

Airprox Risiken ab 26.10.06 / Bulletin 22.5.2006

Am 26. Oktober 2006 wird der neue Ostanflug eingeführt. Mittels Instrumentenlandesystem (ILS) werden die Flugzeuge via Hinterthurgau/Region Wil direkt über das Tösstal (Turbenthal) anfliegen. Dabei wird es zu einem Novum am Flughafen Zürich kommen und dies ist gemäss Sicherheitsempfehlung Nr. 254 gar nicht so ungefährlich: An- und Abflüge werden ab 21:00 Uhr über ein eigentliches Drehkreuz geführt werden. Dieses Gebiet liegt zwischen Tösstal, Hinterthurgau, Region Wil.

Für die neue Anflugroute (ab 26.10.06) muss der Luftraum gesenkt werden, damit dieser gleichzeitige Flugverkehr - in der Höhe gestaffelt - über die gleiche Region abgewickelt werden kann. Dies führt zu einem möglichen Kollisionsrisiko wie auch der Unfallbericht zu einem solchen Fast-Zusammenstoss (Airprox) aus dem Jahre 2002 zeigt. Bei einem Start nach Norden auf der Piste 32 und einer anschliessenden Rechtskurve besteht ein Konfliktpotential (Aussage Unfallbericht) mit der auf der Ostpiste 28 landenden Maschine, so der Unfallbericht. Auch zwei Jahre nach der Sicherheitsempfehlung ans BAZL, dieses Problem mit zusätzlichen Auflagen zu beheben, wurde noch nichts unternommen. Und ab dem 26.10.06 wird dieses Konfliktpotential zusätzlich verschärft, denn die Hauptabflugpiste ab 21:00 Uhr ist wiederum die Piste 32 nach Norden. Es wird also zu Landungen von Osten auf der Piste 28 und Starts nach Norden auf der Piste 32 mit anschliessender Rechtskurve kommen. Diese "Problemflüge" gibt es zwar heute schon, nachher kommt es jedoch zu dem angesprochenen "Drehkreuz" über dem Hinterthurgau/Tösstal/Region Wil; und dies ist neu.

Wir wollen das Schlagwort "Sicherheit" nicht zu unserem Vorteil missbrauchen, aber alleine die Tatsache, dass man uns seit Jahren eine Sicherheitsüberprüfung des Ostanfluges verweigerte, die Durchstarts (Go-around) seit Einführung der Ostanflüge massiv zugenommen haben und auch die Airprox (Fast-Zusammenstösse) ebenfalls seit Einführung der Ostanflüge jährlich zunehmen, lassen uns aufhorchen. Safety first ist ein Grundsatz. Sobald die Kapazitätswünsche des Flughafens wieder ansteigen, wird dieser Grundsatz nicht mehr befolgt werden. Dies zeigte sich beim Wide-Left turn und beim geforderten Dual-Landing. Lösen kann man dieses Problem ganz einfach: Eine Bewegungsbeschränkung (Plafonierung), die den speziellen geographischen und topographischen Verhältnissen des Flughafens Zürich angepasst ist. Wer mehr abwickeln will, nimmt grobfahrlässig Sicherheitsrisiken in Kauf.

BÜRGERPROTEST FLUGLÄRM OST

Email: <mailto:info@fluglaerm-ost.ch>

Internet: <http://www.fluglaerm-ost.ch>

Mitglied des Fördervereins für eine realistische Flughafenpolitik <http://www.flughafeninitiative.ch/>
und Mitglied des Dachverband Fluglärmenschutz <http://www.fluglaerm-schutz.ch/>