

Weiteres Vorgehen Redesign Luftraum Zürich

Diesen Frühling stellte das BAZL den Basisentwurf für die neue Luftraumstruktur Zürich vor. Dieser erste Entwurf wurde seitdem überarbeitet und am 5. Dezember 2019 dem Projekt-Kernteam sowie am 10. und 13. Dezember 2019 interessierten Stakeholdern als Version 2.0 präsentiert. Die Version 2.0 für die Luftraumstruktur Zürich bringt weniger Einschränkungen für die Leichtaviatik als der Basisentwurf. Sie ist aber noch nicht die endgültige Lösung, sondern widerspiegelt erst die Schutzbedürfnisse des Flugverkehrs nach Instrumentenflugregeln (IFR). Im nächsten Schritt werden nun die zum Basisentwurf eingereichten Stellungnahmen der Stakeholder der Version 2.0 gegenübergestellt: Offene Punkte werden an Sitzungen mit den Stakeholdern im Januar bis März 2020 diskutiert. Voraussichtlich kann dann im Herbst 2020 die Version 3.0 des Luftraumentwurfs präsentiert werden.

Der Flughafen Zürich ist der wichtigste Landesflughafen der Schweiz mit rund 278'000 Flugbewegungen pro Jahr. Eine 2012 durchgeführte Sicherheitsüberprüfung des Flughafens ergab unter anderem, dass die Komplexität des Luftraums mit zwei Kontrollzonen (CTR) und 17 Nahverkehrszonen (TMA) als sicherheitskritisch beurteilt werden muss. Gerade in diesen Nahverkehrsbereichen besteht die Gefahr von Luftraumverletzungen. Der letzte Versuch, die TMA Zürich neu zu ordnen, wurde 2017 abgebrochen, da Aufwand und Ertrag nicht im richtigen Verhältnis zu einander standen.

Auf Antrag von FZAG, Skyguide und Swiss beauftragte das UVEK das BAZL, das Projekt neu zu starten. Dabei wurde in einer ersten Phase eine neue Basis-Luftraumstruktur geschaffen, welche sämtliche Instrumenten-An- und Abflugverfahren der drei Pisten des Flughafen Zürich sowie der Piste in Dübendorf umfasst. Der Basisentwurf bildete bewusst nur die Ansprüche des IFR-Verkehrs ab. In der Folge konnten die vom Redesign betroffenen Stakeholder bis Ende August 2019 den Basisentwurf analysieren, den Einfluss auf den eigenen Betrieb abschätzen und mögliche Lösungsvorschläge einreichen. Das Feedback fiel ablehnend bis kooperativ und lösungsorientiert aus.

Neuer Basisentwurf mit höheren TMA-Untergrenzen

Mittlerweile liegt mit der Version 2.0 ein neuer Entwurf der Luftraumstruktur vor, der aufgrund von realistischen Steigleistungen der Verkehrsflugzeuge auf einem Nationalflughafen berechnet wurde. Im Vergleich zum Basisentwurf sind die Untergrenzen diverser TMA angehoben worden. Dennoch bildet auch die Version 2.0 nur die Ansprüche und den Schutz des Linienverkehrs ab.

Im Dezember 2019 informierten das BAZL und skyguide an drei Sitzungen die vom Redesign direkt betroffenen Stakeholder über die Version 2.0 des Luftraumentwurfs. Dabei wurde auch detailliert erläutert, wie ein Luftraum-Design entsteht, welches die Grundlagen sind und weshalb ein Vergleich mit anderen internationalen Flughäfen und Staaten nicht gemacht werden kann. Die Diskussionen haben gezeigt, dass die überarbeitete Version 2 aus Sicht der Stakeholder zwar Verbesserungen beinhaltet, diese in einigen Bereichen aber noch immer kritisch beurteilt wird.

Informationen über weiteres Vorgehen

Ab Januar bis März 2020 sind eine Reihe von Treffen zwischen BAZL/skyguide und den Stakeholdern vorgesehen, um zusammen die eingereichten Stellungnahmen und die Version 2.0 des Luftraumentwurfs einander gegenüber zu stellen. Dabei können die Stakeholder aufzeigen, welche Probleme mit der Version 2.0 für sie noch bestehen und welche Lösungsmöglichkeit sie sehen. Bis im Sommer 2020 sollte dann ein Überblick vorhanden sein, bei dem die erfüllten und nicht erfüllten Bedürfnisse der Stakeholder abgebildet sind. Voraussichtlich kann dann im Herbst 2020 die Version 3.0 des Luftraumentwurfs präsentiert werden. Die Publikationen der definitiven Luftraumstruktur sollten Ende 2023 erstellt sein und ab März 2024 Gültigkeit erlangen.