

Seitenblick des Präsidenten

Regard en coin du président



Matthias Samuel Jauslin
president@aeroclub.ch

Zentralpräsident
Aero-Club der Schweiz
Président central
Aéro-Club de Suisse

«Zürich, Switzerland» ist gefordert

«Der Flughafen Zürich zählt zu den bedeutendsten Verkehrsinfrastrukturen der Schweiz. Er bindet das Land an die wichtigsten Metropolen der Welt an und erfüllt damit einen zentralen volkswirtschaftlichen Auftrag.» Mit dieser Aussage beweihrächtigt sich der Flughafen Zürich auf seiner Webseite selbst. Doch es sind nicht leere Worthülsen. Zahlreiche Studien kommen zu ähnlichen Schlüssen und auch Bundesbern ist sich der Wichtigkeit des interkontinentalen Drehkreuzes bewusst. Deshalb sind Investitionen in den zukünftigen Betrieb unerlässlich. Das kann aber nicht nur bei der zugehörigen Infrastruktur sein. Auch das Pistensystem muss einen stabilen Verkehr zulassen. Seit beinahe 50 Jahren wurde das Pistensystem nicht geändert. Wie damals arbeitet man mit kreuzenden Pisten und damit verbunden mit dem häufigen Wechsel zwischen den verschiedenen Betriebskonzepten. Das ist händelbar und dem knappen Raum im eng besiedelten Grossraum Zürich geschuldet. Grundlegende Änderungen sind politisch wohl kaum umsetzbar. Doch Handlungsbedarf für eine Verbesserung der Sicherheit und der betrieblichen Abläufe bei der Benutzung des Pistensystems wurde in einer Sicherheitsüberprüfung bereits 2012 angemeldet und ist im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) verankert.

Erreichen will man das mit Verlängerungen der Pisten 28 und 32. Damit wird der Handlungsspielraum der Flugsicherung und die Abwicklung des Flugbetriebes massgeblich verbessert. Zudem kann die Lärmbelastung am Abend wegen weniger Verspätungen reduziert werden.

Daher verwundert es umso mehr, dass die Kommission Energie, Verkehr und Umwelt des Kantonsrats Ende März dieser pragmatischen Lösung nur ganz knapp zugestimmt hat. Vor allem die Angst vor Kapazitätsausweitungen und das Teufelsbild Flugverkehr scheint bei den linken Gegnern tief verwurzelt zu sein. Die Flughafen Zürich AG versichert glaubwürdig, dass die Pistenverlängerungen nicht einer Kapazitätserweiterung dienen, sondern einen stabileren Flugplan gewährleisten. Die logische Folge daraus ist weniger Verkehr in der späten Nacht. Das sind jene Flüge, die bei den Anwohnern verständlicherweise anecken. Warum die Fluglärngegner nun gegen diese Verbesserung kämpfen und einzig das Feindbild Luftfahrt bewirtschaften, ist für mich nicht nachvollziehbar. Ich bin gespannt, wie der Zürcher Kantonsrat im Sommer diese Frage beurteilt. Die Ausgangslage ist jedenfalls spannend. Schlussendlich wird wohl das Zürcher Stimmvolk im nächsten Jahr das letzte Wort haben. Es ist zu hoffen, dass der selbstbewusste Kanton wirklich die Grösse hat, Entscheide im Sinne einer weltoffenen Schweiz zu treffen.

«Zurich, Switzerland» est sollicité

L'aéroport de Zürich est une des infrastructures de transport les plus importantes en Suisse. Il relie le pays aux principales métropoles du monde et remplit ainsi une mission économique majeure». Avec cette déclaration, l'aéroport de Zurich s'enorgueillit sur internet. De nombreuses études aboutissent aux mêmes conclusions et la Berne fédérale est consciente de l'importance de la plaque tournante intercontinentale. Il est donc essentiel d'investir dans l'exploitation future. Mais cela ne peut se limiter à l'infrastructure concernée. Le système des pistes doit permettre un trafic stable. Il n'a pas été modifié depuis près de 50 ans. Comme autrefois, on travaille avec des pistes qui se croisent, ce qui implique de fréquents changements entre les différents concepts d'exploitation. C'est gérable et dû au peu d'espace dans l'agglomération dense de Zurich. Des changements fondamentaux sont politiquement difficilement réalisables. En 2012, des mesures visant à améliorer la sécurité et les procédures opérationnelles liées à l'utilisation du système des pistes furent notifiées dans un audit de sécurité. Elles sont inscrites dans le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA).

L'objectif est d'y parvenir en prolongeant les pistes 28 et 32. Cela améliorera considérablement la marge de manoeuvre du contrôle aérien et la gestion des opérations aéronautiques. Les nuisances sonores du soir pourront ainsi être limitées grâce à une réduction des retards.

Il est d'autant plus important, que la commission de l'énergie, des transports et de l'environnement du Grand Conseil ait accepté de justesse cette solution pragmatique à la fin du mois de mars. La crainte d'une augmentation de capacité et l'image diabolique du trafic aérien semblent être profondément ancrées chez les opposants de gauche. L'Aéroport Zurich SA assure crédiblement que l'extension des pistes n'a pas pour but d'augmenter la capacité, mais de garantir des horaires de vol plus stables. La conséquence logique en est, moins de trafic tard dans la nuit. Ce sont ces vols qui, naturellement, dérangent les habitants. Je ne comprends pas pourquoi les opposants au bruit aérien refusent cette amélioration et se contentent d'exploiter une image hostile de l'aviation. J'attends avec impatience l'avis du Grand Conseil zurichois sur cette question cet été. La situation est en tous cas passionnante. Finalement, les électeurs zurichois auront bien le dernier mot l'année prochaine. Espérons que ce canton affirmé, aura vraiment la grandeur de prendre des décisions dans l'optique d'une Suisse ouverte au monde.