



Aufgrund des Berichtes „Variantenoptimierung“ des BAZL vom 29. Januar 2008 ergibt sich für die IG-BREGO Region folgende Position:

Pistensysteme

1. Bestehendes Pistensystem

Pkt 2.2.5. Variante E opt.

Der Gekröpfte Nordanflug (GNA) dient ausschliesslich der Entlastung des Südens des Flughafens. Aus Gründen der Abwägung von Risiken beim Über-/Anflug dichtbesiedelter Regionen und den Risiken des Überfluges von Kernkraft-Anlagen ergibt sich der eindeutige Schluss, dass ein **GNA strikte abzulehnen ist**. Festzustellen ist, dass der GNA die Kapazität des Flughafens im Vergleich zu den Südanflügen reduziert.¹

Der Kt. Aargau hat schon heute über drei Viertel aller die Region stark belastenden Abflüge.

2. Pistensystem mit Pistenverlängerung

Pkt. 2.3. Variante J

Eine Verlängerung der Westpiste (P28) ermöglicht zu den aktuellen Starts zusätzlich die grössten und schwächsten Flugzeuge (z.B. A340) nach Westen starten zu lassen. Deshalb **lehnen wir diese Variante ab**. (s. Seite 28/83 zweitletzter Absatz „In der ersten Betriebsphase 6.00 bis 6.30 Uhr sind Starts nach Süden nur unter der Voraussetzung erlaubt, dass Starts auf der Piste 28 aus technischen Gründen (ungenügende Pistenlänge) nicht möglich sind.) **Wir lehnen generell einen Ausbau der Piste 10/28 ab**.

Wie aus dem Dokument „Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004“ des Schweizer Bundesrates auf Seite 61, Kapitel 3.3.5, 2. Abschnitt zu entnehmen ist, können bereits heute pro Stunde bis zu 70 Flugbewegungen erfolgen. Dies ergäbe – **ohne Veränderung des heutigen Pistensystems** – eine **Kapazität** von: $70 \times 17 \times 365 = 434'350$ **Flugbewegungen**. Dies sind über 100'000 Flugbewegungen mehr als in den geprüften Betriebsvarianten des BAZL vom Dezember 2006 unter Varianten J ausgewiesen wurde.

Optimierung der Abflugrouten

3. Routenführung der Abflüge

Pkt. 3.3.

Die heutige Regelung gemäss vBR, dass Flugzeuge ab 5'000 Fuss die vorgegebene Standardroute verlassen dürfen und direkt an den Anschlusspunkt der Luftstrasse fliegen dürfen, bringt es mit sich, dass viele der nun fixierten Routen auf den Karten 1 – 4 im Anhang nur theoretisch existieren und nur teilweise befliegen werden, wenn überhaupt. (s. beispielsweise S 37/83 3. Absatz: „Die in den bisherigen Betriebsvarianten enthaltene Standardroute würde unter Anwendung dieser Regel kaum jemals ausgeflogen worden“!). Damit die im SIL-Verfahren optimierten Routen auch ausgeflogen werden, **verlangen wir, dass die Minimalhöhe für Abweichungen von den festgelegten Flugrouten auf 8000 Fuss erhöht** wird, analog der bei Nacht geltenden Regelung. Somit wird sichergestellt, dass die Flugzeuge entlang der nun festgelegten Standardrouten fliegen.

¹ Brief AG-er RR an Bundesamt für Zivilluftfahrt, Herr Raymond Cron, 27. Juni 2007, Seite 5

4. Abflugrouten Piste 28

(S.36/83 u. ff, Karte 3))

Da offensichtlich Flugzeuge wegen der 5'000 Fuss Regelung bereits vor Regensdorf die vorgegebene Standardroute verlassen können, der Kanton Zürich deswegen besorgt ist und darum einen fixen Wegpunkt verlangt (wie übrigens auch auf Seite 37/83 für Abflüge auf P16 Süd geradeaus) gehen wir von gleichem Recht aus und **verlangen ebenfalls einen fixen Wegpunkt auf der Abzweigung südlich von Schlieren, wo sich S28-1007, -1008 und -1009 trennen**. Das verhindert, dass Flugzeuge über 5'000 ft die Abzweigung nicht erreichen, weil sie schon vorher Richtung SURSI im Südwesten abdrehen und dadurch, gleich wie heute, die Region Mutschellen/Rohrdorferberg überfliegen.

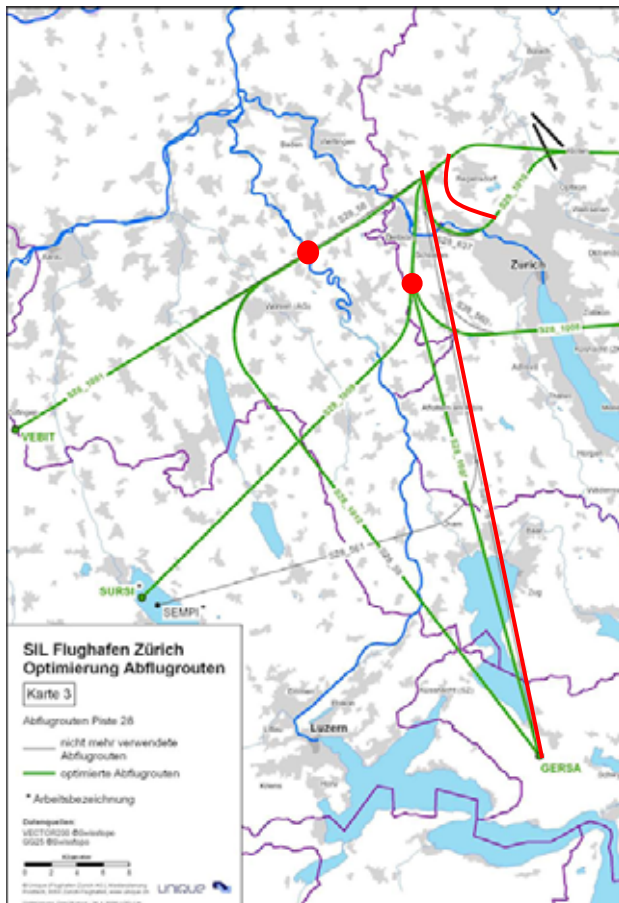
Das Gleiche verlangen wir für die Route S28-1001 bzw. S28-1012, dort wo diese die Reuss überquert (neuer Wegpunkt BREGO).

Flüge mit Süddestination Route S28_1012 sind wann immer möglich zu verhindern und direkt über Route S16_17 zu führen!

Überdies verlangen wir die **Verschiebung der südlichen Route S28-1007 nach Osten, also auf die früher geplante S28-78**. Dies verhindert, dass ungenau fliegende und insbesondere ungenau nach Süden abdrehende Flugzeuge, wie bis heute, in einem grossen Bogen über die Region Bergdietikon, Rudolfstetten und Mutschellen fliegen können.

Die Route S28_1010 ist enger zu gestalten. Die Flugspuren von 1999 zeigen auf, dass dies technisch möglich ist.

Es entspräche einer jeweils möglichst direkten Flugführung, wenn Flugzeuge mit Destination Süd wann immer möglich direkt von Piste 16 starten!



5. Abflugrouten Piste 32/34

Karte 2

Analog zu den **fixen Wegpunkten** beim Abflug auf P28 verlangen wir bei den Nordabflügen einen solchen **auf der S34-1004, wo diese die Reuss überquert (neuer Wegpunkt BREGO)**.



Optimierung der Steigflugprofile

6. Startprocedure - Überflughöhen

Im Optimierungsbericht des BAZL vom 29.01.08 nicht behandelt, bleibt die Forderung nach optimiertem Startprocedure dennoch bestehen. Flugzeuge steigen heute in der ersten Startphase auf 2'900 ft. und flachen danach ab. Wir fordern, dass die Flugzeuge in dieser ersten Startphase auf 6'000 ft. steigen, was ermöglichen würde, dass das Aargauer Kantonsgebiet mit mind. 7'000 ft. überflogen werden könnte. Anstelle der heute meist 4'500 Fuss, könnte so mit minimalen, technischen Änderungen die Lärmbelastung optimiert werden.

Kommentar:

Im Gegenzug zu den deutschen Nachbarn, die in einer von der gesamten Region unterstützten Position nur alle Anflüge aus der nördlichen Hemisphäre (aktuell 55'000 Anflüge) zulassen wollen, sind wir bereit, die Westflieger weiterhin zu übernehmen.

Wir erwarten aber immer noch - das würde übrigens ja auch die Westzürcher entlasten - dass der Navigationspunkt BREGO noch in diesem Jahr weiter nordwärts verlegt wird. Es ist hinlänglich bekannt, dass dies ohne grosse Probleme möglich wäre, er wurde ja schon einmal ohne Vernehmlassung in einer „Nacht- und Nebel-“ Aktion verschoben.