

Sitzung vom 5. November 2008

**1693. Anfrage (Kein gekröpfter Nordanflug für den Osten)**

Kantonsrätin Priska Seiler Graf, Kloten, und Kantonsrat Peter Reinhard, Kloten, haben am 18. August 2008 folgende Anfrage eingereicht:

Der Zürcher Regierungsrat stellte in seiner Medienmitteilung vom März 2004 fest, dass der gekröpfte Nordanflug (GNA) folgenden Stellenwert in seiner Flughafenpolitik hat: «Der GNA steht aus Sicht des Kantons Zürich für eine Entlastung der Bevölkerung von den zusätzlichen Ost- und den neuen Südanflügen, welche durch die deutsche Anordnung ausgelöst wurden.»

Die noch verbleibenden SIL-Varianten mit Einbezug des GNA und/oder Ignorierung der Deutschen Verordnung (DVO) sehen jedoch – auch längerfristig – keinen Ersatz der abendlichen Ostanflüge vor. Die Zürcher Regierung befürwortet dies nun mit dem Argument, dass in den Abendstunden aus Kapazitätsgründen kein gegenläufiger Verkehr stattfinden darf (Antwort Info-Forum 12. März 2008). Den gegenläufigen Verkehr kennt man aber schon seit Jahrzehnten und er wurde so auch vor der DVO praktiziert (sogenannte Caravelle-Regelung), also auch im Jahre 2000 mit 326 000 Flugbewegungen pro Jahr.

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Wieso und wann änderte der Regierungsrat seine Haltung in Bezug auf den abendlichen Einsatz des GNA?
2. Ist es richtig, dass der gegenläufige Verkehr am Abend insgesamt lärmässig günstiger ausfallen würde als das heutige Ostkonzept?
3. Warum ist der Kapazitätsverlust beim GNA für dessen morgendlichen Einsatz nicht relevant?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Priska Seiler Graf und Peter Reinhard, Kloten, wird wie folgt beantwortet:

Die vorliegende Anfrage beruft sich einerseits auf eine Medienmitteilung der Volkswirtschaftsdirektion vom 9. März 2004 betreffend die Position der Volkswirtschaftsdirektorin zur Flughafenpolitik und andererseits auf eine von der Volkswirtschaftsdirektion am Info-Forum Flughafen Zürich vom 12. März 2008 abgegebene Information zum

gekröpften Nordanflug. Zwischen beiden Verlautbarungen liegen fast auf den Tag genau vier Jahre, in denen, ausgehend von der politischen Zielsetzung mit Bezug auf den gekröpften Nordanflug, wesentliche Erkenntnisse über die technische und betriebliche Machbarkeit dieses Anflugverfahrens gewonnen werden konnten.

In der Medienmitteilung vom 9. März 2004 wurde zum gekröpften Nordanflug Folgendes festgehalten: «Der gekröpfte Nordanflug steht aus Sicht des Kantons Zürich für:

- eine Entlastung der Bevölkerung von den zusätzlichen Ost- und den neuen Südanflügen, welche durch die Deutsche Anordnung ausgelöst wurden, und
- eine Möglichkeit, den Dialog mit den süddeutschen Gemeinden wieder aufzunehmen.

Weil der gekröpfte Nordanflug für die Zukunft des Kantons und seiner Bevölkerung von derart zentraler Bedeutung ist, sind die Zuständigkeiten sowie der Zeitplan für die Vorbereitungsarbeiten unverzüglich zu klären. Die Volkswirtschaftsdirektorin wird deshalb in den nächsten Tagen die Flughafenbetreiberin (FZAG) sowie die betroffenen Bundesstellen zu einer Sitzung einladen.»

Die in der Folge am 15. September 2004 vom Regierungsrat beschlossene Flughafenpolitik enthält zu diesem Thema folgenden Grundsatz: Der Kanton Zürich fordert «den Bund auf, mit Deutschland neue Verhandlungen über das An- und Abflugverfahren des Flughafens Zürich aufzunehmen, mit dem Ziel, den Schutz der Bevölkerung grenzüberschreitend zu verbessern. Solange die Deutsche Rechtsverordnung (DVO) besteht, stellt die rasche Einführung des gekröpften Nordanfluges aus Sicht des Kantons Zürich die einzig mögliche Alternative für eine schnellstmögliche Entlastung dar.» Bereits am 31. Dezember 2004 reichte die Flughafen Zürich AG (FZAG) ein Gesuch um Genehmigung des vorläufigen Betriebsreglements zwecks Einführung des gekröpften Nordanfluges mit Sichtenflugteil ein, welches das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), nach einer Verfahrensdauer von dreieinhalb Jahren, am 30. Juni 2008 aufgrund von Sicherheitsüberlegungen ablehnte. Das Gesuch der FZAG hatte sich auf derzeit verfügbare technologische Grundlagen abgestützt, mit dem Ziel einer möglichst kurzfristigen Einführung.

Wesentliche Beurteilungsgrundlagen zum gekröpften Nordanflug ergaben sich aus dem SIL-Prozess Flughafen Zürich, der im November 2004 neu begonnen wurde. Der SIL-Prozess wurde von Anfang an mit der Vorgabe verknüpft, eine Betriebsvariante mit gekröpftem Nordanflug in die Variantenbildung und -bewertung einzubeziehen. Im Verlauf dieses langfristig ausgerichteten Planungsverfahrens wurde nicht

nur auf derzeit verfügbare technologische Grundlagen zurückgegriffen, sondern es wurden auch zukünftige Entwicklungsoptionen berücksichtigt, namentlich die längerfristig absehbare Einführung der Satellitennavigation. Der gekröpfte Nordanflug ist im SIL-Bericht über die Betriebsvarianten vom 8. Dezember 2006 in der Variante B und im Bericht über die Variantenoptimierung vom 29. Januar 2008 in der Betriebsvariante E-DVO enthalten. Die erwähnte Veranstaltung des Info-Forum Flughafen Zürich vom 12. März 2008 erfolgte in der Vorbereitung des SIL-Koordinationsgesprächs III.

Das BAZL sicherte im Zusammenhang mit seinem Ablehnungsentcheid zum gekröpften Nordanflug mit Sichtanflugteil am 3. Juli 2008 zu, «in hoher Priorität und gemeinsam mit dem Flughafen Zürich die Entwicklung und Zertifizierung von satellitengestützten Anflugverfahren an die Hand zu nehmen. Die Erarbeitung der entsprechenden Grundlagen dürfte jedoch einige Jahre in Anspruch nehmen» (Medienmitteilung des BAZL vom 3. Juli 2008).

Zu Frage 1:

Wie einleitend gezeigt, war im Jahr 2004 mit dem gekröpften Nordanflug die politische Zielsetzung verbunden, möglichst zur Nordausrichtung des Flughafens zurückzukehren. Die Beurteilung des Regierungsrates zu den technischen und betrieblichen Einsatzmöglichkeiten des gekröpften Nordanfluges konnte erst aufgrund der später bereitgestellten technischen Grundlagen erfolgen, vor allem aufgrund der Gesuchsunterlagen der FZAG vom 31. Dezember 2004 zur Einführung des gekröpften Nordanfluges mit Sichtanflugteil und aufgrund der beiden einleitend erwähnten Berichte aus dem SIL-Prozess.

Das Gesuch der FZAG zum gekröpften Nordanflug mit Sichtanflugteil beschränkte sich auf die Betriebsphase zwischen 06.00 und 07.00 Uhr, auf eine Zeitspanne also, da üblicherweise von Süden her auf Piste 34 gelandet wird. Es bezog sich jedoch nicht auf den Abend- und Nachtbetrieb, wenn heute grundsätzlich von Osten her gelandet werden muss. Über die Gründe dafür wird in der Beantwortung der Frage 3 eingegangen.

Im Verlauf des SIL-Koordinationsprozesses zeigte sich, dass der gekröpfte Nordanflug, unabhängig von der eingesetzten Navigationstechnologie, nicht mit gegenläufigen An- und Abflügen von bzw. nach Norden kombinierbar ist (bis zum Jahr 2000 war der gegenläufige Betrieb mit Geradeausanflügen praktiziert worden). Deshalb ist das Betriebskonzept des gekröpften Nordanflugs in den SIL-Berichten mit Starts nach Westen und Süden verknüpft. Dieses Konzept ist bezüglich Kapazität und bezüglich Lärmauswirkungen ungünstiger zu beurteilen als das heute am Abend praktizierte Konzept mit Anflügen von Osten

und Starts nach Norden. Die Lärmauswirkungen würden vor allem in der Startwelle der Interkontinentalflugzeuge ab 22.00 Uhr sehr stark ins Gewicht fallen.

Aufgrund dieser Ausgangslage sprach sich der Regierungsrat im Vorfeld des SIL-Koordinationsgesprächs II, 2. Teil, vom 6. Juli 2007 dafür aus, auf dem bestehenden Pistensystem Betriebsvarianten mit weitgehender Nordausrichtung weiter zu verfolgen, diese jedoch in Abstimmung mit den Gesprächen mit Deutschland zu optimieren. Als Rückfallebene sei die Einführung des gekröpften Nordanflugs weiter zu verfolgen, wie es auch der kantonalen Flughafenpolitik entspreche.

Zu Frage 2:

Obwohl betrieblich machbar, hatte der vor den heutigen Einschränkungen im süddeutschen Luftraum praktizierte gegenläufige Betrieb von und nach Norden aufgrund seiner geringen Leistungsfähigkeit zu einer massiven Anhäufung von Verspätungen geführt. Diese hatten nur unter Inkaufnahme von zusätzlichen Nachtflügen bzw. durch Öffnung zusätzlicher Pisten abgebaut werden können, was unter dem Gesichtspunkt des Lärmschutzes als ungünstig zu beurteilen ist. Nachdem im SIL-Prozess eine längere Nachtsperrezeit zu berücksichtigen ist, fällt dieser Nachteil noch erheblich stärker ins Gewicht.

Anlässlich des 4. Info-Forum Flughafen Zürich vom 12. März 2008 wurde deshalb die Frage zum Einsatz des gegenläufigen Betriebs bzw. des gekröpften Nordanfluges während der Abend- und Nachtstunden wie folgt beantwortet: «Die Forderung des Regierungsrates nach einer grundsätzlichen Nordausrichtung des Flugbetriebs bedeutet nicht, dass unbesehen von geänderten Umständen und neueren Erkenntnissen einfach zum Betrieb zurückzukehren ist, der bis 2000 praktiziert wurde. [...] In der ersten Nachtstunde ist der gegenläufige Betrieb von und nach Norden lärmgünstiger als das Ostkonzept, weist aber eine viel geringere Kapazität auf. In Kombination mit der verlängerten Nachtruhe wäre dieses Konzept sehr einschränkend. Deshalb empfehlen die Fachleute im SIL ab 21 Uhr ein Konzept mit Ostanflügen. Der gegenläufige Betrieb Nord/Nord ist aus den genannten Gründen schon bei Anflügen mit grossen Kapazitätsverlusten verbunden. In Kombination mit dem GNA ist er aufgrund der Erkenntnisse aus dem SIL-Prozess gar nicht möglich.»

Zu Frage 3:

Aufgrund der Wellenstruktur der Starts und Landungen erfolgt am Flughafen Zürich die erste Ankunfts- (mehrheitlich Interkontinentalflüge) zwischen 06.00 und 07.00 Uhr, gefolgt von der ersten Abflugwelle nach Destinationen in Europa. Die erste Ankunfts- welle setzt sich aus durchschnittlich 14 Landungen zusammen (Sommerflugplan 2008),

die im Abstand von zwei bis drei Minuten erfolgen. Der seinerzeit geplante gekröpfte Nordanflug hätte eine Kapazität von rund 18 Anflügen pro Stunde aufgewiesen. Zwischen 06.00 und 06.30 Uhr erfolgen am Flughafen Zürich in aller Regel keine Starts. Deshalb hätten die wenigen, zwischen 06.30 und 07.00 Uhr geplanten Abflüge zeitlich leicht verschoben werden müssen, sodass sie erst nach 07.00 Uhr hätten erfolgen können. Die Flughafenhalterin wäre bereit gewesen, dies in Kauf zu nehmen. Ganz anders stellt sich die Situation jedoch in den späten Abendstunden und in der ersten Nachtstunde dar, zu welchen Zeiten sehr viel mehr Starts erfolgen als in der ersten Morgenstunde.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**