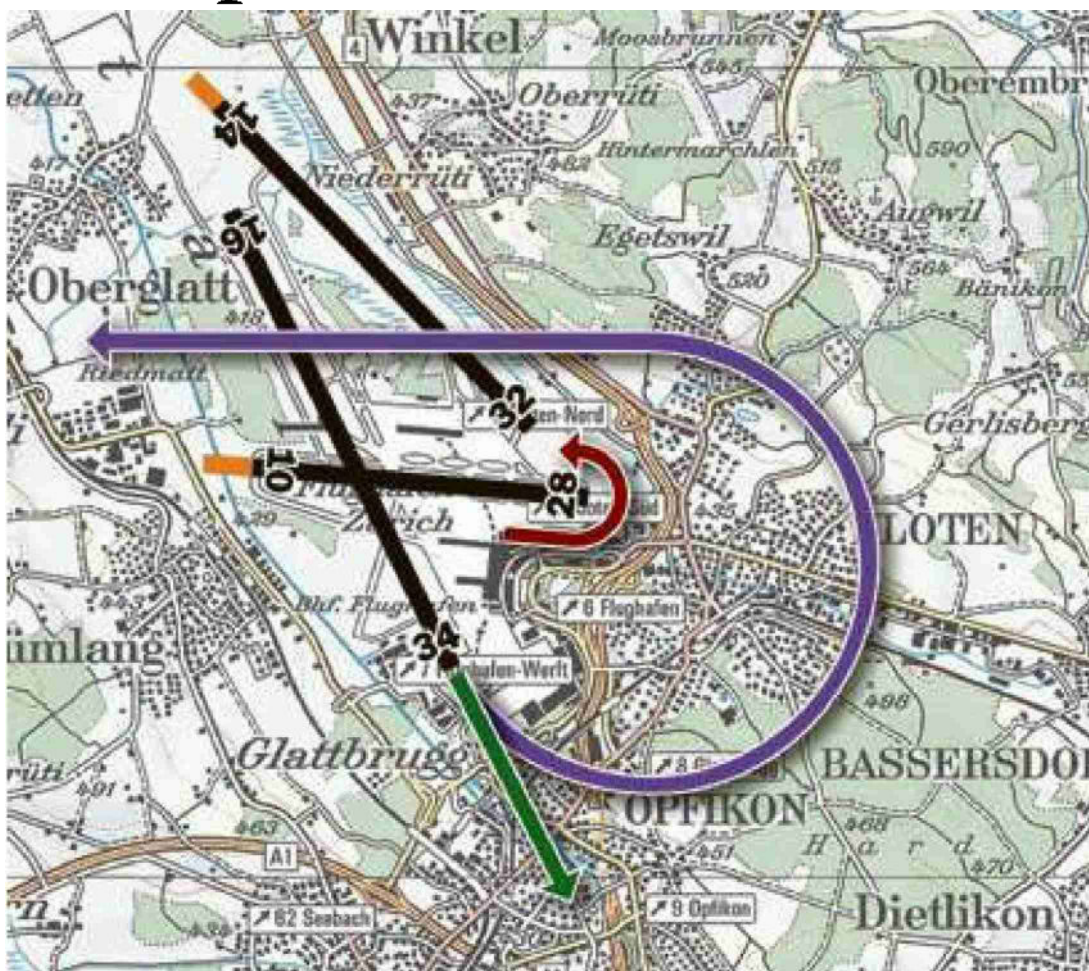


Pistenverlängerungen werden im September wieder zum Thema



Drei Optionen für mehr Kapazität: Orange die möglichen Verlängerungen der Pisten 28 (Rümlang) und 32 (Oberglatt). Rot markiert ist die Pistenumrollung, welche die Geschäftsfliegerei und Rega verdrängen, aber die Sicherheit erhöhen würde. Grün eingezeichnet ist der Südstart geradeaus, welchen der Bund offenbar nur bei Bise und Nebel einführen will. Die violette Startschleife um Kloten, welche gleichzeitige Landungen von Norden verunmöglicht, bleibt zur Mittagszeit wohl bestehen, mit Sicherheit ist das aber erst Ende September bekannt. *Quelle ©swissmap (H41.00004), Grafik ak*

FLUGHAFEN Am Montag wird der Kantonsrat über die Initiative «Pistenveränderungen vors Volk» befinden. Ende September soll dann der Bund seine neuen Pläne für den Flughafen vorlegen. Die vom Flughafen angestrebten Pistenveränderungen werden darin ebenfalls eine Rolle spielen.

Andreas Frei

Im Kantonsrat wird am Montag über die Volksinitiative «Pistenveränderungen vors Volk» debattiert. Diese verlangt, dass sämtliche Kantonsratsentscheide, welche Veränderungen an den Pisten des Flughafens betreffen, automatisch dem Volk zur Abstimmung vorgelegt werden. Bisher ist das nur möglich, wenn der Kantonsrat einer Vorlage zustimmt. Dann kann gegen den Beschluss das Referendum ergriffen werden, spricht eine Volksabstimmung erzwungen werden. Lehnt der Kantonsrat aber eine Vorlage ab, dann ist dieser Entscheid definitiv und keine Volksabstimmung möglich. Das soll mit der Initiative geändert werden.

Auch SP ist für die Initiative

Am Montag verhält es sich aber genau umgekehrt. Stimmt der Kantonsrat bei seiner Debatte dieser Pisteninitiative zu, dann wird sie umgesetzt. Lehnt er sie ab, kommt es zur Volksabstimmung. Derzeit sieht es ganz danach aus, dass der Kantonsrat die Initiative durchwinkt, weil sich neben Mitte- und Rechtsparteien auch die SP dafür ausgesprochen hat. Grüne, GLP, EVP und AL stellen sich zwar gegen das Ansinnen, welches im März 2015 vom Verein Pro Flughafen eingereicht wurde. Die Kleinparteien stellen zusammen allerdings nur 40 der 180 Kantonsräte. Selbst wenn die bürgerlichen Unterländer Kan-

tonsräte von ihrer Parteimeinung abweichen würden – ähnlich wie bei der Abstimmung über die Pistenverlängerungen im März 2014, welche letztlich die Pisteninitiative auslöste –, würde die Vorlage noch mit Marge durchkommen.

Die SP lässt ihre sonstigen Verbündeten diesmal links liegen, weil sie sich von einem Volksentscheid zu den Pistenverlängerungen eine endgültige Lösung erhofft. Sprich: Lehnen die Zürcher Stimmberechtigten die Verlängerungen ab, dann muss das auch der Bund akzeptieren. Die Befürchtung der SP ist dabei, dass Bern den Zürcher Kantonsrat bei einem Nein wieder überstimmen könnte, wie er es beim Richtplan bereits gemacht hat.

Die Frage der Kapazität

Ende September soll dann der Bund den zweiten Teil des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) vorlegen. Darin wird es auch darum gehen, wie die Kapazität des Flughafens verbessert werden kann. Ein Stichwort ist dabei der Südstart geradeaus zur Mittagszeit. Dieser könnte in der absoluten Stosszeit am Flughafen für Entlastung und damit weniger Verspätung sorgen, was auch in weniger Flüge nach 23 Uhr resultieren würde. Denn auch wenn der Flughafen gerne betont, dass bis 23.30 Uhr geflogen werden darf – die letzte halbe Stunde nämlich als Verspätungsabbau –, ist es das Ziel von Bund, Kanton und Gemeinden, dass ab 23 Uhr Ruhe über dem Unterland herrscht. Verspätungen sollen die Ausnahme sein, momentan sind sie die Regel, mit durchschnittlich mehr als sechs Flügen pro Nacht.

Der Flughafen befürwortet den Südstart geradeaus zwar auch,

betont dessen Notwendigkeit aber vor allem bei speziellen Wetterverhältnissen wie Bise oder Nebel und nicht so offensiv wie etwa das Bundesamt für Zivilluftfahrt, die Skyguide, Swiss oder die Allianz von 137 Gemeinden, welche die Massnahme letztes Jahr vorgeschlagen hatte. Die Südstarts geradeaus würden bewirken, dass zur Mittagszeit die Flugzeuge von Norden landen und gleichzeitig in den Süden starten könnten. Das ist derzeit nicht möglich, weil die Maschinen nach dem Start links abdrehen und so die mögliche Flugbahn von allfällig durchstartenden Jets kreuzen (siehe Karte).

Die internen und externen Forderungen scheinen den Bundesrat aber nicht überzeugt zu haben, denn gemäss der NZZ, welche einen Entwurf des Sachplans zugespielt erhalten hat, sind die Geradeausstarts darin kein Thema. Diese sind nur für die extreme Wetterlage Bise vorgesehen und selbst diese bis zu 1000 Starts pro Jahr.

Mehrere Optionen im Spiel

Die Massnahme zur Mittagszeit reicht aber ohnehin nicht, um die Kapazität dauerhaft zu sichern. Dazu möchte der Flughafen auch andere Varianten gegen Wind und Wetter widerstandsfähiger machen. Die Verlängerungen der Pisten 28 und 32 in Richtung Rümliang und Höri würde beispielsweise ermöglichen, dass auch die grössten Flugzeuge bei allen Windlagen von Osten landen und nach Norden starten können. Oder umgekehrt.

Gleichzeitig arbeitet der Flughafen auf die Pistenumrollung 28 hin. Diese würde ermöglichen, dass von Norden landende oder nach Norden startende Flugzeu-

ge rund um die Piste 28 rollen können und diese nicht mehr kreuzen müssen. Das erhöht die Sicherheit.

Businessjets müssen weg

Der Umrollung stehen derzeit diverse Gebäude im Weg. Neben der Rega ist auch die Geschäftsfliederei betroffen. Diese wird vom Flughafen Zürich verdrängt, hat CEO Stephan Widrig erst kürzlich am Luftfrachttag wieder einmal in Erinnerung gerufen. In Kloten haben die Businessjets auf Dauer keinen Platz mehr und auch die Rega müsste beim Umrollungsbau weichen. Die beste Lösung für alle Beteiligten wäre der Exodus nach Dübendorf, wie das auch der Bund vorsieht. Die dortigen Gemeinden wehren sich aber mit allen Mitteln gegen diese Pläne und auch der Kanton lehnt die Geschäftsfliederei in Dübendorf ab. Die Rega dürfte hingegen umziehen.

Kapazität als Hauptargument

Wenn dann dereinst Pistenverlängerungen und Umrollung gebaut wären, hätte der Flughafen die Optionen, um je nach Wind und Wetter das Konzept umzustellen und mit etwa gleichbleibender Kapazität starten und landen zu lassen. Der Flughafen will in zehn Jahren einheitlich 70 Flugbewegungen pro Stunde abwickeln können, zur Mittagszeit gar 80. Heute sind es 66, aber nur bei optimalen Bedingungen. Vor allem bei Bise mit Wind von Osten sinkt die Kapazität und die Flugzeuge stauen sich. Es resultieren Verspätungen, die bis zum Ende der planbaren Flugzeit um 23 Uhr nicht mehr eingeholt werden können.

Die Pistenverlängerungen waren lange an den Staatsvertrag

mit Deutschland gekoppelt. Nachdem dieser nun auf Eis liegt und somit nicht mehr als Hauptgrund für die Notwendigkeit der Pistenverlängerungen dienen kann, sind nun eben die erforderlichen stabilen Kapazitäten das ausschlaggebende Argument des Flughafens. Die Pläne für die Pistenverlängerungen hat der Flughafen längst bereit. Das wissen auch die Anwohnerorganisationen wie der Schutzverband, die IG Nord oder der Dachverband Fluglärmschutz. Sie werden ihre Energie und ihre knappen Mittel daher in die Abstimmung über die Ausbauten investieren, haben sie bereits angekündigt, und das Resultat der Pisteninitiative hinnehmen. Auch das ist ein Grund, weshalb die Initiative im Kantonsrat über GLP, EVP, AL und Grüne hinaus kaum Gegner finden dürfte.

Südstimmen entscheiden

Damit wird der Weg zur Verlängerungsvorlage bald frei werden. Der Region stehen dann spannende Entscheide bevor. Im Osten, Norden und Westen ist klar, dass Pistenverlängerungen die Ausrichtung des Flughafens in diese Himmelsrichtungen fördern würde. Abseits der vielen Flughafenbefürworter dürfte das zu einem Gros an Nein-Stimmen führen. Befürworter müssen also vor allem in der Stadt Zürich und im Süden gefunden werden. Diese Mehrheit der Stimmberechtigten ist bereits über die sicherheitsrelevanten Südstarts geradeaus bei Bise und Nebel erbost. Sie nicht auch noch mit Südstarts geradeaus zur Mittagszeit zu verärgern, nur damit sich die Verspätungslage verbessert, dürfte viele Ja-Stimmen für die Pistenverlängerungen sichern.

DIE FRAGE DES GEBIETS

Gemäss der NZZ ist im SIL-Entwurf auch das Gebiet mit Lärmwirkungen neu definiert, wobei diverse Gemeinden neu betroffen sind: Adlikon, Andelfingen, Brütten, Dägerlen, Dinhard, Fällanden, Henggart, Hettlingen, Neftenbach, Regensberg, Seuzach, Thalheim, Zollikon und Zumikon sowie sieben Gemeinden im Aargau. Welche Auswirkungen das auf die Siedlungsentwicklung hat, wird erst das tatsächliche SIL-Objektblatt des Bundes zeigen.

In der Frage des Gebiets ebenfalls unklar ist die Anzahl tatsächlich betroffener Personen bei Südstarts, welche stets im gleichen Atemzug mit dem «dichtbesiedeltesten Gebiet» genannt wird. Konkrete Zahlen dazu fehlen vonseiten des Bundes aber. *red*