

A N F R A G E von Peter Schulthess (SP, Stäfa)

betreffend Optimierung der Südanflüge auf den Flughafen Zürich

Seit dem 30. Oktober 2003 finden zu den bekannten Zeiten die heftig umstrittenen Süd-Anflüge auf die Piste 34 des Flughafens Zürich statt. Der Endanflugpunkt befindet sich heute zirka 23 km von der Landeschwelle entfernt auf einer Höhe von 6 000 Fuss über Uetikon am See /Männedorf. Ab diesem Punkt folgen alle Flugzeuge innerhalb bestimmter Toleranzen dem gleichen Flugweg bis zur Aufsetzzone. Vor diesem Endanflugpunkt müssen alle anfliegenden Flugzeuge auf diesen Flugweg aufliniert werden, wodurch besonders der Raum Obersee /rechtes Zürichseeufer im Bereich Stäfa/Männedorf/Uetikon am See betroffen ist. Dieses Anflugprozedere gilt auch nach Einführung der Stufe 1 des Instrumentenlandesystems.

Als während Bauarbeiten auf dem Flughafen Zürich im Sommer 2000 nicht von Norden angefliegen werden konnte, wurde der Südanflug erstmals praktiziert. Im Gegensatz zu heute konnten damals die Flugzeuge - zum Teil zumindest - näher beim Flughafen, im Bezirk Meilen nämlich weiter unten auf der Höhe Erlenbach/Herrliberg/Meilen, auf den Endanflug ein-drehen.

Weil bei allen Eingriffen, wie sie neue Flugwege mit entsprechenden Sicherheitsbefürchtungen und Lärmbelastungen darstellen, immer die schonendste und geringstmögliche Massnahme bei gleichzeitig optimaler Sicherheit zu suchen ist (Grundsatz der Verhältnismässigkeit) - und dafür könnte ein näher beim oder weiter vom Flughafen liegender Endanflugpunkt eventuell eine wenigstens gleichwertige Lösung sein - stellen sich folgende Fragen:

1. Welche betrieblichen, raumplanerischen, technisch-operationellen sowie allenfalls welche politischen Gründe waren beziehungsweise sind Grundlage für das jetzt gewählte und praktizierte Anflugverfahren für die Südanflüge auf Piste 34?
2. Aus welchen Gründen wurde das Anflugverfahren wie es im Sommer 2000 praktiziert wurde so verändert, dass heute die weiter östlich liegenden Südgemeinden stärker belastet werden als damals und die westlich von Uetikon am See liegenden Gemeinden geschont werden?
3. Welche alternativen Anflugszenarien, vor allem hinsichtlich Flughöhe, Flugwege und Endanflugpunkt, für Südanflüge auf die Piste 34 wurden untersucht und - falls solche Szenarien studiert wurden - wonach und wie wurden sie bewertet?
4. Welches ist die minimale Distanz zur Landeschwelle, welche aus Sicherheitsgründen eingehalten werden muss?
5. Wäre es nicht lärmschonender, wenn der Endanflugpunkt sich (in entsprechender Höhe) etwa über der Region Sihlsee befinden würde und der Flughafen ab dort mit einem relativ geräuscharmen direkten Sink-Gleitanflug angesteuert würde?

Peter Schulthess