



Medienrohstoff

03.04.2008

Die optimierten Betriebsvarianten und die raumplanerische Sicherung einer Parallelpiste

Die drei optimierten Betriebsvarianten

- Die **Variante E_{optimiert}** basiert auf dem bestehenden Pistensystem und dem heutigen Betriebskonzept. Es hält die deutschen Sperrzeiten für den süddeutschen Luftraum nicht ein und setzt von 6 bis 21 Uhr in der Regel auf Nordbetrieb sowie ab 21 Uhr auf die mit vergleichsweise geringen Lärmauswirkungen verbundenen Ostanflüge.
- Die **Variante E_{DVO}** berücksichtigt die Sperrzeiten im süddeutschen Luftraum gemäss aktueller Durchführungsverordnung (DVO). Von 6 bis 7 Uhr enthält diese Variante als mögliche Option den gekröpften Nordanflug, soweit er die Verkehrsnachfrage ausreichend zu befriedigen vermag und sicher durchführbar ist. Langfristig kann der gekröpfte Nordanflug die Anforderungen an den Betrieb auf einem Interkontinentalflughafen aber nur erreichen, wenn er in Form eines Präzisionsverfahren (gestützt auf Satellitennavigation) zur Verfügung steht. Davon unabhängig befindet sich das Gesuch der Flughafen Zürich AG für die Einführung eines gekröpften Nordanflugs mit einem Endanflug nach Sicht beim BAZL in Prüfung.
- Die **Variante J_{optimiert}** basiert auf einem System mit Pistenverlängerungen und besteht aus einer Kombination von Nord- und Ostbetrieb. Während den Anflugwellen sind in der Regel Landungen von Norden vorgesehen, während den Abflugwellen Landungen von Osten. Im Vergleich zur ursprünglichen Variante J ist in der optimierten Version die Phase mit Landungen aus Osten über den Mittag flexibler gehalten, um allfälligen künftigen Verschiebungen zwischen Anflug- und Startsequenzen entsprechen zu können. Zwischen 10 und 16 Uhr ist eine mehrstündige Phase mit Ostlandungen vorgesehen; in der Variante J waren die Ostanflüge fix auf die Zeit von 10 bis 14 Uhr festgelegt. J_{optimiert} weist während den deutschen Sperrzeiten morgens und abends keine Alternativen auf. Damit ist die Variante nicht mit der DVO kompatibel. Aus Schweizer Sicht ist eine Pistenverlängerung erst denkbar, wenn sich mit Deutschland eine neue, rechtssichere Vereinbarung für die Nutzung des süddeut-

schen Luftraumes im Zusammenhang mit dem Betrieb am Flughafen Zürich finden lässt.

- Alle **drei Varianten** enthalten im Gegensatz zum heutigen Betrieb bei Nebel- und Bisenlagen Starts nach Süden geradeaus, jedoch ausschliesslich in Verspätungssituationen. Zudem ist für alle Varianten vorgesehen, dass bei der seltenen Situation von starkem Nordostwind Landungen aus Sicherheitsgründen von Süden erfolgen. Gesamthaft dürften diese beiden Konzepte zu weniger als 5 Prozent der Betriebszeit zur Anwendung kommen.

Die Frage der raumplanerischen Sicherung einer Parallelpiste

Für den Bund steht derzeit ein Parallelpistensystem nicht zur Diskussion. Um diese Option für die langfristige Zukunft in 20 bis 30 Jahren dennoch zu bewahren, liess er die Auswirkungen einer Freihaltung der entsprechenden Fläche für ein solches Parallelpistensystem im SIL durch zwei Gutachten abklären. Beide Untersuchungen kamen zum Schluss, dass aus übergeordneter und langfristiger Sicht ein solcher Schritt zu empfehlen wäre. Einerseits, so die Meinung der Gutachter, liessen sich durch die raumplanerische Sicherung für ein Parallelpistensystem potenzielle Konflikte mit allfälligen anderen Nutzungsarten vermeiden und der Spielraum für eine der Nachfrage entsprechende Entwicklung des Flughafens Zürich erhalten. Andererseits zeigten die Untersuchungen, dass die Auswirkungen einer raumplanerischen Sicherung gesamthaft als eher gering einzustufen wären. Eine solche Massnahme hätte jedoch rein präventiven Charakter und würde noch keinen Grundsatzentscheid zugunsten eines Betriebssystems mit Parallelpisten darstellen.

Die raumplanerische Sicherung hätte konkret zur Folge, dass die Städte Kloten und Bülach sowie die Gemeinden Winkel und Neerach in den betroffenen Gebieten keine zusätzlichen Nutzungsreserven mehr für Wohnzwecke bereitstellen könnten. Zudem wären rund 50 Gebäude in Winkel und Bachenbülach durch Höhenbeschränkungen betroffen. Keine Auswirkungen hätte die raumplanerische Sicherung eines Parallelpistensystems für bereits bestehende Wohnnutzungsreserven. Da der Bau einer Parallelpiste auch die Verlegung einer Nationalstrasse und zweier Kantonsstrassen erfordern würde, wäre es notwendig, die entsprechenden Flächen vorsorglich zu sichern. Zudem müsste der Bund einen Ersatzstandort für den Waffenplatz Kloten-Bülach suchen.