

## Neue Anflugverfahren erfordern Anpassungen am Flughafen Zürich

# Vom Betriebsreglement bis zu Dachziegelklammerungen

**Neue Anflugverfahren – wie sie auch durch die jüngste Verordnung Deutschlands notwendig werden – fordern im Betrieb des Flughafens Zürich Anpassungen und Umstellungen. Nachfolgend ein Überblick.**

### **Betriebsreglement**

Das derzeit gültige Betriebsreglement des Flughafens Zürich stammt aus dem Jahre 2001. Damals hatte das UVEK die Konzession zum Betrieb des Flughafens um 50 Jahre verlängert und das BAZL ein in den wesentlichen Punkten unverändertes Reglement gutgeheissen. Wegen der 2001 noch laufenden Verhandlungen mit Deutschland für einen Luftverkehrs-Staatsvertrag erhielt der Flughafen Zeit bis ein Jahr nach Unterzeichnung des Vertrags, um ein vollständig überarbeitetes Reglement einzureichen. Die Frist wurde in der Folge der innenpolitischen Diskussionen um das Abkommen mehrfach erstreckt. Nach dem Nein der Eidg. Räte zum Staatsvertrag ist der Termin wieder offen. Im Herbst 2001 und 2002 hiess das BAZL je eine provisorische Änderung des Betriebsreglements gut, um die vorgezogenen Massnahmen aus dem Staatsvertrag – die Nacht- und die Wochenendregelung – einführen zu können. Mit der per 17. April 2003 verfügten provisorischen Änderung erhält der Flughafen die Möglichkeit, die von Deutschland um zwei Stunden verlängerte Nachtruhe betrieblich umzusetzen.

### **Deutsche Verordnung**

Die vom deutschen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen auf den 17. April in Kraft gesetzte Verordnung enthält eine morgens und abends um je eine Stunde auf 21 bis 7 Uhr ausgedehnte Nachtruhe. Diese neuen Zeiten gelten nur für die Wochentage. Unverändert (von 20 bis 9 Uhr) belassen haben die Deutschen die Sperrzeiten an Wochenenden und süddeutschen Feiertagen. Gleichzeitig hat das Verkehrsministerium während den Sperrzeiten die minimalen Flughöhen über Süddeutschland um 2000 Fuss (rund 600 Meter) auf neu 12'000 Fuss erhöht. Per 10. Juli 2003 in Kraft treten wird eine verschärfte Ausnahmeklausel. Sie lässt Nordanflüge nur noch aus rein wetterbedingten

Gründen zu, das heisst, wenn gewisse Werte – etwa für Bodensicht oder Wolkenuntergrenze – unter einen festgelegten Wert fallen. Die heutige Regelung beinhaltet unter anderem auch Sicherheitsgründe, Winterdienst oder Pistensperrungen nach Unfällen. Zudem wird künftig die deutsche Flugsicherung und nicht mehr die schweizerische Skyguide die Ausnahmen bewilligen.

### **ILS Pisten 28 und 34**

Machbarkeitsstudien haben ergeben, dass die Installation von Instrumentenlandesystemen (ILS) sowohl auf Piste 28 als auch auf Piste 34 technisch machbar ist, wenn auch mit teilweise recht grossem Aufwand. Die öffentliche Auflage der Gesuche für beide Anlagen hat im Spätherbst 2002 stattgefunden. Der Genehmigungsentscheid des BAZL ist für Frühsommer 2003 zu erwarten. Die erste Anlage sollte im Verlauf des Jahres 2004 betriebsbereit sein, die zweite 2005.

### **Dachziegelklammerungen**

Grössere Flugzeuge produzieren im Anflug so genannte Randwirbelschleppen, welche bei Windstille bis zum Boden reichen und durch ihre Sogwirkung nicht fixierte Dachziegel lösen können. Um das Risiko herabfallender Dachziegel zu verringern, werden diese in einem genau festgelegten Bereich unterhalb der Anflugschneise festgeklammert. Im Bereich des Anflugs auf Piste 28 sind die Klammerungen seit einiger Zeit beendet, für den Südanflug auf Piste 34 sollten die Arbeiten im Sommer 2003 abgeschlossen sein.

Bern, 16. April 2003