

Im **Tages-Anzeiger vom 19. Oktober 2016** unterzieht Liliane Minor den durch das BAZL und die Skyguide geplanten Südstarts einem Faktencheck.

Die **Stiftung gegen Fluglärm** kann den dort aufgestellten Schlüsse und Ausführungen nicht beipflichten, weil wichtige Fakten . bewusst oder unbewusst . nicht oder nicht vollständig dargestellt werden. Die Stiftung nimmt deshalb zu den einzelnen Punkten des Faktenchecks wie folgt Stellung:

Der Flughafen wurde früher nur von Norden her angefliegen.

Der TA unterschlägt in seinem Faktencheck, dass es früher Landungen von allen Richtungen auf alle Pisten gab, weil nach Sicht (VFR) geflogen wurde. Es gab damals auch viel weniger Flugbewegungen, sodass dies kein Problem war. So hat es u.a. auch VFR- Landungen von Westen auf Piste 10 gegeben, sicher und problemlos. Piloten in Rente bestätigen dies. Als Hauptlandepiste war aber von Anfang an die sogenannte Blindlandepiste 16 aus dem Norden vorgesehen, die damals als einzige mit dem ILS Instrumentenlandesystem ausgerüstet wurde. Zudem erfüllt die Landepiste 16 als einzige die ICAO Annex- 14 Hindernisflächen-Sicherheitsvorgaben. Die Entscheidung für die Nordausrichtung des Flugbetriebes folgte später Sicherheitsüberlegungen, wonach Flugrouten über die am dünnsten besiedelten Gebiete führen sollten. Dies, nachdem sich die Siedlungen im Süden immer näher zum Flughafen hin entwickelten. An den unterschiedlichen Besiedlungssituationen hat sich bis heute im Grundsatz nichts geändert.

Starts Richtung Süden geradeaus gefährden Tausende, deshalb sind sie verantwortungslos.

Der TA analysiert einseitig mit einer ausschliesslich auf den Südabflug geradeaus fokussierten Optik. Der Südabflug belärmt die grösstmögliche Zahl von Menschen in unzulässiger Weise. Der TA erwähnt nicht, dass in Kombination mit dem Nordabflug 14 sowohl der Ostanflug 28 wie auch der Westanflug 10 am Boden (nach erfolgter Erstellung der geplanten Pistenumrollung 28) und in der Luft zu 100% kreuzungsfrei abgewickelt werden könnten. Die vom TA favorisierte Wunschvariante der deutschen Airlines Lufthansa und Swiss sowie von Skyguide weist im DVO- Südanflugbetrieb, wenn wegen den deutschen Restriktionen nicht mehr auf Piste 14 gelandet werden darf, einen Kreuzungspunkt von auf Piste 34 durchstartenden mit auf Piste 32 startenden Maschinen auf.

Die neuen An- und Abflugrouten dienen nur dazu, die Kapazität zu erhöhen.

Bei Bise oder Westwind landen die Flugzeuge mit West- oder Ostanflügen immer flugtechnisch richtig gegen den Wind (im Gegensatz zu den im Südabflugkonzept vorwiegend mit Seitenwind landenden Maschinen auf Piste 14). Verspätungen wegen Bise sind mit Westanflügen kein Thema mehr. Die Ausrollstrecken sind mit

Gegenwind kürzer und die Pisten können früher verlassen werden, was sowohl die Sicherheit wie auch die Kapazität erhöht. Die Startposition von Piste 32 befindet sich in unmittelbarer Nähe der Standplätze, wogegen für die Südstartpiste zunächst lange Rollwege zurückgelegt werden müssen.

Besser als Starts und Landungen über den Süden wären der gekröpfte Nordanflug und der Westanflug.

Das BAZL hat bezüglich des Westanflugskonzeptes eine vorgefasste negative Meinung und widersetzt sich einer seriösen Evaluation. Der Westanflug 10 könnte, analog dem Südanflug 34 und dem Ostanflug 28, auch mit ILS 3.3° nach ICAO CAT I geflogen werden, dies längs der praktisch kaum besiedelten Lägernsüdflanke. Für den Westanflug braucht es deshalb keine Satellitennavigation.

Das Fluglärmproblem wird immer kleiner, weil die Flugzeuge immer leiser werden.

Es ist eine Illusion zu glauben, dass mit etwas leiseren Flugzeugen die empfundene Lärmbetroffenheit geglättet werden könne. Die begrenzten technischen Fortschritte werden immer sofort durch Mehrverkehr zunichte gemacht. Ohne grundsätzliches Umdenken im Betriebsablauf und unter Ausnutzung sämtlicher sich anbietenden Optionen wird es nicht möglich sein, das Lärmproblem in den Griff zu bekommen und den ZFI einzuhalten.

Die Nordgemeinden wollen, dass mehr über den Süden geflogen wird, weil sie es dann ruhiger haben.

Die Schlussfolgerung, dass es ohne Verspätungen dank Südabflügen nach 23h zum Vorteil des Nordens ruhig wäre, trifft auch mit dem Westanflugkonzept zu. Für beide gilt dies aber nur unter der Voraussetzung, dass die Airlines ihre Flugpläne und der Flughafen seine Slotgestaltung nicht bis zur letzten Minute vor 23h ausreizen, wie dies heute der Fall ist.

Wenn bei Bise Richtung Süden gestartet wird, haben die Flugzeuge Rückenwind.

Das Rückenwindproblem des Südstarts bei Bise wäre dank umgekehrter Startrichtung 32 mit dem Westanflugkonzept obsolet.

Der Südanflug ist auch nicht kreuzungsfrei.

Obwohl der TA den Kollisionspunkt im Norden erkennt, übersieht er, dass mit Anflügen aus Westen und Starts nach Norden auch diese Sicherheitslücke eliminiert

würde und der Flugbetrieb mit nur 3 statt 4 verschiedenen Pistenkonzepten in seiner Komplexität noch markant reduziert werden könnte.

Stiftung gegen Fluglärm

Adolf Spörri, Präsident

spoerri@spoerrilaw.ch

www.stiftungfluglaerm.ch

Jean-Pierre Schiltknecht