

Sitzung vom 22. Mai 2002

836. Dringliches Postulat (An- und Abflugrouten während allfällig erweiterter Nachtsperre über Süddeutschland)

Die Kantonsräte Heinz Jauch, Dübendorf, Bruno Walliser, Volketswil, und Prof. Dr. Richard Hirt, Fällanden, haben am 22. April 2002 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird eingeladen, sich mit allen zur Verfügung stehenden rechtlichen und politischen Mitteln dafür einzusetzen, dass die Landeanflüge auf den Flughafen Zürich-Kloten in der Regel auch dann von Norden her erfolgen, wenn über süddeutschem Gebiet eine erweiterte Nachtsperre in Kraft treten sollte.

Begründung:

Die unique Flughafen Zürich AG hat beim Bundesamt für Zivilluftfahrt ein Gesuch um Anpassung der An- und Abflugrouten für die Zeiten der erweiterten Nachtsperre über Süddeutschland für Wochenenden und Feiertage eingereicht. Zweck dieses Gesuches ist es, den Flughafen für Landungen offen zu halten, wenn die erweiterte Sperre für Anflüge über süddeutsches Gebiet in Kraft tritt. Die Unique sieht in diesen Zeiten eine Anflugroute vor, die zunächst südwestlich an Winterthur vorbei führt, dann in einem grossen Bogen über Wetzikon wendet und entlang der Nordost-Flanke des Pfannenstiels über Egg, Maur, Fällanden, Geeren-Gockhausen, Stettbach/Dübendorf und Zürich-Nord die Landepiste 34 ansteuert.

Es steht ausser Zweifel, dass ein solches Landeanflug-Regime weite Teile des Kantons Zürich während sensiblen Tageszeiten mit erheblichem Fluglärm eindeckt. In der Anflugschneise der Piste 34 müssen voraussichtlich in Gockhausen und Stettbach (Dübendorf) sowie in Zürich-Nord sogar die Dachziegel angeklammert werden, da sie sonst herunter fliegen und Menschen gefährden könnten. Unverständlich ist aber, dass die Zürcher Regierung sich bisher nicht mit allen Mitteln gegen dieses Ansinnen gewehrt hat. Selbst für den Fall, dass der Staatsvertrag genehmigt werden sollte, steht nämlich eine Alternative zur Verfügung. Ein Landeanflug von Norden her ist nämlich für alle Flugzeuge auch über Schweizer Gebiet möglich, sei es von Westen her über Aargauer Gebiet oder von Osten her über Thurgauer Gebiet. Dass die Kantone Aargau und Thurgau sich gegen solche Landeanflüge wehren, darf den Kanton Zürich und seine Behörden nicht davon abhalten, für die Interessen der Zürcher Bevölkerung einzustehen.

Das Postulat wurde anlässlich der Kantonsratssitzung vom 29. April 2002 dringlich erklärt.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum dringlichen Postulat Heinz Jauch, Dübendorf, Bruno Walliser, Volketswil, und Prof. Dr. Richard Hirt, Fällanden, wird wie folgt Stellung genommen:

Der Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Deutschland legt fest, dass ab 27. Oktober 2002 an Samstagen, Sonntagen sowie an insgesamt zwölf allgemeinen Feiertagen über Süddeutschland eine verlängerte Nachtflugsperr (20.00 bis 9.00 Uhr Lokalzeit) gilt. Während dieser Zeit dürfen Anflüge zum Flughafen Zürich nur aus besonderen Gründen (Sicherheit, ungünstige Wetterbedingungen, Winterdienst und ähnliche) über süddeutsches Hoheitsgebiet geführt werden. Deshalb müssen neue Anflugwege festgelegt werden, die das süddeutsche Hoheitsgebiet zu den genannten Zeiten nicht beanspruchen. Zu einer generellen Überarbeitung der An- und Abflugwege ist die Flughafen Zürich AG (FZAG) bereits im Rahmen des Arbeiten am Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) und des neuen Betriebsreglements gehalten.

Landeanflüge sind in aller Regel Instrumentenanflüge. Aus Norden erfolgen sie über einen von drei Einflugpunkten (Warträume). Hat der Pilot einen solchen Einflugpunkt erreicht, fliegt er auf einem Funkstrahl (radial) dem so genannten Landekursstrahl (localizer) entgegen, der in der Verlängerung der Pistenachse ausgestrahlt wird. Etwa 18 Kilometer vor der Piste und bei einer Höhe von mindestens 1200 m ü.M. dreht der Pilot auf diesen Landekursstrahl ein und sinkt auf

dem Gleitwegstrahl (glide path) kontinuierlich bis zum Aufsetzpunkt. Bei Instrumenten anflügen aus Norden wird immer deutsches Hoheitsgebiet überflogen. Grundsätzlich ist es jedoch möglich, den Flughafen Zürich von Norden her anzufliegen, ohne dass deutsches Hoheitsgebiet beansprucht wird. Solche gekröften Anflüge südlich des Rheins sind unter heutigen Bedingungen aus technischen Gründen jedoch ausschliesslich vom Warteraum EKRI aus (heute nahe des süddeutschen Albruck gelegen, inskünftig jedoch auf Schweizer Gebiet) und nur als Sichtanflüge bei entsprechenden Wetterbedingungen, vor allem bei guten Sichtverhältnissen, möglich. Bei diesem Verfahren fliegt der Pilot, allenfalls mit einer Kursanweisung und Radarüberwachung des Fluglotsen, südlich dem Rhein entlang und leitet auf einer Höhe von etwa 1000 m ü.M. eine Rechtskurve ein, so dass er in einer Distanz von nur mehr rund 12 km vor Pistenende den Landekursstrahl erfasst. Die Distanz zur Pistenschwelle wird bei einem Sichtanflug also deutlich kürzer als bei einem Instrumentenanflug. Dies hat zur Folge, dass die zur Verfügung stehende Zeit für das Stabilisieren des Flugzeuges (Herabsetzung der Geschwindigkeit, Ausfahren des Fahrwerks und der Landeklappen) entsprechend kurz bemessen ist. Gelingt dem Piloten die Stabilisierung des Flugzeuges innert der zur Verfügung stehenden Zeit nicht, muss er rechtzeitig ein Durchstartverfahren einleiten und nochmals zum Anflug ansetzen. Bei solchen Sichtanflügen muss der Abstand zwischen zwei landenden Flugzeugen aus Sicherheitsgründen deutlich grösser sein als bei Instrumentenanflügen. Das gekröfte Sichtanflugverfahren südlich des Rheins kann deshalb nicht als Regelverfahren angewendet werden. Als Standard anflugverfahren könnte es erst dann eingeführt werden, wenn die entsprechenden neuen Navigationstechnologien (z.B. GPS, global positioning system) sowohl bodenseitig als auch an Bord der Flugzeuge verfügbar sind. Dies dürfte nach Auffassung der Experten nach heutigem Kenntnisstand erst deutlich nach dem Jahr 2005 der Fall sein. Der Regierungsrat wird sich jedoch im Interesse der Zürcher Bevölkerung dafür einsetzen, dass Landeanflüge von Norden ohne Überflug über süddeutsches Gebiet im Rahmen der Bearbeitung des neuen Betriebsreglements geprüft werden. Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat im Sinne dieser Erwägungen entgegenzunehmen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.