



65-05.01/bae

3003 Bern, 18. November 2010

## **Verfügung**

betreffend

### **Änderung der Aktivierung der Luftraumstruktur Zürich TMA 14 und 15 und der Zürich CTR 2**

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) stellt fest und zieht

#### in Erwägung:

1. Mit der Luftraumstruktur wird durch Erlass einer Allgemeinverfügung (s. auch unten, Ziffer 7) festgelegt, welche Benutzungsbedingungen in welchen Teilen des Luftraums über der Schweiz gelten, und welche Flugsicherungspflichten und -rechte damit verbunden sind. Zuständig für das Festlegen der Luftraumstruktur ist das BAZL, im Einvernehmen mit dem Kommando der Luftwaffe und nach Anhörung der Skyguide (Art. 40 Abs. 1 und 2 des Luftfahrtgesetzes [LFG], SR 748.0, i.V.m. Art. 2 Abs. 1 der Verordnung über den Flugsicherungsdienst [VFS], SR 748.132.1). Das BAZL überprüft die Luftraumstruktur jedes Jahr oder bei Bedarf bzw. auf Gesuch hin, um der Luftfahrtentwicklung, den sich ändernden Bedürfnissen der Betroffenen und den entdeckten Sicherheitsrisiken Rechnung zu tragen.
2. Mit Gesuch vom 10. Juni 2009 beantragt die Flughafen Zürich AG, unter gewissen meteorologischen Bedingungen ausserhalb der Sperrzeiten der Durchführungsverordnung zur deutschen Luftverkehrsordnung („DVO-Sperrzeiten“) auf die Piste 34 in Zürich-Kloten anfliegen zu können („Südanflüge“) und dazu die dazugehörige Luftraumstruktur (TMA-Sektoren 14 und 15 sowie die CTR<sup>1</sup>), welche ausschliesslich während den DVO-Zeiten aktiv ist, zusätzlich aktivieren zu können.

Die Flughafen Zürich AG begründet ihr Gesuch folgendermassen:

„Gemäss Art. 33 des Betriebsreglements des Flughafens Zürich erfolgt die Landung bei Instrumentenanflügen ausserhalb der DVO-Sperrzeiten in der Regel auf die Piste 14 und 16. Auf einer anderen Piste wird gelandet, wenn die Pisten 14 und 16 aus

---

<sup>1</sup> Terminal Control Area, Nahkontrollbezirk, TMA, Control Zone, Kontrollzone, CTR; Ref Art. 1 Verordnung über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge, VVR, SR 748.121.11



technischen oder meteorologischen Gründen unbenutzbar sind. Dies trifft namentlich dann zu, wenn aufgrund von starken (Nord-) Westwinden die Rückenwindkomponente für Anflüge aus Norden zu hoch wird. Trifft dies zu, so werden die Anflüge auf die Piste 28 durchgeführt, was in ca. 5 – 7% der Betriebszeiten geschieht. Die technischen Anflugminima für die Piste 28 sind aber aufgrund der Hindernissituation im Anflug- und Landebereich mit einer Hauptwolkenuntergrenze von 762 ft und einer minimalen Sichtweite von 4000m sehr hoch. Sind diese Werte nicht mehr erfüllt, kann auch nicht mehr auf die Piste 28 angefliegen werden. Bei diesen seltenen Wettersituationen, starke Nordwinde mit tiefer Wolkenuntergrenze und/oder schlechter Sicht kann der Flughafen Zürich nur noch mit Anflügen auf die Piste 34, die auch noch bei schlechter Sicht von bis zu 550m (Cat I) angefliegen werden kann, offen gehalten werden“.

3. a) Art. 3 Abs. 2 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL; SR 748.131.1) bestimmt folgendes:

*Flugplätze müssen so ausgestaltet, organisiert und geführt sein, dass der Betrieb geordnet ist und die Sicherheit für Personen und Sachen bei der Bereitstellung von Luftfahrzeugen, beim Ein- und Aussteigen, beim Beladen und Entladen, beim Rollen mit Flugzeugen oder Bodenfahrzeugen, bei Starts und Landungen sowie bei An- und Abflügen stets gewährleistet ist.*

- b) Der Flugplatzhalter ernennt einen Flugplatzleiter, der verantwortlich für die Erfüllung der Vorschriften betreffend Sicherheitsmassnahmen sowie der damit zusammenhängenden Anordnungen des BAZL ist (Art. 29 c Abs. 1 und 29 d Abs. 2 VIL). Eine vom BAZL rechtskräftig verfügte Anordnung ist das Betriebsreglement für den Flughafen Zürich, welches in Art. 33 Folgendes bestimmt (in Kraft seit 17. April 2003, „BR“):

*1) Bei Instrumentenanflügen von 07.00 Uhr bis 21.00 Uhr erfolgt die Landung in der Regel auf die Piste 14 oder auf die Piste 16.*

*2) Auf einer anderen Piste darf unter Vorbehalt von Abs. 3 nur gelandet werden, wenn die Pisten 14 und 16 aus technischen oder meteorologischen Gründen unbenutzbar sind.*

*3) Sofern der Anflug mit einem Winkel von sechs Grad durchgeführt wird, kann die Landung bei Anflügen mit Turbopropellerflugzeugen und bei Anflügen mit Strahlflugzeugen, die in dieser Flugphase vergleichbar lärmgünstig sind, auf Piste 28 erfolgen; die Zahl solcher Landungen ist jedoch auf höchstens zwölf pro Kalendertag beschränkt.*

- c) Demzufolge ist der Flugplatzhalter bzw. der Flugplatzleiter verpflichtet und berechtigt, die Flugzeuge auf den anderen als den Pisten 14 und 16 Pisten landen zu lassen, sofern insbesondere aus meteorologischen Gründen hier die sichere Landung nicht mehr gewährleistet ist. Dies ist für die Freigabe von Anflügen auf die ILS 34, also Südanflügen, dann der Fall, wenn der Rückenwind für Nordanflüge zu stark ist, gleichzeitig eine Sicht von unter 4'300 Metern oder eine Wolkenbasis unter 900 Fuss bestehen, wodurch Anflüge auf ILS 28 unmöglich werden. Die Freigabe von Anflügen auf die ILS 34 kann unter dem Titel dieser Verfügung und gestützt auf Art. 33 BR also ausschliesslich aus meteorologischen Ausnahmegründen erfolgen, mit andern Worten aus Sicherheitsgründen, und somit nicht aus Lärmschutzüberlegungen oder zur Kapazitätsausweitung des Flughafens Zürich.
4. Als meteorologische Grenzwerte für den Abbruch von Anflügen auf die Pisten 14 und 16 sowie Unmöglichkeit von Anflügen auf die Piste 28 werden gestützt auf das BR bzw. die bestehenden An- und Abflugverfahren folgende Wetterwerte als Schwellenwerte für die Freigabe der Piste 34 definiert:



- Sicht: **weniger oder gleich 4.3 km**
- Wolkenuntergrenze: **tiefer oder gleich 900 Fuss über Grund**
- Wind: **Windrichtung zwischen 280 und 020 Grad mit einer mittleren Windgeschwindigkeit von mehr als 10 Knoten (ohne Böenspitzen)**

5. Auch wenn gestützt auf das BR Anflüge auf die Piste 34 unter gewissen Bedingungen auch ausserhalb der DVO-Sperrzeiten erlaubt sind, steht die dazu vorgesehene Luftraumstruktur (TMA Sektoren 14 und 15 sowie die CTR 2) zurzeit ausschliesslich während den DVO-Sperrzeiten zur Verfügung bzw. ist ausschliesslich während diesen Zeiten aktiviert.

Bei Aktivierung werden die vorgenannten Luftraumelemente als Luftraum der Klasse Charlie (TMA) bzw. Delta (CTR) klassiert. Sind die vorgenannten Luftraumelemente deaktiviert, weisen sie die Klassierung des umgebenden Luftraumes auf (Luftraum der Klasse Golf und Echo)<sup>2</sup>

Der Hauptunterschied zwischen den Luftraumklassen Golf und Echo zu den Luftraumklassen Charlie und Delta besteht darin, dass Lufträume der erstgenannten Luftraumklassen von Luftfahrzeugen nach Sichtflugregeln (Visual Flight Rules, VFR) ohne Freigabe einer Flugverkehrsleitstelle befliegen werden können, während bei letzteren Luftraumklassen in jedem Fall für alle Luftfahrzeuge eine Freigabe und je nach Klassierung eine Staffelung zum oder eine Verkehrsinformation über Instrumentenflugverkehr (IFR) erfolgt.

In der Umgebung eines internationalen Flughafens und Verkehr mit Grossraumflugzeugen mit einem entsprechenden Verkehrsaufkommen ist es unzweckmässig, Luftraumelemente nach Luftraum der Klasse Echo oder Golf zu klassieren und dadurch zu ermöglichen, dass Luftfahrzeuge nach Sichtflugregeln ohne Freigabe (und Funkkontakt) den selben Raum befliegen wie Grossraumflugzeuge auf einem Instrumentenanflug. Es ist deshalb eine Luftraumklasse vorzusehen, bei welcher der gesamten Flugverkehr im vorgesehenen Raum geleitet wird (eine Freigabe benötigt und in Funkkontakt mit der Flugverkehrsleitstelle steht). Diese Voraussetzung ist nur bei Luftraum der Klasse Delta und Charlie gegeben.

6. Die unter Ziffer 4 oben beschriebene Wettersituation lässt sich nicht mit grosser Vorlaufzeit exakt prognostizieren. Die Prognosen werden auf den Eintretenszeitpunkt hin genauer. Ca. 5 – 7 Tagen im Voraus kann eine grobe Abschätzung der Wetterentwicklung gemacht werden. Es kann davon ausgegangen werden, dass sie ca. 12 - 24 Stunden vor dem Eintreten mit annehmbarer Genauigkeit vorhergesagt werden kann.

Deshalb wird vorgesehen, dass, sobald die beschriebene Wettersituation mit annehmbarer Genauigkeit vorhergesagt werden kann, die notwendigen Luftraumelemente (TMA-Sektoren 14 und 15 sowie die CTR2 mittels NOTAM (Notice to Airmen, Nachricht für Luftfahrer) aktiviert werden können.

Damit die vorgenannte Massnahme möglichst ohne Gefahr für den übrigen Verkehr vom Flugplatzleiter angeordnet werden kann, braucht es eine entsprechende Anpassung der Aktivierungszeiten des benötigten Luftraumes. Zuständig für die Belange des Luftraumes ist das BAZL (Art. 2 Abs. 1 der Verordnung über den Flugsicherungsdienst, VFSD, SR 748.132.1). Dieses überprüft die Luftraumstruktur jedes Jahr, um der Luftfahrtentwicklung, den sich ändernden Bedürfnissen der Betroffenen und

---

<sup>2</sup> Nutzungsbedingungen und Bedeutung der Luftraumklassen s. Anhang 1 VVR



den anlässlich von periodischen Prüfungen entdeckten Sicherheitsrisiken Rechnung zu tragen. Ausnahmsweise sind zusätzliche, zeitlich und räumlich begrenzte Änderungen möglich.

Die beantragte Änderung der Aktivierungszeiten soll grundsätzlich im Luftfahrthandbuch publiziert werden (Art. 2 Abs. 1 VFSD). Angesichts der Tatsache, dass die Wetterbedingungen kurzfristig eine Aktivierung der fraglichen Luftraumelemente erfordern, und daraus im Einzelfall eine hohe Dringlichkeit entsteht, ist dies vorliegend nicht möglich. Die Änderung wird stattdessen jeweils per NOTAM publiziert. Das Luftfahrthandbuch wird von Amtes wegen dahingehend ergänzt werden, dass auf eine Aktivierung der fraglichen Luftraumelemente mittels NOTAM hingewiesen wird. Ein gewisses Risiko, dass ein Luftraumbenutzer das NOTAM nicht gelesen hat, besteht zwar. Doch wäre dies eine grobe Unterlassung in der Flugvorbereitung des Piloten. Zudem fliegen die VFR - Piloten nach dem Prinzip „sehen und gesehen werden“, was das Risiko eines Unfalls weiter reduziert. Sollten die oben beschriebenen Wetterbedingungen eintreffen, ist zudem zu erwarten, dass keine VFR - Flugzeuge im betroffenen Luftraum unterwegs sind, weil der Sichtflug dadurch mehr oder weniger unmöglich und zu gefährlich wird.

7. a) Die Luftraumstruktur legt technisch fest, welche Stufe der Kontrolle bzw. welche Art der Flugsicherungsdienste zur Ausübung von Aktivitäten für einen sicheren, effizienten und geordneten Ablauf des Flugbetriebes Anwendung finden. Das Festlegen der Luftraumstruktur ist nicht lärmrelevant, anders als z.B. das Festlegen von An- und Abflugverfahren. Von der Änderung der Luftraumstruktur sind deshalb schergewichtig die Luftraumbenutzer betroffen. An sie richtet sich denn auch die vorliegende Verfügung.

Nach Auffassung des BVGer (vgl. BVGE 2008/18 E. 1) geschieht die Strukturierung des Luftraums mittels einer generell-konkreten Verfügung, also einer sog. Allgemeinverfügung. Rechtlich wird die Allgemeinverfügung regelmässig wie eine gewöhnliche Verfügung behandelt, womit sie auch Anfechtungsobjekt einer Beschwerde ans BVGer sein kann. Hingegen ist nur denjenigen Personen vor Erlass der Verfügung rechtliches Gehör zu gewähren, die durch die Allgemeinverfügung wesentlich schwerwiegender betroffen werden als die übrige Vielzahl der Adressaten (BGE 121 I 230; Häfelin/Müller/Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, Zürich 2006, Rz 923 ff.).

b) Aus diesem Grund wurde die Erweiterung der Aktivierungsmöglichkeiten der Zürich TMA-Sektoren 14 und 15 sowie der CTR2 den betroffenen Luftraumbenutzern mit dem Aeronautical Information Circular (AIC) Nr. B009/2010 zur Konsultation unterbreitet. Sie erhielten Gelegenheit, sich bis zum 17. Oktober 2010 zu äussern.

c) Dem BAZL gingen innert Frist die folgenden Stellungnahmen zu:

1. Segelflugverband der Schweiz, 2. Oktober 2010
2. Flughafen Zürich AG, 5. Oktober 2010
3. Aircraft Owners and Pilots Association, 7. Oktober 2010
4. Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, 11. Oktober 2010
5. Aero-Club der Schweiz, 12. Oktober 2010
6. Swiss International Air Lines AG, 12. Oktober 2010
7. Schweizerischer Hängegleiter-Verband, 14. Oktober 2010
8. Verband Schweizer Flugplätze, 15. Oktober 2010

d) Gestützt auf die eingegangenen Stellungnahmen hat das BAZL den Entwurf zur Luftraumstruktur bereinigt und der Luftwaffe sowie Skyguide zur Stellungnahme unterbreitet. Die Skyguide sowie die Luftwaffe haben dem bereinigten Entwurf am 20. Oktober 2010. bzw. am 22. Oktober 2010 vollumfänglich zugestimmt. Die vorliegende Luft-



raumänderung ist somit das Resultat eines Prozesses, der versucht, den Bedürfnissen der wesentlichen Luftraumbenutzer so weit wie möglich Rechnung zu tragen. Das BAZL legt mit dieser Verfügung die Anpassung der Luftraumstruktur bzw. der Aktivierung der TMA-Sektoren 14 und 15 sowie der CTR 2 von Zürich nun auch rechtsverbindlich fest.

Die vorliegende Verfügung hat zum Ziel, die Sicherheit im Luftraum um den Flughafen Zürich zu erhöhen, unnötige Betriebsschliessungen zu vermeiden, welche den Luftverkehr rund um die Schweiz erheblich stören und den Landesinteressen am Betrieb des Flughafens Zürich zuwiderlaufen, den Verwaltungsaufwand zu reduzieren und die Rechtssicherheit zu erhöhen. Anstelle wiederholter, kurzfristig und temporär verfügbarer Luftraumänderungen infolge meteorologischer Ausnahmebedingungen soll eine permanente Strukturänderung erfolgen, die im Luftfahrthandbuch veröffentlicht und standardmässig per NOTAM aktiviert wird. Die vorliegend angewandte Praxis stützt sich auf das Urteil des Bundesgerichts vom 31. März 2010 im Verfahren SC-585-2009/2009 betr. temporäre Öffnung des Luftraums für Anflüge auf ILS 34 aufgrund schwieriger meteorologischer Verhältnisse ab und erfasst denselben Sachverhalt. Die vorgesehene Anpassung entspricht genau den vom Bundesgericht bzw. der Vorinstanz festgelegten Rahmenbedingungen.

8. Gegenüber der bestehenden Luftraumstruktur 2010 werden die folgenden Änderungen angeordnet:

**Aktivierung der Zürich TMA-Sektoren 14 und 15 sowie der Zürich CTR2 bei gewissen Wetterbedingungen mittels NOTAM ausserhalb der DVO-Sperrzeiten.**

Vorgesehene Anpassung:

*„Wenn aufgrund der Wetterprognose die nachfolgende Wettersituation mit hinreichender Genauigkeit vorhergesagt werden kann, können die Zürich TMA-Sektoren 14 und 15 sowie die Zürich CTR 2 mittels NOTAM aktiviert werden:*

<i>Sicht:</i>	<i>weniger oder gleich 4.3 km</i>
<i>Hauptwolkenuntergrenze:</i>	<i>tiefer oder gleich 900 Fuss über Grund</i>
<i>Wind:</i>	<i>Windrichtung zwischen 280 und 020 Grad mit einer mittleren Windgeschwindigkeit von mehr als 10 Knoten (ohne Böenspitzen)“</i>

#### 8.1. Eingabe des Segelflugverbandes der Schweiz

- a) Der Segelflugverband der Schweiz hat grundsätzlich keine Einwände gegen die Aktivierung der oben genannten TMA und CTR Sektoren ausserhalb der DVO-Sperrzeiten zur Aufrechterhaltung eines sicheren Flugbetriebes während meteorologischen Bedingungen, die Landungen ausschliesslich auf Piste 34 zulassen. Er befürchtet allerdings, dass es auf Grund der langen Vorlaufzeit für die Aktivierung per NOTAM und DABS zu häufigen vorsorglichen, ungerechtfertigten Aktivierungen kommen wird. Sollte sich diese Befürchtung bewahrheiten, müsste für die Aktivierung der Sektoren eine zweckmässigere, flexiblere Lösung gesucht werden.
- b) Die Prognosen werden zum Eintretenszeitpunkt hin genauer. Entsprechend den Angaben der Meteoschweiz kann davon ausgegangen werden, dass die Wetterentwicklung ca. 12 - 24 Stunden vor dem Eintreten der Wetterlage mit hinreichender Genauigkeit vorhergesagt werden kann. Es ist deshalb nicht von einer



„langen Vorlaufzeit“ auszugehen. Sollte das vorgesehene Konzept wider Erwarten zu häufigen, ungerechtfertigten Aktivierungen führen, wird es überprüft / angepasst.

Die Eingabe des Segelflugverbandes kann als berücksichtigt betrachtet werden.

## 8.2. Eingabe der Aircraft Owner and Pilots Association (AOPA)

- a) Die AOPA macht geltend, dass der Flughafen Zürich bereits über 50 Jahre am gleichen Standort sei und seit sehr langer Zeit mit zwei ILS (Piste 14 und 16) betrieben werde bzw. wurde. Der alternative Anflug mit einem VOR/DME Verfahren werde auf die Piste 28 durchgeführt. Während all der Jahre sei dies alles kein Problem gewesen. Das ILS auf die Piste 34 sei aufgrund der DVO und nicht wegen den meteorologischen Verhältnissen eingerichtet worden. Somit sei die Begründung gemäss AIC 009/2010 unzutreffend und deshalb nicht akzeptierbar.

Die gemachten Erfahrungen mit den Tango-Sektoren von Basel, die ebenfalls aufgrund von meteorologischen Vorhersagen aktiviert werden, veranlasse die AOPA, mit aller Entschiedenheit gegen die geplante Aktivierung der in Frage stehenden Zürcher Lufträume zu opponieren, solange keine Sicherstellung über die tatsächliche Notwendigkeit bzw. Aktivierung der Lufträume herrsche.

Die Notwendigkeit, die Piste 34 bei schlechter Sicht zu benutzen sei äusserst selten. Im AIC würden im Jahre 2008 lediglich 2 Tage erwähnt, wo die Sicht bzw. Wolkenuntergrenze den Schwellenwert unterschritten habe. Bei solchen Werten finde auch kein VFR-Flug mehr statt. Um dennoch die heute gültigen Luftraumbedingungen für IFR-Verkehr zu bewerkstelligen, schlägt die AOPA vor, die CTR2 ausserhalb DVO-Sperrzeiten der Luftraumklasse Echo zuzuschreiben, um bei Anflügen nicht in den Luftraum Golf einfliegen zu müssen. Die TMA-Sektoren 14 und 15 müssten folgerichtig ausserhalb der DVO-Sperrzeiten ebenfalls in die Luftraumklasse Echo umklassiert werden, falls Luftraum Golf darin eindringen würde.

Es sei der AOPA bewusst, dass mit dem Vorschlag ein Thema angeschnitten werde, mit dem sich das BAZL äusserst schwer tue. In Anbetracht der Häufigkeit und den zu erwartenden meteorologischen Bedingungen wäre mit dem vorliegenden Fall eine sehr günstige Voraussetzung für eine Versuchsphase gegeben.

Die AOPA zieht die Schlussfolgerung: „Wir lehnen die Aktivierung der besagten Lufträume per NOTAM und aufgrund von Wettervorhersagen (die immer unzuverlässig sind, was gegen den Sicherheitsgedanken in der Aviatik spricht) entschieden ab, und schlagen die Lösung mit der Umklassierung der Lufträume in die Klasse Echo vor. Das könnte zuerst noch in einer Testphase auf die Tauglichkeit geprüft werden, bevor sie definitiv eingeführt würde“.

- b) Auch wenn meteorologische Überlegungen zum Zeitpunkt der Errichtung eines IFR-Anfluges auf die Piste 34 nicht im Vordergrund standen, so ergibt sich die Notwendigkeit, bei gewissen Wetterlagen auch ausserhalb der DVO-Sperrzeiten auf der Piste 34 zu landen dadurch, dass bei Rückenwind auf den Pisten 14/16 und tiefen Sichtwerten auf der Piste 28 nicht gelandet werden kann bzw. soll. Unter diesen Umständen würde der Flughafen geschlossen oder es würden Landungen mit Rückenwind oberhalb der geeigneten Werte durchgeführt. Das Bundesgericht bezeichnete im Urteil vom 31. März 2010 im Verfahren 2C-585/2009 betr. temporäre Öffnung des Luftraums für Anflüge auf ILS 34 aufgrund



schwieriger meteorologischer Verhältnisse die Schliessung des Flughafens ausdrücklich als zu vermeidende Option und schützte die Praxis des BAZL ohne Vorbehalte. Mit den Anflügen auf die Piste 34 ausserhalb DVO soll die Betriebsstabilität des Flughafens Zürich bei den erwähnten Wetterbedingungen erhöht und somit auch die Sicherheit gefördert werden.

Entsprechend den ICAO-Standards kommt Luftraum der Klasse Echo für Kontrollzonen nicht zur Anwendung bzw. ist explizit ausgeschlossen (Annex 11, Ziffer 2.6.1 „Class E shall not be used for control zones“)

Bezüglich der Klassierung von Teilen der TMA Zürich als Luftraumklasse Echo verweist das BAZL auf die Verfahren zur Festlegung von Luftraumklassen aus den Jahren 2004 und 2005, wo die Luftraumklasse Echo als ungeeignet für einen internationalen Flughafen beurteilt wurde. Die Praxis des BAZL wurde durch die Rechtsmittelinstanzen geschützt.

Der Antrag der AOPA wird abgewiesen.

### 8.3. Eingabe der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich

- a) Der Regierungsrat bestreitet die Notwendigkeit von Südanflügen ausserhalb der DVO-Sperrzeiten bei den seltenen Wetterlagen mit starkem Nordwind und schlechter Sicht zwar nicht grundsätzlich, fordert aber im Interesse der Rechtssicherheit und der Überprüfbarkeit, dass die Kriterien für einen entsprechenden Konzept Einsatz, abgeleitet von internationalen Standards und Empfehlungen, möglichst schnell und vor allem verbindlich festgelegt werden. Die Kriterien müssen sicherstellen, dass solche Südanflüge die Ausnahme bleiben und nicht zur Regel werden.

Da im aktuellen Entwurf vom 16. August 2010 zum SIL Objektblatt für den Flughafen Zürich immer noch keine verbindlichen Kriterien zur Anwendung definiert worden seien, wiederhole die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich an dieser Stelle nochmals die Bitte, neben den nun vorliegenden Wetterbedingungen gemäss AIC 009/2010 auch ein maximal zulässiges Mengengerüst festzulegen, um so vor allem der Bevölkerung im Süden die verlangte Rechtssicherheit und Überprüfbarkeit zu geben.

- b) Die gesetzten Kriterien sind im Rahmen des Tagesbetriebes verbindlich anhand dieser Verfügung geregelt und sind in den Arbeitsanweisungen von Flughafen Zürich, Skyguide und Luftwaffe gleichermassen festgelegt.

Ein Mengengerüst ist aufgrund der Abhängigkeit vom tatsächlichen Wetter im Rahmen des Luftraumverfahrens Verfahren nicht möglich.

Der Antrag der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich wird, soweit er über Regelungen, welche in der vorliegenden Verfügung erfolgen, hinaus geht, abgewiesen.

### 8.4. Eingabe des Schweizerischen Hängegleiterverbandes

- a) Der Schweizerische Hängegleiterverband macht geltend, dass bei der hier vorgesehenen „vorsorglichen Aktivierung“ aufgrund einer Prognose per NOTAM die Gefahr bestehe, dass am effektiven Tag die Wetterbedingungen geändert hätten



und keine Anflüge von Süden mehr nötig seien. Dennoch blieben die TMA 14/15 sowie die CTR2 aktiv. Es sei deshalb zu befürchten, dass dann trotzdem Hängegleiterflüge stattfänden. Umgekehrt sei bei den ausschlaggebenden Sichtbedingungen bzw. Meteoverhältnissen und der tiefen Wolkenuntergrenze nicht mit Hängegleiterflügen zu rechnen.

- b) Bei Nichtgebrauch und Wetterentwicklungen, welche Anflüge auf die Piste 34 ausserhalb DVO-Sperrzeiten unwahrscheinlich erscheinen lassen, werden die allfällig aktivierten TMA-Sektoren und die CTR2 wieder deaktiviert (bzw. das NOTAM aufgehoben).

Die Eingabe des Schweizerischen Hängegleiterverbandes kann als berücksichtigt betrachtet werden.

Die übrigen Stellungnahmen unterstützen das Vorhaben.

#### 8.5. Ergebnis des Anhörungsverfahrens:

Die TMA-Sektoren 14 und 15 sowie die CTR 2 von Zürich werden bei Über- bzw. Unterschreiten der Wetterwerte gemäss dieser Verfügung durch die Flughafen Zürich AG per NOTAM aktiviert werden. (Anordnung 1)

9. a) Die Veröffentlichung der Änderung der Luftraumstruktur 2010 erfolgt im Luftfahrt- handbuch (Aeronautical Information Publication, [AIP], Art. 2 Abs. 1 VFSD).

b) Das Inkrafttreten der angepassten Aktivierung der Luftraumstruktur erfolgt per 30. November 2010 (Anordnung 3).

c) Diese Verfügung ist der Gesuchstellerin sowie den Angehörten schriftlich und eingeschrieben zu eröffnen, der Luftwaffe und Skyguide mit gewöhnlicher Post mitzuteilen und im Bundesblatt in deutscher, französischer und italienischer Sprache zu publizieren (Anordnung 6).

d) Nach Artikel 55 Absatz 1 des Bundesgesetzes über das Verwaltungsverfahren (VwVG; SR 172.021) hat eine Beschwerde aufschiebende Wirkung. Hat die Verfügung keine Geldleistung zum Gegenstand, kann die aufschiebende Wirkung jedoch entzogen werden (Art. 55 Abs. 2 VwVG). Massgebend für den Entscheid ist eine Interessenabwägung. Die vorliegende Verfügung hat keine Geldleistung zum Gegenstand. Sie beschreibt vielmehr eine dringliche, aber nur vorsorgliche und bedingt notwendige Schutzmassnahme der zivilen Luftfahrt auf dem Zürcher Flughafen. Ein allfälliges Beschwerdeverfahren würde zudem, wie die Erfahrung zeigt, voraussichtlich länger dauern. Hätte die Beschwerde aufschiebende Wirkung, wäre es nur unter erheblichen Sicherheitseinbussen möglich, den Flugbetrieb aufrecht zu erhalten. Damit existieren gewichtige Gründe für die sofortige Vollstreckbarkeit der Verfügung, welche die privaten Interessen der von der Änderung betroffenen Luftraumbenutzer an einem Durchflug nach eigenem Ermessen überwiegen. Das BAZL entzieht deshalb allfälligen Beschwerden gegen die vorliegende Verfügung die aufschiebende Wirkung. (Anordnung 4).

e) Die Festlegung der Luftraumstruktur ist Bundessache und betrifft einen grossen Kreis von Interessierten (Allgemeinverfügung). Aufgrund der Tatsache, dass die Gesuchstellerin eine Dienstleistung erbringt, der Nutzen für die Schweizer Wirtschaft und Politik ausser Frage steht und Betriebsschliessungen zu grösseren wirtschaftlichen Ausfällen und nationalen Reputationsschäden als zuverlässige Verkehrsdrehscheibe



in der Mitte Europas führen können, mithin das öffentliche Interesse am Ausgang der Sache im Sinne dieser Verfügung gegeben ist, werden die Gebühren gestützt auf Art. 5 Abs. 3 der Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (Geb-BAZL; SR 748.112.11) erlassen (Anordnung 5).

Hiermit wird verfügt:

1. Der Gesuchstellerin, Flughafen Zürich AG, wird gestattet, die Zürich TMA-Sektoren 14 und 15 sowie die CTR 2 unter den nachfolgenden Voraussetzungen zu aktivieren:
  - a) Der Rückenwind für Nordanflüge ist zu stark; Die Windrichtung liegt zwischen 280 und 020 Grad mit einer mittleren Windgeschwindigkeit von mehr als 10 Knoten (ohne Böenspitzen).
  - b) Die Wetterbedingungen für die Landung auf Piste 28 sind nicht gegeben, d.h. die Sicht beträgt weniger als 4'300 Meter, oder die Wolkenbasis liegt unter 900 Fuss.
  - c) Der Anflug der Piste 34 ist die letzte Massnahme (*ultima ratio*), um eine vollständige Schliessung des Flughafens vermeiden zu können.
  - d) Die Gesuchstellerin hat vor Aktivierung die Meinungen des Dienstleiters des Air Operation Centers der Luftwaffe sowie der Skyguide eingeholt und deren Stellungnahmen entsprechend dokumentiert.
2. Die Änderungen der Aktivierungszeiten sind als NOTAM rechtzeitig zu publizieren, so dass ein Eintrag auf dem Daily Airspace Bulletin Switzerland (DABS) erfolgen kann.
3. Die Änderung der Aktivierung der Luftraumstruktur Zürich TMA 14 und 15 und der Zürich CTR 2 erfolgt per 30. November 2010 und wird im Luftfahrthandbuch veröffentlicht.
4. Allfälligen Beschwerden gegen diese Verfügung wird die aufschiebende Wirkung entzogen.
5. Es werden keine Kosten gesprochen.
6. Diese Verfügung wird der Gesuchstellerin sowie den im Rahmen dieses Verfahrens Angehörten schriftlich (Eingeschrieben mit Rückschein) zu eröffnen, der Luftwaffe und Skyguide mit gewöhnlicher Post mitzuteilen und im Bundesblatt in deutscher, französischer und italienischer Sprache zu publizieren.
7. Diese Verfügung kann per Post beim BAZL, 3003 Bern, oder elektronisch via [info@bazl.admin.ch](mailto:info@bazl.admin.ch) angefordert werden.

Bundesamt für Zivilluftfahrt

Peter Müller  
Direktor

Beat Baumgartner  
Sektion Luftraum



### **Rechtsmittelbelehrung**

Gegen diese Verfügung kann innert 30 Tagen beim Bundesverwaltungsgericht, Postfach, 3000 Bern 14 Verwaltungsbeschwerde erhoben werden. Die Beschwerdefrist beginnt bei persönlicher Eröffnung an die Parteien an dem auf die Eröffnung folgenden Tag, bei Publikation in einem amtlichen Blatt an dem auf die Publikation folgenden Tag. Die Beschwerde ist in einer Amtssprache zu verfassen und hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift der Beschwerdeführer zu enthalten. Die angefochtene Verfügung sowie die als Beweismittel angerufenen Urkunden sind beizulegen, soweit die Beschwerdeführer sie in den Händen haben.

Kopien intern:

SISS, SIFS, SIAP, SB, LESA, LERI