

## Missverständnisse um Flugzeug-Warteräume

*Forderung von Kantonen nach grösseren Mindesthöhen*

**Die Warteräume für Flugzeuge, die den Flughafen Zürich ansteuern, sind zum Politikum geworden. Mehrere Kantonsregierungen fordern grössere Mindesthöhen für diese sogenannten «Holdings», die wegen der deutschen Flugbeschränkungen südwärts verlegt werden müssen. Die Affäre trägt Züge eines Sturms im Wasserglas.**

met. Am Dienstag haben die Kantone Schaffhausen, Aargau, Thurgau und Basel-Landschaft im Rahmen ihrer Stellungnahmen zum neuen Betriebsreglement für den Flughafen Zürich gefordert, die Mindesthöhen der südwärts zu verlegenden Warteräume für Flugzeuge, die Kloten anfliegen, seien aus Lärmschutzgründen höher anzusetzen (vergleiche Bericht im Zürich-Teil). Das Thema beschäftigt weitere Kantone. Eine Ostschweizer Tageszeitung publizierte zur vermeintlichen Illustration des Themas kürzlich eine Fotomontage, die einen Jet der Swiss zeigte, der auf der Höhe des Säntisgipfels seine Bahn über dem Appenzellerland zog. Konkret verlangt wird eine Höherlegung der Untergrenze der beiden in der Regel genutzten Warteräume Ekrit und Saffa (vergleiche Karte) nicht nur von 1500 auf 2100, sondern auf 3000 Meter über Meer. Wissen die Regierungen der Kantone rund um den Flughafen Zürich wirklich, wovon sie sprechen, wenn sie diese Forderung erheben?

Zehn bis zwanzig Prozent der Anflüge

Zunächst einmal: In Zürich werden 10 bis 20 Prozent des ankommenden Verkehrs in Warteräume geleitet. Im Sommer weniger, im Winter mehr, weil bei schlechten Sichtverhältnissen grössere Sicherheitsabstände zwischen den Flugzeugen einzuhalten sind, weshalb eher «Staus» entstehen. Darüber hinaus ist das Prozedere in den Warteräumen, die die Form eines Ovals aufweisen (eine Minute für eine 180-Grad-Kurve, eine Minute Geradeausflug, wiederum eine Minute für den zweiten Halbkreis und eine weitere Minute für den Geradeausflug in der Gegenrichtung), aufgrund des möglichst gering gewählten Schubes der Triebwerke eine der lärmärmsten Flugphasen überhaupt; in diesem «unproduktiven» Teil des Fluges verbrauchter Treibstoff ist ja eigentlich vergeudet.

Entscheidender aber ist, dass die publizierten Untergrenzen der Warteräume ein theoretischer Wert sind, der in der Praxis wenig Bedeutung hat. Die Anfluglotsen in Zürich lassen Flugzeuge in den Warteräumen, die man sich als nach oben offenen «Schlauch» mit Stockwerken von 1000 Fuss (rund 300 Meter) Abstand vorstellen muss, kaum je unter 9000 Fuss (etwa 2750 Meter) absinken. Eher seltene Ausnahmen gibt es höchstens bei Kürzeststreckenverkehr, den man, was höchst unökonomisch wäre, nicht extra für eine Warteschleife von der Reiseflughöhe in grössere Höhen hinaufschickt.

Dass die Flugzeuge in der Praxis aus grösseren als den Mindesthöhen aus den Warteräumen entlassen und auf den Endanflug Richtung Zürich geschickt werden, hat zwei Gründe. Es geht einerseits um Vermeidung von Lärm am Boden, zweitens um einen möglichst ökonomischen (und wiederum lärmreduzierenden) Anflug. Als Faustregel wird etwa ein Drei-Grad-Sinkflug angestrebt, wie ihn für die allerletzte Phase des Fluges auch das Instrumentenlandesystem vorgibt.

Im Fall eines Durchstartmanövers

Warum dann doch eine kaum genutzte Untergrenze der Warteräume, wenn sie den Luftraum- Designern der Skyguide und dem Bundesamt für Zivilluftfahrt als Genehmigungsbehörde nur politischen Ärger einbrockt? In den Navigationskärtchen, welche die Piloten vor sich haben, ist die Mindesthöhe der Warteräume (minimum holding altitude)

nach weltweit einheitlichen Kriterien eingetragen. Sollte einmal der Fall eines kompletten Ausfalls des Sprechfunkverkehrs eintreten, wäre vorgesehen, dass die betroffene Besatzung den Anflug in Eigennavigation, also ohne Führung durch die Fluglotsen, via den Warteraum auf der publizierten Minimalhöhe abwickelt. Es ist in der Regel gerade jene Flughöhe, welche ausreichend Abstand zum Gelände sicherstellt. Der zweite Grund: Zur Planung jedes Anfluges gehört für die Cockpitbesatzungen zwingend das Durchbesprechen dessen, was im Fall eines Abbruchs des Landemanövers (Durchstart) zu tun wäre. Meist endet der Wiederaufstieg in einem Warteraum, und zwar auf der publizierten Mindesthöhe. Diese ist, weil für die Anflüge nicht genutzt, in jedem Fall frei; es bedarf in diesen mitunter nicht ganz stressfreien Situationen also keinerlei zusätzlicher Koordinierungsmassnahmen seitens der Fluglotsen.

Neue Zürcher Zeitung, 2. Juni 2004

Zürich und Region

## «Gut, aber zu wenig konsequent»

*Die Nachbarkantone zum neuen Flughafen-Betriebsreglement*

ark. An einer gemeinsamen Pressekonferenz in Kaiserstuhl (AG) haben am Dienstag Regierungsvertreter aus den Nachbarkantonen Aargau, Schaffhausen und Thurgau ihre Position zum vorläufigen Betriebsreglement des Flughafens Zürich markiert. Dabei wurden im Wesentlichen die gleichen Forderungen gestellt, wie sie der Aargauer Baudirektor Peter C. Beyeler bereits vor gut zwei Monaten hatte verlauten lassen (NZZ 27. 3. 04), nämlich eine Plafonierung der Flugbewegungen, eine Verlängerung der Nachtruhe sowie ein Anheben der Mindesthöhen für die Warteräume für anfliegende Maschinen.

Beyeler und seine Kollegen, Herbert Bühl (Schaffhausen) und Hans Peter Ruprecht (Thurgau), konstatierten zunächst eine grundsätzliche Zufriedenheit mit dem neuen Reglement. Die Stossrichtung sei gut, aber noch zu wenig konsequent umgesetzt, teilten die drei Regierungsräte in einem gemeinsamen Communiqué mit. Positiv werten sie den Verzicht auf den gekröpften Nordanflug, den alle drei Kantone kategorisch ablehnen. Ebenso klar wenden sie sich gegen die vom Flughafen und von der Zürcher Regierung angestrebte Nordausrichtung des Flugbetriebs. Zwar wisse man um die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens für die eigenen Kantone, die Lasten dürften aber nicht einseitig verteilt werden. Man fordere eine faire Verteilung des Fluglärms ohne Tabuzonen, betonten die drei Politiker. Es solle jedoch kein Lärmteppich über die ganze Flughafenregion gelegt werden; vielmehr sollten laut den Regierungsräten lärmfreie Zeitfenster für alle Himmelsrichtungen ermöglicht werden. - Ihre grundsätzliche Position untermauerten Beyeler, Bühl und Ruprecht mit einer Reihe von konkreten Forderungen. Dazu gehören unter anderem eine Verlängerung der Nachtruhe auf eine Dauer von 22 Uhr bis 6 Uhr und an Wochenenden von 22 Uhr bis 7 Uhr, eine Plafonierung der Flugbewegungen bei 280 000 jährlich (2003 waren es rund 270 000 Bewegungen) und eine Erhöhung der Mindestflughöhe von 2100 auf 3000 Meter über Meer in den Warteräumen, die aufgrund der einseitigen deutschen Verordnung (DVO) bis im Sommer 2005 von deutschem Gebiet in Richtung Süden verschoben werden müssen. Optimistisch zeigten sich die Nachbarkantone im Hinblick auf die bevorstehende Mediation. Die drei Regierungsräte sind laut ihrem Communiqué der Auffassung, dass im Verfahren eine Einigung gefunden werden kann, die einen langfristigen Ausgleich zwischen den Anliegen der Bevölkerung, der Wirtschaft und der Umwelt bringt. - Die öffentliche Auflage des vorläufigen Betriebsreglements wurde bereits Anfang Mai abgeschlossen. Es sind Tausende von Einsprachen eingegangen. Im Gegensatz zu Privaten, Bürgerinitiativen und Gemeinden werden die betroffenen Kantone direkt angehört, wobei ihnen für ihre Verlautbarungen eine Frist bis zum 11. Juni gesetzt worden ist. Von diesem Recht macht auch der Kanton Baselland Gebrauch. In einer am Dienstag verbreiteten Mitteilung fordert auch die Regierung in Liestal eine Erhöhung der Mindestflughöhe im Warteraum Ekrit, der durch die Verlagerung Richtung Süden zu rund einem Drittel über das Kantonsgebiet von Baselland zu liegen kommt.

## **Rita Fuhrer in der Höhle des Löwen**

hhö. In einem von der SP organisierten Podiumsgespräch im aargauischen Zurzach sind am Dienstagabend die Fluglärmbelastung und namentlich der gekröpfte Nordanflug zur Sprache gekommen. Allgemein war an der Veranstaltung ein gereizter Unterton festzustellen; auch die beiden eingeladenen Regierungsräte - die an diesem Abend phasenweise stark bedrängte Zürcher Volkswirtschaftsdirektorin Fuhrer sowie der aargauische Baudirektor Peter C. Beyeler - schonten sich gegenseitig nicht. Fuhrer sagte, dass das Gebiet des Kantons Zürich faktisch flächendeckend von messbarem Fluglärm beschallt werde. In Schwamendingen sei die Belastung besonders hoch. Sie wies darauf hin, dass der Kanton Aargau in hohem Masse vom Flughafen Zürich profitiere und auf Homepages sogar die «hervorragende Nähe zum Flughafen» hervorhebe. Beyeler betonte, der Kanton Aargau stehe zum Flughafen, sei aber auch in hohem Masse vom Fluglärm betroffen - vor allem das Mutschellengebiet, wo viele Zürcher Liegenschaften erworben haben. Der Regierungsrat plädierte für eine faire Lärmverteilung, wie sie zurzeit bestehe. Beim gekröpften Nordanflug gebe es bezüglich der Kernkraftwerke ein gewisses Restrisiko. Den Sicherheitsabstand habe man auf drei Kilometer festgelegt. Es gehe letztlich um Verantwortungsbewusstsein. Die deutsche Bundestagsabgeordnete Karin Rehbock-Zureich hielt fest, dass sie dem demnächst anlaufenden Mediationsverfahren mit viel Skepsis entgegensehe. Klar sei, dass anlässlich der Mediation die von Deutschland erlassene Verordnung nicht zur Debatte stehen könne. Der «Gekröpfte» sei zurzeit rechtlich nicht durchsetzbar.

Höber H.