

Flughafen Zürich: Bundesrat hält an umstrittenen Südstarts fest

Pistenverlängerungen und Südstarts geradeaus bei Nebel und Bise: Der Bundesrat hat die Leitplanken für die weitere betriebliche Entwicklung des Flughafens Zürich gesetzt. Im Zentrum steht «die Verbesserung der Sicherheitsreserven».



Der Betrieb am Flughafen Zürich ist sehr komplex. Dies ist unter anderem auf die geographische Lage, auf die sich kreuzenden Pisten und Flugrouten sowie auf lärmpolitische Gründe zurückzuführen. Der Bundesrat hat das sogenannte Objektblatt des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) neu festgesetzt. Mit der vorgenommenen Anpassung des SIL will er insbesondere die Sicherheitsreserven erhöhen.

Mit den neuen Massnahmen liessen sich zudem gewisse Kapazitätseinbussen kompensieren, die sich in den vergangenen Jahren aus diversen Gründen eingestellt hätten, hält der Bundesrat in einer Mitteilung fest. «Eine Kapazitätssteigerung zur Deckung der über das Jahr 2030 hinaus zu erwartenden Verkehrsnachfrage ermöglicht der SIL aber nicht.»

Neue Südstarts geradeaus

Die grösste Herausforderung stelle heute vor allem der Betrieb bei Bise oder Nebel dar, schreibt der Bundesrat weiter. Um die Sicherheitsmarge zu verbessern, ermöglicht der angepasste SIL bei solchen Wetterlagen deshalb neu den Südstart geradeaus. Mit diesem Flugregime entfallen gegenüber dem derzeit angewandten System verschiedene Kreuzungspunkte. Die Zürcher Regierung hatte zum Schutz der Bevölkerung zumindest den Verzicht auf den umstrittenen Südstart geradeaus bei Nebel verlangt. Die Notwendigkeit sei nach wie vor «unzulänglich begründet», hält sie in einer Mitteilung fest.

Zufrieden zeigt sich der Regierungsrat hingegen damit, dass beim neuen Südstart die Langstreckenflugzeuge länger geradeaus geführt werden als ursprünglich vorgesehen. Mit dem Verzicht auf die frühere Rechtskurve entfällt die Flugroute «direkt über das Stadtzentrum von Zürich». So könne eine weitere Belastung der ohnehin schon erheblich belasteten Stadt vermieden werden.

Zwei Pisten sollen länger werden

Im SIL sind auch die Verlängerungen der Pisten 28 und 32 aufgenommen worden, die seit langem angedacht sind. Diese Massnahmen sollen ebenfalls den Betrieb vereinfachen. Dank der Verlängerung der Ostlandepiste 28 um 400 auf 2900 Meter sollen beispielsweise dereinst sämtliche Flugzeugtypen auch bei schlechteren Bedingungen aufsetzen können.

Heute müssen die grossen Langstreckenflugzeuge unter anderem bei Nässe oft auf den Südanflug auf die längere Piste 34 ausweichen. Das Umstellen zwischen den verschiedenen Anflugrouten erhöht die Komplexität des Betriebes.

Jahre bis zum Südstart geradeaus

Der SIL-Entwurf wurde im vergangenen September für ein Anhörungs- und Mitwirkungsverfahren öffentlich aufgelegt. Rund 5300 Stellungnahmen von Kantonen, Gemeinden und Bürgern gingen daraufhin ein. Das vom Bundesrat bewilligte Objektblatt entspricht weitgehend dem ursprünglichen Entwurf. Das SIL-Objektblatt bildet die Grundlage für die Infrastruktur und den Betrieb des Flughafens.

Die Flughafen Zürich AG kann nun gestützt auf diese vorgegebenen Rahmenbedingungen ein Betriebsreglement ausarbeiten. Dieses muss – nach Zustimmung durch den Zürcher Regierungsrat – dem Bund zur Genehmigung vorgelegt werden. Bis die Südstarts geradeaus kommen, dürfte es noch einige Zeit dauern: «Erfahrungsgemäss ist bis zur Einführung des neuen Betriebsreglements mit einem Zeithorizont von mehreren Jahren zu rechnen», schreibt der Bundesrat.

Stadt und Kanton Zürich kritisieren Südstarts geradeaus bei Nebel

Der Zürcher Regierungsrat und der Stadtrat von Zürich sind erleichtert, dass der Bundesrat auf die ursprüngliche Flugroute direkt über das Stadtzentrum von Zürich verzichtet, wie sie in ihren Stellungnahmen zum angepassten SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich schreiben. Der Zürcher Stadtrat nimmt aber mit Unverständnis zur Kenntnis, dass mit der SIL-Anpassung regelmässige Südstarts geradeaus bei Nebel und Bise möglich sind. Nach Ansicht des Regierungsrates bleibt insbesondere die Notwendigkeit von Südstarts geradeaus bei Nebel «nach wie vor unzulänglich begründet».

Der Stadtrat begrüsst es, dass die Südstarts geradeaus über Mittag und die «Bellevue-Kurve», die langgezogene Rechtskurve in geringer Höhe über die Zürcher Innenstadt, vom Tisch sind, wie er in seiner Mitteilung schreibt. Der Tiefflug über dichtest besiedeltes Gebiet im Süden des Flughafens sei lärmtechnisch die schlechteste aller Varianten. Südstartgeradeaus müssten die Ausnahme bleiben.

Dass der Bundesrat dem Antrag des Kantons, den Einsatz des neuen Bisen- und Nebelkonzeptes jährlich in einem Monitoring auszuweisen, nicht entsprochen hat, wird von Regierungs- und Stadtrat kritisiert. Der Regierungsrat anerkennt aber, dass die anderen vorgesehene Massnahmen einen positiven Beitrag zur Erhöhung der Sicherheitsmarge des Flugbetriebs leisten. Er erhofft sich auch, dass diese siebenstündige Nachtruhe künftig besser eingehalten wird.

Allgemeine Unzufriedenheit bei Vereinen

Die verschiedenen Vereine, Verbände und Organisationen rund um den Flughafen, die am Mittwoch zu den SIL-Änderungen Stellung bezogen, reagierten unzufrieden – aus unterschiedlichen Gründen. So nimmt die Vereinigung «Pro Flughafen» zwar mit Erleichterung zur Kenntnis, dass «die drängendsten und akutesten betrieblichen Probleme am Flughafen Zürich gelöst werden». Aber die mittel- und langfristigen Kapazitätsengpässe würden nicht behoben, kritisiert sie. «Dies widerspricht dem klaren Auftrag des SIL.»

Das Komitee weltoffenes Zürich stuft die Anpassung deshalb als blosse «Pinselrenovation» ein: Es würden nur einige Fragen der Gegenwart angegangen, grundlegende raumplanerische Fragen aber nicht angepackt. Im Süden des Flughafens stösst erwartungsgemäss der neue Südstart geradeaus bei Bise und Nebel auf Kritik: «Der Bundesrat fährt mit der Dampfwalze über eine ganze Region», hält das Fluglärmforum Süd fest.

Der Verein «Flugschneise Süd - Nein» und die Stiftung gegen Fluglärm bezeichnen den Entscheid als «Totalversagen der Politik» und «Verrat an der Bevölkerung». Sie befürchten «einen Aufstand der Bevölkerung, wenn die Südstarts geradeaus tatsächlich eingeführt werden». Im Norden des Flughafens ärgert man sich derzeit über die im SIL vorgesehenen Pistenverlängerungen: Diese seien sowohl sicherheitstechnisch als auch betrieblich unnötig, schreibt die IG-Nord. Es werde mit Scheinargumenten auf eine Kapazitätsausweitung hingearbeitet, welche die Bevölkerung im Norden noch stärker belasten werde. (sda/og)

Publiziert am Mittwoch, 23. August 2017