



CH-3003 Bern, BAZL

A-Post

Herrn
Adrian Schoop
Rütlistrasse 51
8044 Gockhausen

Referenz/Aktenzeichen: 4454 / 1/14/14-05
Unser Zeichen: kr
Sachbearbeiter/in: Peter Krüger
Ittigen, 10. Mai 2007

Südanflüge auf den Flughafen Zürich / Zwischenfall eines Airbus A-330 (Iberworld)

Sehr geehrter Herr Schoop

Ihr E-Mail vom 25. April 2007 in obigem Zusammenhang haben Sie sowohl Herrn Bundesrat M. Leuenberger als auch unserem Amt zugestellt. Nachdem uns vom Generalsekretariat des Eidg. Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) Ihre Zusage zur Bearbeitung weitergeleitet wurde, äussern wir uns zu Ihren Hinweisen zusammenfassend wie folgt:

Zunächst möchten wir klarstellen, dass die **Südanflüge** nicht „illegal“ eingeführt wurden. Das Verfahren zur Genehmigung der provisorischen Änderung des Betriebsreglements des Flughafens Zürich, welches die Einführung der Südanflüge beinhaltete, wurde im Rahmen eines ordentlichen Bewilligungsverfahrens durchgeführt. Lediglich den erwarteten Beschwerden wurde in Übereinstimmung mit dem anwendbaren Verfahrensrecht teilweise die aufschiebende Wirkung entzogen. Die Anwohnerinnen und Anwohner wurden aber damit keineswegs um ihr Recht gebracht, Rechtsmittel zu ergreifen. Die entsprechenden Beschwerdeverfahren sind zurzeit noch vor dem Bundesverwaltungsgericht hängig.

Die unbefriedigende Situation für die vom Fluglärm im Zusammenhang mit dem Flughafen Zürich betroffenen Personen ist uns bewusst. Deswegen arbeiten wir intensiv auf verschiedenen Ebenen an Lösungen.

Einerseits prüfen wir im Rahmen des laufenden SIL-Koordinationsprozesses (SIL: Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt) innerhalb der Schweiz alternative Möglichkeiten für die An- und Abflugverfahren. In diesem Zusammenhang wird auch der gekröpte Nordanflug als eine mögliche Betriebsvariante geprüft (vgl. dazu die beiliegende Medienmitteilung unseres Amtes).

Andererseits ist es uns ein wichtiges Anliegen, in den Gesprächen mit Deutschland so rasch als möglich zu einem guten Ergebnis für den Flughafen Zürich und die Bevölkerung in seiner Umgebung zu kommen. Anlässlich des Rundtischgespräches vom 31. Oktober 2006 sind Bundespräsident Leuenberger und sein Amtskollege Tiefensee übereingekommen, neue Wege für eine Lösung der Probleme rund um den Flughafen Zürich zu beschreiten. Als Basis sollen die technisch machbaren Varianten für den künftigen Betrieb dienen, wie sie im SIL-Prozess erarbeitet wurden. Eine Arbeitsgruppe unter der Leitung des BAZL und des deutschen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) erarbeitet zur Zeit mögliche Lösungsansätze, wie die An- und Abflüge am Flughafen Zürich über schweizerisches und deutsches Gebiet dereinst geregelt werden können.

Wie der Betrieb des Flughafens Zürich in Zukunft letztlich aussehen wird, ist derzeit offen. Das Ziel muss sein, einerseits die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens zu garantieren und andererseits beidseits der Grenzen möglichst wenig Menschen mit Fluglärm zu belasten. Bei den zu treffenden Entscheidungen werden nicht nur wirtschaftliche Interessen im Vordergrund stehen; Akzeptanz und Verträglichkeit werden dabei eine ebenso wichtige Rolle spielen.

Bei dem von Ihnen erwähnten **Zwischenfall des Airbus A-330 der Iberworld (Madrid)** am 23. April 2007 handelte es sich zwar um eine aussergewöhnliche Situation, jedoch nicht um einen Notfall; die Flugsicherheit war zu keinem Zeitpunkt beeinträchtigt.

Die Flugbesatzung meldete der Flugverkehrsleitstelle während dem regulären Sinkflug zum Flughafen Zürich ein technisches Problem im Zusammenhang mit dem Treibstoff und wurde in der Folge umgehend zur Landung auf die Piste 34 geführt. Diese Piste war auf direktem Weg erreichbar und von der Länge her auch geeignet.

Beim Zwischenfall handelte es sich weder um einen Flugunfall noch um einen schweren Vorfall im Sinne der Definitionen nach Artikel 1 der Verordnung über die Untersuchung von Flugunfällen und schweren Vorfällen (VFU, SR 748.126.3), weshalb das Büro für Flugunfalluntersuchungen (BFU) keine Untersuchung durchführen wird.

Aufgrund unserer Abklärungen hat sich allerdings gezeigt, dass sich bei der Abwicklung der flugtechnischen Verfahren durch die Besatzung des Airbus A-330 einige Unzulänglichkeiten ergaben; unser Amt wird deshalb den für die Durchführung des Fluges Verantwortlichen noch ein Mahnschreiben zustellen.

Wir hoffen, Ihnen mit unseren Ausführungen zu dienen.

Mit freundlichen Grüssen

Bundesamt für Zivilluftfahrt



Matthias Suhr
Leiter Direktionsstab



Peter Krüger, lic. iur.
Direktionsstab

Beilage erwähnt

Kopie an:

– crr, bow – sdm, hu, eds, hes, hao, bij