

Wil aktuell

[Inhalt](#)

Lärmige Flugspuren über dem Osten

Wann crasht's im engen Korridor?

(bfo/jes) Am 26.10.2006 erfolgte die operationelle Freigabe des Instrumentenlandesystems auf die Ostpiste 28 (ILS 28) und der damit veränderten An- und Abflugrouten. An- und Abflüge werden zu gewissen Zeiten gleichzeitig über ein eigentliches Drehkreuz im Raum Tösstal-Hinterthurgau-Wil geführt. Für dieses neue Betriebsverfahren musste der Luftraum gesenkt werden, damit dieser Flugverkehr - in der Höhe gestaffelt - über die gleiche Region abgewickelt werden kann.

Mit der Einführung und stufenweisen Verschärfung der Nordanflugbeschränkungen durch die einseitig erlassene Deutsche Verordnung hat die Anzahl Flüge von und nach Osten stark zugenommen. Die Charts zeigen eindrücklich die kumulierten Flugspuren je eines Tages vor und nach Einführung des ILS 28. Die blauen Linien sind die Anflüge, die roten Linien die Abflüge. Seit dem 26.10.2006 gelten neue Anflugrouten, nach denen neu Gebiete überflogen werden, welche zuvor kaum Überflüge hatten. Der Spurenfächer der auflinierenden Flugzeuge hat sich an diesem Tage schwerpunktmässig sichtbar über die Region Hinterthurgau/Wil gelegt, vorher lag er über dem Raum westlich von Schaffhausen. Jede Flugspur ist auch mit Lärm verbunden!

Neue Flugrouten «risikobehaftet»

Fluglotsen der Skyguide haben offen bekundet, dass diese neuen Flugrouten im Osten als «risikobehaftet» gelten, weil sie befürchten, dass sich startende und landende Flugzeuge in diesem Korridor zu nahe kommen könnten. Dass der gesamte Flugverkehr in einem derart engen Korridor geführt werde, sei wohl weltweit einzigartig.

Auch die Topographie ist von Osten auf die Piste 28 nicht unkritisch. Das BAZL hat die räumliche Enge und die Komplexität der Verfahren eingestanden und für das neue Anflugverfahren mit ILS 28 die gleichen Sichtminima

verlangt wie vorher ohne ILS, weshalb bei schlechtem Wetter trotzdem auf Südanflüge ausgewichen werden muss.

SIL-Prozess

In den kürzlich präsentierten 19 Betriebsvarianten des SIL-Prozesses ist wörtlich zu lesen: «In allen drei Pistenzuständen erzielt die Nordausrichtung ergänzt durch Ostkonzepte das beste Verhältnis von Lärmbelastung zu Kapazität».

Deutschland hat schon mehrfach kundgetan, dass es die Flugrestriktionen über ihrem Land noch verschärfen will. In einem ersten Schritt wurde mit der Inbetriebsetzung des ILS 28 einiges an Fluglärm nach Osten verlagert. Weitere Schritte werden folgen - die Kapazität der Ostpiste 28 beträgt ca. 30 Landungen pro Stunde!

Die Aktivitäten der Bürgerprotest-Fluglärm-Ost (BFO) bleiben nicht ohne Wirkung, so hat kürzlich die Rekurskommission des UVEK deren Einsprache gegen die im Osten geplante sogenannte «Projektierungszone» vollumfänglich gutgeheissen. Zudem scheint im Kanton Zürich der Widerstand gegen Pistenausbauten zu wachsen. Mit einer Verhinderung des Ausbaus der Piste 28 bliebe dem Osten einiges erspart. Die BFO wird sich darum weiterhin vehement gegen jegliche unfaire Lärmverteilung mit allen Mitteln wehren. (www.fluglärm-ost.ch)