

Fairteilen JA – Fairlängern NEIN!

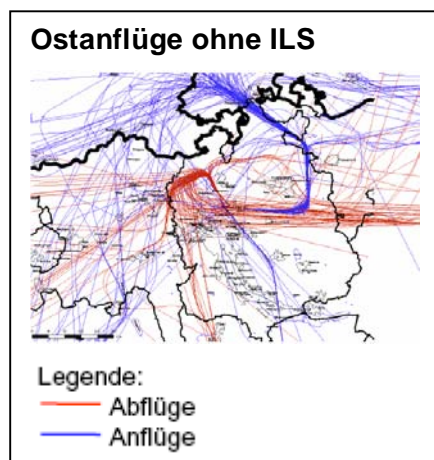
Die politischen Organisationen im Osten und Süden, unterstützt durch die Bürgerorganisationen im Süden, kämpfen mit einer pragmatischen und vernünftigen Lösung - dem gekröpften Nordanflug - für eine Rückkehr zur Nordausrichtung. Die Bürgerorganisationen im Osten versuchen jedoch weiter, Zwietracht unter der betroffenen Bevölkerung zu säen und diese gegeneinander auszuspielen.

Thomas Morf, Präsident VFSN

Der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) kommt diesen Herbst in die entscheidende Phase. Dann wird ausgehandelt und festgelegt, wie in Zukunft auf dem Flughafen Zürich an- und abgeflogen wird. Jetzt zählen Fakten und sachliche Argumente. Schaumschlagerei, Emotionen und Wortspielereien sind da fehl am Platz und nicht geeignet, Konzeptlosigkeit verpasste Chancen und Widersprüche zu kaschieren. Der VFSN wird seine sachlichen Fakten und Argumente weiter in den SIL-Prozess einbringen – getreu unserem Grundsatz: Möglichst wenig Menschen mit möglichst wenig Fluglärm belasten.

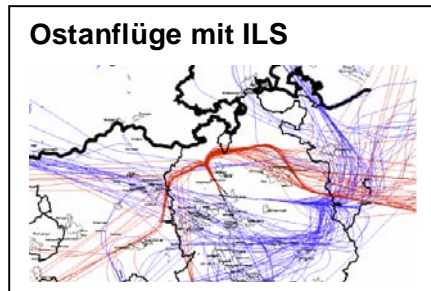
Einen ganz anderen Ansatz vertreten die Bürgerorganisationen im Osten. Sie fordern eine Verteilung der Flugbewegungen und explizit Südanflüge auf die Pisten 34 (Maur - Schwamendingen), aber auch auf Piste 32 (Rüti – Uster). Dies bedeutet eine doppelte Belastung für das Zürcher Oberland. Dass eine Verteilung der Flugbewegungen eine effiziente und zudem sehr kostengünstige Variante für eine Kapazitätserhöhung darstellt und darum von Unique angestrebt wird, sei hier nur am Rande erwähnt.

Da die Piste 28 (Osten) für einige Flugzeuge bei bestimmten Wettersituationen (starker Regen) zu kurz sei, so die offizielle Begründung, wurden die Südanflüge permanent eingeführt. Diese Flugzeuge, MD11 und B747 fliegen heute Zürich nicht mehr an, aber die Südanflüge bestehen weiterhin und finden auch vermehrt am Abend statt, da die Piste 28 angeblich immer noch zu kurz sei. Dies soll nach dem Willen der Organisationen im Osten auch so bleiben. Aus dem kapazitätsfördernden Verteilen wurde „Fairteilen“ und „solidarische Fluglärmverteilung“, aber bitte ohne Pistenverlängerung, damit der Osten bei der „solidarischen Fairteilung“ möglichst profitieren kann und die grossen, lauten Flieger immer via Süden über das dichtest besiedelte Gebiet von Schwamendingen landen müssen. Wer es ehrlich mit dem „Fairteilen“ meint, muss auch ja zum „Fairlängern“ sagen.



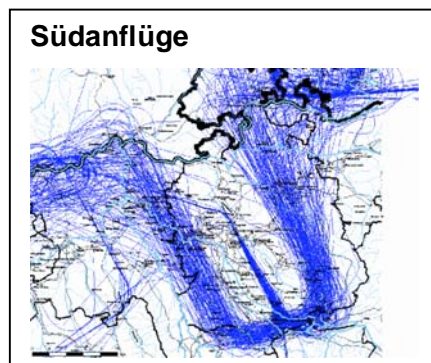
„Der Süden fordert indirekte Südanflüge“ ist in grossen Lettern auf der Homepage der Bürgerorganisation „Bürgerprotest Fluglärm Ost“ (BFO) zu lesen. Was ist passiert?

Als die Ostanflüge eingeführt wurden (ohne Instrumentenlande System, ILS), sind alle Flugzeuge von Norden via Schaffhausen auf die Piste 28 angeflogen. Eine klassische Form der Kanalisierung die dazu führte, dass möglichst wenig Menschen von Fluglärm belästigt wurden.



Am 26. Oktober 2006 wurde das ILS auf Piste 28 in Betrieb genommen. Gleichzeitig wurden die Anflüge kreuz und quer über den ganzen Kanton Zürich verteilt.

Die nun auch am Abend über dem Zürcher Oberland stattfindenden Ost-Anflüge werden nun von der BFO als „indirekte Südanflüge“ bezeichnet. Mit dieser bewusst gewählten, sachlich völlig falschen Wortspielerei, versucht jetzt die BFO Zweifel und Zwietracht unter der Bevölkerung des Südens zu säen. Hofft sie, damit einen grösseren Widerstand gegen die Ostanflüge zu erreichen?



Interessant ist diese Wortspielerei wenn man bedenkt, dass sich die gleiche Bürgerorganisation während der vergangenen Jahre vehement für die Einführung der Südanflüge oder nach der neuesten Terminologie der BFO, die „indirekten Ostanflüge“ eingesetzt hat.

Es wird spannend: wie wird die BFO an ihrer Infoveranstaltung in Bauma der Bevölkerung ihren Kampf für diese „indirekten Ostanflüge“ erklären?

Der gekröpte Nordanflug – die Lösung der Vernunft

An der Konsultativen Konferenz (SIL-Prozess) haben sich 75% der Bezirke, die 80% der Bevölkerung des Kantons Zürich vertreten, für eine Nord- oder Nord-Ost-Ausrichtung, nötigenfalls mit Einführung des gekröpften Nordanfluges ausgesprochen. Damit zeigen die politischen Vertreter der Bezirke klar, dass Sie Lösungen wollen, die möglichst wenig Menschen mit möglichst wenig Fluglärm belasten. Ein klares Zeichen der Vernunft und eine ebenso deutliche Abfuhr an all jene Kreise, die möglichst viele Menschen dem Lärmterror aussetzen wollen.

Der VFSN favorisiert klar die SIL-Varianten A (Betrieb wie vor Einführung der Einschränkungen durch Deutschland) und Variante B (Gekröpfter Nordanflug während den Deutschen Sperrzeiten), beide Varianten aber ohne die „sehr kleine Menge“ von Südanflügen.

Damit sind Diskussionen über direkte oder indirekte Süd- oder Ostanflüge überflüssig, denn der gekröpte Nordanflug kann die Süd- wie auch die Ostanflüge ersetzen. Dies wird nicht sofort, aber nach der Phase 2 der Fall sein. In der Phase 2 wird der Endanflug des gekröpften Nordanfluges mit dem Instrumentenlande System (ILS) durchgeführt. Die entsprechenden Vorarbeiten sind bei Unique im Gange.

Der Verein Flugschneise Süd – NEIN wird sich weiterhin unbeirrt dafür einsetzen, dass möglichst wenig Menschen mit möglichst wenig Fluglärm belastet werden. Und dies bedeutet für uns nach wie vor: zurück zur Nordausrichtung mit den gekröpften Nordanflug und damit keine Süd- und zusätzlichen Ostanflüge. Diese Haltung vertreten wir seit unserer Gründung und werden sie auch weiterhin verfolgen.