

STIFTUNG GEGEN FLUGLÄRM – ZUMIKON / ZH

Präsident: Adolf Spörri

Pressesprecher: Klaus J. Stöhlker

Stiftung gegen den Fluglärm alarmiert gegen Behördenwillkür:

Westanflüge sind möglich mit Entlastung für den Osten, Süden und die Stadt Zürich: „Aargau Connection“ verhindert Lösung der Vernunft.

Nach Auffassung der Stiftung gegen Fluglärm kann mit Westanflügen auf den Flughafen Zürich die Zahl stark lärmgestörter Personen wieder unter den durch Volksentscheid festgelegten maximalen ZFI-Wert von 47 000 Menschen fallen. Schon 2002 wurden aufgrund eines möglichen Staatsvertrages verschiedene Varianten unter Einschluss des Westanfluges 10 entworfen. Die vom Zürcher Regierungsrat favorisierte Variante „BV2 optimiert“ sah damals jährlich 40 000 Westanflüge vor.

Eine Arbeits- und Koordinationsgruppe, bestehend aus der Bau- und Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Unique, Swiss und Skyguide erstellte am 19.6.02 einen Bericht über die verschiedenen eingereichten Varianten. Darin wurde festgestellt, dass alle Varianten Veränderungen am Pistensystem bedingten, namentlich die Verlängerung der Westpiste 10 und der Ostpiste 28 um je 300m, was für die Westpiste 10 aber obsolet war. Denn die Aviatikspezialisten dieser Gruppe übersahen die physikalischen Auswirkungen der ansteigenden Piste 10, die einer markanten Pistenverlängerung bei der Landung entsprechen. Wäre dies damals erkannt worden, müssten die DVO- bedingten Anflüge am Morgen und am Abend bei Bisenlage nicht über die neue, den Richtplan verletzende Südanflugroute mit über 200 000 Betroffenen abgewickelt werden.

Eine erfolgreiche Umsetzung des Westanfluges könnte nach Ansicht der Stiftung gegen Fluglärm heute in einem Atemzug einerseits die grössten innerkantonalen Fluglärmprobleme entschärfen und andererseits die durch Notrecht strapazierte Rechtssicherheit im Süden und Osten wieder herstellen (Ausserkraftsetzung des behördenverbindlichen Richtplanes, Verletzung der Lärmschutzverordnung, der Umweltschutz- Gesetzgebung und der Eigentumsgarantie). Zudem würden sich Südstarts „16- straight“ erübrigen. Dies bedeute eine Win-Win-Situation für Bevölkerung, Flughafen und Zürcher Regierung, wenn man die operationellen und politischen Vorteile eines Flugbetriebes bei Einschluss der Westpiste in Betracht zieht:

STIFTUNG GEGEN FLUGLÄRM – ZUMIKON / ZH

Was spricht für Anflüge von Westen?

Die aus Westen ideale Anflugrichtung auf den Flughafen Zürich gegen den Wind bei Bise macht Pistenwechsel am Abend, wie sie derzeit von Skyguide verlangt werden, überflüssig. Damit wird die Sicherheit im Flugverkehr gesteigert.

Die bestehende Westlandepiste entspricht wegen des um 12.5 Meter ansteigenden Terrains heute schon einer um 350 Meter auf 2850 Meter verlängerten Ostlandepiste 28. Mit einem im SIL verankerten prioritären Westkonzept während den DVO-Sperrzeiten liesse sich auch ein Pistenausbau 28 für sichere Langstreckenlandungen bei Westwindlagen und Nässe oder Schnee gegenüber dem Osten rechtfertigen, der mit der Westlandepiste in den besonders sensitiven Tagesrandstunden wesentlich entlastet würde. West- oder Ostanflüge ermöglichen einen kreuzungsfreien Landebetrieb auf Piste 10/28 bei gleichzeitigem Start auf Piste 32 ohne Wartezeiten und Kapazitätsverlust wegen allfälliger Durchstartmanöver.

Die Westanflugroute ist weniger dicht besiedelt als die Ostanflugroute, dies ist besonders ausgeprägt im aus Sicherheitsgründen berechneten Absturzsektor. Die Westanflüge kämen direkt vor ihren Abstellplätzen zum Stehen und würden die Umsteigzeiten verkürzen.

Die Lägern ist kein Hindernis

Seit der Öffnung des Südanflugs haben das BAZL und die Flughafendirektion Westanflüge als topografisch nicht realisierbar darstellt. BAZL-Direktor Peter Müller stellte noch vor einem Jahr die Lägern mit Erhebungen bis zu 850 Metern als nicht zu akzeptierendes Hindernis dar. Auch Thomas Kern, CEO der Flughafen Zürich AG, schloss sich dieser Auffassung an.

Neueste Nachforschungen zeigen, dass Skyguide noch im Jahr 2002 in einer vom Flughafen Zürich in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie zum Westanflug 10 zum Schluss kommt, dass ein Instrumentenanflug nach CAT 1, gleich wie Ost- und Südanflüge, technisch und topografisch möglich und sicher ist. Damit werde eine Landekapazität von 25-30 Maschinen pro Stunde ermöglicht.

Politische Manöver

Die heutige operative Leitung von BAZL und Flughafen gibt vor, nicht über die vielversprechendste und bevölkerungsverträglichste Optimierungsmöglichkeit für den Flugbetrieb Bescheid zu wissen. Da erstaunt es nicht, dass die Abläufe am Flughafen als komplex bezeichnet werden und eine Entflechtung über den Weg des

STIFTUNG GEGEN FLUGLÄRM – ZUMIKON / ZH

geringsten Widerstandes mit der Forderung für den Südabflug „16-straight“ gesucht wird.

Nach Ansicht der Stiftung gegen Fluglärm ist dafür vor allem die „Aargauer Connection“ mit der Aargauer Bundesrätin Doris Leuthard und dem ebenfalls aus dem Aargau stammenden BAZL- Direktor Peter Müller verantwortlich, welche die Westanflüge mit aller politischen Macht verhindert sehen wollen und dafür auch bei jeder Gelegenheit immer wieder ihre Absicht bekunden, die Entscheidungsgrundlagen über den Betrieb des Zürcher Flughafens nach Bern zu verlegen. Dieses „Geschenk“ des Bundesrates an den Kanton Aargau hat das Chaos zur Folge, unter welchem der Flughafen Zürich Kloten und die betroffene Bevölkerung leiden.

Für eine Lösung der Vernunft

Für die bestmögliche Optimierung des Flugbetriebes in Kloten ist eine Neuorientierung unter Einbezug des Westanfluges unumgänglich. Das Zweipistensystem 10/28 mit idealer West/Ost- Windausrichtung für Landungen und Piste 32 für Starts entsprechen weitgehend einem Parallelpistensystem. Lediglich einige ganz wenige schwere Langstreckenflugzeuge (A- 380) pro Tag müssten beim Abflug über die längste Piste 16/34 abgewickelt werden und dabei die Piste 10/28 kreuzen, was wegen der geringen Anzahl kaum ein Problem sein dürfte.

Abklärungen der Stiftung gegen Fluglärm aufgrund von Windwerten auf Flugplatzhöhe über einen Zeitraum eines Monats haben aufgezeigt, dass die Piste 10/28 während den max. DVO- Zeiten von 6-9h und 20-23.30h windmässig (zulässige max. Rückenwindkomponente 5 Knoten) eine Verfügbarkeit von 100% aufwies, 80% davon wären als Westanflug möglich gewesen, 20% hätten als Ostanflüge abgewickelt werden müssen.

Verbleiben würden diejenigen Anflugtage, die wegen ungenügenden Sichtverhältnissen (Wolken/Nebel aufliegend) zu DVO- Zeiten weiterhin über den weniger restriktiven Südanflug abgewickelt würden. Südabflüge „16-straight“ dürften vor dem Hintergrund der Westanflug- Möglichkeiten kein Thema mehr sein. Die Einbeziehung des Westanfluges würde erstmals zu einer namhaften Entlastung der Bevölkerung führen. Das Vertrauen der Bevölkerung zur kantonalen Regierung und den Parteien könnte wieder hergestellt werden. Dem steht die Macht der „Aargauer Connection“ im Bundesrat und an der Spitze des BAZL entgegen, die sich auch kleinen Zugeständnissen verweigert.

Die Stiftung gegen Fluglärm bedauert es, dass aufgrund einseitiger politischer und wirtschaftlicher Interessen die für Flughafen und Bevölkerung beste Lösung unter Einbezug der Westanflüge bisher verhindert werden konnte. Es sei nun an der Zürcher Regierung mit ihrem vetoberechtigten Mandat im Flughafen- Verwaltungsrat,

STIFTUNG GEGEN FLUGLÄRM – ZUMIKON / ZH

sich für die Miteinbeziehung des nachhaltigen Westanfluges einzusetzen und einseitigen Ansprüchen entgegenzutreten.

Die Stiftung gegen Fluglärm empfiehlt, die bevorstehenden SIL- Entscheide des BAZL, die im Sommer dieses Jahres zum Abschluss gebracht werden sollen, auch unter diesem Aspekt zu prüfen.

Stiftung gegen Fluglärm
Adolf Spörri, Präsident des Stiftungsrates

Pressesprecher:
Klaus J. Stöhlker
Stöhlker AG
Zollikerstrasse 114
8702 Zollikon
klaus.stoehlker@stoehlker.ch
Mobile: 079 402 98 59