

AEROSUISSE

Dachverband der
schweizerischen
Luft- und Raumfahrt

Fédération faîtière de
l'aéronautique et de
l'aérospatiale suisses

Associazione mantello
dell'aeronautica e
dello spazio svizzeri

Umbrella Organisation
of Swiss Aerospace

Bundesamt für Zivilluftfahrt
3003 Bern

per Mail: jeroen.kroese@bazl.admin.ch

Bern, 26. Februar 2021

Sekretariat:
Kapellenstrasse 14
Postfach
CH-3001 Bern
T +41 (0)58 796 98 90
F +41 (0)58 796 99 03

info@aerosuisse.ch
www.aerosuisse.ch

**Stellungnahme AEROSUISSE zum Stakeholder Involvement BAZL-Richtlinie
„Airspace Design Principles Switzerland ADP CH“**

Sehr geehrte Damen und Herren

Die AEROSUISSE dankt für die Einladung zum Stakeholder Involvement und nimmt zum ADP CH wie folgt Stellung:

Die AEROSUISSE geht davon aus, dass die Richtlinie Airspace Design Principles Switzerland (ADP CH) dazu beiträgt, dass Luftraumkapazitäten rasch und effizient an Nachfrageschwankungen und an unterschiedliche geografische Gegebenheiten angepasst werden können. Weiter fordern wir, dass neue technologischen Entwicklungen berücksichtigt werden können. Grundsätzlich befürworten wir das Prinzip, dass die Lufträume dem intendierten Zweck dienen sollen und nicht umgekehrt, was dem Design-Prinzip «*Form follows function*» entspricht und die Einführung von einheitlichen und nachvollziehbaren «Airspace Design Principles» auf Grundlage eines risikobasierten Ansatzes.

Wir schlagen Ergänzungen im Text vor, um die Möglichkeiten und Bedürfnisse für moderne Instrumentenflugverfahren für Helikopter im Rahmen von *performance-based navigation (PBN)*, mit heute schon hohen Genauigkeiten von RNP 0.3 und RNP 0.1 (RNP AR), in sinnvoller Weise zu ermöglichen, ohne dass es einerseits operationell zu designbedingten Einschränkungen durch unnötig grosse Puffer, namentlich *IFP protection values* (aus Zeiten der ungenaueren Navigation), als auch, andererseits, zu keiner Kompromittierung der Flugsicherheit kommt. Insofern sei auch in den Airspace Design Principles (ADP) der leistungsbezogene Ansatz (*performance-based*) für Sicherheitsüberlegungen zu integrieren.

Im Allgemeinen soll die Belastung für die Bevölkerung und der Umwelt durch das System Luftfahrt Schweiz vermindert werden. Dabei sehen wir zwei wesentliche Punkte, die eigentlich im Kapitel 3 erfasst werden sollten.

Schadstoffemissionen CO₂ und Stickstoff (Feinstaub)

Die Stossrichtung der geflogenen Distanzen sollen in den Höhenbändern von Take-Off bis Top of Climb, sowie Top of Descent bis Landung eine verminderte Distanz beinhalten. Zudem soll der Stickstoff zwischen Take-Off und Endanflug bis zur Landung durch kürzere Distanzen ermöglicht werden.

Neue Technologien

Mittels GBAS An- und Abflügen sollen sinnhaftige Flugwege ermöglicht werden. Mit gegebenen, genaueren Flugmethoden sollen Flugverfahren entwickelt werden, welche den heutigen und künftigen technischen Standards von Flugzeugen Rechenschaft tragen. An- und Abflugwege könnten dadurch gekürzt und lärmtechnisch verbessert werden.

Weitere spezifische Kommentare zu einzelnen Punkten haben wir in der beiliegenden Matrix aufgeführt.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben
mit freundlichen Grüßen.

AEROSUISSE
Dachverband der schweizerischen
Luft- und Raumfahrt

Der Geschäftsführer:



Philip Kristensen

Beilage: Matrix zu einzelnen Punkten