

Gewimmel am Himmel hat Ordnung

«Die flüged dure, wos wänd», sagt der Volksmund. Rund um den Flughafen Zürich gibt es mittlerweile so viele Flugwege, dass die Routenvielfalt wie Unordnung wirkt. Ist sie aber nicht.

Von Erwin Haas

Zürich. - Die deutschen Anflugsperrungen haben dafür gesorgt, dass die Zahl der Standardflugwege vom und zum Flughafen Zürich innert dreier Jahre sprunghaft gestiegen ist. Die Ostanflüge vom Tösstal her und die neuen Südanflüge über den Pfannenstiel - kombiniert mit Starts in Richtung Norden - haben in der Bevölkerung den Eindruck erweckt, am Zürcher Himmel werde oftmals geflogen, wie es grad kommt. Verstärkt wird dieser Eindruck dadurch, dass der Luftraum nördlich des Rheins unter der Woche von 21 bis 7 Uhr und an Wochenenden von 20 bis 9 Uhr gesperrt ist: Die deutschen Auflagen erfordern zweimal pro Tag eine Umstellung des Flugregimes, bei «Aprilwetter» auch häufiger.

Rückenwinde und heisses Wetter

In Fluglärmforen, Leserbriefen und am Lärmtelefon der Flughafenbetreiberin Unique wird häufig geklagt:

Bewohner der Ost- wie auch der Südanflugschneise wundern und ärgern sich, dass der Flugbetrieb manchmal mitten in einer der deutschen Sperrstunden umgestellt wird. Rückenwind ab etwa 9 km/h ist einer der Gründe: Bei starkem Föhn sind Südanflüge, bei Bise - wie in diesen Tagen - Ostanflüge zu gefährlich, weil sich die Bremsstrecke nach dem Aufsetzen verlängert. Ein anderer Grund sind Bodennebel in Kloten und tief hängende Wolken. Bei instabilem Wetter können sie die Sicht auf die Piste im Endanflug schnell auf weniger als die nötigen 2,5 Kilometer drücken.

Es kommt vor, dass die Ostanflüge normal durchgeführt werden und trotzdem einzelne Südanflüge stattfinden, was die Bewohner in der Südanflugschneise ärgert. Solche Ausnahmen rühren daher, dass die letzte Entscheidung beim Piloten liegt: Um auf Nummer sicher zu gehen, akzeptieren einzelne die zugewiesene Landung auf der kurzen Westpiste nicht, wenn sie nass ist und leichte Bise herrscht.

Bewohner in Dübendorf beklagen sich über vermehrte Verletzungen des Standardabflugs nach Starts auf Piste 16 über Opfikon-Glattbrugg. Statt die vorgeschriebene Linkskurve über Wallisellen früh einzuleiten, flögen Grossflugzeuge, vor allem Jumbos aus Singapur und Boeings aus Malaysia, immer wieder lange geradeaus und drehten erst über Dübendorf ab - «als würde der Flughafen bereits den Wide[100] Left Turn praktizieren, den er im neuen Betriebsreglement beantragt hat». Laut Unique ist dieser Vorwurf nicht berechtigt. Es stimme allerdings, dass Grossraumflugzeuge bei heissem Wetter langsamer steigen, weil die Motoren weniger Leistung hergeben. Sie begannen dann vermehrt erst 4,5 Kilometer nach dem Pistenkreuz in die Linkskurve einzudrehen.

Abkürzungen über 5000 Fuss erlaubt

Vermehrt klagen Bewohner im ganzen Kanton und bis in den Thurgau und Aargau, dass Flugzeuge im Steigflug an Orten auftauchen, wo früher nie eines gesichtet worden sei. Auch das hat seinen Grund: Seit der Verkehr Ende der 90er-Jahre zugenommen hat, macht die Flugsicherung Skyguide vermehrt von der 5000-Fuss-Regel Gebrauch. Wenn abfliegende Flugzeuge die Höhe von 5000 Fuss bzw. 1500 Meter über Meer erreicht haben, können die Fluglotsen sie von den Standardrouten weg und direkt zu einem entfernten Navigationspunkt

dirigieren. In höher gelegenen Gebieten wie am Pfannenstiel entsteht der Eindruck, die Flugzeuge flögen, wie es ihnen passt, obwohl sie noch relativ tief sind. Verändert haben sich die Flugwege aber auch, weil die neuste Generation der Verkehrsflugzeuge schneller steigt: Sie erreichen 5000 Fuss früher und näher beim Flughafen.

Monitoring von Unique und Kanton

Unique wacht darüber, dass die Piloten die Vorschriften einhalten. Seit 1984 zeichnet der Flughafen die Flugwege mit den Radardaten der Flugsicherung auf. Abweichungen von den Standardabflugrouten gab es früher eher mehr als heute. 2003 haben die Lärmspezialisten von Unique 658 Abweichungen festgestellt - 0,5 Prozent aller Abflüge. Für rund drei Viertel davon gab es plausible Erklärungen: Piloten wollten Gewittern ausweichen, der Wind beeinflusste den Abflugweg, die Fluglotsen wiesen Piloten an, von der offiziellen Route abzuweichen, um sie von anderen Flugzeugen oder Gewittern fern zu halten.

Ein Viertel der Abweichungen hat Unique mit Briefen an die betroffene Fluggesellschaft beanstandet. Es komme immer wieder vor, dass Chefpiloten einer Airline nach Zürich vorgeladen würden: «Die Lärmspezialisten erörtern mit den Piloten die An- und Abflugprozedere beim Flughafen Zürich.» Unique appelliere stark an die Professionalität der Piloten. Das klappe sehr gut. «Wenn wir in Einzelfällen keine Verbesserung erzielen, reichen wir das Dossier via kantonale Fachstelle Flughafen und Luftverkehr an das Bundesamt für Zivilluftfahrt weiter.»

Die Fachstelle Flughafen und Luftverkehr (FFL) ist gemäss Flughafengesetz verpflichtet, die Einhaltung der Abflugrouten und der Nachtsperreordnung zu überwachen. Spezialist René Carlen prüft täglich die Ausnahmegewilligungen für Nachtflüge zwischen 0.30 Uhr und 6 Uhr, die ausserhalb des Weltwirtschaftsforums praktisch nur Rega-Ambulanzflüge und Staatsflüge erhalten. Carlen nimmt auch jede Abweichung von den Standardabflugrouten unter die Lupe. Die meisten Verstösse sind mit Gewicht, Rückenwind und heissem Wetter erklärbar, weil ein schweres Grossflugzeug wegen drohenden Höhenverlusts keine Kurve fliegen kann, bevor es etwa 370 km/h Geschwindigkeit erreicht hat. Die Aufzeichnungen der Fachstelle zeigen, dass derselbe Typ Langstreckenflugzeug einer Airline im Winter keine Schwierigkeiten hatte, den Flugweg nach dem Start ab Piste 16 innerhalb des Toleranzkorridors einzuhalten. Im Sommer wichen 3 von 22 Flügen von der Standardroute ab und überflogen Dübendorf bzw. Wangen-Brüttisellen (siehe Grafik).

Wenige krasse Verstösse

Krasse Slalompiloten gibts wenige. Etwa den, der nach dem Start über Opfikon in zwei Kurven bis zum Greifensee flog, ehe er den Weg nach Winterthur via Effretikon doch noch fand. Oder jenen, der die Linkskurve erst in Ebmatingen einleitete. Im Wiederholungsfall erstattet Unique Anzeige. Gemäss FFL-Chef Daniel Spörri kooperieren alle Airlines gut. Chronische Sünderpiloten seien auch schon für eine Weile zu Kopiloten zurückgestuft worden. Doch Verzeigungen hätten nicht zum Ziel, möglichst hohe Bussen einzutreiben, sondern Piloten und Airlines zum richtigen und bevölkerungsschonenden Fliegen im Zürcher Luftraum zu erziehen.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) hat 2003 landesweit 383 Anzeigen wegen Verletzung von Vorschriften erhalten: 111 gegen ausländische, 207 gegen inländische Flugzeuge und Piloten sowie 65 Anzeigen wegen undisziplinierter Passagiere, Transports von gefährlichen Gütern und anderer Vorfälle. «Mindestens zehnmal» hat das Bazl Lizenzen von Hobbypiloten für durchschnittlich einen bis zwei Monate entzogen. Schwer wiegende Verstösse kann das Bazl mit bis zu 20 000 Franken Busse bestrafen. Durchschnittlich wird mit 200 bis 1000 Franken gebüsst.