

INFO BÜRGERPROTEST FLUGLÄRM OST www.fluglaerm-ost.ch

Zeitbombe Ostanflug

Sicherheitsempfehlungen werden wissentlich ignoriert

Obwohl die zuständige Regierungsrätin die Sicherheitsverletzungen beim Ostanflug kennt, will sie diesen sogar noch forcieren. Bei einer politischen Lösung des Fluglärmstreits ist kein Platz für die sicherste Variante.

Der Landeanflug von Osten via Hinterthurgau, Region Wil, Zürcher Oberland und Tösstal ist das schwierigste und vor allem gefährlichste Anflugverfahren am Flughafen Zürich-Kloten. Trotz verschiedener Verstösse gegen internationale Sicherheitsempfehlungen wollen der Zürcher Regierungsrat und die Bezirke im Süden des Flughafens genau diesen Anflug intensivieren und die Ostpiste zur Hauptlandepiste ausbauen. Nach den Vorstellungen der Goldküste und ihren Vertretern im Regierungsrat sollen die ak-

tuellen Fluglärmprobleme in der Region östlich des Flughafens inklusive dem Zürcher Oberland einseitig entsorgt werden; eine Lärmwüste wäre die Folge davon.

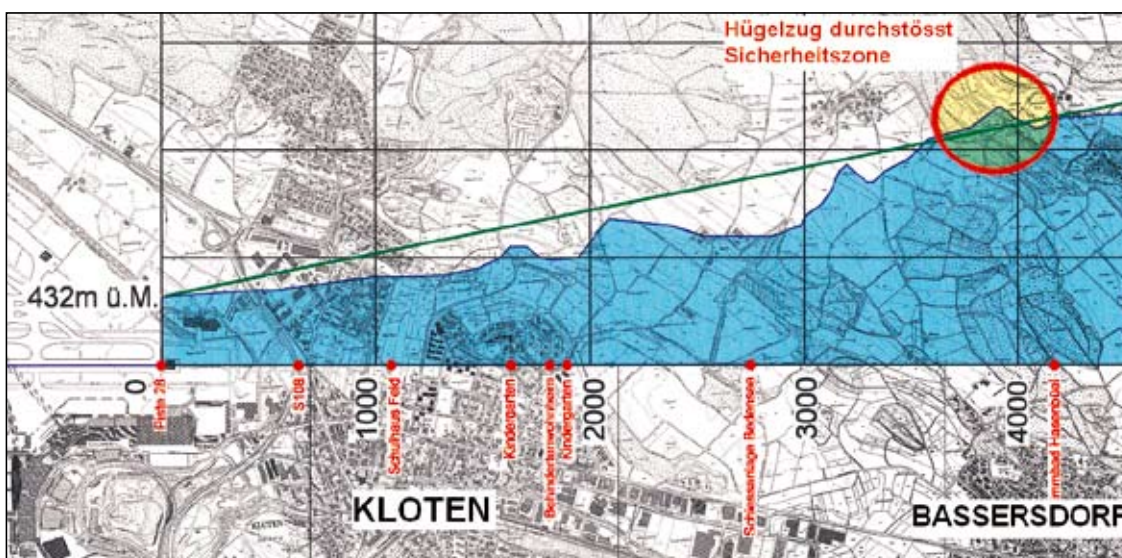
Verletzung von Sicherheitsempfehlungen

Die hügelige Topographie im Osten des Flughafens ist sowohl für die Piloten wie auch die Fluglotsen eine tägliche, gefährliche Herausforderung. Der Hügelzug bei Bassersdorf ragt mitten in die Sicherheitszone, dort wo nach internationalen Sicherheitsnormen gar nichts sein darf. Die bewusste Verletzung dieser Empfehlung der internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) führte bereits fünf Wochen nach der Einführung der Ostanflüge (19.10.01) zu einem tödlichen Absturz (24.11.01). Die Unglücksmaschine streifte die Baumwipfel bei Bassersdorf genau dort, wo die

entsprechende Sicherheitsempfehlung verletzt wird; 24 Menschen starben. Die Absturzstelle wird auch heute noch täglich überflogen – 22'000 mal pro Jahr – und auch heute noch ragt der Hügelzug in die Sicherheitszone und verletzt damit die Sicherheitsnormen. Und genau dieses Anflugverfahren soll forciert werden!

Gefährdung von Leben

In der Sprache der Juristen nennt man ein solches Handeln «vorsätzliche Gefährdung von Leben»; in der Politik wird es «Einlösen von Wahlversprechen» genannt. Ein internes Sitzungsprotokoll der Unique-Geschäftsleitung (SonntagsBlick August 2004) offenbart erschreckendes: Die Flughafenbetreiberin Unique gewichtet die Kapazität (Gewicht 5) höher als die Sicherheit (Gewicht 4). Und genau so wird auch gehandelt!



Hindernisse im Endanflug auf Piste 10/28!

Editorial

Ralph Weidenmann, Co-Präsident BFO



In der Luftfahrt werden Sicherheitsrisiken normalerweise nicht toleriert. Auch wenn es die 100%ige Sicherheit nie geben wird, so darf man sich trotzdem nicht mit Kompromissen zufrieden geben. Der Ostanflug ist ein solcher Kompromiss. Es gibt unzählige Probleme beim Ostanflug, die wir Ihnen mit dieser Informationsschrift aufzeigen. Wer nun der Versuchung erlegen ist, einfach die Piste zu verlängern und damit meint, die Probleme zu lösen, der liegt falsch. Man wiegt sich in falscher Sicherheit, denn auch nach einer allfälligen Verlängerung ist die Ostpiste immer noch die mit Abstand kürzeste Landepiste und die Hindernisse ragen immer noch in die Sicherheitszone. Mit einer Pistenverlängerung wäre eine massive Mehrnutzung zur Amortisation der Investitionen geplant und genau hier liegt das eigentliche Problem.

Eine 450 Meter längere Piste erfüllt nicht die Sicherheitsstandards, die man von einem Flughafen Zürich erwartet. Und eine massive Mehrnutzung des Ostanfluges – wie dies von der Zürcher Regierung und den Vertretern der Bezirke rund um den Zürichsee geplant ist – würde die Sicherheitskultur am Flughafen Zürich noch weiter schmälern. Keine Kompromisse!

Wer nun glaubt, wir möchten mit unseren Recherchen und Aufdeckungen den Ostanflug gänzlich abschaffen, der irrt. Wir wollen in erster Linie verhindern, dass aufgrund eines politischen Drucks die Ostanflüge forciert werden, nur damit eine Strahlefrau ihre Wahlversprechen einlösen kann. Wir sind nicht bereit, die Sicherheit der Bevölkerung und von Flugpassagieren für eine politische Karriere aufs Spiel zu setzen. Keine Kompromisse!

Exekutivpolitiker, die heute immer noch eine Forcierung der Ostanflüge fordern, handeln im klaren Bewusstsein, dass sie damit die unsicherste Variante wählen. Wenn wir mit dieser Informationszeitung etwas erreichen möchten, so ist es die Gewissheit, dass sich nun jeder seines Handelns bewusst sein muss und dafür auch die persönliche Verantwortung trägt. Wer die Forcierung der Ostanflüge fordert, der nimmt Sicherheitsrisiken ganz bewusst in Kauf. Keine Kompromisse; wir werden in unserer Aufklärungspolitik auch künftig keine machen!

Hilferuf der Fluglotsen

Warnungen zu lange ignoriert

Die Beseitigung von Sicherheitsrisiken dauert zu lange. Selbst Expertenmeinungen werden vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) nicht ernst genommen.

«Die geplanten Verfahren sind sehr risikobehaftet» schrieben 37 Fluglotsen Mitte Oktober 06 an ihre Vorgesetzten. Die Fluglotsen, die für die Sicherheit des Flugverkehrs verantwortlich sind, bemängelten ein neues Verfahren für den Ostanflug, welches per 26. Oktober 2006 eingeführt werden sollte. Gemäss ihrem Schreiben würde man Kollisionsrisiken in extremer Weise provozieren und dies sei nicht akzeptabel. Bei diesem neuen Verfahren handelte es sich um einen neuen Ostanflug via Hinterthurgau/Tösstal/Oberland, dem sogenannten Instrumentenlandeanflug. Das Besondere an diesem Anflug ist die Tatsache, dass er über eine Region führt (Hinterthurgau), die gleichzeitig als Abflugstrasse verwendet wird. Diese Situation ist nicht nur neu, sondern am Flughafen Zürich-Kloten absolut einzigartig. Die lediglich in der Höhe separierten Flugstrassen erhöhen das Risiko – gemäss dem Schreiben der Fluglotsen – von möglichen Kollisionen.

BAZL wusste schon lange Bescheid

Das BAZL kennt diese Problematik schon seit längerem. Am 26. April 2002 ereignete sich ein – nach dem Urteil des Büros für Flugunfalluntersuchungen (BFU) – schwerer Vorfall beim Ostanflug. Ein gleichzeitig nach Norden startendes Flugzeug führte kurz nach dem Start eine Rechtskurve durch, wobei es dem im Ostanflug befindlichen Verkehrsflugzeug gefährlich nahe kam. Gemäss Unfallbericht des BFU zeigte dieser Vorfall, dass beim Ostanflug – bei gleichzeitigen Starts auf der Ostroute – ein gewisses Konfliktpotential besteht. Das BFU empfahl aus diesem Grund dem BAZL in der Sicherheitsempfehlung Nr. 254, dass zusätzliche Auflagen geprüft werden sollten. Im Mai 2006 wollte BFO vom BAZL schriftlich wissen, ob die Sicherheitsemp-

fehlung Nr. 254 bereits umgesetzt wurde und ob die Einführung der neuen Anflugstrasse per 26. Oktober 2006 nicht das Kollisionsrisiko zusätzlich erhöhen würde. Gemäss schriftlicher Antwort des BAZL habe man weder die Sicherheit erhöht noch sehe man einen Handlungsbedarf bei der Einführung dieser neuen Anflugstrasse. Doch genau dies bemängelten die 37 Fluglotsen in ihrem Schreiben von Mitte Oktober 2006. Auch sie wiesen auf das potentielle Kollisionsrisiko hin.

Späte Änderung

Tempi passati. Eineinhalb Jahre später erkannte nun auch die Schweizer Luftfahrtbehörde BAZL, dass sie reagieren muss. Sie änderte die von BFO längst bemängelte Situation mit einer sogenannten «Entflechtung» der An- und Abflugstrassen. Gemäss einer Medienmitteilung der Flughafenbetreiberin Unique war der Auslöser dafür jedoch nicht die Erhöhung der Sicherheit sondern die aufgetretenen Verspätungen; typisch für die Sicherheitskultur beim schweizerischen Zivilluftverkehr! Auf Sicherheitsmängel wird erst reagiert, wenn man gleichzeitig die Kapazität erhöhen kann.

Die sehr spät eingeleitete Änderung bringt jedoch ebenfalls keine zufrieden stellende Lösung. Im Dezember 2007 heisst es in der Publikation «Rundschau» des Pilotenverbandes AEROPERS (Gewerkschaft der ehemalige Swissairpiloten), dass man mit der vorgeschlagenen Lösung lediglich neue Konflikte geschaffen habe. Das ganze Risikomanagement der Zivilluftfahrt zeigt einmal mehr auf, dass lange Zeit überhaupt nichts unternommen wird, selbst wenn Experten (Skyguide, Pilotenverband) rechtzeitig auf die Probleme aufmerksam machen. Dass das BAZL auf unsere berechtigten Hinweise auf Sicherheitsmängel nicht reagiert – mit dieser Tatsache haben wir uns schon längst abgefunden. Und dass die Flughafenbetreiberin Unique erst reagiert, wenn die Kapazität betroffen ist, hängt mit ihrer Rechtsform (private Aktiengesellschaft) zusammen. Trotzdem ist und bleibt es ein gefährliches Spiel mit Menschenleben!

Vorgaukeln von Sicherheit

Auflagen für Betriebsbewilligung werden nicht eingehalten

Das Instrumentenlandesystem (ILS) beim Ostanflug konnte wegen Sicherheitsmängeln nicht kategorisiert werden; in Europa einzigartig!

Der Flughafen Zürich-Kloten verfügt über drei Pisten: Die Pisten 10/28 mit Ost/Westausrichtung, auf der die Ostanflüge durchgeführt werden und die Pisten 16/34 und 14/32 mit Nord/Südausrichtung für die Nord- und Südanflüge (siehe Grafik). Auch nach einer geplanten Verlängerung ist die Ost/Westpiste immer noch die mit Abstand kürzeste Piste mit den grössten topographischen Hindernissen.

Europaweit einzigartig

Das Instrumentenlandesystem für die Piste 10/28 konnte man – im Gegensatz zu den übrigen Landepisten – nicht kategorisieren, da die topographischen Sicherheits-



Pistensystem Flughafen Zürich.

Man unterscheidet grundsätzlich drei Kategorien beim Instrumentenlandesystem:

ILS-Kategorie 1:

Die Genauigkeit der Ausstrahlung gewährleistet eine Führung des Flugzeuges bis zu einem Wetterminima von 200 Fuss (61 m) über Grund und einem RVR (Runway Visual Range, Lampensicht) von 800 Meter.

ILS-Kategorie 2:

Die erhöhte Genauigkeit dieser Anlage erlaubt Anflüge bis auf 100 Fuss (30 m) über Grund und mit 300 Meter RVR.

ILS-Kategorie 3 (A, B und C):

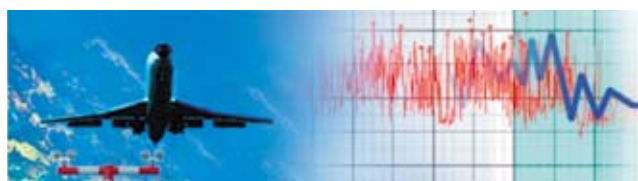
Bei Vollausbau dieses Systems sind Anflüge und Landungen inklusive Landung und Führung des Flugzeuges während des Ausrollens selbst bei Bodennebel möglich. Je nach Ausbau 0 bis 200 Meter RVR.

probleme dies nicht erlauben. Den Begriff «unkategorisiert» musste das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) speziell beantragen und er ist damit europaweit einzigartig. Es gibt beim Ostanflug noch weitere Sicherheitsempfehlungen, die nicht eingehalten werden können; überall erteilte das BAZL eine Sonderbewilligung. Dies widerspricht jedoch den eigenen Vorschriften, denn das BAZL hat der Flughafenbetreiberin Unique die Betriebsbewilligung unter der Voraussetzung erteilt, dass zwingend alle Sicherheitsvorschriften und Empfehlungen (ICAO-Standards and Recommendations) vollständig erfüllt werden. Dies ist beim Ostanflug nicht der Fall.

Feldstrasse betonieren

Die von Regierungsrätin Fuhrer gewünschte Pistenverlängerung wäre die

Betonierung und Teerung einer Feldstrasse damit die beiden Autobahnen 16/34 und 14/32 entlastet werden können. Welcher seriöse Lastwagenchauffeur würde eine Feldstrasse benutzen – ob nun betoniert oder nicht – wenn direkt daneben eine Autobahn zur Verfügung steht? Es besteht in Fachkreisen absolut kein Zweifel, dass der Ostanflug auch mit einem ILS und einer Verlängerung immer noch der gefährlichste Anflug am Flughafen Zürich-Kloten bleiben wird. Rita Fuhrer und die Exponenten der Bezirke Meilen, Horgen, Uster und Hinwil suchen die Lösung des Fluglärmproblems in der Aufweichung der Sicherheitsnormen. Damit tragen sie nicht nur die Verantwortung für die drohende Lärmwüste im Osten des Flughafens (inklusive Zürcher Oberland!) sondern auch für das nächste Unglück.



Wenn der Vogel nicht runter kommt

Durchstartrisiken werden verharmlost

Seit Jahren bemängelt Bürgerprotest Fluglärm Ost (BFO) ein erhöhtes Durchstartrisiko beim Ostanflug. Nun erhalten wir Schützenhilfe von der Airline Swiss.

Marco Müller, Head of Swiss Flight Safety (Flugsicherheit) spricht Klartext: «Das Durchstartverfahren auf die Piste 28 ist kompliziert und fehleranfällig. Es ist das Resultat von verschiedenen politischen Zwängen und ist der Sicherheit abträglich.» Im gleichen Interview bestätigt Müller auch erstmals den von BFO mehrfach bemängelten Sachzwang, dass bei zu starkem Rückenwind oder mangelnder Sicht erst vom Ostanflug abgewichen wird – also die Anflugpiste gewechselt wird – wenn die ersten Piloten zu einem Durchstart gezwungen waren. Das Spiel mit der Sicherheit als «Beweismittel» für die Umstellung des Anflugverfahrens?

BAZL verharmlost das Problem

Den Vorgang, der vom Sicherheitschef der Swiss beschrieben wird, haben wir bereits vor vier Jahren dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und der Flughafenbetreiberin Unique mitgeteilt. Ende September 2004 haben wir auch eine offizielle Beschwerde beim BAZL eingereicht. Der massive Anstieg an Durchstarts (goarounds) wurde stets verharmlost, obwohl gemäss Skyguide überhaupt keine

Statistiken über Durchstarts existieren. Im Oktober 2004 teilte uns BAZL Chef Cron schriftlich mit, dass die Problematik im Zusammenhang mit Durchstarts beim Ostanflug bekannt sei. Für die oberste Luftfahrtbehörde der Schweiz liege das Problem an den Witterungsbedingungen, die häufig im Grenzbereich liegen. So könne es vorkommen, dass sich die Bedingungen während des Anfluges so schnell verändern, dass der Pilot zu einem Durchstart gezwungen sei, zum Beispiel wenn zu starker Rückenwind herrscht. Dies müsste jedoch nicht sein, denn gemäss unseren Recherchen empfiehlt die internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO, International Civil Aviation Organization) bereits bei Erreichen der Hälfte des zulässigen Rückenwindes auf eine sicherere Landepiste umzustellen. Aus politisch motivierten Gründen wird dies in Zürich beim Ostanflug jedoch nicht praktiziert. Safety First ist nur ein Lippenbekenntnis.

Mit der Einführung des Instrumentenlandesystems für die Piste 28 (26.10.2006) wurde das Durchstartverfahren beim Ostanflug sogar noch komplizierter. Der Grund ist die komplexe Luftraumstruktur, in der man versucht, An- und Abflugwege zu entflechten. Beim Ostanflug bzw. in der Region östlich des Flughafens ist dies besonders schwierig, da dies die einzige Region rund um den Flughafen ist, über die gleichzeitig An- und Abflugwege führen (siehe auch «Hilferuf der Fluglotsen» auf Seite 2).

Scheinargumente

Mit einer Pistenverlängerung der Ost-Westpiste will man die Kapazität am Flughafen ausbauen und eine neue Hauptlandepiste installieren. Zur Vernebelung dieser Motive wird als Vorwand behauptet, mit einer verlängerten Piste gebe es weniger Ausnahmen in den Abendstunden. Vor allem in den Wintermonaten kann es vorkommen, dass die abendlichen Anflüge nicht von Osten sondern von Süden auf den Flughafen Kloten geführt werden. Die Gründe sind jedoch nicht – wie falscherweise behauptet – die zu kurze Piste sondern die Wetterverhältnisse. 90 Prozent dieser Ausnahmefälle werden mit zu starkem Rückenwind, tiefhängenden Wolken oder mangelnder Sicht wegen Nebel oder Schneetreiben begründet. Und bei all diesen Fällen nützt es überhaupt nichts, wenn die Piste verlängert wird. Wenn man aufgrund Nebel den Pistenanfang nicht sieht, was spielt es dann für eine Rolle, ob die Piste – die man gar nicht sieht – 2500 oder 2900 Meter lang ist? Die Gründe für einen Pistenausbau sind Scheinargumente, um die Anflüge sukzessive im Osten zu konzentrieren.

Schlusspunkt beim SIL

Der SIL-Prozess – Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt – geht in die Endphase. Anfang April 2008 wird anlässlich der dritten SIL-Koordinationsgespräche ein Objektblatt «Flughafen Zürich» erstellt. Nach den raumplanerischen Anpassungen – vor allem im Kanton Zürich – wird die Flughafenbetreiberin Unique ein definitives Betriebsreglement einreichen. Die neue Raumplanung bzw. die extra hierfür geschaffene Abgrenzungslinie soll «gute und schlechte» Regionen von einander unterscheiden bzw. abgrenzen. Innerhalb der Abgrenzungslinie soll das Bauen erschwert und das Leben belastet werden. Dieser Lebensraum ist für die Weiterentwicklung des Flughafens reserviert und zwar für die nächsten 25 Jahre. Ausserhalb der Abgrenzungslinie liegt das «gute Land». Hier garantiert man lärmfreie Zonen und zwar exklusiv und 24 Stunden. BFO wird die Haltung der Zürcher Regierung und der Bezirke verfolgen und veröffentlichen.

Impressum

Redaktion:

Vorstand Bürgerprotest Fluglärm Ost

Herausgeber:

Bürgerprotest Fluglärm Ost
Postfach 19, 8484 Weisslingen
info@fluglaerm-ost.ch

PC-Konto 87-192974-1