



Stellungnahme zum Gesuch der Flughafenbetreiberin „Unique“ vom 31.12.2003 für ein vorläufiges, konsolidierendes Betriebsreglement & die Bau Plangenehmigung

Einleitung und Zusammenfassung

Die von Unique ersuchten Betriebsreglement und Plangenehmigung könnte auf den ersten Blick auch durch Kenner der Materie gewaltig unterschätzt werden. Es ist nicht, wie man meinen könnte, einfach ein weitere Anpassung zum gültigen Betriebsreglement. Dieses soll mit dem vorliegenden Gesuch vollständig ersetzt werden Die von BAZL und Unique in den Vordergrund gestellte Aufrechterhaltung der laufenden Beschwerden gegen die Genehmigung der Südanflüge und des ILS 34 vom 23.06.2003 für das ersuchte vorläufige Betriebsreglement und die so genannt verlängerte Nachruhe sind weitgehend wertlose Zugeständnisse an die lärmgesättigte Bevölkerung rund um den Flughafen und täuschen über die effektiven Absichten der Flughafenbetreiberin hinweg.

Dieses Betriebsreglement würde im Falle einer Genehmigung durch BAZL und UVEK gewaltige Änderungen und Nachteile für die Bevölkerung im Süden und Osten des Flughafens mit sich bringen:

- erstmals seit Inkrafttreten des regulären Betriebsreglements vom 31.05.2001 sollen nicht nur die Anflugverfahren sondern auch die Abflugrouten massiv geändert werden. Damit würden zusätzliche, grosse Bevölkerungsteile in dicht besiedelten Gebieten mit Fluglärm eingedeckt
- die zusätzlichen Zeitfenster zu sensiblen Stunden für Starts Richtung Süden verschlechtert die Situation für die bereits lärmgeplagte Anwohner in diesen bevölkerungsdichten Gebieten weiter
- die Aufhebung der zeitlichen Begrenzung für Anflüge aus dem Osten und Süden und die Erlaubnis für das Dual Landing (koordinierte, gleichzeitige Anflüge auf beide Pisten) über dicht besiedelte Regionen besiegelt die Drehung des Flugregimes um 180 Grad und zieht für die betroffene Bevölkerung in jeglicher Hinsicht unhaltbare Zustände nach sich.
- der Bau von 2 Schnellabrollwegen für die Piste 34 und zusätzlichen Rollwegen für die Pisten 16, 28 & 32 und des ILS 28 (bereits vorgängig beantragt) verdeutlicht, das dieses so genannt vorläufige Betriebsreglement in der Absicht eingereicht wurde, die Bevölkerung, Genehmigungsbehörden und Politik vor ein Fait Accompli für ein definitives Betriebsreglement resp. das pendente SIL Objektblatt für den Flughafen Zürich zu stellen

Die Begründungen von Unique zur Einreichung der Gesuche sind nicht nachvollziehbar. Unique konnte glaubhaft nicht einen Grund nennen, wieso zum heutigen Zeitpunkt ein neues Betriebsreglement und zusätzliche Infrastruktur gebraucht wird.

Die Änderungen im ersuchten Betriebsreglement stehen nicht im Zusammenhang mit den deutschen Auflagen (DVO). Diese wurden bereits mit den vom BAZL genehmigten Änderungen zum gültigen Betriebsreglement erfüllt. Auch die Verlegung der Warteräume in die Schweiz kann nicht Grundlage des Gesuches sein, weil selbst Unique im Rahmen der Gesuchsstellung festhält, dass Skyguide die Planung dieser Verlegung noch nicht abgeschlossen hat.

Unique hat das Gesuch zur Unzeit eingereicht, um im Schatten der Streitigkeiten mit Deutschland, der Mediation und einer momentan eher sinkenden Anzahl Flugbewegungen den Grundstein für eine massive Kapazitätssteigerung in den kommenden 5 – 10 Jahren zu legen.



Das Gesuch ist auch deshalb entschieden abzulehnen, weil Änderungen des Flugbetriebes und die Erweiterung der Bau-Infrastruktur in diesem Ausmass unmöglich „vorläufig“ geregelt werden können und Einsprachen zu den provisorischen Änderungen hängig sind.

Sie sind als direkt betroffene Person dieses Betriebsreglements und der Plangenehmigung (Bau der Infrastruktur) eingeladen, beim Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL Ihre Einsprachen gegen beide Gesuche in schriftlicher Form bis am 6.05.2004 einzureichen. Es sollte zusätzlich darauf hingewiesen werden, dass keine Grundlage besteht, ihrer Einsprache die aufschiebende Wirkung zu entziehen.

Die folgenden Erläuterungen sollen obige Aussagen verdeutlichen und auch für Laien in Sachen Flughafenpolitik die Nachvollziehbarkeit sicherstellen.



Formale Eckdaten zu den Gesuchen von Unique

- Die Gesuche betreffen
 - vorläufiges Betriebsreglement
 - Plangenehmigung (Bau der Infrastrukturerweiterungen)
- Ersetzt das reguläre Betriebsreglement vom 31.05.2001
- Einreichung des Gesuches beim BAZL: 31.12.2003
- Publikation im Bundesblatt: 16.03.2004
- Öffentliche Auflage und Publikation im Internet: 22.03.2004
- Ablauf Einsprachefrist: 6.05.2004
- Inkrafttreten: nach Genehmigung durch das BAZL

Begründung des Gesuchs

Unique (Flughafen Zürich AG) begründet das Gesuch wie folgt:

- Auflage der im Jahr 2001 erteilten Betriebskonzession, innert eines Jahres nach der beidseitigen Unterzeichnung (Paraphierung) des Staatsvertrags zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz das überprüfte und entsprechend angepasste Betriebsreglement rechtzeitig beim BAZL einzureichen (Erfüllung der Anordnung Ziffer 3.2 der Betriebskonzession für den Flughafen Zürich vom 31.05.2001)
- Die bekannten Einschränkungen zur Nutzung des süddeutschen Luftraumes
- Verlegung der Warteräume in die Schweiz (Vereinbarung der Verkehrsminister Deutschlands und der Schweiz vom 26.06.2003)
- Konsolidierung des bereits mehrfach angepassten Betriebsreglements in ein vorläufiges Betriebsreglement

Wenig überraschend verzichtet Unique in ihrem Gesuch auf die namentliche Nennung des „unterschiedenen Staatsvertrags“ und verweist lediglich auf die Ziffer 3.2 der Betriebskonzession, weil der Staatsvertrag seitens der Schweiz nicht ratifiziert wurde und damit nicht zustande kam und nicht kommen wird. Diese Auflage der Betriebskonzession als Begründung für das Gesuch darzulegen entbehrt somit jeglicher Legimitation.

Die Einschränkungen zur Nutzung des süddeutschen Luftraumes wurden mit mehreren Änderungen zum gültigen Betriebsreglement vom 31.05.2001 vollumfänglich aufgefangen. Zuletzt genehmigte das BAZL am 23.06.2003 provisorisch die Südanflüge und den Bau des ILS 34. Seit dem 30.10.2003 respektiert der Flugbetrieb mit den zusätzlichen Ost- & Südanflügen die einseitige deutsche Verordnung (DVO) vollständig. Die Einschränkungen zur Nutzung des süddeutschen Luftraumes erneut als Begründung für das vorliegende Gesuch anzuführen mangelt jeder Grundlage.

Die Arbeiten bei Skyguide zur Verlegung der Warteräume über schweizerisches Gebiet sind nicht abgeschlossen. Diese Verlegung als Argument für ein neues Betriebsreglement anzuführen, solange das endgültige Resultat von Skyguide nicht feststeht, ist fadenscheinig.

Das bereits mehrfach angepasste reguläre Betriebsreglement vom 31.05.2001 ist konsistent und bedarf keiner Konsolidierung. Ansonsten müsste man die Planungsarbeiten von Unique sowie die Prozeduren von BAZL und UVEK zur Prüfung solcher Reglemente grundsätzlich und vehement in Frage stellen. Mit der „Konsolidierung“ möchte Unique verhindern, dass Gerichtsentscheide zu laufenden rechtlichen Verfahren die umgesetzten Änderungen (z.B. Südanflug) rückgängig machen.



Aufgrund dieser Sachverhalte ist unschwer festzustellen, dass effektiv kein Bedürfnis besteht, ein neues, vorläufiges Betriebsreglement und die Plangenehmigung zu ersuchen resp. zu erlassen. Im Gegenteil, bevor überhaupt an ein neues Betriebsreglement und den Bau von weiterer Infrastruktur zu denken ist, müssen zwingend folgende Resultate vorliegen:

- Gerichtsentscheide zu den laufenden Beschwerden (z.B. Südanflug & ILS 34)
- Ergebnis der Mediation
- Einvernehmliche Lösung mit Deutschland zur Nutzung des süddeutschen Luftraumes
- Ausarbeitung des SIL Objektblattes für den Flughafen Zürich-Kloten durch die Eidgenossenschaft. Das neue Betriebsreglement hat auf dieser Grundlage zu basieren



Beantragter vorläufiger Flugbetrieb – das Traumreglement von Unique?

Der folgende Auszüge aus dem laufenden und früheren Gesuchen der Flughafenhalterin und aus Kommentaren des UVEK dokumentieren die grundsätzliche und langjährige Absicht, den Flugbetrieb an einer riesigen Anzahl Flugbewegungen auszurichten und höhere Frequenzen für den Umsteigerverkehr (Mega-Hub) zu erreichen. Die vielfach getarnten Formulierungen im Gesuch täuschen nicht über die wahre Absicht von Unique hinweg, ein Reglement mit allen Optionen zu Gunsten des Flughafens und gegen die Bevölkerung zu erwirken.

Zitat aus dem Unique Gesuch zum vorläufigen Betriebsreglement vom 31.12.2003, Art. 19 Startpisten & Art. 21 Landepisten:

*Die Nutzung der einzelnen Pisten wird durch die sich aus völkerrechtlichen Verpflichtungen oder aus der Rechtsordnung von Nachbarstaaten ergebenden Einschränkungen, die Wetterlage und **das Verkehrsaufkommen** bestimmt.....Bedingen die zeitlichen oder mengenmässigen Beschränkungen Landungen auf die Pisten 28 und 34, erfolgen die Starts grundsätzlich auf den Pisten 28, 32 und 34.....**Koordinierte Landungen auf die Pisten 28 und 34 sind nur dann erlaubt, wenn es völkerrechtliche Verpflichtungen oder die Rechtsordnung von Nachbarstaaten und die **Verkehrsnachfrage bzw. die Verkehrsstruktur erfordern.*****

Unter „koordinierte Landungen auf die Pisten 28 und 34“ wird das so genannte *Dual Landing* mit gleichzeitigen Landungen von Osten und Süden verstanden. Das *Dual Landing* ermöglicht eine erhebliche Steigerung der Frequenzen (Anzahl Flugbewegungen/Std.). Unique selbst deklariert die ausgewogenen Start- & Landkapazität des *Dual Landing* Konzeptes Süd-Ost mit 70 Bewegungen/Stunde gegenüber lediglich 64 Bewegungen/Stunde bei Nutzung der Cat-III ILS Anlagen (Nordanflug).

Die Flughafenbetreiberin Unique hat das *Dual Landing* schon einmal, mit dem Gesuch vom 15.02.2002 im Schatten der Staatsvertragsverhandlungen einführen wollen und aufgrund des Widerstands zurückgezogen. (Zitat).

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,...

Im wesentlichen Unterschied zu diesem alten Gesuch, will Unique im vorläufigen Betriebsreglement die Freiheit, jederzeit von Süden und Osten her zu landen.

Das UVEK Departement für Umwelt, Verkehr, Energie, Kommunikation konnte seine Begeisterung zum *Dual Landing* und der damit verbundenen Kapazitätssteigerung nicht zurückhalten. Im Dokument „Fragen zum Staatsvertrag – Antworten des UVEK“ vom Juni 2002 kann folgendes nachgelesen werden (Zitat).

*Die im SIL-Koordinationsprozess ausgearbeiteten Betriebsvarianten basieren alle auf dem Konzept des „**Dual Landing**“: Das System erlaubt die gleichzeitige Benützung von zwei Landepisten in kurzen Intervallen. **Damit wird eine sehr hohe stündliche Spitzenkapazität erreicht. Dies ist nötig, um die für eine Interkontinentalfluggesellschaft relevanten, kurzen Umsteigezeiten garantieren zu können.** Für das *Dual Landing* sind bei den heute vorhandenen Pisten Landungen von Süden einerseits und Osten oder Westen andererseits ideal.....Um die in diesem Zusammenhang geplanten Kapazitäten umsetzen zu können, muss auf zwei Pisten gleichzeitig gelandet werden können (*Dual Landing*). Dabei werden auf jeden Fall neue Gebiete überflogen. Die Piste 34 (Südanflug) bietet für das *Dual Landing* zusammen mit der Westpiste ideale Voraussetzungen. **Mit dem Staatsvertrag hat dies aber nichts zu tun.***



Aufschlussreich ist die Feststellung, dass Unique offensichtlich präzise das Gegenteil tut oder tun will zu dem was sie sagt. Andreas Schmid, VR Präsident von Unique, sagte im Rahmen eines Interviews mit „noiseletter.ch“ im März 2004 zum „Dual Landing“ folgendes aus (Zitat).

Schmid:Alles andere benötigt eine Systemänderung, zum Beispiel ein Dual Landing. Und dazu sagten wir klar: Diese Pläne bestehen bei uns nicht.

Noiseletter.ch: Sie wollen also kein Dual Landing?

Schmid: Ganz klar: Nein.



Start- und Landekapazitäten je Stunde

Die untenstehende von Unique publizierte Tabelle belegt, dass das Konzept Süd-Ost (Dual Landing), mit 70 Bewegungen/Std. die höchste ausgewogene Start- und Landekapazität aufweist. Das für Unique zweitbeste „ausgewogene“ Konzept mit 68 Bewegungen/Std. sind Landungen von Norden und Starts Richtung Süden (Piste 16) und Westen (Piste 28).

| Konzept | Nord | | | Ost | | Süd | Bise | Süd-Ost * | |
|--------------------------------------|------------|---|------------------------------------|---|---------------------------------|-----------------|---------------------|---|-----------------|
| | Pictogramm | Start 28/16 | nur Start 28 | Cat II/III | 2a | 2b | 3 | 4 | 5 |
| Konzeptnummer | | 1a | 1b | 1c | | | | | |
| Zustand (UVB) | | Z ₀ , Z _t , Z _{tt} | Z ₀ , Z _t ** | Z ₀ , Z _t , Z _{tt} | Z ₀ , Z _t | Z _{tt} | Z _{tt} *** | Z ₀ , Z _t , Z _{tt} | Z _{tt} |
| Landekapazität Maximal | | 38 | 38 | 20 | 28 | 32 | 28 | 38 | 44 |
| <i>resultierende Startkapazität</i> | | 30 | 30 | 44 | 32 | 32 | 28 | 0 | 20 |
| <i>resultierende Gesamtkapazität</i> | | 68 | 68 | 64 | 60 | 64 | 56 | 38 | 64 |
| Startkapazität Maximal | | 44 | 30 | 44 | 55 | 55 | 55 | 32 | 55 |
| <i>resultierende Landekapazität</i> | | 15 | 38 | 20 | 0 | 0 | 0 | 15 | 0 |
| <i>resultierende Gesamtkapazität</i> | | 59 | 68 | 64 | 55 | 55 | 55 | 47 | 55 |
| Landekapazität ausgewogen | | 34 | 38 | 20 | 28 | 32 | 28 | 25 | 35 |
| Startkapazität ausgewogen | | 34 | 30 | 44 | 32 | 32 | 28 | 25 | 35 |
| <i>resultierende Gesamtkapazität</i> | | 68 | 68 | 64 | 60 | 64 | 56 | 50 | 70 |

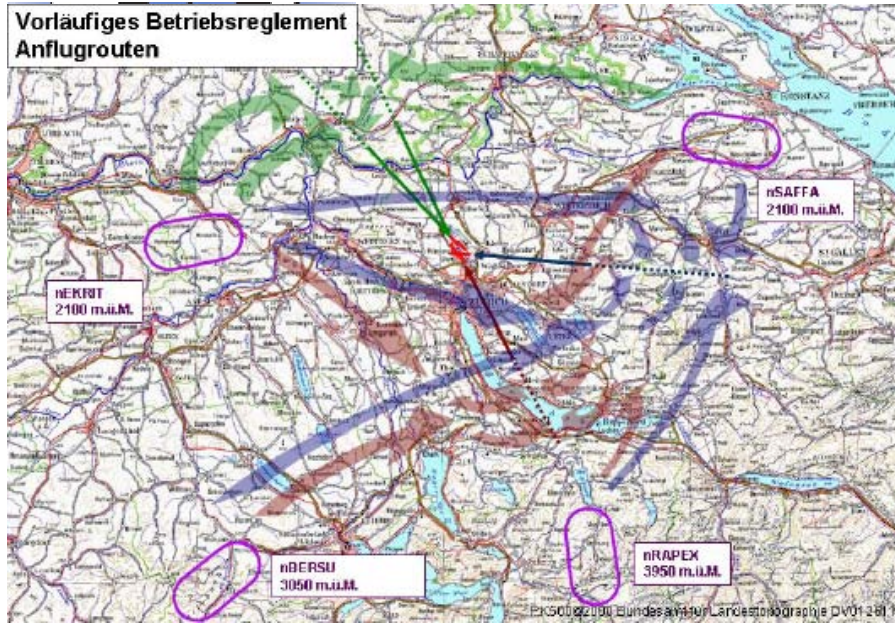
Quelle: Gesuch vorläufiges Betriebsreglement Anhang A – Flugbetrieb (<http://www.unique.ch>)

Das *Dual Landing* entpuppt sich als das für alle Varianten leistungsfähigste Konzept:

- 44 Landungen / Std. maximal
- 55 Starts / Std. maximal
- je 35 Starts und Landungen (Total 70/Std.) bei ausgewogenem Betrieb



Die folgende Grafik zeigt die Ostanflugrouten blau, die Südanflugrouten rot und die seit Jahrzehnten bestehenden Nordanflüge grün eingezeichnet. Im Rahmen des *Dual Landing* erfolgen Anflüge aus dem Süden und Osten koordiniert gleichzeitig.



Quelle: Gesuch vorl. Betriebsreglement Anhang A – Flugbetrieb (<http://www.unique.ch>)

Aus diesen Grafiken nicht direkt ersichtlich, sind die dichtbesiedelten Gebiete im Süden und Osten des Flughafens, die von diesen Überflügen massiv betroffen sind.



Die Auswirkungen des vorläufigen Betriebsreglements auf die Bevölkerung

Falls das vorläufige Betriebsreglement genehmigt würde, sind im Vergleich zum heutigen Flugbetrieb weitere gravierende Auswirkungen auf den Bevölkerung zu erwarten.

Auf die drastischen negativen Folgen des *Dual Landing* wurde bereits vorgängig eingegangen. Unique ersucht aber noch um weitere Varianten, die insbesondere die Bevölkerung im Süden und in zweiter Linie die Anwohner im Osten des Flughafens treffen.

Erweiterte Linkskurve beim Start Richtung Süden (Wide Leftturn Piste 16)

Die erweiterte Linkskurve ist eine räumliche Ausdehnung Richtung Süden und Osten des seit Jahren bekannten Leftturns. Diese Variante verschlechtert die Lärmsituation für bereits betroffene Gebiete des Leftturns (Zürich Nord – Schwammendingen – Stettbach – Dübendorf Nord – Wangen-Brüttisellen) und deckt zusätzliche Regionen mit Startfluglärm ein (Dübendorf Zentrum/Süd – Gfenn - Hegnau – Volketswil – Schwerzenbach – Effretikon – Illnau – Region Turbenthal)



Quelle: Verein Flugschneise Süd - NEIN (<http://www.vfsn.ch>)

Diese erweiterte Linkskurve wird aus Sicht Unique deshalb notwendig, weil die neuen A340 Langstreckenflugzeuge der Swiss unter Vollast beim Start Richtung Norden nicht rechtzeitig vor der deutschen Grenze nach links oder rechts abdrehen können. Dasselbe gilt für den bisher geflogenen Leftturn. Die A340 ist vollbeladen zu wenig leistungsfähig, um diesen engeren Radius zu fliegen. Hier stellt sich mehr als die Frage, ob diese Schlamperei im Rahmen der Evaluation solch teurer Flugzeuge auf dem Buckel der Bevölkerung auszutragen ist. Vielmehr ist der Flugzeughalter anzuweisen, sich entsprechend der bisherigen Praxis leistungsfähige Fluggeräte zu beschaffen. Der Start dieses Modells der A340 unter Vollast ist zu verbieten.

Zeitliche Ausdehnung der Starts Richtung Süden (Piste 16)

Unique will des weiteren die zeitliche Ausdehnung des Südstarts zu sensitiven Zeit erwirken. Zu den heute bereits praktizierte Zeiten, soll diese Startvariante ebenfalls von 06.00h – 07.00h und von 21.00h bis 22.00h möglich werden. Auch diese zeitliche Erweiterung ist auf den neuen A340 zurückzuführen. Ansonsten könnte diese Maschine vollbeladen in diesen Zeiten nicht starten.



Zusammengefasst muss festgestellt werden, dass Unique während den Betriebszeiten von 06.00 bis 23.30h die beantragten An- und Abflugvarianten nach eigenem Gutdünken zu jeder Zeit praktizieren dürfte (Ausnahme: Ab 22.00h ausschl. Starts Richtung Norden). Insbesondere die bezüglich der Frequenz der Flugbewegungen leistungsfähigste Variante „Süd-Ost“ (Dual Landing) ist für den Betrieb des Flughafens als „Mega-Hub“ mit einem sehr hohen Anteil an Umsteigepassagiere und gegen die Bevölkerung in den dichtesbesiedelten Regionen der Schweiz ausgerichtet. Das Leben der Leute in den betroffenen Gebieten im Süden und Osten des Flughafens wird in jeder Beziehung zur Unzumutbarkeit degradiert. Mit einer weiteren Umsetzung der deutschen Verordnung (DVO) hat dies nichts zu tun.