Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 243/2012

Sitzung vom 14. November 2012

1163. Anfrage (Neue An- und Abflugverfahren am Flughafen Zürich als Folge des Staatsvertrages Deutschland-Schweiz)

Die Kantonsräte Robert Brunner, Steinmaur, Priska Seiler Graf, Kloten, und Regula Käser-Stöckli, Kloten, haben am 3. September 2012 folgende Anfrage eingereicht:

Der Regierungsrat orientierte mit RRB Nr. 738/2012 zu den Verhandlungen mit Deutschland betreffend An- und Abflugverfahren Flughafen Zürich. Eine Präsentation der Deutschen Flugsicherung (DFS) vor der erweiterten Begleitkommission vom 26. Juli 2012 in Waldshut-Tiengen (der im Anfragetext angegebene Link führt ins Leere) gibt zusätzliche Einblicke, welche An- und Abflugverfahren geprüft werden.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Hatte der Regierungsrat Kenntnis vom Verhandlungsangebot des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, welches am 23. April 2012 in Deutschland präsentiert wurde, das neben einer Verlängerung der Pisten 28 und 32 zusätzlich Schnellabrollwege der Pisten 34 und 28 sowie eine Umrollung der Piste 28 vorsieht?
2. Welche Auswirkungen hätte der Bau der Pistenverlängerungen, der neuen Schnellabrollwege und der neuen Umrollung der Piste 28 auf die Kapazität des Flughafens Zürich?
3. Wie robust ist das Ostanflugskonzept bezüglich schlechter Sicht und sehr schlechter Sicht (Nebel) sowie starkem Westwind, starkem Nordwestwind und starkem Nordostwind?
4. Welches sind die wetterabhängigen Alternativen zu diesem neuen Ostanflugkonzept?
5. Können zum heutigen Zeitpunkt über die zukünftige Lärmbelastung im Norden des Kantons schon Aussagen gemacht werden, namentlich mit dem Ersatz des Warteraums RILAX durch langgestreckte Radarführungsstrecken sowie Abflüge ab Piste 32 gemäss Folie 29 der erwähnten Präsentation? (Luftfahrzeuge, welche den erforderlichen Steiggradienten flugbetrieblich nicht schaffen, sollen auf den bisher bestehenden Routen verbleiben. Die anderen sollen auf diversen neuen Routen via Rafzerfeld oder Weinland nach Norden fliegen).

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Robert Brunner, Steinmaur, Priska Seiler Graf, Kloten, und Regula Käser-Stöckli, Kloten, wird wie folgt beantwortet:

Der im Anfragetext aufgeführte Link führt ins Leere. Die erwähnte Präsentation kann auch unter folgendem Link abgerufen werden: www.gruene-zh.ch/uploads/media/20120730_Zuerich_Staatsvertrag_erweiterte_Begleitkommission_in_Waldshut_2.pdf.

Zu Frage 1:

Es wurde im Rahmen der Verhandlungen über heutige und mögliche Entwicklungen und Grundlagen orientiert. Ohne solche Informationen wären Verhandlungen nicht möglich gewesen. Eine vertragliche Verpflichtung der Schweiz gegenüber Deutschland, die Infrastruktur auszubauen, war demgegenüber nicht Verhandlungsgegenstand. Entsprechend sieht der Staatsvertrag auch keine solche Verpflichtung vor.

Zu Fragen 2–4:

Diese Fragen betreffen den Betrieb des Flughafens Zürich. Dafür ist nicht der Regierungsrat, sondern die Flughafen Zürich AG als Konzessionsnehmerin und Flughafenbetreiberin zuständig. Die Gesellschaft wurde deshalb zur Stellungnahme eingeladen. Sie liess sich zu den Fragen 2–4 wie folgt vernehmen:

«Frage 2:

Von allen heute in Betrieb stehenden Betriebskonzepten am Flughafen Zürich weist das Nordkonzept (Landung von Norden, Starts nach Westen und Süden) die höchste Kapazität auf. Durch den Staatsvertrag werden die Sperrzeiten des deutschen Luftraums ausgedehnt und reduzieren damit die Zeitfenster, in welchen das Nordkonzept eingesetzt werden kann. Als Alternative dienen das Ost- und das Südkonzept sowie das Nordkonzept mit gekrümmten Anflügen. Jedoch verfügt keine der Alternativen über eine ähnlich hohe Kapazität wie das Nordkonzept. Um also auch nach Inkrafttreten des Staatsvertrags über ähnliche Kapazitäten zu verfügen und einen stabilen Betrieb zu gewährleisten, muss die Piste 28 ertüchtigt werden. Diese Ertüchtigung beinhaltet die Verlängerung der Piste sowie den Bau von Schnellabrollwegen und einer Umrollung.

Heute können grosse und schwere Flugzeuge bei ungünstigen Wetterbedingungen nicht auf der Piste 28 landen. In diesen Fällen erfolgen die entsprechenden Anflüge von Süden auf die Piste 34. Die Flugsicherung muss dann den Betrieb für diese Anflüge umstellen, was zu einer Reduktion der Kapazität führt. Sind mehrere solcher Umstellungen nötig, kommt es zu Verspätungen (oder die Nachfrage könnte nicht mehr befriedigt werden). Würde komplett auf das Südkonzept umgestellt, käme es ebenfalls zu Verspätungen, weil das Südkonzept aufgrund der Kreuzung der Landepiste 34 mit der Startpiste 28 und des Durchstarts der Piste 34 mit der Startpiste 32 über eine noch tiefere Kapazität verfügt.

Am Flughafen Zürich verfügt heute nur die Hauptlandepiste 14 über Schnellabrollwege. Sie verkürzen die Belegungszeit von Landepisten und erhöhen damit die Kapazität um ca. zwei Landungen pro Stunde. Die Schnellabrollwege für die Piste 28 sind also nötig, um künftig über eine ähnlich hohe Kapazität wie bei Landungen auf Piste 14 zu verfügen.

Durch die Umrollung der Piste 28 kann verhindert werden, dass Flugzeuge, welche sich zwischen dem nördlichen und südlichen Teil des Flughafens bewegen, die Piste 10/28 kreuzen müssen. Dadurch kann die Komplexität des Betriebs weiter reduziert werden.

Fragen 3 und 4:

Die Piste 28 verfügt nicht über ein Instrumentenlandesystem (ILS) der Kategorie III. Das bedeutet, dass bezüglich Sichtweite (Bodensicht), Wolkenuntergrenze sowie Rückenwind einige Mindestanforderungen erfüllt sein müssen. Diese Minima betragen heute:

– Sichtweite (Bodensicht) 4300 Meter
– Hauptwolkenuntergrenze 1200 Fuss (rund 300 Meter)
– Rückenwindkomponente 5 Knoten

Die Ertüchtigung der Piste 28 wird zu einer Überprüfung und allenfalls zu einer Reduktion dieser Minimalanforderungen führen.

Diese Minimalanforderungen führen dazu, dass bei Wetterverhältnissen, bei welchen diese Anforderungen nicht mehr erfüllt sind, alternative Landepisten verwendet werden müssen. Konkret wird bei Nebel heute und in Zukunft von Norden her auf Piste 14 oder Piste 16 gelandet. Nur sie verfügen über das nötige ILS-System der Kategorie III. Bei Nordostwind kommen, je nach Tageszeit (DVO-Sperrzeiten) und Stärke, der Süd- oder der Nordanflug infrage. Nicht beeinträchtigt wird der Ostanflug bei starkem West- oder starkem Nordwestwind, weil dann in der Regel genügend Sicht vorhanden ist.»

Zu Frage 5:

Der Warteraum RILAX wird durch den Staatsvertrag nicht aufgehoben. Er kann also auch nach dem Inkrafttreten des Staatsvertrags nach den dort genannten Bedingungen für die Anflüge auf Piste 14 genutzt werden. Im Übrigen soll der grenzüberschreitende Luftraum zum Zweck der betrieblichen Umsetzung der im Staatsvertrag genannten Regelungen gemeinsam durch Skyguide und die Deutsche Flugsicherung (DFS) geplant und für den deutschen Luftraum einvernehmlich abgestimmt werden. In der Schweiz wird das normale Betriebsreglementverfahren angewendet.

Bei der in der Anfrage erwähnten Präsentation der Deutschen Flugsicherung (DFS) und den darin skizzierten Flugrouten handelt es sich um Ideen der DFS. Lärmberechnungen zu bestimmten Routen werden erst entweder im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) oder im Zuge des ordentlichen Eingabeverfahrens (Betriebsreglement) im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung vorgenommen. Dies ist bei den erwähnten Routen bisher nicht der Fall.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi