

Bund spricht von zu hohem Risiko

Der Bund hat das Gesuch des Flughafens für einen gekröpften Nordanflug auf Sicht abgelehnt – aus Sicherheitsgründen. Ein instrumentengestützter «Gekröpfter» hingegen sei bewilligungsfähig. Doch dieses Verfahren dauert einige Jahre.

BERN – Das Ziel der Gesuchstellerin Unique war eine Entlastung der Südgemeinden zwischen 6 und 7 Uhr morgens. Denn seit Herbst 2003 werden die Anflüge aufgrund der deutschen Verordnung von Süden her abgewickelt. Beantragt worden war ein Sichtanflug. Die Piloten hätten kurz vor der Rechtskurve beim Stadlerberg vom Instrumenten- zum Sichtanflugverfahren gewechselt, um schliesslich auf der Piste 14 zu landen (siehe Grafik). Das Verfahren wäre aufgrund des Wetters nur an zwei von fünf Tagen zum Zug gekommen. Widerstand neben den Betroffenen (Zürcher Nordgemeinden, Aargau, Süddeutschland) kam auch von den Piloten und den Fluglotsen. Auch die Swiss war gegen den «Gekröpften», weil die Kapazität in der anflugintensiven ersten Betriebsstunde gesunken wäre. Die Folge wären Verspätungen schon am Morgen gewesen, so die Argumentation.

Laut Raymond Cron, Direktor des Bundesamts für Zivilluftfahrt (Bazl), haben Sicherheitsgründe den Ausschlag für den abschlägigen Entscheid gegeben. Die Genehmigung des sogenannten Nichtpräzisionsanflugs hätten dem Grundsatz «Safety first» des Bundes widersprochen, sagte Cron an

einer gestrigen Medienorientierung. «Das Verfahren wäre in diesem Bereich ein Rückschritt gewesen, auch wenn es grundsätzlich den minimalen Sicherheitsanforderungen genüge» und die Piloten nicht zusätzlich hätten ausgebildet werden müssen. Der «Gekröpfter» war sowohl «live» wie auch am Simulator getestet worden.

Viermal höheres Unfallrisiko

Zweiter Grund für das Nein war, dass in der beantragten Zeit am Flughafen Instrumentenlandesysteme (ILS) zur

Verfügung stehen. Sowohl die Südpiste 34 als auch die Ostpiste 28 ist mit einem ILS ausgestattet.

Als dritten Grund nannte der Bazl-Direktor das erhöhte Risiko. Gemäss internationalen Studien wiesen Nichtpräzisionsanflüge gegenüber Instrumentenanflügen ein viermal höheres Unfallrisiko auf. Und auch wenn nur die Flughäfen mit ähnlich guter Ausstattung wie Zürich begezogen würden, sei das Risiko 70 Prozent höher, erklärte Cron. Dabei sei nicht einmal die Erschwernis der letzten Kurve kurz vor der Landung eingerechnet. Zur Veranschaulichung nannte Cron eine südkoreanische Crew, die noch nie in Zürich gelandet ist und nach zwölfstündigem Flug wenige Kilometer vor der Landung noch ein ungewohntes

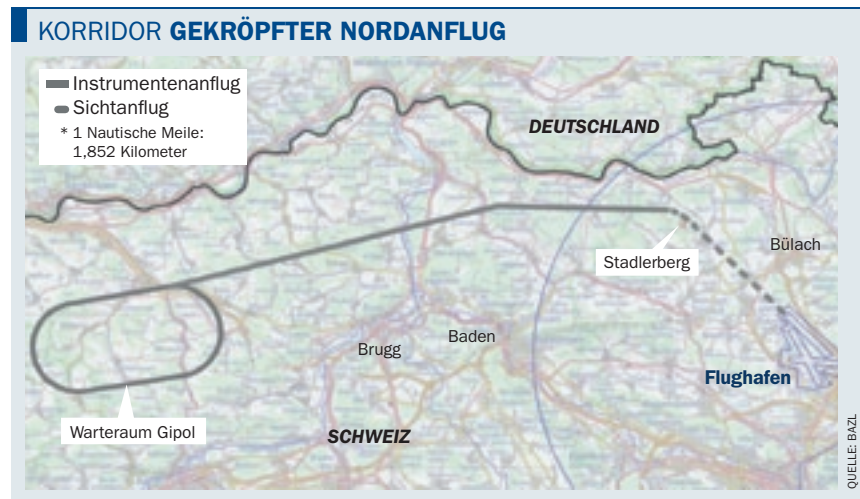
Manöver mit Kurve fliegen und ohne ILS-Leitstrahl landen muss.

Als vierten, «aber nicht ausschlaggebenden» Grund erwähnte Cron die geringere Kapazität des Verfahrens. Schon heute bewirkten die ILS-Südanflüge regelmässige Verspätungen, was den Betrieb des Flughafens am Morgen nachhaltig störe. Dieser Druck wäre mit dem «Gekröpften» noch gestiegen.

Ganze dreieinhalb Jahre hat sich der Bund Zeit gelassen, um das Gesuch des Flughafens zu behandeln. Gemäss Cron rührt die lange Zeit daher, dass der gekröpfte Nordanflug teilweise von den internationalen Standards abweicht. Es habe ein regelrechtes «Ping-Pong»-Spiel gegeben zwischen Bern und Kloten, da immer wieder neue Fragen aufgetaucht seien, die von der Flugsicherung hätten beantwortet werden müssen, sagte Cron.

Kein grundsätzliches Nein

Er betonte, das Bazl sei nicht grundsätzlich gegen den gekröpften Nordanflug. Ein solcher mit satellitengestützten Instrumenten halte er für bewilligungsfähig, fügte Cron hinzu und kreierte gleich das (Un-)Wort «präzisionsgekropfter Anflug». Die Crux: Anflüge mit Satellitennavigation sind in der Schweiz noch nicht freigegeben. Ein entsprechendes Verfahren dauere «einige Jahre». Doch sei man bereit, die Entwicklung und Zertifizierung «mit hoher Priorität» an die Hand zu nehmen, schloss Cron. | PASCAL UNTERNÄHRER



Damit schwere Flugzeuge auch bei nasser Piste aus Osten landen können, soll die Landebahn 28 in Richtung Rümliang (hinten) verlängert werden. Bild: key

Das Bundesamt lässt viele Optionen offen

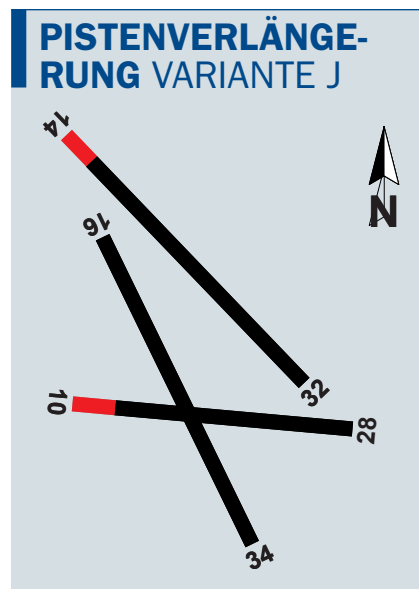
Auf dem Flughafen Zürich bleibt vorderhand alles beim Alten – und die mittelfristige Entwicklung unklar. Nur die Parallelpiste ist vom Tisch.

BERN – Wie der Flughafen Zürich mittelfristig befliegen wird, ist nach wie vor offen. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) hat zwar gestern die erste Phase im sogenannten SIL-Prozess abgeschlossen. Doch in den «Sachplan Infrastruktur Luftfahrt» werden gleich drei verschiedene Varianten aufgenommen. Zwei davon gehen allerdings davon aus, dass Deutschland seine einseitig erlassene Verordnung zurückzieht und in den Tagesrandstunden wieder Überflüge über süddeutschem Gebiet zulässt. Rasch wird es zu einer solchen Lösung allerdings nicht kommen. Wie Bazl-Direktor Raymond Cron gestern in Bern erklärte, werde derzeit erst darüber verhandelt, welche Institution mit welcher Methode neue Lärmberechnungen durchführt. Erst wenn diese Grundlagen geklärt sind, werden weiterführende Gespräche wieder möglich.

So wird es vorderhand bei der Variante E (dvo) und damit beim heutigen Flugregime bleiben. Als Option ist als

Ersatz für Süd- und Ostanflüge der gekröpfte Nordanflug vorgesehen, sofern er dereinst satellitengestützt erfolgen und die notwendigen Kapazitäten abdecken kann.

Die beiden weiteren Varianten bleiben vorerst Papiertiger – sie sehen vermehrt Anflüge über süddeutsches Gebiet vor. Die Option E (optimiert) ist weitgehend eine Rückkehr zur früheren Nordausrichtung. Der Betrieb J sieht Verlängerungen der Pisten



ten 14/32 nach Norden und 10/28 nach Westen vor (auf den ursprünglich geplanten Ausbau in Richtung Osten will das Bazl nun verzichten).

Fragen bleiben offen

«Die Rahmenbedingungen können sich ändern, deshalb braucht es auch verschiedene Lösungen», begründete Bazl-Direktor Raymond Cron den Entscheid, weiterhin an drei unterschiedlichen Varianten festzuhalten. So bleibe der Handlungsspielraum gross, und die Verhandlungen mit Deutschland würden nicht vorzeitig eingeschränkt.

Für die Gemeinden rund um den Flughafen und den Kanton Zürich bedeutet dies, dass raumplanerische Fragen offenbleiben. Absolute Rechtssicherheit werde mit dem Entscheid nicht erreicht, gab Cron zu. «Aber sie wird im Vergleich zur heutigen Situation deutlich erhöht.» So seien mehrere früher diskutierte Varianten wie reine Ost- oder Südkonzepte sowie das «Dual Landing» inzwischen vom Tisch.

Nicht weiterverfolgt wird auch die Idee einer Parallelpiste. Experten hatten zwar vorgeschlagen, das Land für eine zweite Nord-Süd-Piste raumplanerisch zu sichern, damit das Gelände nicht weiter überbaut wird. Die Wahrscheinlichkeit, dass ein solches Projekt

in den nächsten 20 Jahren realisiert würde, sei aber zu gering, um die gravierenden Auswirkungen rechtfertigen zu können, sagte Raymond Cron. «Die dicht besiedelte Flughafenregion wäre mit einer grossen Unsicherheit konfrontiert, was die künftige Nutzung des Gebiets als Wohn- und Lebensraum angeht.» Zudem hätte ein solcher Schritt eine negative Signalwirkung auf die Wohnqualität in den tangierten Gemeinden.

Die Flughafenbetreiberin Unique spricht von einer «verpassten Chance»: So werde es künftigen Generationen erschwert, die prognostizierte Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen zu befriedigen. «Bereits in den vergangenen Jahrzehnten haben raumplanerische Unterlassungen dazu geführt, dass heute unnötig viele Anwohner vom Fluglärm betroffen sind. Die gleichen Fehler werden jetzt weitergeführt.»

Das Bazl wird nun den Schlussbericht erstellen. Anschliessend wird das Objektblatt mit den drei Varianten erstellt. 2009 wird dieses öffentlich aufgelegt. Gleichzeitig passen die Kantone Zürich, Schaffhausen und Aargau ihre Richtpläne an. Der Bundesrat wird diese und das Objektblatt voraussichtlich im Jahr 2010 abschliessend genehmigen. | OLIVER GRAF



Rita Fuhrer
Regierungsrätin
Kanton Zürich

«Mit dem Resultat kann ich mich nicht zufriedengeben»

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) hat sich für jene drei Varianten entschieden, die auch der Kanton Zürich favorisiert hatte. Sie müssten also zufrieden sein.

Mit dem Vorgehen sind wir nicht einverstanden. Der Regierungsrat hat nur gesagt, welche Varianten aus seiner Sicht weiterbearbeitet werden sollten. Das Bazl will nun aber gleich mit allen drei Möglichkeiten den SIL-Prozess abschliessen. Damit wird eine Auswahlsendung beibehalten, die keine Klärung bringt. Die Rechtssicherheit ist so nicht gegeben, die Bevölkerung weiss nicht, was auf sie zukommt. Dabei sollten diese Fragen im Rahmen des SIL-Prozesses ja geklärt werden.

Ist es nicht sinnvoll, sämtliche Optionen für Verhandlungen mit Deutschland offenzulassen?

Die Reihenfolge ist falsch. Zuerst hätte die Situation mit Deutschland geklärt werden müssen. Dann wäre es möglich gewesen, eine einzige Variante für den zukünftigen Flughafenbetrieb festzulegen. Die Zeit drängt nicht, wir sind nun auch mehrere Jahre ohne SIL ausgekommen. Diese Zusatzrunde hätte das Bazl noch laufen lassen können. Mit dem vorliegenden Resultat kann ich mich nicht zufriedengeben – nicht nach so langer Grundlagenarbeit kurz vor dem Ziel.

Kommen die von Ihnen erhofften Verhandlungen mit Deutschland überhaupt noch voran?

Wir haben unser Angebot für grenzüberschreitende Projekte gemacht. Deutschland hat es abgelehnt. Wir sind bereit für weitere Gespräche, aber der Ball liegt jetzt auf der deutschen Seite.

Eine Lösung, der gekröpfte Nordanflug, ist auch vom Tisch. Enttäuscht?

Ich kann die Begründung des Bazl nicht nachvollziehen. Der Flughafen und die Flugsicherung Skyguide haben enorme Ressourcen eingesetzt, um während vier Jahren Abklärungen vorzunehmen. Es hat sich gezeigt, dass dieser Anflug dem internationalen Sicherheitsstandard entspricht. Dass dies nicht genügt, erstaunt mich. Es handelt sich um einen rein politischen Entscheid.

INTERVIEW: OLIVER GRAF

Die «Paketlösung» ist vom Tisch

BERN – Der Bundesrat verabschiedet sich aufgrund der ablehnenden Haltung von Bundeskanzlerin Angela Merkel von einer «Paketlösung» im Fluglärmstreit. Merkel hatte diesen Ansatz als «keinen weiterführenden Weg» bezeichnet. Die Gespräche mit dem deutschen Verkehrsministerium für eine bessere Regelung der An- und Abflüge auf den Flughafen Zürich über Süddeutschland will der Bundesrat aber fortsetzen, wie das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation gestern mitteilte.

Die seit 2006 bestehende Arbeitsgruppe mit Fachleuten aus der Schweiz und aus Deutschland soll zunächst die Lärmbelastung, die noch von einer unabhängigen Stelle berechnet werden muss, gemeinsam analysieren. Gestützt auf diese Resultate wird die Schweiz der deutschen Regierung einen Vorschlag für eine neue Regelung unterbreiten, die für beide Seiten insgesamt besser sein soll, als die heute geltende deutsche Verordnung. (ap)