

# 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.



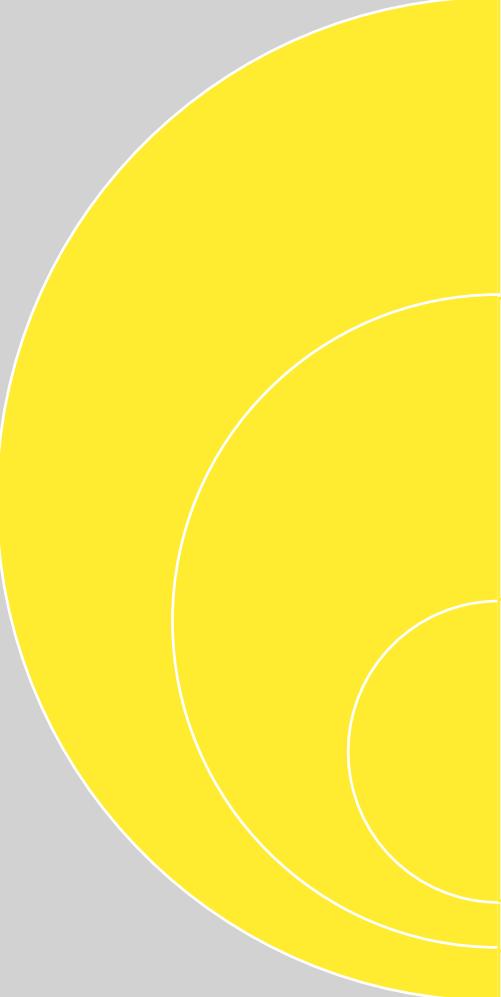
# Über den VFSN

**Gegründet 2002 in Fällanden**

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



# Es ist kompliziert!



## Südstarts geradeaus

- Wo?
- Wann/Wie häufig?
- Wie hoch/Wie laut?
- Warum?

## Rechtliches Fliegerei

- SIL
- Betriebsreglement
- Lärmessung
- Umweltverträglichkeitsprüfung
- Rechtsverfahren

- Sicherheit & Kapazität
- Flughafen/BAZL/Skyguide
- Swiss/Lufthansa & weitere
- Unterschiedliche Flugzeuge
- Prognosen 2035

# 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  
Objektteil

ZH-1

Anlage: **Zürich**  
Teilnetz: Landesflughafen

Mit Anpassungen gegenüber der Version vom 11.08.2021

ZH-1

### 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:
  - a) Sicherheitszonenplan 2013
  - ZH: Bachenbülach, Bassersdorf, Buchs, Brütten, Dällikon, Däniken, Dielsdorf, Embrach, Fallanden, Hochfelden, Hörnli, 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, Däniken, Dielsdorf, Dietikon, Eglisau, *Flaach\**, Freienstein-Teufen, Geroldswil, Glattfelden, Hüntwangen, Illnau-Effretikon, Lindau, Niederweningen, Oberweningen, Oetwil an der Limmat, Otelfingen, Regensberg, Schleinikon, Schlieren, Schöftland, Schwerzenbach, Steinmaur, Unterengstingen, Urdorf, Volketswil, Wangen-Brüttisellen, Wasterkingen, Weizach, Weinigen (ZH), Weisslingen, Winterthur, Zell (ZH)
  - AG: Fisibach, Kaiserstuhl, Rümiken, Siglistorf, Wettingen, Zurzach
  - SH: Buchberg, Rüdilingen

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 Flughafens im Gebiet «Goldenes Tal»
- 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 neusten Navigationstechnologien (RNP)

# Rechtliches: SIL

## Neuauflage 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

Mit Anpassungen gegenüber der Version vom 11.08.2021

ZH-1

### 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:
  - a) Sicherheitszonenplan 2013
  - b) zusätzlich Sicherheitszonenplan 2018 (öffentliche Auflage)
- 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 Flughafens im Gebiet «Goldenes Tal»
- 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 neusten Navigationstechnologien (RNP)

# 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  
Objektteil

ZH-1

Anlage: **Zürich**  
Teilnetz: Landesflughafen

Mit Anpassungen gegenüber der Version vom 11.08.2021

ZH-1

### 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:
  - a) Sicherheitszonenplan 2013
  - ZH: Bachenbülach, Bassersdorf, Buchs (ZH), Bülach, Dietikon, Dübendorf, Embrach, Fallanden, 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, Däniken, Dielsdorf, Dietikon, Eglisau, **Flaach\***, Freienstein-Teufen, Geroldswil, Glattfelden, Hünwangen, Illnau-Effretikon, Lindau, Niederweningen, Oberweningen, Oetwil an der Limmat, Otelfingen, Regensberg, Schleinikon, Schlieren, Schöftland, Schwerzenbach, Steinmaur, Unterengstingen, Urdorf, Volketswil, Wangen-Brüttisellen, Wasterkingen (ZH), Weisslingen, Winterthur, Zell (ZH)
  - AG: Fisibach, Kaiserstuhl, Rümikon, Siglistorf, Wettingen, Zurzach
  - SH: Buchberg, Rüdilingen
- 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 Flughafens im Gebiet «Goldenes Tal»
- 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 neusten Navigationstechnologien (RNP)

# 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

Mit Anpassungen gegenüber der Version vom 11.08.2021

ZH-1

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

### Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Zürich
- Perimetergemeinden: Kloten, Oberglatt, Opfikon, Rämmlang, Winkel
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung:
  - a) Sicherheitszonenplan 2013
  - ZH: Bachenbülach, Bassersdorf, Buchs, Brütten, Dällikon, Däniken, Dielsdorf, Embrach, Fallanden, Hochfelden, Hörnli, Kloten, Küsnacht (ZH), Lufingen, Maur, Neerach, Niederglatt, Niederhasli, Nürensdorf, Oberembrach, Oberglatt, Opfikon, Regensdorf, Rorbas, Rämmlang, Stadel, Wallisellen, Winkel, Zollikon, Zumikon, Zürich
  - b) zusätzlich Sicherheitszonenplan 2018 (öffentliche Auflage)
  - ZH: Bachs, Berg am Irchel, Boppelsen, Brütten, Dällikon, Däniken, Dielsdorf, Dietikon, Eglisau, Flaach\*, Freienstein-Teufen, Geroldswil, Glattfelden, Hüntwangen, Illnau-Effretikon, Lindau, Niederweningen, Oberweningen, Oetwil an der Limmat, Otelfingen, Regensberg, Schleinikon, Schlieren, Schöftland, Schwerzenbach, Steinmaur, Unterengstingen, Urdorf, Volketswil, Wangen-Brüttisellen, Wasterkingen, Weizach, Weinigen (ZH), Weisslingen, Winterthur, Zell (ZH)
  - AG: Fisibach, Kaiserstuhl, Rümiken, Siglistorf, Wettingen, Zurzach
  - SH: Buchberg, Rüdlingen

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 Flughafens im Gebiet «Goldenes Tal»
- Tanklager Rämmlang
- 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 neusten 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  
**0706.00 Uhr**  
**und 2422.00**  
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 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 erfolgen Abflüge von Strahlflugzeugen zwischen **07.00** Uhr und **2422.00** 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 2422.00  
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**

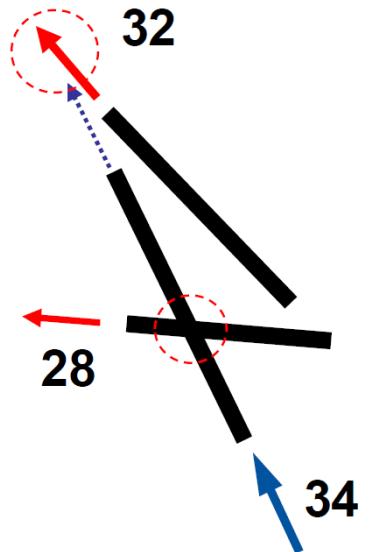
Abweichungen aus Sicherheitsgründen (namentlich ungenügende Pistenlänge, Wetterbedingungen, Pistenzustand) sind zulässig.

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

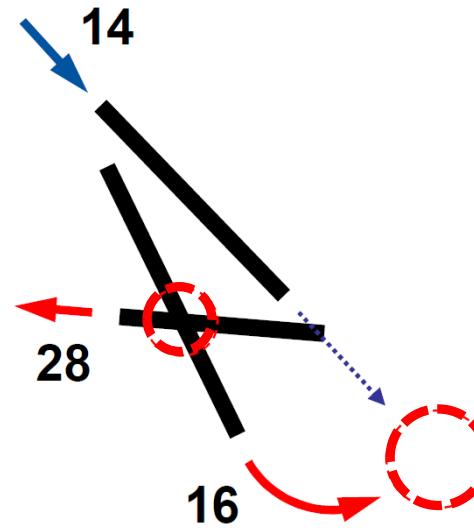
# Flughafen und Kapazität - Pisten

Pistenlängen aktuell:  
P14/32 3'300  
P16/34 3'700  
P10/28 2'500

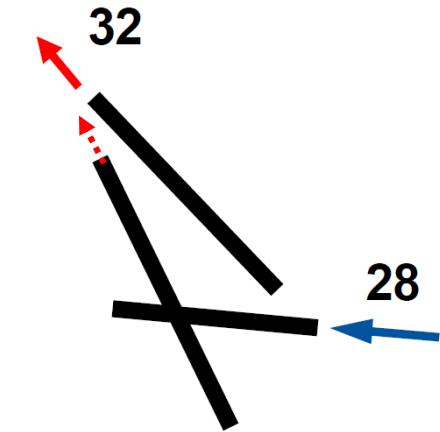
Südkonzept



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)

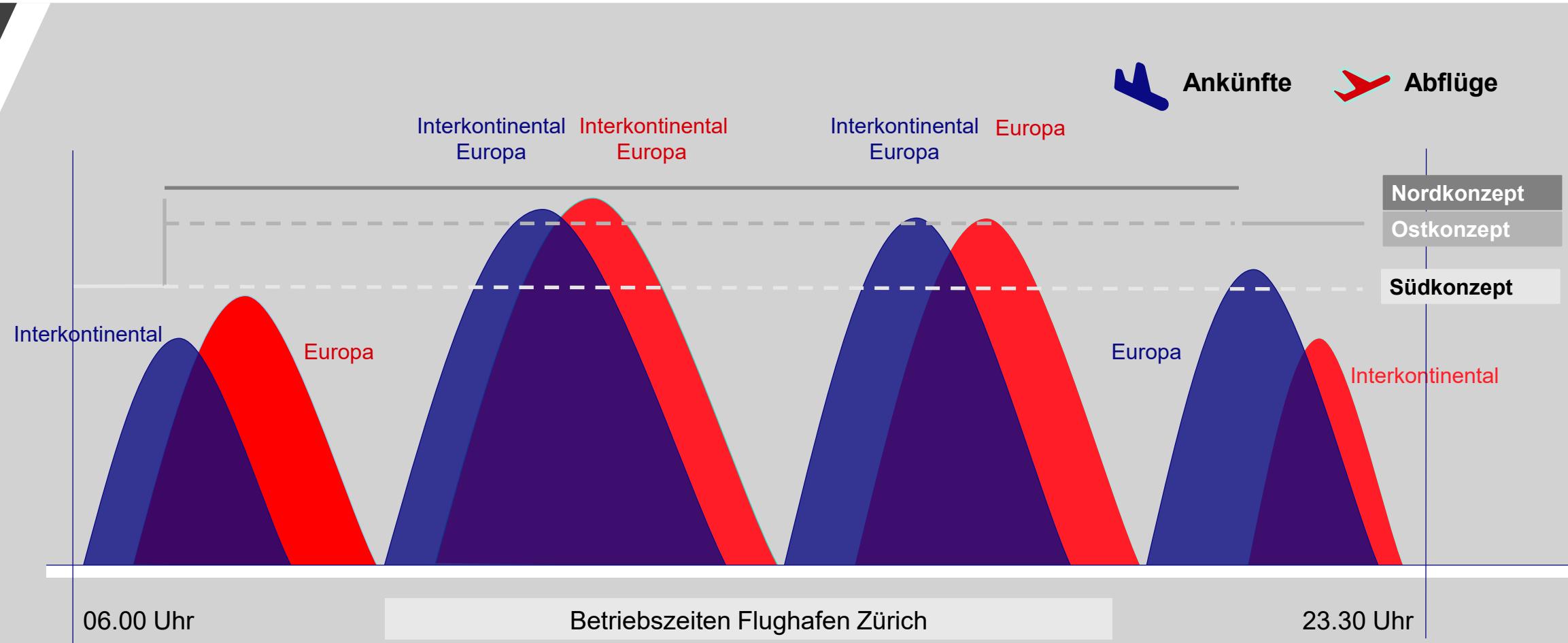
Abend, falls möglich

**Piste 28 (Osten)**

**Piste 32 (Norden)**

Piste 34 (Norden)

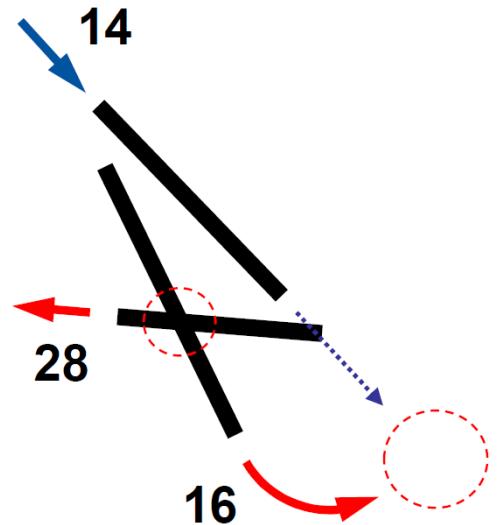
# Flughafen und Kapazität - 4 Wellen



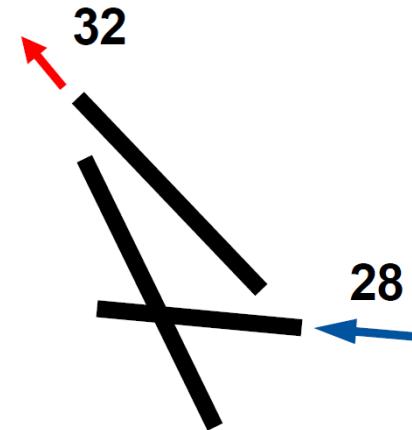
# Flughafen und Kapazität - Pisten

Kapazität =  
Flugbewegungen  
pro Stunde

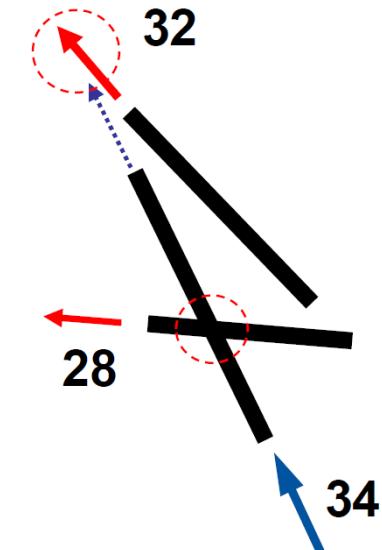
Nordkonzept



Ostkonzept



Südkonzept



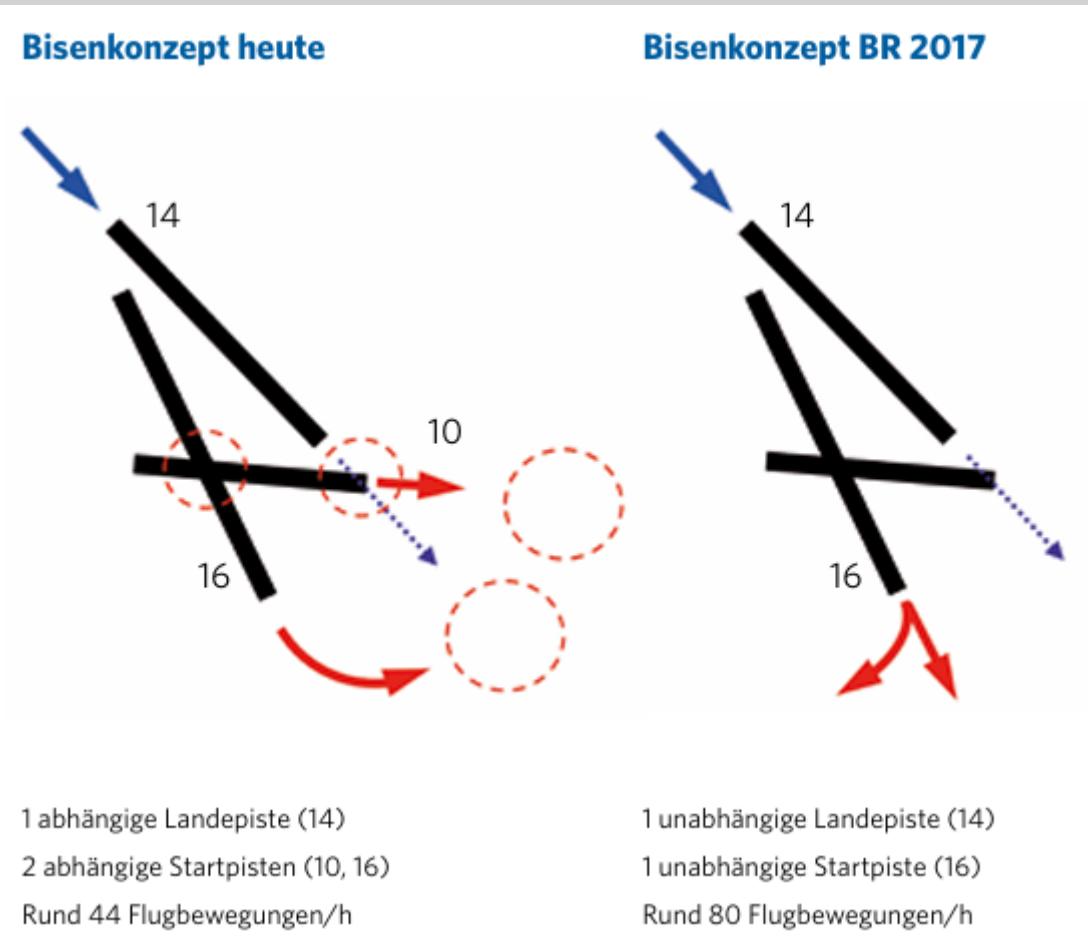
Kapazität: **70** Bewegungen

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:**  
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



The image shows the cover of a safety audit report for Zurich Airport. At the top right, the logo for FLUGHAFEN ZÜRICH is visible, along with the Swiss International Airlines logo (SWISS). Below these, the text reads: "Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport VBS" and "Schweizer Armee Luftwaffe". The skyguide logo is also present. The title of the report is "Sicherheitsüberprüfung Flughafen Zürich" and it includes sections for "Risiko- und Massnahmenbeurteilung" and "Schlussbericht". A small note at the bottom states: "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." The date "14. Dezember 2012" and the reference "Exemplar Nr. 2" are at the bottom right.

# 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).



## 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

## Geprüfte Einzelmassnahmen (Auszug) :

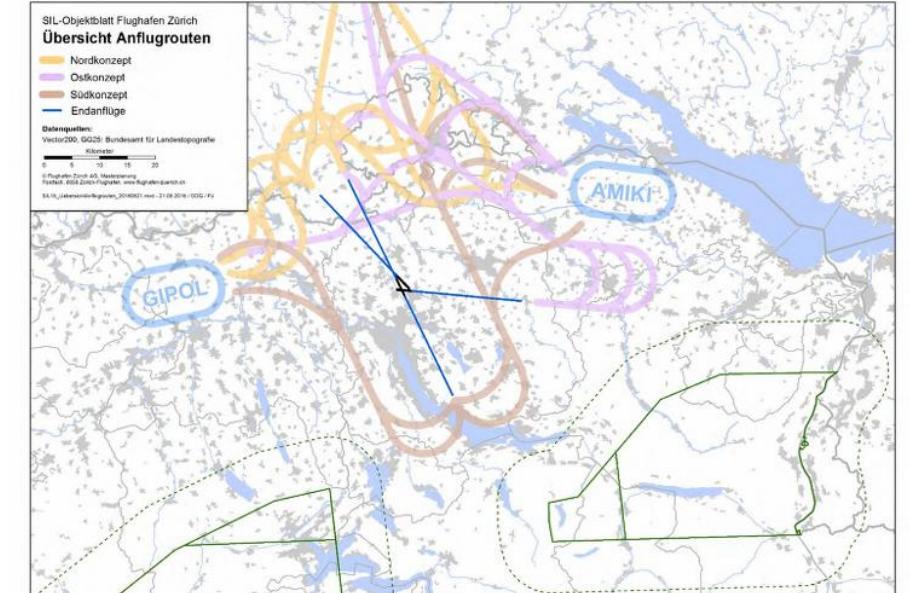
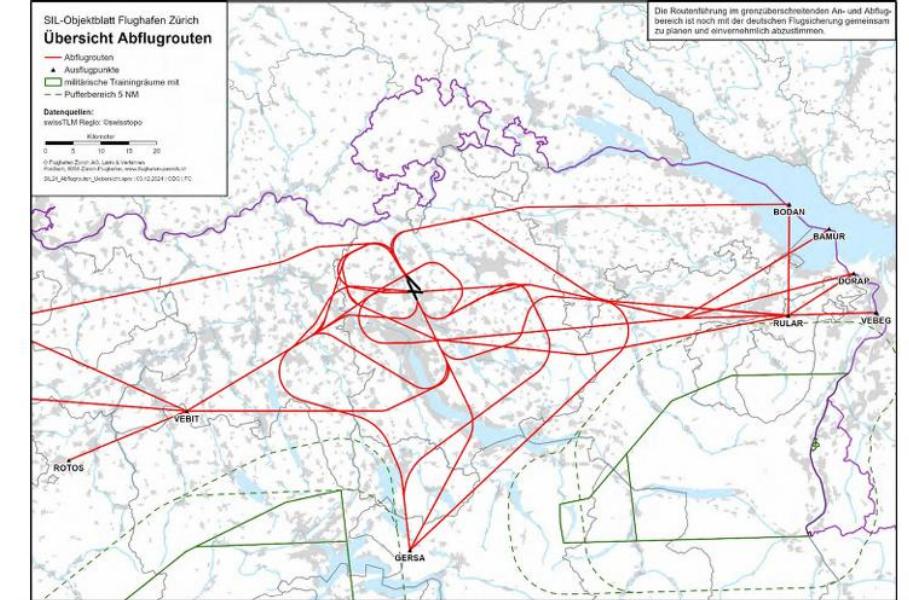
- M8: Südstarts geradeaus in Start-Spitzenzeiten
  - Wird aktuell nicht verfolgt, da ein Konzeptwechsel über Mittag notwendig wäre
- M9a: Südstarts geradeaus ganzer Tag (Nordkonzept)
  - Wird aktuell nicht verfolgt wegen Auswirkungen auf den **Betrieb der Luftwaffe in Dübendorf und Emmen**
- M9B: **Südstarts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

Massnahmenpakete	
Einzelmassnahmen	
M1	Pistenverlängerung 28
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
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)
M15	Reduzierte Minimumhöhe beim Anflug während DVO-Sperrzeiten
M16	FL-80-Regelung abschaffen
M17	Entflechtung der Routen (optimiertes Ost-Südkonzept)
M18	SIL-Routen (Entflechtung und Doppelrouten)
M19	Vereinfachen der TMA-Struktur
M20	Einführen der RNAV-Transitionen
M21	Permanente Verfügbarkeit des Luftraums für Südanflüge

# Südstarts geradeaus

An- und Abflugrouten im SIL  
Unterschied Anflug zu Abflug

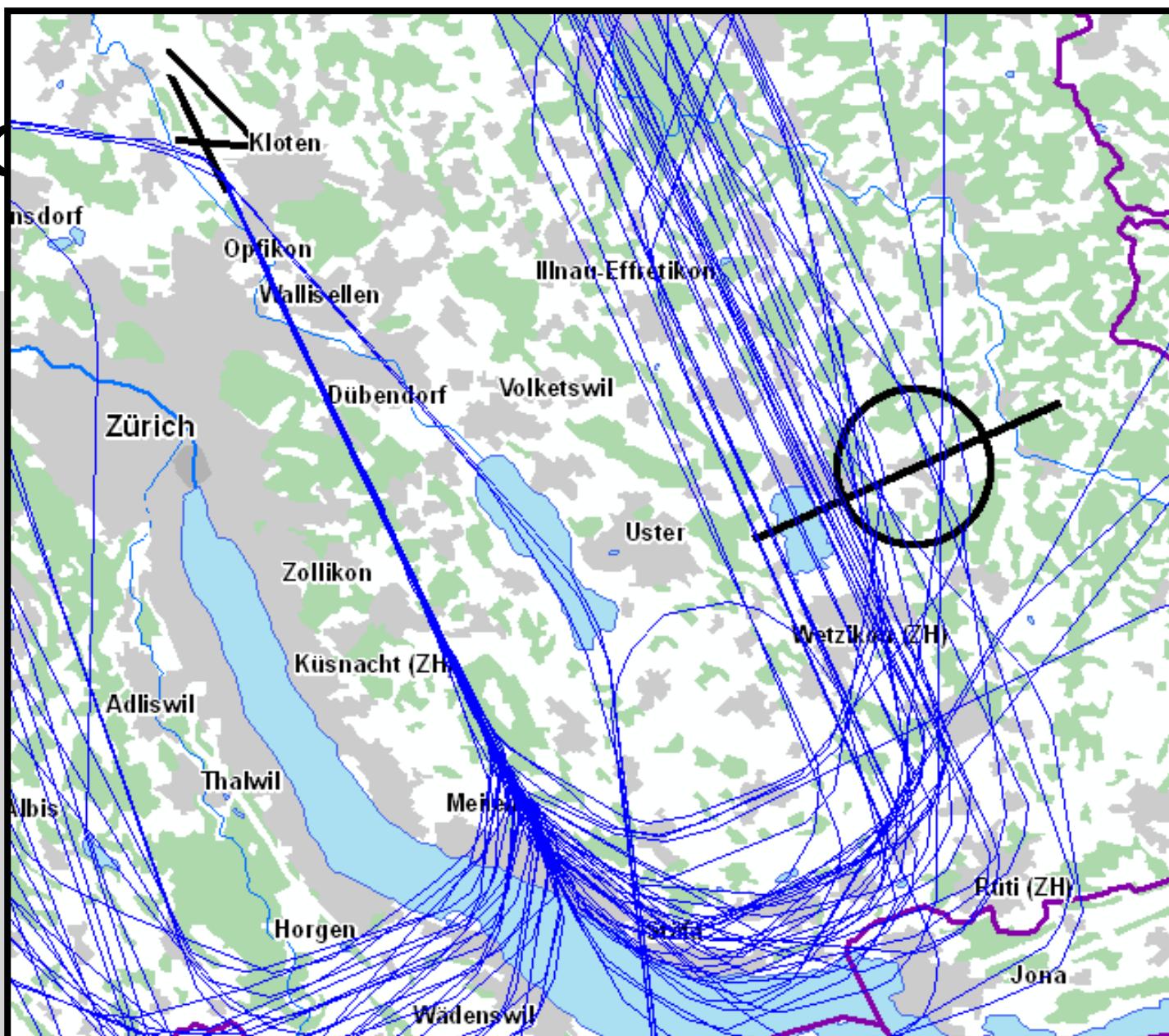
Abbildung 2: An- und Abflugrouten



# Südstarts gerade

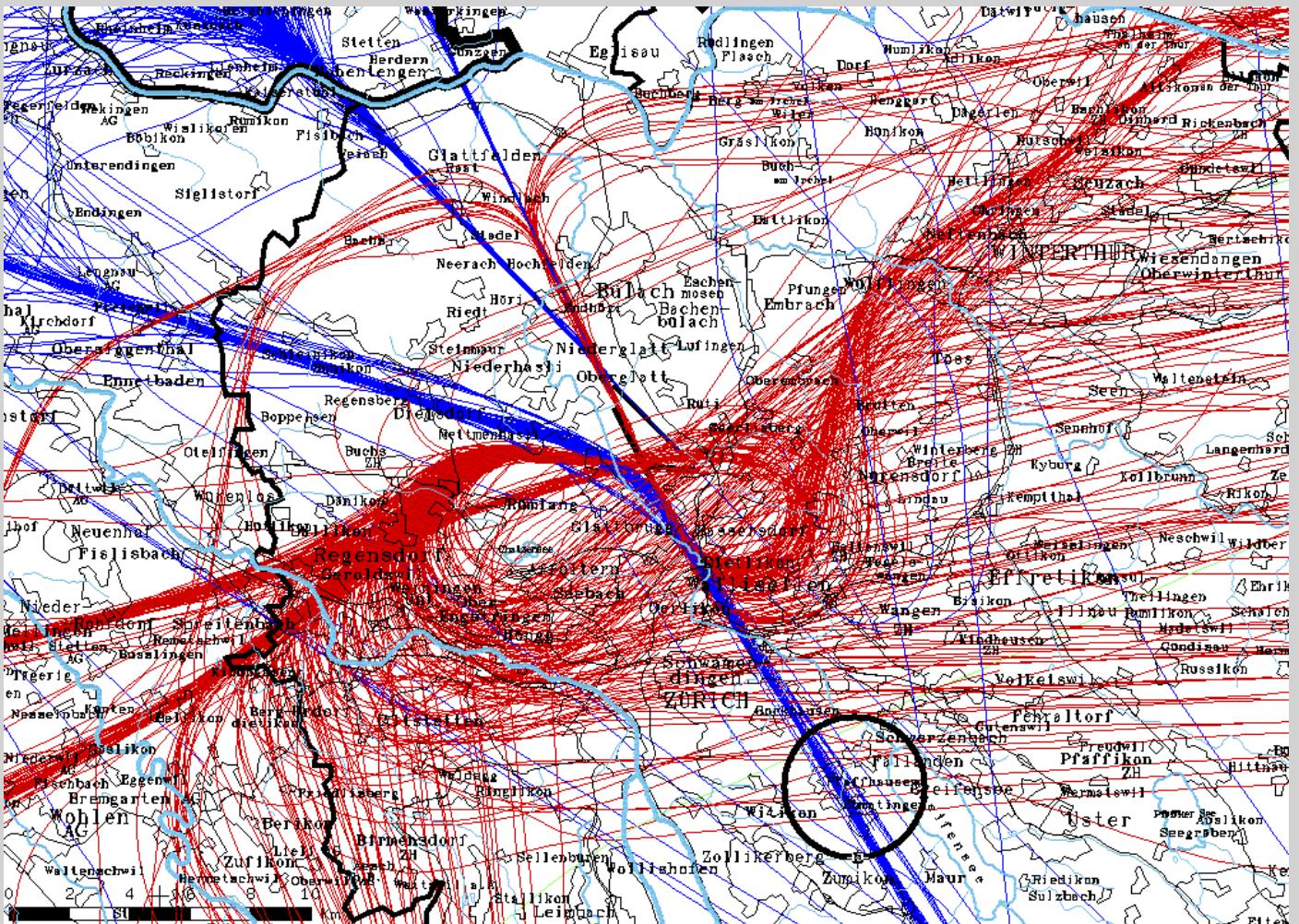
## Anflugrouten

Eine gerade Linie  
direkt zur Piste



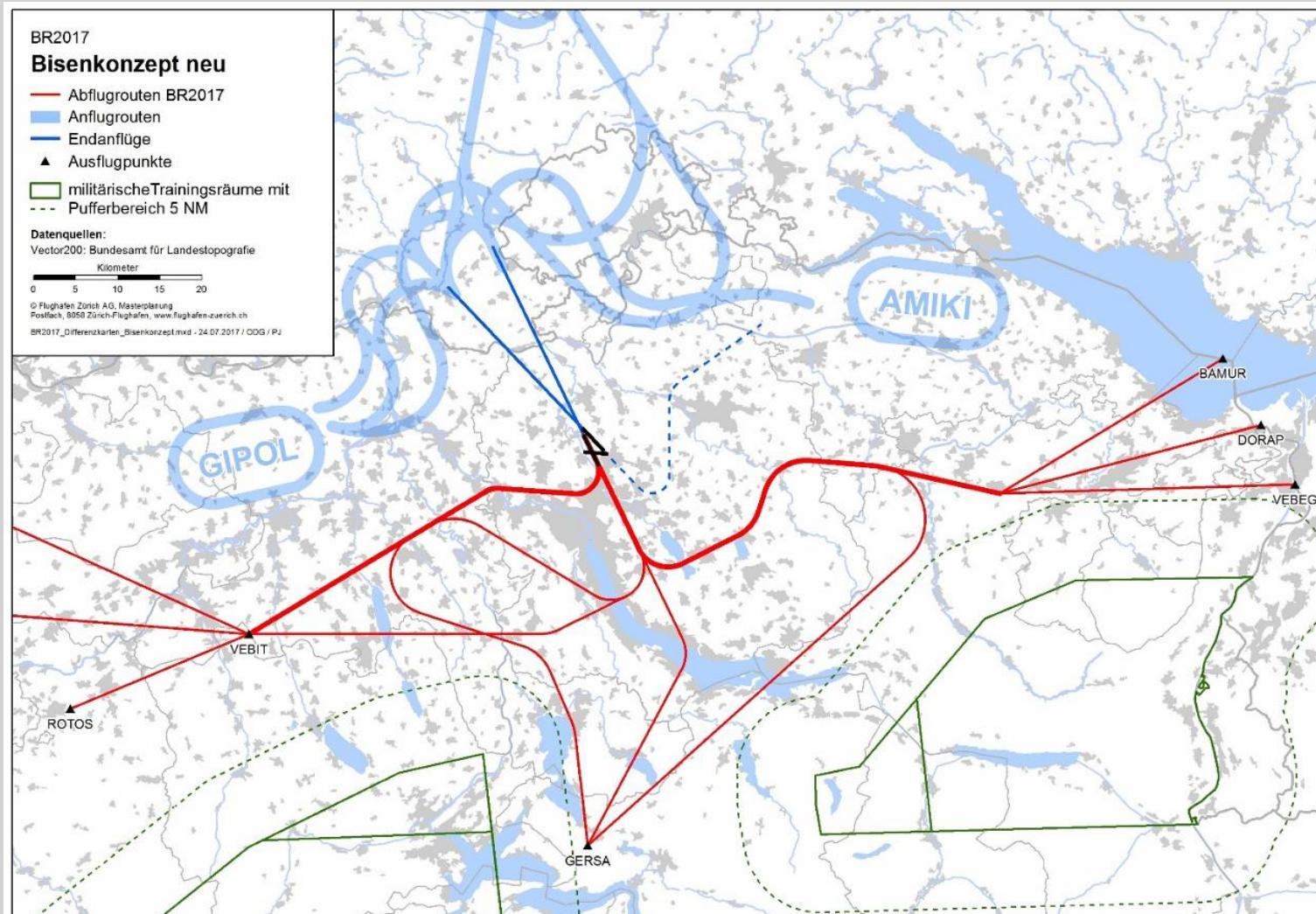
# Südstarts geradeaus

Unterschied  
Landungen (blau)  
Starts (rot)



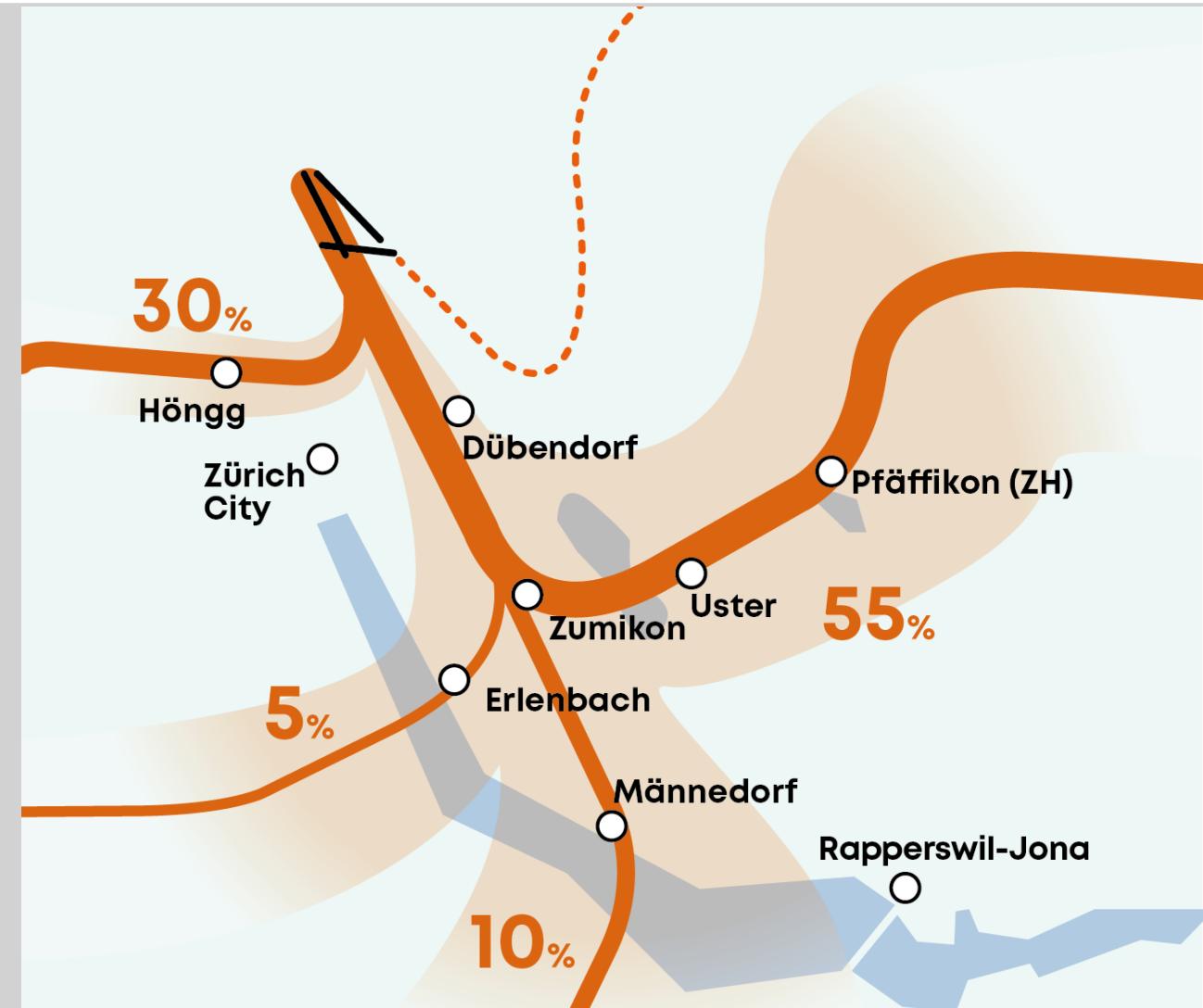
# Südstarts geradeaus

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



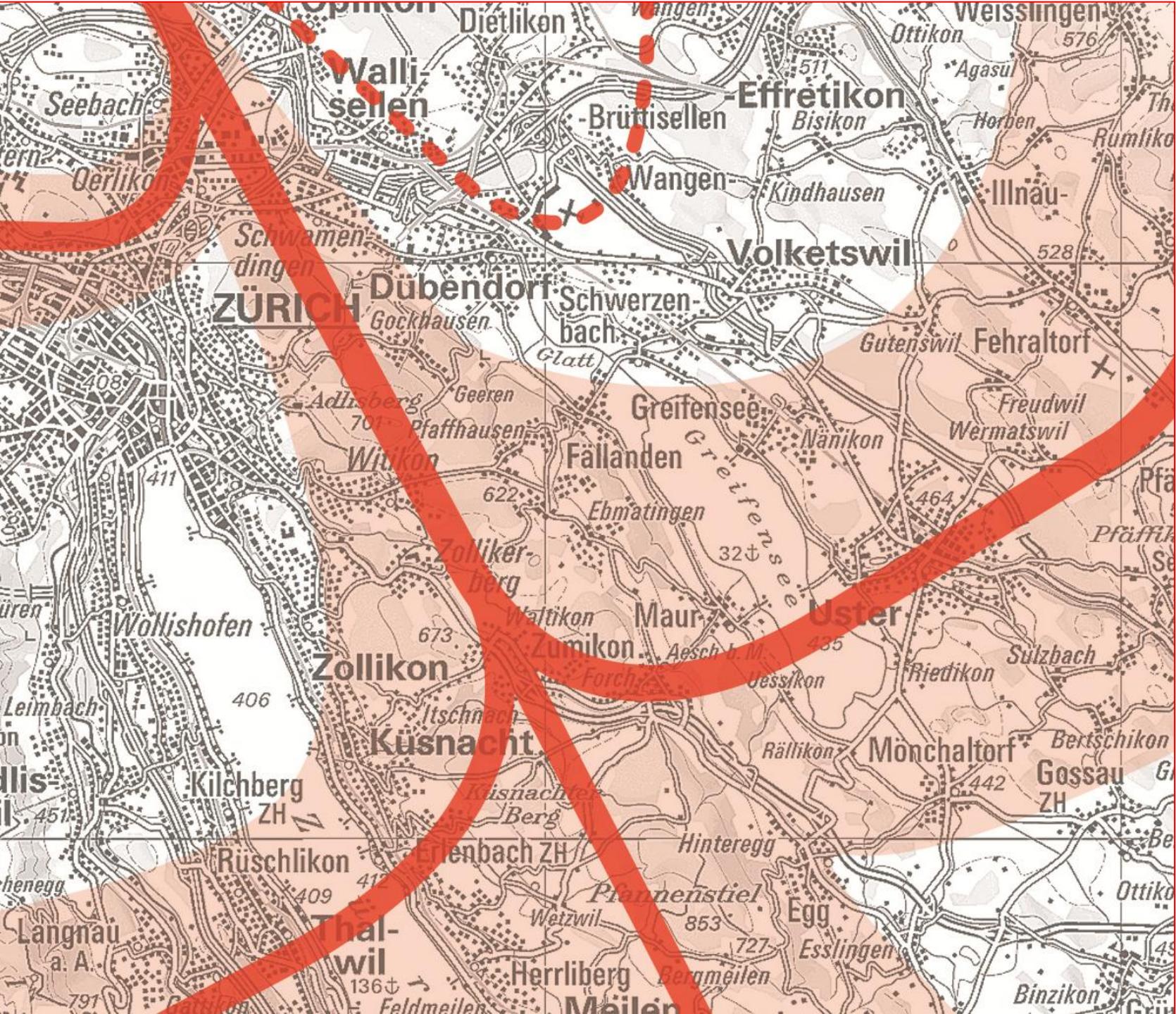
# Südstarts geradeaus

**Abflugrouten  
Bisenkonzept mit  
Streuung**



# Südstarts

Abflugrouten  
Bisenkonzept

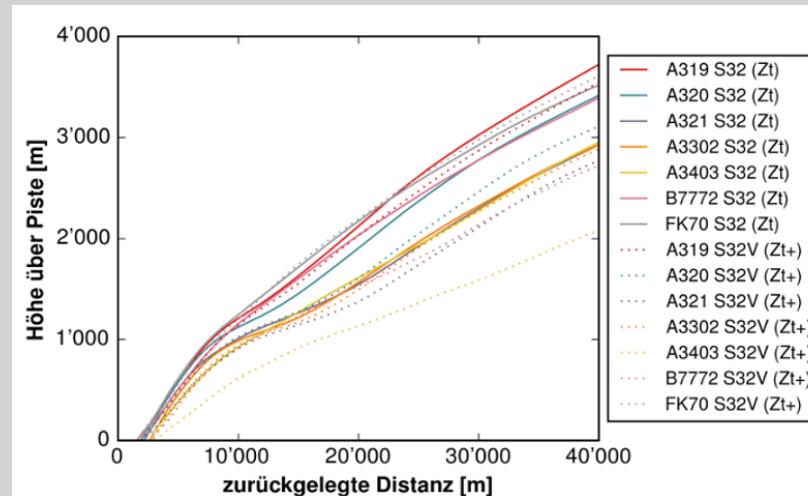


# Südstarts geradeaus - Überflughöhe?

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

Die Gründe sind:

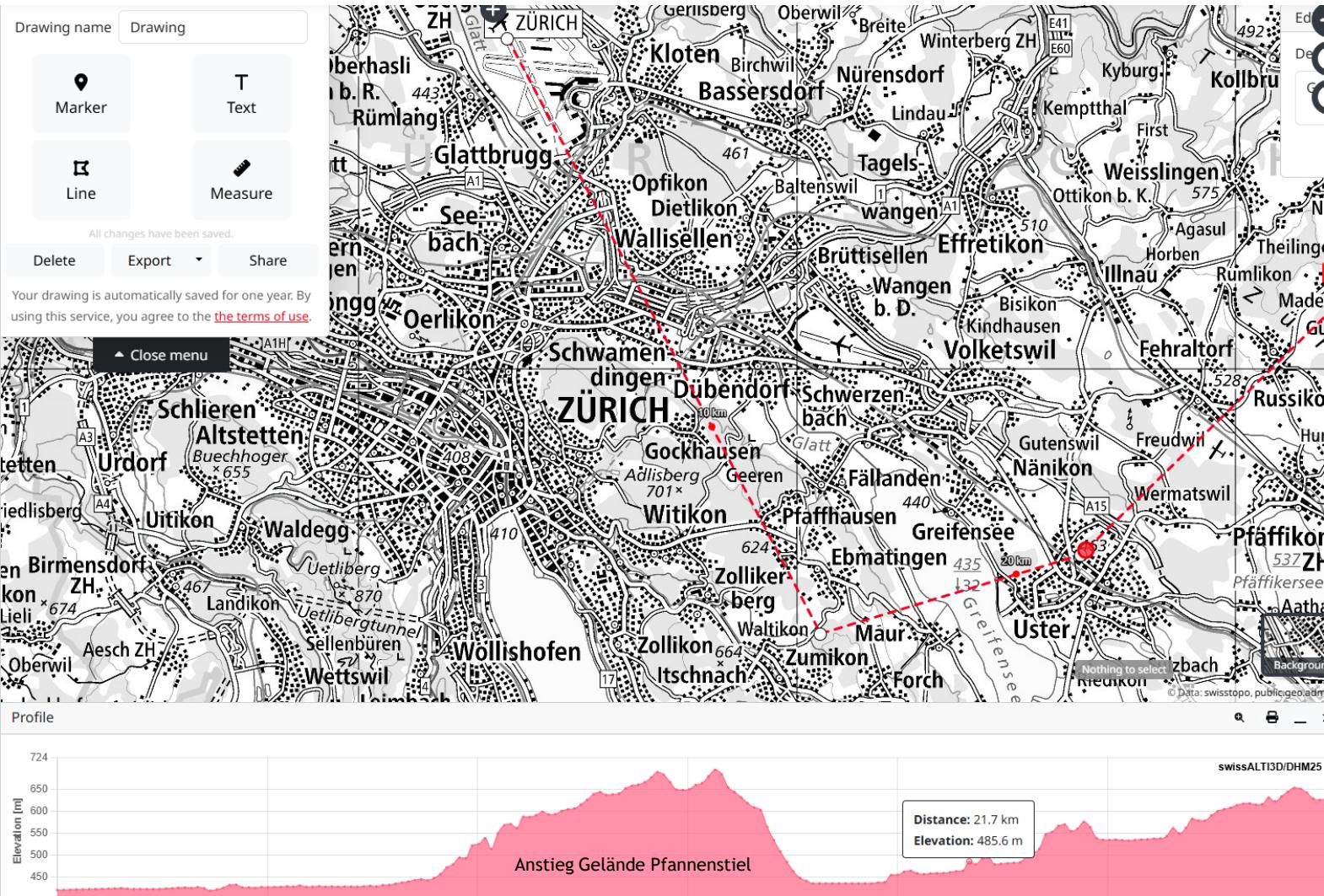
- Südstarts geradeaus erfolgen nur an wenigen Bise-Tagen (kein Lärm im Jahresdurchschnitt).
- Die Überflughöhen sind unterschiedlich und somit auch die Lärmbelastung.
- Nicht einfach zu berechnen. Aussage: „**Die Flughöhen variieren in der Praxis stark, sind abhängig vom Abfluggewicht und von Wetterverhältnissen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



Flughöhe über Piste in Meter aus Empa-Bericht 2016

# Südstarts geradeaus - Distanz & Gelände

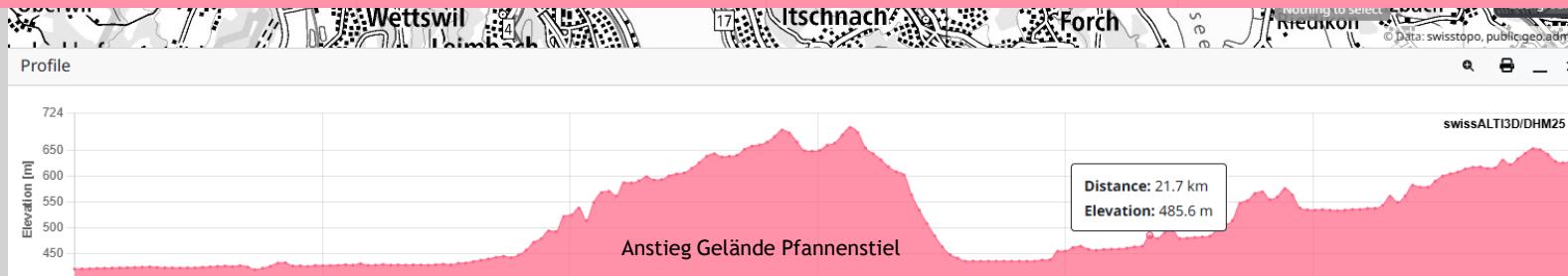
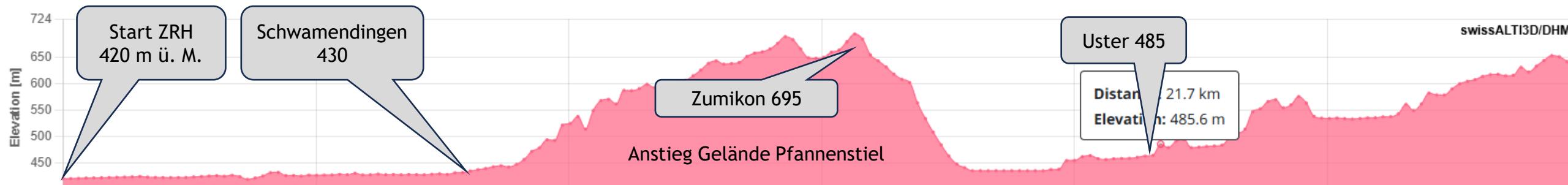
Der VFSN hat die Berechnung selbst vorgenommen mit öffentlich verfügbaren Informationen.



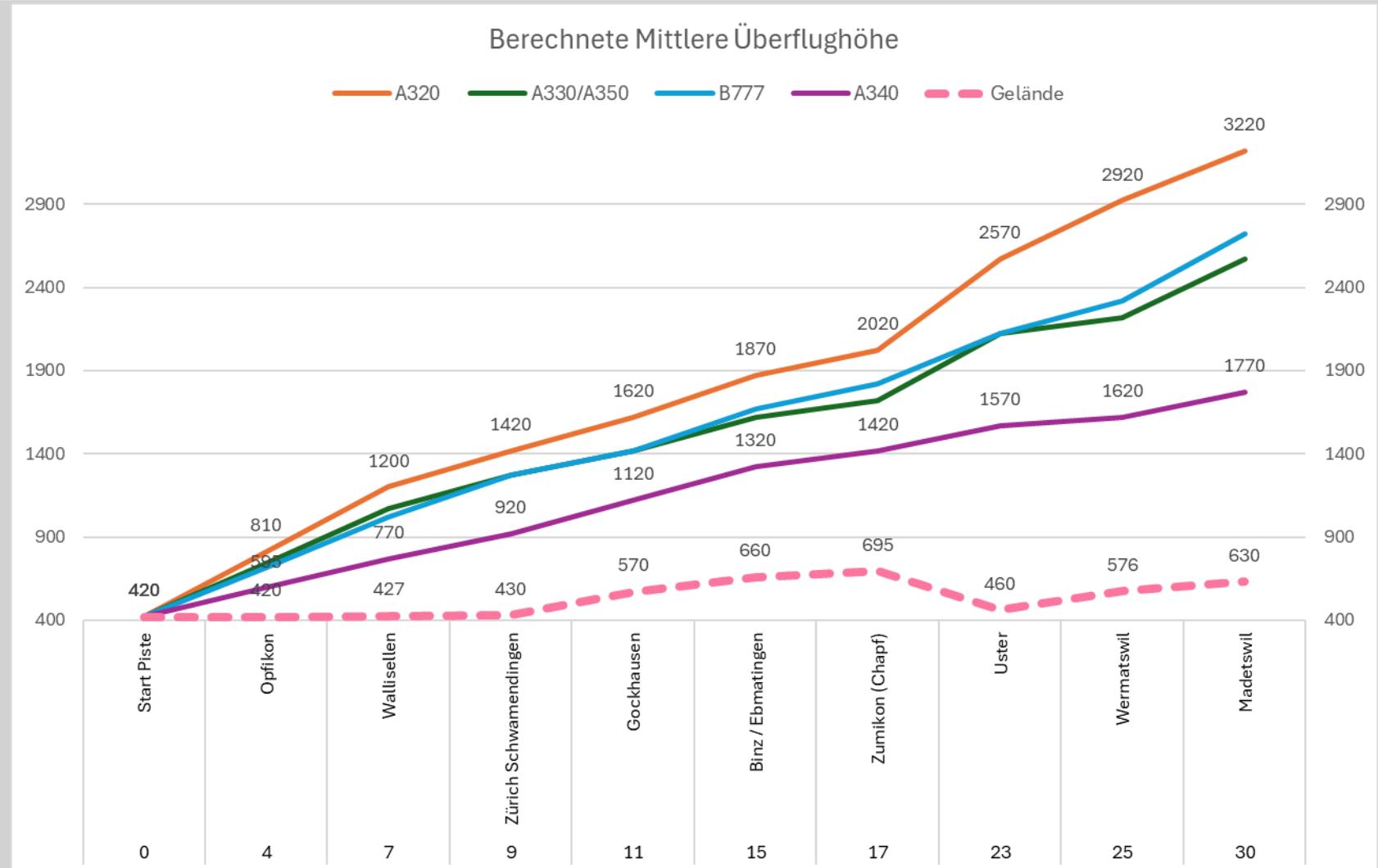
# Südstarts geradeaus - Distanz & Gelände



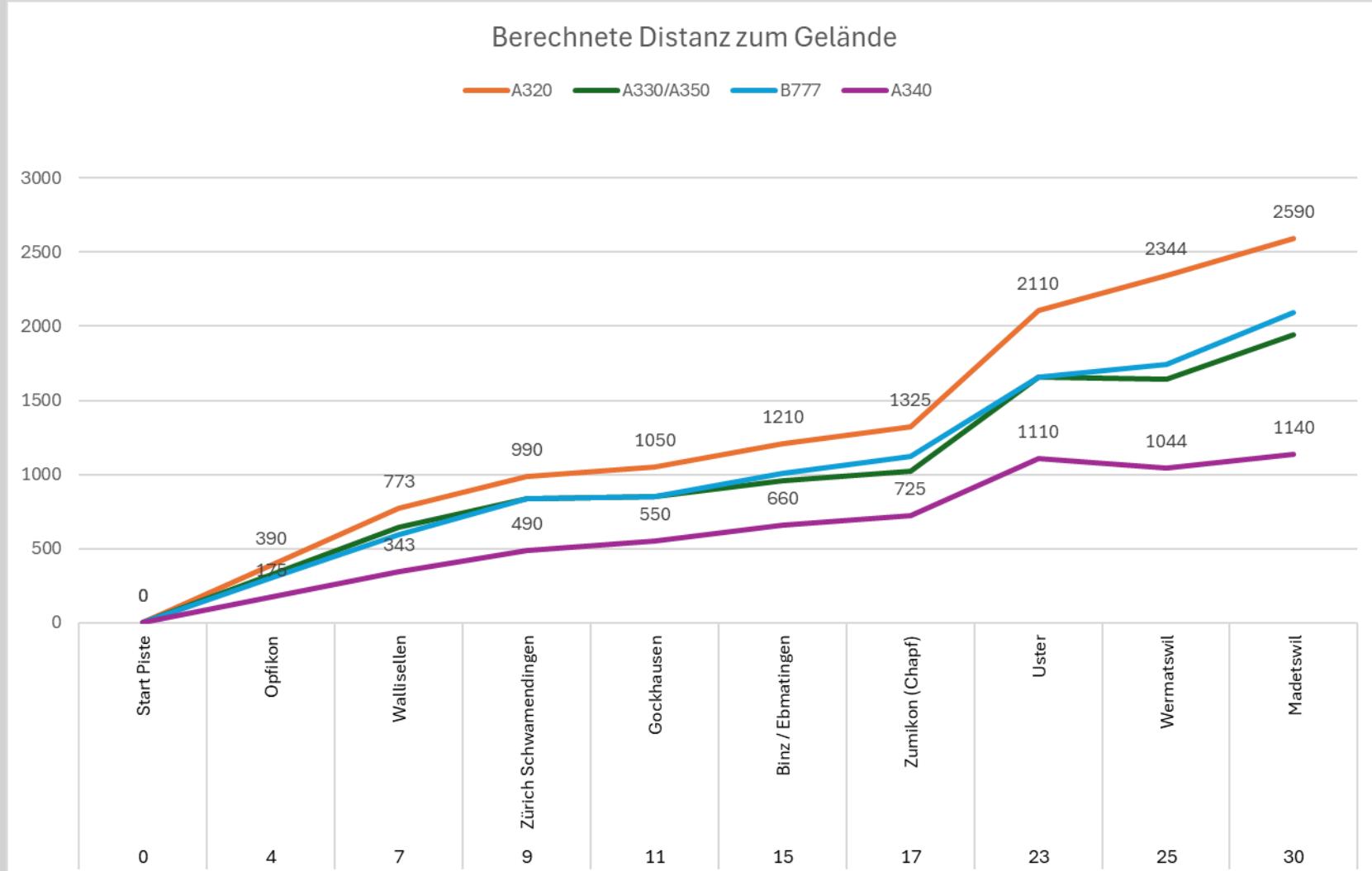
Profile



# Südstarts geradeaus - Flughöhe m ü.M.



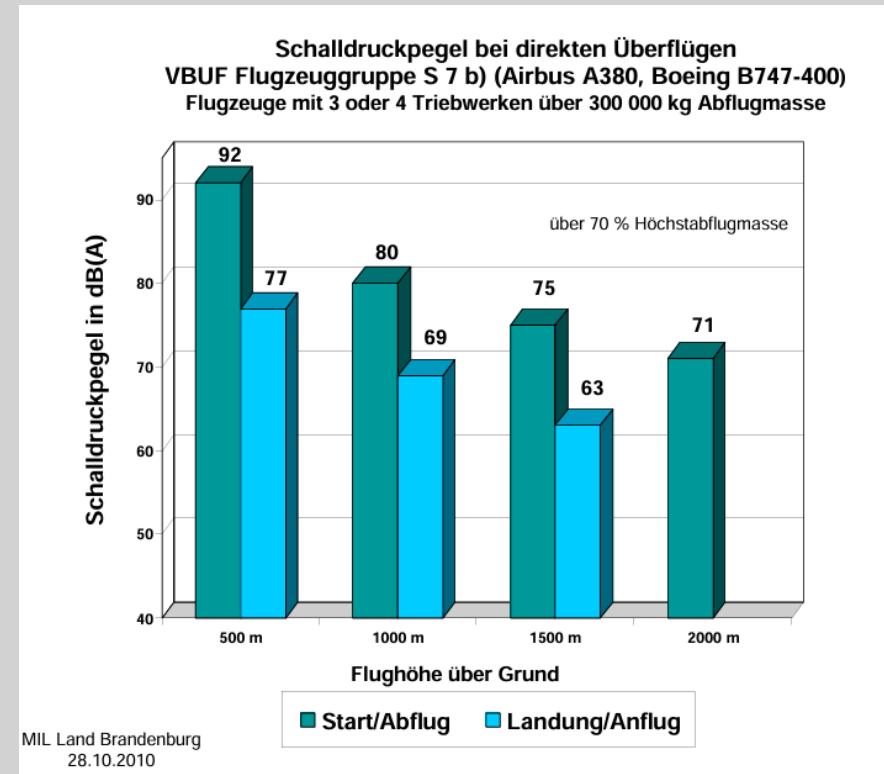
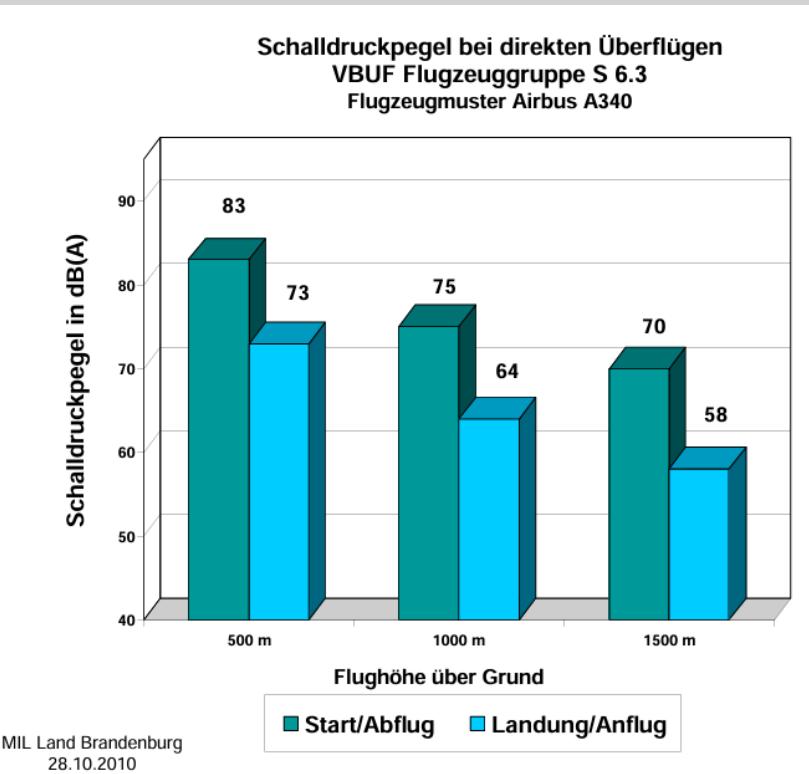
# Südstarts geradeaus - Überflughöhe



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

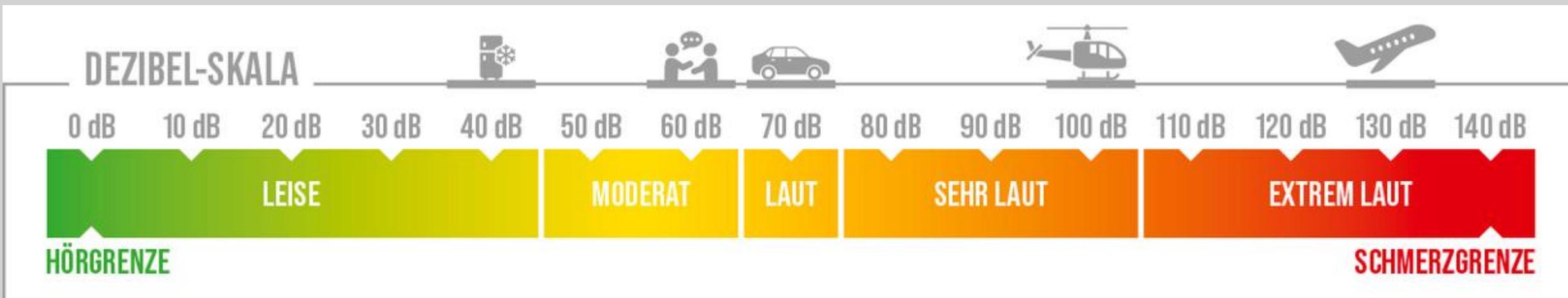


Quelle: <https://fluglaermenschutzbeauftragter-ber.de/wp-content/uploads/2020/04/Vergleichstabelle-Schalldruck.pdf>

# 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.



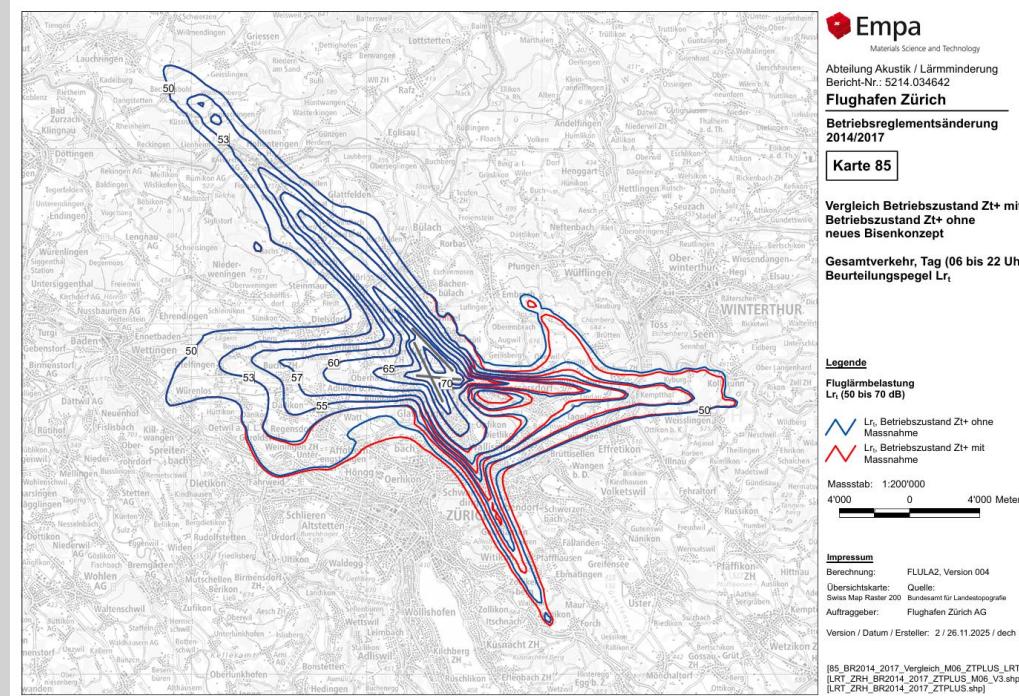
# Südstarts geradeaus - Lärm Tag

**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

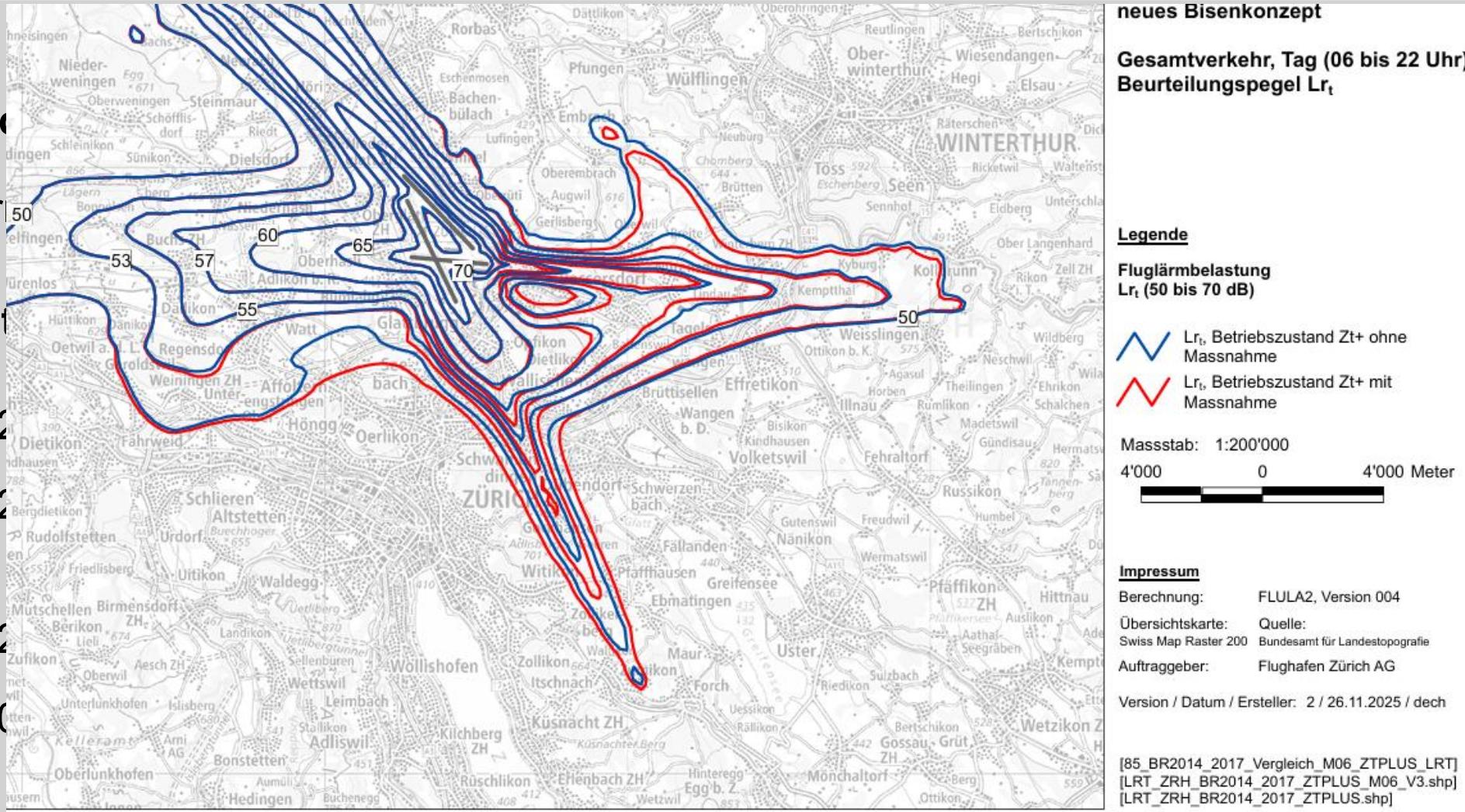
# Südstarts geradeaus - Lärm Tag

**Kein rechtliches**

**Wie wird Lärm**

**Durchschnitt**

- 0600 bis 2200
- 2200 bis 2300
- 2300 bis 0500
- 0500 bis 0600

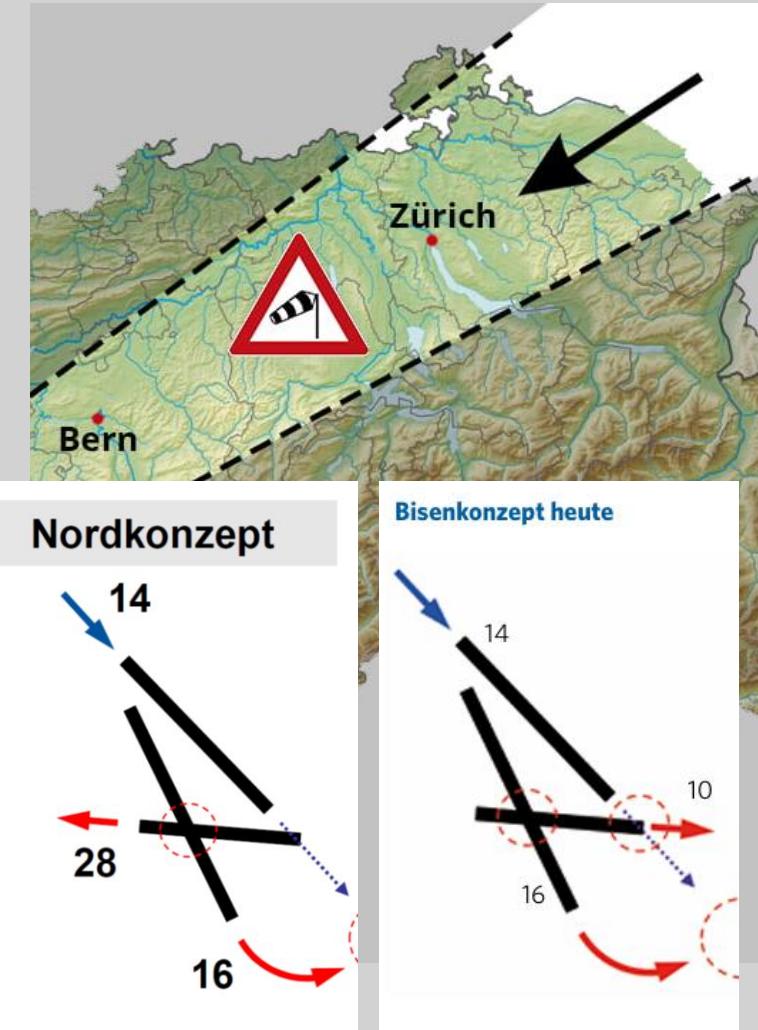


# Südstarts geradeaus - Bise

„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	<b>289</b>
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	<b>2'568</b>

# 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	<b>332'242</b>	168'646	170'926	<b>339'572</b>
1 Nachtstunde	8'091	9'110	<b>17'201</b>	7'180	5'700	<b>12'880</b> <sup>3</sup>
2. Nachtstunde	3'130	3'080	<b>6'210</b>	2'000	1'200	<b>3'200</b>
<b>Total</b>	<b>177'827</b>	<b>177'826</b>	<b>355'653</b> <sup>4</sup>	<b>177'826</b>	<b>177'826</b>	<b>355'652</b>

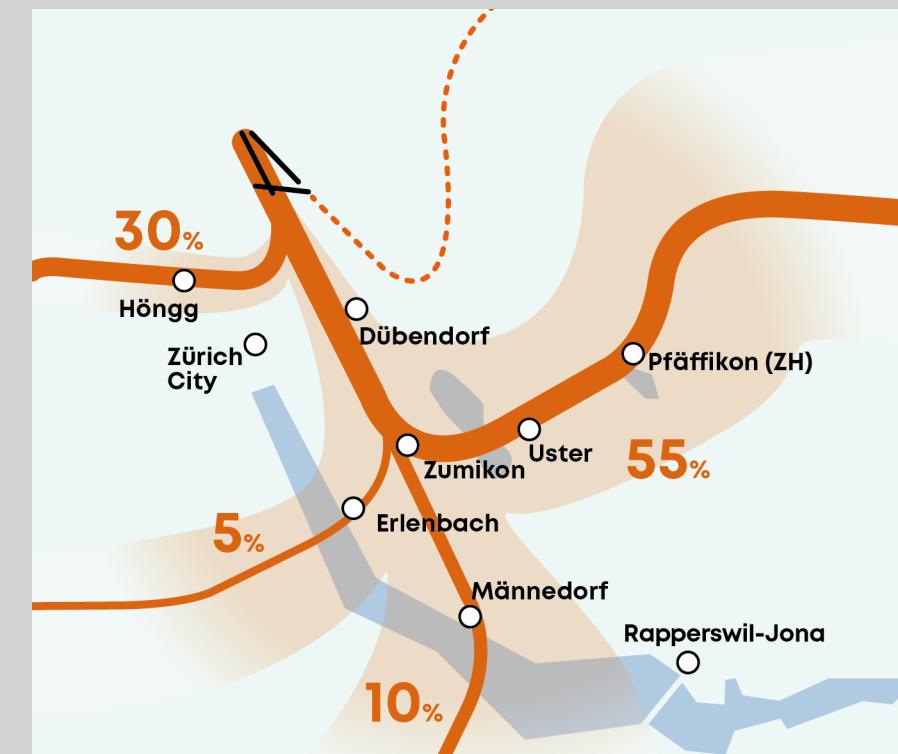
Jährliche Flugbewegungszahlen von Grossflugzeugen in Z0

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

# Anzahl Starts bei Bise pro Tag

Aufteilung Südstarts geradeaus pro Tag im Ø

		2025	2035
<b>Total Starts</b>	<b>100%</b>	<b>316</b>	<b>487</b>
Rechtskurve	30%	110	146
<b>Geradeaus bis Zumikon</b>	<b>70%</b>	<b>256</b>	<b>341</b>
<b>Richtung Uster</b>	<b>55%</b>	<b>201</b>	<b>268</b>
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**

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

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".

# 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

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 Lärmelastungskataster 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 Betriebsreglementsgebet entspricht zudem volumäglich 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 Flughafenhinter 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 Einsprüche 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 Lärm situation 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 heut ein vertretbare Sicherheitsmarge eingehalten werden kann, setzt Skyguide die Rate bei Bise von möglichen 40 Anflügen pro Stunde je nach Verkehrs situation 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 Kapazitäts einschränkung lässt sich kein stabiler Flugbetrieb gewährleisten. Obwohl namentlich SWISS an Bisenstagen vorgängig zahlreiche Flüge annulliert, ist es immer anspruchsvoller geworden, den Betrieb an solchen Tagen sicher und pünktlich abzuwickeln. An den entsprechenden Bisenstagen 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 Lärmelastungskataster und der Perimeter des Schallschutzprogramms 2015 angepasst werden.

Mit den vorgesehenen Massnahmen inklusive der Erleichterungen können die Vorschriften zum Schutz der Umwelt eingehalten werden. Das ergänzte Betriebsreglementsgesuch entspricht zudem volumänglich 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 Flughafenträger 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 Einsprüche 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 Lärm situation 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 heißt ein vertretbare Sicherheitsmarge eingehalten werden kann, setzt Skyguide die Rate bei Bise von möglichen 40 Anflügen pro Stunde je nach Verkehrs situation auf bis zu 12 Anflüge pro Stunde hinunter. Diese Ratensetzung gilt gemäss BAZL als vorhersehbar (vgl. Schreibe BAZL vom 27. März 2025), da sie wiederholt aufgetreten ist. Mit einer so gravierenden Kapazitäts einschränkung 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 Nachtflug bewilligungen mit entsprechenden Auswirkungen auf die Bevölkerung. Mit dem neuen Bisenkonzept kann hingegen ganztagig 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 Lärmelastungskataster 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 Betriebsreglementsgesuch entspricht zudem volumäglich 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 Flughafenhäler 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 Einsprüche 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 Lärm situation in der Nacht kann mit dieser Massnahme verbessert werden. Aufgrund des erheblichen Safetynutzens, der Dringlichkeit des Sanierungsbedarfs sowie der unbestritten positiven Auswirkungen auf die Nachtlärm situation 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 heut ein vertretbare Sicherheitsmarge eingehalten werden kann, setzt Skyguide die Rate bei Bise von möglichen 40 Anflügen pro Stunde je nach Verkehrs situation 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 Kapazitäts einschränkung 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 Nachtflug bewilligungen 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 - 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):

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

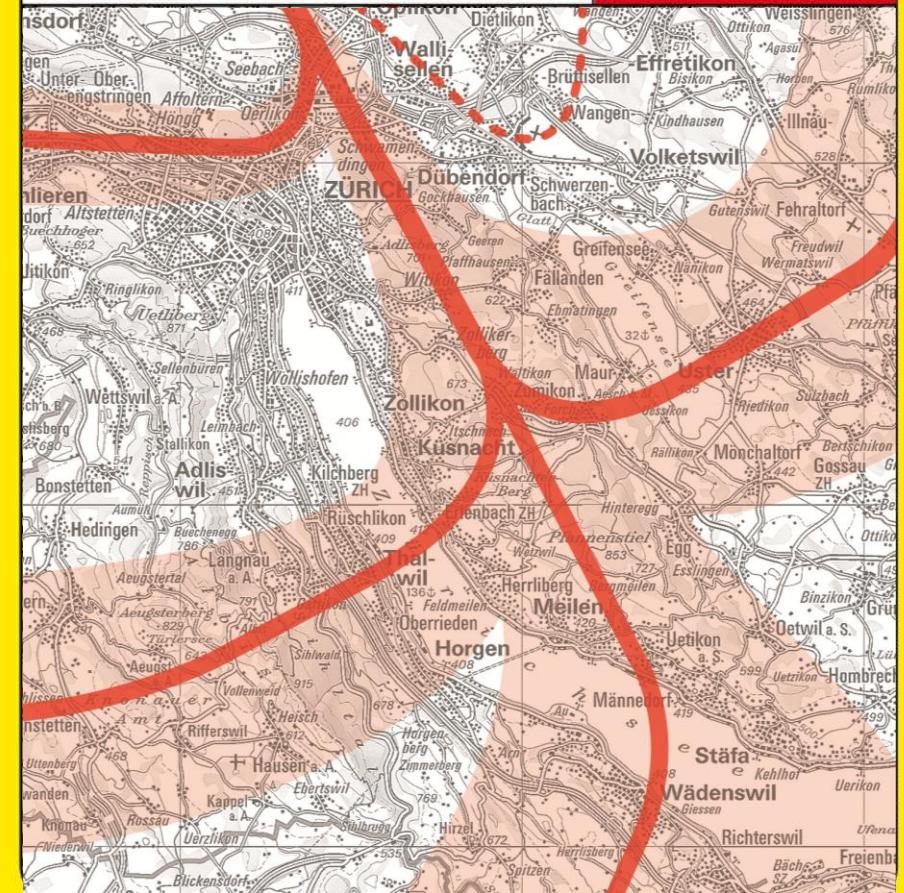
## Urban Scherrer

Präsident Verein  
Flugschneise Süd - NEIN

## SIE SIND BETROFFEN

### GEFAHRENZONE

**SÜDSTART**  
STRAIGHT16 - 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](http://www.fluglaermforum.ch)  
[www.vfsn.ch](http://www.vfsn.ch)

Danke für Ihre Unterstützung!

