

Redesign Luftraum Zürich (V3.1)

Der Flughafen Zürich ist der wichtigste Landesflughafen der Schweiz mit rund 278'000 Flugbewegungen pro Jahr (2019). Da die Komplexität des Luftraums um den Flughafen in einer Sicherheitsüberprüfung 2012 als sicherheitskritisch beurteilt wurde, hatte das BAZL 2018 auf Antrag von FZAG, Skyguide und Swiss ein Redesign des Luftraum Zürich in Angriff genommen. In die Version 3.1 des Basisentwurfs (siehe Link) sind nun auch die Ergebnisse des breit angelegten Stakeholder-Involvements sowie die aktuellen Anforderungen der Luftwaffe für den Militärflugplatz Dübendorf eingeflossen. Die Version 3.1 bildet aber noch immer einen Entwurf ab. Sie dient als Basis für weitere Arbeiten wie Safety Assessments und für Glättungen der CTR- und TMA-Abgrenzungen, um die Navigierbarkeit im VFR-Verkehr zu erleichtern. Drei kritische Regionen werden in den nächsten Monaten noch einzeln mit den Betroffenen behandelt.

Der Luftraum rund um den Flughafen Zürich ist mit zwei Kontrollzonen (CTR) und 17 Nahverkehrszonen (TMA) sehr komplex und anfällig für Luftraumverletzungen. Eine breit angelegte Sicherheitsüberprüfung des Flughafens befand schon 2012, dass die Komplexität als sicherheitskritisch beurteilt werden muss. Nachdem ein erster Versuch zur Neuordnung der TMA Zürich 2017 abgebrochen wurde, nahm das BAZL auf Antrag der Flughafen Zürich AG (FZAG), der Flugsicherung Skyguide und der Fluggesellschaft Swiss 2018 die Arbeiten an einer Neuordnung der TMA Zürich wieder auf. Dabei wurden sowohl die von Anpassungen betroffene Leichtaviatik wie auch die Luftwaffe frühzeitig in den Prozess einbezogen. Ziel der Anpassungen ist eine Vereinfachung der Luftraumstruktur, die zu einem weniger anfälligen System führt und den Schutz des IFR-Verkehrs weiterhin garantiert.

Mittlerweile liegt eine dritte Version des ursprünglichen Basisentwurfs vor. Nachdem in den Versionen 1.0 und 2.0 primär die Ansprüche des IFR-Verkehrs berücksichtigt waren, sind in der jüngsten Version nun auch zusätzliche Ansprüche der betroffenen Leichtaviatik eingeflossen. Die Anhebung der TMA-Zonen in der Version 2.0 wurde von den Stakeholdern zwar begrüsst. Die Diskussionen an zwei Informationsanlässen im Dezember 2019 zeigten aber auch, dass in einigen Regionen die die Luftraumanpassung weiterhin sehr kritisch beurteilt wurde. In der Folge fanden eine Reihe von Treffen zwischen BAZL und skyguide mit den betroffenen Flugplätzen und Organisationen statt. Aufgrund von Verzögerungen wegen der Corona-Pandemie konnte die Version 3.0 statt im Herbst 2020 erst im Frühling 2021 der am Projekt mitbeteiligten Kerngruppe präsentiert werden. In die nun vorliegende Version 3.1 wurden nun auch die Bedürfnisse des weiteren militärischen Flugbetriebes auf dem Flugplatz Dübendorf integriert. Diese Anpassungen sind noch nicht abschliessend und werden allenfalls noch redimensioniert.

Auch die Version 3.1 bildet noch nicht die endgültige Struktur ab. Sie dient als Grundlage für die nächsten Arbeitsschritte. Nach Einschätzung des BAZL konnte ein Grossteil der Anforderungen der angehörten Stakeholder erfüllt oder im Vergleich zur Version 2 deutlich verbessert werden. Sowohl für den Flugplatz Speck-Fehraltorf wie für den Segelflugplatz Winterthur, die sich beide in der Kontrollzone befinden, wie die für Hängegleiter wichtige Region Üetliberg liegen noch keine Ergebnisse vor. Für diese drei Regionen werden in den nächsten Monaten mit den Direktbetroffenen mögliche Lösungen gesucht.

Ein Blick auf den jüngsten Entwurf des Luftraums zeigt, dass es in einzelnen Bereichen der Luftraumgrenzen noch «Ecken» gibt, die für die Navigation im Sichtflug hinderlich sind. Zudem muss das ganze Modell der neuen Luftraumstruktur Punkt für Punkt einer Sicherheitsüberprüfung unterzogen werden. Die «Glättungen» für eine bessere Navigierbarkeit sowie die Safety Assessments werden in einer Reihe von Workshops durchgeführt, an denen auch die lokalen Stakeholder mitbeteiligt sind. Diese Sicherheitsüberprüfungen sollen potentielle Risiken ausserhalb, an der Grenze und innerhalb der TMA aufzeigen. Die Arbeiten dafür beginnen im Spätsommer und sollten bis Ende 2022 mit einem finalisierten Sicherheitskonzept abgeschlossen sein. Die lokalen Stakeholder werden in sämtliche Arbeitsschritte einbezogen und können im nun anlaufenden Prozess auch Stellung zur Version 3.1 nehmen.