

Der doppelt gekröpfte Nordanflug

Der gekröpfte Nordanflug nach Zürich-Kloten lasse sich schon ab April 2005 stufenweise einführen, glaubt ein US-Luftfahrtsexperte.

Kloten. - Für die Fluglärmgegner im Süden des Flughafens Zürich ist klar: Die Südanflüge über dicht besiedelte Gebiete zwischen Pfannenstiel und Kloten sind nicht nur laut, sondern ein raumplanerischer Unsinn und ein unnötiges Sicherheitsrisiko. Sie setzen grosse Hoffnung in den alternativen Anflug von Norden her: den gekröpften den Rhein entlang, der nur über Schweizer Gebiete führen soll und die deutschen Anflugsperrren nicht verletzen würde. Doch Unique, die Flugsicherung Skyguide und das Schweizer Luftamt Bazl sagen, es brauche mindestens sieben Jahre, um dieses Verfahren einzuführen. Eine Gruppe von Südanfluggegnern glaubt das nicht und hat einen Experten vom Massachusetts Institute of Technology (MIT) in Cambridge, USA, beauftragt, die Machbarkeit des Gekröpften zu prüfen.

MIT-Professor John-Paul Clarke (35), Spezialist für Auswirkungen der Luftfahrt auf die Umwelt und Entwickler von bevölkerungsschonenden Flugverfahren, ist nach fünftägiger Prüfung des Gekröpften und MD-11-Testlandungen im Simulator zum Schluss gekommen, dass sich dieser Anflug im April 2005 einführen liesse. Vorerst nur bei Wetter mit acht Kilometer Sicht. Später, wenn genügend Erfahrungswerte vorliegen und sich das Verfahren eingebürgert hat, auch bei kleineren Sichtweiten. Gemäss Zürcher Meteostatistik, sagt Clarke, sei das Wetter im Sommerhalbjahr zu 85 bis 90 Prozent, im Winter zu 65 bis 70 Prozent gut genug, um den Gekröpften zu fliegen.

Präziser Anflug in zwei Kurven

Clarke hat seinen Entwurf auf einer Wanderkarte eingetragen. Der Anflug hat zwei Kurven statt nur eine wie in den Schweizer Skizzen und ist in drei Abschnitte eingeteilt. Diese führen vom Aargau her (Raum südlich von Tegerfelden) den Rhein entlang ostwärts und nördlich um den Stadlerberg herum zur Schwelle der Hauptlandepiste 14. Der Anflug soll auch bei Sichtflugbedingungen nach Instrumentenflugregeln geflogen werden. Standardisieren lässt er sich durch den ersten Anflugspunkt, definierte Flugwege, die Kurvenradien an den Drehpunkten (18 bzw. 30 Grad) sowie durch Höhen- und Geschwindigkeitsvorschriften für die drei Abschnitte. Diese werden im elektronischen Flugmanagementsystem im Cockpit programmiert. Bei der zweiten Kurve trifft das Flugzeug auf den Leitstrahl des Instrumentenlandesystems (ILS), dem die Piloten wie bisher zum Flughafen folgen.

Clarke sieht alle gesetzlichen Bedingungen der internationalen Zivilluftfahrt erfüllt. Die nötige Sicherheitsmarge von 300 Metern zu den höchsten Hindernissen in der Flugschneise werde überall eingehalten, auch am Stadlerberg. Der Flugweg halte stets eine Meile (1,85 km) Abstand zu deutschem Gebiet. Clarke und die Südanfluggegner sehen im doppelt Gekröpften nur Vorteile. Dieser Anflug sei sicher, einfach zu fliegen und erhalte dem Flughafen die gleiche Kapazität wie bei den bisherigen Nordanflügen. Er vermeide den Überflug dicht besiedelter Zürcher Gebiete und werde den Aargau eher entlasten, weil sich die langen Überflüge zum Südanflug erübrigten. Die Aargauer Regierung teilt diese Ansicht nicht. Unique, Skyguide und das Luftamt, die den Gekröpften evaluieren, sind an Clarkes Bericht interessiert.