

Das Restrisiko am Boden vermindern

Text: Fritz Neresheimer, dipl. Ing. ETH, Stiftung gegen Fluglärm, Zürich

Zürich, den 10.02. 2017 - Rund 90% aller Flugunfälle erfolgen bei Start oder Landung. Beim Auftreten einer ‚emergency‘ in Bodennähe verbleibt eine extrem kurze Reaktionszeit. Der räumliche Radius für Notlandung oder Absturz schwindet rasend schnell dahin. Befindet man sich über grossflächig dicht besiedeltem Gebiet, sind Schäden am Boden meist unvermeidbar.

Der Trend zu grösseren Flugzeugen und die wachsende Überbauung naher Landstriche um den Flughafen potenzieren die Schäden durch Flugunfälle. Die im Internet verfügbare Statistik der Flugunfälle in der Schweiz verzeichnet in den vergangenen sechzig Jahren insgesamt zehn ‚incidents‘ mit Todesopfern im Raum des Flughafens Kloten: An erster Stelle stehen die Landungen, gefolgt von den Starts.

Nur bei einem einzigen Unfall waren Fehler bei der Flugbetriebsführung Skyguide mit im Spiel. Wird argumentiert, der Flugbetrieb sei ‚sicher‘, wenn es im Regelbetrieb keine nahen ‚Kreuzungspunkte‘ zwischen Start- und Landewegen mehr gebe, ist das löblich, bleibt aber untaugliches Stückwerk. Selbstverständlich soll der Flugbetrieb für Skyguide so einfach und risikofrei wie möglich abzuwickeln sein.

Eine professionelle Risikogesamtbetrachtung muss weiter greifen und das komplette System umfassen: Flughafen, Flugbetrieb, Flugzeuge, Besatzungen, Skyguide, etc. Die wirksamsten Strategien sind Vermeidung und Verminderung. Wo nicht geflogen wird, kann auch kein Absturz passieren.

Den bestmöglichen Schutz der Bevölkerung am Boden gewährleistet folgender Grundsatz: Alle An- und Abflugwege sind strikte so in die Geographie zu legen, dass sie einen minimalen Fussabdruck hinterlassen, dies bei allen Wind- und Wetterverhältnissen. Minimaler Fussabdruck bedeutet minimale Lärmbelastung am Boden und damit die Einhaltung der ZFI-Werte. Auf die Landeskarte projiziert wird dort an- und abgeflogen, wo weiss oder grün vorherrscht; Siedlungsgebiete werden gemieden. Risiken einzugehen, die sich vermeiden oder drastisch reduzieren lassen, ist bei differenzierter Gesamtbetrachtung unverantwortlich und zynisch. Auch ein Absturz alle 20 oder 30 Jahre über besiedeltem Gebiet ist angesichts des enormen Schadens am Boden einer zu viel.

Die folgenden Konzepte sind im Gesamtinteresse der Risikominimierung seriös zu evaluieren und zur ‚Produktionsreife‘/Bewilligung zu bringen, die Betriebskonzepte des Flughafens dann darauf auszurichten. Umdenken ohne Tabus ist gefragt: BAZL, Skyguide, Leitung des Flughafens. Optimierung der Anflugwege/Westanflug: bereits ohne Pistenausbau lässt sich dieses Potenzial gut zur Entflechtung der Probleme einsetzen.

STIFTUNG GEGEN FLUGLÄRM / VEREIN FLUGSCHNEISE SÜD – NEIN

Adolf Spörri und Matthias Dutli, Präsidenten

Der ‚gekröpfte Nordanflug‘ gehört aus dem Vokabular gestrichen, die Anflugvariante aber zwingend in jede seriöse Gesamtevaluation. Der Anspruch, mit Südstarts geradeaus die betrieblichen- und Sicherheitsprobleme zu lösen, entpuppt sich angesichts der Anforderungen als Rohrkrepierer. Auf der Landkarte lässt sich kein einziger Abflugweg mit grösserem Fussabdruck ‚unterbringen‘; kein anderer Weg führt über mehr Wohnungen, Arbeitsplätze, lebenswichtige Infrastrukturen (Bahnhof Oerlikon, gesamtes Hochschulquartier, wichtige Spitäler). Maximales Risiko für rund 300'000 Bewohner!

Südstarts geradeaus sind unnötig; bei Bise/Nebel gibt es zwei gute Alternativen. Beide bieten je eine unabhängige Start- und Landepiste samt kreuzungsfreiem Durchstart. Kaum zielführend sind Diskussionen zur ‚gerechten‘ Lärmverteilung oder Vorstösse zur Festschreibung maximaler Kapazitäten.

Neue Technologien wie Satellitennavigation beim Landeanflug werden bald weitere Möglichkeiten zur Betriebsoptimierung und wirkungsvolleren Schonung der Bewohner am Boden bieten, die es umgehend umzusetzen gilt.

Weitere Auskünfte:

Stiftung gegen Fluglärm

Adolf Spörri

Präsident

spoerri@spoerrilaw.ch

Verein Flugschneise Süd - NEIN

Matthias Dutli

Präsident

praesident@vfn.ch