

**Auszug aus dem Protokoll  
des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 153/2003

Sitzung vom 9. Juli 2003

**997. Dringliches Postulat (Planung und rasche Realisierung  
des gekröpften Nordanfluges)**

Die Kantonsräte Prof. Dr. Richard Hirt, Fällanden, Gaston Guex, Zumikon, und Heinz Jauch, Dübendorf, haben am 2. Juni 2003 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird eingeladen, zusammen mit Unique und weiteren unabhängigen Experten die Planung und Realisierung des gekröpften (gekrümmten) Nordanfluges mit hoher Priorität voranzutreiben.

**Begründung:**

Der Regierungsrat hat an der Pressekonferenz vom 8. November 2002 zusammen mit Unique mitgeteilt, dass er an der gewachsenen Nordausrichtung des Flughafens festhalten möchte, damit der Osten und Süden nicht mit zusätzlichem Fluglärm belastet werden müssten.

Der gekröpfte Nordanflug wurde nachweislich verschiedentlich geflogen. Er taucht ein erstes Mal in den Variantenstudien der Unique als «zusätzlich untersuchte Anflugroute» im Oktober 2001 auf (Unique, Sonderausgabe Betriebsreglement, Nr. 10, Oktober 2001). Unique hat diese Planung offensichtlich wieder aufgenommen (gemäss CEO J. Felder: NZZ vom 31. 5. / 1. 6. 2003). Dabei wird lediglich mit bescheidenen Investitionskosten in einstelliger Millionenhöhe gerechnet (Investitionen für Ost- und Südanflüge 65 Mio. Franken).

Wenn der politische Wille zur Realisierung des Nordanfluges wirklich vorhanden ist, könnten die Verfeinerung der Planung und die Installation der notwendigen Anlagen mit Sicherheit in wesentlich kürzerer Zeit realisiert werden. Es stellt sich zudem die Frage, ob die Pisten kurzfristig nicht so ausgerüstet werden sollten, dass der gekröpfte Nordanflug mittels instrumentengestützten Sichtanflugverfahren ausgeführt werden könnte. Das würde den Würgegriff der diskriminierenden deutschen Flugbeschränkungen vorerst lockern.

Der Kantonsrat hat das Postulat am 16. Juni 2003 dringlich erklärt.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion  
beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum dringlichen Postulat Prof. Dr. Richard Hirt, Fällanden, Gaston Guex, Zumikon, und Heinz Jauch, Dübendorf, wird wie folgt Stellung genommen:

In der Stellungnahme vom 22. Mai 2002 sowie im Bericht vom 16. April 2003 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 124/2002 legte der Regierungsrat ausführlich dar, dass der Flughafen Zürich von Norden her allein über schweizerisches Gebiet heute nur im Sichtflug und nicht im Rahmen eines etablierten Standardverfahrens (Instrumentenanflug) angefliegen werden kann. Im Hinblick auf das vorliegende dringliche Postulat ist die Flughafen Zürich AG (FZAG) gebeten worden, zum gekröpften Nordanflug bzw. den verschiedenen operationellen Lösungsmöglichkeiten, den damit zusammenhängenden Abhängigkeiten und Schwierigkeiten sowie zum Zeitpunkt der möglichen Einführung eines gekröpften Nordanfluges Stellung zu nehmen. Der Stellungnahme ist im Wesentlichen Folgendes zu entnehmen: Die FZAG hat verschiedene Instrumentenanflugverfahren untersucht, die es erlauben würden, mit einem gekröpften Anflugverfahren südlich des Rheins auf den Pisten 14 und 16 zu landen. Für eine mittelfristige Umsetzung (drei bis sieben Jahre) kommen zwei Verfahren in Frage, die sowohl den so genannten PANS OPS (Procedures for Air Navigation Services Operations) der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO (International Civil Aviation Organization) genügen, auf heute bereits verfügbarer Technologie beruhen und die für einen internationalen Flughafen nötige Schlechtwettertauglichkeit aufweisen. Es handelt sich dabei um ein mögliches ILS-Anflugverfahren auf Piste 14, das durch ein neu zu bauendes VOR (Very High Frequency Omnidirectional Radio Range, Ultrakurzwellen-Drehfunkfeuer) unterstützt würde (ILS VOR 14, Cat I), oder aber um ein instrumentenunterstütztes Anflugverfahren auf Piste 14 mittels eines ebenfalls neu zu erstellenden, so genannten IGS (Instrument Guidance System). Die FZAG prüft diese Verfahren zurzeit eingehend. Die Flughafenhalterin weist in ihrer Stellungnahme jedoch ausdrücklich darauf hin, dass die Verlegung der Warteräume über schweizerisches Hoheitsgebiet sowie die dadurch bedingte Neugestaltung der Luftraumstruktur unabdingbare Voraussetzungen für die allfällige Einführung eines gekröpften Nordanfluges bilden. Der erwähnte Einführungszeitraum von mindestens drei Jahren bezieht sich deshalb nur auf die technisch notwendigen Planungsarbeiten, die Ausarbeitung eines entsprechenden Gesuches an den Bund und die notwendigen Bauarbeiten. In der Zeitangabe nicht berücksichtigt sind hingegen die Arbeiten der Flugsicherung (Skyguide) im Hinblick auf die Verschiebung der Warteräume und die Anbindung der An- und Ab-

flugwege an die Luftraumstruktur; zeitlich ebenso wenig berücksichtigt sind darüber hinaus die Dauer der Gesuchsbearbeitung durch den Bund und die Dauer der Rechtsmittelverfahren gegen einen allfälligen Genehmigungsentscheid. Die Schwierigkeiten bei der Einführung eines gekröpften Nordanfluges liegen vor allem darin, dass dieser nicht isoliert, sondern im Zusammenhang mit dem Gesamtsystem gesehen werden muss und eine Neugestaltung der bestehenden Abflugverfahren von den Pisten 28 und 16 bedingen. In Übereinstimmung mit der Stellungnahme des Regierungsrates vom 22. Mai 2002 sowie dem Bericht vom 16. April 2003 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 124/2002 hält die FZAG zusammenfassend fest, dass ein gekröpfter Nordanflug, der auch bei schlechtem Wetter geflogen werden kann und die international festgelegten Sicherheitsvorschriften berücksichtigt, entgegen allen Spekulationen kurzfristig nicht machbar ist.

Der gekröpfte Nordanflug als Standardanflugverfahren könnte innert weniger Jahre also verwirklicht werden. Die Umsetzung wird mit den Nachbarkantonen im Rahmen des SIL-Prozesses stattfinden müssen. Diese Option bewahrt den Flughafen allerdings nicht davor, Investitionen in den Südanflug zu tätigen. Bekanntlich hat das Deutsche Luftfahrt-Bundesamt am 4. April 2003 eine Verordnung erlassen, in der die Bedingungen für die künftige Benützung des süddeutschen Luftraums einseitig festgelegt wurden und auf den 10. Juli 2003 in Kraft treten sollten. Zwar ist es dem schweizerischen Verkehrsminister, Bundesrat Moritz Leuenberger, in Verhandlungen mit seinem deutschen Amtskollegen Manfred Stolpe am 25./26. Juni 2003 gelungen, das Inkrafttreten der drastischen Auflagen vom 10. Juli 2003 auf einen Zeitraum gestaffelt zwischen dem 30. Oktober 2003 und Oktober 2004 hinauszuschieben. Deutschland hat hierzu jedoch nur deshalb Hand geboten, weil der Flughafen in den vergangenen Monaten den Tatbeweis erbracht und die Voraussetzungen dafür geschaffen hat, dass Anflüge von Süden auf Piste 34 grundsätzlich und wenigstens etappenweise ermöglicht werden. Der Regierungsrat hält jedoch nach wie vor daran fest, dass sich das Anflugregime am Flughafen Zürich grundsätzlich an der gewachsenen Nordausrichtung zu orientieren hat. Die neuen Süd- und die vermehrten Ostanflüge können und dürfen deshalb nur eine Übergangslösung sein.

Der Regierungsrat ist bereit, die Flughafenhalterin in ihren Bemühungen, den gekröpften Nordanflug weiter voranzutreiben, zu unterstützen und das Postulat KR-Nr. 153/2003 im Sinne dieser Erwägungen entgegenzunehmen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**