

Zürcher Himmel wird komplett umgebaut

Die Neuordnung des Schweizer Luftraums bringt andere Flugwege, Einschränkungen der Privatfliegerei - und wohl auch zusätzlichen Lärm.

Von Erwin Haas

Kloten. - Obwohl das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) das vorläufige Betriebsreglement des Flughafens Zürich erst im Februar genehmigen will, trainiert die Schweizer Flugsicherung Skyguide bereits neue Flugverfahren. Jeder Fluglotse drückt im Theoriesaal und am Simulator zwölf Tage die Schulbank, um gewappnet zu sein, wenn die Luftfahrt im April die neuen Deutschschweizer Lufträume bezieht. Diese reichen von Rheinfelden bis nach Friedrichshafen, vom Zuger- und Obersee bis tief in den Schwarzwald hinein. Fachleute reden von einem beispiellosen Umbau des Schweizer Himmels, den Skyguide in aller Eile vollzieht.

Noch beruhe die Schulung auf einem «Planungsstand», betont Skyguide. Doch die neue Luftraumstruktur ist offenbar beschlossene Sache - eine Folge der deutschen Anflugsperrren. Mit zwei Monaten Verspätung tritt am 14. April die dritte Stufe der deutschen Luftraumbeschränkung in Kraft, mit der die Regierung in Berlin die Bevölkerung am Hochrhein vom Fluglärm entlasten will. Die deutschen Sperrren für Morgen- und Abendanflüge von Norden her nach Kloten haben der Schweiz zuerst mehr Ostanflüge gebracht (seit Oktober 2001), dann Südanflüge (seit Oktober 2003). Jetzt werden in einem dritten Schritt zwei Warteräume (Holdings) von deutschem auf schweizerisches Gebiet verschoben. Der Warteraum Saffa über Donaueschingen rutscht südwärts über Amlikon TG und soll neu Amiki heissen, der Warteraum Ekrit über Laufenburg wandert nach Fricktal-Schupfart (Gipol).

Privatfliegerei wird eingeschränkt

Die neuen Holdings hängen wie imaginäre Stalaktiten von rund 5000 bis auf 2100 Meter über Meer hinunter. Sie stehen als Hindernissäulen im engen Schweizer Luftraum, sind für Flugzeuge reserviert, die auf die Landeerlaubnis warten, und verändern die An- und Abflugwege am Zürcher Himmel massiv. Sowohl die geografischen Flugwege als auch deren Höhe müssen der neuen Architektur angepasst werden. Für die Abflüge zwischen dem Holding Amiki und dem militärischen Anflug vom Bachtel her nach Dübendorf werde ostwärts eine neue Abflugroute via Kollbrunn und Degersheim geschaffen, schrieb der Aeroclub-Zürich-Präsident und Segelflieger Armin Hunziker in seinem Jahresrückblick. Dieser Flugweg bedinge vor allem zwischen Fehraltorf und Winterthur einen tiefen Korridor, der für Segelflugzeuge wegen des geringen Abstands zum Boden kaum mehr unterfliegbar sei.

Hinzu kommt der Beschluss des Bazl, die Untergrenze des von Lotsen kontrollierten Luftraums westlich, südlich und östlich des Flughafens um 300 Meter abzusenken: von 1676 auf 1370 Meter über Meer (siehe Grafik). Wer über dieser Höhe fliegen will, braucht eine Bewilligung der Flugsicherung über Funk. Das ist ein harter Schlag für die Privatfliegerei. Vor allem für die Segelflieger in Winterthur, Amlikon, Hausen am Albis und Speck-Fehraltorf. Aber auch für Hängegleiter, Fallschirmspringer und Ballonfahrer. In einem breiten Halbkreisgürtel, der von Lenzburg über Meilen bis nach Frauenfeld reicht, wird ihre Bewegungsfreiheit zwischen der kontrollierten Luftschicht und dem Gelände eingeschränkt, wenn Südanflüge stattfinden, noch mehr.

Mit dieser Massnahme will das Bazl das Kollisionsrisiko zwischen den schweren Airbus A340 der Swiss und Freizeitpiloten minimieren. Das Grossflugzeug ist aerodynamisch auf Sparsamkeit ausgelegt, dafür steigt es relativ schlecht. Um eine bessere Steigleistung zu

erzielen, müsste die Swiss bei jedem A340-Start auf Nutzlast verzichten. Das würde die Einnahmen schmälern. Swiss-Betriebschef Manfred Brennwald sprach von 50 Millionen Franken Einbusse pro Jahr.

Häufig zu tief fliegende Flugzeuge

Rund 80-mal pro Monat ist es gemäss Radaraufzeichnungen vorgekommen, dass A340, gelegentlich auch Jumbolinos, während des Abflugs die nötige Höhe nicht schnell genug erreichten und kurz eine frei benützbare, unkontrollierte Zone durchquerten. Darin darf Sichtflugverkehr unterwegs sein, der nicht durch die Flugsicherung gelenkt wird. Die Zahl der Nahkontrollbezirke rund um Kloten steigt zudem wegen der neuen An- und Abflugszenarien von 11 auf 15 an. Flugplätze und Privatpiloten müssen Betrieb und Flüge mit viel mehr Aufwand als bisher mit der Flugsicherung koordinieren. Sogar Fallschirmspringer in Sitterdorf TG und Triengen LU müssen vor Sprüngen aus grosser Höhe mit Skyguide Kontakt aufnehmen.

Neue Flugwege, «anderer» Lärm

Vom neusten Umbau des Luftraums könnten nicht nur die 2900 Segelflieger und 400 Schweizer Ballonfahrer betroffen sein, sondern auch Zehntausende von Einwohnern. Wenn der gesamte Sichtflugverkehr zwischen Mutschellen, Albis und Zürcher Oberland auf unter 1370 Meter über Meer gedrückt werde, habe dies auch lärmässig Auswirkungen, schreibt ein Pilot im Segelfliegerforum. Es gibt rund 11 400 motorisierte Piloten im Land: 2100 Linien-, 1600 Berufs-, 1000 Helikopter- und 6700 Privatpiloten. Vor allem Letztere werden künftig um Zürich vermehrt 300 Meter tiefer über die Dörfer fliegen.