

UNIQUE



Bundesamt für Zivilluftfahrt
Maulbeerstrasse 9
3000 Bern

31. Dezember 2003

Gesuch um Genehmigung des vorläufigen Betriebsreglements und Erteilung der Plangenehmigungen für Infrastrukturanpassungen

Sehr geehrte Damen und Herren

Gestützt auf Art. 36c Abs. 3 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948 (LFG; SR 748.0) und in Erfüllung der Auflage Ziffer 3.2 der Betriebskonzession für den Flughafen Zürich vom 31. Mai 2001 sowie unter Einhaltung der mit Verfügung vom 2. Dezember 2003 verlängerten Frist zur Einreichung eines überprüften Betriebsreglements unterbreiten wir Ihnen das Gesuch, das beiliegende vorläufige Betriebsreglement inkl. Anhängen zu genehmigen (Beilage 1). Aufgrund der Koordinationspflicht und gestützt auf Art. 36a Abs. 2 LFG unterbreiten wir Ihnen ebenfalls das Gesuch um Erteilung der Plangenehmigung für durch die deutschen Vorgaben bedingte Infrastrukturanpassungen.

Begründung der Gesuche

Die Betriebskonzession für den Flughafen Zürich ist im Jahr 2001 erneuert worden. Art. 74a der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL; SR 748.131.1) hält in Absatz 2 fest: *"Bei der erstmaligen Erneuerung der Betriebskonzession der Landesflughäfen (Genf und Zürich) im Jahr 2001 sind sämtliche Regelungen des Betriebsreglements zu überprüfen. Es ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen."*

Das Gesuch um Erteilung einer Betriebskonzession mit dazugehörigem Betriebsreglement basierte in Absprache mit dem Bund auf dem Umweltverträglichkeitsbericht für die Fünfte Ausbaustufe des Flughafen Zürich, da im Zeitpunkt der Eingabe verschiedene Grundlagen für das künftige Betriebsreglement, insbesondere die Bedingungen im Zusammenhang mit der Nutzung des süddeutschen Luftraums, noch offen waren.

In der Zwischenzeit musste das Betriebsreglement aufgrund der von der Bundesrepublik Deutschland erlassenen Einschränkungen in der Nutzung des süddeutschen Luftraums mehrfach angepasst werden. Zudem vereinbarten die Verkehrsminister der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland am 26. Juni 2003, es seien die Warteräume für die Anflüge auf den Flughafen Zürich bis Februar 2005 vollständig in die Schweiz zu verlegen. Mit der vorliegenden Eingabe werden sämtliche Änderungen des aktuellen Betriebsreglements in einem vorläufigen Betriebsreglement konsolidiert und die Auswirkungen auf die Umwelt in Sinne einer Gesamtschau umfassend dargestellt. Damit erfüllt die Gesuchstellerin die Auflage 3.2 der Betriebskonzession innert der ihr mit Verfügung des Eidg. Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vom 2. Dezember 2003 angesetzten Frist.

Umgang mit vermehrten Anflügen von Osten und neuen Anflügen von Süden

Unique (Flughafen Zürich AG) hat sich seit Bekanntwerden der Eckwerte zum gescheiterten Staatsvertrag gegen die Umleitung von Landeverkehr auf bisher zeitlich und mengenmässig unbenutzte Achsen ausgesprochen. Die politische Situation mit der Bundesrepublik Deutschland aber bedingt nun, dass bis zur Implementierung anderer Lösungen die bereits eingeführten vermehrten Anflüge von Osten sowie die neuen Anflüge von Süden für eine Übergangsfrist benötigt werden.

Unique (Flughafen Zürich AG) entwickelt neue Lösungen und ist beteiligt in Verfahren, welche helfen sollen, diesen erheblichen raumplanerischen Eingriff möglichst in grossem Umfang rückgängig zu machen. Dabei spielen neben operativen Massnahmen auch politische und rechtliche eine wichtige Rolle.

Die folgenden Verfahren und Massnahmen können zur zukünftigen Entlastung dichter besiedelter Regionen beitragen. Sie bedingen im Einführungs- resp. Erfolgsfall eine Revision des vorliegenden Gesuchs oder ein neues Gesuch zur Änderung des Betriebsreglements, da sie die Lärmbelastung verändern:

Gekröpfte Anflüge von Norden

Es ist denkbar, dass in Zukunft Flugzeuge über schweizerischem Gebiet, also ohne Benutzung des süddeutschen Luftraums mittels sog. „curved approaches“ von Norden auf der bisherigen hauptsächlichen Landepiste 14 landen werden. Damit ein

solches Verfahren eingeführt werden kann, müssen bestimmte Anforderungen erfüllt sein. So muss es sich um ein international gängiges Verfahren handeln, möglichst rasch realisierbar sein und wenigstens eine stündliche Landekapazität aufweisen, dass die verbleibenden Einschränkungen betrieblich in Kauf genommen werden können. Schlussendlich muss das Anflugverfahren bei möglichst vielen Wetterbedingungen einsetzbar sein. Der gekröpfte Anflug von Norden hat gemäss heutigem Wissensstand zur Folge, dass die Routen der Richtung Westen startenden Flugzeuge weiter in den Süden verlegt werden müssen, damit die Mindestanforderungen an die Sicherheit gewährleistet werden können.

Ferner setzt die Einführung eines solchen Verfahrens voraus, dass die politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen dies zulassen. Insbesondere muss der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) im Objektblatt für den Flughafen Zürich diese Möglichkeit vorsehen.

Diese Lösung reduziert insgesamt die Lärmbelastung im Vergleich zum vorliegenden Gesuch und ist darum möglichst rasch zu realisieren. Sobald die technischen Gegebenheiten fertig überprüft sind, wird Unique (Flughafen Zürich AG) ein entsprechendes Gesuch anfertigen und dem Bund einreichen.

Rechtsmittelverfahren gegen die 213. Durchführungsverordnung (DVO) der Bundesrepublik Deutschland

Unique (Flughafen Zürich AG) hat bereits im Jahr 2000 gutachterlich die Frage der Überflugrechte abklären lassen. Aufgrund dieser Erkenntnisse hat sich Unique (Flughafen Zürich AG) entschieden, gegen die seitens der Bundesrepublik Deutschlands erlassenen Einschränkungen Klage zu erheben. Sollte in diesem Rechtsmittelverfahren der Standpunkt von Unique (Flughafen Zürich AG) oder Teile davon geschützt werden, würden die vermehrten Anflüge von Osten und neuen Anflüge von Süden teilweise oder gänzlich wieder durch die bisherigen Nordanflüge ersetzt. Entsprechend der neusten Bundesgerichtspraxis wird Unique dann das entsprechende Gesuch zur Änderung des Betriebsreglements inkl. Umweltverträglichkeitsbericht beim Bund einreichen.

Vorgehen beim Europäischen Gerichtshof

Die Eidgenossenschaft wird beim Europäischen Gerichtshof die Ablehnung der schweizerischen Beschwerde bezüglich deutscher Flugbeschränkungen durch die Europäischen Kommission anfechten. Es könnte sein, dass der Europäische Gerichtshof ein Urteil trifft, welches sich auf die Einschränkungen der Bundesrepublik Deutschland auswirken. In diesem Fall würde Landeverkehr, welcher in diesem Gesuch von Osten resp. von Süden vorgesehen ist, wieder von Norden abgewickelt werden. Entsprechend der neusten Bundesgerichtspraxis wird Unique dann das

entsprechende Gesuch zur Änderung des Betriebsreglements inkl. Umweltverträglichkeitsbericht beim Bund einreichen.

Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) / Mediationsverfahren

Das Betriebsreglement sowie Änderungen desselben haben den Zielen und Vorgaben des SIL zu entsprechen. Während die konzeptionellen Ziele und Vorgaben für den Flughafen Zürich vom Bundesrat festgelegt sind, liegt das Objektblatt noch nicht vor. Im Herbst 2003 initiierte der Bund zum Objektblatt die Vorbereitung für ein Mediationsverfahren. Es wurde vereinbart, dass Unique das Gesuch für das definitive Betriebsreglement erst nach Abschluss der Mediation und nach der Verabschiedung des SIL-Objektblatts durch den Bundesrat beim Bund einreicht.

Volkswirtschaftliche Bedeutung

Der Luftverkehr gewährleistet direkte und der heutigen Wirtschaft angepasste Verbindungen in alle Weltregionen und leistet einen wesentlichen Beitrag zur Wertschöpfung. Die Flughäfen der Schweiz haben im Jahr 2002 rund 4,6 Prozent des Bruttoinlandprodukts (BIP) durch ihre Leistungserstellung generiert und haben damit eine wesentliche wirtschaftliche Funktion. Dabei spielt der Flughafen Zürich die Kernrolle und ist verantwortlich für rund 58 Prozent dieser Wirkung. Er zählt damit zur wesentlichen Infrastruktur für die Gewährleistung der Landesversorgung. Die volkswirtschaftliche Bedeutung der schweizerischen Landesflughäfen ist in der Studie von Infrac/Ecoplan/Güller Güller nachgewiesen (vgl. Beilage 2).

Die bestehende stündliche Kapazität sowie die Öffnungszeiten von 06.00 Uhr bis 23.00 Uhr (23.30 Uhr für verspätete Flüge) vermögen den Bedürfnissen der schweizerischen Wirtschaft und der Bevölkerung zu genügen. Eine kürzere Betriebszeit oder Einschränkungen in der stündlichen Kapazität könnten die erforderliche Leistungsfähigkeit übermässig beeinträchtigen.

Prognose

Planungsgrösse für das neue Betriebsreglement bilden die angepassten **Eckwerte** von jährlich 350'000 Flugbewegungen (inkl. Privatluftverkehr), 30 Mio. Passagieren und 850'000 t Fracht (vgl. Kapitel 3.1.1). Sie unterscheiden sich von den Eckwerten in den Ergänzungen zum Umweltverträglichkeitsbericht zur Rahmenkonzession der Fünften Bauetappe (420'000 Bewegungen, 36 Mio. Passagiere, 1.1 Mio. t Fracht). Das Verkehrsvolumen entspricht den Rahmenbedingungen zur kurz- bis mittelfristigen Entwicklung, welche in den SIL-Entwurf des BAZL vom 17.12.2002 aufgenommen worden sind. Es handelt sich um eine Angebotsprognose bei Auslastung der Anlagen. Wann dieses Verkehrsvolumen erreicht werden wird, ist offen. Das Jahr

2010 wurde gewählt für die Abschätzung der externen Einflussfaktoren auf die Umweltauswirkungen.

Es ist die Absicht des Flughafenhalters, hauptsächlich von 06.00-22.00 Uhr (Tageszeit) zu landen und zu starten. Entsprechend ist das als Planungsgrösse verwendete Verkehrsvolumen zur Nachtzeit geringer als noch im Umweltverträglichkeitsbericht für die Anlagen der Fünften Ausbautappe ausgewiesen (15'000 Bewegungen), allerdings nun konzentriert auf 1 bzw. 1.5 Stunden. Der Nachtbetrieb in der Zeit von 22.00 bis 23.30 Uhr wurde von Unique überarbeitet. In der ersten Nachtstunde (22 – 23 Uhr) werden nur noch rund 9'100 Bewegungen abgewickelt, was einer Reduktion um rund 40 Prozent entspricht. In der Zeit von 23.00 bis 23.30 Uhr, die dem Verspätungsabbau dient, sind es lediglich noch rund 200 Bewegungen. Die dritte Nachtstunde (05 – 06 Uhr) entfällt vollständig.

Auswirkungen auf den Flugbetrieb

Das System der An- und Abflugrouten wurde von Skyguide erarbeitet. Das Verschieben der Warteräume über schweizerisches Gebiet bedingt wesentliche Änderungen an der Routenführung. Die Abflugroute von der Piste 16 bei schlechtem Wetter musste angepasst werden wegen der Entflechtung von einem Fehlanflug auf die Piste 14.

Die Verteilung der Bewegungen auf die einzelnen An- und Abflugrouten und -pisten wurde unter Berücksichtigung der folgenden Kriterien vorgenommen, wobei deren Priorität von Fall zu Fall variieren kann:

- ▶ verfügbare Pistenlängen
- ▶ Flugzeuggrösse bzw. -gewicht
- ▶ Pistengeometrie (Abhängigkeit der Bewegungen auf den Pisten untereinander)
- ▶ Betriebszustand (Abflug- oder Ankunftsstelle)

Die Arbeiten bei Skyguide zur Verlegung der Warteräume über schweizerisches Gebiet sind zum Zeitpunkt der Einreichung des vorläufigen Betriebsreglements noch nicht abgeschlossen. Als Folge des noch durchzuführenden Safety Assessments können Änderungen der Luftraumstruktur oder einzelner Routen nicht ausgeschlossen werden.

Auswirkungen auf die Umwelt

Der beiliegende Umweltverträglichkeitsbericht (vgl. Beilage 3) behandelt die Auswirkungen des Flugbetriebs im Zusammenhang mit dem neuen Betriebsreglement. Die Erarbeitung stützt sich auf die Voruntersuchung und das Pflichtenheft sowie die Stellungnahmen der Umweltfachstellen. Die Anträge in den Stellungnahmen wurden im UVB berücksichtigt. Mit dem UVB wird auch der Anforderung von Art. 74a Abs. 2 VIL entsprochen, der verlangt, dass "bei der erstmaligen Erneuerung der Betriebs-

konzession der Landesflughäfen (..) sämtliche Regelungen des Betriebsreglements zu überprüfen [sind]. Es ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen."

Infrastrukturanpassungen zur Erhaltung der Kapazität (vgl. Beilage 4)

Die Pisten des Flughafens bleiben mit diesem Gesuch für das vorläufige Betriebsreglement unverändert. Die Pistenachsen 28 und 34 werden mit einer Instrumentierung inklusive Anflugbefeuerung ausgerüstet; zu beiden Pisten werden Schnellabrollwege gebaut, damit die stündliche Leistungsfähigkeit für die Landungen weitgehend auf dem heutigen Niveau gehalten werden kann (38 Landungen, 44 Starts, 68 Bewegungen insgesamt). Diese Anpassungen sind dann nötig, wenn die Bundesrepublik Deutschland an den Nutzungsbeschränkungen ihres Luftraums festhält. Die Pistenachsen 10 und 32 werden für Anflüge nicht erschlossen. Die Schnellabrollwege für die Piste 28 sind bereits in einem früheren Verfahren beantragt, aber noch nicht bewilligt worden. Die Plangenehmigung für die Instrumentierung der Piste 34 liegt bereits vor; diejenige für Piste 28 ist in Aussicht gestellt (Stand Dezember 2003).

Lärmbelastungskataster

Der Fachbericht Fluglärm enthält alle Angaben, die für die Festlegung des Lärmbelastungskatasters erforderlich sind. Es ist noch offen, ob der Lärmbelastungskataster und das Schallschutzkonzept nach der Genehmigung des vorläufigen oder erst nach Genehmigung des definitiven Betriebsreglements festgesetzt werden.

Sicherheitszonenplan

Für die Genehmigung der Anflüge auf die Piste 34 ist der Sicherheitszonenplan 34 angepasst und im Juni 2003 öffentlich aufgelegt worden. Das Gesuch um Genehmigung des vorläufigen Betriebsreglements macht grundsätzlich keine Änderungen der bestehenden Sicherheitszonenpläne notwendig. Davon ausgenommen ist allenfalls eine Anpassung des Sicherheitszonenplans zum ILS-Anflug auf die Piste 28. Falls eine solche Anpassung notwendig wird, werden die entsprechenden Unterlagen nachgereicht.

Antrag

1. Genehmigung des Betriebsreglements:

Das Betriebsreglement wird gemäss Beilagen zu diesem Gesuch genehmigt.

2. Plangenehmigung:

Die Anpassung der Infrastruktur wird genehmigt.

Freundliche Grüsse

Unique
(Flughafen Zürich AG)

Andreas Schmid
Präsident des Verwaltungsrates

Josef Felder
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Beilagen:

- 1) Betriebsreglement
 - a) Betriebsreglement für den Flughafen vom ...
 - b) Anhang 1: An- und Abflugverfahren
 - c) Anhang 2: Roll- und Abstellordnung für Luftfahrzeuge
 - d) Anhang 3: Zutrittsordnung für das nichtöffentliche Flughafengebiet
 - e) Anhang 4: Bodenabfertigungsdienste
- 2) Studie von Infrac/Ecoplan/Güller Güller über die volkswirtschaftliche Bedeutung der schweizerischen Landesflughäfen
- 3) Umweltverträglichkeitsbericht
 - a) Synthesebericht
 - b) Fachbericht Fluglärm
 - i) Bericht Nr. 427'733-1
 - ii) Beilagen zu Bericht Nr. 427'733-1
 - iii) Karten zu Bericht Nr. 427'733-1
 - iv) Annex 1 zu Bericht Nr. 427'733-1
 - c) Fachbericht Betriebslärm
 - d) Fachbericht Lufthygiene
 - e) Fachbericht Störfälle
 - f) Fachbericht NIS
- 4) Plangenehmigungsgesuch
 - a) Projektbeschreibung
 - b) Formular Plangenehmigungsgesuch
 - c) Unterschriftenblatt zu den Planbeilagen
 - d) Übersichtsplan, 1:20'000
 - e) Rollwege
 - i) Rollwege, Normalprofil 1:100
 - ii) Schnellabrollwege 34, Situation 1:1000
 - iii) Multiple Entry 32, Situation 1:1000
 - iv) Multiple Entry 16, Situation 1:1000
 - v) Multiple Entry 28, Situation 1:1000
 - f) Navigationsanlagen
 - i) Situation Gleitwegsender 16 (Verlegung), 1:1000
 - ii) GP/DME 16 Shelter, Grundriss und Ansicht
 - iii) GP/DME 16 Reflexionsgebäude, Schnitt 1:200/20
 - iv) Querschnitte 1 + 2, Längenprofil 1:500/50
 - g) Umweltverträglichkeitsbericht, Anpassungen Infrastruktur