

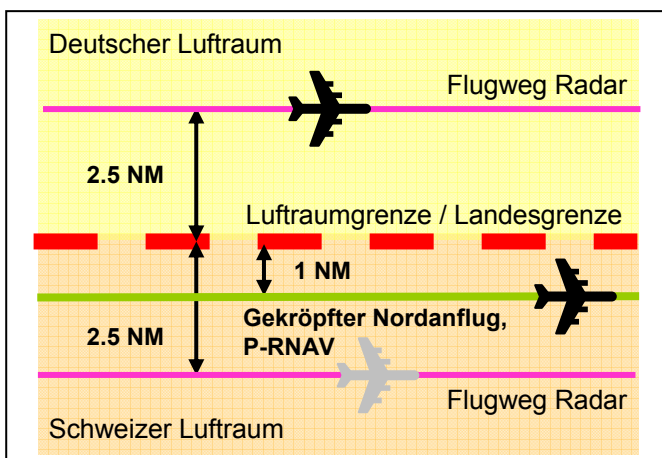
Luftraumorganisatorische Massnahmen können GNA nicht verhindern.

Die Äusserungen der Bundestagsabgeordneten Rita Schwarzelühr-Sutter (SPD) und Thomas Dörflinger (CDU) im Südkurier vom 23.01.08 zeugen weder von Sachkenntnis noch von Lösungsbereitschaft. Überheblichkeit und das Fehlen von jeglichem Anstand sind hoffentlich auch in Deutschland für eine politische Karriere nicht förderlich.

Mit dem gekröpften Nordanflug (GNA) hat der Flughafen und der Kanton Zürich schon lange eine Lösung der Vernunft präsentiert. Obwohl dieses Anflugverfahren ausschliesslich über Schweizer Hoheitsgebiet führt, wird der gekröpfte Nordanflug von süddeutschen Politikern permanent und mit allen Mitteln bekämpft. Dass dabei Sachlichkeit zu Gunsten von schrillen Tönen auf der Strecke bleibt, scheint nicht zu stören. Dass der Gekröpfte nicht über AKW's führt, ist eigentlich beim Rest der Welt schon lange und hinlänglich bekannt.

Die Bollacher'sche-Drohung

Deutschland werde luftraumorganisatorische Massnahmen ergreifen um den gekröpften Nordanflug zu verhindern. Diese Drohung verursacht bei Schweizer Politikern immer noch Kopfzerbrechen – zu Unrecht.



Mit luftraumorganisatorische Massnahmen meint Herr Bollacher die Übernahme der Flugsicherung in den Randstunden (Flugzeit des Gekröpften) im süddeutschen Luftraum durch die Deutsche Flugsicherung (DFS). Seit Bestehen des Flughafens Zürich wird der süddeutsche Luftraum durch die Skyguide (und ihre Vorgänger) überwacht. Dies soll nach dem Willen der Fachexperten beider Länder auch aus sicherheitsrelevanten Gründen in Zukunft so bleiben.

Szenario:

DFS überwacht den süddeutschen Luftraum

Dieses Szenario wäre rein politisch motiviert, ohne jeglichen Bezug zu aviatischen Gepflogenheiten.

Bei diesem theoretischen Szenario wäre die Deutsche Flugsicherung (DFS) verantwortlich, dass kein Flugzeug ohne Einwilligung die Grenze zur Schweiz überfliegt. Das gleiche gilt analog für skyguide. Sie wäre verantwortlich, dass kein Flugzeug die Grenze zu Deutschland überfliegt. Oder anders, jede Flugsicherung hat mit geeigneten, resp. den zur Verfügung stehenden Mitteln sicher zu stellen, dass kein Flugzeug die Landes-/Luftraumgrenze überfliegt – nicht mehr, aber auch nicht weniger.

Wird von der Flugsicherung „Radar Vektoring“ zur Überwachung und Steuerung eingesetzt, so ist ein Abstand von 2.5 NM¹ (Skizze: Flugweg Radar) notwendig um dies zu garantieren.

Wird nun aber eine genauere Navigationsmethodik angewendet, so erlaubt ICAO 4444 die Reduktion dieses Abstandes. Beim gekröpften Nordanflug wird P-RNAV als Navigationstechnologie eingesetzt. Diese garantiert eine Genauigkeit von +/- 1 NM¹ (1.85 km).

Was auch immer Deutschland unternimmt, der gekröpfte Nordanflug kann immer geflogen werden – auch von den deutschen Fluggesellschaften, die ~ 70% aller Flugbewegungen in Zürich verursachen.

Dieser von der Firma AVTECH (Sweden) in der Studie „Report on Border Questions Study“ dargelegte Sachverhalt wurde auch von den Experten der skyguide im Grundsatz bestätigt.

Entsprechenden Drohungen von deutschen Politikern fehlt die sachliche Grundlage – sie sind nicht haltbar.

Medienmitteilung BAZL vom 19. Dezember 2007

Darin schreibt das BAZL, dass verschiedene Dokumente überarbeitet und die verschiedenen Phasen des Anfluges neu definiert werden müssen, ohne dass der Flugweg davon betroffen sei.

Da wir uns darunter nichts vorstellen konnten, haben wir das BAZL am 11.01.08 um detailliertere Informationen ersucht. Sobald uns diese vorliegen, werden wir via GNA-News informieren.

Impressum:
Flugschneise Süd – NEIN (VFSN) / Postfach 299 / 8121 Benglen
Kontakt: Th. Morf, Präsident, praesident@vfn.ch

¹ Wahrscheinlichkeit +/- 95%