

Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)
Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)
Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC)
Federal Office for Civil Aviation (FOCA)

Direktion

Herr
Peter Dünner
Hurdackerstrasse 25
8600 Dübendorf

2. Juli 2004

Südanflüge, Fluglärmbeschwerde und Lärmschutzfonds

Sehr geehrter Herr Dünner

Ihre Nachrichten an Herrn Bundesrat Leuenberger wurden von seinem Generalsekretariat an unser Amt weiter geleitet. Bei dieser Gelegenheit erläutern wir ergänzend zu unserem Schreiben vom 9. Juni 2004 noch einmal unsere Haltung zum Verhältnis der Südanflüge zur Raumplanung:

Zu den Südanflügen:

Wir erinnern Sie daran, dass sowohl die vom Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) erteilte Plangenehmigung für die Installation eines Instrumentenlandesystems (ILS) für die Piste 34 wie unsere Genehmigung der Anflugverfahren für Südanflüge von mehreren Parteien bei der Rekurskommission für Infrastruktur und Umwelt mittels Beschwerde angefochten wurden. Die Reko wird sich in ihrem Beschwerdeentscheid unter anderem auch zur Rüge äussern müssen, ob durch die Südanflüge tatsächlich das geltende Raumplanungsrecht verletzt wird. Der Entscheid der Reko kann an das Bundesgericht weitergezogen werden.

Wir stellen uns auf den Standpunkt, dass sich die Verhältnisse, unter denen der Richtplan des Kantons Zürich im Jahr 1995 beschlossen und 1997 vom Bundesrat genehmigt wurde, durch die Kündigung der Verwaltungsvereinbarung von 1984 durch Deutschland und die Verordnung zur Beschränkung der Benützung des deutschen Luftraums für An- und Abflüge zum und vom Flughafen Zürich derart erheblich geändert haben, dass der Richtplan nicht mehr absolute Geltung beanspruchen kann. Er muss - wie es das Raumplanungsgesetz vorschreibt - an die geänderten Verhältnisse angepasst werden. Zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit einer Verkehrsanlage von nationaler Bedeutung musste und durfte von den Festlegungen des Richtplans abgewichen werden.

Wir weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass der Regierungsrat des Kantons Zürich der Einführung von Südanflügen ausdrücklich zugestimmt hat. Die Bundesbehörden haben sich also nicht gegen den Willen des Kantons über den Richtplan hinweggesetzt.

Zur Fluglärmbeschwerde:

Die Regelung des Abflugverfahrens ab der Piste 16 mit einer Linkskurve wurde in letzter Zeit nicht verändert. Ebenso wenig ist der von der Flughafen Zürich AG (Unique) im Rahmen des neuen vorläufigen Betriebsreglements beantragte sog. Wide Left Turn bereits genehmigt und in Kraft. Die geltende Regelung des Abflugs ab Piste 16 sieht vor, dass die Flugzeuge die Linkskurve beginnen:

- frühestens bei einer Distanz von 1 nautischen Meile (NM) zum VOR Kloten (Funkfeuer, das neben der Pistenkreuzung im Flughafenareal liegt),
- spätestens bei Erreichen einer Höhe von 2400 Fuss (rund 800m) oder
- bei einer Distanz von 2,4 NM zum VOR Kloten, je nachdem, was früher erreicht wird.

Wenn nun also ein Flugzeug die volle zulässige Distanz von 2,4 NM ausschöpft, fliegt es die Linkskurve auf einer anderen Route, die weiter südlich liegt. Ein Flugzeug auf dieser Route kann durchaus über die Stadt Dübendorf hinweg fliegen.

Ob dies für den von Ihnen erwähnten Abflug am 20. Mai 2004 zutrifft, können wir nicht beurteilen. Da Sie Ihre Anfrage in erster Linie an die Unique gerichtet haben, gehen wir davon aus, dass diese Ihnen die Situation genau angeben kann.

Gemäss dem kantonal-zürcherischen Flughafengesetz beaufsichtigt die beim Amt für Verkehr angesiedelte Fachstelle Flughafen und Luftverkehr die Einhaltung der An- und Abflugverfahren. Falls die Antwort der Unique für Sie unbefriedigend ausfallen sollte, können Sie Ihre Feststellungen der Fachstelle melden, welche sie untersuchen wird. Stellt diese Stelle Verstösse gegen das Betriebsreglement fest, bringt sie den Vorfall regelmässig zur Anzeige, worauf wir ein Administrativ- und Strafverfahren eröffnen.

Zum Fluglärmfonds:

Der Fluglärmfonds (Airport of Zurich Noise Fund), den die Unique führt, wird ausschliesslich durch Gebühren der Benutzer des Flughafens, konkret die von den Fluggesellschaften bzw. von jedem Passagier erhobene Lärmtaxe, gespeist. Es gelangen keine Steuermittel zum Einsatz. Unseren Informationen zufolge werden die Mittel des Fonds gemäss dem Fondsreglement verwendet. Die im Fonds als Rückstellung für mittel- bis langfristig anfallende Entschädigungen vorhandenen Mittel übersteigen die aktuellen jährlichen Aufwendungen für Schallschutzmassnahmen. Es ist nach dem Fondsreglement und buchhalterisch nicht zu beanstanden, wenn die überschüssigen Mittel für laufende Verbindlichkeiten der Unique verwendet werden; dieser Kredit wird von Unique zu Lasten der Betriebsrechnung ordentlich verzinst.

Die Verwendung von Fondsmitteln für die Finanzierung von Dachziegelklammerungen hat zwar mit der Bezeichnung als Lärmfonds keinen direkten Zusammenhang, entspricht jedoch dem Reglement. Es besteht daher kein Anlass zu einer Intervention durch unser Amt.

Wir hoffen, Ihnen mit diesen Angaben zu dienen.

Mit freundlichen Grüssen

Raymond Cron, Direktor