

Zürcher Regierungsrat für Pistenausbau

Der Flughafen Zürich soll mit einer kombinierten Nord-Ost-Ausrichtung betrieben werden. Dies bedingt längere Pisten, – doch würden gemäss Bund so am wenigsten Leute belärmt.

BERN – Der Bund sieht am Ende eines fünfjährigen Prozesses drei mögliche Betriebsvarianten für den Flughafen Zürich. Bezüglich Flugbewegungen unterscheiden sie sich kaum – sie ermöglichen pro Jahr entweder 344'000, 345'000 oder 347'000. Für den Flughafen ist dies zuwenig. «Damit können wir die prognostizierte Nachfrage ab dem Jahr 2020 nicht mehr decken», sagt Mediensprecherin Sonja Zöchling.

Der Flughafen hatte denn auch ein weiteres Mal – wie die Fluggesellschaft Swiss und weitere Vertreter aus der Aviatikindustrie – gefordert, dass der Bund die im vergangenen Jahr gestrichene raumplanerische Sicherung einer Parallelpiste erneut prüfen soll. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) hat dem aber wiederum eine Absage erteilt: «Wir streben einen Ausgleich zwischen den Interessen des Flugbetriebs und den Bedürfnissen der Bevölkerung nach einem bestimmten Quantum an Ruhe an», begründete Bazl-Direktor Peter Müller.

Favoriten ohne Sperrzeiten

Aus diesem Grund sind auch die direkten Südabflüge (ohne die heute übliche sofortige Linkskurve) vom Bazl verworfen worden. Diese hätten eine gewisse Kapazitätssteigerung gebracht. Die Zahl der über dem Immissionsgrenzwert belasteten Personen würde sich zwar nur leicht erhöhen, doch führte dies zu einer erheblichen Verteilung des Fluglärms, so Müller. «In diesem Punkt messen wir dem Lärmschutz ein höheres Gewicht bei, als dem Verkehrsangebot des Flughafens.» Bei misslichen Wetterbedingungen, insbesondere bei Nebel- und Bisenlagen, sollen die Südstarts geradeaus neu jedoch möglich werden. Diese dienen der Stabilität und der

Sicherheit des Betriebs, so Müller. Er rechnet mit 1000 Flügen pro Jahr.

Ins Objektblatt Luftfahrt (siehe Kasten unten) will der Bund nun definitiv drei Varianten aufnehmen, wie Peter Müller gestern in Bern erklärte. Bevorzugt werden dabei zwei Varianten, die nicht im Einklang mit der von Deutschland einseitig erlassenen Verordnung stehen.

Die Variante E(opt) sieht von 6 bis 21 Uhr Nordanflüge sowie Starts nach Westen und Süden (mit sofortigem Abdrehen in Richtung Osten) vor. Abends erfolgen die Landungen über den Osten, Starts über Norden. Dies entspricht dem heutigen Regime – einzig die morgendlichen Südabflüge von 6 bis 7 Uhr entfallen.

Bei der Variante J(opt) handelt es sich um eine kombinierte Nord-Ost-Ausrichtung des Flughafens. Dies bedingt die Verlängerungen der Ost-West-Piste um 450 Meter in Richtung Westen und einer der beiden Nord-Süd-Pisten um 300 Meter in Richtung Norden. Tagsüber wird neu ein mehrstündiges Fenster geschaffen, in welchem über Osten gelandet wird, während gegen Norden gestartet wird. Ansonsten ändert sich tagsüber und nachts nichts (ausser dass die morgendlichen Südabflüge entfallen).

Die Variante E(dvo) favorisiert der Bund eigentlich nicht, doch sie muss vorderhand ebenfalls ins Objektblatt aufgenommen werden. Denn sie, die dem heutigen Flugregime entspricht, hält als Einzige die von Deutschland erlassenen Einschränkungen in den Tagesrandstunden ein. Solange sich mit dem nördlichen Nachbarland keine neue Regelung erzielen lässt, bleibt dieses provisorische Betriebsreglement in Kraft.

Die Kantone haben die drei Varianten unterschiedlich eingestuft. Auf-

fallend ist, dass das heutige System E(dvo) in den Nachbarkantonen relativ gut ankommt. Auch der Standortkanton Zürich könnte sich damit anfreunden, sofern zur Entlastung der morgendlichen Südabflüge der gekröpte Nordanflug eingeführt wird.

Auch gegen die Pistenverlängerungen spricht sich der Zürcher Regierungsrat, der im Namen des Kan-

tons Stellung genommen hat, nicht aus. Diese Option stehe aber nur zur Verfügung, wenn sie innerhalb des Kantons politische Zustimmung findet (im kommenden Jahr steht eine Pistenmatoriumsinitiative an). Ausser den südlichen Kantonen Schwyz und Zug lehnen alle anderen diese Ausbauvariante klar ab. Die Variante J(opt), hält dem der Bund entgegen,

weise von allen drei Varianten am wenigsten Lärmbetroffene aus.

Der Bund erstellt nun das Objektblatt. Die Kantone leiten parallel die Überarbeitung ihrer Richtpläne ein. Beides soll im kommenden Sommer öffentlich aufgelegt werden. Im Jahr 2012 dürfte der Bundesrat das Objektblatt und die kantonalen Richtpläne abschliessend genehmigen. **OLIVER GRAF**



Eine Swiss-Maschine im Südflug auf den Flughafen Kloten: Ein Bild, das vorerst trotz SIL-Prozess Bestand hat. Bild: key

STELLUNGNAHMEN DER KANTONE

Varianten	ZH	AG	SH	TG	SG	SZ	ZG	UVEK
E _{opt}	Ja	evtl.	Nein	evtl.	Ja	Ja	Ja	Ja
E _{dvo}	evtl.	evtl.	Ja	Ja	Ja	Nein	Ja	evtl.
J _{opt}	Ja	Nein	Nein	Nein	Nein	Ja	Ja	Ja
Optionen								
Südabflüge (wetterbedingt)	Ja	–	–	–	–	Ja	Nein	Ja
Südstarts geradeaus (wetterbedingt)	evtl.	JA	–	–	–	Nein	–	Ja

Quelle: bazl

Nur der Süden hofft auf mehr Ruhe

Unsinnig und unvernünftig: Der Variantenentscheid löst bei Politikern und Fluglärmorganisationen Unmut aus.

BERN – Einen unvernünftigen Entscheid habe der Bund getroffen, glaubt der Bürgerprotest Fluglärm Ost (BFO). Dass nun allfällige Pistenverlängerungen im Kantonalen Richtplangesichert werden sollen, sei Unsinn. Denn: «Das Zürcher Stimmvolk wird noch über die Initiative <Stopp Pistenausbau> abstimmen können und die fi-

schwarz. «Wer beim Pokern die Karten offen auf den Tisch legt, der muss sich nicht wundern, wenn er immer nur verliert.»

Die IG Nord, die die Gemeinden in den Kantonen Zürich, Schaffhausen und Aargau vertritt, glaubt ebenfalls nicht, dass die Verhandlungen erfolgreich sein werden. «Mit Varianten, die die deutschen Sperrzeiten ignorieren, wird die Befindlichkeit unserer nördlichen Nachbarn ignoriert.» Berlin werde eine solche Lösung nicht akzeptieren.

Süden fordert eine Lösung

Im Süden des Flughafens ist man zuversichtlicher. «Die drei SIL-Varianten sind ein verbindlicher Auftrag an den Bundesrat und das Bundesamt für Zivilluftfahrt, mit Deutschland eine Lösung zu finden, welche Südabflüge überflüssig macht», sagt Richard Hirt vom Fluglärmforum Süd. Die deutsche Bundesregierung dürfte sehr wohl in der Lage sein, lokale Interessen, welche mit lokal motivierten Studien gestützt würden, von der Notwendigkeit eines stabilen Verhältnisses zwischen der Schweiz und Deutschland zu unterscheiden. Damit spielte Hirt auf die Studie an, die der Waldshuter Landrat

Tilman Bollacher vorgestern präsentiert hatte (Ausgabe von gestern).

Von solchen Aussagen hält man in den anderen Regionen rund um den Flughafen wenig. Im Kanton Thurgau,

«Die allfälligen Verhandlungsgewinne müssen auf alle Seiten verteilt werden»

Jakob Stark, Thurgauer Regierungsrat

der sich gegen eine weitere Zementierung des Ostanflugs zur Wehr setzt, hält etwa Regierungsrat Jakob Stark fest, dass «allfällige Verhandlungsgewinne mit Deutschland wirklich auf alle Seiten verteilt werden müssen». Der Süden von Zürich dürfe keine Sonderstellung erhalten, fordert Stark. «Es ist nach wie vor sehr wichtig, dass wir gegenseitig vertrauensbildende Massnahmen auf lokaler und regionaler Stufe entwickeln.»

Die Grünen des Kantons Zürich halten vom Entscheid des Bundes wenig und sprechen von einem «Nichtentscheid». Das zuständige Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und

Kommunikation habe einmal mehr bewiesen, dass es im SIL-Prozess weder willens noch fähig sei, Entscheide zu fällen. «Wenn es alle drei Betriebsvarianten als Basis für das Objektblatt aufnimmt, auch in mit Deutschland nicht kompatiblen Varianten, dann ist das alles und auch das Gegenteil davon.»

Gegner setzen auf Initiative

Die Grünen zeigen sich über diese Entwicklung aber nicht überrascht («wir haben nichts anderes erwartet»). Sie setzen nun auf die kantonale Abstimmung, die ein Verbot von Veränderungen am Pistensystem verlangt. Dieses «Pistenmatorium», über das im kommenden Jahr an der Urne befunden wird, wird auch von zahlreichen Bürgerorganisationen und Interessengemeinschaften unterstützt.

Angesichts dieser noch ausstehenden Abstimmung ist es für die IG Nord unverständlich, dass der Bund «mit seinem Beschluss der Entscheidung des Zürcher Souveräns vorgreift». Ungeachtet dessen halte die IG an ihren Forderungen und an der Initiative fest. «Wir werden gemeinsam mit anderen Organisationen für einen Sieg an der Urne kämpfen.» (og/zs)

DIE BEDEUTUNG DES SIL-PROZESSES

Der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) legt den raumplanerischen Rahmen fest, in dem sich der Betrieb eines Flugplatzes einpassen muss. Er ist gleichzeitig die Basis und eine Voraussetzung für die Genehmigung des Betriebsreglementes einer Flugplatzanlage. Der SIL schafft Rechts- und Planungssicherheit. Im Fall des Flughafens Zürich ist er bis ins Jahr 2030 ausgelegt.

Der SIL-Koordinationsprozess für den Zürcher Flughafen ist Ende 2004 gestartet worden. Bis Ende 2006 wurden die betrieblichen Optionen umfassend untersucht und insgesamt 19 verschiedene Betriebsvarianten erarbeitet. Die meisten, insbesondere jene, die auf einem Parallelpistensystem beruhen, wurden ein Jahr darauf wieder fallen gelassen. Drei Varianten wurden indes vertieft überprüft und weiter überarbeitet; es handelte sich um jene, die nun definitiv ins Objektblatt einfließen sollen.

Der ausführliche Schlussbericht des SIL-Prozesses wird das Bundesamt für Zivilluftfahrt Ende Januar oder Anfang Februar veröffentlichen. Mit dem gestern veröffentlichten Variantenentscheid können nun die Kantone bereits beginnen, ihre Richtpläne entsprechend anzupassen. (og)

«Dies ist ein verbindlicher Auftrag, die Südabflüge überflüssig zu machen»

Richard Hirt, Fluglärmforum Süd

nanziellen Folgen eines solchen Ausbaus sind für das Privatunternehmen Unique gar nicht tragbar.»

Für die angekündigten Verhandlungen zwischen Bern und Berlin, um die deutschen Sperrzeiten allenfalls lockern zu können, sieht der BFO nun