



3003 Bern, 21. März 2014

Verfügung

In Sachen

Flughafen Zürich

Änderung des Betriebsreglements – Neudefinition der Startrouten ab der Piste 16 (SID 16)

stellt das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) fest und zieht in Erwägung:

1. Mit Brief vom 12. Dezember 2013 reichte die Flughafen Zürich AG dem BAZL ein Gesuch um Genehmigung einer Neudefinition der Startroute ab der Piste 16 als Änderung zum Betriebsreglement bzw. zu den im Luftfahrthandbuch (AIP) publizierten Abflugkarten ein. Dabei geht es um ein neues Abflugverfahren gemäss den eingereichten Kartenentwürfen für die Standard Instrument Departure (SID) RWY 16 RNAV1 und NON RNAV.
2. Die Gesuchstellerin begründet das Gesuch wie folgt:

Bei den Abflugrouten ab Piste 16 wird heute unterschieden, ob nach Sichtflugbedingungen („visual conditions“) oder nach Instrumentenflugbedingungen („IMC: instrument meteorological conditions“) geflogen wird. Je nachdem ist die erste Kurve anders definiert. Welches Verfahren geflogen wird, entscheiden die Piloten. Eine solche Unterscheidung ist unüblich und wird von Pilotenseite seit längerem kritisiert. Kommt hinzu, dass die Definition des IMC-Verfahrens bei der Programmierung für die Flight Management Systeme Probleme bereitet, da der Abdrehpunkt in Abhängigkeit definiert ist, ob zuerst die Höhe von 2400 ft oder aber die Distanz von 2.4 NM vom VOR Kloten erreicht wird. Demgemäss haben die Fachspezialisten von Skyguide eine neue und für alle Wettersituationen einheitliche Definition der Abflugrouten ab Piste 16 erarbeitet.

3. Das neue Abflugverfahren wird wie folgt beschrieben:

Neu soll ein einheitlicher Abdrehpunkt beim Erreichen von 2000 ft bzw. 600 ft über Grund gelten. Der Nominal Track entspricht dabei dem Nominal Track des heutigen IMC-Verfahrens. Mit der beantragten Neudefinition werden die heute unter Sichtbedingungen bereits bei 500 ft über Grund abdrehenden Flugzeuge etwas später bei 600 ft abdrehen. Dagegen werden zukünftig auch bei schlechten Sichtbedingungen alle Flugzeuge bereits bei 600 ft über Grund und damit früher als heute abdrehen, wodurch in der Linkskurve eine gewisse Konzentration der Flugspuren hin zum unbewohnten Gebiet über dem Wald erwartet werden kann, was auch aus Lärmsicht grundsätzlich erwünscht ist. Die Vereinheitlichung der Abflugrouten ist auch aus Sicht der Flugsicherung zu begrüssen, existiert doch bloss noch eine Abflugroute pro Abflugrichtung und alle Flugzeuge drehen in einem relativ engen Band, was die Vorhersehbarkeit der Flugwege für die Fluglotsen erhöht und damit die Komplexität reduziert.

Zudem ist darauf hinzuweisen, dass bei den Startrouten ab Piste 16 bereits heute nach dem Navigationsstandard – NON RNAV (konventionelle Navigation) und RNAV (Flächennavigation unabhängig von Bodenstationen) – unterschieden wird, wobei die erste Kurve in jedem Fall konventionell definiert ist. Insgesamt sind dadurch aber sechs Routen auf zwei Abflugkarten betroffen. Heute gelangen in aller Regel die RNAV-Routen zur Anwendung. Alternativ sollen aber bis auf Weiteres auch die nur noch in seltenen Ausnahmefällen zur Anwendung gelangenden konventionellen NON RNAV-Abflugrouten publiziert bleiben, bis seitens Skyguide ein entsprechendes Konzept vorliegt, wie mit den nicht für RNAV zertifizierten Flugzeugen in Zukunft umgegangen werden soll.

4. Die zuständigen Fachsektionen des BAZL haben die Unterlagen und insbesondere die von der Skyguide erstellten Sicherheitsnachweise geprüft. Diese Prüfung wurde positiv abgeschlossen und gibt zu keinen weiteren Bemerkungen Anlass.

Damit kann das neue Abflugverfahren genehmigt werden.

5. Die Gesuchstellerin schätzt die mit der Einführung der neuen Abflugroute verbundene Änderung des Betriebsreglements als nicht lärmrelevant ein. Es besteht grundsätzlich kein Anlass, von dieser Beurteilung abzuweichen; allerdings sind die Aussagen mit gewissen Unsicherheiten behaftet. So kann im Voraus nicht gesagt werden, wie stark sich die erwartete Konzentration der Flugspuren in der Linkskurve hin zum Hardwald auf die Fluglärmbelastung des besiedelten Gebietes von Wallisellen auswirkt. Einzig die Praxis wird hiezu die nötigen Antworten geben können. Insgesamt ist daher für das BAZL nicht eindeutig erwiesen, dass die neue Abflugroute keinen wesentlichen Einfluss auf die Lärmbelastung hat.
6. Vor diesem Hintergrund ist die Einführung und Anwendung des neuen Abflugverfahrens zu begleiten. In dieser Monitoring-Phase soll einerseits beobachtet werden, wie sich die Abflüge durch das neue Verfahren konzentrieren. Andererseits wird erhoben, ob durch

die neuen Anflugverfahren eine wahrnehmbare Änderung der Lärmbelastung eintritt. Die Gesuchstellerin hat ein Monitoring-Konzept erarbeitet und will die Flugspuren und Bewegungszahlen erheben und auswerten sowie an ausgewählten Standorten während bestimmter Zeiträume spezifische Fluglärm-Messungen durchführen. Fluglärm-Berechnungen sollen nur dann angestellt werden, wenn die genannten Monitoring-Instrumente Anhaltspunkte für eine relevante Verschiebung des Fluglärms ergeben. Dieses Monitoring-Konzept erscheint zweckmässig.

Die Genehmigung der neuen Anflugverfahren erfolgt daher unter Auflagen.

Aus diesen Gründen wird

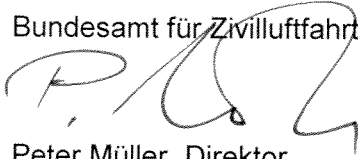
verfügt:

1. Die von der Flughafen Zürich AG am 12. Dezember 2013 eingereichte Änderung des Betriebsreglements – Neudefinition der Startroute ab der Piste 16: SID RWY 16 RNAV1 und NON RNAV – wird genehmigt.
2. Auflagen
 - 2.1 Die Flughafen Zürich AG hat gemäss dem vorliegenden Konzept ein Monitoring einzurichten, welches folgende Elemente umfasst:
 - Erfassen und Auswerten der Flugspuren und Anzahl Flugbewegungen im Anwendungsbereich der neuen Abflugroute;
 - Fluglärm-Messungen an ausgewählten Standorten im Bereich der neuen Anflug-routen während geeigneter Zeiträume.
 - 2.2 Das BAZL ist über den Stand des Monitorings und die gewonnenen Erkenntnisse zu orientieren.
3. Die Gebühr für diese Verfügung wird nach Zeitaufwand erhoben und der Gesuchstellerin auferlegt. Sie wird ihr mit separater Kostenverfügung eröffnet.
4. Diese Verfügung wird eröffnet (per Einschreiben):
Flughafen Zürich AG, Verfahrenskoordination OV, 8058 Zürich

Diese Verfügung wird zur Kenntnis zugestellt (einfache Post):

- Skyguide, Flugsicherungsdienste Zürich, 8602 Wangen b. Dübendorf
- Amt für Verkehr Kanton Zürich, Flughafen und Luftverkehr, 8090 Zürich

Bundesamt für Zivilluftfahrt



Peter Müller, Direktor



Adrian Nützi-Messerli

Sektion Sachplan und Anlagen

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diese Verfügung oder Teile davon kann innert 30 Tagen Verwaltungsbeschwerde erhoben werden beim Bundesverwaltungsgericht, Postfach, 9023 St. Gallen. 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 zu laufen. Die Frist steht still vom siebten Tag vor Ostern bis und mit dem siebten Tag nach Ostern.

Die Beschwerde hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift der Beschwerdeführer zu enthalten. Die angefochtene Verfügung und die als Beweismittel angerufenen Urkunden sind beizulegen, soweit die Beschwerdeführer sie in den Händen haben. Ferner ist die Vollmacht einer allfälligen Vertreterin oder eines allfälligen Vertreters beizulegen.

Intern: LESG, SI, SB, KOMM