



General Aviation-Forum 14.8.2013 in Bern

Stand luftraumstrategische Massnahmen und weitere Entwicklungen im Luftraum (Beilage zum Protokoll)

A. Grundlagen und bisherige Arbeiten

1. **BAZL hat Swiss Airspace Interim Policy per 30.11.2010 basierend auf internationalen Vorgaben verabschiedet und veröffentlicht** (Grundsätze zur Luftraumgestaltung und Darstellung der bis dato bewährten Praxis); diese gilt heute immer noch.
2. **BAZL hat 2011 einen Prozess sowie eine breite Konsultation zur Erarbeitung von luft-raumstrategischen Massnahmen** gestartet. Diese wurden mit Schreiben vom 12.3.2012 der Industrie kommuniziert und haben 2013 grundsätzlich ihren Abschluss gefunden. Folgende Massnahmen wurden definitiv beschlossen und zur Umsetzung aufgegleist oder verworfen:
 - a. *IFR auf unkontrollierte Flugplätze ohne ATC* (Konzept wurde per 21.5.2013 allen Interessierten/Betroffenen zugestellt), Testbetrieb soll so bald wie möglich starten; braucht ein Gesuch des Flughafens und saubere Auswertung des Testbetriebs (ggf. mit Anpassung des Konzepts)
 - b. *Vereinfachung Luftraumstruktur* (am 8. Januar 2013 Analyse an Industrie zugestellt). Thema hat Schwierigkeit des Interessensausgleichs gezeigt (Druck Grossindustrie um Landesflughäfen für Vereinfachung z.L. GA, BAZL hat im Moment keine Vereinfachungen entschieden; Überprüfung der Luftraumstruktur und allfällige Vereinfachungen erfolgen primär im Rahmen von Änderungen der An- und Abflugverfahren oder aus Sicherheitsgründen)
 - c. *Vereinheitlichung der Anwendung von LS-R und LS-D*
3. **BAZL hat Einführung SERA beschlossen auf Zeitpunkt Dezember 2014** (bzw. gewisse Änderungen im Bereich Luftraum und Verkehrsregeln erst per März 2015 mit ICAO-Karte – dazu ist die Rückmeldung der EU noch offen).

B. Prinzipien/Haltung BAZL

1. **Allgemein:** Die Realität und die tägliche Arbeit zeigt, dass sich die Interessen der verschiedenen Akteure im Luftfahrtsystem zum Teil diametral gegenüber stehen und ein Konsens schwierig und zum Teil gar nicht zu erreichen ist. Eine gewisse Anspruchshaltung der GA ist teilweise nicht zu übersehen. Das BAZL hat aber Verständnis für die Tatsache, dass die GA bei der künftigen Nutzung des knappen LR in der CH mitreden will.
2. **Luftraum soll grundsätzlich allen Nutzern zur Verfügung stehen.** Keine Segregation wenn aus Sicherheitsgründen nicht unbedingt notwendig (FUA soll gelten).

3. Aber: **Prioritätenordnung und Kriterien für Zugang zu Luftraum sind erforderlich**, dort wo Luftraum knapp ist (z.B. Landesflughäfen). D.h. nicht der gesamte Luftraum kann permanent für jegliche Nutzung für alle offen sein. Gegenseitiges Verständnis und Rücksichtnahme der Community ist gefordert. Entscheide der zuständigen Stellen (BAZL, Skyguide, Luftwaffe) sollten das erforderliche Vertrauen der GA erhalten, dass alle Beteiligten mitwirken, gute und praktikable Lösungen zu finden und die Interessen aller Nutzer Ernst zu nehmen. Eine weitere Mischung des Verkehrs wird weiter zunehmen (z.B. Drohnen). Dies setzt hohe gegenseitige Akzeptanz aller Nutzer voraus.
4. **Sicherheit im Luftraum für alle Nutzer ist zentral** (Vergangenheit hat Probleme gezeigt, die teilweise auch auf GA zurückzuführen sind wie z.B. bei Luftraumverletzungen oder IFR/VFR mixed traffic). Kollisionsrisiko insbesondere in gemischten Lufträumen muss im Auge behalten werden. Auch diesbezüglich muss GA ihren Beitrag leisten. Siehe nächster Punkt.
5. Eine **identische technische Ausrüstung von Luftfahrzeugen (Funk, Transponder, ADS-B oder andere)**, die sich in gleichen Lufträumen bewegen, wird künftig an Bedeutung gewinnen und BAZL wird diesbezüglich – auch im Rahmen der Umsetzung von SERA – die bisherige Praxis überprüfen und ggf. regulierend Änderungen vorsehen, welche auch z.L. der GA gehen könnten (siehe Art. 32a VVR Abs. 2: Das Bundesamt kann Ausnahmen bewilligen; es kann die Teilnahme am Flugverkehrsleitdienst von der Ausrüstung des Luftfahrzeuges abhängig machen. Das BAZL plädiert diesbezüglich für eine Öffnung der GA gegenüber neuen Lösungen; z.B. Prüfung von Funk oder Transponderobligatorium für Segelflugzeuge, Hängegleiter o.ä.; diesbezüglich aber gibt es noch keine def. Entscheide oder konsolidierten Vorstellungen; das BAZL arbeitet noch an Vorschlägen).

C. Nächste Schritte/Arbeiten BAZL

1. **Regulatorisch:** Überprüfung und Anpassung der Rechtsgrundlagen (u.a. Art. 32a VVR sowie alle weiteren Vorschriften, die durch SERA betroffen sind)
2. **Operationell technisch:** Umsetzung von SERA sowie Start Testbetrieb IFR ohne ATC
3. Diskussion mit Skyguide und Luftwaffe über **künftiges Luftraummanagement** gemäss Vorgaben der EU
4. Zahlreiche Anliegen an Amt (GNSS LFN, Spitallandeplätze mit IFR-Verfahren, Vereinfachungen aufgrund von Safety), die noch in Prüfung sind