

POSTULAT von Thomas Maier (Grüne, Dübendorf), Robert Brunner (Grüne, Steinmaur) und Thomas Weibel (Grüne, Horgen)

betreffend Tatbeweis gegen Südanflüge durch Verzicht auf Instrumentenlandesystem (ILS) auf Piste 34

1. Der Regierungsrat wird eingeladen, sich im Sinn eines Tatbeweises gegen neue Südanflüge mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln für einen Rückzug der Einrichtung eines Instrumentenlandesystems (ILS) auf Piste 34 einzusetzen.
2. Der Regierungsrat wird eingeladen, sich dafür einzusetzen, dass die von den Einschränkungen betroffenen Flüge in den Sperrzeiten - insbesondere die betroffenen Interkontinentalflüge - nach Möglichkeit in Zeiten ohne Sperre zu verlegen.
3. Falls die Installation des geplanten ILS 34 Cat. I zur Aufrechterhaltung der wenigen interkontinentalen Langstreckenflüge bis zur Einführung eines gekröpften Nordanfluges unabdingbar wird, soll der Regierungsrat mit einer juristisch verbindlichen Regelung sicherstellen, dass das ILS 34 spätestens bei Einsatzbereitschaft eines gleichwertigen Nordanfluges der Cat. I (gekröpft, über deutsches Gebiet oder nach einer alternativen Flugmethode) sofort ausser Betrieb gesetzt und innert Jahresfrist wieder abgebaut wird.

263/2003

Thomas Maier
Robert Brunner
Thomas Weibel

Begründung:

Der Kantonsrat hat in den vergangenen Monaten mit der Überweisung verschiedener Vorstösse der Flughafenpolitik eine neue und klare Richtung gegeben: Plafond der Flugbewegungen bei max. 320'000 pro Jahr, eine Nachruhe von 8 Stunden.

Ebenso hat sich der Kantonsrat vor Wochenfrist zwar sehr spät aber dafür klar für den gekröpften Nordanflug und damit gegen Südanflüge ausgesprochen. Hierzu müssen nun seitens der Regierung rasch Tatbeweise erfolgen, indem alles unternommen wird, dass kein ILS 34 installiert wird und das Flugregime Status Quo (bis zum Jahr 2000) beibehalten wird.

Gemäss Angaben des neuen Flugplanes sind innerhalb der deutschen Sperrzeiten nur wenige Interkontinentalfluglandungen betroffen und der grösste Teil der betroffenen Landungen betrifft innereuropäische Flüge. Eine Einschränkung dieser innereuropäischen Flüge bis zur Inbetriebnahme eines Nordwestregimes ist verantwortbar. Der volks- und betriebswirtschaftliche Schaden einer solchen Einschränkung ist deutlich geringer als der Schaden durch die Reaktionen der betroffenen Bevölkerung, die möglichen Steuerausfälle und die volkswirtschaftlichen Schäden durch die Einführung von Südanflügen und die möglichen Folgen aus Entschädigungsforderungen.

Südanflüge sind sowohl aus Sicht des Raumplanungsgesetzes als auch aus Sicht der Umweltschutzgesetzgebung völlig verfehlt. Aber auch eine neue Parallelpiste kann aus Gründen des Umwelt- und Raumplanungsrechtes und wegen Verletzung der Bundesverfassung nicht realisiert werden. Ein juristisches Gutachten hat klar belegt, dass eine neue Parallelpiste dem Moorschutzartikel in der Bundesverfassung widerspricht.

Trotzdem versucht Unique unbeirrt den Südanflug zu erzwingen mit der Einrichtung eines Instrumentenlandesystems 34 (ILS) im Süden. Ebenso sollen mit der Dachziegelklammerung im Süden eine wesentliche Voraussetzung für ILS-taugliche Südanflüge geschaffen werden. Die betroffene Bevölkerung und die Behörden werden mit falschen Behauptungen und kurzen Fristen unter Druck gesetzt. Auf der anderen Seite will Unique langfristig immer noch - gemäss Unterlagen zum SIL-Verfahren - zusätzlich eine neue Parallelpiste realisieren. Wenn es der Regierungsrat ernst meint und wirklich ein definitives Betriebsreglement Status Quo ohne Südanflüge (und ohne neue Nordstarts) will, dann muss jetzt ein Tatbeweis erfolgen und in einem ersten Schritt ein Verzicht auf ein ILS 34 eingeleitet werden. Demgegenüber soll sofort die Einführung des gekröpften Nordanfluges an die Hand genommen werden: In erster Priorität als Sichtanflug und innert maximal zwei Jahren als Cat. I-Anflug z.B. mit MLS-Technologie (microwave landing system), dann kann auf die Installation eines ILS 34 im Süden verzichtet werden.

Sollte sich die Einrichtung eines ILS 34 trotz gegenteiligem Willen der Regierung für eine Übergangszeit nicht vermeiden lassen, braucht es klare vertragliche Abmachungen, dass dieses ILS sofort abgebrochen wird, wenn der Nordwestanflug und/oder wieder das bis vor 2000 gültige Betriebsreglement geflogen werden kann.

Begründung der Dringlichkeit:

Der Entscheid des Kantonsrates zum gekröpften Nordanflug stärkt dem Regierungsrat den Rücken zur Verhinderung der VOR/DME-Südanflüge per Oktober 2003 bzw. insbesondere der ILS-Südanflüge per Oktober 2004. Regierungsrat Jeker beteuerte im Rat nochmals, dass der Regierungsrat keine Südanflüge wolle. Nur ein entschiedenes und rasches Handeln von Kantons- und Regierungsrat können Südanflüge und damit massive Reaktionen der Bevölkerung im Süden noch verhindern.

Wieder aufgenommenener Vorstoss.

Ursprüngliche Einreicher: Martin Bäuml (Grüne/GEU, Dübendorf), Barbara Hunziker Waner (Grüne, Zürich) und Thomas Weibel (Grüne, Horgen)