

Werden wir für 30. Mio. Franken verkauft?



Die Schweiz darf sich nicht von Deutschland unter Druck setzen lassen. Die Unterzeichnung des Abkommens über die Überwachung des Süddeutschen Luftraumes darf nicht vom Verzicht auf den gekröpften Nordanflug abhängig gemacht werden.

- Luftraumgrenze
- - - - - Landesgrenze
- Abstandslinie zur Luftraumgrenze
- Warteraum und Route gekröpfter Nordanflug

Luftraumgrenze

Im Gegensatz zum Landverkehr kennt der Luftverkehr keine Landesgrenzen. Der Flugverkehr wird durch Luftraumgrenzen geregelt. Diese Luftraumgrenzen sind dreidimensional und beschreiben Lage und Höhe eines Raumes (Körper).

Bei einer Luftraumgrenze die von benachbarten Flugsicherungsorganisationen überwacht wird, ist je ein Abstand von 3.5 NM (Nautische Meile = 1.852 km) einzuhalten. In diesen Raum dürfen keine Flugrouten gelegt werden. Die Schweizer Flugsicherung Skyguide hat heute schon - vertraglich geregelt - die Aufgabe, einen Teil des Süddeutschen Luftraumes zu überwachen. Somit entsprechen alle Flugrouten, die südlich dieses Sicherheitsbereiches von 3 NM liegen, den Standards.

Sowohl der Warteraum GIPOL als auch die Linienführung des gekröpften Nordanfluges liegen klar ausserhalb dieses Sicherheitsabstandes und verletzen damit kein internationales Recht.

Warum 1 NM Grenzabstand?

Gemäss DVO dürfen Flugzeuge während den Deutschen Sperrzeiten nicht über Deutsches Hoheitsgebiet fliegen. Von Unique wurde der gekröpfte Nordanflug mit der Navigationstechnologie FMS/P-RNAV beantragt. Diese Methode garantiert eine Fluggenauigkeit (Abweichung von der theoretischen Routenführung) von 1NM. Mit der Definition der Route des gekröpften Nordanfluges 1NM südlich der Deutschen Grenze ist sichergestellt, dass die Bestimmungen der DVO eingehalten werden.

Der gekröpfte Nordanflug verstösst gegen keine internationalen Gesetze und Bestimmungen und garantiert die Einhaltung der DVO. Deutschland hat dagegen keine rechtliche Handhabe.

Wie kann Deutschland den gekröpften Nordanflug verhindern?

Aus unserer Sicht gibt es dazu nur eine Möglichkeit – massiver Druck! Zur Zeit steht das vom Bundesrat angestrebte Abkommen, das die Überwachung des Süddeutschen Luftraumes durch Skyguide regelt, kurz vor dem Abschluss. Deutschland könnte die Unterzeichnung und die damit verbundenen Entschädigungen für Skyguide von einem Verzicht der Schweiz auf den gekröpften Nordanflug abhängig machen. In Anbetracht der Priorität, die der Bundesrat diesem Abkommen (Entschädigung für Skyguide) beimisst, ist die Befürchtung berechtigt, dass dagegen die Lebensqualität und Gesundheit von hunderttausenden von Schweizer Bürgern zweitrangig wird.