

---

## Protokoll

**Luftraumworkshop 2**

**24. Januar 2025**

---

### Teilnehmer/Innen

Urs Ryf	Flughafen Bern AG
Andreas Seitz	Flughafen Bern AG
Gianpaolo Cecchin	Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Jeroen Kroese	Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Michael Frey	Skyguide swiss air navigation services ltd
Sacha Sermier	Skyguide swiss air navigation services ltd
Hansruedi Kummer	Skyguide swiss air navigation services ltd
Cornelia Flury	Skyguide swiss air navigation services ltd
Manuel Inderkum	Bächtold & Moor AG
Adrian Müller	Bächtold & Moor AG
Gabriel Rossier	Aero-Club der Schweiz
Philippe Hauser	AOPA
Heinrich Rotach	Deltaklub Falkenflue
Markus Steiner	Deltaklub Falkenflue
Christian Santschi	Flugplatz Thun, Präsident Flugplatzverein
Franz Meyer	Flugplatz Thun, Flugplatzleiter
Trudi Mösching-Signer	Gemeinde Uetendorf: Gemeindepräsidentin
Aaron Hügli	Hängegleiterverband SHV: Luftraumbeauftragter
Martin Tanner	Hängegleiterverband SHV/ IG Flightpark Thunersee
Michael Urfer	Para Delta Club Stockhorn / SHV
Simon Schatzmann	Helvetic Airways AG
Eric Moulin	Military Aviation Authority MAA
Alexander Harte	Motorfluggruppe Thun
Christoph Schläppi	Segelfluggruppe Bern
Daniela Nowak	Segelfluggruppe Freiburg
Rolf Friedli	Segelfluggruppe Oberraargau
Manuel Bauer	Segelfluggruppe Thun
Florian Komminoth	Segelfluggruppe Thun
Flurin Schwerzmann	Segelflugverband der Schweiz SFVS
Gabriela Meister	Stadt Thun
Jorge Pardo	Verband Schweizer Flugplätze VSF
Olivier Queloz	Schweizer Luftwaffe, LTDB

### Abwesend

Patricia Siebenmann	AOPA
Marc Eberhardt	Schweizer Luftwaffe, LTDB

Ort	Flughafen Bern, Hotel Amante
Datum	Freitag, 24. Januar 2025
Zeit	09:00 – 11:30

## Traktanden

1	Einleitung, Zielsetzung .....	4
1.1	Begrüssung	4
1.2	Anlass zweiter Luftraumworkshop	4
1.3	Ziel des Workshops	4
1.4	Präsentationsfolien	5
2	Vorstellung Teilnehmende .....	5
3	Grundlagen .....	5
3.1	Anflugverfahren RNP 32	5
3.2	Vorstellung Variante Luftraum gemäss AIC B002/2024	5
3.3	Nutzung Piste 32	5
4	Erkenntnisse aus Stellungnahmen, Diskussion .....	5
4.1	Fehlende aktive Luftraumbewirtschaftung trotz Publikation im «HX»-Status	6
4.2	Generelle Ausdehnung der neuen TMAs	6
4.3	Anpassung der LSR82	6
4.4	Prüfung alternativer Optionen wie TMZ	6
4.5	Anliegen SG-Bern	7
4.6	Dimension CTR-Zone	7
4.7	West- und Ostanflüge	8
4.8	IFR-Verkehr in Luftraum Echo	8
4.9	Transit Ost-West	8
4.10	Geplante Deaktivierung von HX-Luftraum	9
4.11	Minima TMA-Sektor 5	9
4.12	Übergangszeit bei Aktivierung	9
4.13	Anpassung Anflugverfahren	10
4.14	Nutzung in Zukunft	10
4.15	BIRKI-Holding	10
5	Minimale Anforderungen für eine Einführung im März 2026 .....	10
5.1	Aktive Luftraumbewirtschaftung im Süden	10
6	Zeitplan .....	10
7	Zusammenarbeit, Kommunikation .....	12
7.1	Arbeitsgruppe	12
7.2	Kommunikation	12
8	Diverses .....	13
8.1	Betriebsreglementsänderung RNP32	13
9	Beilagen .....	13

**Verteiler**

Workshopteilnehmer

## **1 Einleitung, Zielsetzung**

### **1.1 Begrüssung**

U. Ryf begrüsst im Namen der Flughafen Bern AG zum Luftraumworkshop und erläutert kurz die Hintergründe und die Geschichte der Luftraumentwicklung im Zusammenhang mit dem Projekt RNP32.

Aufgrund der zahlreichen und umfassenden Stellungnahmen zur im AIC 002/2024 B publizierten geplanten Luftraumanpassung hat sich die Flughafen Bern AG dazu entschieden, den eingereichten Luftraumentwurf zurückzuziehen und das Projekt neu aufzusetzen.

G. Cecchin begrüsst es, dass die Flughafen Bern AG das Projekt basierend auf einem umfassenden Austausch mit den Stakeholdern nochmals aufsetzen will.

### **1.2 Anlass zweiter Luftraumworkshop**

Im Prozess der Entwicklung des Luftraums wurde am 15.06.2023 ein erster Luftraumworkshop durchgeführt, um die Meinung und Anforderungen der betroffenen Luftraumnutzer einzuholen. Erst spät im Prozess wurde festgestellt, dass wohl damals nicht alle interessierten Luftraumnutzer einbezogen resp. deren Anliegen nicht adressiert wurden. U. Ryf bedauert diese Situation. Es wurde davon ausgegangen, dass die eingeladenen Verbände die betroffenen Vereine informiert, resp. deren Anliegen vertreten haben.

Später im Prozess haben sich nur die Vertreter von SHV und DC-Falkenfluh mit der Flughafen Bern AG mit Anliegen zum Luftraum in Verbindung gesetzt. Mit diesen Akteuren und unter Beizug des Vertreters des Flugplatzvereins Thun konnten akzeptable Lösungen gefunden werden.

Da die Vernehmlassungsfrist um einen Monat verlängert wurde, hatte das Projektteam nur 2.5 Arbeitstage für eine Überarbeitung. Nachdem dem Flughafen eine Akteneinsicht ermöglicht wurde, hat sich die FBAG entschieden, das Projekt zu überarbeiten.

### **1.3 Ziel des Workshops**

Als Endresultat der Überarbeitung des Luftraums soll ein Entwurf vorliegend sein, welcher für alle betroffenen Stakeholder / Luftraumnutzer akzeptabel ist.

Um dieses Ziel zu erreichen, sollen im Verlaufe dieses Luftraumworkshops die Anliegen der Luftraumnutzer zusammengetragen und notwendige Massnahmen definiert werden, damit alle Luftraumnutzer bei der Umsetzung der definierten Ziele im eingereichten Entwurf einverstanden sind.

Ebenfalls soll die Art der Zusammenarbeit und die Kommunikation mit den Stakeholdern verbessert werden.

## 1.4 Präsentationsfolien

Die Präsentationsfolien werden als Beilage zum Protokoll an die Teilnehmer versendet.

## 2 Vorstellung Teilnehmende

Die Teilnehmer des Luftraumworkshops stellen sich und Ihre Organisationen vor. Die Teilnehmerliste ist auf Seite 1 des Protokolls ersichtlich.

## 3 Grundlagen

### 3.1 Anflugverfahren RNP 32

U. Ryf präsentiert die wichtigsten Eckpunkte des geplanten Anflugs RNP 32 mit den zwei Anflügen aus Richtung Ost und West. → Siehe Präsentation.

Stellungnahmen, wonach es den Südanflug nicht benötigt, weist die Flughafen Bern AG (FBAG) mit Bestimmtheit zurück. Verschiedene potentielle Nutzer setzen einen instrumentengestützten Südanflug für ihre Operationen voraus.

### 3.2 Vorstellung Variante Luftraum gemäss AIC B002/2024

In der Variante des neuen Luftraums gemäss AIC B 002/2024 war eine grosse neue TMA vorgesehen, welche den Y- und Z-Approach gleichermassen schützt. Die bevorzugte Anflugachse mit Holding befindet sich auf der östlichen Seite. Die Darstellung ist in den Präsentationsfolien, Seite 7 ersichtlich. Auf der Präsentation in Folie 8 werden die zwei Legs der Anflüge dargestellt.

Die FBAG ist bereit, den Luftraumentwurf zu überarbeiten und sichere und akzeptable Lösungen für alle betroffenen Stakeholder zu finden.

Die FBAG ist jedoch nicht bereit, zukünftige und nichtexistierende Lösungen für die dynamische Bewirtschaftung von Lufträumen im Rahmen dieses Projektes zu adressieren.

### 3.3 Nutzung Piste 32

Die Skyguide hat die Nutzungszahlen des Jahres 2023 analysiert. Die Auswertung zeigt, dass insbesondere im Sommer die Piste 32 sehr oft benutzt wird. Die genaue Zusammenstellung ist in den Präsentationsfolien auf Seite 17 ersichtlich.

## 4 Erkenntnisse aus Stellungnahmen, Diskussion

Durch die Möglichkeit der Akteneinsicht konnte die FBAG folgende Erkenntnisse gewinnen:

#### 4.1 Fehlende aktive Luftraumbewirtschaftung trotz Publikation im «HX»-Status

Es ist ein Anliegen diverser Luftraumnutzer, dass der neue Luftraum aktive Luftraumbewirtschaftung zulässt. Deshalb wurde in diversen Stellungnahmen gefordert, die TMA in verschiedene, kleinere TMAs aufzuteilen.

U. Ryf präsentiert einen Vorschlag mit einer möglichen Unterteilung der TMA in kleinere Sektoren (Präsentation, Folien 10 bis 13).

Eine Unterteilung in diese Sektoren ermöglicht zonenweise Freigaben der Base-Legs, solange die Anflüge nicht über diese TMA-Sektoren laufen.

#### 4.2 Generelle Ausdehnung der neuen TMAs

Diverse Luftraumnutzer haben die beanspruchten Flächen der TMA's als zu gross empfunden.

Die TMA wurden kleinstmöglich anhand der normativen Vorgaben gehalten. An den Aussendimensionen sind keine Anpassungen möglich.

#### 4.3 Anpassung der LSR82

Die Segelfluggruppe Bern wünschte Klarheit betreffend der künftigen Dimensionierung der LSR 82.

Durch den Re-Design des Luftraums konnte die CTR massiv verkleinert werden. Es befindet sich nur noch ein sehr kleiner Teil der LSR82 in der CTR. J. Kroese erklärt, dass die LSR durch diese Verkleinerung fast hinfällig wird. Ausserhalb der CTR ist eine LSR weder zulässig noch notwendig und die Luftraumnutzer gewinnen dadurch an Freiheit. Der verbleibende Teil der LSR82 in der neu verkleinerten CTR existiert weiterhin und wird gemäss den heute gültigen Verfahren bewirtschaftet.

Die aus der Anpassungen der LSR82 Verfahren resultierenden Vorteile sind auf Folie 15 erläutert.

#### 4.4 Prüfung alternativer Optionen wie TMZ

Verschiedene Stakeholder sowie das BAZL hatten die Prüfung einer TMZ gefordert.

Die Publikation der Lufträume als «Transponder Mandatory Zones» (TMZ) anstatt «Terminal Manoeuvring Area» (TMA) war bereits während dem ersten Luftraumworkshop ein Thema. Die Skyguide hat diese Möglichkeit geprüft.

Gemäss der Skyguide sind die Dimensionen von TMZ zum Schutz eines Anflugverfahrens immer deutlich grösser als die Dimensionen einer TMA. Ebenfalls führt dies in der Leichtaviatik zu Problemen, da nicht alle Luftraumnutzer mit einem Transponder ausgerüstet sind. Der Einflug in eine TMZ ist für Luftfahrzeuge ohne Transponder verboten,

wobei mit Funkverbindung und Freigabe problemlos in den Luftraum einer TMA eingeflogen werden kann. Dies wäre ein No-Go für den Deltaklub Falkenfluh, da das Mitführen eines Transponders für Sie schlicht nicht möglich ist.

Ausserdem wird es gemäss G. Cecchin in Zukunft in der Schweiz keine TMZ-Lufträumen mehr geben. G. Cecchin präsentiert die Ideen des Alternativkonzept FASST-CH mit dem elektronischen Sichtbarkeitskonzept e-Conspicuity, welches diverse Technologien zusammenführen will. → Deshalb werden neue TMZ-Lufträume im aktuellen Zustand nicht mehr genehmigt. Zukünftig soll das Projekt FASST-CH den gesamten Luftraum abdecken und jetzt vorhandene TMZ können zurückgebildet werden.

#### 4.5 Anliegen SG-Bern

In einem Schreiben der SG-Bern an alle Workshopeteilnehmenden wurden zwei weitere Punkte angesprochen, welche am Luftraumworkshop angesprochen wurden.

- Erhöhung der Mindesteinfughöhe über BIRKI auf FL 110 (ev. FL 100), womit bei aktiven Südanflügen die TMA nördlich von BIRKI aufgehoben werden kann und die Lärmbelastung über Bern weiter reduziert wird.
- Streichung der Westachse, da eine Aufsplittung der Anflugwege nach dem IAF (*Initial Approach Fix*) eine Berner Neuheit ist und die Separation des relativ geringen IFR-Aufkommens alleine über die Ost-Achse bewerkstelligt werden kann (ev. in Kombination mit einem zusätzlichen Holding z. B. über BIRKI auf mindestens FL 110 ev. FL 100).

Die immer noch vorhandenen Instrumentenanflugverfahren auf Piste 14 benötigen die zurzeit publizierte Untergrenze der nördlichen TMA. Die Erhöhung der Mindesteinfughöhe über BIRKI auf FL 110 oder FL 100 ist gemäss Skyguide nicht möglich.

Die Vertreter der Flughafen Bern AG und der Skyguide stimmen zu, dass eine Separation von IFR-Bewegungen über eine gleichzeitige Nutzung des Ost- und des Westanfluges nicht zielführend ist. Falls der Südanflug in Betrieb ist, soll nur ein Approach-Leg (Y, West oder Z, East) verwendet werden.

Die Flughafen Bern AG möchte in diesem Luftraumworkshop das Thema Luftraum für den RNP32 besprechen und lehnt Diskussionen über die publizierten Anflugverfahren bzw. über bestehende Lufträume im Norden ab.

#### 4.6 Dimension CTR-Zone

In der Stellungnahme der Motorfluggruppe Thun wird gewünscht, die CTR-Zone um einen kleinen Teil zu reduzieren (Südöstlicher Ecken) und

an den Strassenverlauf anzupassen, damit eine Transit-Route für die Motorfliegerei weiterhin betrieben werden kann.

Dies befindet sich bei der Skyguide bereits in Abklärung und wird als wahrscheinlich möglich erachtet.

#### **4.7 West- und Ostanflüge**

Diverse Stakeholder wünschen, dass nur der Anflug Ost publiziert wird.

Die Flughafen Bern AG erklärt, dass mit der Publikation beider Anflüge die dynamische Bewirtschaftung deutlich besser sichergestellt werden kann. Die Westachse ist elementar für M. Steiner (Deltaklub Falkenfluh), da ansonsten der Flugverkehr nicht umgeleitet werden kann, falls Luftraum für Aktivitäten an der Falkenfluh genutzt werden soll.

Falls die Westachse nicht zur Verfügung steht, kann ein Gewitter auf dem östlichen Anflugpfad in einer kompletten Nichtverfügbarkeit des Anfluges resultieren.

#### **4.8 IFR-Verkehr in Luftraum Echo**

F. Schwerzmann ist der Meinung, dass eine Abwicklung von langsamem IFR-Verkehr auch im Luftraum Echo möglich wäre. Somit müsste die TMA nur bei grossen Flächenflugzeugen aktiviert werden.

Gemäss J. Kroese werden die Risiken für grosse Flächenflugzeuge anders berechnet als die Risiken kleinerer Flugzeuge.

Gemäss C. Schläppi befindet sich der gesamte Anflug in Luftraum Echo und nicht Golf. Dies könnte IFR-Anflüge im Luftraum Echo ermöglichen.

Da für die Skyguide jedoch für jedes Flugzeug die gleichen Sicherheitsregeln gelten, müssen alle IFR-Flüge im Luftraum Delta einer TMA geflogen werden, solange keine genügende Radarabdeckung im betroffenen Gebiet gewährleistet werden kann. Eine genügende Radarabdeckung ist im Bereich des Westanfluges nicht gegeben. Ein IFR-Flug im Luftraum Golf ist gemäss heute gültigen Vorgaben sicher nicht möglich.

#### **4.9 Transit Ost-West**

Der Durchflug ins Emmental wird durch die TMAs stark eingeschränkt und löst somit psychologisch einen «Blocker» aus. Den anwesenden Personen ist es klar, dass die TMAs mit der entsprechenden Genehmigung durchflogen werden können.

Ein Abbau des Respekts vor dem Funken ist wünschenswert, kann von diesem Projekt jedoch nicht gesteuert werden.

Gemäss Philippe Hauser (AOPA) ist im AIC B 002/2024 von einem Durchflugsverbot der neuen TMA die Rede. Dies ist gemäss FBAG und Skyguide ganz klar nicht der Fall. Vom TWR genehmigte Durchflüge sind in jedem Fall möglich.



#### 4.10 Geplante Deaktivierung von HX-Luftraum

Aus Sicht diverser Stakeholder ist es ein Anliegen, dass die TMA-Sektoren phasenweise über längere Zeit deaktiviert bleiben können. Es ist ein Anliegen der SG Thun und des Flugplatzes Thun, ihre Kunstflugtage durchführen zu können. Für diese benötigen Sie die TMA 4 und/ oder 6. Die Skyguide und der Flughafen sehen es als möglich an, eine fixe Freigabe dieser Lufträume für bestimmte Zeitfenster mit genügend Vorlaufzeit zu gewährleisten.

Mögliches Verfahren: Ein Antrag für solche Events soll beim Flughafen so früh als möglich gestellt werden. Die Entscheidungskompetenz liegt bei der Flughafen Bern AG. Wenn immer möglich wird der Luftraum während dem angegebenen Zeitraum nicht aktiviert. Die Flughafen Bern AG nimmt somit das Risiko wetterbedingter Unerreichbarkeit auf sich und sichert somit die Zukunft von Events wie beispielsweise Segelflug Akrobatikmeisterschaften oder Veranstaltungen der Hängegleiter.

Gemäss AIP ist die Bedingung, in HX-Lufträumen eine ständige Hörbereitschaft aufrecht zu halten. J. Kroese bestätigt, dass die HX-Definition in verschiedenen Gebieten anders gehandhabt werden: der Flugplatz Meiringen gibt aktuell den HX-Luftraum Freitagnachmittag immer frei, ansonsten gelten die Freigaben des Luftraumes jeweils für einen halben Tag.

#### 4.11 Minima TMA-Sektor 5

Da die TMA 5 genau im Anflugkorridor der Segelfluggruppe Thun liegt, wäre es für sie ideal, wenn die Untergrenze dieser TMA höher wäre.

Die Skyguide sieht hier keine Anpassungsmöglichkeiten, da der Anflugwinkel nicht mehr erhöht werden darf.

#### 4.12 Übergangszeit bei Aktivierung

Betreffend Aktivierung und der dazugehörenden Vorlaufzeit bestehen diverse Unsicherheiten:

Ein HX-Luftraum gilt grundsätzlich als aktiv. Wenn der Status nicht überprüft werden kann, gilt er als aktiv. Ein wetterbedingter Wechsel der Anflüge vom östlichen zum westlichen Anflugs-Pfad (Frontdurchzug) kann dazu führen, dass beide Lufträume vorübergehend beansprucht werden; ansonsten will der Flughafen festlegen, dass nur entweder TMA-Sektor 4 oder TMA-Sektor 6 beansprucht wird. → Dies gilt als Grundsatz; in Ausnahmefällen könnten beide Sektoren aktiv sein (z.B. bei sehr viel IFR-Verkehr im Winter, wenige/kein Betrieb Segelflug / Hängegleiter).

Bei einem Switch wird eine Vorlaufzeit von 30min in Betracht gezogen, wenn eine gute Lösung zur Kommunikation der Luftraumfreigabe gefunden werden kann.

#### 4.13 Anpassung Anflugverfahren

Die Segelfluggruppe Thun schlägt vor, eine Komprimierung der Anflüge zu prüfen (steilerer Anflugwinkel, verkürzte Endanflugssegmente).

Für steilere Anflüge müssen Flugzeuge und Crews zertifiziert sein. Je steiler der Anflugwinkel gewählt wird, desto mehr Flugzeuge verlieren die Möglichkeit, diese zu fliegen.

Es wurde für das eingegebene Verfahren bereits mit einem Anflugwinkel von 4° gerechnet. Eine ICAO-Deviation (Änderung zu üblichen Verfahren) wurde für diesen Anflugwinkel und Länge des Endanfluges bereits beantragt. Gemäss den Vertretern der Skyguide sind weitere Optimierungen an Anflugwinkel und/oder Länge der Endanflüge aus normativen Gründen nicht möglich.

Gemäss den Vertretern der Skyguide sind die geplanten Anflugverfahren optimiert und sowohl bezüglich Anflugwinkel wie auch bezüglich Länge des Anflugs ausgereizt.

#### 4.14 Nutzung in Zukunft

Einzelne Luftraumnutzer monierten, dass für Bern IFR Procedures aus beiden Richtungen nicht notwendig seien.

Mit IFR-Anflügen aus beiden Richtungen ist es möglich, dass weitere Airlines in Betracht ziehen, den Flughafen Bern anzufliiegen.

#### 4.15 BIRKI-Holding

F. Schwerzmann fragt sich, ob jederzeit beide Holdings benötigt werden.

H. Kummer bestätigt, dass beide Holdings benötigt werden. Dies ist insbesondere relevant für Schulungsflüge oder Zertifizierungsflüge von Pilatus.

### 5 Minimale Anforderungen für eine Einführung im März 2026

#### 5.1 Aktive Luftraumbewirtschaftung im Süden

Die Flughafen Bern AG stellt fest, dass die Westachse und somit auch die TMA 4 (gemäss Präsentation, Seite 10) meist nur bei spezifischen Aktivitäten im Osten (Beispiel, Wettbewerbe Deltaclub Falkenfluh oder während Frontenverschiebung und meteorologisch bedingten Westanflügen benützt wird. Ansonsten wird diese TMA inaktiv sein.

### 6 Zeitplan

2. April	Airspace Design Expert Team (ADET), Entscheid Luftraumprojekte 2026
30. April	17:00 RNP 32 Follow up (Teams Einladung folgt durch Urs Ryf)

- 19. Mai Validierung Luftraumstruktur 2026
- 22. Mai NAMAC-Meeting zu Luftraumprojekten
- 13. Juni Validierung AIC-Text und Koordinaten
- 04.07 – 04. 09. AIC-Publikation vorbereiten
- 04.09. – 04.10. Vernehmlassung AIC
- 07. November Entscheid BAZL / Verfügung
- 19. März 2026 Inkraftsetzung RNP32

Bis am 02. April 2025 soll der finale Luftraumentwurf vorliegen, damit dieser als Airspace Change Request eingegeben werden kann. Deshalb sollen die gesammelten Anliegen schnell in den Luftraumentwurf eingearbeitet werden.

## 7 Zusammenarbeit, Kommunikation

### 7.1 Arbeitsgruppe

F. Schwerzmann schlägt vor, eine kleine Arbeitsgruppe zu bilden, welche mit der Ausarbeitung der Lösung beauftragt wird. Dies hat beim Luftraum in Zürich gut funktioniert. Dies findet bei allen Anwesenden anklang, die Teilnehmer und zu behandelnde Themen für diese Expertengruppe werden festgelegt:

#### **Teilnehmer:**

- Schweizerischer Hänggleiter-Verband SHV: Aaron Hügli
- Vertreter Flugplatz Thun: Florian Komminoth (Vertritt auch die Flugplatzleitung und die Motorfluggruppe Thun)
- Segelflugverband der Schweiz: Flurin Schwerzmann
- Flughafen Bern: Urs Ryf
- Skyguide: Hansruedi Kummer
- BAZL: Jeroen Kroese, Matthias Nyffenegger

#### **Themen:**

- Rahmenbedingungen / Kommunikation Aktivierung HX-Lufträume
- Definition Hörbereitschaft
- Konzept Ost-West Möglichkeit

Die Arbeitsgruppe trifft sich am 18.02.2025 zu einer ersten Sitzung.

### 7.2 Kommunikation

Die Findings der Expertengruppe werden via E-Mail-Verteiler an die Teilnehmer des Luftraumworkshops versendet. Die Adressierten sind die anwesenden / angemeldeten Personen des Luftraumworkshops.

Abschliessend nach Eingabe des Airspace Change Requests und vor dem NAMAC-Meeting wird eine Online-Besprechung organisiert (ca. Ende April), um den eingegebenen Luftraum mit den Stakeholdern abschliessend zu besprechen.

Ein halbes Jahr nach Einführung (spätestens Ende September 2026) soll ein runder Tisch in diesem Kreis durchgeführt werden, damit über Erfahrungen, die Handhabung und koordinierte Luftraumnutzung gesprochen werden kann. Dieser Termin soll nachträglich mögliche Anpassungen an den publizierten Luftraumkarten und Charts ermöglichen, da diese bis anfangs Dezember eingegeben werden müssen.

Grundsätzlich gilt: bei Fragen betreffend luftraumspezifischen Anliegen wird zu direkten Gesprächen mit dem Flughafen eingeladen. So können die Anliegen direkt angesprochen und kurzfristig behandelt werden.

## **8 Diverses**

### **8.1 Betriebsreglementsänderung RNP32**

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat die Änderung des Betriebsreglements mit den neuen RNP32-Anflügen am 4.12.2024 verfügt. Die Inkraftsetzung des Betriebsreglements findet erst mit der Publikation der Verfahren im AIP statt.

Diverse Teilnehmer bedanken sich für die Durchführung dieses Luftraumworkshops und begrüßen den eingeschlagenen kooperativen Weg.

## **9 Beilagen**

[1] Präsentationsfolien zum Luftraumworkshop, 24.01.2025

Das Einverständnis mit dem Protokoll oder allfällige Änderungswünsche dessen sind innerhalb von 10 Arbeitstagen an die E-Mailadresse [manuel.inderkum@baechtoldmoor.ch](mailto:manuel.inderkum@baechtoldmoor.ch) zuzustellen.

Manuel Inderkum  
Bern, 28.01.2025