|  |  |
| --- | --- |
| Signatur | StAZH MM 3.203 RRB 1994/0517 |
| Titel | Flughafen Zürich; Änderung der Sichtan- und -abflugrouten, Piste 10 |
| Datum | 23.02.1994 |
| P. | 255–256 |

[*p. 255*] Flugzeuge verursachen Luftturbulenzen, von denen Gefährdungen ausgehen können. Je näher sich ein Gegenstand - sei er beweglich oder unbeweglich - beim Luftwirbel befindet, desto grösser sind die Risiken physikalischer Auswirkungen. Ein Aspekt des Problems ist im Zusammenhang mit Schäden an Hausdächern, verursacht durch sogenannte Randwirbelschleppen landender Flugzeuge, in der breiteren Öffentlichkeit bekanntgeworden. Eine andere Auswirkung zeigt sich im Flugverkehr selbst, ist doch, je nach Abstand, auch die einem Flugzeug nachfolgende Maschine diesen Luftwirbeln - man spricht auch von Nachlaufturbulenzen - ausgesetzt. Das Problem stellt sich im besondern dann, wenn leichte Flugzeuge grossen und schweren folgen.

Aufgrund der Analyse von Flugunfällen im Zusammenhang mit Nachlaufturbulenzen hat sich ergeben, dass eine Erhöhung der Mindestabstände zwischen Luftfahrzeugen der Kategorie «Leicht» und solchen der Kategorie «Mittel» oder «Schwer» erforderlich ist. Gestützt auf diese Analysen hat die Internationale Organisation für Zivilluftfahrt (ICAO) 1989 die Einführung neuer Abstandskriterien beschlossen. Bei diesem Beschluss handelt es sich aufgrund internationaler Vereinbarungen um einen für die Mitgliedstaaten verbindlichen Entscheid, der vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) mitgetragen wird.

Im normalen Betriebsalltag kann auf dem Flughafen Zürich den erhöhten Sicherheitsabständen entsprochen werden. Normal bedeutet in diesem Zusammenhang, dass der unter die Kategorie «Leicht» fallende Sichtflugverkehr (VFR-Verkehr) auf Piste 28 abgewickelt wird. Bei Bisenlagen wird jedoch auf Piste 10 gestartet und gelandet. In diesen Fällen ist eine sichere und ICAO-konforme Abwicklung des Flugverkehrs bei gleichzeitiger Bewältigung des täglichen (Linien- und Charter-)Verkehrsaufkommens unter den heutigen Verhältnissen nicht mehr gewährleistet.

Um die obengenannten Bedingungen zu erfüllen, drängt sich eine Anpassung der An- und Abflugrouten des Sichtflugverkehrs bei Benützung der Piste 10 auf.

Die Flugsicherung (swisscontrol) hat ein Projekt zur Änderung der An- und Abflugrouten auf Piste 10 für Sichtflüge von ein- und mehrmotorigen Propellerflugzeugen bis 5700 kg maximalem Startgewicht (Kategorie «Leicht») ausgearbeitet, das den neuen Abstandsvorschriften der ICAO Rechnung trägt.

Im einzelnen handelt es sich um folgende Massnahmen:

A. Der Startpunkt der Flugzeuge des VFR-Verkehrs wird von der Kreuzung des Rollwegs November mit der Piste 10 neu an den Pistenanfang verlegt.

Die Abflüge Richtung Westen (die Routen 1 und 2 sind im Flughafennahbereich identisch) erfolgen mit einer Rechtskurve über dem Flughafengelände und führen dann zum Meldepunkt «Katzensee».

Richtung Osten (Route 3) wird nach einer Linkskurve über dem Flughafengelände direkt der Meldepunkt «abeam Embrach» angeflogen.

B. Für Landungen wird der Aufsetzpunkt der Sichtflugmaschinen von der Kreuzung des Rollwegs November mit der Piste 10 ebenfalls an den Pistenanfang verlegt.

Die Landeanflüge aus Richtung Westen (Routen 1 und 2, die wiederum identisch sind) erfolgen neu westlich der Gemeinde Rümlang, wobei die Piste 10 mit einem langen und geraden Endanflug erreicht wird. // [*p. 256*]

Die Wendekurve der Landeanflüge aus Richtung Osten (Route 3) wird neu um etwa einen Kilometer nach Westen verlegt.

Für die Beurteilung der Lärmsituation sind sowohl die Anzahl Betriebstage wie auch jene der in Betracht kommenden Flugbewegungen von Bedeutung. Die Anzahl Tage mit Bisenlage und dementsprechend mit Benützung der Piste 10 schwankt von Jahr zu Jahr erheblich, und eine genaue Statistik mit Aufteilung der Häufigkeiten nach Wetterlage gibt es nicht. 1988, 1989, 1990, 1991, 1992 und 1993 wurde die Piste 10 an 19, 29, 19,21, 16 bzw. 4 Tagen mit jeweils mehr als 15 Sichtflugbewegungen benützt. Die Anzahl der durchschnittlichen täglichen Sichtflugbewegungen an diesen Bisentagen betrug 55 (1988), 48 (1989), 50 (1990), 49 (1991) und nach Einführung der neuen Regelung mit entsprechenden Einschränkungen 40 (1992) bzw. 37 (1993). Die Aufteilung der Flüge nach Routen entspricht etwa dem Verhältnis 2 (Routen 1, 2) : 1 (Route 3).

An ihrer Sitzung vom 27. März 1991 hat sich die kantonale Fluglärmkommission mit dem Geschäft befasst. Unter Abwägung der lärmmässigen Vor- und Nachteile hat sie sich mehrheitlich für die Routenanpassungen an die neuen ICAO-Vorschriften ausgesprochen.

Bei den folgenden Städten, Gemeinden und Organisationen ist ein Vernehmlassungsverfahren durchgeführt worden: Kloten, Opfikon-Glattbrugg, Rümlang, Oberglatt, Niederhasli, Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich (SBFZ), Motorfluggruppe Zürich (MFGZ), Vereinigung des Cockpitpersonals der Swissair (AEROPERS) und Flugzeugeigentümer- und Pilotenverband Schweiz (AOPA).

In ihren Stellungnahmen haben die Stadt Kloten und die Gemeinde Niederhasli dem Projekt zugestimmt. Rümlang und Oberglatt sowie der Schutzverband haben es abgelehnt. Die Stadt Opfikon-Glattbrugg hat auf eine Stellungnahme verzichtet. Während auf der Befürworterseite auf die lärmmässigen Vorteile hingewiesen wurde, äusserten die Gegner allgemeine Befürchtungen über eine Verschlechterung der Lärmsituation und der übrigen Belastung durch den Flugbetrieb. Es wurde auch darauf hingewiesen, dass die Änderungen zu einer Erhöhung der Kapazität des Flughafens führen könnten. Der Schutzverband vertrat u. a. auch die Meinung, die Anpassung diene einzig dem Interesse des Privatluftverkehrs, der weitgehend nicht im öffentlichen Interesse liege.

Die Befürchtungen der Gemeinde Rümlang mit Bezug auf die Lärmsituation sind unbegründet. Für Rümlang wird sich das Projekt eher positiv auswirken, indem der Landeanflug der neuen Routen 1 und 2 weiter westlich der Gemeinde erfolgt. Durch die Bise wird der Lärm tendenziell vom Dorf weggetragen. Die Bedenken der Gemeinde Oberglatt können dagegen nicht ganz von der Hand gewiesen werden, können doch einzelne Anflüge allenfalls über Gebiete erfolgen, die bisher keine Sichtflugbewegungen kannten. Allerdings fallen die Anflüge der Route 3 zahlenmässig nicht sehr ins Gewicht. Auch ist zu bedenken, dass der Landeanflug mit geringer Motorenleistung erfolgt. Insgesamt, vor allem auch unter Berücksichtigung der neuen Abflugrouten, ist das Projekt aus Lärmgründen eher vorteilhaft.

Eine Erhöhung der Kapazität des Flughafens ist - entgegen den geäusserten Befürchtungen - mit dem Projekt nicht verbunden. Das Vorhaben dient der Erhaltung der bestehenden Leistungsfähigkeit. Die Verknüpfung des Projektes mit der Frage der Stellung des Privatluftverkehrs auf dem Flughafen Zürich ist angesichts der quantitativen und qualitativen Geringfügigkeit der Auswirkungen nicht angebracht.

Die Benützer des Flughafens (MFGZ, AEROPERS und AOPA) begrüssten die Neuerung im Interesse der Sicherheit, forderten jedoch, die bisherigen Routen seien im Interesse einer effizienten Verkehrsabwicklung beizubehalten. Diesem Ansinnen ist allerdings entgegenzuhalten, dass aus Gründen der Koordination des Flugverkehrs, und somit auch aus Gründen der Sicherheit und der Übersichtlichkeit über die bestehende Routenvielfalt, nur die Einführung der vorgeschlagenen Änderungen als Gesamtlösung in Betracht kommt. Die alten Routen «ab und zu Piste 10» sind mit der Einführung der neuen Vorschriften zu löschen.

Die neuen, international gültigen Vorschriften über die Nachlaufturbulenzen sind seit Mitte November 1991 auch am Flughafen Zürich in Kraft. Gleichwohl wurden die in Zürich geltenden An- und Abflugronten für die nach Sichtflugregeln operierenden Kleinflugzeuge (maximal 5,7 t) bei Bisenlagen bis heute nicht geändert, da der Flughafenhalter die operationellen Auswirkungen dieser Nichtanpassung in Erfahrung bringen wollte. Die vergangenen zwei Jahre haben gezeigt, dass der Sichtflugverkehr bei diesen Wetterlagen massgeblich eingeschränkt wird. An solchen Tagen müssen nicht nur die zulässigen Planungswerte massiv abgesenkt werden; zu bestimmten Zeiten müssen die VFR-Flüge vielmehr gesperrt werden, so dass bereits erteilte Slots, ungeachtet ob für An- oder Abflüge, automatisch verfallen. Unter Würdigung aller massgeblichen Umstände rechtfertigt es sich deshalb, die An- und Abflugrouten für den Sichtflugverkehr an Tagen mit Biswind den neuen ICAO-Abstandsvorschriften anzupassen.

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die An- und Abflugrouten für den Sichtflugverkehr (VFR), Piste 10, sind im Sinne der Erwägungen zu ändern und die alten Routenvorschriften gleichzeitig zu löschen.

II. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt wird ersucht, die in Ziffer I erwähnten Änderungen vorzunehmen und die Sichtan- und -abflugkarten im Luftfahrthandbuch der Schweiz entsprechend anzupassen.

III. Mitteilung an das Bundesamt für Zivilluftfahrt, 3003 Bern, sowie an die Direktion der Volkswirtschaft.

[*Transkript: OCR (Überarbeitung: Team TKR)/14.09.2017*]