

Betriebsreglementsänderung 2014, Teilgenehmigung

Zürich-Flughafen, 31. Mai 2017



Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
Postfach
3003 Bern

Zürich-Flughafen, 31. Mai 2017/OV/fk

Betriebsreglementsänderung 2014, Teilgenehmigung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir nehmen Bezug auf Ihr Schreiben vom 16. Mai 2017, in dem Sie uns mitteilen, dass wir die Unterlagen, die für eine Beurteilung einer Teilgenehmigung der Betriebsreglementsänderung 2014 (BR2014) nötig sind, baldmöglichst bei Ihrem Amt einzureichen haben. Sie finden die erforderlichen AIP-Karten, den EMPA-Bericht über die Lärmauswirkungen sowie die Karten im Massstab 1:5'000 der Gemeinden Neerach und Winkel in den Beilagen.

1. Begründung für eine Teilgenehmigung

Die Flughafen Zürich AG (FZAG) hat das Gesuch für das BR2014 am 25. Oktober 2013 beim BAZL eingereicht. Das Verfahren ist immer noch hängig. Grund dafür ist die bisher ausgebliebene Zusicherung des deutschen Verkehrsministeriums zum Antrag der Schweiz zur Anpassung der 220. Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung (DVO), die benötigt wird, damit die Entflechtung des Ostkonzepts umgesetzt werden kann. Die Anpassung der DVO ist notwendig, weil die Anflugrouten über deutschem Hoheitsgebiet angepasst werden müssen, damit diese von den Abflugrouten sauber separiert werden können. Die Entflechtung des Ostkonzepts ist eine der wichtigsten Massnahmen aus der Sicherheitsüberprüfung des Flughafens Zürich vom 14. Dezember 2012. Das deutsche Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) und das Umweltbundesamt (UBA) haben gegen die Änderung der DVO nichts einzuwenden, der definitive Entscheid liegt aber beim Ministerium. Es ist sehr bedauerlich, dass eine der wichtigsten Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit am Flughafen Zürich trotz Freigabe der deutschen Fachstellen blockiert ist. Weil es zur Entflechtung des Ostkonzepts keine Alternative gibt, hält die FZAG an ihren Anträgen vom 25. Oktober 2013 vollumfänglich fest.

Das BR2014 enthält aber noch andere wichtige Elemente. Eines davon ist die Anpassung der FL80-Regel, damit in der Nacht weniger dicht besiedeltes Gebiet überflogen werden kann. Heute wird nach 22.00 Uhr der Anflugsektor auf die Piste 28 grossräumig umflogen, da bei sich anbahnenden Konflikten bis 8000ft ü.M. keine Flexibilität mehr gegeben ist. Als Folge davon werden seit der Einführung der FL80-Regel vor rund sechs Jah-

ren im flughafennahen Gebiet dichter besiedelte Gebiete überfliegen. Mit der beantragten Änderung des Betriebsreglements sollen diese negativen Auswirkungen der FL80-Regel rückgängig gemacht werden.

Ein anderes wichtiges Element ist die Absenkung der Minimumhöhe bei Starts von vierstrahligen Flugzeugen von Piste 32. Heute gilt auf allen Startrouten ab den Pisten 32 und 34 Richtung Norden aus Lärmschutzgründen bei D4 KLO eine Minimumhöhe von 3500ft ü.M. Schwere viermotorige Langstreckenflugzeuge – insbesondere die Airbusse A340 der Swiss – können diese Höhe oftmals nicht erreichen, weshalb für diese Flugzeuge auf der Piste 34 eine Ausnahmeregelung mit einer Minimumhöhe von 2500ft gilt. Diese Regelung hat zur Folge, dass die letzten A340-Starts, die zwischen 22.35 und 22.45 Uhr geplant sind und am Non-Schengen-Dock E abgefertigt werden, von der Piste 34 starten müssen. Dies führt zu unnötigen Pistenkreuzungen mit der aktiven Landepiste 28, einmal auf dem Weg zur und einmal während dem Start auf Piste 34. Zudem dauert das Rollen vom Dock E zum Pistenanfang der Piste 34 5-10 Minuten länger als zum Pistenanfang der Piste 32. Mit der entsprechenden Ausnahmeregelung auch für die Piste 32 gemäss dem Gesuch BR2014 könnten rund 75% aller viermotorigen Langstreckenflugzeuge auf Piste 32 starten, womit unnötige Pistenkreuzungen vermieden, die Anzahl Abflüge der A340 nach 23 Uhr signifikant gesenkt und damit die Überschreitungen des genehmigten Lärms in der 2. Nachtstunde entsprechend verkleinert werden können. Das BR2014 enthält zudem auch die Anpassung des genehmigten Lärms aufgrund der Aktualisierung der Prognose insbesondere im Nachtbetrieb. Diese Änderungen stehen im Einklang mit dem bestehenden gültigen Objektblatt. Damit die Umsetzung dieser ebenfalls wichtigen Änderungen nicht weiter blockiert werden, soll das Verfahren BR2014 in den nicht von Deutschland abhängigen Teilen fortgeführt werden.

2. Änderung Flugrouten mit einer Teilgenehmigung

Grundsätzlich hält die FZAG an ihren Anträgen vom 25. Oktober 2013 („Vollgenehmigung“) vollumfänglich fest. Im Folgenden werden die Änderungen im Ost- und Südkonzept für eine Teilgenehmigung (Zt_{+T}) im Vergleich mit heute (Z₀) und im Vergleich mit der Vollgenehmigung (Zt₊) dargestellt.

2.1 Teilgenehmigung Ostkonzept

Hauptbestandteil des BR2014 bildet die Entflechtung des Ostkonzepts mit Anflügen von Osten auf die Piste 28 und Starts Richtung Norden auf den Pisten 32 und 34. Da die neuen Anflugrouten aber aufgrund der Beanspruchung von deutschem Hoheitsgebiet (noch) nicht umgesetzt werden können (siehe Abbildung 2 in roter Farbe), bleiben bei einer Teilgenehmigung die heutigen Anflugrouten bestehen (siehe Abbildung 1 in blauer Farbe). Die Abflugrouten können dagegen mit einer Ausnahme auch bei einer Teilgenehmigung gemäss BR2014 und heute gültigem SIL-Objektblatt vom 18.09.2015 angepasst werden (siehe Abbildung 1, bisherige Abflugrouten in grauer Farbe, geänderte Routen gemäss Teilgenehmigung in roter Farbe). Einzig die im BR2014 neu beantragten Abflugrouten von Piste 32 bzw. 34 mit Linkskurve in Richtung Osten, die neu weiter südlich geführt werden sollen (siehe Abbildung 2 in roter Farbe), können aufgrund der mangelnden Separation mit der heutigen Anflugroute von GIPOL (siehe Abbildung 2 in grauer Farbe) bei einer Teilgenehmigung nicht genehmigt werden. Deshalb sollen die beiden heutigen Abflugrouten mit Linkskurve Richtung Osten beibehalten werden, wobei sie auf den Navigationsstandard RNAV1 sowie an die neuen Wegpunkte ASRUR und RULAR angepasst werden (siehe Beilage 1, RULAR 1K und RULAR 1G).

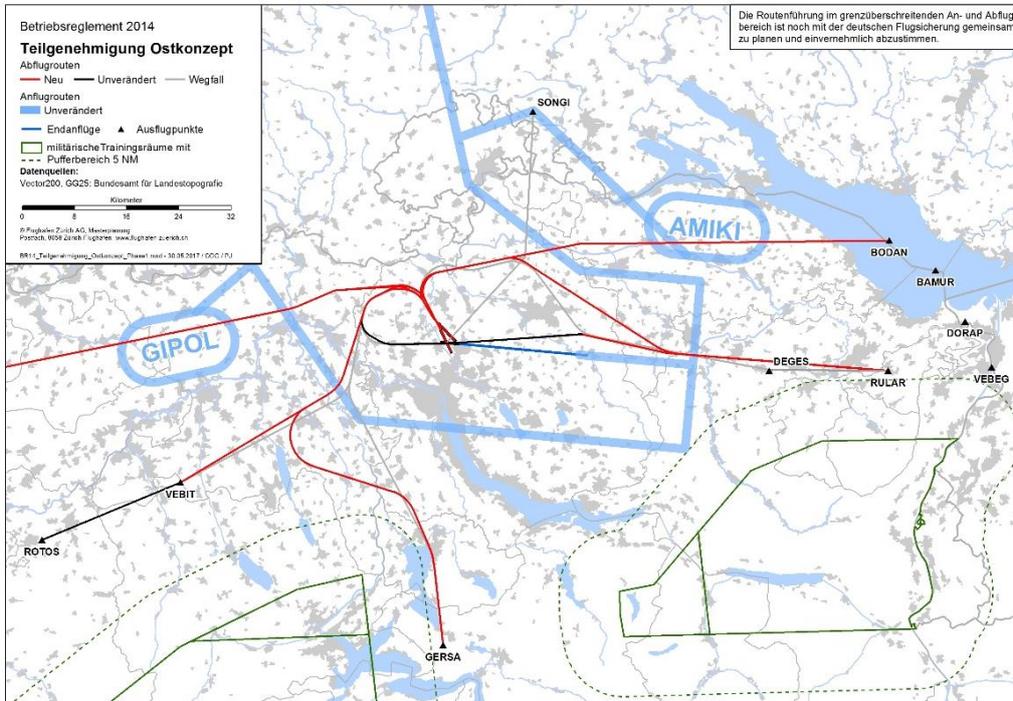


Abbildung 1: Teilgenehmigung Ostkonzept

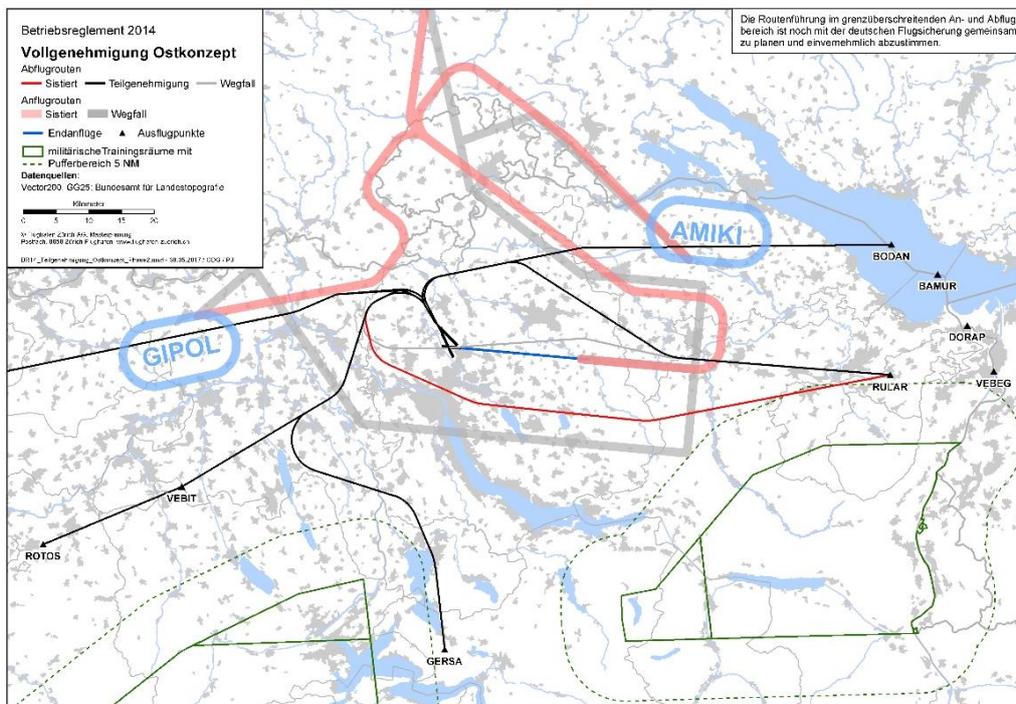


Abbildung 2: Vollgenehmigung Ostkonzept

2.2 Teilgenehmigung Südkonzept

Im Südkonzept werden die gleichen Abflugrouten benutzt wie im Ostkonzept. Mit der Teilgenehmigung sollen deshalb die gleichen Abflugrouten im Südkonzept geändert werden wie im Ostkonzept.

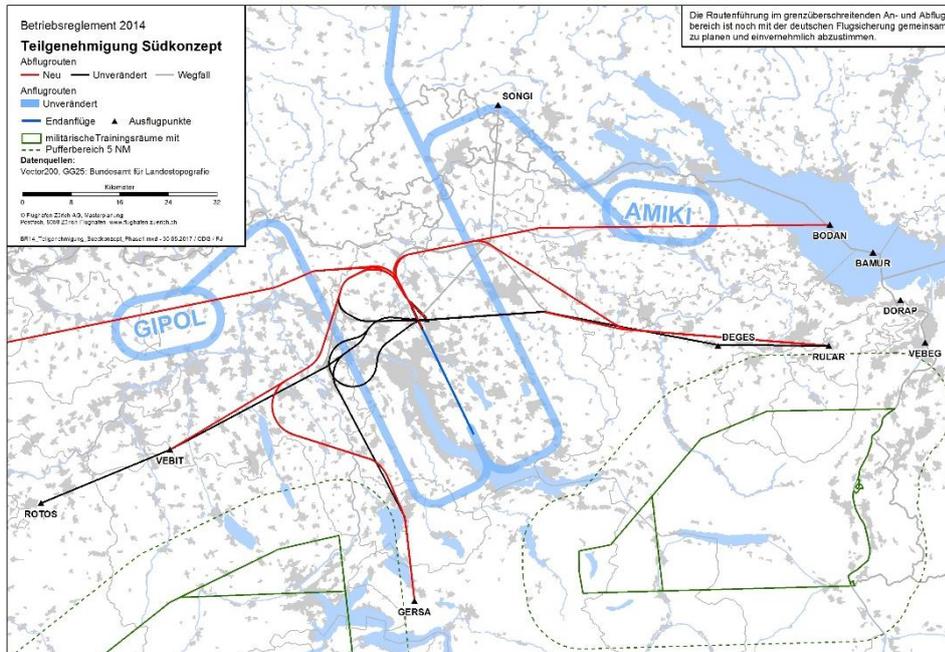


Abbildung 3: Teilgenehmigung Südkonzept

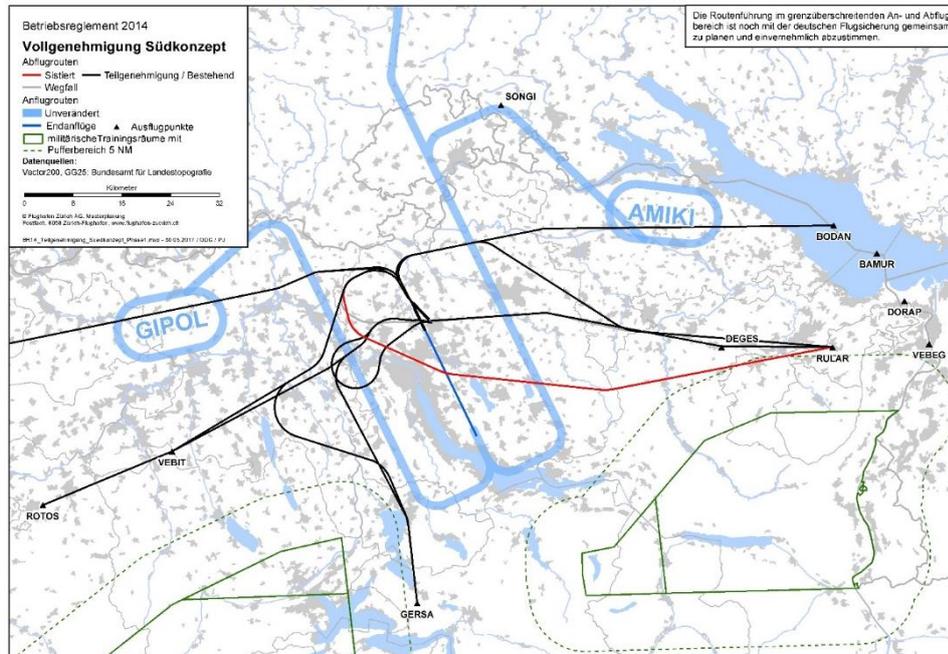


Abbildung 4: Vollgenehmigung Südkonzept

3. Auswirkungen der Teilgenehmigung auf Raum und Umwelt

Im Gesuch zum BR2014 vom 25. Oktober 2013 sind die Auswirkungen auf die Umwelt im Umweltverträglichkeitsbericht ausgewiesen. Dabei sind die Veränderungen beim Fluglärm signifikant, bei der Lufthygiene ergeben sich keine signifikanten Veränderungen. Für die Teilgenehmigung sind deshalb ausschliesslich die Änderungen in der Fluglärmbelastung auszuweisen. Der entsprechende EMPA-Bericht ist in der Beilage enthalten. Die Differenzflächen zwischen der Vollgenehmigung (Zt+) und der Teilgenehmigung (Zt+ τ) des BR2014 sind marginal (siehe Abbildung 4-8 im EMPA-Bericht).

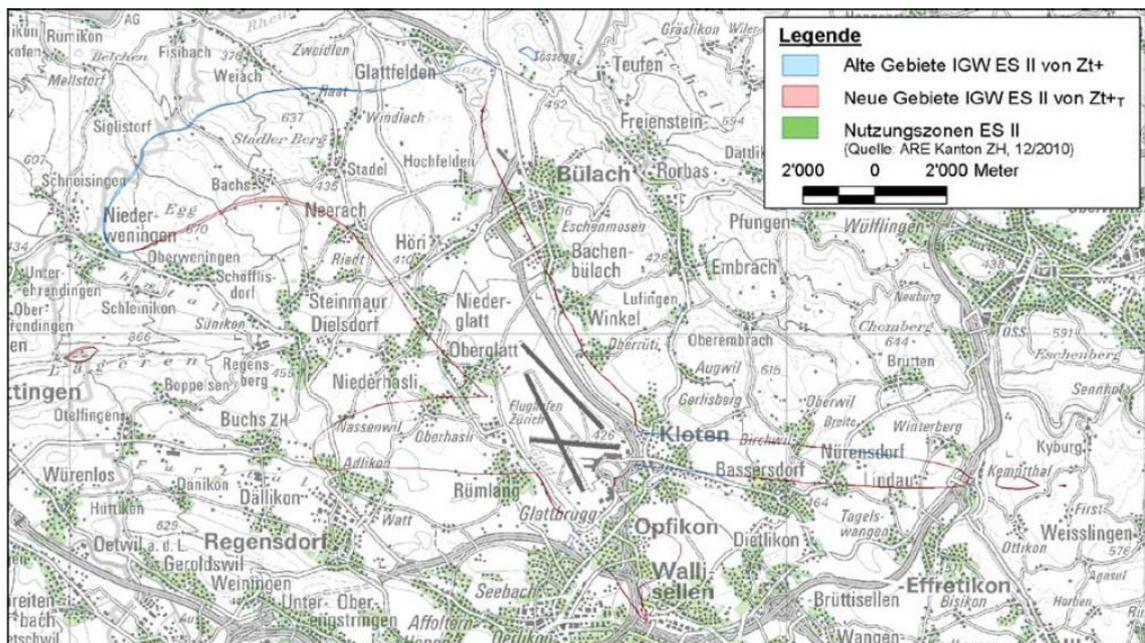


Abbildung 4-8: Neue und alte Gebiete der Grenzwertkurven IGW ESII im Vergleich zwischen Zt+ τ und Zt+. Nutzungszone: ARE Kanton ZH, 31.12.2010 [A]. Karte PK200 reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (JA100116).

Auch bei den Anzahl Personen über den Grenzwerten nach LSV ergeben sich nur minimale Änderungen zwischen der Vollgenehmigung Zt+ und der Teilgenehmigung Zt+ τ und der (siehe Abbildung 4-9 auf der nächsten Seite).

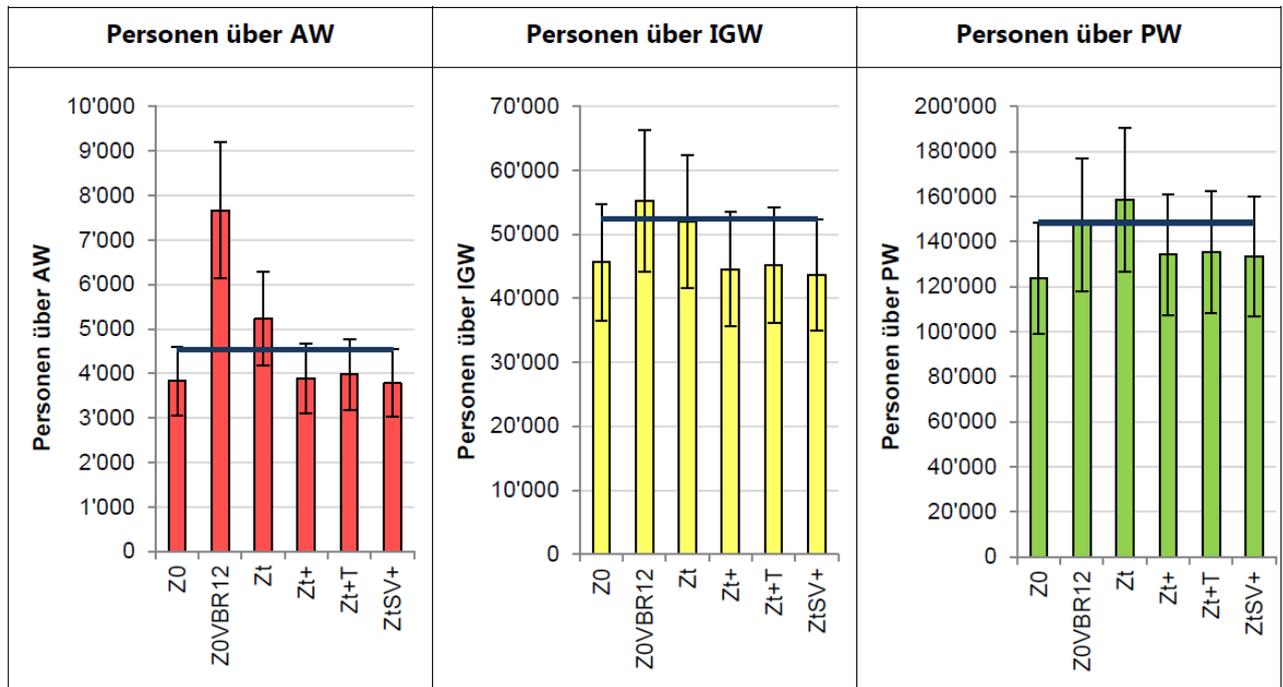


Abbildung 4-9: Anzahl Personen über den Grenzwerten nach LSV, Umhüllende aus Tag, erster und zweiter Nachtstunde (Summe aller ES)

Die Flughafen Zürich AG beantragt gestützt auf die Fluglärmrechnungen gemäss EMPA-Bericht für die Teilgenehmigung die zulässigen Lärmimmissionen (und den Schallschutzperimeter) festzulegen, soweit sie die zulässigen Lärmimmissionen gemäss vorläufigem Betriebsreglement überschreiten, und für die gegenüber dem vorläufigen Betriebsreglement neu von Immissionsgrenzwert- und Alarmwertüberschreitungen betroffenen Gebiete Erleichterungen zu gewähren. In den Gemeinden Neerach und Winkel betreffen die zusätzlichen Gebiete einer Teilgenehmigung gegenüber einer Vollgenehmigung des BR2014 bei den zulässigen Lärmimmissionen zusätzliche Grundstücke in der Empfindlichkeitsstufe II und III. Die Karten im Masstab 1:5'000 sind in den Beilagen enthalten.

4. Anträge

Basierend auf den vorherigen Ausführungen ersuchen wir Sie, die folgenden Anträge gutzuheissen:

1. Da mit der Teilgenehmigung die wesentlichsten Sicherheitsverbesserungen (noch) nicht umgesetzt werden können, hält die FZAG an ihrem Gesuch vom 25. Oktober 2013 „Betriebsreglementsänderung 2014“ vollumfänglich fest. Dies gilt insbesondere auch für die Teile, für die eine Änderung der 220. Durchführungsverordnung (DVO) zur Luftverkehrsordnung erforderlich ist.

2. Im Rahmen der Teilgenehmigung sind sämtliche von der Änderung der DVO unabhängigen Teile gemäss BR2014 zu genehmigen. Dies gilt insbesondere auch für die Entflechtung des Bisenkonzepts sowie für die Anpassungen des Betriebsreglementstextes gemäss dem Gesuch vom 25. Oktober 2013.
3. Die Änderungen an den Flugrouten im Ost- und Südkonzept sind gemäss den Erläuterungen in Kapitel 2 zu genehmigen.
4. Gestützt auf die Fluglärmrechnungen gemäss EMPA-Bericht für die Teilgenehmigung sind die zulässigen Lärmimmissionen, soweit sie die zulässigen Lärmimmissionen gemäss vorläufigem Betriebsreglement überschreiten, festzulegen. Der Flughafen Zürich AG sind für die gegenüber dem vorläufigen Betriebsreglement neu von Immissionsgrenzwert- und Alarmwertüberschreitungen betroffenen Gebiete Erleichterungen zu gewähren.
5. Der Schallschutzperimeter vom 6. Dezember 2016 ist gemäss den eingereichten Plänen vom 16. Juli 2015 und 31. Mai 2016 parzellenscharf zu ergänzen.

Für Ihre Bemühungen und die wohlwollende Prüfung der beantragten Änderung des Betriebsreglements danken wir Ihnen bereits im Voraus bestens und stehen für allfällige Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



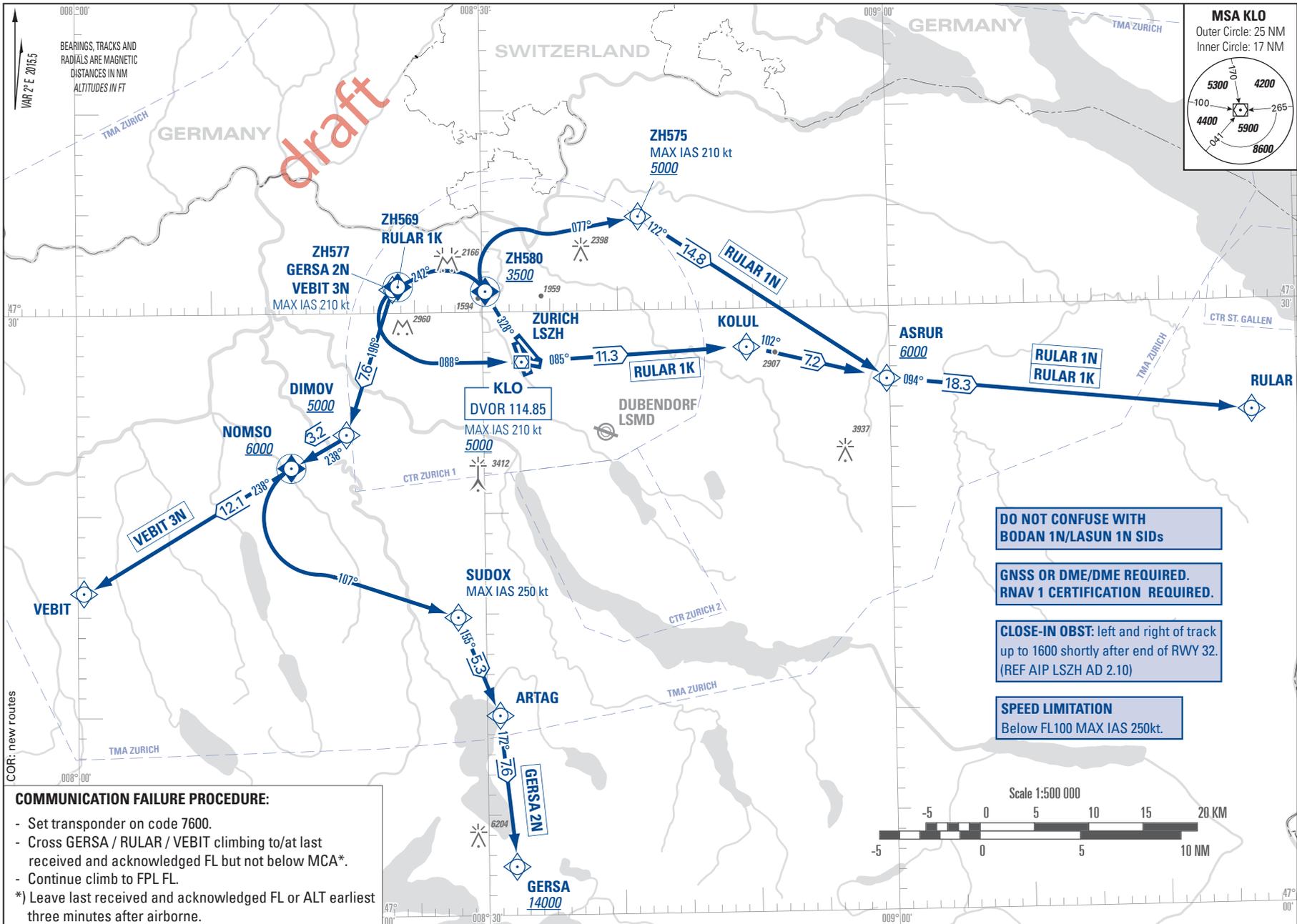
Stefan Tschudin
Leiter Lärm & Verfahren



Felix Keller
Verfahren Betrieb

Beilagen:

1. AIP Charts Teilgenehmigung SID RWY 32 und 34
2. Fachbericht Fluglärm der EMPA Betriebsreglementsänderung 2014, Teilgenehmigung (Auftrags-Nr. 5214.015778)
3. Karten 1:5'000 für die Gemeinden Neerach und Winkel



MSA KLO
Outer Circle: 25 NM
Inner Circle: 17 NM

**DO NOT CONFUSE WITH
BODAN 1N/LASUN 1N SIDs**

**GNSS OR DME/DME REQUIRED.
RNAV 1 CERTIFICATION REQUIRED.**

CLOSE-IN OBST: left and right of track
up to 1600 shortly after end of RWY 32.
(REF AIP LSZH AD 2.10)

SPEED LIMITATION
Below FL100 MAX IAS 250kt.

COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE:

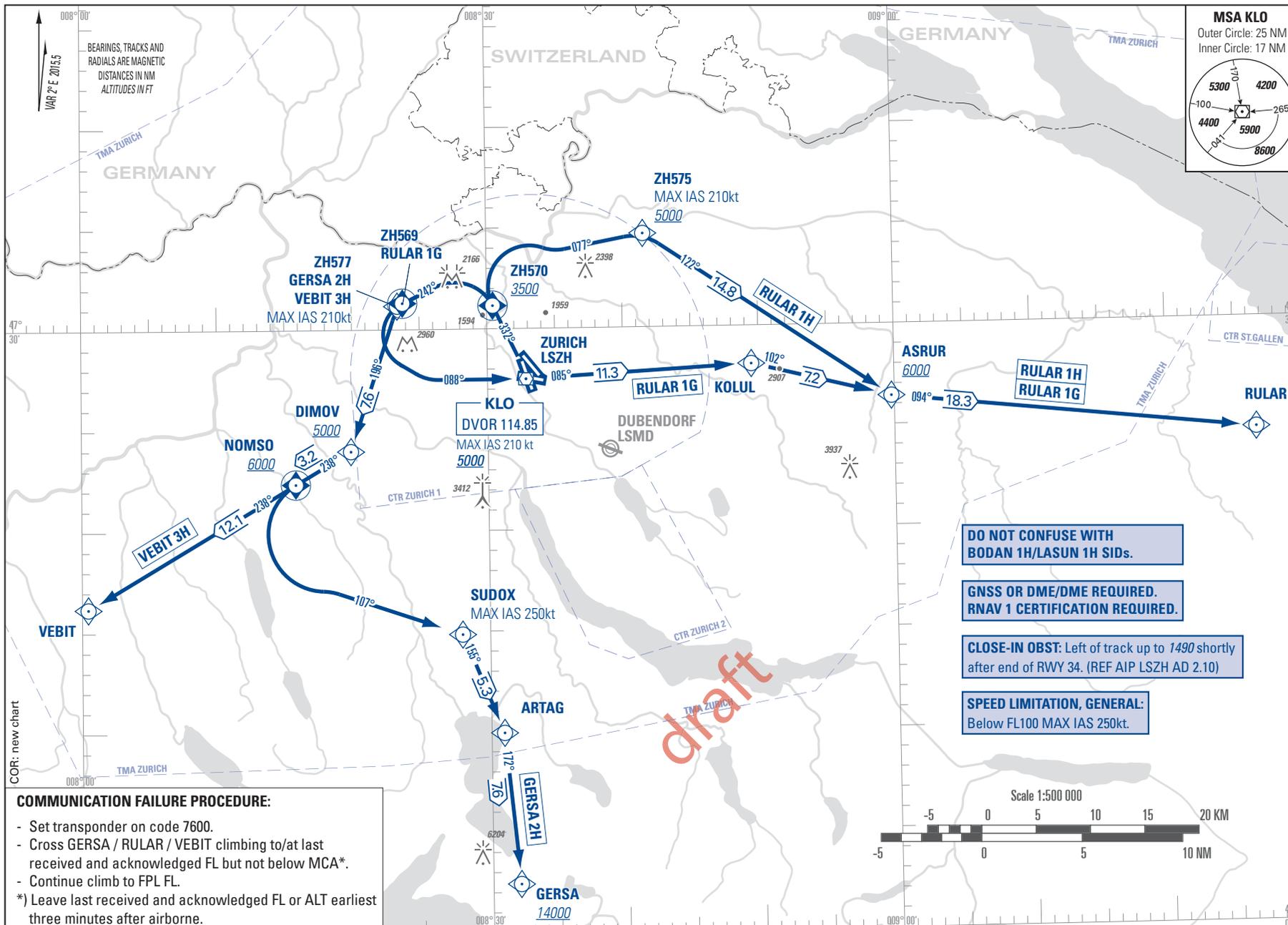
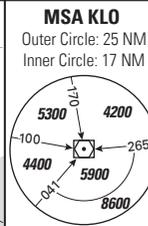
- Set transponder on code 7600.
- Cross GERSA / RULAR / VEBIT climbing to/at last received and acknowledged FL but not below MCA*.
- Continue climb to FPL FL.

*) Leave last received and acknowledged FL or ALT earliest three minutes after airborne.

BEARINGS, TRACKS AND
RADIALS ARE MAGNETIC
DISTANCES IN NM
ALTITUDES IN FT

MAR 2° E 2015.5

COR: new routes



BEARINGS, TRACKS AND RADIALS ARE MAGNETIC
DISTANCES IN NM
ALTITUDES IN FT

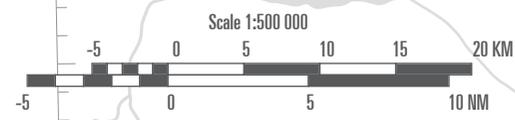
MAR 2° E 2015.5

DO NOT CONFUSE WITH BODAN 1H/LASUN 1H SIDS.

GNSS OR DME/DME REQUIRED. RNAV 1 CERTIFICATION REQUIRED.

CLOSE-IN OBST: Left of track up to 1490 shortly after end of RWY 34. (REF AIP LSZH AD 2.10)

SPEED LIMITATION, GENERAL:
Below FL100 MAX IAS 250kt.



COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE:

- Set transponder on code 7600.
- Cross GERSA / RULAR / VEBIT climbing to/at last received and acknowledged FL but not below MCA*.
- Continue climb to FPL FL.
- *) Leave last received and acknowledged FL or ALT earliest three minutes after airborne.

COR: new chart