

UNIQUE



Bundesamt für Zivilluftfahrt
Maulbeerstrasse 9
3000 Bern

8. April 2003

Anpassung des Betriebsreglements an die Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung der Bundesrepublik Deutschland vom 4. April 2003

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 25. März 2003 haben Sie uns mitgeteilt, dass die Bundesrepublik Deutschland nach der Ablehnung des Staatsvertrages durch die Schweiz eine Verordnung in Kraft setzen werde, welche die Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Zürich festlegt und uns aufgefordert, die nötig erachteten Änderungen im Betriebsreglement zur Genehmigung einzureichen. Mit Datum vom 4. April 2003 hat Deutschland nun die erste Änderungsverordnung zur 213. Durchführungsverordnung zur LuftVO erlassen, welche Sie uns mit Telefax-Schreiben vom 7. April 2003 übermittelten begleitet mit der Ansetzung einer Frist bis heute, 8. April 2003 für die Einreichung des entsprechenden Gesuchs. Unique (Flughafen Zürich AG) sieht sich somit gezwungen, entgegen den eigenen Vorstellungen, wie der Flugbetrieb betrieblich sicher und effizient sowie wirtschaftlich optimal abgewickelt werden sollte, Ihrer Behörde Anpassungen des Betriebsreglements zur Genehmigung einzureichen. Die eingereichten Anpassungen stehen unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Verwaltungsrats von Unique (Flughafen Zürich AG) und des Regierungsrats des Kantons Zürich.

Inhaltlich geht die Verordnung vom 4. April 2003 in folgenden Punkten über die im Betriebsreglement für den Flughafen Zürich bereits aufgrund deutscher Verordnungen umgesetzter Massnahmen (inklusive Wochenendregelung) hinaus:

- Neue Nachtsperre über deutschem Hoheitsgebiet an Werktagen in der Zeit von 21.00 Uhr bis 07.00 Uhr (Verlängerung gegenüber aktuellem Betrieb um je eine Stunde morgens und abends)
- Keine Überflüge für Landungen während Sperrzeiten unter FL 120 (bisher FL 100)
- Ausnahmen von diesen Beschränkungen werden ab 10. Juli 2003 von Deutschland nur noch gewährt, wenn die Wetterbedingungen für eine Landung auf den Pisten 28 und 34 nicht gegeben sind. Dies ist gemäss der deutschen Verordnung dann der Fall, wenn folgende Werte unterschritten sind:

Piste 28: Sichtweite (Bodensicht) < 4000 Meter
 Hauptwolkenuntergrenze < 1200 Fuss

Diese Werte stimmen mit den gegenwärtig vom Bundesamt für Zivilluftfahrt angeordneten Minimalwerten überein.

Piste 34: Sichtweite (Bodensicht): < 1800 Meter
 Hauptwolkenuntergrenze: < 700 Fuss

Diese Werte können im heutigen Zeitpunkt noch nicht abschliessend beurteilt werden, weil die endgültigen Verfahren noch fehlen.

Erforderliche Änderungen des Betriebsreglements

Betriebliche Aspekte

Um den Betrieb des Flughafens Zürich während den publizierten Öffnungszeiten durchgehend offen zu halten, sind während den von Deutschland verfügbaren Sperrzeiten Anflüge auf die Pisten 28 und 34 notwendig, wobei wie bei der Einführung der Wochenendregelung zwei Phasen zu unterscheiden sind. Andere Anflugmöglichkeiten lassen sich nicht umsetzen, weil die Voraussetzungen dazu fehlen (Luftraumstruktur, Verfahren, Schulung, Dachziegelklammerung, technische Installationen).

Phase I

In einer ersten Phase, die voraussichtlich bis zum Frühjahr 2004 dauern wird, kann in den betroffenen Zeiten nur auf der Piste 28 gelandet werden, weil die Piste 34 noch nicht ausgerüstet ist (noch nicht abgeschlossene Dachziegelklammerung und fehlende Instrumentierung).

Ist die Landung auf die Piste 28 meteorologisch bedingt nicht möglich, muss dafür die Piste 14 oder 16 benützt werden können. Wir möchten an dieser Stelle ausdrücklich darauf hinweisen, dass Unique mit einer Betriebsreglementsänderung folgende Lücke nicht schliessen kann:

Sicherheitsgründe kein Ausnahmetatbestand (Inkraftsetzung am 10. Juli 2003)

Die deutsche Verordnung anerkennt Sicherheitsgründe **nicht** als Ausnahmetatbestand, welcher eine Landung auf die Pisten 14 oder 16 zulässt. Dies hätte zur Folge, dass Grossraumflugzeuge, welche die Piste 28 aufgrund ihrer Länge von lediglich 2'500m nicht als Landepiste akzeptieren, während der Sperrzeiten über süddeutschem Gebiet auf dem Flughafen Zürich nicht mehr landen könnten.

Die Folge davon wäre, **dass die betroffenen Flugzeuge auf einen anderen Flughafen ausweichen oder die Flüge überhaupt annulliert werden müssten**, was eindeutig im Widerspruch steht zu der von Deutschland mehrfach wiederholten Äusserung, den Betrieb des Flughafens Zürich nicht verunmöglichen zu wollen. Es ist darum unerlässlich, dass der Bundesrat mit Deutschland eine Lösung findet, welche erlaubt, eine solche Situation zu vermeiden.

Phase II

In der zweiten Phase wird für Landungen auch die Piste 34 zur Verfügung stehen, anfänglich ausgerüstet mit einem Landkurs-, später auch mit einem Gleitwegsender. Von 05.30-07.00 Uhr soll dann auf der Piste 34 gelandet werden, weil die in dieser Zeit eintreffenden Langstreckenflugzeuge auf die längere Piste angewiesen sind. Ab 21.00 Uhr wird, im Sinne des Ausgleichs, grundsätzlich die Piste 28 eingesetzt. Für meteorologisch bedingte Ausnahmen, welche Deutschland nicht als solche anerkennt, muss die Piste 34 aber zur Verfügung stehen. Die Starts erfolgen zu den von Deutschland bewirkten Sperrzeiten auf den Pisten 28, 32 und 34.

Auswirkungen auf die Umwelt

In Analogie zu den beiden Betriebsreglementsänderungsgesuchen zur Umsetzung der vorgezogenen Massnahmen wegen Bedingungen Deutschlands vom 9. Juni 2001 und 15. Februar 2002 werden nur die Auswirkungen des Lärms untersucht. Die Veränderungen bei der Luftreinhaltung und den Störfällen sind sehr gering. Auf eine Darstellung wird deshalb verzichtet.

Die Lärmauswirkungen sind im beiliegenden Bericht der EMPA dargestellt. Da die geplanten Änderungen nur den Tagesbetrieb betreffen, werden nur die Lärmauswirkungen am Tag (16h-Leq gemäss Lärmschutzverordnung) dargestellt. Die Auswirkungen werden mit dem heutigen Zustand (Ist-Zustand) und dem Zustand verglichen, der nach der Einführung des Anflugs 34 ohne neue Deutsche Verordnung bestanden hätte (Ausgangszustand). Die EMPA kommt in ihrem Bericht zum Schluss, dass die Veränderungen beim Fluglärm nicht signifikant sind und innerhalb der Berechnungsunsicherheit liegen. Die Fluglärmbelastung nimmt im Osten (Phasen 1+2) und Süden (Phase 2) zu, im Anflugbereich auf die Piste 16 dagegen ab.

Erläuterung zur Betriebsreglementsänderung

Der Artikel 33^{bis} Betriebsreglement ist dahingehend anzupassen, dass die Zeiten, während denen die Landungen auf die Piste 28 oder auf die Piste 34 erfolgen, den von Deutschland verfügbaren Sperrzeiten angepasst werden. Komplementär dazu sind im Artikel 33 die reduzierten Zeiten für den Normalbetrieb aufzunehmen. In einem neuen Artikel 141^{quinquies} wird die Inkraftsetzung bzw. Ausserkraftsetzung (z.B. bei erfolgreicher Prozessführung in Deutschland) geregelt. Der ausformulierte Betriebsreglementstext liegt diesem Schreiben bei (Beilage 1).

Antrag:

1. Genehmigung des angepassten Betriebsreglements

Das gemäss Beilage 1 angepasste Betriebsreglement wird vom BAZL genehmigt und am 17. April 2003 in Kraft gesetzt (Zeitpunkt des Inkrafttretens der ersten Verordnung zur Änderung der 213. Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung der Bundesrepublik Deutschland vom 4. April 2003). Allfälligen Beschwerden gegen die Verfügung des BAZL wird die aufschiebende Wirkung entzogen.

2. Ausnahmeregelung

Unique ersucht den Bund, dafür zu sorgen, dass der Flughafen Zürich unter Wahrung der Flugsicherheit während der im Betriebsreglement festgelegten Öffnungszeiten bei allen Wetterbedingungen und von sämtlichen Flugzeugtypen angefliegen werden kann.

Weiteres Vorgehen und Haltung des Bundes

Für die Sicherstellung des Betriebs des Flughafens Zürich ist das Vorgehen des Bundes wie auch der betroffenen Unternehmungen Unique (Flughafen Zürich AG) sowie Swiss (Swiss International Air Lines) entscheidend. Es ist alles daran zu setzen, dass das Betriebssystem des Flughafens Zürich nicht zusammenbricht, damit die nationale Fluggesellschaft keinen Schaden erleidet. Das von Unique (Flughafen Zürich AG) sowie Swiss (Swiss International Air Lines) betriebene Luftverkehrssystem ist für die schweizerische Volkswirtschaft von grosser Bedeutung und kann durch die von Deutschland getroffenen Massnahmen erheblich beeinträchtigt werden. Es sind darum verschiedene weitergehende Massnahmen erforderlich:

Wir beziehen uns auf das Gespräch bei Herrn Bundesrat Moritz Leuenberger vom 3. April 2003, wo neben Ihnen und uns auch der Kanton Zürich, Swiss (Swiss International Air Lines) und Skyguide vertreten waren. Dort wurde seitens des Bundes vorgeschlagen, dass wir in Deutschland gerichtlich vorgehen, während der Bund auf der Stufe der Europäischen Gemeinschaft Massnahmen veranlasst. In diesem Zusammenhang sind wir interessiert zu wissen, welche Haltung der Bund nunmehr zur Frage der Prozessbeiladung des Bundes bei Swiss (Swiss International Air Lines)

einnimmt und wie Ihre Vorgehensweise bei der Europäischen Gemeinschaft ist. Vereinbarungsgemäss werden wir unsere rechtlichen Schritte gegen das Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Mannheim weiterführen, machen Sie aber jedoch betreffend Verfahren für vorsorglichen Rechtsschutz nach Kenntnisaufnahme der unterzeichneten Verordnung vom 4. April 2003 auf folgenden Sachverhalt aufmerksam:

Nachdem die Verordnung im ersten Schritt auf den 17. April 2003 nur die zulässigen Betriebszeiten und Flughöhen ändert, nicht aber die Ausnahmeregelungen (diese treten erst auf 10. Juli 2003 in Kraft), haben wir wenig Chancen, einen vorsorglichen Rechtsschutz gegen diese Massnahmen zu erhalten. Denn wie bereits erwähnt würde vor allem die Ausnahmeregelung ab 10. Juli 2003 dazu führen, dass der Flughafen Zürich zu gewissen Zeiten von gewissen Flugzeugen nicht mehr angeflogen werden kann. Diese Auswirkung wäre das Hauptargument für einen einstweiligen Rechtsschutz, während die vermehrte Umlagerung von Fluglärm kein Argument darstellt, wie der Verwaltungsgerichtshof in seiner Entscheidung vom 24. Oktober 2003, Seite 19, bereits festgestellt hat:

„4.3.2.1 Im Rahmen der anzustellenden Folgenabwägung können nur die eigenen Belange der Antragstellerin in die Betrachtung einbezogen werden. Dagegen kann sie sich nicht zum Sachwalter der Flugverkehrsgesellschaft, die ihr Luftdrehkreuz in Zürich unterhält, und des Interesses der Schweizer Bürger im Umfeld des Flughafens, nicht mit zusätzlichem Fluglärm belastet zu werden, machen.“

Dies würde dafür sprechen, dass vor allem auch schweizerische Anwohner gegen diese deutsche Verordnung vorgehen sollten.

Wir untersuchen entsprechend zur Zeit noch, ob weitere Argumente für unser allfälliges Verfahren betreffend einstweiligen Rechtsschutz vorgebracht werden können. Diesbezüglich bitten wir Sie, Ihnen bekannte zweckdienliche Argumente uns zu übermitteln.

Freundliche Grüsse

Unique

Flughafen Zürich AG

Josef Felder
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Pascal Erni
Mitglied der Geschäftsleitung