

UNIQUE



Bundesamt für Zivilluftfahrt
Maulbeerstrasse 9
3000 Bern

15. Februar 2002

Anpassung des Betriebsreglements an die Bedingungen der zweiten Stufe des Staatsvertrages mit Deutschland

Sehr geehrte Damen und Herren

Gestützt auf Art. 36c Abs. 3 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948 (SR 748.0) und als Folge der in der an die Flughafen Zürich AG (Unique) am 31. Mai 2001 erteilten Betriebskonzession in Ziff. 3.2 verfügten Auflage, die von den Verkehrsministern der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft am 23. April 2001 vereinbarten vorgezogenen Massnahmen des Staatsvertrags umzusetzen, unterbreiten wir Ihnen ein

Gesuch um Anpassung der An- und Abflugrouten des Flughafens Zürich für die Zeiten der erweiterten Nachtsperre über Süddeutschland für Wochenenden und baden-württembergische Feiertage.

Unique ist gezwungen, dieses Gesuch jetzt zu stellen, damit der Flughafen Zürich in den in der zweiten Stufe des Staatsvertrags enthaltenen Zeiten für Landungen offen bleibt. Die Schweizerische Eidgenossenschaft muss die im Staatsvertrag enthaltenen vorgezogenen Massnahmen gegenüber der Bundesrepublik Deutschland einhal-

ten, obwohl der Staatsvertrag erst später durch die Parlamente beider Staaten behandelt wird. Dies ist rechtsstaatlich bedenklich.

Ausgangslage

Der Staatsvertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Bundesrepublik Deutschland wurde am 18. Oktober 2001 unterzeichnet. Er regelt die Durchführung der Flugverkehrskontrolle durch die Schweizerische Eidgenossenschaft über deutschem Hoheitsgebiet und die Auswirkungen des Zürcher Flughafenbetriebes auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland. Art. 6 Ziff. 1 lit. b dieses Staatsvertrages sieht vor, dass an Samstagen, Sonntagen und den gesetzlichen Feiertagen in Baden-Württemberg¹, jeweils in der Zeit von 20.00 Uhr bis 09.00 Uhr Ortszeit, der Anflugverkehr über deutschem Hoheitsgebiet nicht unterhalb einer Flughöhe von Flugfläche 100 abgewickelt werden darf, wobei für wenige Fälle Ausnahmen gewährt werden, die einer Meldepflicht unterstehen. In Art. 16 des Staatsvertrages wurde die vorläufige Anwendung dieser Massnahme ab dem 27. Oktober 2002 vereinbart.

Aufgrund der Zeitpläne beider Staaten für die Behandlung dieses Geschäfts in den Parlamenten ist darum davon auszugehen, dass ab dem 27. Oktober 2002 im Grundsatz Landungen auf den Pisten 14 und 16 an den vereinbarten Tagen von 20.00 Uhr bis 09.08 Uhr² entfallen. In diese Zeiten fällt allerdings die grösste Nachfrage der Fluggesellschaften nach Landungen auf dem Flughafen Zürich. Die kompensatorische Massnahme muss darum sehr leistungsfähig sein.

Erwägungen

Bei dieser Massnahme handelt es sich lediglich um eine provisorische Änderung des Betriebsreglements, bis das definitive Reglement voraussichtlich im Jahre 2005 in Kraft tritt. Deshalb wurden die Auswirkungen des Lärms im Umweltverträglichkeitsbericht nur bis 2005 dargestellt. Wie Erfahrungen aus der Vergangenheit jedoch zeigen, verschärfen solche vorübergehenden Lösungen die politische Diskussion um die An- und Abflugrouten.

¹ Es sind dies: Neujahr, Erscheinungsfest (6. Januar), Karfreitag, Ostermontag, 1. Mai, Christi Himmelfahrt, Pfingstmontag, Fronleichnam, Tag der deutschen Einheit (3. Oktober), Allerheiligen (1. November), Erster Weihnachtstag, Zweiter Weihnachtstag

² In Betriebskonzepten für Flughäfen werden die Zeiten üblicherweise für die Landung auf der Piste angegeben. Im Staatsvertrag ist die Zeitangabe in unüblicher Weise für die Unterschreitung einer Flughöhe vereinbart. Aufgrund der geografischen Situation kann damit das erste Flugzeug erst um 09.08 Uhr auf der Piste 14 oder 16 landen.

Rechtliche Aspekte

Es bestehen verschiedene Zweifel, ob die im Staatsvertrag vereinbarte Massnahme mit den völkerrechtlichen Grundsätzen vereinbar ist. Nicht nur in der Schweiz, sondern auch in Deutschland wird die Nachtzeit von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr definiert. Damit fallen die Zeiten dieser Massnahme vollumfänglich in die normale Tageszeit, nachdem mit der ersten vorgezogenen Massnahme (Stufe 1) bereits die Benutzung des deutschen Luftraums unterhalb Flugfläche 100 zur Nachtzeit im Grundsatz verboten worden ist. Ob ein Staat von seinem Nachbarn deutlich strengere Vorschriften verlangen kann, als er bei sich selbst vorsieht, ist völkerrechtlich fraglich. Insbesondere aber ist eine Massnahme, welche zulasten Dritter wirkt, bevor ein solcher Staatsvertrag genehmigt und ratifiziert worden ist, rechtsstaatlich bedenklich, ist doch die immerwährende zukünftige Geltung ungewiss.

Die mit der Stufe 2 des Staatsvertrags zu vollziehenden Massnahmen bedingen Investitionen in die Infrastruktur. Solche Investitionen sind nach Europäischem Recht nicht zumutbar. Ohne diese Investitionen wird aber das Anflugverfahren des Flughafens Zürich in den fraglichen Zeiten ineffizienter oder gar unmöglich. Die Beschränkung der Stufe 2 des Staatsvertrags ist darum eine Verletzung von Art. 3 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92. Nach Inkrafttreten der bilateralen Verträge mit der Europäischen Gemeinschaft kann in dieser Frage Klarheit geschaffen werden.

Folgen für den Flughafen Zürich

Unter grossem öffentlichen Druck wird Unique zusammen mit Skyguide verschiedene Betriebsfragen fertig klären müssen, welche mangels Zeit nicht vor Einreichung des Gesuchs abschliessend behandelt werden konnten. Dies betrifft insbesondere die Klammerung von Ziegeln in den Anflugschneisen, die Instrumentierung und den Zonenschutz für die neu verwendeten Landepisten wie auch die Frage einer Gewässerüberbauung (Glatt) im Westareal des Flughafens zwecks Verbesserung der Voraussetzungen für die Landung auf der Piste 28, welche bis heute im ordentlichen Betrieb nicht von Interkontinentalflugzeugen benutzt wird. Unique kann darum die ihr zukommende Verantwortung erst wahrnehmen, wenn diese Fragen geklärt und die sich ergebenden notwendigen Massnahmen umgesetzt sind.

Die Umsetzung dieser vorgezogenen Massnahme aus dem Staatsvertrag löst damit Investitionen aus, deren Nützlichkeit und Zweckmässigkeit für die Zeit nach 2005 nicht gewährleistet ist. Unique hat darum die Auflage der Betriebskonzession vom 31. Mai 2001, wonach sie für die Umsetzung solcher Massnahmen aus dem Staatsvertrag kein Anspruch auf Entschädigung der Kosten durch den Bund habe, gericht-

lich angefochten und behält sich die Geltendmachung weiterreichenden Schadenersatzes vor.

Erläuterung der gewählten betrieblichen Lösung

In Erfüllung der Konzessionspflicht muss Unique als Flughafenbetreiberin eine Lösung umsetzen, mit der die Leistungsfähigkeit des Systems trotz den Einschränkungen, die sich aus dem Staatsvertrag ergeben, aufrechterhalten werden kann. Nur so können ein geordneter Betrieb gewährleistet und die Verpflichtungen aus der Betriebskonzession erfüllt werden. Die neuen Verfahren müssen sich vorerst auf die bestehende Luftraumstruktur abstützen und mit der vorhandenen Infrastruktur auskommen, da sie wie erwähnt bereits ab dem 27. Oktober 2002 anzuwenden sind. Zudem können bei Windstille oder schwachem Wind nur Anflugschneisen benützt werden, bei denen in den kritischen Bereichen die Dachziegelklammerungen ausgeführt sind. Diese sind aus Sicherheitsgründen notwendig, um weitestgehend zu verhindern, dass durch die herabsinkenden Randwirbelschleppen der Flugzeuge im Landeanflug Ziegel von den Hausdächern gelöst werden und dadurch insbesondere für Menschen Gefahr entstehen könnte.

Im Gegensatz zur Umsetzung der 1. Stufe des Staatsvertrages, bei der Betriebszeiten mit wenig Verkehr berührt sind, handelt es sich bei der 2. Stufe um Einschränkungen, die verkehrsentensive Zeiten betreffen. Dies gilt insbesondere für die Zeit von 06.00 bis 09.00 Uhr, während der eine vollständige Verkehrswelle (Verknüpfung der An- und Abflugflüge in einem System) abgewickelt werden muss. Verspätungen, die in dieser Zeit entstehen, pflanzen sich über den ganzen Tag fort und sind deshalb unter allen Umständen zu vermeiden.

Ausgehend von diesen Randbedingungen ergibt sich, dass die Umsetzung der Wochenendregelung in zwei Phasen erfolgen muss:

Phase I

Bis die Dachziegelklammerung für die Anflüge realisiert ist, erfolgen sämtliche Anflüge während den von Deutschland erwirkten Sperrzeiten von Osten her auf Piste 28, soweit es die meteorologischen Bedingungen zulassen. Der Staatsvertrag sieht vor, dass in Situationen, in denen keine Alternative zum Anflug aus Norden besteht, deutsches Gebiet unter Flugfläche 100 überflogen werden kann. In diesen Fällen erfolgen die Landungen wie heute auf die Pisten 14 und 16. Dies trifft insbesondere zu bei Nebellagen und bei Pistenverhältnissen, die keine Landungen von Grossraumflugzeugen auf die Piste 28 zulassen.

Nach heutigem Kenntnisstand muss davon ausgegangen werden, dass diese Phase mehrere Jahre dauern kann.

Phase II

In der Zeit von 05.30 bis 09.08 Uhr erfolgen die Landungen auf den Pisten 28 und 34. Die Gleichwertigkeit dieser beiden Pisten ist vorgesehen, damit das sog. Dual Landing (koordinierte Anflüge auf zwei Pisten gleichzeitig) angewendet werden kann, sobald es für den Flughafen Zürich zertifiziert ist. Bevor dies der Fall ist, wird praktisch nur auf Piste 34 gelandet. Der UVB trägt diesem Umstand Rechnung, indem Maximalwerte für die Benutzung der beiden Pisten als Input für die Lärmberechnungen gewählt wurden.

Am Abend von 20:00 bis 00.30 Uhr genügt für die Abwicklung des Verkehrs eine Landepiste. Die Landungen erfolgen auf der Piste 28. Steht diese nicht zur Verfügung, gilt folgende Pistenrangordnung (absteigend): Pisten 34, 14, 16. Während der Nachtsperre von 00:30 bis 05:30 Uhr sind Landungen nur in ausserordentlichen Fällen und bei speziellen Kategorien zugelassen. Sie erfolgen ebenfalls auf Piste 28.

Der Startverkehr wird in beiden Phasen gleich abgewickelt. Er erfolgt im Wesentlichen auf den Pisten 32 und 34.

Für die Dachziegelklammerung liegt eine Studie vor. Darin sind die Zonen definiert, innerhalb denen die Dächer zu überprüfen und voraussichtlich zu klammern sind. Untersucht wurden die Auswirkungen von zwei verschiedenen Landeswellen (heutige Landeschwelle und an den Pistenanfang zurückversetzte Schwelle). Da zumindest in Phase I die heutige Landeschwelle benützt wird, beschränkt sich die Klammerung vorerst auf diese Variante. Eine allfällige Ausdehnung der geklammerten Zonen wird zusammen mit dem Gesuch für das ILS eingereicht werden. Bis das ILS installiert ist, wird das Anflugverfahren mit den bestehenden Einrichtungen (Drehfunkfeuer [VOR] und Distanzmesser [DME]) durchgeführt.

Für eine präzisere Führung der Flugzeuge und um die Entscheidungshöhe für einen Anflug auf die Piste 34 herabsetzen zu können, ist die Installation eines ILS (Landekurs- und Gleitwegsender) auf Piste 34 vorgesehen. Die notwendigen Studien sind unter Führung der Skyguide im Gang und werden Mitte 2002 abgeschlossen sein. Im Anschluss daran erfolgt die Gesuchseingabe. Zudem ist eine Anflugbefeuerung vorgesehen, die ebenfalls in Vorbereitung ist. Das beigelegte Übersichtsblatt gibt Auskunft über die Infrastrukturanpassungen.

Antrag

1. Änderung des Betriebsreglements:

Das Betriebsreglement wird auf den 27. Oktober 2002 gemäss Beilage 1 zu diesem Gesuch geändert. Die Änderungen betreffen die bestehenden Art. 33^{bis} und 39; neu eingefügt werden Art. 33^{ter} und 141^{ter}. Sämtliche weiteren Beilagen sind integraler Bestandteil dieses Gesuchs.

2. Dachziegelklammerungen:

Das beiliegende Gesuch für die Dachziegelklammerungen im Anflugbereich der Piste 34 ist zu genehmigen. Der Antragsteller ist zu berechtigen, bei den Grundeigentümern die notwendigen Abklärungen vorzunehmen und nach Genehmigung des Detailkonzeptes die baulichen Massnahmen zu vollziehen.

Freundliche Grüsse

Unique
Flughafen Zürich AG

Andreas Schmid
Präsident des Verwaltungsrates

Josef Felder
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Beilagen:

- ▶ Betriebsreglement für den Flughafen Zürich: Änderung auf den Beginn der Winterflugplanperiode 2002/2003
- ▶ Umweltverträglichkeitsbericht neue Wochenendregelung
- ▶ Gesuch um Dachziegelhalterung im Anflug auf die Piste 34
- ▶ Bericht über die Zone mit Dachziegelhalterung bei Landungen auf Piste 34
- ▶ Information über die Anpassung der Anlagen zur Senkung der Wetterabhängigkeit der Landepiste 34