

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 396/2003

Sitzung vom 25. Februar 2004

258. Anfrage

(Süd- und Ostanflüge im neuen Betriebsreglement der Unique)

Kantonsrat Peter Anderegg, Dübendorf, hat am 9. Dezember 2003 folgende Anfrage eingereicht:

Bis Ende 2003 muss Unique Zürich Airport das neue, provisorische Betriebsreglement beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) einreichen. Darin sind unter anderem die auf Grund der deutschen Verordnung geänderten An- und Abflugrouten während der Nachtzeit geregelt. Hier interessieren vor allem die Anflugverfahren – Stichwort neue Süd- und zusätzliche Ostanflüge. Die Anflüge in den Abendrandstunden erfolgen in der Regel auf Piste 28 (Ost), Anflüge in den Morgenstunden in der Regel auf Piste 34 (Süd). Ausnahmsweise können Anflüge auf die Piste 28 auf der Piste 34 durchgeführt werden und umgekehrt. Ich nehme an, dass vor allem die Witterungsverhältnisse für die Wahl der Piste ausschlaggebend sind. Es werden allerdings in den letzten Tagen zunehmend Abendanflüge ohne ersichtlichen Grund auf die Piste 34 ausgeführt.

In diesem Zusammenhang frage ich den Regierungsrat an:

1. Was versteht Unique unter den Begriffen «in der Regel» und «ausnahmsweise»?
2. Welche Witterungsverhältnisse begründen welche Pistenwahl?
3. Welche weiteren Gründe erlauben Ausnahmen von der Regelpiste?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Peter Anderegg, Dübendorf, wird wie folgt beantwortet:

Der Regierungsrat hat in jüngster Zeit verschiedentlich ausgeführt, dass die zusätzlichen Anflüge aus Osten auf Piste 28 und die neuen Landungen aus Süden auf Piste 34 zu den ausgedehnten Sperrzeiten über Süddeutschland so lange unumgänglich sind, als die einseitige Verordnung Deutschlands vom 4. April 2003 rechtlich Bestand hat oder diese Landungen nicht durch alternative Anflugverfahren aus Norden abgelöst werden können (siehe Stellungnahme vom 11. Dezember 2003 zum Postulat KR-Nr. 263/2003 und dortige Hinweise).

Im Hinblick auf die betriebliche Umsetzung der einseitigen Verordnung Deutschlands hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) auf Antrag der Flughafen Zürich AG (FZAG) im Laufe des Jahres 2003 die entsprechenden Änderungen des Betriebsreglements für den Flughafen Zürich genehmigt. Die jüngste Anpassung datiert vom 23. Juni 2003. Dabei wurde Art. 33^{bis} des Betriebsreglements in folgendem Wortlaut genehmigt:

«Von 21.00 Uhr bis 06.00 Uhr erfolgen Landungen auf die Piste 28, in Ausnahmefällen auf die Piste 34. Von 06.00 bis 07.08 Uhr erfolgen Landungen in der Regel auf die Piste 34, ausnahmsweise auf die Piste 28. Sind die in der aktuellen Fassung der 213. Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung der Bundesrepublik Deutschland genannten Bedingungen erfüllt, erfolgen Landungen auf die Piste 14 oder auf die Piste 16. Vorbehalten bleibt Absatz 2.

An Samstagen, Sonntagen und den gesetzlichen Feiertagen gemäss der aktuellen Fassung der 213. Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung der Bundesrepublik Deutschland erfolgen Landungen in der Zeit von 07.08 bis 09.08 Uhr in der Regel auf Piste 34, ausnahmsweise auf die Piste 28; von 20.00 bis 21.00 Uhr auf die Piste 28, in Ausnahmefällen auf die Piste 34. Sind die in der aktuellen Fassung der 213. Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung der Bundesrepublik Deutschland genannten Bedingungen erfüllt, erfolgen Landungen auf die Piste 14 oder auf die Piste 16.»

Die Volkswirtschaftsdirektion hat die Flughafenhalterin um eine Stellungnahme zur Handhabung der Begriffe «in der Regel» und «ausnahmsweise» in der Praxis gebeten. Dieser ist im Wesentlichen Folgendes zu entnehmen:

«Gemäss den heute zu beachtenden Einschränkungen in der Benutzung des süddeutschen Hoheitsgebietes sind während der deutschen Sperrzeiten keine Anflüge von Norden her auf die Pisten 14 und 16 möglich. Der während dieser Sperrzeiten Zürich anfliegende Luftverkehr wird gemäss dem gültigen sowie dem beim Bund eingereichten vorläufigen Betriebsreglement wie folgt abgewickelt:

- am Morgen erfolgen die Landungen in der Regel auf die Piste 34;
- am Abend und in der Nacht erfolgen die Landungen in der Regel auf die Piste 28.

Ausnahmen von dieser Regel werden notwendig, wenn die prioritär zu benutzende Piste auf Grund spezieller Witterungsverhältnisse und/oder aus technischen Gründen nicht benutzt werden kann. In erster Linie sind die Windverhältnisse massgebend für die Zuteilung einer bestimm-

ten Start- oder Landepiste. Bei Westwindlagen kann am Flughafen Zürich – unabhängig von den deutschen Einschränkungen – nur auf die Piste 28 gelandet werden. Bei Bisenlagen kann während der deutschen Sperrzeiten nur auf die Piste 34 gelandet werden (morgens und abends). Darüber hinaus ist für die Landung grosser Flugzeuge die verfügbare Landedistanz ein Zuteilungskriterium. Bei nasser Piste ist die verfügbare Landedistanz der Piste 28 für grosse Flugzeuge zu kurz.

Falls die von Deutschland erlassenen Sichtmindestwerte für eine Landung auf der Piste 28 oder 34 nicht erreicht sind, können Landungen von Norden her auf die Pisten 14 und 16 erfolgen. Dies jedoch nur, wenn die im Landeanflug auf den Flughafen Zürich herrschenden Sichtbedingungen sowohl eine Landung auf die Piste 28 als auch eine Landung auf die Piste 34 verunmöglichen. Die Anwendung der Ausnahmeregel folgt daher folgender Reihenfolge: Kann die prioritär zu benutzende Piste auf Grund der Windverhältnisse oder der schlechten Sichtbedingungen nicht angefliegen werden, müssen die Landungen auf die zweite über schweizerisches Gebiet anfliegbare Landepiste erfolgen. Erst wenn die Sichtbedingungen so schlecht sind, dass weder auf die Piste 28 noch auf die Piste 34 gelandet werden kann, sind Landeanflüge über deutsches Gebiet auf die Pisten 14 und 16 möglich.

Ab Betriebsbeginn wird die effektive Zuteilung der Landepiste am jeweiligen Tag von der Flugsicherung (skyguide) in Zusammenarbeit mit Meteo Schweiz vorgenommen.»

Bei den von der FZAG genannten Sichtminima für Landungen auf die Pisten 28 und 34 handelt es sich zurzeit um folgende Werte, die für jede der beiden Pisten erfüllt sein müssen:

- Sicht besser als 4500 m;
- Hauptwolkenuntergrenze höher als 1200 Fuss (rund 360 m) über Flughafenhöhe;
- keine Wolken zwischen dem Absinkpunkt und der Aufsetzzone der jeweiligen Piste;
- Rückenwindkomponente geringer als 5 Knoten (rund 9,3 km/h).

Vom geltenden Art. 33^{bis} des Betriebsreglementes, dem gemäss zu den ausgedehnten Sperrzeiten über Süddeutschland Landungen am Morgen «in der Regel» auf Piste 34, am Abend und in der Nacht hingegen auf Piste 28 erfolgen müssen und nur «ausnahmsweise» auf der jeweils anderen Piste erfolgen dürfen, musste von November 2003 bis Januar 2004 rund 210-mal Gebrauch gemacht werden. Der überwiegende Teil dieser «Ausnahmelandungen» auf die Pisten 28 und 34 entfiel auf drei Wochenenden und war stets bedingt durch entsprechend ungünstige Windverhältnisse.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi