

Redaktion Noiseletter  
Andreas Bantel  
Geerenackerstrasse 8  
8044 **Gockhausen**  
info@noiseletter.ch

Unique – Flughafen Zürich AG  
Herrn Andreas Schmid  
Präsident des VR  
P.O. Box  
Mühlebachstr. 20  
8034 **Zürich**

## **Fragen zum Betriebsreglement 6**

1. Juni 2004

Sehr geehrter Herr Schmid

Ich komme zurück auf die Korrespondenz mit Jörn Wagenbach, Kommunikationschef von Unique, und gestatte mir, mit folgenden Fragen an Sie zu gelangen:

1. Könnten Sie noch einmal schlüssig erläutern, weshalb Sie im Noiseletter-Interview von Ende März 2004 versicherten, der Flughafen Zürich wolle kein Dual Landing, während die Gesellschaft faktisch gleichzeitig ihr Gesuch für ein Betriebsreglement Nr. 6 publizierte, in welchem es „koordinierte Landungen auf die Pisten 28 und 34“ forderte?
2. Wie dringlich ist für Sie die Einführung des gekröpften Nordanfluges?
3. Wie lautet Ihre zeitliche Zielvorgabe: Bis wann soll dieses Anflugverfahren eingeführt sein?
4. Bis wann werden Sie das Gesuch für das Betriebsreglement 6 zurückziehen, um es durch ein neues – ergänzt mit dem gekröpften Nordanflug – zu ersetzen?

Ihren Antworten sehen wir mit Interesse entgegen.

Mit freundlichen Grüssen

Andreas Bantel

**Persönlich**

Herr  
Andreas Bantel  
Geerenackerstrasse 8  
8044 Gockhausen

Zürich, 4. Juni 2004 / uf

**Ihre Fragen zum Betriebsreglement**

Sehr geehrter Herr Bantel

Besten Dank für Ihr Schreiben vom 1. Juni 2004. Gerne gehe ich auf Ihre Fragen ein:

*1. Koordinierte Landungen*

Wie ich Ihnen bereits per Email am 12. Mai 2004 mitgeteilt habe, unterscheiden wir zwischen den Begriffen Dual Landing und koordiniertes Landen. Während Dual Landing gemeinhin das gleichzeitige Landen auf zwei Pisten meint, versteht man unter koordiniertem Landen Landungen, die abwechselnd auf zwei Pisten in einer Art Reissverschlussystem erfolgen. Die Flughafen Zürich AG hat im aufliegenden Betriebsreglements-gesuch in diesem Sinn kein Dual Landing, sondern ausdrücklich ein koordiniertes Landen auf die Pisten 28 und 34 beantragt. Damit sollen Kapazitätsengpässe, wie sie durch die deutschen Verordnungen entstehen, kompensiert werden können; und nicht mehr.

*2. Einführung des gekröpften Nordanflugs*

Der gekröpfte Nordanflug ist für uns als teilweiser oder völliger Ersatz der zusätzlichen Ost- und der neuen Südanflüge wichtig und entspricht unseren Leitlinien. Im Zusammenhang mit der Erarbeitung des neuen Betriebsreglements orientieren wir uns in verantwortlicher Wahrnehmung des aus der Konzession des Bundes fliessenden Auftrages und gestützt auf Artikel 1 des kantonalen Flughafengesetzes und auf Artikel 2 der Statuten der Flughafen Zürich AG an folgenden Leitlinien:

- Sicherheit hat oberste Priorität
- Senkung der Lärmbelastung
- Möglichst wenig Fluglärm Betroffene
- Möglichst wenig neue Fluglärm Betroffene
- Bestehende Lärmperimeter ausnützen
- Mittel- und langfristige Nordausrichtung

### *3. Zeitliche Vorgaben*

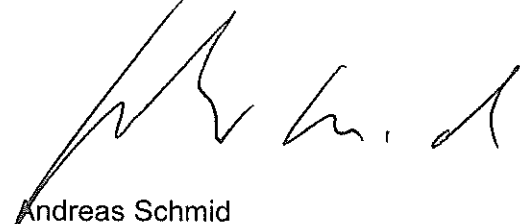
Über die mit uns abgesprochenen zeitlichen Zielvorgaben hat der Bund am 24. März dieses Jahres unterrichtet. Wir beabsichtigen ein Gesuch für eine sichtgestützte Variante des gekröpften Nordanflugs bis Ende des Jahres einzureichen. Ob und wann diesem Gesuch entsprochen wird, lässt sich erst nach Abschluss der Arbeit der Behörden sagen.

### *4. Gültigkeit vorläufiges Betriebsreglement*

Das provisorische Betriebsreglement (BR 6) soll längstens bis zum Abschluss der Mediation Gültigkeit haben. Sobald die Flughafen Zürich AG ein Gesuch um Genehmigung des gekröpften Nordanflugs einreicht, wird eine Änderung des Betriebsreglements notwendig werden und von uns bei den zuständigen Stellen beantragt werden.

Ich hoffe, Ihre Fragen mit meinen Ausführungen beantwortet zu haben.

Mit freundlichen Grüßen



Andreas Schmid  
Präsident des Verwaltungsrates