



Info-Veranstaltungen

Uster

Dienstag, 10.2.26, 19:30 Uhr

Gemeinderatssaal, Stadthaus

Bahnhofstrasse 17, 8610 Uster

Mit Barbara Thalmann, Stadtpräsidentin

Zumikon

Mittwoch, 11.2.26, 19:30 Uhr

Gemeindesaal, Dorfplatz 11

8126 Zumikon

Mit Stefan Bühler, Gemeindepräsident

Herzlich willkommen in Uster

Gemeinsam gegen Südstarts geradeaus

Info-Veranstaltung

- Fluglärmforum Süd

- Flugschneise Süd – NEIN

10. Februar 2026

Ablauf

Einleitung aus Sicht der Stadt Uster

Barbara Thalmann, Stadtpräsidentin

Begrüssung

Stephan Oehen, Geschäftsführer Fluglärmforum Süd

Fakten zum Gesuch BR2014/2017 mit Fokus Südstarts geradeaus

Urban Scherrer, Präsident Verein Flugschneise Süd - NEIN

Fragen und Antworten – Moderiert durch Stephan Oehen

Apéro

Einleitung aus Sicht der Stadt Uster

Barbara Thalmann

Stadtpräsidentin Uster



Begrüssung

Stephan Oehen

Geschäftsführer Fluglärmforum Süd



Fakten zum Betriebsreglement

Urban Scherrer

Präsident Verein Flugschneise Süd - NEIN



Über den VFSN

Statuten

Art. 1 - Unter dem Namen "Flugschneise Süd – NEIN!" (nachfolgend "der Verein" genannt) besteht mit Sitz in Fällanden auf unbeschränkte Dauer ein Verein gemäss Art. 60 ff. ZGB mit dem **Zweck, Überflüge der südlichen Region des Flughafens Kloten durch zivile Flugzeuge zu verhindern.**

Art. 2 - Der Verein ist politisch und konfessionell neutral.

Art. 4 - Dem Verein können Privatpersonen wie auch juristische Personen beitreten.



Über den VFSN

Gegründet 2002 in Fällanden

- Rund 2'000 Mitglieder vor Einführung der Südanflüge im 2023
- Über 5'000 Mitglieder nach der Einführung



Es ist kompliziert!



Rechtliches: SIL

SIL = Sachplan Infrastruktur Luftfahrt

Der SIL hält fest, wie und wo zukünftig Flüge gemäss Gesetz möglich sind (Raumplanung).

Keine Einsprache möglich – der Bundesrat entscheidet

BR = Betriebsreglement

Im Betriebsreglement wird festgehalten, wie und wo effektiv geflogen wird (Flugbetrieb).

Einsprache gegen BR möglich, aber im SIL vorgesehene Flugrouten können juristisch nur schwierig bekämpft werden!

Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) – Entwurf 10.12.2024 Objekttitel		ZH-1
Anlage:	Zürich	ZH-1
Teilnetz:	Landesflughafen	
<p>A U S G A N G S L A G E</p> <p>Generelle Informationen und technische Daten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Standortkanton: Zürich - Perimetergemeinden: Kloten, Oberglatt, Opfikon, Rümlang, Winkel - Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: ZH: Bachenbülach, Bassersdorf, Buchs (ZH), Bülach, Dietlikon, Dübendorf, Embrach, Fällanden, Hochfelden, Hori, Kloten, Küsnacht (ZH), Lufingen, Maur, Neerach, Niederglatt, Niederhasli, Nürensdorf, Oberembrach, Oberglatt, Opfikon, Regensdorf, Rorbas, Rümlang, Stadel, Wallisellen, Winkel, Zollikon, Zumikon, Zürich b) zusätzlich Sicherheitszonenplan 2018 (öffentliche Auflage) ZH: Bachs, Berg am Irchel, Boppelsen, Brütten, Dällikon, Danikon, Dielsdorf, Dietikon, Egglisau, Flaach*, Freienstein-Teufen, Geroldswil, Glattfelden, Hüntwangen, Illnau-Effretikon, Lindau, Niederweningen, Oberweningen, Oetwil an der Limmat, Otelfingen, Regensberg, Schleinkon, Schlieren, Schöfflisdorf, Schwerzenbach, Steinmaur, Unterengstringen, Urdorf, Volketswil, Wangen-Brütisellen, Wasterkingen, Weiach, Weiningen (ZH), Weisslingen, Winterthur, Zell (ZH) AG: Fislach, Kaiserstuhl, Rumikon, Siglistorf, Wettingen, Zurzach SH: Buchberg, Rüdlingen <p><small>*Aufgrund der Anpassung der Abflugrouten an die neuesten Navigationstechnologien (RNP)</small></p>		<p>Verweis: SIL-Konzeptteil 26.02.2020, Kap. 4.1 Landesflughäfen</p> <p>Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bericht zur Überarbeitung des SIL-Objektblatts und des Betriebsreglements vom 27.11.2024 - Dokumentation zur Anpassung des SIL-Objektblatts vom 15.09.2016 mit Berichten zur - Umsetzung von Sicherheitsmassnahmen im SIL (inkl. Nachfrageprognose vom Februar 2014) - Abgrenzungslinie - Erneuerung der Flughafenanlagen und Aufwertung des Flachmoors im Gebiet «Goldenes Tor» - Tanklager Rümlang - Verlängerung der Piste 32 im Gebiet Vordermoos - Schlussbericht Koordinationsprozess vom 02.02.2010 - Betriebsreglement vom 30.06.2011 - Betriebskonzession vom 31.05.2001 - Sicherheitszonenplan vom 04.07.1983 mit Ergänzungen vom 03.06.2003 und 15.01.2013; revidiert am 03.09.2018 mit Ergänzung vom 30.06.2019 (noch nicht genehmigt)

Rechtliches: SIL

Neuaufgabe 2024

Vordergründiges Ziel:

Besserer Schutz der Menschen und Verbesserung der Nachtruhe

Aber:

- Betriebszeit wird neu mit 06.00 bis 23.30 festgelegt (bisher bis 23.00 mit Verspätungsabbau)
- Basiert auf veralteten Lärmgrenzwerten
- **Südstarts geradeaus bei Bise und Nebel weiterhin gefordert**

Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) – Entwurf 10.12.2024
Objektteil

ZH-1

Anlage: **Zürich**
Teilnetz: Landesflughafen

ZH-1

Mit
Anpassungen
gegenüber der
Version vom
11.08.2021

A U S G A N G S L A G E

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Zürich
- Perimetergemeinden: Kloten, Oberglatt, Opfikon, Rümlang, Winkel
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: ZH: Bachenbühlach, Bassersdorf, Buchs (ZH), Bülach, Dietlikon, Dübendorf, Embrach, Fällanden, Hochfelden, Hori, Kloten, Küsnacht (ZH), Lufingen, Maur, Neerach, Niederglatt, Niederhasli, Nürensdorf, Oberembrach, Oberglatt, Opfikon, Regensdorf, Rorbas, Rümlang, Stadel, Wallisellen, Winkel, Zollikon, Zumikon, Zürich
- b) zusätzlich Sicherheitszonenplan 2018 (öffentliche Auflage) ZH: Bachs, Berg am Irchel, Boppelsen, Brütten, Dällikon, Danikon, Dielsdorf, Dietlikon, Eglisau, Flaach*, Freienstein-Teufen, Geroldswil, Glattfelden, Hüntwangen, Illnau-Effretikon, Lindau, Niederweningen, Oberweningen, Oetwil an der Limmat, Otelfingen, Regensberg, Schleinitz, Schlieren, Schöfflisdorf, Scherzenbach, Steinmaur, Unterengstringen, Urdorf, Volketswil, Wangen-Brütisellen, Wasterkingen, Weiach, Weiningen (ZH), Weisslingen, Winterthur, Zell (ZH)
AG: Fisibach, Kaiserstuhl, Rumikon, Siglistorf, Wettingen, Zurzach
SH: Buchberg, Rüdlingen

*Aufgrund der Anpassung der Abflugrouten an die neuesten Navigationstechnologien (RNP)

Verweis:

SIL-Konzeptteil 26.02.2020, Kap. 4.1 Landesflughafen

Grundlagendokumente:
- Bericht zur Überarbeitung des SIL-Objektblatts und des Betriebsreglements vom 27.11.2024

- Dokumentation zur Anpassung des SIL-Objektblatts vom 15.09.2016 mit Berichten zur
- Umsetzung von Sicherheitsmassnahmen im SIL (inkl. Nachfrageprognose vom Februar 2014)
- Abgrenzungslinie
- Erneuerung der Flughafenanlagen und Aufwertung des Flachmoors im Gebiet «Goldenes Tor»
- Tanklager Rümlang
- Verlängerung der Piste 32 im Gebiet Vordermoos
- Schlussbericht Koordinationsprozess vom 02.02.2010
- Betriebsreglement vom 30.06.2011
- Betriebskonzession vom 31.05.2001
- Sicherheitszonenplan vom 04.07.1983 mit Ergänzungen vom 03.06.2003 und 15.01.2013; revidiert am 03.09.2018 mit Ergänzung vom 30.06.2019 (noch nicht genehmigt)

SIL - Südstarts geradeaus

Einschätzung des BAZL – Seite 84 des Berichts:

Neu überflogen werden dagegen unter dem Start nach Süden mit Rechtskurve und geradeaus die Nordquartiere der Stadt Zürich (Oerlikon, Schwamendingen), Gockhausen, Zumikon und Uster.

BAZL: „*Dieser relativ starken Belastung während den kurzen Phasen mit Bise stehen jedoch lange Phasen ohne Flugverkehr gegenüber.*“

Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) – Entwurf 10.12.2024
Objektitel

ZH-1

Anlage: **Zürich**
Teilnetz: Landesflughafen

ZH-1

Mit
Anpassungen
gegenüber der
Version vom
11.08.2021

A U S G A N G S L A G E

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Zürich
- Perimetergemeinden: Kloten, Oberglatt, Opfikon, Rümlang, Winkel
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: ZH: Bachenbülach, Bassersdorf, Buchs (ZH), Bülach, Dietlikon, Dübendorf, Embrach, Fällanden, Hochfelden, Hori, Kloten, Küsnacht (ZH), Lufingen, Maur, Neerach, Niederglatt, Niederhasli, Nürensdorf, Oberembrach, Oberglatt, Opfikon, Regensdorf, Rorbas, Rümlang, Stadel, Wallisellen, Winkel, Zollikon, Zumikon, Zürich
- a) Sicherheitszonenplan 2013
- b) zusätzlich Sicherheitszonenplan 2018 (öffentliche Auflage)
- ZH: Bachs, Berg am Irchel, Boppelsen, Brütten, Dällikon, Danikon, Dielsdorf, Dietlikon, Eglisau, Flaach*, Freienstein-Teufen, Geroldswil, Glattfelden, Hüntwangen, Illnau-Effretikon, Lindau, Niederweningen, Oberweningen, Oetwil an der Limmat, Otelfingen, Regensberg, Schleikön, Schlieren, Schöfflisdorf, Schwerzenbach, Steinmaur, Unterengstringen, Urdorf, Volketswil, Wangen-Brütisellen, Wasterkingen, Weiach, Weiningen (ZH), Weisslingen, Winterthur, Zell (ZH)
- AG: Fisibach, Kaiserstuhl, Rumikon, Siglistorf, Wettingen, Zurzach
- SH: Buchberg, Rüdlingen

*Aufgrund der Anpassung der Abflugrouten an die neuesten Navigationstechnologien (RNP)

- Verweis:**
SIL-Konzeptteil 26.02.2020, Kap. 4.1 Landesflughäfen
- Grundlagendokumente:**
- Bericht zur Überarbeitung des SIL-Objektblatts und des Betriebsreglements vom 27.11.2024
 - Dokumentation zur Anpassung des SIL-Objektblatts vom 15.09.2016 mit Berichten zur
 - Umsetzung von Sicherheitsmassnahmen im SIL (inkl. Nachfrageprognose vom Februar 2014)
 - Abgrenzungslinie
 - Erneuerung der Flughafenanlagen und Aufwertung des Flachmoors im Gebiet «Goldenes Tor»
 - Tanklager Rümlang
 - Verlängerung der Piste 32 im Gebiet Vordermoos
 - Schlussbericht Koordinationsprozess vom 02.02.2010
 - Betriebsreglement vom 30.06.2011
 - Betriebskonzession vom 31.05.2001
 - Sicherheitszonenplan vom 04.07.1983 mit Ergänzungen vom 03.06.2003 und 15.01.2013; revidiert am 03.09.2018 mit Ergänzung vom 30.06.2019 (noch nicht genehmigt)

SIL - Südstarts geradeaus

Der SIL wurde durch den Bundesrat im September 2025 genehmigt

Südstarts geradeaus bei Bise sind beinhaltet und sind somit «bewilligungsfähig».

Somit erhält der Flughafen Zürich das Konzept mit der grösstmöglichen Stundenkapazität.

Teilerfolg für die Bevölkerung, die mehrere Tausend Einsprachen nach Bern gesendet hat:

Südstarts geradeaus bei Nebel wurden aus dem SIL gestrichen!

Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) – Entwurf 10.12.2024
Objektteil

ZH-1

Anlage: **Zürich**
Teilnetz: Landesflughafen

ZH-1

Mit
Anpassungen
gegenüber der
Version vom
11.08.2021

A U S G A N G S L A G E

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Zürich
- Perimetergemeinden: Kloten, Oberglatt, Opfikon, Rümlang, Winkel
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: ZH: Bachenbülach, Bassersdorf, Buchs (ZH), Bülach, Dietlikon, Dübendorf, Embrach, Fällanden, Hochfelden, Höri, Kloten, Küsnacht (ZH), Lufingen, Maur, Neerach, Niederglatt, Niederhasli, Nürensdorf, Oberembrach, Oberglatt, Opfikon, Regensdorf, Rorbas, Rümlang, Stadel, Wallisellen, Winkel, Zollikon, Zumikon, Zürich
- b) zusätzlich Sicherheitszonenplan 2018 (öffentliche Auflage) ZH: Bachs, Berg am Irchel, Boppelsen, Brütten, Dällikon, Danikon, Dielsdorf, Dietlikon, Eglisau, Flaach*, Freiensteintal, Geroldswil, Glattfelden, Hüntwangen, Illnau-Effretikon, Lindau, Niederweningen, Oberweningen, Oetwil an der Limmat, Otelfingen, Regensberg, Schleinkon, Schlieren, Schöfflisdorf, Schwerzenbach, Steinmaur, Unterengstringen, Urdorf, Volketswil, Wangen-Brüttisellen, Wasterkingen, Weiach, Weiningen (ZH), Weisslingen, Winterthur, Zell (ZH)
- AG: Fisibach, Kaiserstuhl, Rumikon, Siglistorf, Wettingen, Zurzach
- SH: Buchberg, Rüdlingen

Verweis:

SIL-Konzeptteil
26.02.2020, Kap. 4.1 Landesflughafen

Grundlagendokumente:

- Bericht zur Überarbeitung des SIL-Objektblatts und des Betriebsreglements vom 27.11.2024

- Dokumentation zur Anpassung des SIL-Objektblatts vom 15.09.2016 mit Berichten zur

- Umsetzung von Sicherheitsmassnahmen im SIL (inkl. Nachfrageprognose vom Februar 2014)

- Abgrenzungslinie - Erneuerung der Flughafenanlagen und Aufwertung des Flachmoors im Gebiet «Goldenes Tor»

- Tanklager Rümlang

- Verlängerung der Piste 32 im Gebiet Vordermoos

- Schlussbericht Koordinationsprozess vom 02.02.2010

- Betriebsreglement vom 30.06.2011

- Betriebskonzession vom 31.05.2001

- Sicherheitszonenplan vom 04.07.1983 mit Ergänzungen vom 03.06.2003 und 15.01.2013; revidiert am 03.09.2018 mit Ergänzung vom 30.06.2019 (noch nicht genehmigt)

*Aufgrund der Anpassung der Abflugrouten an die neuesten Navigationstechnologien (RNP)

Gesuch Betriebsreglement (BR)

II. Start- und Landepisten

Art. 19

Startpisten
a) zwischen
07.00 Uhr
und 21.00
Uhr

Bei Landungen auf die Pisten 14 und 16 erfolgen Abflüge von Strahlflugzeugen zwischen 07.00 Uhr und 21.00 Uhr auf den Pisten 16, 28, 32 und 34 bzw. falls Piste 28 aus meteorologischen Gründen nicht benutzt werden kann, auf Piste 10. Prioritär ist die Piste 28 zu nutzen.

Bei Landungen auf die Piste 28 erfolgen Abflüge von Strahlflugzeugen zwischen 07.00 Uhr und 21.00 Uhr auf den Pisten 32, 34 und 28.

Bei Landungen auf die Piste 34 erfolgen Abflüge von Strahlflugzeugen zwischen 07.00 Uhr und 21.00 Uhr auf die Pisten 32, 34 und 28 bzw. falls Piste 28 auf meteorologischen Gründen nicht benutzt werden kann, auf Piste 10.

Abweichungen aus Sicherheitsgründen (namentlich ungenügende Pistenlänge, Wetterbedingungen, Pistenzustand) sind zulässig.

II. Start- und Landepisten

Art. 19

Startpisten
a) zwischen
~~07.00.00~~ 06.00 Uhr
und ~~21.22.00~~ 22.00
Uhr

Bei Landungen auf die Pisten 14 und 16 erfolgen Abflüge von Strahlflugzeugen zwischen ~~07.00.00~~ 06.00 Uhr und ~~21.22.00~~ 22.00 Uhr auf den Pisten 16 mit Linkskurve, 28, 32 und 34 ~~bzw. falls Piste 28 aus meteorologischen Gründen nicht benutzt werden kann, auf Piste 10, wobei zwischen 06.00 bis 07.00 Uhr Abflüge ab Pisten 28 und 16 mit Linkskurve nur zulässig sind, wenn die Wetterverhältnisse (schlechte Sicht oder schwierige Windverhältnisse) keine Anflüge auf die Pisten 28 und 34 zulassen. Prioritär ist die Piste 28 zu nutzen. Zwischen 06.00 Uhr und 06.30 Uhr sind Abflüge auf Piste 16 mit Linkskurve nur zulässig, wenn Abflüge auf der Piste 28 aus technischen oder betrieblichen Gründen nicht möglich sind.~~

Falls die Piste 28 aus meteorologischen Gründen für Abflüge nicht benutzt werden kann, erfolgen die Abflüge von Strahlflugzeugen ausschliesslich auf der Piste 16 geradeaus oder mit Rechtskurve. Falls die Piste 16 nicht verfügbar ist, können die Abflüge auf der Piste 10 erfolgen.

Bei Landungen auf die Pisten ~~28 und 34~~ 28 und 34 erfolgen Abflüge von Strahlflugzeugen zwischen 07.00 Uhr und ~~21.22.00~~ 22.00 Uhr auf den Pisten 32, 34 und 28, von 06.00 Uhr bis 06.37.00 Uhr auf den Pisten 32 und 34. Bei Landungen auf die Piste 34 erfolgen Abflüge von Strahlflugzeugen zwischen 07.00 Uhr und 21.00 Uhr auf die Pisten 32, 34 und 28 bzw. falls Piste 28 auf meteorologischen Gründen nicht benutzt werden kann, auf Piste 10.

Abweichungen aus Sicherheitsgründen (namentlich ungenügende Pistenlänge, Wetterbedingungen, Pistenzustand) sind zulässig.

Gesuch Betriebsreglement (BR)

II. Start- und Landepisten

Art. 19

Startpisten
a) zwischen
07.00 Uhr
und 21.00
Uhr

Bei Landungen auf die Pisten 14 und 16 erfolgen Abflüge von Strahlflugzeugen zwischen 07.00 Uhr und 21.00 Uhr auf den Pisten 16, 28, 32 und 34 bzw. falls Piste 28 aus meteorologischen Gründen nicht benutzt werden kann, auf Piste 10. Prioritär ist die Piste 28 zu nutzen.

II. Start- und Landepisten

Art. 19

Startpisten
a) zwischen
0706.00 Uhr
und 2122.00
Uhr

Bei Landungen auf die Pisten 14 und 16 erfolgen Abflüge von Strahlflugzeugen zwischen 0706.00 Uhr und 2122.00 Uhr auf den Pisten 16 mit Linkskurve, 28, 32 und 34 bzw. falls Piste 28 aus meteorologischen Gründen nicht benutzt werden kann, auf Piste 10, wobei zwischen 06.00 bis 07.00 Uhr Abflüge ab Pisten 28 und 16 mit Linkskurve nur zulässig sind, wenn die Wetterverhältnisse (schlechte

nicht möglich sind.

Falls die Piste 28 aus meteorologischen Gründen für Abflüge nicht benutzt werden kann, erfolgen die Abflüge von Strahlflugzeugen ausschliesslich auf der Piste 16 geradeaus oder mit Rechtskurve. Falls die Piste 16 nicht verfügbar ist, können die Abflüge auf der Piste 10 erfolgen.

Bei Landungen auf die Pisten 28 und 34 erfolgen Abflüge

Abweichungen aus Sicherheitsgründen (namentlich ungenügende Pistenlänge, Wetterbedingungen, Pistenzustand) sind zulässig.

Abweichungen aus Sicherheitsgründen (namentlich ungenügende Pistenlänge, Wetterbedingungen, Pistenzustand) sind zulässig.

Flughafen und Kapazität - Pisten

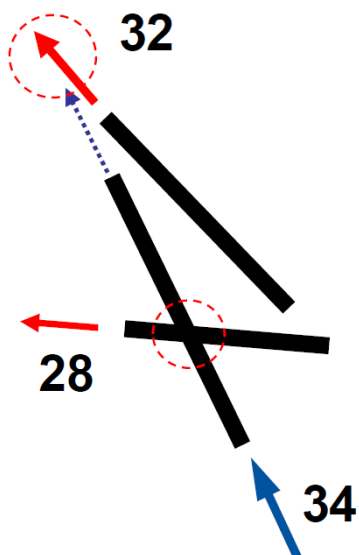
Pistenlängen
aktuell:

P14/32 3'300

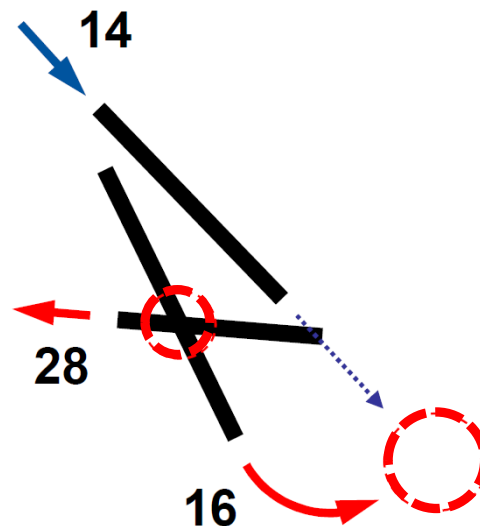
P16/34 3'700

P10/28 2'500

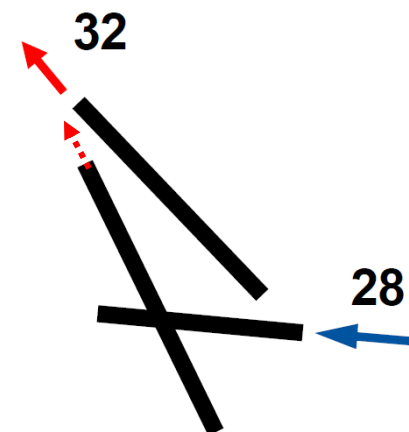
Südkonzept



Nordkonzept



Ostkonzept



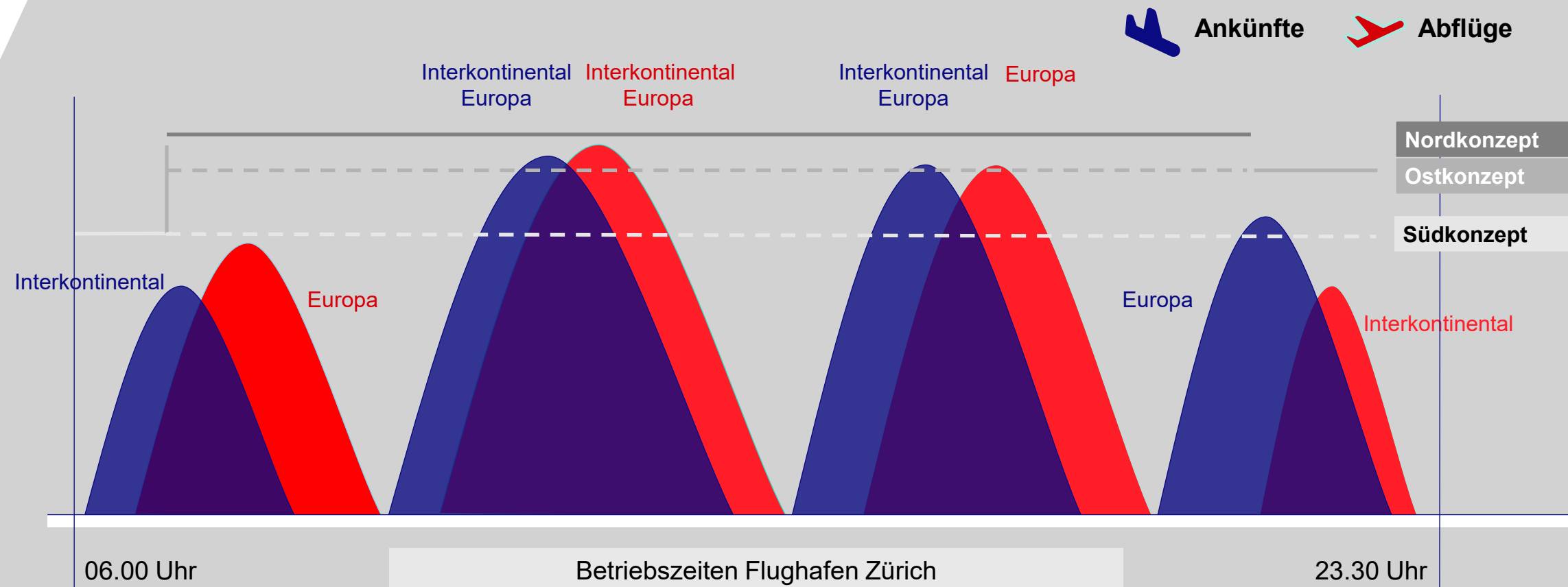
Einsatz:
Landungen:
Starts:

Morgen & häufig Abend
Piste 34 (Süden)
Piste 32 (Norden)
Piste 28 (Westen)

Tagsüber
Piste 14 (von Norden)
Piste 28 (nach Westen)
Piste 16 (nach Süden links)

Abend, falls möglich
Piste 28 (Osten)
Piste 32 (Norden)
Piste 34 (Norden)

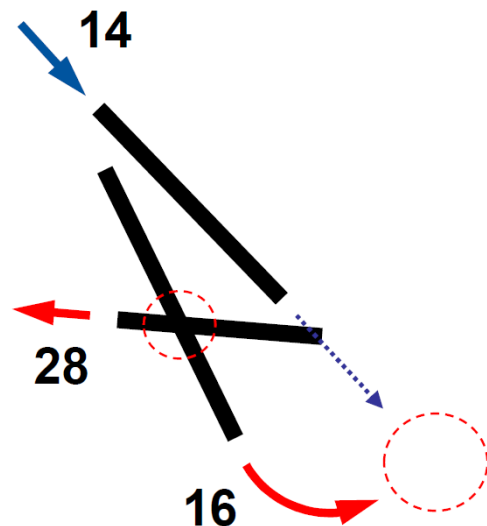
Flughafen und Kapazität - 4 Wellen



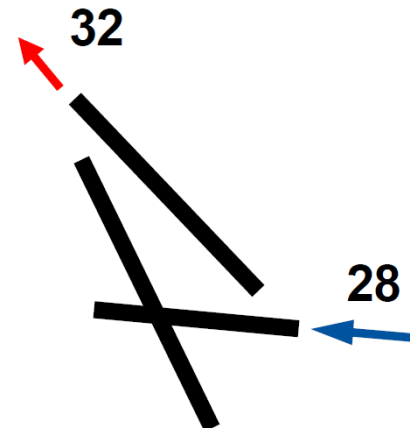
Flughafen und Kapazität - Pisten

Kapazität =
Flugbewegungen
pro Stunde

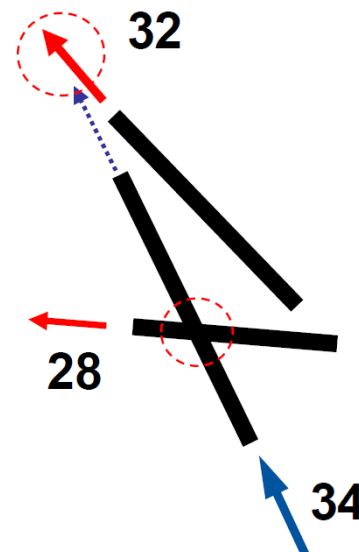
Nordkonzept



Ostkonzept



Südkonzept



Kapazität: **70** Bewegungen

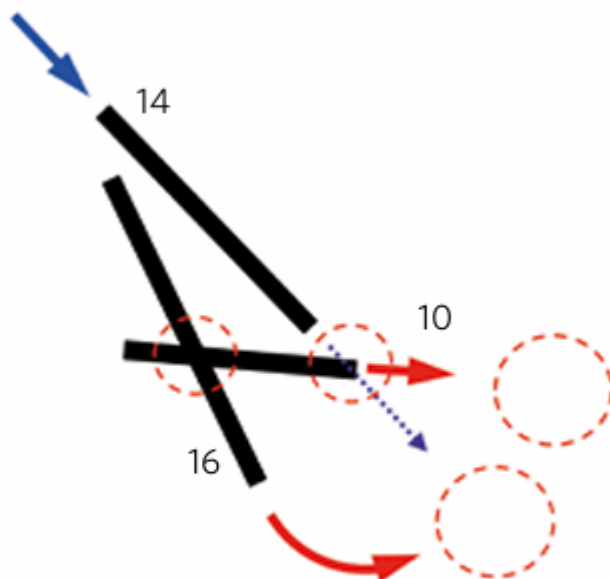
knapp 70 Bewegungen

ca. 50 Bewegungen

Der Flughafen plant seine Flüge mit besten Wetterbedingungen – trotzdem gibt es regelmässig Verspätungen und Flüge bis spät in die Nacht.

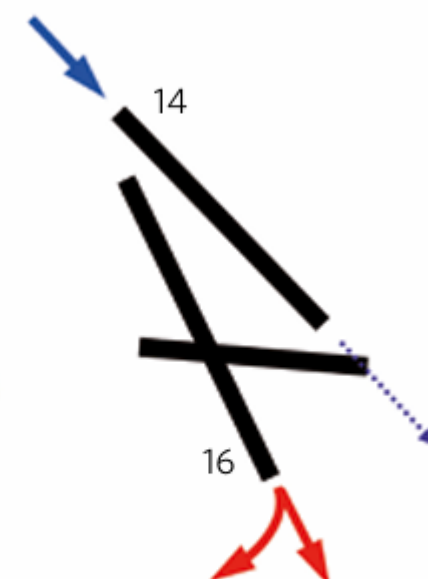
Flughafen und Kapazität - Bisenkonzept

Bisenkonzept heute



1 abhängige Landepiste (14)
2 abhängige Startpisten (10, 16)
Rund 44 Flugbewegungen/h

Bisenkonzept BR 2017



1 unabhängige Landepiste (14)
1 unabhängige Startpiste (16)
Rund 80 Flugbewegungen/h

Bisenkonzept heute:

Rund 44 Flugbewegungen pro/h

**Bisenkonzept mit Südstarts
geradeaus (BR2017):**

Rund 80 Flugbewegungen pro/h

Zitat: «Weniger Kreuzungen erhöhen
die Sicherheitsmarge massgeblich
und erlauben zudem eine Erhöhung
der Kapazität auf das normale
Niveau»

Sicherheit

Sicherheitsüberprüfung – Bericht Dezember 2012

Ein schwerer Vorfall (Lotsenfehler) vom 15. März 2011 löste diese Sicherheitsüberprüfung aus. Und diese war auch notwendig. Aber...

- Ersteller sind: Flughafen Zürich, das BAZL und Skyguide sowie Vertreter der Swiss und der Luftwaffe.
- Dieser Bericht dient nun für alle Anliegen der Ersteller (Beispiel Südstarts geradeaus) und wird nicht hinterfragt
- Risiken für die Bevölkerung wurden ignoriert



Eidgenössisches Departement für Verteidigung,
Bevölkerungsschutz und Sport VBS
Schweizer Armee
Luftwaffe

FLUGHAFEN ZÜRICH



Sicherheitsüberprüfung Flughafen Zürich

Risiko- und Massnahmenbeurteilung

Schlussbericht

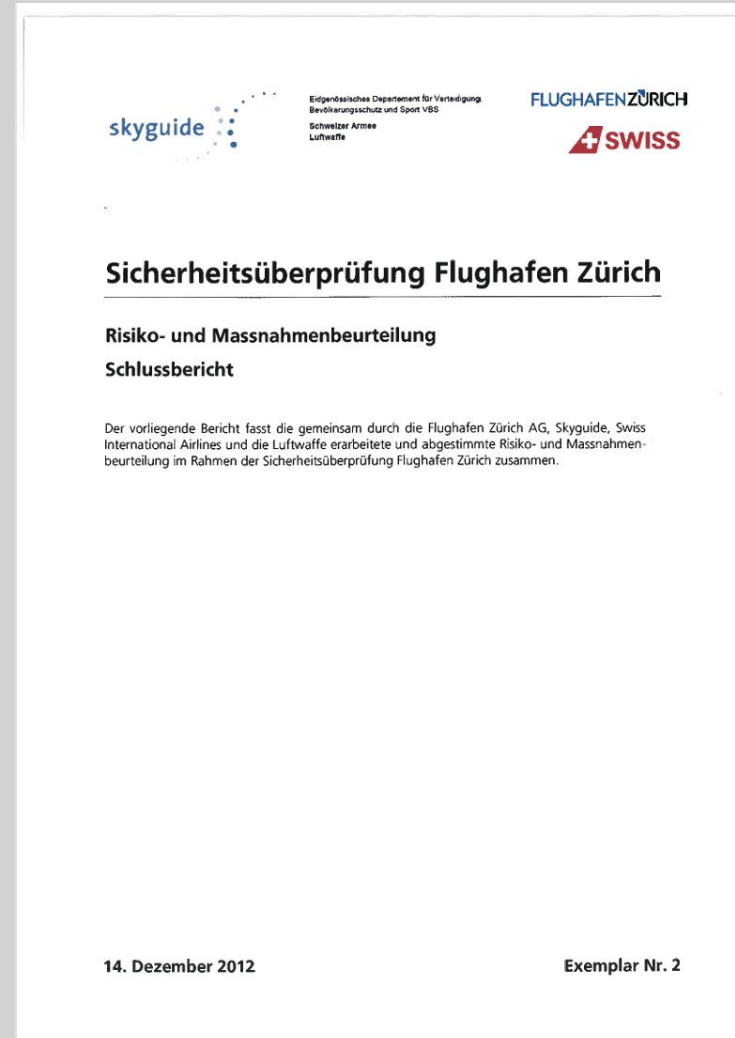
Der vorliegende Bericht fasst die gemeinsam durch die Flughafen Zürich AG, Skyguide, Swiss International Airlines und die Luftwaffe erarbeitete und abgestimmte Risiko- und Massnahmenbeurteilung im Rahmen der Sicherheitsüberprüfung Flughafen Zürich zusammen.

Sicherheit - Bericht Dezember 2012

Im Bericht wird festgehalten, dass dieser Aspekt **nicht** betrachtet wurde:

«Auswirkungen auf Dritte am Boden ausserhalb des Flughafens. Dies betrifft den Lärm, aber auch die Sicherheit im Sinne der Third Party Risks».

Damit angesprochen ist die betroffene Bevölkerung. Dieser Bericht ist einseitig und unvollständig. Volksvertreter waren nicht involviert und Gesetze werden ignoriert (Wunschliste).



Sicherheit - Bericht Dezember 2012

Geprüfte Einzelmassnahmen (Auszug) :

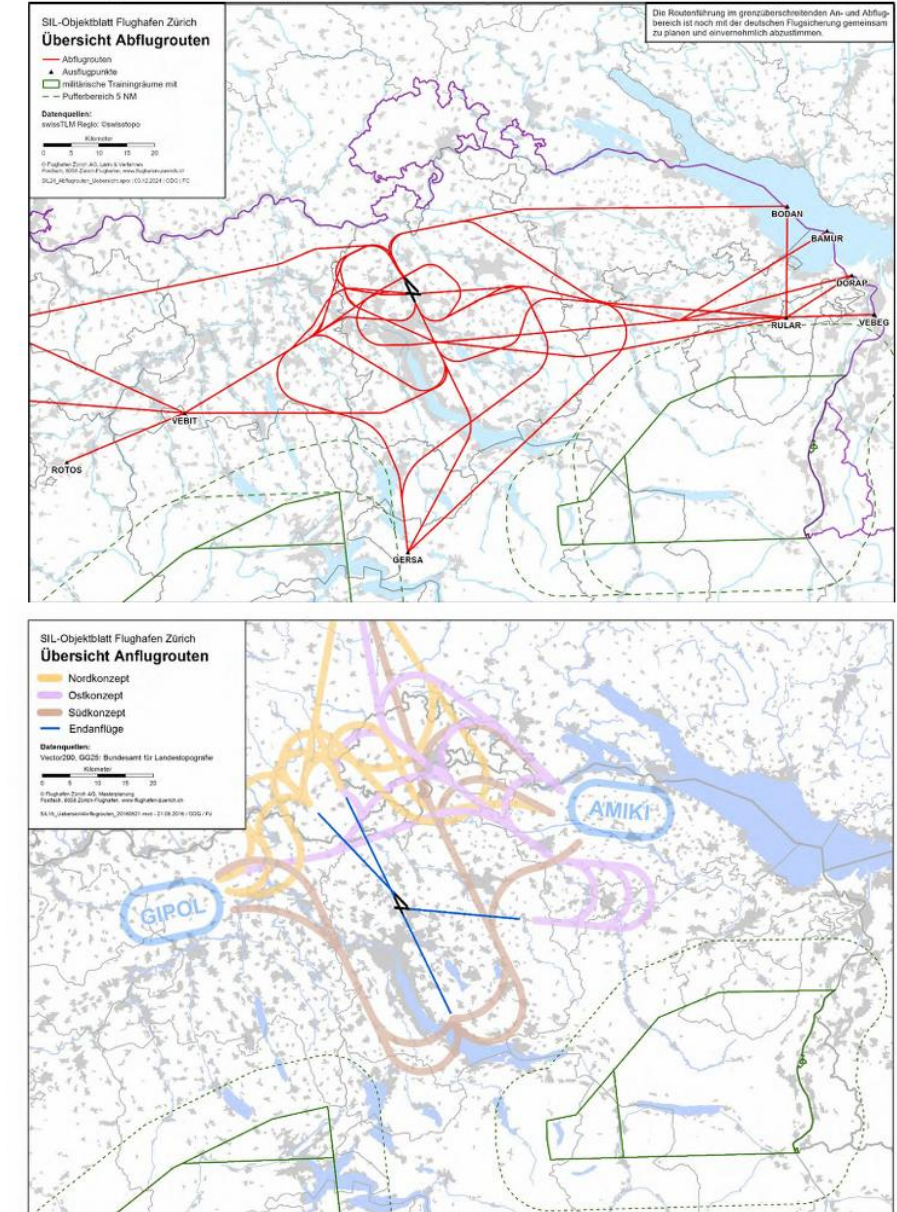
- M8: Südstarts geradeaus in Start-Spitzenzeiten
 - Wird aktuell nicht verfolgt, da ein Konzeptwechsel über Mittag notwendig wäre
- M9a: Südstarts geradeaus ganzer Tag (Nordkonzept)
 - Wird aktuell nicht verfolgt wegen Auswirkungen auf den **Betrieb der Luftwaffe in Dübendorf und Emmen**
- M9B: **Südstarts geradeaus bei Bise/Nebel**
 - **Wurde bei Bise beantragt**
 - Bei Nebel wurde durch den Regierungsrat Zürich gestoppt!

Einzelmassnahmen		Massnahmenpakete		
		P1	P2	P3
M1	Pistenverlängerung 28	X		
M2	Pistenverlängerung 32			
M3	Umrollung Piste 28			
M4	Enteisungsplatz südlich der Piste 28			
M5	Arresting System für die Piste 28			
M6	Parallelpisten 30 - 12 L/R			
M7	Parallelpisten 16 - 34 L/R (SIL Variante P)			
M8	Start Straight 16 in Start-Spitzenzeiten			
M9a	Start Straight 16 ganzer Tag bei Nordkonzept	X	X	
M9b	Start Straight 16 bei Bise/Nebel			
M10a	Piste 28 wird aufgehoben			
M10b	Keine Operationen auf Piste 28 ausser bei starkem Westwind			
M11	Runway Status Lights			
M12	Einführen des Surface Managers			
M13	Automatisierte Pistenstatusanzeige			
M14	Reduzierte Minimumhöhe bei Starts 32 (KLO DME Bei SID 32)	X		
M15	Reduzierte Minimumhöhe beim Anflug während DVO-Sperrzeiten			
M16	FL-80-Regelung abschaffen			
M17	Entflechtung der Routen (optimiertes Ost-Südkonzept)	X		
M18	SIL-Routen (Entflechtung und Doppelrouten)			
M19	Vereinfachen der TMA-Struktur	X		X
M20	Einführen der RNAV-Transitionen	X		
M21	Permanente Verfügbarkeit des Luftraums für Südanflüge			X

Südstarts geradeaus

An- und Abflugrouten im SIL
Unterschied Anflug zu Abflug

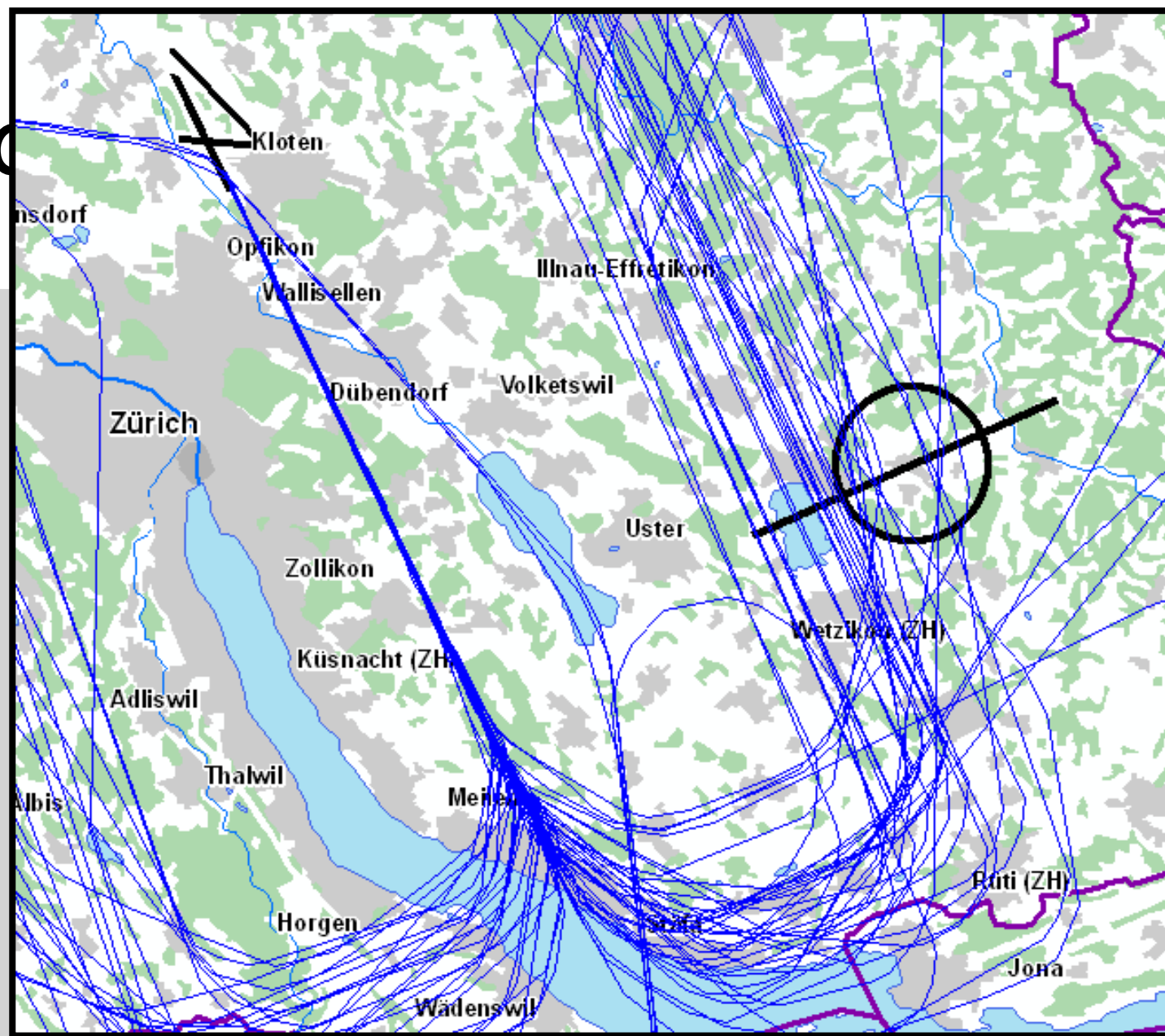
Abbildung 2: An- und Abflugrouten



Südstarts gerade

Anflugrouten

Eine gerade Linie
direkt zur Piste

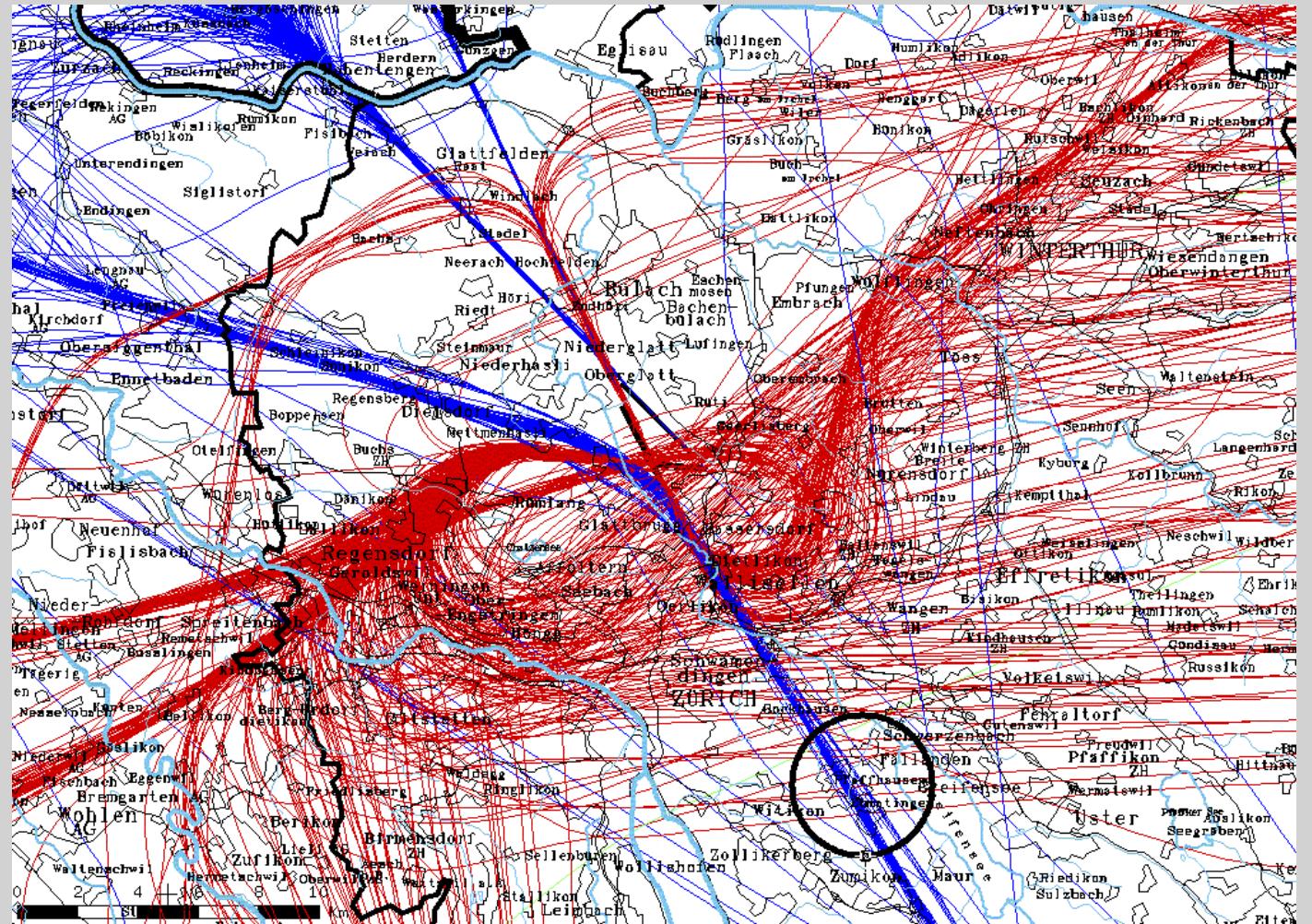


Südstarts geradeaus

Unterschied

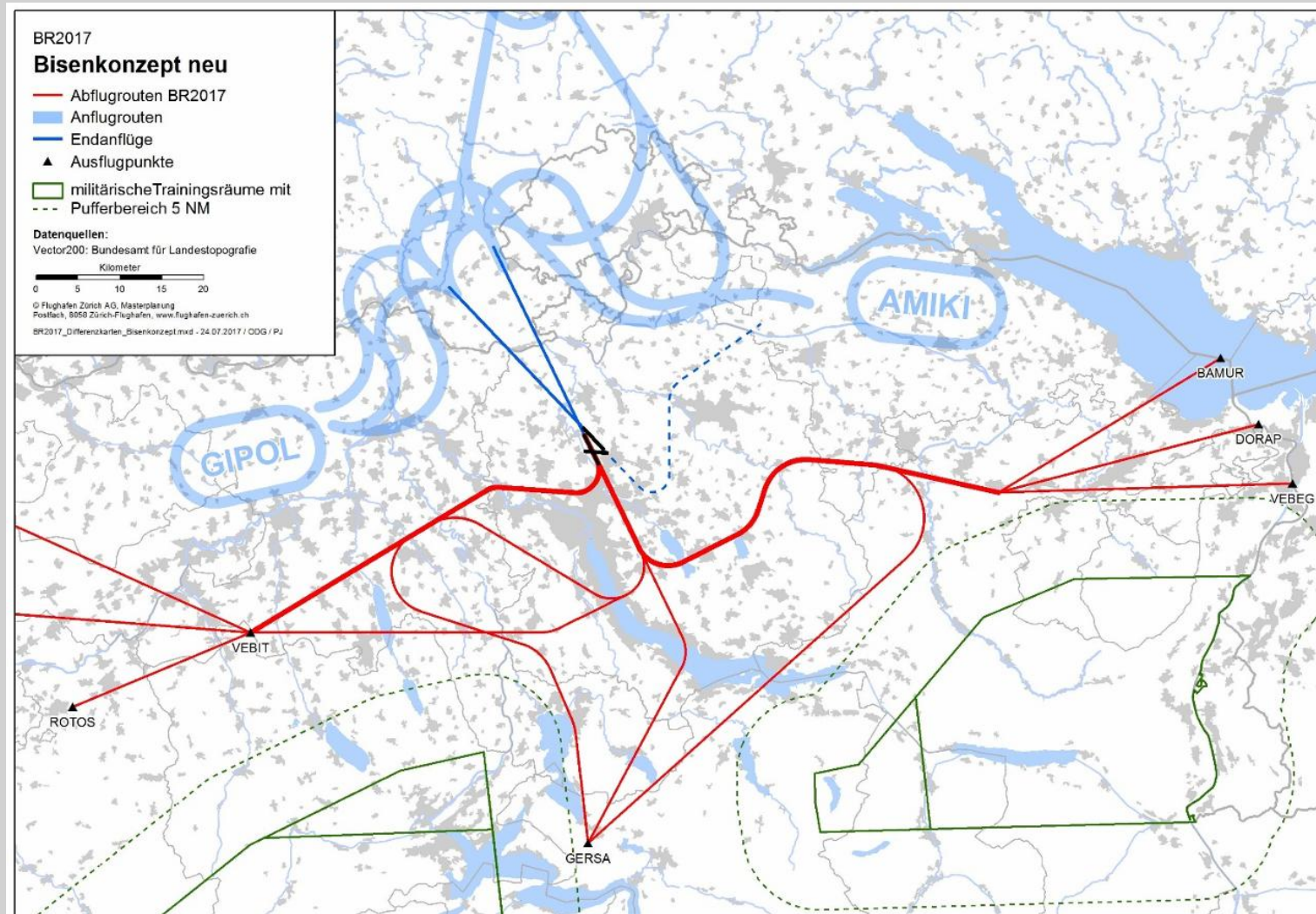
Landungen (blau)

Starts (rot)



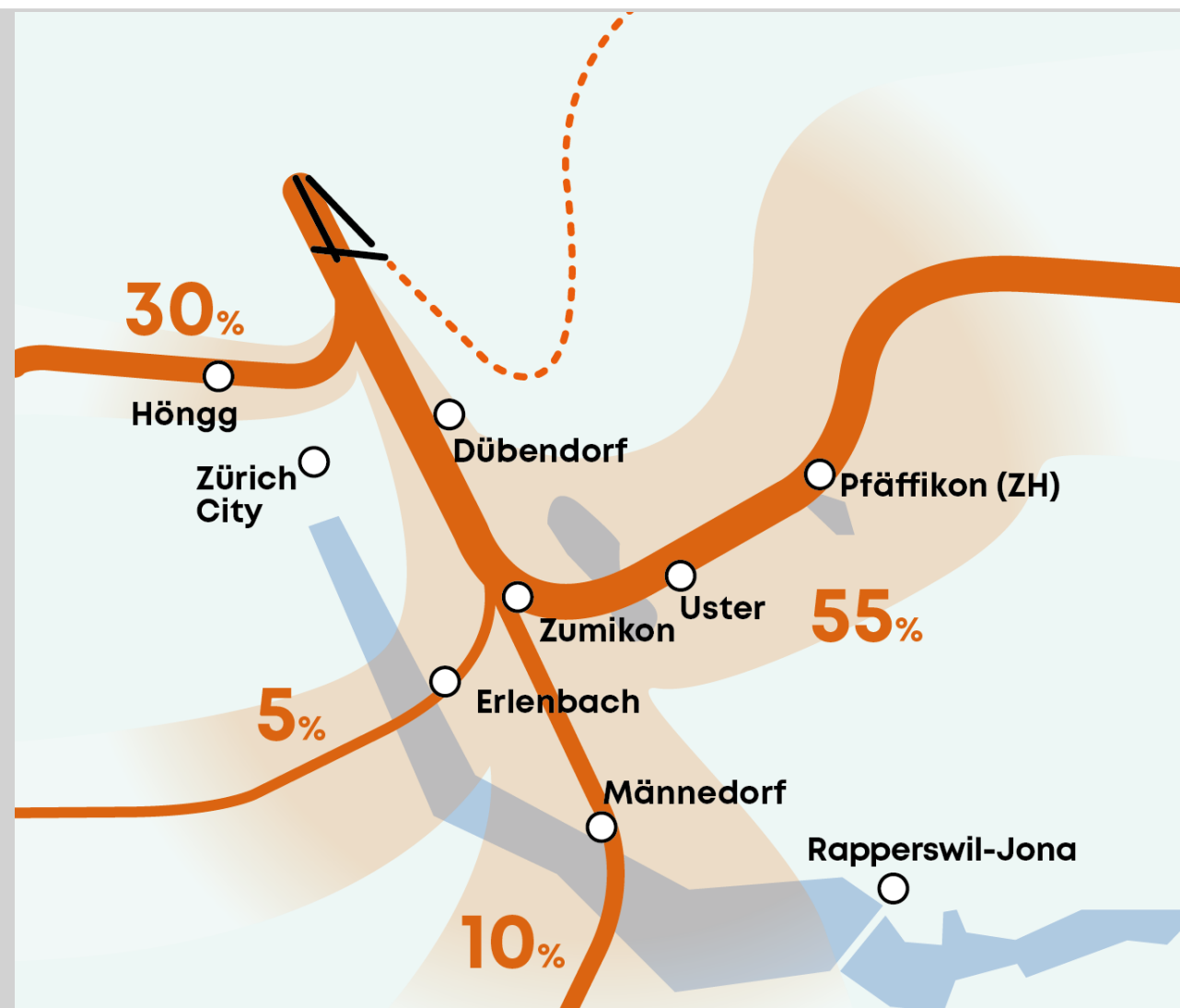
Südstarts geradeaus

**Abflugrouten
Bisenkonzept neu
(mit Südstarts
geradeaus)**



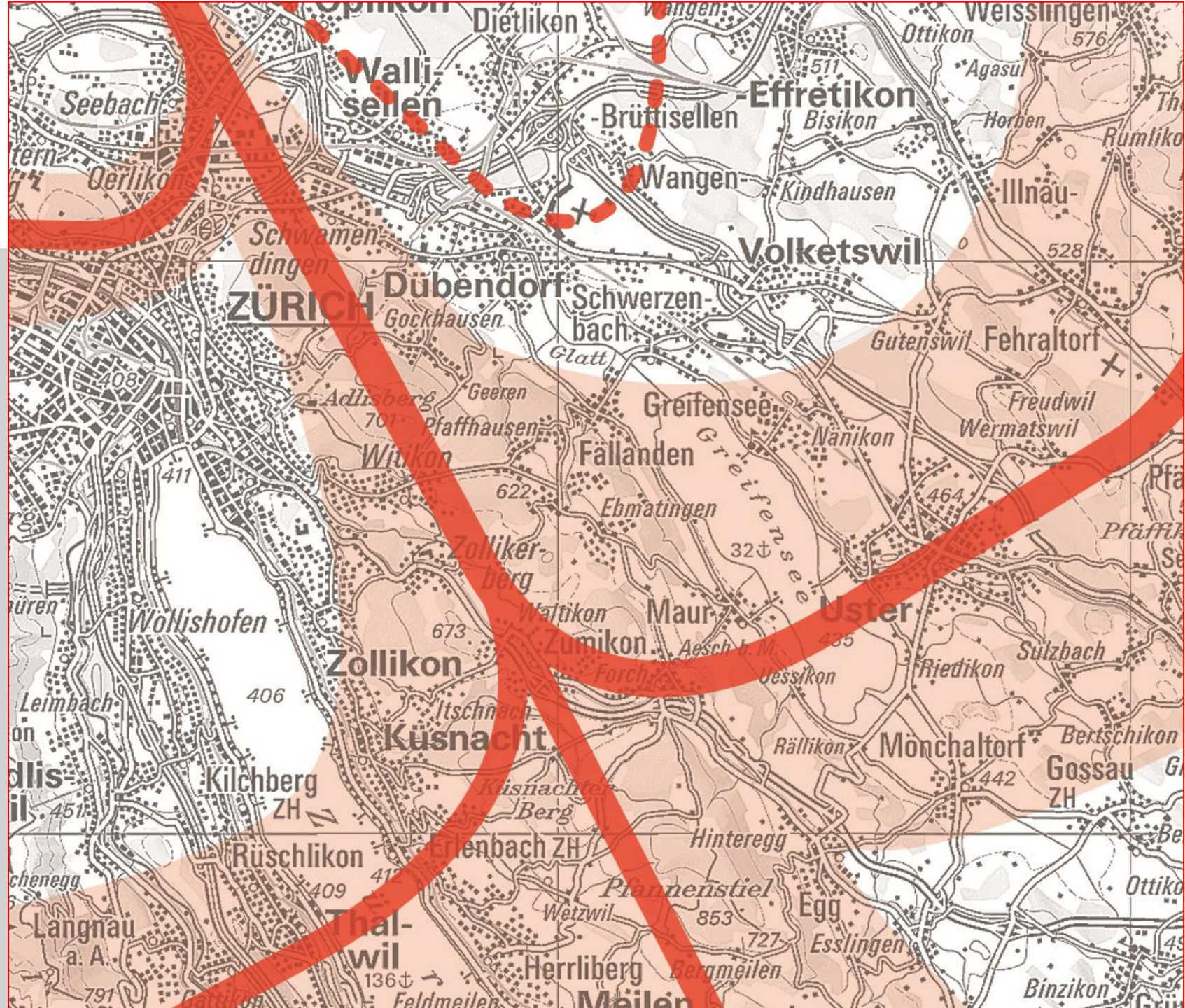
Südstarts geradeaus

Abflugrouten
Bisenkonzept mit
Streuung



Südstarts

Abflugrouten
Bisenkonzept

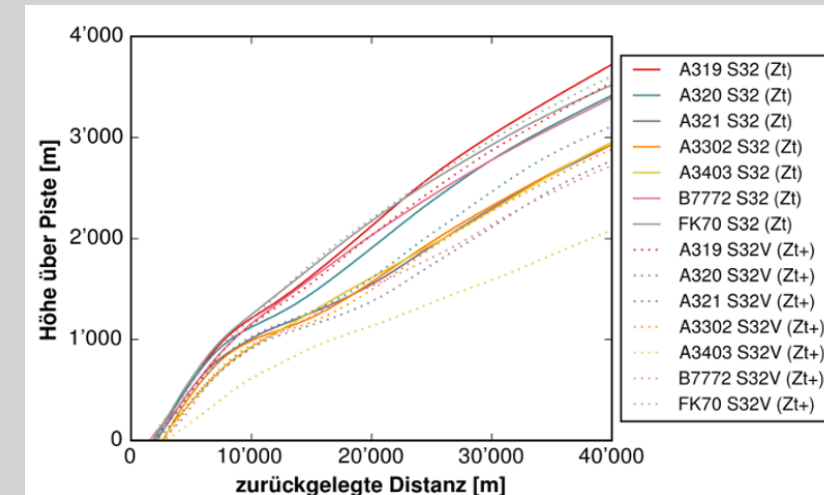


Südstarts geradeaus - Überflughöhe?

Im Gesuch des Flughafens sind weder die Überflughöhe noch der geplante Lärm ersichtlich.

Die Gründe sind:

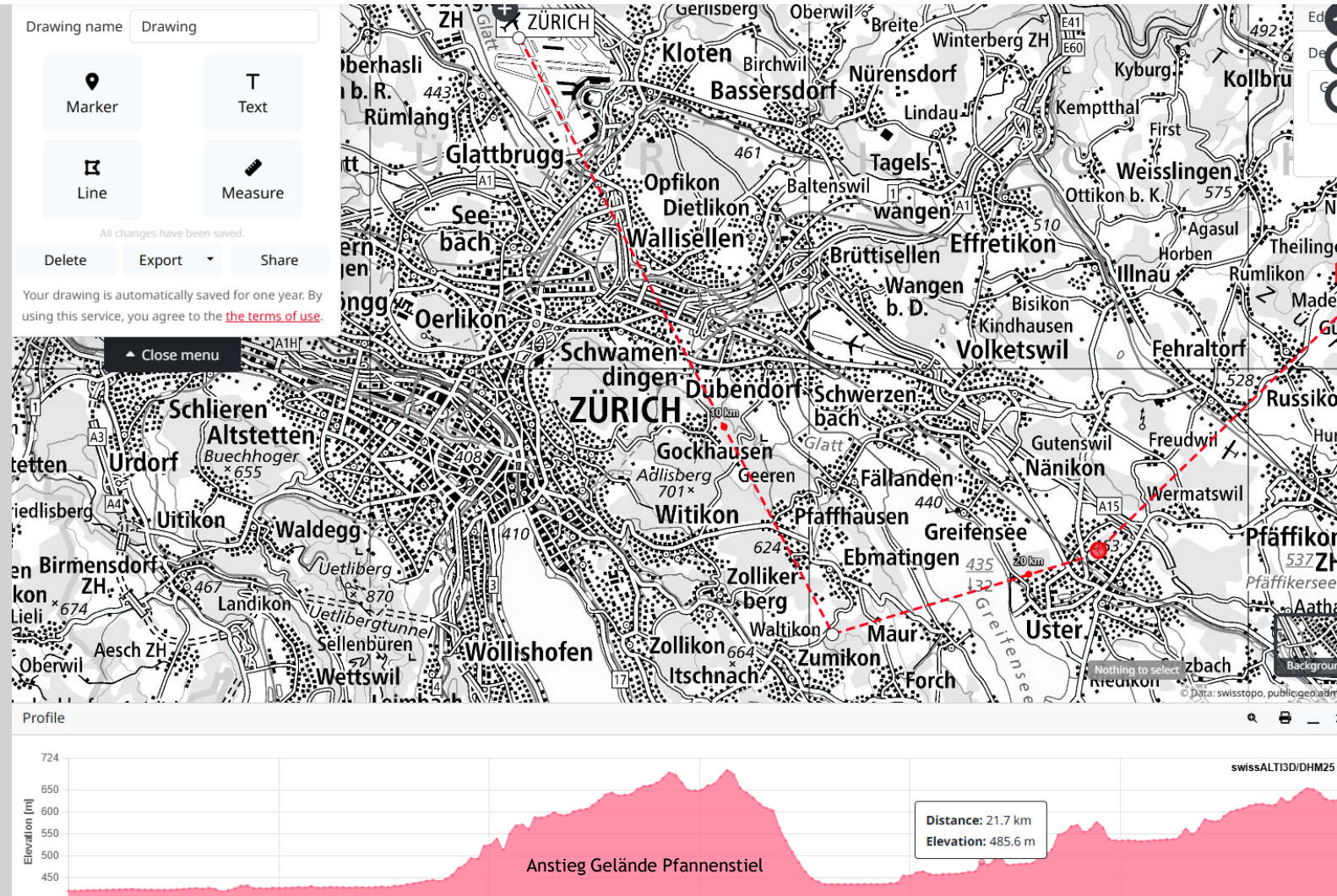
- Südstarts geradeaus erfolgen nur an wenigen Bise-Tagen (kein Lärm im Jahresdurchschnitt).
- Die Überflughöhen sind unterschiedlich und somit auch die Lärmbelastung.
- Nicht einfach zu berechnen. Aussage: „**Die Flughöhen variieren in der Praxis stark, sind abhängig vom Abfluggewicht und von Wetterverhältnissen (Wind, Luftdruck, Temperatur).**“



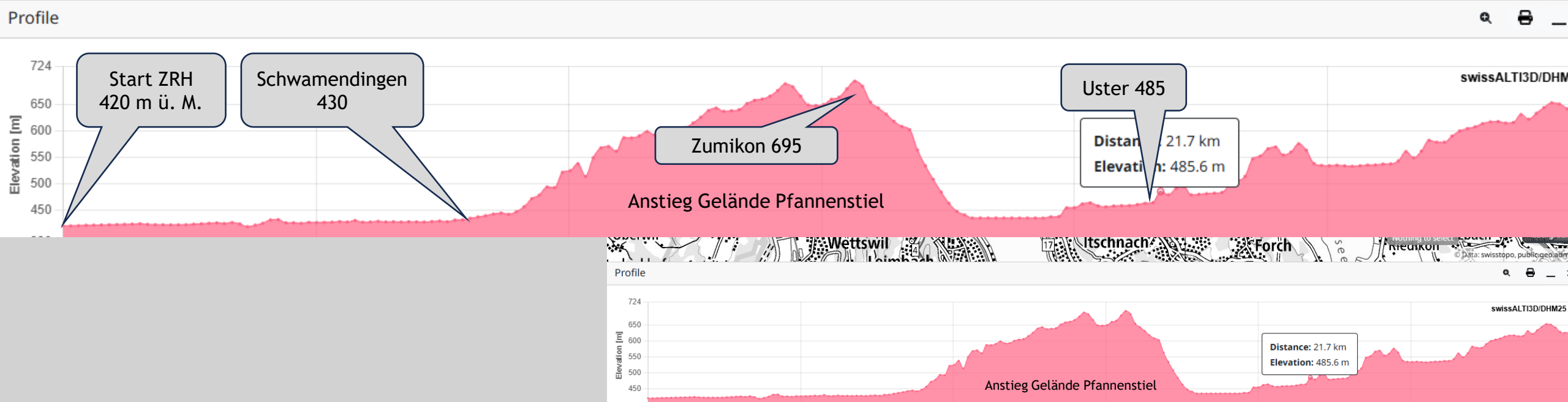
Flughöhe über Piste in Meter
aus Empa-Bericht 2016

Südstarts geradeaus - Distanz & Gelände

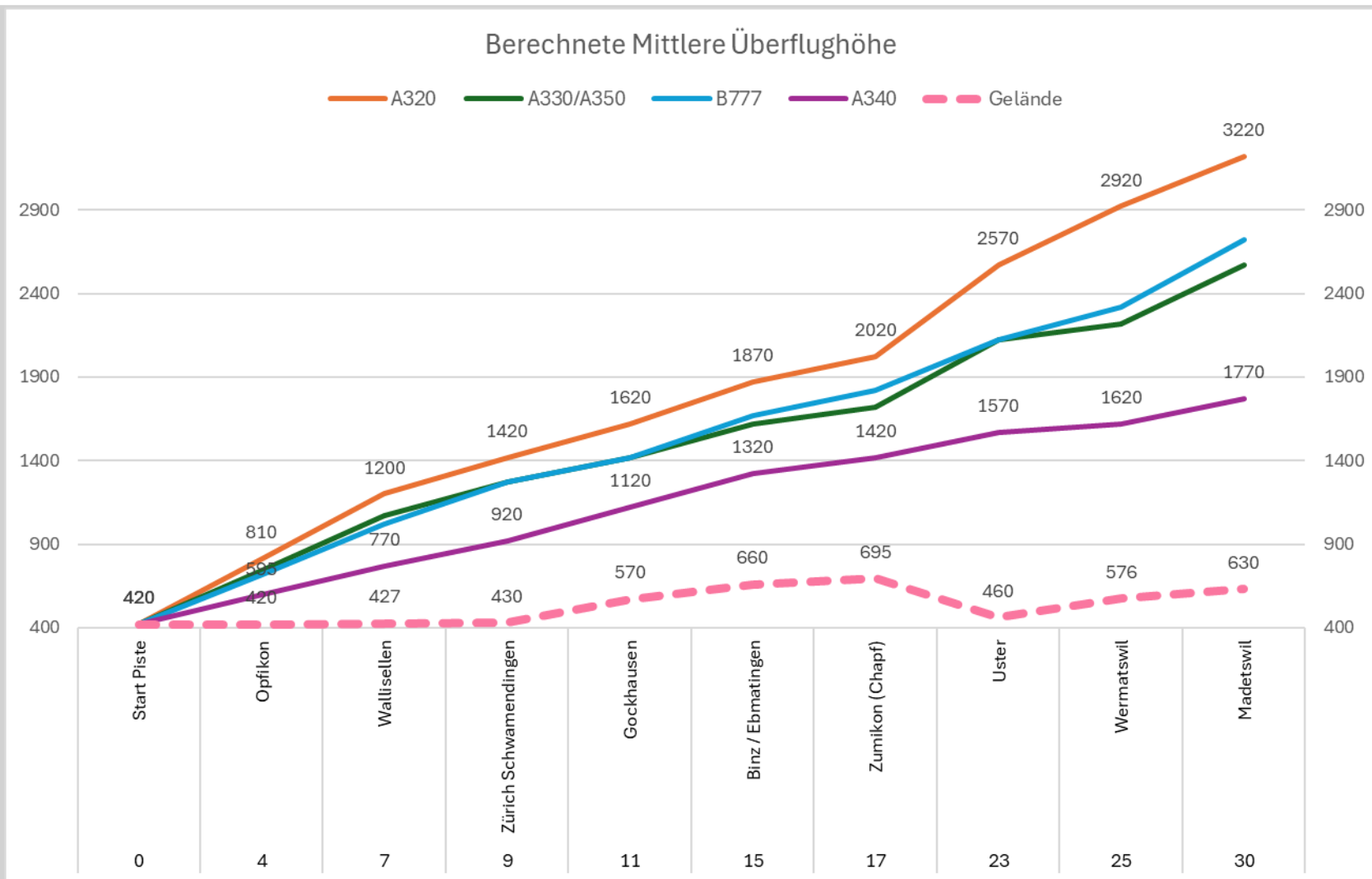
Der VFSN hat die Berechnung selbst vorgenommen mit öffentlich verfügbaren Informationen.



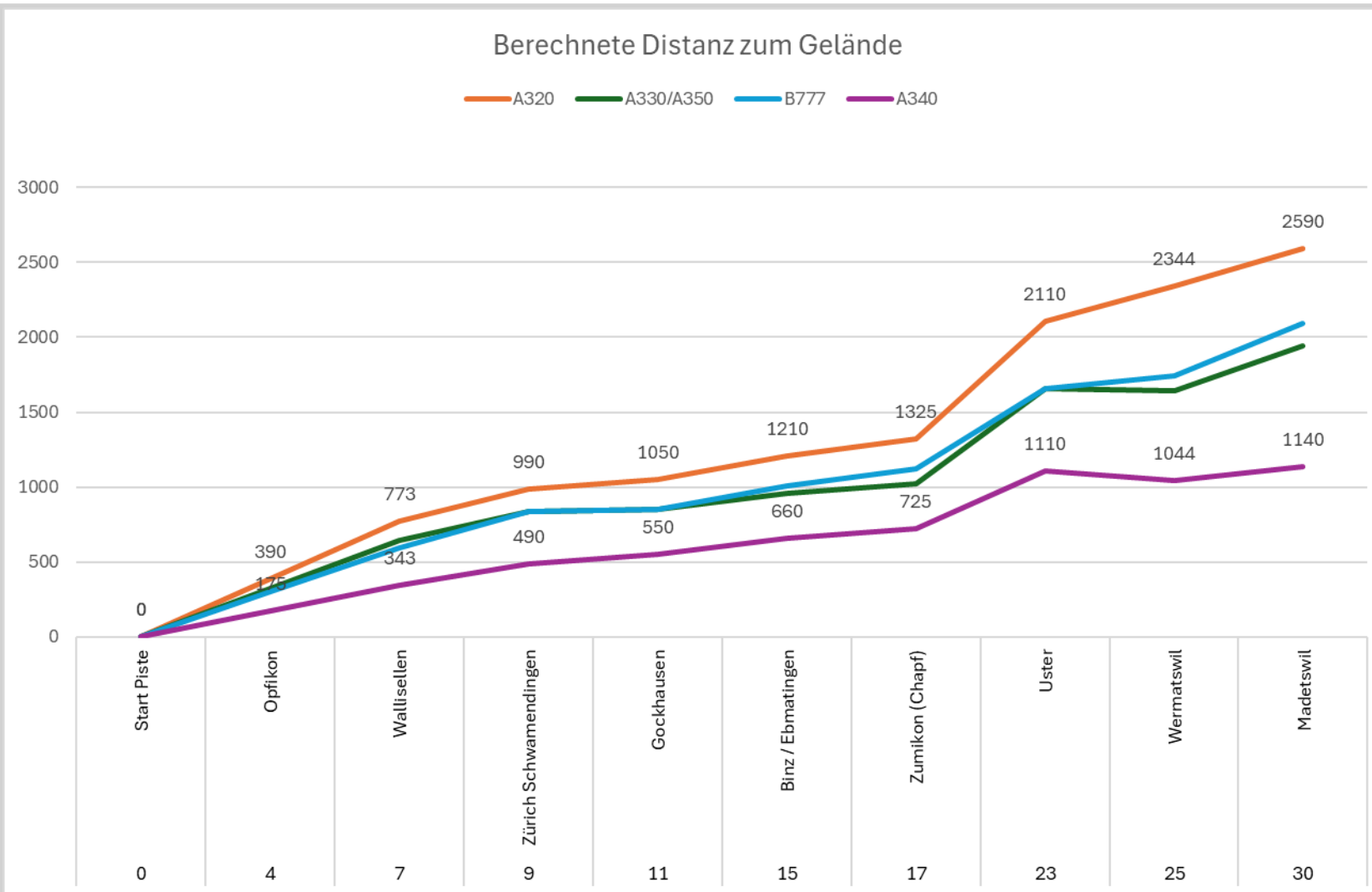
Südstarts geradeaus - Distanz & Gelände



Südstarts geradeaus - Flughöhe m ü.M.



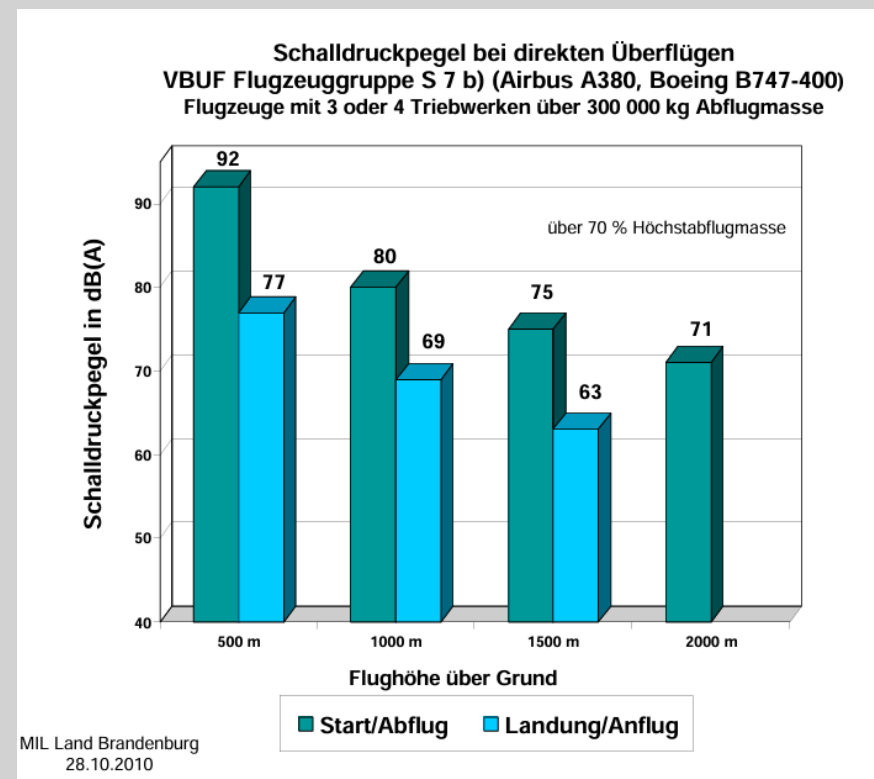
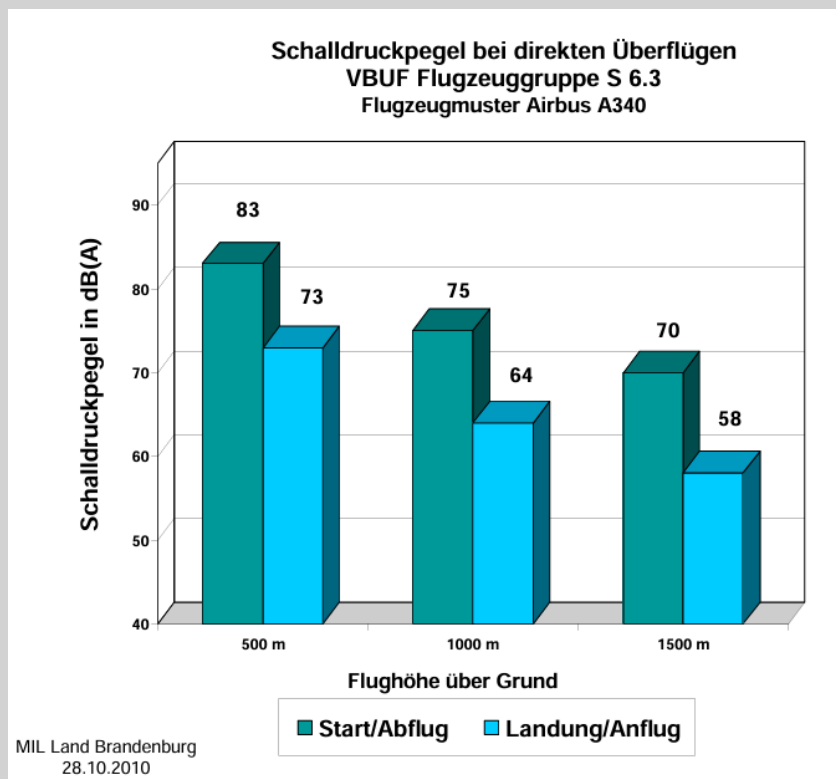
Südstarts geradeaus - Überflughöhe



Ort	Min	Max.
Opfikon	175	390
Wallisellen	343	773
Schwamendingen	490	990
Gockhausen	550	1'050
Binz / Ebmatingen	660	1'210
Zumikon (Chapf)	725	1'325
Uster	1'110	2'110
Wermatswil	1'044	2'344
Madetswil	1'140	2'590

Südstarts geradeaus - Lärm

Lärm einer A340 und Boeing B747 bei welcher Distanz zum Boden

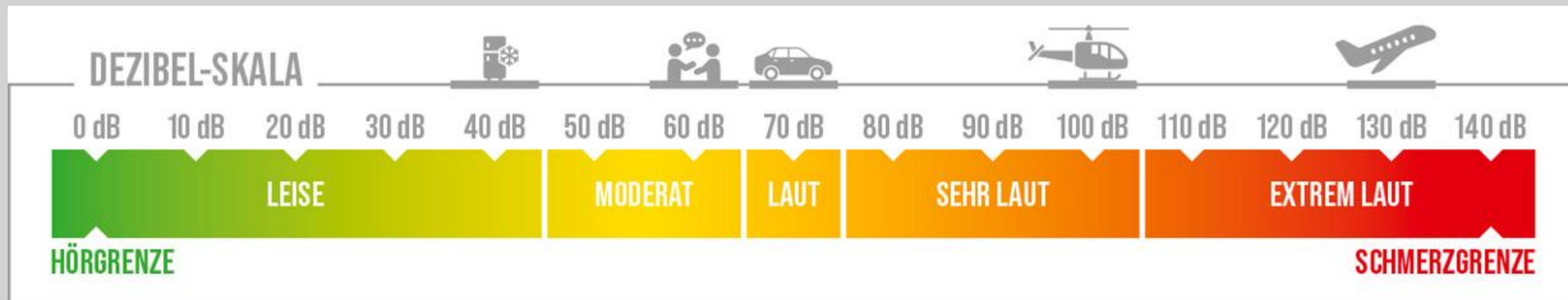


Quelle: <https://fluglaerschutzbeauftragter-ber.de/wp-content/uploads/2020/04/Vergleichstabelle-Schalldruck.pdf>

Südstarts geradeaus - Lärm

Eine Erhöhung des Schallpegels um 3 dB entspricht in der Regel einer Verdopplung des Schalldrucks (also der Stärke von Schallwellen). Beispiele:

- Zwischen 35 und 45 Dezibel liegen die meisten Kühlschrankgeräusche.
- 80 Dezibel sind ein lautes Schreien, ab hier wird eine Dauerbeschallung ungesund. Auch die meisten Staubsauger sind ungefähr so laut.



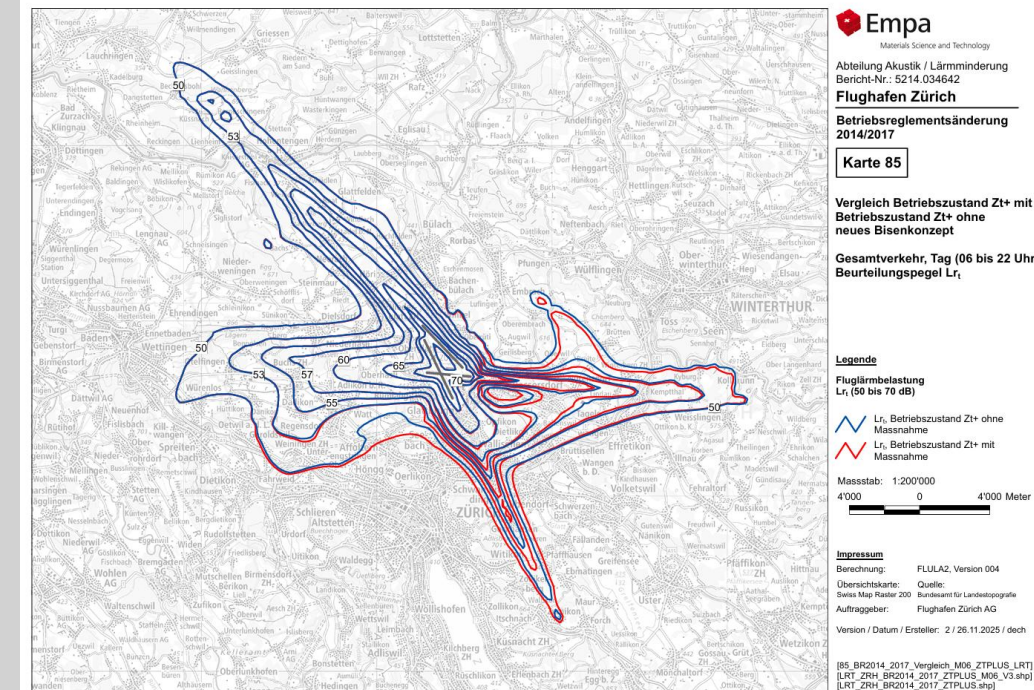
Südstarts geradeaus - Lärm Tag

Kein rechtlicher Lärm im Süden ersichtlich

Wie wird Lärm berechnet?

Durchschnittswerte – nicht Maximalwert

- 0600 bis 2200 = Tag (16 Stunden LEQ)
- 2200 bis 2300 = 1. Nachtstunden (1 Stunden Durchschnitt)
- 2300 bis 2400 = 2. Nachtstunde
- 0500 bis 0600 = 3. Nachtstunde



Beilage 3b – Fachbericht Fluglärm – Seite 114

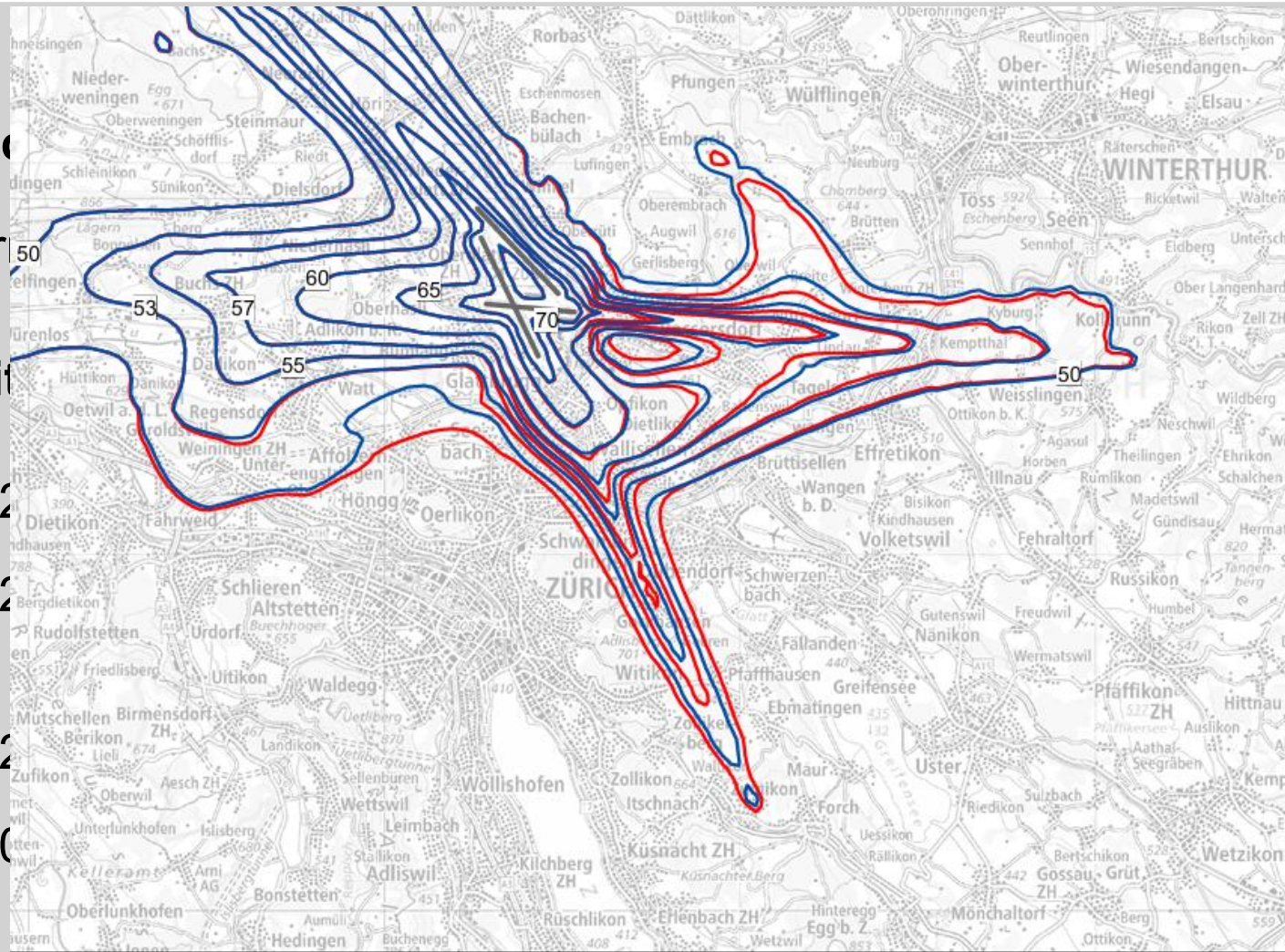
Südstarts geradeaus - Lärm Tag

Kein rechtlich

Wie wird Lärm

Durchschnitt

- 0600 bis 2
- 2200 bis 2
- 2300 bis 2
- 0500 bis 0



neues Bisenkonzept

Gesamtverkehr, Tag (06 bis 22 Uhr)
Beurteilungspegel L_r

Legende

Fluglärmbelastung
 L_r (50 bis 70 dB)

- L_r , Betriebszustand Zt+ ohne Massnahme
- L_r , Betriebszustand Zt+ mit Massnahme

Massstab: 1:200'000

4'000 0 4'000 Meter

Impressum

Berechnung: FLULA2, Version 004
Übersichtskarte: Quelle:
Swiss Map Raster 200 Bundesamt für Landestopografie
Auftraggeber: Flughafen Zürich AG

Version / Datum / Ersteller: 2 / 26.11.2025 / dech

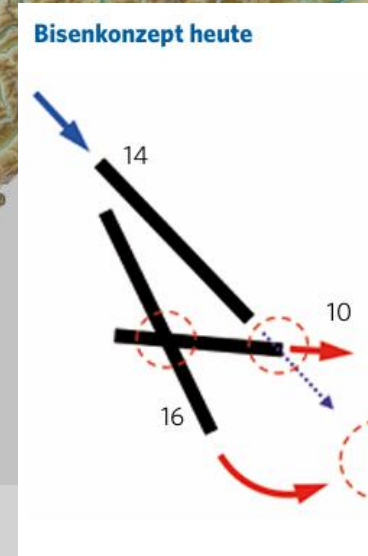
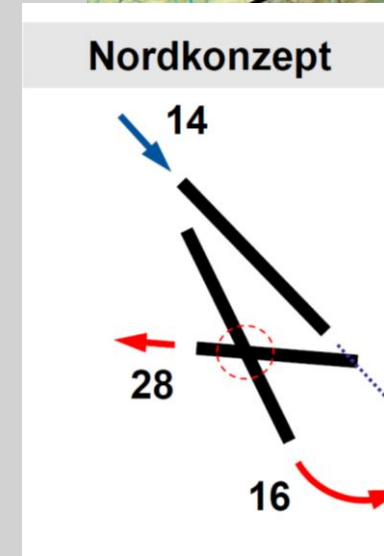
[85_BR2014_2017_Vergleich_M06_ZTPLUS_LRT]
[LRT_ZRH_BR2014_2017_ZTPLUS_M06_V3.shp]
[LRT_ZRH_BR2014_2017_ZTPLUS.shp]

Südstarts geradeaus - Bise

„Die Bise ist ein Wind aus Nordosten. Der Bisenwind weht vom Bodensee durch das Mittelland über Genf bis nach Lyon in Frankreich“.

Wind und Starts:

- Optimal sind Starts gegen den Wind
- Starts mit Rückenwind sind nur bis zu einer gewissen Windstärke möglich
- Bei Bise sind Starts Richtung Westen nicht mehr möglich (zu viel Rückenwind). Das Nordkonzept muss auf das Bisenkonzept gewechselt werden



Wie häufig herrscht Bisenlage?

Gemäss Meteo Schweiz hatten wir im 2024 und 2025 pro Jahr **zwischen 50 und 80 Tage** mit mehreren Stunden Bisenlage. Das bisherige Bisenkonzept wurde aber weniger geflogen:

- **2025: 24 Tage** mit Total 2'568 Starts
- **2024: 20 Tage** mit Total 2'039 Starts

Aufgrund der geringen Kapazität von 44 Bewegungen pro Stunde wechselt der Flughafen heute nur im Notfall auf das Bisenkonzept. Zukünftig wird das anders sein!

Der Flughafen wird das Bisenkonzept viel häufiger anwenden, da er damit Kapazität gewinnt (80/h).

Datum	Starts
13.01.2025	88
15.01.2025	32
18.02.2025	47
01.03.2025	159
02.03.2025	96
15.03.2025	183
17.03.2025	195
27.03.2025	101
01.04.2025	289
02.04.2025	203
06.04.2025	189
26.04.2025	79
05.05.2025	72
06.05.2025	45
08.05.2025	161
09.05.2025	229
16.06.2025	10
17.06.2025	78
10.10.2025	35
13.10.2025	22
15.10.2025	71
18.10.2025	34
23.12.2025	58
24.12.2025	51
24	2'568

Anzahl Starts - Prognose 2035

Prognose der Starts insgesamt pro Jahr

- **2023 (Z0): 115'574**
- **2025: 133'791**
- **2035 (Zt): 177'827**

Zunahme von 62'250 Starts (+53%)

Anzahl Starts pro Tag (Durchschnitt):

- **2023: 316 Starts**
- **2025: 366 Starts**
- **2035: 487 Starts**

Jährliche Flugbewegungszahlen von Grossflugzeugen, Prognose 2035

Zeiten nach LSV	Ausgangszustand Zt			Betriebszustand Zt+		
	Starts	Landungen	Total	Starts	Landungen	Total
Tag	166'606	165'636	332'242	168'646	170'926	339'572
1 Nachtstunde	8'091	9'110	17'201	7'180	5'700	12'880³
2. Nachtstunde	3'130	3'080	6'210	2'000	1'200	3'200
Total	177'827	177'826	355'653⁴	177'826	177'826	355'652

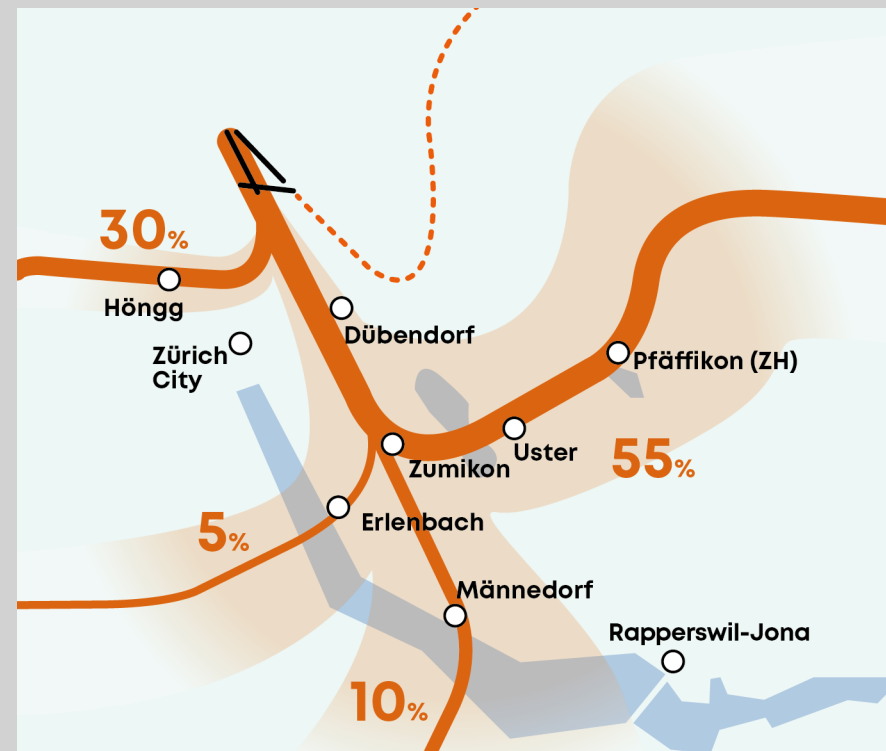
Jährliche Flugbewegungszahlen von Grossflugzeugen in Z0

Zeiten nach LSV	Ist-Zustand Z0		
	Starts	Landungen	Total
Tag	110'898	106'767	217'665
1. Nachtstunde	2'627	7'372	9'999
2. Nachtstunde	2'049	1'430	3'479
Total	115'574	115'569	231'143

Anzahl Starts bei Bise pro Tag

Aufteilung Südstarts geradeaus pro Tag im Ø

		2025	2035
Total Starts	100%	316	487
Rechtskurve	30%	110	146
Geradeaus bis Zumikon	70%	256	341
Richtung Uster	55%	201	268
Rechts über See	5%	18	24
Weiter geradeaus	10%	37	49



Die Starts sind beantragt von 06.00 bis 23.30 (oder später)

Südstarts geradeaus - Rechtsverfahren

Weiterer Ablauf – üblicher Prozess gem. Gesetz

- ✓ SIL mit Südstarts geradeaus bewilligt
- ✓ Gesuch für Südstarts geradeaus gestellt
- **Einsprache durch die Bevölkerung und Behörden (bis 17.2.2026)**
- Bewilligung (oder Ablehnung) durch das BAZL
- Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht
- Entscheid Bundesverwaltungsgericht
- Ev. Beschwerde an das Bundesgericht
- Ev. Entscheid Bundesgericht notwendig

= Einführung Südstarts geradeaus ja oder nein

**FLUGSCHNEISE SÜD
NEIN**

Absender (Einsprecher/in):

Vorname: _____
Name: _____
Strasse, Nr.: _____
PLZ, Ort: _____
Tel. (optional): _____

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern

☐ : Ich bin VFSN-Mitglied
☐ : Ich bin (noch) nicht VFSN-Mitglied
(Zutreffendes bitte ankreuzen)

Ich, vorerwähnte/r Absender/in _____
gegen _____
Flughafen Zürich AG, Postfach, 8058 Zürich
erhebe fristgerecht mit nachstehenden Anträgen und Begründungen

Einsprecher/in
Gesuchsteller/in

EINSPRACHE
betreffend

Gesuch um Genehmigung einer Änderung des Betriebsreglements – Betriebsreglement 2014/2017 (öffentliche Auflage vom 19. Januar bis zum 17. Februar 2026)

Anträge:

- Es seien die beantragten Änderungen vom geltenden vorläufigen Betriebsreglement nicht zu genehmigen.
- Es seien die beantragten neuen Abflugrouten (insbesondere Südstarts geradeaus, Abflugrouten ab Piste 16, Entflechtung ab Piste 28 mit Führung von Starts über die Stadt Zürich, Dübendorf und Fehraltorf) über den dicht besiedelten Süden nicht zu genehmigen.
- Es sei bei einer allfälligen Genehmigung oder teilweisen Genehmigung des Gesuches allfälligen Rechtsmitteln die aufschiebende Wirkung nicht zu entziehen (Art. 55 Abs. 1 VwVG).

Begründung:

Einmal mehr muss die Bevölkerung Einsprache erheben gegen die geplanten Veränderungen der An- und Abflüge am Flughafen Zürich. Das Gesuch des Flughafens Zürich wird grösstenteils mit "Sicherheit" begründet. Das BAZL hält bei der Publikation des erwähnten "Sicherheitsberichts" aus dem Jahr 2012 jedoch fest: "Der Flughafen ist zertifiziert und er wird heute ausreichend sicher betrieben".

Seite 1/2

Südstarts geradeaus – sofort einführen

Weiterer Ablauf – Wunsch und Antrag Flughafen

- ✓ SIL mit Südstarts geradeaus bewilligt
- ✓ Gesuch für Südstarts geradeaus gestellt – **neu mit Entzug der aufschiebenden Wirkung!**
- **Einsprache durch die Bevölkerung und Behörden (bis 17.2.2026)**
- Bewilligung durch das BAZL

= Einführung Südstarts geradeaus sofort

- Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht
- Entscheid Bundesverwaltungsgericht
- Ev. Beschwerde an das Bundesgericht
- Ev. Entscheid Bundesgericht notwendig

In Beilage 5 sind die Karten im Massstab 1:5'000 für diejenigen Gemeinden enthalten, die neu in Bauzonen von neuen Überschreitungen des Immissionsgrenzwerts betroffen sind. Basierend auf dem rechtskräftigen genehmigten Lärm müssen anschliessend der Lärmbelastungskataster und der Perimeter des Schallschutzprogramms 2015 angepasst werden.

Mit den vorgesehenen Massnahmen inklusive der Erleichterungen können die Vorschriften zum Schutze der Umwelt eingehalten werden. Das ergänzte Betriebsreglementsge such entspricht zudem vollumfänglich den Festlegungen des SIL und ist damit genehmigungsfähig.

2. Anpassung des Sicherheitszonenplans

Basierend auf den neuen Flugrouten ist der Sicherheitszonenplan anzupassen. Gemäss Art. 42 ff. LFG ist für die Auflage des Sicherheitszonenplans der Flughafenhalter zuständig. Die Flughafen Zürich AG hat den geänderten Sicherheitszonenplan in den betroffenen Gemeinden vom 18. August bis 17. September 2018 aufgelegt.

Das BAZL hat das Verfahren im Nachgang zum Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 7. September 2021 (A-3484/2018) mit Verfügung vom 7. Dezember 2021 sistiert. Gegen den Sicherheitszonenplan sind diverse Einsprachen eingegangen. Die Genehmigung des BAZL ist aufgrund der Sistierung des BR2017 ausstehend. Entsprechend ist das Verfahren zum Sicherheitszonenplan nach rechtskräftiger Verfügung zum BR2014/2017 fortzuführen.

E. Entzug der aufschiebenden Wirkung aller SID16-Routen

Für das neue Bisenkonzept mit Starts ab Piste 16 geradeaus wird gestützt auf Art. 55 Abs. 2 VwVG der Entzug der aufschiebenden Wirkung beantragt. Wie vorstehend aufgezeigt (Kapitel C, Ziff. 3.3), führt die Umsetzung des neuen Bisenkonzepts zur Stabilisierung des Flugbetriebs und der Verbesserung der Pünktlichkeit, so dass im Tagesverlauf regelmässige Verspätungen vermieden werden können und der Betrieb auch am Abend mit weniger verspäteten Flugbewegungen nach 22.00 Uhr bzw. 23.00 Uhr sichergestellt werden kann. Damit handelt es sich auch um eine umweltschutzrechtliche Sanierungsmassnahme gestützt auf Art. 16 USG. Aufgrund des Sanierungsbedarfs des Flughafens Zürich in den Nachtstunden müssen alle Massnahmen ergriffen werden, die betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar sind. Die Lärmsituation in der Nacht kann mit dieser Massnahme verbessert werden. Aufgrund des erheblichen Safetynutzens, der Dringlichkeit des Sanierungsbedarfs sowie der unbestritten positiven Auswirkungen auf die Nachtlärmsituation und der langen Verfahrensdauer hat die Umsetzung jetzt zu erfolgen. Das heutige Betriebskonzept mit der tiefsten Sicherheitsmarge und tiefsten Kapazität soll durch ein Konzept mit hoher Sicherheitsmarge und genügend Kapazität ersetzt werden. Es gibt keine Alternativlösung bei Bise. Die Einführung ist dringlich geworden, da sich der heutige Betrieb an einem ganztägigen Bisen tag nicht mehr während der ordentlichen Betriebszeit bis 23.30 Uhr abwickeln lässt. Damit heute eine vertretbare Sicherheitsmarge eingehalten werden kann, setzt Skyguide die Rate bei Bise von möglichen 40 Anflügen pro Stunde je nach Verkehrssituation auf bis zu 12 Anflüge pro Stunde hinunter. Diese Ratensetzung gilt gemäss BAZL als vorhersehbar (vgl. Schreiben BAZL vom 27. März 2025), da sie wiederholt aufgetreten ist. Mit einer so gravierenden Kapazitätseinschränkung lässt sich kein stabiler Flugbetrieb gewährleisten. Obwohl namentlich SWISS an Bisen tagen vorgängig zahlreiche Flüge annulliert, ist es immer anspruchsvoller geworden, den Betrieb an solchen Tagen sicher und pünktlich abzuwickeln. An den entsprechenden Bisen tagen kommt es ausserordentlich oft zu Nachtflugbewilligungen mit entsprechenden Auswirkungen auf die Bevölkerung. Mit dem neuen Bisenkonzept kann hingegen ganztägig ein Konzept mit höherer Kapazität verwendet werden, so dass tagsüber ein ordentlicher Betrieb stattfinden kann und sich keine Flüge in die Nachtstunden verspäten. Zudem wird mit dem Konzept mit Start 16 geradeaus eine deutlich höhere Sicherheitsmarge erreicht, trotz der tiefen Ratensetzung im heutigen Bisenkonzept. Da

Südstarts geradeaus – sofort einführen

Begründung des Flughafens

„Das heutige Betriebskonzept mit der tiefsten Sicherheitsmarge und tiefsten Kapazität soll durch ein Konzept mit hoher Sicherheitsmarge und genügend Kapazität ersetzt werden.“

Dies ist ein Widerspruch:

Hier geht es nicht um Sicherheit, es geht nur um die höhere Kapazität.

Wäre das heutige Konzept nicht sicher, dürfte es bereits heute nicht mehr geflogen werden.

Flughafen Zürich

In Beilage 5 sind die Karten im Massstab 1:5'000 für diejenigen Gemeinden enthalten, die neu in Bauzonen von neuen Überschreitungen des Immissionsgrenzwerts betroffen sind. Basierend auf dem rechtskräftigen genehmigten Lärm müssen anschliessend der Lärmbelastungskataster und der Perimeter des Schallschutzprogramms 2015 angepasst werden.

Mit den vorgesehenen Massnahmen inklusive der Erleichterungen können die Vorschriften zum Schutze der Umwelt eingehalten werden. Das ergänzte Betriebsreglements-gesuch entspricht zudem vollumfänglich den Festlegungen des SIL und ist damit genehmigungsfähig.

2. Anpassung des Sicherheitszonenplans

Basierend auf den neuen Flugrouten ist der Sicherheitszonenplan anzupassen. Gemäss Art. 42 ff. LFG ist für die Auflage des Sicherheitszonenplans der Flughafenhalter zuständig. Die Flughafen Zürich AG hat den geänderten Sicherheitszonenplan in den betroffenen Gemeinden vom 18. August bis 17. September 2018 aufgelegt.

Das BAZL hat das Verfahren im Nachgang zum Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 7. September 2021 (A-3484/2018) mit Verfügung vom 7. Dezember 2021 sistiert. Gegen den Sicherheitszonenplan sind diverse Einsprachen eingegangen. Die Genehmigung des BAZL ist aufgrund der Sistierung des BR2017 ausstehend. Entsprechend ist das Verfahren zum Sicherheitszonenplan nach rechtskräftiger Verfügung zum BR2014/2017 fortzuführen.

E. Entzug der aufschiebenden Wirkung aller SID16-Routen

Für das neue Bisenkonzept mit Starts ab Piste 16 geradeaus wird gestützt auf Art. 55 Abs. 2 VwVG der Entzug der aufschiebenden Wirkung beantragt. Wie vorstehend aufgezeigt (Kapitel C, Ziff. 3.3), führt die Umsetzung des neuen Bisenkonzepts zur Stabilisierung des Flugbetriebs und der Verbesserung der Pünktlichkeit, so dass im Tagesverlauf regelmässige Verspätungen vermieden werden können und der Betrieb auch am Abend mit weniger verspäteten Flugbewegungen nach 22.00 Uhr bzw. 23.00 Uhr sichergestellt werden kann. Damit handelt es sich auch um eine umweltschutzrechtliche Sanierungsmassnahme gestützt auf Art. 16 USG. Aufgrund des Sanierungsbedarfs des Flughafens Zürich in den Nachtstunden müssen alle Massnahmen ergriffen werden, die betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar sind. Die Lärmsituation in der Nacht kann mit dieser Massnahme verbessert werden. Aufgrund des erheblichen Safetynutzens, der Dringlichkeit des Sanierungsbedarfs sowie der unbestritten positiven Auswirkungen auf die Nachtlärmsituation und der langen Verfahrensdauer hat die Umsetzung jetzt zu erfolgen. Das heutige Betriebskonzept mit der tiefsten Sicherheitsmarge und tiefsten Kapazität soll durch ein Konzept mit hoher Sicherheitsmarge und genügend Kapazität ersetzt werden. Es gibt keine Alternativlösung bei Bise. Die Einführung ist dringlich geworden, da sich der heutige Betrieb an einem ganztägigen Bisenstag nicht mehr während der ordentlichen Betriebszeit bis 23.30 Uhr abwickeln lässt. Damit heute eine vertretbare Sicherheitsmarge eingehalten werden kann, setzt Skyguide die Rate bei Bise von möglichen 40 Anflügen pro Stunde je nach Verkehrssituation auf bis zu 12 Anflüge pro Stunde hinunter. Diese Ratensetzung gilt gemäss BAZL als vorhersehbar (vgl. Schreiben BAZL vom 27. März 2025), da sie wiederholt aufgetreten ist. Mit einer so gravierenden Kapazitätseinschränkung lässt sich kein stabiler Flugbetrieb gewährleisten. Obwohl namentlich SWISS an Bisen Tagen vorgängig zahlreiche Flüge annulliert, ist es immer anspruchsvoller geworden, den Betrieb an solchen Tagen sicher und pünktlich abzuwickeln. An den entsprechenden Bisen Tagen kommt es ausserordentlich oft zu Nachtflugbewilligungen mit entsprechenden Auswirkungen auf die Bevölkerung. Mit dem neuen Bisenkonzept kann hingegen ganztägig ein Konzept mit höherer Kapazität verwendet werden, so dass tagsüber ein ordentlicher Betrieb stattfinden kann und sich keine Flüge in die Nachtstunden verspäten. Zudem wird mit dem Konzept mit Start 16 geradeaus eine deutlich höhere Sicherheitsmarge erreicht, trotz der tiefen Ratensetzung im heutigen Bisenkonzept. Da

Zusammenfassung

Fakten und Befürchtungen

- Südstarts geradeaus sind aktuell nur bei Bise beantragt (Bisenkonzept)
- Bise herrscht gemäss Flughafen an rund 20 Tagen oder 5% der Betriebszeit
- Pro Tag ist mit rund 350 Starts (aktuell) bis 500 (Prognose 2035) pro Tag zu rechnen
- Die Überflughöhe und der Lärm sind nicht publiziert und somit auch nicht festgelegt
- Das Bisenkonzept hat die grösste Kapazität mit 80 Flugbewegungen pro Stunde
- Langfristig könnte es an jedem Tag Südstarts geradeaus geben

Flughafen Zürich

In Beilage 5 sind die Karten im Massstab 1:5'000 für diejenigen Gemeinden enthalten, die neu in Bauzonen von neuen Überschreitungen des Immissionsgrenzwerts betroffen sind. Basierend auf dem rechtskräftigen genehmigten Lärm müssen anschliessend der Lärmbelastungskataster und der Perimeter des Schallschutzprogramms 2015 angepasst werden.

Mit den vorgesehenen Massnahmen inklusive der Erleichterungen können die Vorschriften zum Schutze der Umwelt eingehalten werden. Das ergänzte Betriebsreglements-gesuch entspricht zudem vollumfänglich den Festlegungen des SIL und ist damit genehmigungsfähig.

2. Anpassung des Sicherheitszonenplans

Basierend auf den neuen Flugrouten ist der Sicherheitszonenplan anzupassen. Gemäss Art. 42 ff. LFG ist für die Auflage des Sicherheitszonenplans der Flughafenhalter zuständig. Die Flughafen Zürich AG hat den geänderten Sicherheitszonenplan in den betroffenen Gemeinden vom 18. August bis 17. September 2018 aufgelegt.

Das BAZL hat das Verfahren im Nachgang zum Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 7. September 2021 (A-3484/2018) mit Verfügung vom 7. Dezember 2021 sistiert. Gegen den Sicherheitszonenplan sind diverse Einsprachen eingegangen. Die Genehmigung des BAZL ist aufgrund der Sistierung des BR2017 ausstehend. Entsprechend ist das Verfahren zum Sicherheitszonenplan nach rechtskräftiger Verfügung zum BR2014/2017 fortzuführen.

E. Entzug der aufschiebenden Wirkung aller SID16-Routen

Für das neue Bisenkonzept mit Starts ab Piste 16 geradeaus wird gestützt auf Art. 55 Abs. 2 VwVG der Entzug der aufschiebenden Wirkung beantragt. Wie vorstehend aufgezeigt (Kapitel C, Ziff. 3.3), führt die Umsetzung des neuen Bisenkonzepts zur Stabilisierung des Flugbetriebs und der Verbesserung der Pünktlichkeit, so dass im Tagesverlauf regelmässige Verspätungen vermieden werden können und der Betrieb auch am Abend mit weniger verspäteten Flugbewegungen nach 22.00 Uhr bzw. 23.00 Uhr sichergestellt werden kann. Damit handelt es sich auch um eine umweltschutzrechtliche Sanierungsmassnahme gestützt auf Art. 16 USG. Aufgrund des Sanierungsbedarfs des Flughafens Zürich in den Nachtstunden müssen alle Massnahmen ergriffen werden, die betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar sind. Die Lärmsituation in der Nacht kann mit dieser Massnahme verbessert werden. Aufgrund des erheblichen Safetynutzens, der Dringlichkeit des Sanierungsbedarfs sowie der unbestritten positiven Auswirkungen auf die Nachtlärmsituation und der langen Verfahrensdauer hat die Umsetzung jetzt zu erfolgen. Das heutige Betriebskonzept mit der tiefsten Sicherheitsmarge und tiefsten Kapazität soll durch ein Konzept mit hoher Sicherheitsmarge und genügend Kapazität ersetzt werden. Es gibt keine Alternativlösung bei Bise. Die Einführung ist dringlich geworden, da sich der heutige Betrieb an einem ganztägigen Bisen Tag nicht mehr während der ordentlichen Betriebszeit bis 23.30 Uhr abwickeln lässt. Damit heute eine vertretbare Sicherheitsmarge eingehalten werden kann, setzt Skyguide die Rate bei Bise von möglichen 40 Anflügen pro Stunde je nach Verkehrssituation auf bis zu 12 Anflüge pro Stunde hinunter. Diese Ratensetzung gilt gemäss BAZL als vorhersehbar (vgl. Schreiben BAZL vom 27. März 2025), da sie wiederholt aufgetreten ist. Mit einer so gravierenden Kapazitätseinschränkung lässt sich kein stabiler Flugbetrieb gewährleisten. Obwohl namentlich SWISS an Bisen Tagen vorgängig zahlreiche Flüge annulliert, ist es immer anspruchsvoller geworden, den Betrieb an solchen Tagen sicher und pünktlich abzuwickeln. An den entsprechenden Bisen Tagen kommt es ausserordentlich oft zu Nachtflugbewilligungen mit entsprechenden Auswirkungen auf die Bevölkerung. Mit dem neuen Bisenkonzept kann hingegen ganztägig ein Konzept mit höherer Kapazität verwendet werden, so dass tagsüber ein ordentlicher Betrieb stattfinden kann und sich keine Flüge in die Nachtstunden verschieben. Zudem wird mit dem Konzept mit Start 16 geradeaus eine deutlich höhere Sicherheitsmarge erreicht, trotz der tiefen Ratensetzung im heutigen Bisenkonzept. Da

Südstarts geradeaus - Einsprache!

Wehret den Anfängen!

Jetzt persönlich Einsprache erheben

- Vorlage Fluglärmforum Süd
- Vorlage Verein Flugschneise Süd – NEIN
- **Ein Zeichen in Bern setzen!**

Unsere Hauptforderung:

- Keine Südstarts geradeaus bei Bise (und auch nicht mit anderen Gründen)
- Kein Entzug der aufschiebenden Wirkung
- Falls doch bewilligt, nur mit Begrenzung auf 18 Tage pro Jahr und einer klaren Definition von «Bise» (Kein Freipass!)

Absender (Einsprecher/in):

FLUGSCHNEISE SÜD
NEIN

Vorname: _____

Name: _____

Strasse, Nr.: _____

PLZ, Ort: _____

Tel. (optional): _____

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern

☐ : Ich bin VFSN-Mitglied

☐ : Ich bin (noch) nicht VFSN-Mitglied

(Zutreffendes bitte ankreuzen)

Ich, vorerwähnte/r Absender/in

Einsprecher/in

gegen

Flughafen Zürich AG, Postfach, 8058 Zürich

Gesuchstellerin

erhebe fristgerecht mit nachstehenden Anträgen und Begründungen

EINSPRACHE

betreffend

Gesuch um Genehmigung einer Änderung des Betriebsreglements – Betriebsreglement
2014/2017 (öffentliche Auflage vom 19. Januar bis zum 17. Februar 2026)

Anträge:

1. Es seien die beantragten Änderungen vom geltenden vorläufigen Betriebsreglement nicht zu genehmigen.
2. Es seien die beantragten neuen Abflugrouten (insbesondere Südstarts geradeaus, Abflugrouten ab Piste 16, Entflechtung ab Piste 28 mit Führung von Starts über die Stadt Zürich, Dübendorf und Fehraltorf) über den dicht besiedelten Süden nicht zu genehmigen.
3. Es sei bei einer allfälligen Genehmigung oder teilweisen Genehmigung des Gesuches allfälligen Rechtsmitteln die aufschiebende Wirkung nicht zu entziehen (Art. 55 Abs. 1 VwVG).

Begründung:

Einmal mehr muss die Bevölkerung Einsprache erheben gegen die geplanten Veränderungen der An- und Abflüge am Flughafen Zürich. Das Gesuch des Flughafens Zürich wird grösstenteils mit "Sicherheit" begründet. Das BAZL hält bei der Publikation des erwähnten "Sicherheitsberichts" aus dem Jahr 2012 jedoch fest: "Der Flughafen ist zertifiziert und er wird heute ausreichend sicher betrieben".

Fragen?

Stephan Oehen

Geschäftsführer Fluglärmforum Süd

Barbara Thalmann

Stadtpräsidentin Uster

Urban Scherrer

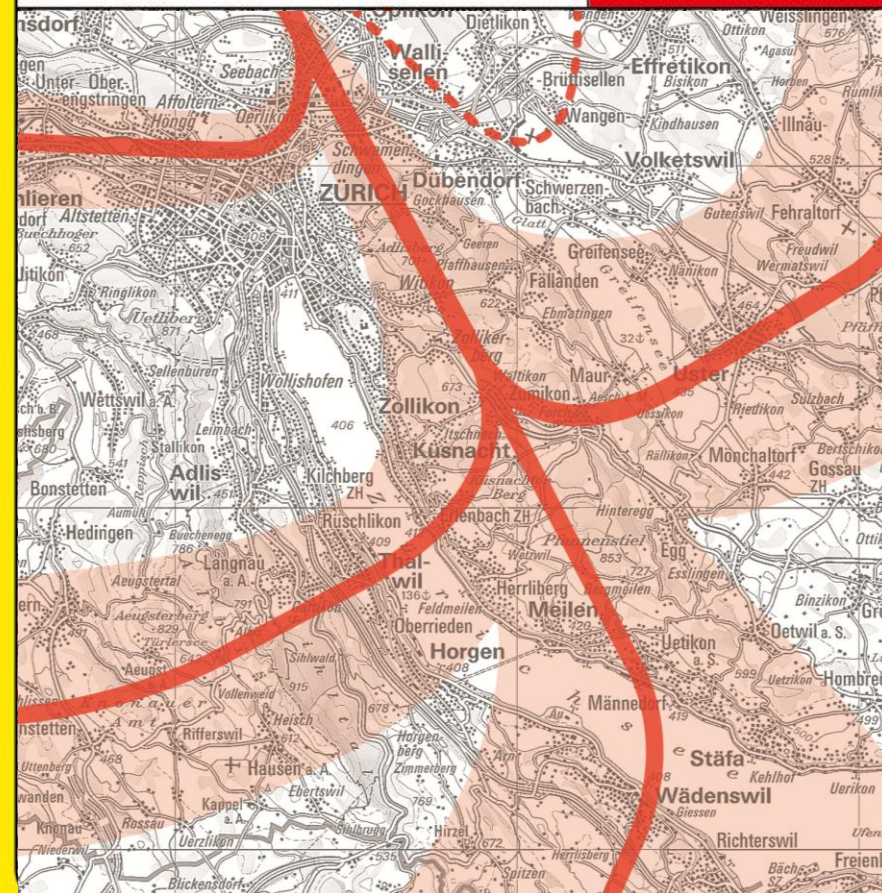
Präsident Verein

Flugschneise Süd - NEIN

SIE SIND BETROFFEN

GEFAHRENZONE

SÜDSTART
STRAIGHT 16 - NEIN



Dies ist keine Werbung
sondern eine Warnung

Danke für die Teilnahme - Apéro!

Informieren Sie Ihre Freunde und Nachbarn!
Die Einsprache kann vor Ort ausgefüllt werden.
Einsprachefrist ist der 17.2.2026 (Postaufgabe
16.2.2026)

Weitere Informationen unter:

www.fluglaermforum.ch

www.vfsn.ch

Danke für Ihre Unterstützung!

