

Medienmitteilung

Bezüglich Zürcher Fluglotsenverband und gekröpfter Nordanflug

Die Heuchelei des Zürcher Fluglotsenverbandes

Die grosse Mehrheit im Kanton Zürich hat der bevölkerungsgewichteten Fluglärmbewertung ZFIPlus zugestimmt. Dies dürfte dazu führen, dass künftig Flugbewegungen wieder, wie seit Jahren üblich, über möglichst dünnbesiedelte Gebiete geführt werden. Dass eine solche Entwicklung den mehrheitlich im Norden und Osten wohnenden Fluglotsen nicht genehm sein wird, ist verständlich.

Der gekröpfte Nordanflug sei mit zahlreichen Sicherheitsproblemen verbunden meint Aerocontrol ¹⁾. Die folgende Beschreibung ist hinlänglich bekannt, aber auch mit unzähligen Wiederholungen werden schwammige Argumente nicht stichhaltiger. Eine Absenkung des Sicherheitsniveaus sei nicht akzeptabel meint Aerocontrol.

Für die politisch motivierten Südanflüge mussten drei Dutzend spezieller Massnahmen getroffen werden, damit sie als sicher durchführbar galten. Im Safety Case Document (ZAP-DVO2, 8.Okt. 2003), ist unter Key-Risk Factor 2 folgendes aufgeführt: *Das BAZL erteilt Weisung an Skyguide die Sicherheitsmargen stark zu reduzieren (absolutes Minimum), um die Südanflüge überhaupt zu ermöglichen* ²⁾. Dies alles scheint das Sicherheitsempfinden des Zürcher Fluglotsenverbandes nicht berührt zu haben – seine Mitglieder leben ja auch nicht unter der Südanflugschneise. Dass im gleichen Dokument zum Südanflug auch festgehalten wird, dass der kleinste Piloten- oder Lotsenfehler zu einem CFIT accident (kontrollierter Flug in den Boden) führen kann, beunruhigte Aerocontrol damals so wenig wie heute. Im Gegensatz zum gekröpften Nordanflug, der weitestgehend über dünn oder nicht besiedeltes Gebiet führt, werden beim Südanflug tausende Menschen in niedriger Höhe direkt überflogen.

Beim Südanflug genügt den Fluglotsen 1 Stunde täglich um sich die notwendige Routine anzueignen. Beim gekröpften Nordanflug genüge dies nicht meint der Fluglotsenverband – das Problem dürfte nicht die Flugzeit sondern die fehlende Motivation sein.

Dass sich Aerocontrol Gedanken über die Sicherheit von Flugrouten macht, ist sehr loblich. Wenn damit aber unter dem Deckmantel der „Sicherheit“ Lärmverteilungspolitik betrieben wird, dann ist das unehrlich und wenig professionell. Gekröpfte Anflüge werden weltweit an vielen Flughäfen geflogen. Wir können uns nur schwer vorstellen, dass die Schweizer Fluglotsen weniger kompetent sind als ihre Kollegen im Ausland.

Der Verein Flugschneise Süd – NEIN setzt sich zum Ziel, mit allen politischen und rechtlichen Mitteln die widerrechtlichen und volkswirtschaftlich schädlichen Südanflüge zu stoppen. Er fordert die schnellstmögliche Einführung des gekröpften Nordanflugs und setzt sich dafür ein, dass möglichst wenig Menschen mit möglichst wenig Fluglärm und anderen schädlichen Emissionen belastet werden.

Thomas Morf
Präsident VFSN
Telefon 044 825 25 31

1) Aerocontrol ist ein Berufsverband und hat nichts mit der Firma Skyguide zu tun

2) Increased airspace System complexity resulting in a large reduction of Safety margins due to numerous compromises made by skyguide under directives issued by FOCA in order to allow maximum airspace usage to all kind of traffic willing to fly in the area" (Info: FOCA = BAZL)