

# **Jahresbericht aus dem Ressort Luftraum/Infrastruktur:**

## **Redesign Luftraum Zürich**

Am 10.12 und 13.12 fand eine Infoveranstaltung betreffend dem Redesign vom Luftraum Zürich statt. Das Ziel ist es den Luftraum rund um Zürich zu bestätigen und zu vereinfachen. Die Idee ist an und für sich gut, aber die Vorgehensweise und Zeitpunkt ist falsch. Den Stakeholdern wurde mit dem ersten Vorschlag ein unzumutbarer Vorschlag vor die Nase gesetzt. Dabei ist zu berücksichtigen das es sich wie erwähnt um ein Vorschlag handelt, der auf rein regulatorischen und technischen Grundlagen basiert. Leider sehr zu Ungunsten der GA. Eine Anpassung des Luftraumes in den nächsten 2-3 Jahren im Hinblick zum Unterfangen AVISTRAT-CH ist fraglich. Der Fokus sollte auf der Ausbildung von Luftraumbenutzern liegen, um auch bei komplexen Luftraumstrukturen klar zu kommen.

## **Teilnehmer im Luftraum**

Obwohl in den letzten Jahren die Tendenz ausgestellter Pilotenlizenzen zahlenmässig nach unten zeigt, scheinen die Teilnehmer im Luftraum zu steigen. Sei es Deltasegler, Hängegleiter, Drohnen oder Mitgenossen aus der Natur. Letztere sind technisch wenig beeinflussbar. Die Vergrämung gestaltet sich schwierig. Als effektivste Methode hat sich das Abfeuern von Petarden etabliert was wiederum Lärmemissionen für die Bevölkerung bedeutet. Möglichkeiten bestünden in der gezielten Kanalisierung dieser Vogelschwärme durch Schaffung von Rückzugsgebieten und/oder Minimierung der Bodenbewirtschaftung. Solche Massnahmen sind aber den grossen Flughäfen vorbehalten und für Flugplätze finanziell und geopolitisch nicht umsetzbar.

Im von Menschen gemachten Luftverkehr herrscht die Situation von technisch existierenden Möglichkeiten versus den nachhinkenden Regularien. Flugfunk, Flarm, Transponder, ADS-B und zahllose Apps auf dem Smartphone sind gute Helfer, welche ein wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit leisten. Diesen zahlreichen Systemen fehlen momentan noch ein einheitlicher Standard. In Europa ist man sich noch nicht einig auf welchen Standard zukünftig gesetzt wird. Ein Einheitliches System wäre hier wünschenswert aber wohl aufgrund der verschiedenen Luftämter schwierig umzusetzen.

## **Komplexität Zentralschweizer Luftraum**

Der Luftraum über Emmen, Buochs und Alpnach gilt für nicht ortskundige Piloten und während der Arbeitswoche als komplex. Dabei haben hier die statische Darstellung der Lufträume und Restricted-Areas in gedruckten Luftfahrtkarten eine abschreckende Wirkung. In Wirklichkeit sind die Lufträume ausserhalb der Arbeitszeiten mehrheitlich nicht aktiv. Aber auch während den Betriebszeiten bekommt man im Normalfall ohne Probleme ein Crossing. Bei Unsicherheiten ist ein Gespräch mit ortsansässigen Piloten oder einem FDL immer hilfreich. Sei es, um sich zu informieren oder den eigenen Horizont zu erweitern.