

A N F R A G E von Gaston Guex (FDP, Zumikon), Dieter Kläy (FDP, Winterthur) und Martin Arnold (SVP, Oberrieden)

betreffend Entscheidung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) gegen den gekröpften Nordanflug (GNA)

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ist aus Sicherheitsüberlegungen nicht bereit, den gekröpften Nordanflug auf den Flughafen Zürich zu genehmigen. Dies mit folgender Begründung: Ein solcher Nichtpräzisions-Anflug weist gemessen an konventionellen, auf Instrumente gestützten Verfahren ein tieferes Sicherheitsniveau auf. Damit stünde er klar im Gegensatz zu den luftfahrtpolitischen Zielen des Bundes, in der schweizerischen Zivilluftfahrt ein möglichst hohes Sicherheitsniveau zu gewährleisten. Deshalb hat das BAZL das Gesuch der Flughafen Zürich AG abgelehnt. Grundsätzlich bewilligungsfähig wäre dagegen ein gekröpfter Nordanflug, der als Präzisionsverfahren auf Satellitennavigation basiert und eine ähnliche Sicherheit aufweist wie ein Instrumentenverfahren. Gleichzeitig weist das BAZL aber auch darauf hin, dass die Erarbeitung der entsprechenden Grundlagen für dieses Verfahren einige Jahre in Anspruch nehmen dürfte.

Diese Begründung des BAZL verwirrt und verunsichert. Weltweit anerkannte Spezialisten haben kürzlich an einer Informationsveranstaltung in Zürich dargelegt, dass heute schon mit modernen Navigationsmethoden und Landeverfahren der gekröpfte Nordanflug sicher zu fliegen wäre. Darüber hinaus könnten mit diesen Verfahren auch die anderen Anflüge auf den Flughafen Zürich mit deutlich reduziertem Treibstoffverbrauch und wesentlich geringeren Lärm-, Schadstoff- und Treibhausgasemissionen erfolgen. Auch in den Medien fanden die aufgezeigten Lösungsmöglichkeiten ein positives Echo (u.a. NZZ und Zürcher Landzeitung vom 26. Juni 2008). Solche Verfahren sind in der Aviatik u.a. bekannt unter den Begriffen «P-RNAV» (Precision - Radio Navigation), «RNP» (Required Navigation Performance) und «CDA» (Continuous Descent Approach). Sie werden nach Angaben von Aviatik-Spezialisten schon heute mit Erfolg auf diversen Flughäfen angewendet und in diesem und den nächsten Jahren vermehrt zur Anwendung kommen. Diese Verfahren können auch in Kombination mit den herkömmlichen Verfahren und Technologien angewendet werden; d. h. die Flughäfen können und sollen in einer längeren Übergangsphase im gemischten Anflugverfahren betrieben werden und schrittweise auf RNP umstellen, entsprechend dem Fortschritt bei den einzelnen Airlines. Warum angesichts dieser Tatsachen das BAZL von einigen Jahren spricht, bleibt rätselhaft.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Was hält der Regierungsrat von diesen auf neuen Technologien basierenden Anflugssystemen und wie beurteilt er die Anwendbarkeit auf den Flughafen Zürich?
2. Welche Möglichkeiten sieht der Regierungsrat, um die Einführung dieser neuen Anflugssysteme zu beschleunigen?
3. Ist der Regierungsrat bereit, nach Möglichkeit in Zusammenarbeit mit der Flughafen Zürich AG, Skyguide und Swiss, ein Projekt zur raschen Abklärung der technischen Möglichkeiten und zur Einführung dieser neuen Anflugssysteme in Angriff zu nehmen?

4. Sieht der Regierungsrat Möglichkeiten, die Auswirkungen dieser neuen Technologien und Verfahren bei der Überarbeitung des Objektblatts Zürich für den Sachplan Infrastruktur Luftverkehr (SIL) und der Revision des Verkehrsrichtplanes zu berücksichtigen?

Gaston Guex
Dieter Kläy
Martin Arnold