

«Gekröpfter» erst in sieben Jahren

Flughafen und Skyguide prüfen drei Varianten des gekröpften Nordanflugs — «mit Hochdruck». Ein rascher Erfolg ist dennoch nicht zu erwarten.

Von Hans-Peter Bieri

Zürich. - Der gekröpfte Nordanflug ist nicht vom Tisch, trotz dem Projekt Relief. Im Gegenteil, Flughafen und Skyguide arbeiteten gegenwärtig «mit Hochdruck» an dem Projekt, hält der Regierungsrat in der Antwort auf ein Dringliches Postulat aus dem Kantonsrat fest.

Geprüft werden gemäss Regierungsantwort drei Anflugvarianten:

- Die erste beruht auf dem vorhandenen Instrumentenlandesystem (ILS) der Piste 14, jedoch mit einem verkürzten Endanflug von knapp elf Kilometern. Das Auflinieren auf das ILS erfolgt mittels einem neuen Navigationsstandard, der in der Schweiz erst noch eingeführt werden muss.
- Bei der zweiten Variante fliegt das Flugzeug die Piste 14 in einem Winkel an, der 15 Grad von der Pistenachse gegen Westen abweicht; es wird dabei von einem Landekursender (Localizer) geführt. Es folgt eine Endanflugkurve nach Sicht.
- Als dritte Variante wird ein Sichtanflug in Betracht gezogen. Dazu muss die Sicht zwischen 6,5 und 15 Kilometer betragen, und die Wolken dürfen nicht tiefer als 650 Meter über dem Flugplatz liegen. Gemäss Regierungsantwort ist noch nicht geklärt, ob die Airlines, die Zürich frequentieren, einen solchen Anflug akzeptieren würden.

Rasche Entlastung nicht zu erwarten

An- und Abflugverfahren müssen den Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (Icao) folgen. Bei Abweichungen sind umfangreiche Sicherheitsüberprüfungen nötig, deren Ausgang offen ist. Es sei deshalb noch nicht gewährleistet, dass die untersuchten Varianten auch eingeführt werden könnten, hält die Regierung fest. Anflüge von Osten auf die Pisten 16 oder 14 werden deshalb schon gar nicht geprüft; bei allen drei Varianten erfolgt der Anflug von Westen. Das wiederum zieht Probleme bei den Abflügen nach Westen nach sich. Für die Regierung ist es deshalb für eine effiziente Nutzung des gekröpften Nordanflugs unumgänglich, die An- und Abflugrouten und den Luftraum komplett zu reorganisieren.

Welcher Variante auch immer der Vorzug gegeben wird, falls es überhaupt zu einem gekröpften Nordanflug kommt: Es wird dauern. Bundesrat Moritz Leuenberger, Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer und die Verwaltungsratspräsidenten von Flughafen und Skyguide haben sich im März zwar auf ein rasches Vorgehen geeinigt, doch sie rechnen dennoch mit sieben bis acht Jahren. Die Erarbeitung der Varianten braucht ein halbes Jahr, der Sicherheitsnachweis ein Jahr, die Abklärungen zu den Verkehrsströmen, der Luftraumstruktur und den Kapazitäten zwei bis drei Jahre, das Genehmigungsverfahren durch das Bazl ein weiteres Jahr, und für die Rechtsmittelverfahren müssen nochmals zwei Jahre eingeräumt werden. Zwei Jahre braucht es zudem für die Installation der Navigationsanlagen und die Einführung der Flugsicherungsverfahren.

Erstes Gesuch Ende Jahr?

Noch nicht einmal vom Sichtanflug erwartet der Regierungsrat rasche Erfolge, obschon der Flughafen, wie im März beschlossen wurde, intensiv daran arbeitet und ein Gesuch möglicherweise bereits Ende Jahr eingereicht werden kann. Das Verfahren werde dennoch mehrere Jahre dauern, schreibt die Regierung.

Sie widerspricht damit dem US-Luftfahrtexperten John-Paul Clarke, der im Auftrag der Fluglärmgegner im Süden des Flughafens den gekröpften Nordanflug geprüft hat und zum Schluss gekommen ist, dass dieser sich schon ab April 2005 stufenweise einführen liesse.

Tages Anzeiger, 16.Juli 2004