

A N F R A G E von Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen) und Othmar Kern (SVP, Bülach)

betreffend Flugrouten technisch optimiert

In der Diskussion um die verschiedenen An- und Abflugvarianten rund um den Flughafen Zürich-Kloten überwiegen politische Überlegungen. Dies zeigen die bisher zu diesem Thema eingereichten Vorstösse aus dem Kantonsrat wie auch die Argumente in der öffentlichen Diskussion.

Es steht jedoch technisch gesehen fest, dass der Flugbetrieb am sichersten und – zumindest was den Treibstoffverbrauch betrifft – auch am wirtschaftlichsten gewährleistet ist, wenn er nach folgenden Kriterien optimiert würde:

- A) Flugzeuge starten und landen grundsätzlich gegen den Wind – die technisch machbare Limite (10 Knoten Rückenwind maximal bei den meisten Flugzeugdesigns) sollten nicht ausgereizt werden (damit eine «physikalische Reserve» vorhanden bleibt).
- B) Aus A) folgt, dass die Flugzeuge niemals aus derselben Richtung landen, in welche andere starten (dies verkürzt auch die Wartezeiten in der Luft und am Boden).
- C) Möglichst wenig Umstellungen der An- und Abflugverfahren (Umstellungen bringen Wartezeit für Flugzeuge am Boden und in der Luft; erhöhter Kommunikationsbedarf).
- D) An- und Abflüge haben möglichst gradlinig zu erfolgen (leiser, einfacher zu fliegen, sicherer).
- E) Allenfalls existieren noch weitere derartige rein flug- und flugleittechnische Kriterien.

Dazu stelle ich folgende Fragen:

1. Wie würde ein möglichst nach rein flug- und flugleittechnischen Kriterien optimiertes An- und Abflugregime für den Flughafen Zürich-Kloten aussehen? Die Beantwortung dieser Frage soll unter Ausser Achtlassung sämtlicher politischer und raumplanerischer Aspekte erfolgen.
Da ein nach technischen Kriterien optimiertes An- und Abflugregime wie die Fliegerei selbst wetterabhängig ist und das Wetter nicht detailliert voraussehbar ist, sollen für die Beantwortung dieser Frage repräsentative meteorologische Daten aus früheren Jahren beigezogen werden.
2. Welche Folgen hätte die Antwort der ersten Frage auf die Raumplanung? Welche Regionen erhielten so mehr, welche weniger Fluglärm?
3. Welche baulichen Anpassungen wären für die Realisation eines flug- und flugleittechnisch optimierten Flughafenbetriebes notwendig? Wie hoch werden die dafür notwendigen Investitionen geschätzt?
4. Wie wird in der Festlegung des An- und Abflugverfahrens rund um den Flughafen Zürich-Kloten sichergestellt, dass die Naturwissenschaften und ihre Vertreter, die flugtech-

nischen Experten z.B. des BAZL, nicht von politischen, juristischen und wirtschaftlichen Interessen aus verschiedenen belärmten Himmelsrichtungen dazu verleitet werden, Lösungen in der Nähe der Grenzen des Machbaren zu realisieren (oder gar z.B. unter Erhöhung des Unfallrisikos die Machbarkeitsgrenze zu dehnen)?

Matthias Hauser
Othmar Kern