



AOPA SWITZERLAND

Flugzeugeigner- und Pilotenverband
Albulastrasse 57, 8048 Zürich, Tel. 044 450 50 45, Fax 044 450 50 46
www.aopa.ch, office@aopa.ch

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Luftraum
3003 Bern

Zürich, 25. Oktober 2024

Stellungnahme zum Redesign Luftraum Zürich

Sehr geehrte Damen und Herren

Gemäss dem öffentlich publizierten AIC 003/2024B und der allen betroffenen Organisationen gewährte Fristerstreckung, die wir an dieser Stelle gerne verdanken, erhalten Sie hiermit unsere Stellungnahme zum Redesign Luftraum Zürich.

Der heute gültige Luftraum Zürich wird als «komplex» bezeichnet. Dies vor allem deswegen, weil die TMA-Sektoren zahlenmässig zu gross sind, ein zuweilen sehr unförmiges Polygon darstellen, und sich nur schwer ins Relief übertragen lassen. Es war eines der ursprünglichen Ziele, diese «Komplexität» zu reduzieren und den Luftraum somit mit weniger Sektoren und einfacheren Formen zu gestalten. Es ging vor allem darum, den Luftraum zu vereinfachen und somit sicherer zu gestalten. Der vorliegende Entwurf des neuen Luftraumes Zürich kann diese so unliebsame «Komplexität» jedoch nicht entschärfen.

Weil aber offenbar unbedingt etwas geändert werden musste, wurde vom BAZL ein neuer TLS definiert und der Luftraum einer CRM-Studie unterzogen. Nach anfänglicher Skepsis begrüßen wir nun diese CRM-Studie jedoch insofern, als dass jetzt wissenschaftlich erarbeitete Grundlagen vorliegen, die zur Gestaltung der Luftraumstruktur nötig sind. Im Anschluss an diese CRM-Studie fanden intensive und erfolgreiche Nachbearbeitungen mit Einbindung aller Stakeholder statt. Dafür sprechen wir den Verantwortlichen im Bundesamt für Zivilluftfahrt unseren besten Dank aus.

Diese Nachbearbeitungen erfolgten zuweilen einfach und schnell, manchmal aber auch aufwendig und zeitraubend. Insbesondere hat der Flugplatz Speck einiges an Innovation abverlangt, mussten doch nicht nur die CRM-Vorgaben gelöst, sondern auch die bilateralen Vereinbarungen zwischen LSZK und der ATC Dübendorf aufgehoben und durch eine Neuregelung definiert werden, um so den ICAO-Vorgaben zu genügen. Das erklärte Ziel war es, die heutige Operation in der Speck auch in der neuen Luftraumstruktur zu erhalten. Die Lösung konnte mit einer LS-R Speck erzielt werden, die wie eine Höhle in die CTR Dübendorf hineinragt.

Mit dem neuen Luftraum gelangt der VFR-Anflug auf die Piste 12 sehr nahe an die CTR Zürich heran. Leider konnten die Verantwortlichen der CTR einer Erweiterung der «Höhlenlösung» LS-R Speck nicht zustimmen. Diese Ablehnung ist für uns bis heute unverständlich, weil insbesondere im Höhenbereich des Queranfluges 12 die Operationen in LSZH überhaupt nicht tangiert würden. Das einzige Zugeständnis war eine sehr geringfügige Verschiebung der CTR-Grenze nach Nordwesten, die die Situation des VFR-Verkehrs nicht ausreichend verbessert. Wir gehen davon aus, dass es deswegen in diesem Bereich Luftraumverletzungen geben wird, die jedoch äusserst minimal ausfallen und die Flugsicherheit weder in der Speck noch in LSZH tangieren wird. Seitens BAZL wurde ein Monitoring während eines Jahres vorgeschlagen, um eine allfällige Anpassung der Luftraumstruktur für das Jahr 2026 vornehmen zu können. Weil vor allem bei Luftraumverletzungen das Monitoring aussagekräftig wird, die von Rechtswegen geahndet werden müssen, muss eine straffreie Regelung gefunden werden. Wir schlugen deshalb vor, bei allfälligen Luftraumverletzungen im Anflug auf die Piste 12 von einer Bestrafung abzusehen, wenn die Verletzung keine sicherheitsrelevante Auswirkungen aufweisen wird. Diesem Szenario konnte das BAZL nicht schriftlich zustimmen, weil es sich bei solchen Luftraumverletzungen per se um eine Rechtswidrigkeit handeln wird, die nicht einfach übergangen werden kann. Wir weisen aber ausdrücklich darauf hin, in solchen Fällen Kulanz zu zeigen, bis das Monitoring abgeschlossen und allfällige Mitigationsmassnahmen getroffen worden sind.

Der Flugplatz Zürich fordert einen permanenten Luftraum für einen Anflug auf die Piste 34, sollte eine unter IFR-fliegende Besatzung aus irgendwelchen Gründen diese Piste wählen wollen. Dieses Begehren stützt sich nicht auf die CRM-Studie, sondern ist zusätzlich vom Flugplatz Zürich eingereicht worden, und hat nur indirekt einen Einfluss auf die Sicherheit. Der Luftraum könnte im Rahmen vom HX-Konzept bewirtschaftet werden, was aber unter Umständen mit kurzen Wartezeiten verbunden wäre. Um diese Wartezeiten zu vermeiden, wird der Luftraum so gelegt, dass er permanent für den Instrumentenflug zur Verfügung steht, ob er gerade gebraucht wird oder nicht. Sicherheitsmässig ist diese Reservierung auf Vorrat irrelevant und deshalb auch unnötig.

Im Rahmen von FASST werden neue Technologien untersucht, um die elektronische Sichtbarkeit zu verbessern und dem Piloten einen allfälligen Räumungsbescheid seitens ATC zeitnah zukommen zu lassen. Damit wird diese permanente Luftraumreservierung sowieso entfallen. Im Hinblick auf die zu erwartenden technischen Lösungen können wir der vorerst durchgehenden Luftraumreservierung zustimmen. Aber auch hier bitten wir um ein entsprechendes Monitoring, um die Daten wie Zeitpunkt, Anzahl der Anflüge, Gründe dafür, meteorologische Daten, etc. zu erheben, um sich ein Bild der Notwendigkeit machen zu können. Der Grundsatz von FUA ist auch im Sinne von Avistrat weiterhin anzuwenden.

Bei der näheren Betrachtung des Redesigns Version 5.3 ist uns aufgefallen, dass der Luftraum Dübendorf (CTR und TMA) nicht mehr dem HX-Konzept zugrunde liegt. Wir können nicht nachvollziehen, wieso diese Lufträume beispielsweise auch an Wochenenden für den Instrumentenflug benötigt werden. Wir machen beliebt, diese Einschränkung nochmals zu prüfen und die Wiedereinführung vom HX-Konzept (allenfalls auch nur Teilgebiete des Dübendorfer Luftraumes) in Betracht zu ziehen.

Auf dem Flugplatz Speck finden auch Fallschirmabsprünge statt. Die Bewirtschaftung des dafür benötigten Luftraums hängt zuweilen mit dem Verkehrsaufkommen zusammen. Es ist nicht die Aufgabe des Projekts Redesign Zürich, weder einen Luftraum eigens für die Para-Ops zu schaffen, noch die ATC-Koordination hierzu sicherzustellen. Jedoch ist, wie bereits oben erwähnt, der Beibehalt der aviatischen Aktivitäten in der Speck ein erklärtes Ziel im Rahmen des Redesigns. Deshalb ist es aus unserer Sicht angebracht, den Aspekt der Para-Ops auch hier einzubringen. Instrumentenabflüge ab Piste 28 auf der Nominalroute in östlicher Richtung (DEGES) führen gemäss AIP über den Flugplatz Zürich. Bei geringem Verkehrsaufkommen werden nur allzu oft Abkürzungen direkt nach DEGES bewilligt, was dann dazu führt, dass die Route über den Flugplatz Speck zu liegen kommt und somit den Luftraum für allfällige Fallschirmabsprünge über LSZK sperren. Für einen Airliner ist die Zeitersparnis bei solchen Abkürzungen äusserst marginal, die Auswirkungen für die Para-Ops sind jedoch katastrophal.

Aufgrund unserer Ausführungen bitten wir das BAZL,

- den für einen Anflug auf Piste 12 in der Speck benötigten Luftraum mittels einer geringfügigen Erweiterung der LS-R Speck zulasten der CTR Zürich zu garantieren;
- während dem Monitoring für den Anflug auf Piste 12 in LSZK die Kulanz aufzubringen, bei sicherheitsmässig unrelevanten Luftraumverletzungen keine Sanktionen einzuleiten;
- die Möglichkeit des FUA-Konzepts für den Anflug auf Piste 34 in LSZH ständig zu prüfen und, sobald es neue Technologien erlauben, dies auch zu ermöglichen;
- ein Monitoring einzuführen, um die ausserplanmässigen Anflüge auf Piste 34 in LSZH zu erfassen;
- den Luftraum Dübendorf unter das HX-Konzept zu stellen;
- sich dafür einzusetzen, dass bei Para-Ops die Nominalroute ohne Abkürzung geflogen wird.

Wir bedanken uns für die uns gebotene Möglichkeit der Stellungnahme, und insbesondere für die sehr gute und faire Zusammenarbeit im Zusammenhang mit der Implementierung der CRM-Studie und der Bereinigung der Situation in der Speck. In diesem Sinne bitten wir Sie, auf unsere Argumente einzugehen und unsere Forderungen umzusetzen.

Freundliche Grüsse

AOPA Switzerland

Philippe Hauser