



SHV SCHWEIZERISCHER HÄNGEGLEITER-VERBAND

FSVL FEDERATION SUISSE DE VOL LIBRE

Per E-Mail an:

[Jeroen.kroese@bazl.admin.ch](mailto:Jeroen.kroese@bazl.admin.ch)

Bundesamt für Zivilluftfahrt  
SILR  
Jeroen Kroese  
3003 Bern

Zürich, 1.10.24 chm

## **Stellungnahme zur Anpassung der Luftraumstruktur gem. AIC 002/2024 B und 003/2024 B**

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Schweizerische Hängegleiter-Verband (SHV) vertritt rund 21'000 Gleitschirm- und Deltapiloten in der Schweiz und nimmt zu obig genannten AIC's wie folgt Stellung. Wir bedanken uns, dass wir angehört werden.

Der SHV ist Mitglied des Vereins GASCO, nimmt aber hier als separater Verband Stellung.

### **1. Anpassung Luftraum Bern**

Grundsätzlich sind wir nach wie vor der Meinung, dass es diese Luftraumanpassung nicht braucht. Der mengenmässig geringe Verkehr konnte und kann sicher und problemlos über das bestehende Verfahren abgewickelt werden. Wie unzählige Airline-/Bussinessjetpiloten und die Vergangenheit bestätigen, ist das Visual Circling auf die Piste 32 sicher. Die Erweiterung der Lufträume nach Süden stellen eine unangemessene und dem geringen Verkehrsaufkommen bei weitem nicht entsprechende Einschränkung des freien Luftraums dar. Nimmt man den Luftraum-Kriterienkatalog der des Bundesministeriums für Verkehr in Deutschland als Vergleich (BMVI), rechtfertigt sich ein solcher Eingriff erst recht nicht. Wenn man schon eine solche grosse Erweiterung der TMA machen will, dann müsste sie sich zumindest auf die Nacht und schlechtes Wetter beschränken, stellt das Visual Circling bei Tag und gutem Wetter doch erst recht kein Sicherheitsrisiko dar. Zudem wird mit der vorliegenden Variante ein Anflug auf die Piste 32 gleich durch zwei



SHV SCHWEIZERISCHER HÄNGEGLEITER-VERBAND

FSVL FEDERATION SUISSE DE VOL LIBRE

Anflüge ersetzt. Das westliche Verfahren ist unnötig und ein Verzicht darauf würde den benötigten Luftraum deutlich reduzieren. Es ist daher zu prüfen, auf diese Maximalforderung des Flughafens zu verzichten. Aus unserer Sicht ist es illusorisch, dass langsamerer IFR-Verkehr auf dem westlichen Anflug von schnellerem IFR-Verkehr auf dem östlichen Anflug genügend sicher überholt werden kann.

Das Vorgehen des Flughafens mit den Vertretern der Hängegleiter bei der Gestaltung des neuen Luftraums war hingegen vorbildlich. Die Vertreter der lokalen Clubs wie auch unser Verband konnten die Bedürfnisse des Hängegleitersports gut einbringen und die negativen Auswirkungen dadurch minimieren. Die vorliegende Lösung ist zwar nach wie vor stark einschränkend und wie gesagt aus unserer Sicht unnötig, doch für die lokalen Piloten lebbar. Nicht zu vergessen ist aber auch der überregionale Streckenflug, der dadurch massiv eingeschränkt wird.

Im Rahmen der Ausarbeitung der neuen TMA wurde mehrfach betont, dass wenn die entsprechenden technischen Hilfsmittel vorhanden sein würden, eine dynamische Bewirtschaftung der südöstlichen Sektoren möglich sein müssten. Auch das vorliegende AIC erwähnt diese Möglichkeit. Da die TMA 3 aber aus einem grossen zusammenhängenden Raum besteht, fragen wir uns, wie dies künftig möglich sein wird. Aus unserer Sicht wäre es darum schon heute nötig, die TMA 3 in verschiedene Sektoren zu unterteilen.

**Der SHV stimmt der Anpassung des Luftraums in Bern mit obigen Vorbehalten zu, aber fordert eine Unterteilung der TMA 3 und eine Überprüfung, ob das westliche Verfahren und dessen dazu benötigten Luftraum nicht weggelassen werden könnte.**

## **2. Anpassung des Luftraums in St.Gallen-Altenrhein**

Die Anpassungen über schweizerischem Hoheitsgebiet sind minimal resp. sogar zu unseren Gunsten. Für das österreichische Gebiet ist der SHV nicht zuständig, hat aber auch dort wenig Bedenken.

**Der SHV stimmt der Anpassung des Luftraums in St.Gallen zu.**

## **3. Anpassungen LSR for gliders**

Der vorgelegte Entwurf der Anpassung der LSR for gliders ist inakzeptabel. Eine solche Fragmentierung ist weder sinnvoll, noch in der Praxis umsetzbar. Sie stellt einen völlig unnötigen Eingriff in die freie Verfügbarkeit des Luftraums dar. Die Hängegleiterpiloten sind bei schönem Wetter, wenn Thermik- und Streckenflüge gemacht werden, auf kleine Wolkenabstände angewiesen. Gleichzeitig beabsichtigt die Rega ihr Low Flight Network namentlich bei schlechtem Wetter (IMC) zu benutzen, während sie bei VMC wenn immer möglich VFR unterwegs ist. Es findet eine natürliche, wetterbedingte Segregation statt. Zudem haben Hängegleiter, die auf



SHV SCHWEIZERISCHER HÄNGEGLEITER-VERBAND

FSVL FEDERATION SUISSE DE VOL LIBRE

solchen Flügen unterwegs sind, grösstenteils ein Flarm mit dabei, sodass die Rega, die ebenfalls mit Flarm ausgerüstet ist, entsprechend reagieren könnte, sollte es doch zu einer Situation eines «gemischten» Wetters kommen.

Die Rega hat 2021 einen Antrag zur Anpassung der VRV-L gestellt mit dem Ziel, in aktiven LSR for gliders IFR operieren zu dürfen. Diesen Antrag haben der SHV und andere Verbände unterstützt. Das BAZL hat diesen jedoch ohne fundierte Analyse unverständlicherweise abgelehnt. Der SHV fordert daher, den Antrag der Rega einer Neubeurteilung zu unterwerfen und ein ausführliches Risk Assessment zum Risiko eines Zusammenstosses eines nach IFR fliegenden HEMS-Helikopters mit einem mit den kleinen Wolkenabständen operierenden Segelflugzeuges oder Hängegleiters durchzuführen. Bis dahin soll die Anpassung der LSR for gliders aufgeschoben werden.

Als Mitigationsmassnahmen für einen Durchflug von HEMS-Helikoptern durch aktive LSR for gliders könnten die LFN-Routen auf der Segelflugkarte (GLDK) optisch dargestellt werden.

Falls das BAZL an der Zerstückelung der heutigen LSR for gliders festhalten möchte, fordert der SHV eventualiter folgende Anpassungsvarianten:

- 1) Anstatt die Bereiche der LFN-Routen gänzlich und permanent auszuschneiden, werden die Untergrenzen in den entsprechenden Bereichen statt mit 600m AGL den effektiven Routenhöhen des LFN angepasst. Dies führt zwar zu einer weiteren Fragmentierung, aber zumindest würden nicht grosse Teile der LSR ersatzlos wegfallen.
- 2) Anstatt die Bereiche der LFN-Routen gänzlich und permanent auszuschneiden, werden die entsprechenden Bereiche mit unbestimmten Betriebszeiten (HX) versehen. Entsprechend den Wetterbedingungen kann die Rega die benötigten LSR-Sektoren deaktivieren. Dazu wird die Rega verpflichtet einen Telefonbeantworter einzurichten, der den Status der betroffenen Sektoren zu einer noch zu definierenden Tageszeit, gültig für den ganzen Tag, übermittelt. So ist sichergestellt, dass der Hängegleiter- und Segelflugsport an Tagen mit schönem Thermik- und Streckenflugwetter nicht unnötig eingeschränkt wird.

**Der SHV lehnt die Anpassung der LSR for gliders vehement ab.** Nebst der inakzeptablen Fragmentierung und Einschränkung für den Hängegleitersport ist das Vorgehen des BAZL in diesem Projekt untragbar. Lediglich an der NAMAC vom 11.7.24 wurden die Verbände über die geplanten Veränderungen kurz informiert. Es erfolgte keinerlei Einbezug der Stakeholder, um bessere Lösungen zu finden. Dieses Vorgehen befremdet stark und erinnert an frühere Projekte, die nachfolgend zu Rechtsstreitigkeiten und Verzögerungen führten. Es ist für uns nicht nachvollziehbar, wieso das BAZL die Stakeholder nicht früher einbezogen hat, zumal schon länger angedacht ist, das System der LSR for glider grundlegend zu überdenken.



SHV SCHWEIZERISCHER HÄNGEGLEITER-VERBAND

FSVL FEDERATION SUISSE DE VOL LIBRE

#### 4. Redesign Luftraum Zürich und Dübendorf

Während der langen Projektphase konnte sich der SHV intensiv einbringen. Insbesondere durch den Wegfall / Aufschub der geplanten Änderungen beim Uetliberg und im Raume Wald sind die Einschränkungen für den Hängeleitersport akzeptabel. Wir möchten an dieser Stelle aber heute schon mitteilen, dass bei den für 2027 angedachten Veränderungen im Bereich Uetliberg grossen Widerstand von seitens Hängegleiter zu erwarten ist, da das dortige, zentrumsnahe Flug- und Naherholungsgebiet von zentraler Bedeutung für sehr viele Piloten ist.

**Der SHV stimmt der vorliegenden Anpassung des Luftraums rund um Zürich und Dübendorf zu.**

Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Wir danken für die Einladung zur Stellungnahme und verbleiben mit der Bitte um Kenntnisnahme und freundlichen Grüssen.

**Schweizerischer Hängegleiter-Verband  
Fédération Suisse de Vol Libre**

Christian Boppart  
Geschäftsführer

Christian Markoff  
Luftraumexperte