



SHV SCHWEIZERISCHER HÄNGEGLEITER-VERBAND

FSVL FEDERATION SUISSE DE VOL LIBRE

Per E-Mail an:

jeroen.kroese@bazl.admin.ch

Bundesamt für Zivilluftfahrt
SILR
Jeroen Kroese
3003 Bern

Zürich, 22. August 2019 cb/chm

Stellungnahme zum ersten Arbeitsentwurf in Sachen Redesign TMA Zürich

Lieber Jeroen

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Schweizerische Hängegleiter-Verband (SHV) vertritt rund 17'000 Gleitschirm- und Deltapiloten in der Schweiz und nimmt gemäss Auftrag vom 28.03.19 anlässlich der Sitzung des Airspace-Teams im Rahmen des Projektes „Re-Design ZRH“ wie folgt Stellung.

Auftrag

Der mündliche Auftrag resp. die Folie 63 der Präsentation anlässlich der obig genannten Sitzung lautet:

Identify Problem Area(s)

Submit Problem Area(s) to FOCA latest 31st May 2019 (Project Lead J.Kroese)

- Problem
- Stakeholders
- Highlevel solution Proposal (Airspace Toolbox)

All submitted issues will be listed and dealt with in dedicated meetings with relevant stakeholders.

Der SHV beschränkte sich in einem ersten Schritt hauptsächlich auf die Identifikation der Problembereiche und konsultierte zu diesem Zwecke die Hängegleiter-Clubs und -Flugschulen der betroffenen Region.

1. Grundsätzliche Überlegungen

Grundsätzlich steht der SHV einer Erweiterung der bestehenden Struktur negativ gegenüber und lehnt diese ab. Der SHV ist der Überzeugung, dass die heutigen technischen Möglichkeiten präzisere Anflüge ermöglichen und dadurch trotz Mehrverkehr weniger Luftraum benötigt werden müsste. Die bestehende Luftraumstruktur sollte bis auf allfällige kleinere Anpassungen nicht geändert werden.

Insbesondere lehnt der SHV das Kriterium der 3 NM-Bufferzone, das dem Entwurf zu Grunde liegt, mit Vehemenz ab. Aus unserer Sicht ist es völlig unverhältnismässig, dass dem IFR-Verkehr bei den heutigen technischen Hilfsmitteln eine mögliche Abweichung von 1 NM lateral Rechnung getragen wird. Dass der VFR-Verkehr 1 NM neben seiner gewünschten Route navigiert, kann nachvollzogen werden. Aber dass zwischen dieser Abweichung und der Abweichung des IFR-Verkehrs dann nochmal 1 NM Abstand eingerechnet werden soll, betrachten wir aus Risikoüberlegungen als völlig absurd.

Weiter hinterfragt der SHV maximale Anflugwinkel und Steiggradienten und verlangt, dass diese zwecks geringerer Auswirkungen überprüft werden.

Wir verweisen zudem auf das Schreiben der GASCO, bei dem der SHV ebenfalls Mitglied ist, vom 05.05.2019.

Gemäss Aussagen des BAZL wird Luftraum, der für zukünftige, politisch noch nicht abgesegnete Verfahren wie der Geradeausflug der Piste 16 und der Anflug auf den Flugplatz Dübendorf reserviert ist, nicht berücksichtigt, sofern die politischen Prozesse die entsprechenden Verfahren per 2024 noch nicht zulassen. Der SHV wird darauf gegebenenfalls bestehen.

Nichts desto trotz ist der SHV als verlässlicher Partner der Behörden bereit, sich an der Arbeit zu Suche nach einvernehmlichen Lösungen zu beteiligen und reicht deshalb in Ergänzung zur gemeinsamen Stellungnahme der GASCO folgende Erläuterungen ein.

2. Problembereiche

Die Konsultation der Clubs und Flugschulen brachten ein recht einheitliches Bild: Der erste Entwurf, würde er so umgesetzt, würde unseren Sport aufs massivste beeinträchtigen und könnte niemals so akzeptiert werden. Die Aufregung und Emotionen sind enorm gross, aber anlässlich von intensiven Sitzungen und Arbeiten wurde umfangreiches Feedback an den SHV gereicht. Es bestehen grossflächig



SHV SCHWEIZERISCHER HÄNGEGLEITER-VERBAND

FSVL FEDERATION SUISSE DE VOL LIBRE

enorm grosse Problembereiche. Diese werden auf der beiliegenden Übersichtskarte zusammengefasst. Wir weisen darauf hin, dass möglicherweise noch weitere Problembereiche eruiert werden könnten. Auf der Karte sind Startplätze mit hohem lokalen Benutzeraufkommen und intensiv genutzten Streckenflugbereichen gekennzeichnet:

Startplätze mit hohem Benutzeraufkommen (auf der Karte gelb eingezeichnet):

- Uetliberg resp. gesamte Albiskette (5 / 8 / 11)
- Wald-Scheidegg (3 / 6)
- Zugerberg (10)
- Einsiedeln (4)
- Galgenen (7)
- Weinland (2)

Intensiv genutzten Streckenflugbereiche (auf der Karte orange eingezeichnet):

- grosser Bereich westlich der Albiskette (5 / 9)
- schwyzer Voralpenbereich (4 / 9)
- Zürcher Oberland / Toggenburg (6 / 13)
- nordöstlich Zürich (2)

Lokale Fluggebiete:

- Aargau (12)

Im Weiteren möchten wir darauf hinweisen, dass die Elektro-Hängegleiter auf dem Flugplatz Winterthur und im Zürich Oberland massiv und teilweise existenzbedrohend beeinträchtigt würden. (P)

3. Weiteres Vorgehen

Gemäss der Aufgabenstellung wird das BAZL mit den Verbänden die einzelnen Problembereiche besprechen. Der SHV stellt sich hierfür selbstverständlich gerne zur Verfügung, fordert aber, dass an den entsprechenden Sitzungen die lokalen Vertreter miteinbezogen werden können. Ansonsten können die lokalen Gegebenheiten zu wenig genau berücksichtigt werden.

4. Beilagen

Beilage 1: Übersichtskarte mit den derzeit bekannten Problembereichen

Beilage 1a: Übersicht aller Stellungnahmen inkl. Kontaktadressen



SHV SCHWEIZERISCHER HÄNGEGLEITER-VERBAND

FSVL FEDERATION SUISSE DE VOL LIBRE

- Beilage 1b: Begleittexte zu den Stellungnahmen und Detailkarten / Studien
- Beilagen 2 -13: Detailkarten oder ausführliche Beschreibungen / Studien zu den einzelnen betroffenen Gebieten
- Beilage 14: Übersicht der Hängegleiter-Flugbewegungsintensität (farbliche Abstufung nach Intensität rot-gelb-hellblau-blau)

Sämtliche Dokumente und Beilagen sind auch [auf https://www.shv-fsvl.ch/sicherheit/luftraum/neugestaltung-tma-zuerich/](https://www.shv-fsvl.ch/sicherheit/luftraum/neugestaltung-tma-zuerich/) abrufbar.

Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Wir danken für die Einladung zur Stellungnahme und verbleiben mit der Bitte um Kenntnissnahme und freundlichen Grüßen.

Schweizerischer Hängegleiter-Verband
Fédération Suisse de Vol Libre

Christian Boppart
Geschäftsführer

Christian Markoff
Luftraumbeauftragter

Kopie: AOPA, AeCS, SFVS, Lokale Flugschulen und Vereine