

Vexierspiel um gekröpften Anflug

«Gekröpfter Nordanflug nicht vor 2011», verlautet aus Bern. Gegner der Süd- und Ostanflüge sagen, der Alternativanflug sei innert sechs Monaten machbar - «wenn man nur will».

Von Erwin Haas

Der gekröpfte Nordanflug ist für viele Einwohner im Osten und Süden des Flughafens Zürich, die wegen der deutschen Anflugsperren neu mit Fluglärm belastet werden, die Traumlösung. Er würde «alles wieder so ordnen, wie es jahrzehntelang gewesen war», sagen sie. Er würde vom Fricktal her dem Rhein entlang zu einem verkürzten Endanflug von Norden auf die beiden bisherigen Hauptlandepisten 14 und 16 führen - ein Anflug über Schweizer Gebiet, gegen den Deutschland nicht einschreiten könnte, solange er in gebührender Distanz zur Grenze verläuft. Die bisherige Planung geht von einem Abstand von 4,5 Kilometern aus.

Der «Gekröpfte» löst für die Befürworter mehrere Probleme auf einen Schlag. Süd- und Ostanflüge wären überflüssig. Die Anflüge führten wieder über relativ dünn besiedelte Gebiete und würden im Norden kanalisiert, wie es Unique und die Zürcher Regierung wünschen und wie es der bisherigen kantonalen Raumplanung entspricht. Die «zögerliche Umsetzung» dieser Ideallösung führen die Verfechter des gekröpften Anflugs auf den fehlenden Willen der zuständigen Stellen zurück.

Tatsächlich fürchtet Unique eine Kapazitätseinbusse. Ab 8 Uhr - während der «Morgenwelle» - könnte die Nachfrage mit dem «Gekröpften» nicht befriedigt werden, sagte Betriebschef Rainer Hildebrand letzten Herbst. Die Flugsicherung Skyguide müsste zwei unvereinbare Aufträge erfüllen: Die Luftraumplaner müssten dafür sorgen, dass dem Flughafen die geforderte Kapazität erhalten bleibt, und gleichzeitig ein Verfahren einführen, das diese Kapazität schmälert. Bundesrat Moritz Leuenberger wurde wiederholt mit dem Vorwurf konfrontiert, er packe den gekröpften Nordanflug nur halbherzig an, um eine erneute Auseinandersetzung mit Deutschland, das den Anflug ablehnt, zu vermeiden. Sogar der Zürcher Regierungsrätin Rita Fuhrer, die den «Gekröpften» zumindest abklären lassen will, werden unlautere Motive unterstellt. Kantonsrat Richard Hirt, Präsident der Gemeinde Fällanden und des Fluglärmforums Süd, das gegen die Südanflüge kämpft, warf gestern öffentlich die Frage auf, ob Fuhrer nur bluffe und den «Gekröpften» als politische Beruhigungsspiel einsetze.

Grosse Zweifel am Zeitplan

Den Zeitbedarf, für den sich das Departement Leuenberger, das Luftfahrtamt (Bazl), Unique und Skyguide am Mittwoch übereinstimmend ausgesprochen haben, zweifeln die Fluglärmgegner an. Sieben Jahre dauere es bis zum «Gekröpften», sagt das Bazl (TA vom Donnerstag). Für die Genehmigungs- und Rechtsmittelverfahren, die Entwicklung der Flugsicherungsmodelle und die Schulung der Lotsen brauche es allein fünf Jahre. Die Fluglärmgegner im Süden des Flughafens weisen empört darauf hin, der Südanflug sei letzten Sommer «notrechtmässig» und ohne Genehmigungsverfahren innert vier Monaten eingeführt worden. Wenn es möglich sei, für die Südanflüge innert Jahresfrist ein Instrumentenlandesystem zu bauen, brauche es für den Bau von Navigationshilfen für den «Gekröpften» nicht fünfmal mehr. Auch erfahrene Swiss-Piloten glauben, dass sich der «Gekröpfte» schneller einführen lässt, wenn Skyguide so flexibel wäre wie etwa die Flugsicherung auf amerikanischen Flughäfen.

Dem Süden droht Verschlimmerung

Ein anderer Aspekt ist die Prognose, dass sich das Fluglärmproblem rund um den Flughafen Zürich durch den «Gekröpften» noch viel mehr komplizieren könnte als durch die deutschen Flugsperren. Unique wies schon vor einem halben Jahr darauf hin, dass ein neuer Anflugkorridor dem Rhein entlang den ganzen Deutschschweizer Luftraum rund zwölf Kilometer nach Süden verschöbe. Für den «Gekröpften» müsste zwischen Aarau und Olten ein grossräumiges «Aufmarschgebiet» für den Luftverkehr nach Zürich eingerichtet werden. Richtung Westen startende Flugzeuge müssten südlichere Abflugrouten wählen als heute. Auch der direkte Abflug Richtung Süden über die Forch, wie er im Sommer 2000 während der Westpistensperre praktiziert wurde, kommt vielleicht wieder auf den Tisch.

Die allerschlimmste Befürchtung hängt allerdings wieder mit Deutschland zusammen, das den «Gekröpften» nicht will. Berlin könnte im Gegenzug seine Nordanflugssperren weiter verschärfen und - *horribile dictu* - die Flugsicherung bis zur Grenze in die eigenen Hände nehmen. Eine Übergabe der Flugzeuge an Skyguide kurz vor dem Flughafen brächte dem Flugverkehr am Zürcher Himmel das betriebliche Chaos.