 1`000 ft AGL or 4`000 ft AMSL, whichever is higher

Upper Limit: FL100

Class: D

Activation: HX

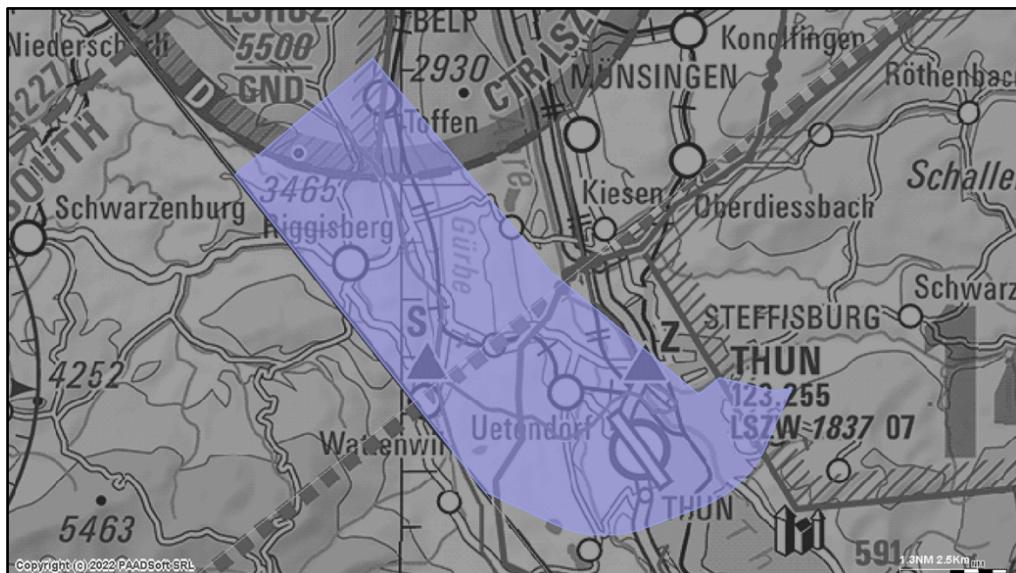


Figure 19: TMA 4 Bern

An Area defined by the following coordinates:

N 46 46 27.0000 E 007 39 57.0000	
N 46 45 26.4798 E 007 39 17.0465	arc start
N 46 44 21.8733 E 007 37 36.4234 3750m 45.86942994	arc end
N 46 44 00.0790 E 007 36 09.9473	arc start
N 46 44 03.9169 E 007 33 54.7428 3750m 45.04796121	arc end
N 46 44 38.4710 E 007 32 06.1868	
N 46 46 15.7940 E 007 30 14.7330	
N 46 50 10.4530 E 007 25 44.4540	
N 46 52 12.0000 E 007 29 16.0000	
N 46 51 57.0000 E 007 29 34.0000	
N 46 48 30.0000 E 007 33 46.0000	
N 46 46 20.0000 E 007 37 35.0000	
N 46 46 38.0000 E 007 38 06.0000	
N 46 46 24.0000 E 007 39 30.0000	

Lower Limit: 5`500 ft AMSL

Upper Limit: FL100

Class: D

Activation: HX



Figure 20: TMA 5 Bern

An Area defined by the following coordinates:

N 46 46 24.0000 E 007 39 30.0000  
N 46 46 27.0000 E 007 39 57.0000  
N 46 46 54.0000 E 007 40 16.0000  
N 46 47 51.0000 E 007 40 13.0000  
N 46 46 38.0000 E 007 38 06.0000

Lower Limit: 5`500 ft AMSL

Upper Limit: FL100

Class: D

Activation: HX

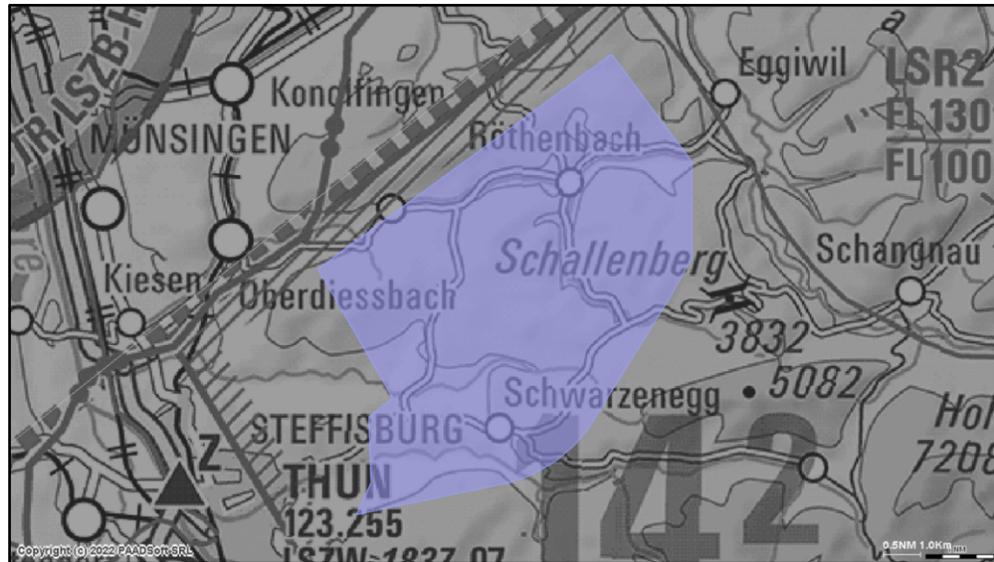


Figure 21: TMA 6 Bern

An Area defined by the following coordinates:

N 46 53 06.0000 E 007 45 21.0000  
N 46 51 33.0000 E 007 47 03.0000  
N 46 50 10.0000 E 007 47 03.0000  
N 46 49 38.0000 E 007 46 37.0000  
N 46 47 48.1779 E 007 44 57.3139 arc start  
N 46 46 52.7752 E 007 43 00.0571 3750m 47.46666543 N 46 48 52.0606 E 007 42 26.9022 arc end  
N 46 46 27.0000 E 007 39 57.0000  
N 46 46 54.0000 E 007 40 16.0000  
N 46 47 51.0000 E 007 40 13.0000  
N 46 48 08.0000 E 007 40 43.0000  
N 46 50 00.0000 E 007 39 08.0000

Lower Limit: 5`500 ft AMSL

Upper Limit: FL100

Class: D

Activation: HX



Figure 22: LSR82

An Area defined by the following coordinates:

N 46 55 12.0000 E 007 25 37.0000  
N 46 55 14.0000 E 007 25 45.0000  
N 46 55 13.0000 E 007 26 43.0000  
N 46 55 08.0000 E 007 27 07.0000  
N 46 54 39.0000 E 007 28 09.0000  
N 46 54 24.0000 E 007 28 28.0000  
N 46 53 12.0000 E 007 29 44.0000  
N 46 51 57.0000 E 007 29 34.0000  
N 46 52 12.0000 E 007 29 16.0000

Lower Limit: GND

Upper Limit: 5'500 ft AMSL

Class: NIL

### 3. Anpassung der Kontrollzone des Flughafens Sion

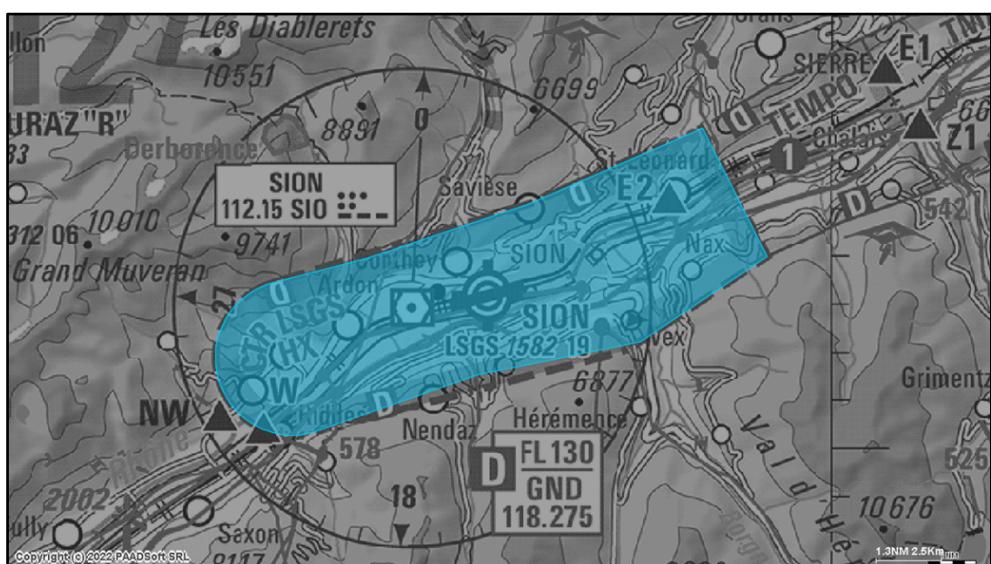


Figure 23: CTR Sion

An Area defined by the following coordinates:

N 46 16 41.0000 E 007 26 05.0000	
N 46 14 00.0000 E 007 28 02.0000	
N 46 12 14.0000 E 007 24 13.0000	
N 46 11 32.0000 E 007 19 19.0000	
N 46 10 20.0590 E 007 14 20.7650	arc start
N 46 13 26.8873 E 007 13 03.9474 3000m 177.7622544	
N 46 11 54.0000 E 007 13 45.0000	arc end
N 46 13 58.0000 E 007 16 00.0000	
N 46 15 06.0000 E 007 20 51.0000	

Lower Limit: GND

Upper Limit: FL130

Class: D

Activation: HX