



## 4. Info-Forum Flughafen vom 12. März 2008

### Eingereichte Stellungnahmen der Bürgerorganisationen und Interessenvereinigungen A-M

## BFO-Stellungnahme zu den SIL-Varianten

Lindau, März 2008

### Ausgangslage

Der Zürcher Regierungsrat, die Flughafenbetreiberin Unique (Geschäftsbericht Unique 31.12.2003) und alle politischen Parteien haben der Bevölkerung den Willen bekundet, die zusätzlichen Ostanflüge wieder abzuschaffen. Dieser Umstand gilt als Ausgangslage genau so wie das Betriebsreglement vor dem 19.10.2001; also vor der voreiligen Umsetzung des später abgelehnten Staatsvertrages und vor der Einführung der regelmässigen Ostanflüge.

Weiters dient als Ausgangslage die Zürcher Abstimmung über die Beschränkung der Flugbewegungen (November 2007). Das klare **JA zu einer Begrenzung bei 320'000 Flugbewegungen und sieben Stunden Nachtruhe netto** gelten als minimale Eckwerte der künftigen Betriebsvarianten. Sollte die Behördeninitiative mit den Eckwerten **320'000 Flugbewegungen und acht Stunden Nachtruhe** vom Zürcher Parlament unterstützt werden, gelten diese Eckwerte für alle künftigen Betriebsvarianten.

Die Petition "Pistenausbau NEIN", die von 27'000 Bürgerinnen und Bürger unterzeichnet wurde, sowie die mehrmalige Willensbekundung des Zürcher Parlaments, einen Pistenausbau abzulehnen, ist zu respektieren und umzusetzen.

### Bemerkung zur Sicherheit

Die heutige Beanspruchung der Ostpiste in den Abend- und Nachtstunden erfolgt zu verkehrsarmen Zeiten mit eher kleinen Flugzeugen. Eine darüber hinaus gehende Benutzung führt zu einem starken Anstieg des Sicherheitsrisikos, da verschiedene ICAO-Sicherheitsempfehlungen beim Ostanflug bereits heute nicht erfüllt werden, die sich in verkehrsreicheren Zeiten bei gleichzeitiger starker Benutzung der Abflugrouten exponential negativ auf die Sicherheitsrisiken auswirken. Auch aus diesem Grund sind alle Varianten abzulehnen, die eine Forcierung der jetzigen Ostanflüge zur Folge haben.

Zusätzlich wurden durch die Verlegung des Warteraum Amiki, und der damit verbundenen Verlegung der Ostabflugrouten in denselben Korridor wie die ILS28 Auflinier- und Anflugrouten eine Vielzahl von gefährlichen Kreuzungspunkten geschaffen.

### Bemerkung "Pistenausbau NEIN"

Auch ohne Pistenausbau wird die Nachfrage bis 320'000 Flugbewegungen abgewickelt werden können. Diese Bewegungszahl wurde vom Zürcher Stimmvolk maximal akzeptiert und stösst auch bei politischen Verbänden und Gemeindeexekutiven auf eine grosse Mehrheit. Zudem verlangt die Petition "Pistenausbau NEIN", die von 27'000 Bürgerinnen und Bürgern unterzeichnet wurde, einen Verzicht auf jeglichen Pistenausbau. Der Hinweis der

Volkswirtschaftsdirektion auf die kantonale Einflussnahme bei Pistenausbauvorhaben (fakultatives Referendum) ist irreführend. Wieso soll der Kanton Zürich den Bund ein Pistenausbauvorhaben im SIL-Objektblatt planen lassen, um gleichzeitig auf die kantonale Hoheit hinzuweisen?

## Varianten

In keiner der vom Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL, in Zusammenarbeit mit der Zürcher Volkswirtschaftsdirektion, vorgestellten Varianten wird auch nur ansatzweise auf das Versprechen – die Abschaffung der zusätzlichen Ostanflüge - eingegangen. Nicht einmal in der optimierten Variante E, die als Grundlage die deutsche Sperrzeit DVO ignoriert, wird auf die abendlichen Ostanflüge verzichtet. Auch Varianten mit dem gekröpften Nordanflug sehen keinerlei Entlastung für die Bevölkerung östlich des Flughafens vor. Ein klares Zeichen dafür, dass die vorher genannten Protagonisten gar nie die Absicht verfolgten, ihr Versprechen einzulösen und die zusätzlichen Ostanflüge abzuschaffen. Aus diesem Grund kann die Variante E ohne eine zusätzliche Entlastung der Bevölkerung in der Ostanflugschneise nicht als Langfristvariante in Betracht gezogen werden.

Die **Variante J** mit einem Pistenausbau ist klar abzulehnen. Es ist weder einzusehen, wieso die Ostanflüge über das Ausmass der deutschen Sperrzeit hinaus intensiviert werden sollen, noch ist es der Region Ost mit 450'000 Bürgerinnen und Bürger zumutbar, über 50 Prozent der Betriebszeiten als Anflugachse zu dienen. Der minimale Kapazitätsgewinn rechtfertigt nicht die komplette Umkehr des bisherigen Flugregimes. Es ist weder raumplanerisch, ökologisch noch sicherheitstechnisch verantwortbar, diese Intensivierung der Ostanflüge im SIL-Prozess weiter zu verfolgen.

Auf Varianten mit Parallelpiste gehen wir erst gar nicht ein, da solche Planspiele in keiner der künftigen Betriebsvarianten etwas zu suchen haben.

## Forderung

Die **Variante J** mit einem Pistenausbau ist klar abzulehnen wie auch alle weiteren Varianten, die einen Ausbau des bestehenden Pistensystems nach sich ziehen würden. Weder die raumplanerische Sicherung noch der Eintrag oder die Erwähnung eines Pistenausbaus gehören in das Objektblatt SIL. Die komplette Umkehr des bisherigen Flugregimes ist vor allem auch aus Sicherheitsgründen nicht zu verantworten. Dem Willen der Bevölkerung (Petition), der Behörden (Behördeninitiative) und des Zürcher Parlaments ist Rechnung zu tragen und die Planspiele eines Pistenausbaus sind abschliessend zu entsorgen. Die Ergebnisse der Konsultativen Konferenz zeigen – bei einer gesetzeskonformen Auslegung der Sitzverhältnisse – eine klare Mehrheit gegen einen Ausbau des Pistensystems.

Der Betrieb einer Parallelpiste ist ökologisch und ökonomisch nicht zu vertreten und soll aus allen weiteren Planungen gestrichen werden.

Die Varianten **"E DVO"** und **"E optimiert"** erfüllen die maximal zulässige Bewegungszahl von 320'000 Flugbewegungen (335'000 gemäss Studie des Schutzverbandes der Bevölkerung oder 325'000 gemäss Analyse BAZL). Diese Varianten sollen als Zwischenlösung im SIL-Objektblatt weiter verfolgt werden. Bei einer Weiterentwicklung der Navigationstechnologie für den gekröpften Nordanflug (GNA) ist diese Variante mit dem abendlichen Einsatz des

GNA zur Entlastung der Bevölkerung östlich des Flughafens zu ergänzen. Vorbehältlich der Umsetzung der Varianten "E DVO" und "E optimiert" ist die vollständige Erfüllung aller ICAO-Sicherheitsempfehlungen, insbesondere die Hindernisfreiheit in der Sicherheitszone im Anflugbereich und neben den Pisten zu gewährleisten.

Als weitere Optimierung ist der Warteraum Amiki wieder nach Deutschland zu verlegen und die Abflugroute Ost wieder in den ursprünglichen Zustand vor 2006 zu versetzen. Die sicherheitstechnisch bedenkliche Führung der Abflugrouten in Gegenrichtung zum Ostanflug muss aus Sicherheitsgründen wieder in den ursprünglichen Zustand vor 2006 versetzt werden. Dazu muss der Warteraum Amiki weiter nördlich über dem Untersee/Bodensee platziert werden. Es gibt keinen Grund, dass sich alle Abflüge Richtung Osten (auch Nordstarts) im Raum Kyburg wieder treffen müssen. Wurde der neue Luftraum für Friedrichshafen nicht in den Sicherheitsbereich von Amiki verlegt, warum geht das dort und südlich davon nicht?

Sollten Varianten mit einem Pistenausbau trotzdem im SIL eingetragen werden, wird das ganze Objektblatt – also auch die Varianten bestehend auf dem jetzigen Betriebsregime (Varianten E) – von BFO abgelehnt.

### **Zusammenfassung:**

- Variante **J** mit einem Pistenausbau ist abzulehnen und nicht weiter zu verfolgen
- Variante **P** mit einer Parallelpiste ist abzulehnen und nicht weiter zu verfolgen
- Variante "**E DVO**" oder "**E optimiert**" ist als Zwischenlösung und als vorläufiges Betriebsregime umzusetzen
- Verbesserungen in der Navigationstechnologie für den gekröpften Nordanflug (GNA) müssen zwingend zur Entlastung oder vollständigen Beseitigung der abendlichen Ostanflüge umgesetzt werden
- die Eckwerte 320'000 Flugbewegungen und sieben Stunden Nachtruhe netto sind im Objektblatt zu berücksichtigen
- die Eckwerte der Behördeninitiative (320'000 Flugbewegungen und acht Stunden Nachtruhe) sind bei einer Zustimmung des Zürcher Parlaments im Objektblatt zu berücksichtigen
- ICAO-Sicherheitsempfehlungen sind vollständig zu erfüllen
- Aus Sicherheitsgründen sind die Ost-Abflugrouten von den Anflugrouten ILS28 auch horizontal zu separieren, d.h. wieder in den ursprünglichen Zustand vor 2006 zu bringen.

Freundliche Grüsse

Ralph Weidenmann, Co-Präsident BFO

Fritz Kauf, Co-Präsident BFO





Dachverband FlugLÄRMschutz (DVFS)  
Lendikon 6  
8484 Weisslingen

Weisslingen, 6. März 2008

## Stellungnahme zu den SIL-Varianten

- Der DVFS lehnt alle Varianten mit einem Pistenausbau entschieden ab. Die Varianten J und P, sowie alle diesbezüglichen Vorbereitungen und Sicherungen sind endgültig aus dem SIL zu streichen.
- Die verbleibenden Varianten E müssen verbessert werden.
- Der Sicherheit ist wieder erste Priorität einzuräumen.
- Die Eckwerte der Zürcher Abstimmung über die Beschränkung der Flugbewegungen (November 2007) müssen im SIL umgesetzt werden.

### Kein Pistenausbau, Variante J und P streichen

Die Petition "Pistenausbau NEIN", die von 27'000 Bürgerinnen und Bürger und zahlreichen Politikern aus allen Lagern unterzeichnet wurde, sowie die mehrfachen Willensbekundung des Zürcher Kantonsrates, einen Pistenausbau abzulehnen, ist endlich umzusetzen.

**Variante P:** Dass eine Parallelpiste ein utopisches Ziel ist, haben die allermeisten bereits eingesehen. Dafür trotzdem noch eine raumplanerische Vorsorge im SIL vorzusuchen ist inkonsequent und unverhältnismässig. Dies würde einen langfristigen Entwicklungsstopp in wichtigen Städten und Siedlungsgebieten bedeuten. Sie würden um ihre wirtschaftliche Zukunft gebracht, da niemand mehr dort ins Ungewisse investieren würde.

**Variante J:** Der minimale Kapazitätsgewinn, der zu hohen Kosten mit einer Verlängerung der Piste 10-28 erreicht wird, ist unverhältnismässig. Damit würden Gebiete im Osten die noch vor ein paar Jahren kaum Fluglärm kannten und als Erholungsgebiete galten zur Lärmwüste. Auch im Norden wären durch die zahlreichen Nordstarts bisher eher ruhigere Gebiete neu stark betroffen.

E-mail: [praesidium@fluglaerschutz.ch](mailto:praesidium@fluglaerschutz.ch)

Home Page: [www.fluglaerschutz.ch](http://www.fluglaerschutz.ch)

Dachverband FlugLÄRMschutz DVFS Postfach 8309 Nürensdorf PC Konto 87-125333-9

Es dürfen nur Betriebsvarianten im SIL verankert werden, die alle ICAO-Vorschriften und Sicherheitsempfehlungen klar erfüllen. Dies ist beim Ostanflug bereits heute nicht der Fall. Das installierte sogenannte ILS Anflugverfahren musste als ILS UNCAT eingeführt werden, da es gemäss den ICAO-Vorschriften kein ILS-Verfahren ist. Die Hindernissfreiheit des Anfluges 28 ist nicht gegeben. Nicht verwunderlich, dass genau an dieser Stelle die Crossair Maschine in die Hügelkette flog und 24 Personen dabei starben. Auch mit einer Pistenverlängerung können diese Probleme nicht beseitigt und die Vorschriften nicht eingehalten werden.

Die Ostanflüge wurden aus einer (selbstverursachten) Notlage aufgrund der DVO eingeführt und sind sofort wieder abzuschaffen, wenn mit Deutschland eine entsprechende Vereinbarung abgeschlossen werden kann. Keinesfalls dürfen sie über das Ausmass der deutschen Sperrzeit hinaus eingeführt werden. Der Zürcher Regierungsrat, die Flughafenbetreiberin Unique (Geschäftsbericht Unique 31.12.2003) und alle politischen Parteien haben der Bevölkerung den Willen bekundet, die zusätzlichen Ostanflüge wieder abzuschaffen. Dieser Wille muss auch im SIL Eingang finden.

### **Verbleibende Varianten**

Die Varianten "**E DVO**" und "**E optimiert**" sind weiter zu verfolgen und mit folgenden Forderungen zu verbessern:

**E DVO** keine Ostanflüge ausser bei starkem Westwind. Wird die DVO aufgehoben, so müssen auch die abendlichen und nächtlichen Ostanflüge wieder zwingend aufgehoben werden.

**E opt.** Während den deutschen Sperrzeiten Südanflüge am Morgen und Ostanflüge am Abend. Sollte der GNA eingeführt werden, sind Süden und Osten gleichmässig und auch gleichzeitig soweit zu entlasten, bis alle möglichen Anflugrouten ähnliche Bewegungszahlen aufweisen.

Die Auswirkungen der DVO oder einer Nachfolgeregelung sind gleichmässig durch Süden und Osten und allenfalls möglichen neuen Anflugrouten zu teilen. Sollte die DVO aufgehoben oder gelockert werden, müssen auch alle durch sie Betroffenen gleichmässig entlastet werden.

Alle Anflüge sind verbindlich und ausschliesslich mit dem Continuous Descent Approach CDA vorzuschreiben. Damit kann die Lärmbelastung durch Anflüge bis auf die letzten 15 Kilometer Flugweg massiv und teilweise unter die Reizschwelle reduziert werden und die Anzahl fluglärm betroffener Personen wird massiv reduziert. Dies wäre insbesondere auch im Süddeutschen Raum der Fall und kann der Schlüssel zu einer besseren Einigung mit Deutschland sein.

### **Sicherheit**

Es dürfen nur Betriebsvarianten im SIL verankert werden, die alle ICAO-Vorschriften und Sicherheitsempfehlungen klar erfüllen, insbesondere die Hindernisfreiheit in der Sicherheitszone im Anflugbereich und neben den Pisten ist jederzeit zu gewährleisten. (weiteres auch unter Forderungen zu Variante J). Dies gilt auch für den GNA.

An und Abflugrouten dürfen nicht übereinander gelegt werden, auch wenn die vertikale Separierung die Vorschriften erfüllt. Die erst kürzlich eingeführte, sicherheitstechnisch bedenkliche Führung der Abflugrouten in Gegenrichtung zum Ostanflug muss wieder aufgehoben werden. Zu dieser Erkenntnis sind auch die Fluglotsen der Skyguide gelangt, die tagtäglich unsere Sicherheit garantieren sollten, dies aber mangels sicherer Betriebsvorschriften nicht können.



Insbesondere sind die Ost-Abflugrouten, die sich alle im Raum Kyburg-Tösstal mit der Anflugroute ILS28 überdecken, horizontal zu entflechten und über andere Gebiet zu führen.

Um lange Lärmschleppen zu vermeiden müssen Starts schnell eine grosse Höhe erreichen. Dazu sind sie auf den ersten 10 km ohne grössere Kurven geradeaus in Pistenrichtung zu führen und nachher direkt zum Anschlusspunkt an die Luftstrasse.

Der Warteraum Amiki ist in nördlicher Richtung zu verschieben oder ganz aufzuheben, damit die zahlreichen gefährlichen Kreuzungspunkte der Auflinier- und Anflugrouten mit den Start-routen eliminiert werden.

## **Eckwerte**

Das klare JA der Zürcher Stimmbürger zu einer Begrenzung bei 320'000 Flugbewegungen und sieben Stunden Nachtruhe netto gelten als minimale Eckwerte der künftigen Betriebsvarianten.

Die Nachtruhe muss von 23:00 bis 6:00 Uhr, ohne jede Ausnahme auch nicht aus „Sicherheitsgründen aller Art“ festgelegt werden. Einzige Ausnahme sind dringende Rettungsflüge für Personen in Lebensgefahr. Sollte die Flugindustrie auf einem Verspätungsabbau bestehen, so ist die Nachtruhe auf 22:30 + 30 Minuten für Verspätungsabbau – 6:00 Uhr fest zu setzten.

Sollte die Behördeninitiative mit den Eckwerten 320'000 Flugbewegungen und acht Stunden Nachtruhe vom Zürcher Parlament unterstützt werden, müssen diese Eckwerte für alle künftigen Betriebsvarianten im SIL verankert werden.

Mit freundlichen Grüssen  
Dachverband Flug**LÄRM**schutz (DVFS)  
Bürgervereinigungen für erträgliche Flugimmissionen

Felix Jaccaz, Präsident

Der Dachverband Fluglärmschutz, vertritt die Bürgerbewegungen im Westen, Norden und Osten des Kantons Zürich, sowie in den Kantonen Aargau und Thurgau.

### **Die Mitgliedorganisationen des Dachverband Fluglärmschutz sind:**

- Bürgerprotest Fluglärm Ost (BFO), Lindau
- Zürcher Unterland für gerechte Fluglärmverteilung (ZUF), Bülach fusioniert mit Ja zum Schutzverband, Eglisau;
- InteressenGemeinschaft zur Erhaltung der Lebensqualität (IGEL), Winkel
- IKARUS ERBEN, Watt - Regensdorf;
- Rigel28!, Rümlang
- Schutzverband Flugimmissionen Thurgau (sf-tg), Lanzenneunforn;
- Vereinigung für erträglichen Fluglärm (VeFeF), Sektion Baden - Wettingen, Wettingen.
- Bürgerprotest Fluglärm Hinterthurgau (BF Hinterthurgau)

E-mail: [praesidium@fluglaermschutz.ch](mailto:praesidium@fluglaermschutz.ch)

Home Page: [www.fluglaermschutz.ch](http://www.fluglaermschutz.ch)

Dachverband FlugLÄRMschutz DVFS Postfach 8309 Nürensdorf PC Konto 87-125333-9

Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich						
RR	GS	FRD	KOMM	F+C	P	VDI
AWA	APV	ZVV	VIS	EFS	VZ	
GEKO-Nr.		03. März 2008			Zuständig im GS	
Evz					ME	
Bf/Vg RF	RR-Antrag	Stgn.	Bespr.	<input checked="" type="checkbox"/> Erledigt	Ablage	z.K.
Termin GS			Endfrist			
Bemerkungen						

Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich  
 Generalsekretariat  
 Postfach  
 8090 Zürich

28. Februar 2008

## Stellungnahme zu den SIL-Varianten im Bericht vom 29.1.2008

### Hintergrund

Übermässiger permanenter Fluglärm macht Menschen krank. Deshalb darf es gar nicht zu solch stark Betroffenen kommen bzw. ist die Anzahl Personen, die von Lärmeinwirkungen über dem Immissionsgrenzwert der eidgenössischen Lärmschutzverordnung (LSV) betroffen sind, auf ein absolutes Minimum zu beschränken. So will es das Umweltschutzgesetz.

Eine politische Forderung davon abzuleiten, mutwillig einer herausgegriffenen Bevölkerungsgruppe massiven Lärm aufzubürden und sie damit einem erhöhten Gesundheitsrisiko auszusetzen, damit andere völlig lärmfrei sind, verstösst sowohl gegen die verfassungsmässig garantierte Gleichbehandlung der Menschen als auch gegen das Umweltschutzgesetz und gegen das Nachbarrecht gemäss Art. 684 ZGB und ist daher **keine** Lösung, weil verfassungs- und gesetzeswidrig.

Die Anzahl der Personen über dem Immissionsgrenzwert lässt sich auch ohne Gesetzesverstösse einschränken: Die Lösung liegt im Lärmverdünnungs-Effekt gemessen in Mittelungspegeln gemäss LSV.

Dieser lässt sich am besten erreichen, indem die Immissionslasten aus dem Zürcher Flugverkehr fair und ausgewogen aufgeteilt werden. Keine Region um den Flughafen ist dabei bevorzugt zu behandeln.



## **Zürcher Regierung scheitert und verliert weiter an Bodenhaftung**

Vor diesem Hintergrund sind auch die im SIL-Bericht vom 29. Januar 2008 aufgezeigten Varianten zu beurteilen.

Mit den vorgelegten Varianten E-Optimiert, E-DVO, J-Optimiert und P demonstriert die Zürcher Regierung eindrücklich, dass sie bezüglich Flughafen Zürich-Kloten die Bodenhaftung zunehmend verliert.

Mit ihrem Nein zum Staatsvertrag und ihren Misserfolgen bei Verhandlungen mit Deutschland ist sie massgeblich verantwortlich für die entstandene Misere in der Flughafen-Region.

Nach ihrem Scheitern scheint sie jetzt auch noch die Realitäten auszublenden und präsentiert Varianten ohne Berücksichtigung der real existierenden DVO, so als würden sich die deutschen Durchführungsverordnungen und die weiteren geplanten Flugbeschränkungen irgendwie schon verflüchtigen.

### **Beurteilung der vorgelegten Varianten**

Sämtliche Varianten mit Pistenverlängerungen und/oder Änderungen am Pistensystem **lehnen wir entschieden ab.**

#### **1. Variante E-Optimiert:**

Ignoriert die deutschen Beschränkungen und ist Traumtänzeri. Würde Deutschland Anflüge zwischen 6 und 7 Uhr übernehmen, wäre unsere Forderung, die Anflüge ab 21 Uhr (resp. 20 Uhr) über das Jahr gesehen hälftig auf die Pisten 28 und 34 aufzuteilen (unter Berücksichtigung von Sicherheitsbestimmungen und Wetter). Zusätzlich haben Flugzeuge ab der jeweiligen Startpiste immer auf *kürzestmöglichem Weg* zum Reiseziel bzw. zu der dafür vorgesehenen Luftstrasse zu fliegen.

#### **2. Variante E-DVO:**

Ignoriert den heftigen deutschen Widerstand gegen den gekröpften Nordanflug und ist rein spekulativ. Würde Deutschland Anflüge via gekröpften Nordanflug akzeptieren, wäre unsere Forderung, die Anflüge ab 21 Uhr (resp. 20 Uhr) statt auf Piste 28 über dieses Anflugverfahren abzuwickeln. Landungen, welche aus Sicherheitsgründen und Wetter in dieser Zeit nicht via gekröpftem Nordanflug abgewickelt werden können, sind über das Jahr gesehen hälftig auf die Pisten 28 und 34 aufzuteilen. Zusätzlich haben Flugzeuge ab der jeweiligen Startpiste immer auf *kürzestmöglichem Weg* zum Reiseziel bzw. zu der dafür vorgesehenen Luftstrasse zu fliegen.

3. Variante J-Optimiert:

Konzentriert Fluglärm und zudem im Osten. Wird entschieden abgelehnt.

4. Variante J:

Konzentriert Fluglärm und zudem im Osten. Wird entschieden abgelehnt.

5. Variante P:

Konzentriert Fluglärm und zudem im Osten. Wird entschieden abgelehnt.

6. Variante E-vBR:

Betrieb nach heutigem – vorläufigem – Betriebsreglement.

Aber **zusätzlich**:

1. Anflüge während den deutschen Sperrzeiten sind über das Jahr gesehen hälftig auf die Pisten 28 und 34 aufzuteilen (unter Berücksichtigung von Sicherheitsbestimmungen und Wettersituation).
2. Flugzeuge fliegen ab der jeweiligen Startpiste immer auf *kürzestmöglichem Weg* zum Reiseziel bzw. zu der dafür vorgesehenen Luftstrasse. Pistenzuteilung für Starts nach heutigen Kriterien.



RA Kurt Klose  
Co-Präsident



Dr. Walter Rohr  
Co-Präsident



Aufgrund des Berichtes „Variantenoptimierung“ des BAZL vom 29. Januar 2008 ergibt sich für die IG-BREGO Region folgende Position:

## Pistensysteme

### 1. Bestehendes Pistensystem

Pkt 2.2.5. Variante E opt.

Der Gekröpfte Nordanflug (GNA) dient ausschliesslich der Entlastung des Südens des Flughafens. Aus Gründen der Abwägung von Risiken beim Über-/Anflug dichtbesiedelter Regionen und den Risiken des Überfluges von Kernkraft-Anlagen ergibt sich der eindeutige Schluss, dass ein **GNA strikte abzulehnen ist**. Festzustellen ist, dass der GNA die Kapazität des Flughafens im Vergleich zu den Südanflügen reduziert.<sup>1</sup>

Der Kt. Aargau hat schon heute über drei Viertel aller die Region stark belastenden Abflüge.

### 2. Pistensystem mit Pistenverlängerung

Pkt. 2.3. Variante J

Eine Verlängerung der Westpiste (P28) ermöglicht zu den aktuellen Starts zusätzlich die grössten und schwächsten Flugzeuge (z.B. A340) nach Westen starten zu lassen. Deshalb **lehnen wir diese Variante ab**. (s. Seite 28/83 zweitletzter Absatz „In der ersten Betriebsphase 6.00 bis 6.30 Uhr sind Starts nach Süden nur unter der Voraussetzung erlaubt, dass Starts auf der Piste 28 aus technischen Gründen (ungenügende Pistenlänge) nicht möglich sind.) **Wir lehnen generell einen Ausbau der Piste 10/28 ab**.

Wie aus dem Dokument „Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004“ des Schweizer Bundesrates auf Seite 61, Kapitel 3.3.5, 2. Abschnitt zu entnehmen ist, können bereits heute pro Stunde bis zu 70 Flugbewegungen erfolgen. Dies ergäbe – **ohne Veränderung des heutigen Pistensystems** – eine **Kapazität** von:  $70 \times 17 \times 365 = 434'350$  Flugbewegungen. Dies sind über 100'000 Flugbewegungen mehr als in den geprüften Betriebsvarianten des BAZL vom Dezember 2006 unter Varianten J ausgewiesen wurde.

## Optimierung der Abflugrouten

### 3. Routenführung der Abflüge

Pkt. 3.3.

Die heutige Regelung gemäss vBR, dass Flugzeuge ab 5'000 Fuss die vorgegebene Standardroute verlassen dürfen und direkt an den Anschlusspunkt der Luftstrasse fliegen dürfen, bringt es mit sich, dass viele der nun fixierten Routen auf den Karten 1 – 4 im Anhang nur theoretisch existieren und nur teilweise beflogen werden, wenn überhaupt. (s. beispielsweise S 37/83 3. Absatz: „Die in den bisherigen Betriebsvarianten enthaltene Standardroute würde unter Anwendung dieser Regel kaum jemals ausgeflogen worden“!). Damit die im SIL-Verfahren optimierten Routen auch ausgeflogen werden, **verlangen wir, dass die Minimalhöhe für Abweichungen von den festgelegten Flugrouten auf 8000 Fuss erhöht wird**, analog der bei Nacht geltenden Regelung. Somit wird sichergestellt, dass die Flugzeuge entlang der nun festgelegten Standardrouten fliegen.

<sup>1</sup> Brief AG-er RR an Bundesamt für Zivilluftfahrt, Herr Raymond Cron, 27. Juni 2007, Seite 5

#### 4. Abflugrouten Piste 28

(S.36/83 u. ff, Karte 3))

Da offensichtlich Flugzeuge wegen der 5'000 Fuss Regelung bereits vor Regensdorf die vorgegebene Standardroute verlassen können, der Kanton Zürich deswegen besorgt ist und darum einen fixen Wegpunkt verlangt (wie übrigens auch auf Seite 37/83 für Abflüge auf P16 Süd geradeaus) gehen wir von gleichem Recht aus und **verlangen ebenfalls einen fixen Wegpunkt auf der Abzweigung südlich von Schlieren, wo sich S28-1007, -1008 und -1009 trennen**. Das verhindert, dass Flugzeuge über 5'000 ft die Abzweigung nicht erreichen, weil sie schon vorher Richtung SURSI im Südwesten abdrehen und dadurch, gleich wie heute, die Region Mutschellen/Rohrdorferberg überfliegen.

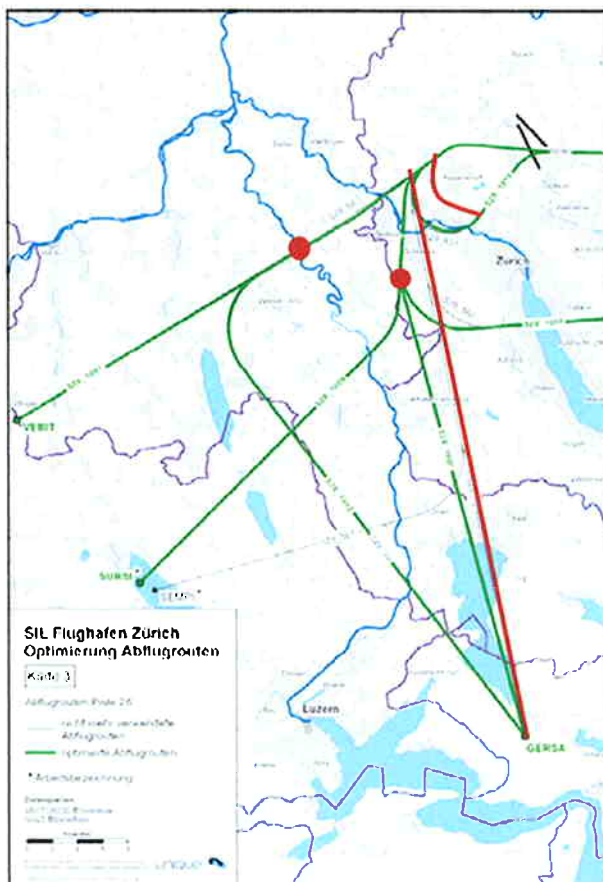
**Das Gleiche verlangen wir für die Route S28-1001 bzw. S28-1012, dort wo diese die Reuss überquert (neuer Wegpunkt BREGO).**

**Flüge mit Süddestination Route S28\_1012 sind wann immer möglich zu verhindern und direkt über Route S16\_17 zu führen!**

Überdies verlangen wir die **Verschiebung der südlichen Route S28-1007 nach Osten, also auf die früher geplante S28-78**. Dies verhindert, dass ungenau fliegende und insbesondere ungenau nach Süden abdrehende Flugzeuge, wie bis heute, in einem grossen Bogen über die Region Bergdietikon, Rudolfstetten und Mutschellen fliegen können.

Die Route S28\_1010 ist enger zu gestalten. Die Flugspuren von 1999 zeigen auf, dass dies technisch möglich ist.

**Es entspräche einer jeweils möglichst direkten Flugführung, wenn Flugzeuge mit Destination Süd wann immer möglich direkt von Piste 16 starten!**

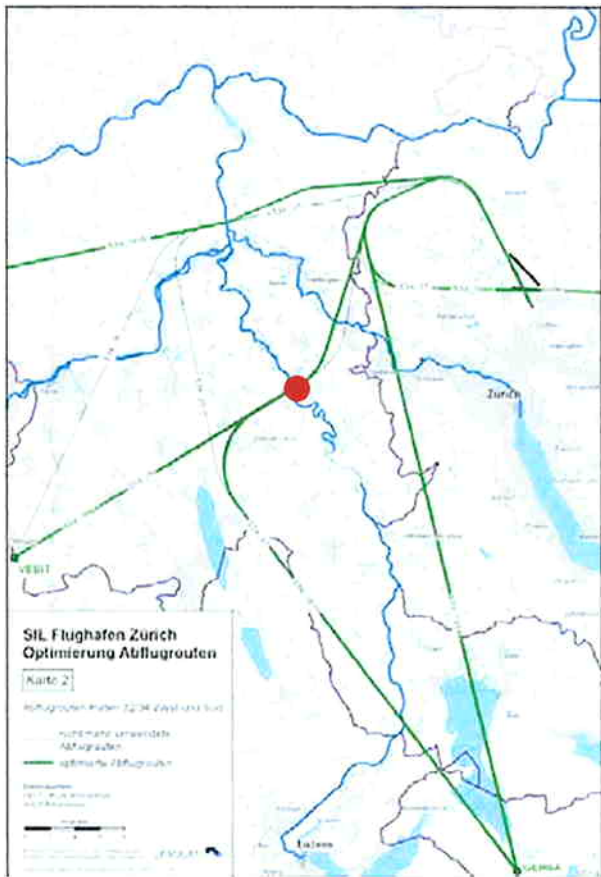


---

## 5. Abflugrouten Piste 32/34

### Karte 2

Analog zu den **fixen Wegpunkten** beim Abflug auf P28 verlangen wir bei den Nordabflügen einen solchen auf der S34-1004, wo diese die Reuss überquert (**neuer Wegpunkt BRE-GO**).



## Optimierung der Steigflugprofile

### 6. Startprocedure - Überflughöhen

Im Optimierungsbericht des BAZL vom 29.01.08 nicht behandelt, bleibt die Forderung nach optimiertem Startprocedure dennoch bestehen. Flugzeuge steigen heute in der ersten Startphase auf 2'900 ft. und flachen danach ab. Wir fordern, dass die Flugzeuge in dieser ersten Startphase auf 6'000 ft. steigen, was ermöglichen würde, dass das Aargauer Kantonsgebiet mit mind. 7'000 ft. überflogen werden könnte. Anstelle der heute meist 4'500 Fuss, könnte so mit minimalen, technischen Änderungen die Lärmbelastung optimiert werden.

#### Kommentar:

Im Gegenzug zu den deutschen Nachbarn, die in einer von der gesamten Region unterstützten Position nur alle Anflüge aus der nördlichen Hemissphäre (aktuell 55'000 Anflüge) zulassen wollen, sind wir bereit, die Westflieger weiterhin zu übernehmen.

Wir erwarten aber immer noch - das würde übrigens ja auch die Westzürcher entlasten - dass der Navigationspunkt BREGO noch in diesem Jahr weiter nordwärts verlegt wird. Es ist hinlänglich bekannt, dass dies ohne grosse Probleme möglich wäre, er wurde ja schon einmal ohne Vernehmlassung in einer „Nacht- und Nebel“-Aktion verschoben.



IG-Nord: Für eine gerechte Luftfahrtpolitik

## Stellungnahme der IG-Nord zum Bericht Varianten- optimierung und raumplanerische Abstimmung

4. Info-Forum Flughafen vom 12. März 2008

März 2008



## 1. Ausgangslage

Das BAZL hat mit dem Bericht Variantenoptimierung und raumplanerische Abstimmung, die nach dem Koordinationsgespräch 2 vom Juli 2007 gezogenen Schlüsse umgesetzt. Die IG-Nord nimmt im Rahmen des Info-Forums Flughafen gerne zu den Variantenoptimierungen und zur raumplanerischen Abstimmung Stellung.

### *Porträt:*

Die IG-Nord ist ein Zusammenschluss von 38 Gemeinden aus den Kantonen Zürich, Aargau und Schaffhausen im Norden des Flughafens Zürich-Kloten. Die IG-Nord setzt sich für die Interessen der Gemeinden und ihrer Bevölkerung ein, ergänzt damit die generellen Ziele des Schutzverbandes der Bevölkerung um den Flughafen Zürich (SBFZ) und gibt der Bevölkerung nördlich des Flughafens eine unüberhörbare Stimme.

### *Rückblick Info-Forum 2007:*

Die IG-Nord hat sich am Info-Forum vom Juni 2007 für die Betriebsvarianten E und G ausgesprochen und eine Optimierung im Sinne einer Erhöhung der Nachflugsperrung von 7 Stunden brutto auf 7 Stunden netto vorgeschlagen. Auf Pistenverlängerungen oder Parallelpisten fusende Betriebsvarianten wurden mit Nachdruck abgelehnt. Die IG-Nord bedauert es, dass diese Forderungen nicht in den Optimierungsprozess eingeflossen sind.

### *Forderungen:*

Eine vernünftige und tragfähige Lösung in der Luftfahrtpolitik muss die Interessen der Wirtschaft, der Wohnbevölkerung und des Flughafens ausgewogen berücksichtigen. Die IG-Nord bekennt sich klar zum Wirtschaftsstandort Zürich und damit auch zum Flughafen Zürich-Kloten. Die Bevölkerung der IG-Nord Gemeinden weiss um den wirtschaftlichen Nutzen des Flughafens für den Wirtschaftsplatz Zürich und die ganze Region und ist deshalb auch bereit, wie bisher einen erheblichen Anteil des Fluglärms zu tragen und dem Flughafen einen angemessenen Wachstumsspielraum zu gewähren. Es darf aber nicht sein, dass der Flughafen unkontrolliert wächst und die Bevölkerung plötzlich, wie von mehreren Studien prognostiziert, 450'000 Flüge zu verkraften hat.

Mit der im Rekordjahr registrierten Marke von 320'000 Flugbewegungen ist die Schmerzgrenze für die Wohnbevölkerung erreicht. Eine Verkehrskapazität von 320'000 Flügen befriedigt die Bedürfnisse der Wirtschaft mehr als genug. 320'000 Flugbewegungen sind auch aus ökologischer Perspektive vertretbar. Betriebsvarianten, die auf die Abwicklung von mehr als 320'000 Flugbewegungen pro Jahr tendieren, lehnt die IG-Nord ab.

Mit dem bestehenden Pistensystem können 320'000 Flüge pro Jahr und mehr problemlos abgewickelt werden. Deshalb hält die IG-Nord am bestehenden Pistensystem fest. Forderungen nach Pistenverlängerungen und Parallelpisten dienen aus unserer Sicht nicht dem Schutz der Bevölkerung sondern lediglich dem Kapazitätsausbau des Flughafens Zürich-Kloten.

Der Flughafen hat eine Nordausrichtung. Die Bevölkerung der IG-Nord Gemeinden weiss das und ist bereit, einen Anteil der durch den Flughafen verursachten Lärmimmissionen zu tragen.

Aber vom Flughafen profitiert die ganze Region. Deshalb sollen auch alle einen Anteil der Lärmimmissionen tragen. Aus diesem Grund kommen nur Varianten mit einer solidarischen Lärmverteilung in die engere Wahl der IG-Nord. Lärmkanalisierungen lehnen wir entschieden ab.

Die IG-Nord hält die Einhaltung von 8 Stunden Nachtruhe brutto, mindestens aber 7 Stunden netto für die Gesundheit und Lebensqualität der Wohnbevölkerung unabdingbar.

## **2. Stellungnahme zu den optimierten Varianten E**

Das BAZL hat ausgehend von der Betriebsvariante E zwei modifizierte Varianten vorgestellt. Variante E basiert auf dem bestehenden Pistensystem. Die IG-Nord hält indes die ursprüngliche Variante E als praktikierbare und langfristige Lösung für den Flughafen Zürich. Wir favorisieren die Verankerung der Variante E in ursprünglicher Fassung im SIL-Objektblatt.

### **2.1 Stellungnahme zu Variante E Opt.**

Die Variante geht von einer Aufhebung der deutschen Sperrzeiten aus. Von 6 bis 21 sind Nordanflüge vorgesehen, wobei primär nach Westen und nach Süden gestartet werden soll. Ab 21 Uhr sind Ostanflüge und Starts vor allem nach Norden, partiell nach Westen vorgesehen.

Die ohnehin schon stark vom Fluglärm geplagte Nordbevölkerung wird durch die Variante E Opt. zusätzlicher Lärmbelastung ausgesetzt. Denn während den frühen Morgenstunden, die von einer ausgeprägten Ankunfts- und Abflugswelle an Interkontinentalflügen begleitet werden, sieht diese Variante ausschliesslich Nordanflüge vor. Bereits die heutige Praxis belastet die Nordbevölkerung erheblich. Allerdings bleiben ihr derzeit aufgrund der deutschen Sperrzeiten Anflüge während den frühen Morgenstunden erspart.

Wir erachten zudem das Ignorieren der deutschen Sperrzeiten als sehr unrealistischen und politisch heiklen Standpunkt. Darüber hinaus dürfte diese Haltung nicht zur Entspannung der grenzübergreifenden Fluglärmdebatte beitragen.

### **2.2 Stellungnahme zu Variante E DVO**

Die Variante E DVO berücksichtigt die deutschen Sperrzeiten. Von 6 bis 7 Uhr an Wochentagen und zwischen 6 und 9 Uhr am Wochenende sieht die Variante einen instrumentengestützten gekröpften Nordanflug vor. Das derzeit dem BAZL vorliegenden Gesuch um Einführung des gekröpften Nordanflugs sieht allerdings einen Endanflug auf Sicht vor und ist mit dem für die Variante E DVO vorgesehenen Gekröpften nicht identisch.

Für den Gekröpften mit Satellitennavigation ist derzeit kein zulässiges Instrumenten-Navigationssystem erhältlich. Das wird sich in den nächsten 10 bis 15 Jahren nicht ändern. Wir erachten die Verankerung eines nicht in absehbarer Zeit technisch realisierbaren Flugbetriebskonzepts im SIL-Objektblatt für keinen pragmatischen Ansatz der Luftfahrtspolitik.

Zudem hegt die IG-Nord gegen den gekröpften Nordanflug in allen Variationen grosse Vorbehalte. Der Gekröpfte bürdet den Nord- und auch den West-Gemeinden zusätzliche Lärmlasten auf

und exportiert einen erheblichen Anteil des Fluglärms in den Kanton Aargau. Als Vertreter der schon stark vom Fluglärm belasteten Zürcher Nord-Gemeinden und auch zahlreicher Gemeinden im Kanton Aargau halten wir die Variante E DVO für nicht vertretbar. Vielmehr sehen wir darin Tendenzen einer konsequenten Fluglärmkanalisierung im Norden des Flughafens.

*Empfehlung Optimierung Variante E DVO:*

Wir empfehlen, die Variante E DVO weiterzuverfolgen, jedoch den gekröpften Nordanflug daraus zu streichen. Während den deutschen Sperrzeiten sollen keine Nordanflüge erfolgen. Während den frühen Morgenstunden könnten die Anflüge gemäss einem Rotationsprinzip zu gleichen Teilen über den Zeitraum eines Jahres von Osten, Südosten und Süden vorgenommen werden.

### **3. Ablehnung Variante J / Pistenverlängerung**

Die IG-Nord stellt sich gegen jeglichen Pistenausbau, weil mit dem bestehenden Pistensystem problemlos 320'000 Flüge abgewickelt werden können. Betriebsvariante J, die auf einer Pistenverlängerung aufbaut und eine erhebliche Kapazitätssteigerung intendiert, lehnt die IG-Nord kategorisch ab.

### **4. Flugrouten**

Betreffend Flugrouten divergieren die Interessen der einzelnen Gemeinden. Daher bezieht die IG-Nord zu den Modifikationen der An- und Abflugrouten keine Stellung.

### **5. Raumplanerische Sicherung einer Parallelpiste**

Die Forderung nach einer raumplanerischer Sicherung einer Betriebsvariante mit Parallelpistensystem steht auf der Prämisse einer prognostizierten Nachfragesteigerung im Luftverkehr. Einerseits sind die Wachstumsprognosen vor dem Hintergrund der sukzessiven Investitionen und dem Ausbau des europäischen Bahnsystems mit Vorbehalt zu betrachten. Andererseits sieht die IG-Nord aus Lärmschutz-Gründen in 320'000 Flugbewegungen pro Jahr das Höchstmass der zumutbaren Bewegungskapazität für die Region. Vor diesem Hintergrund erachten wir die raumplanerische Sicherung einer Parallelpiste nicht für notwendig und halten die damit verbundenen raumplanerischen und wirtschaftlichen Konsequenzen für die Flughafenregion nicht für vertretbar.

Die IG-Nord steht hinter dem Flughafen und anerkennt, dass der Flughafen gewisse Entwicklungsperspektiven braucht. Bei einem heutigen Verkehrsvolumen von gut 270'000 Flugbewegungen pro Jahr verfügt der Flughafen bis zum von uns geforderten Plafond bei 320'000 Flugbewegungen über grosszügige Wachstumsmöglichkeiten. Neben der Entwicklungsperspektive für den Flughafen darf nicht vernachlässigt werden, dass sich auch die Gemeinden und die Flughafenregion weiterentwickeln wollen.

Die raumplanerische Sicherung einer Parallelpiste hätte für Flughafengemeinden einschneidende Konsequenzen. Einerseits aufgrund der Lärmbelastung, andererseits aufgrund der Hindernisbegrenzung.

Durch die zusätzliche Raumsicherung für die Betriebsvariante P ist das Siedlungsgebiet und das potenzielle Bauentwicklungsgebiet insbesondere in den IG-Nord-Gemeinden Winkel, Neerach und Bülach stark betroffen. Die Ausscheidung neuer Siedlungsgebiete bzw. Neueinzohnungen für Wohnnutzung wäre innerhalb der sogenannten Abgrenzungslinie (AGL) nicht mehr möglich. Attraktive Kompensationsmöglichkeiten sind nur begrenzt verfügbar und widersprechen teilweise erheblich der historisch gewachsenen Raumplanungs- und Infrastrukturpolitik der Gemeinden.

Der damit verbundene raumplanerische Rückschritt macht die Gemeinden als Wohnort und Firmenstandort nicht attraktiv. Nicht zu vernachlässigen ist der damit verbundene Image-Schaden als Lärmgemeinde. Das raumplanerische Korsett bringt den Gemeinden erhebliche wirtschaftliche Nachteile. Aus unserer Sicht ist es höchst bedenklich, wenn die Entwicklungsbedürfnisse einer ganzen Region der Luftfahrtpolitik geopfert werden.

*Aufgabe bestehender Verkehrsinfrastruktur:*

Die Realisierung einer Betriebsvariante mit Parallelpiste hätte einschneidende infrastrukturelle Anpassungen zur Folge. So müsste die Autobahn A51 zwischen Kloten und Bachenbülach sowie die Kantonsstrassen S-2 (Oberglatt-Bachenbülach) und S-4 (Kloten-Winkel) verlegt werden.

*Zerstörung der Mooregebiete:*

Unmittelbar an den Flughafen angrenzend befinden sich Mooregebiete. Diese ökologisch wichtigen Moore geniessen den Schutz der Bundesverfassung. Betriebsvarianten, die auf einer Parallelpiste beruhen, beanspruchen unvermeidlich Teile der geschützten Mooregebiete. Eine Anpassung der Bundesverfassung wäre für eine auf Parallelpisten fussende Betriebsvariante zwingend. Zwar verweist das BAZL im Bericht auf die Möglichkeit einer Verfassungsänderung, „welche den Grundsatz des Moorschutzes in der Schweiz unangetastet lässt und nur gerade eine Beanspruchung für einen Parallelpistenbau am Flughafen Zürich zulässt.“ Jedoch wendet sich die IG-Nord vehement gegen die ökologisch bedeutsame Moorlandschaft.

Wir halten die Zerstörung der Mooregebiete und eine Verfassungsänderung, mit dem Ziel, die Expansionsbestrebungen einer privaten Organisation zu bedienen, für sehr bedenklich.

Das BAZL bemüht sich, die raumplanerische Sicherung einer Parallelpiste als langfristige Option abzutun. Für die Flughafengemeinden sind dadurch aber schon jetzt einschneidende Konsequenzen verbunden.



Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich						
RR	GS	FRD	KOMM	F+C	P	VDI
AWA	AFV	ZVV	VIS	EFS	VZ	
GEKO-Nr.		06. März 2008			Zuständig im GS	
Evz					NE	
Bi/Vlg RF	RR-Antrag	Stgn.	Bespr.	Erledig.	Ablage	z.K.
Termin GS			Endfrist			
Bemerkungen						

Volkswirtschaftsdirektion  
des Kantons Zürich  
Generalsekretariat  
Postfach  
8090 Zürich

5. März 2008 pk

## **SIL-Prozess: Bericht Variantenoptimierung und raumplanerische Abstimmung Es wird ausschliesslich die Betriebsvariante E unterstützt**

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum aktuellen Bericht des SIL-Prozesses. Die IG West setzt sich seit ihrer Gründung für eine gerechte Verteilung der Flugbewegungen und gegen Pistenveränderungen auf dem Flughafen Zürich ein. Weiter fordert sie eine Begrenzung bei 320'000 Flugbewegungen sowie die Einhaltung einer Nachtruhe von 8 Stunden.

Die IG West ist überzeugt, dass die Funktion des Flughafens Zürich, basierend auf dem heutigen Pistensystem, weiterhin so ausgeübt werden kann wie bisher. Die wirtschaftliche und touristische Bedeutung des Flughafens für unser Land ist auch mit weniger als 320'000 Flugbewegungen pro Jahr gewährleistet.

Während mehr als 50 Jahren haben die Gemeinden und die Bevölkerung um den Flughafen Zürich die eingeschränkten aber wenigstens voraussehbaren baulichen Entwicklungsmöglichkeiten grossmehrheitlich akzeptiert. Es ist ein Gleichgewicht zwischen der Flughafenentwicklung und den Entwicklungen der Gemeinden entstanden. Dieser Gleichgewichtsprozess widerspiegelt sich nicht zufällig in der heutigen Betriebsvariante E, welche für den künftigen Flugbetrieb erhalten bleiben muss.


**Der eingangs erwähnten Grundhaltung entsprechend kommt für die IG West nur die im aktuellen Bericht dargestellte Betriebsvariante E in Frage.**

**Interessengemeinschaft der Gemeinden im Westen des Flughafens Zürich-Kloten**  
Sekretariat c/o Gemeinderatskanzlei Niederhasli, Dorfstrasse 17, 8155 Niederhasli  
Telefon 043 411 22 50  
Fax 043 411 22 90  
E-Mail [gemeinde@niederhasli.ch](mailto:gemeinde@niederhasli.ch)

Zu den optimierten Betriebsvarianten E fehlen gegenwärtig noch verschiedene grundlegende Angaben, so dass auf eine abschliessende Beurteilung dieser Varianten verzichtet wird. Die mit Pistenausbauten verbundenen Varianten J, J<sub>opt.</sub> und P, selbst die Forderung zu deren raumplanerischen Sicherung, werden im Sinne der Grundhaltung der IG West abgelehnt.

Freundliche Grüsse

IG West



Hansruedi Hug  
Präsident



Patric Kubli  
Sekretär

**Interessengemeinschaft der Gemeinden im Westen des Flughafens Zürich-Kloten**  
**Sekretariat c/o Gemeinderatskanzlei Niederhasli, Dorfstrasse 17, 8155 Niederhasli**  
**Telefon 043 411 22 50**  
**Fax 043 411 22 90**  
**E-Mail [gemeinde@niederhasli.ch](mailto:gemeinde@niederhasli.ch)**

---





Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich						
RR	GS	FRD	KOMM	F+C	P	VDI
AWA	AFV	ZVV	VIS	EFS	VZ	
GEKO-Nr.		12. März 2008			Zuständig im GS	
Evz						
BMVg RF	RR-Antrag	Stgn.	Bespr.	Erledig.	Ablage	z.K.
Termin GS				Endfrist		
Bemerkungen						

Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich  
 Generalsekretariat  
 Neumühlequai 10  
 Postfach  
 8090 Zürich

Winterthur, 6. März 2008

# **SIL-Prozess Flughafen Zürich / Stellungnahme zum Bericht Variantenoptimierung und raumplanerische Abstimmung vom 29. Januar 2008**

Sehr geehrte Frau Regierungspräsidentin

Die Interessengemeinschaft *Region Ost* setzt sich auf verschiedenen Ebenen dafür ein, dass in der politischen Auseinandersetzung rund um den künftigen Flugbetrieb am Flughafen Zürich auch die Anliegen der Bevölkerung in den östlichen Einzugsgebieten ausreichend Berücksichtigung finden. Die *Region Ost* zählt inzwischen 86 Städte und Gemeinden in den Kantonen Zürich, Thurgau und St. Gallen und vertritt damit die Interessen von rund 450'000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Im Zentrum ihrer Aktivitäten steht das Anliegen, die Bedeutung des Flughafens als verkehrspolitische Schlüsselinfrastruktur mit den Bedürfnissen der Bevölkerung in unserer Region nach Lebens- und Wohnqualität ins Gleichgewicht zu bringen. Ohne die Existenz des Flughafens gefährden zu wollen, setzt die *Region Ost* alles daran, dass der Fluglärm nicht einseitig und unsolidarisch in den Osten verlagert wird. Gestützt auf diese Grundhaltung beurteilt die *Region Ost* die vom BAZL vorgelegten Ergebnisse zur Variantenoptimierung und raumplanerischen Abstimmung wie folgt:



### *Betriebsvarianten $E_{opt.}$ und $E_{DVO}$*

Grundsätzlich befürwortet die *Region Ost* alle Betriebsvarianten, die sich am historisch gewachsenen Flugverkehrsregime orientieren und nicht mit einer massiven Umgestaltung der herkömmlichen An- und Abflugverfahren grundlegende Prinzipien wie Planungs- und Rechtssicherheit negieren. Vor diesem Hintergrund ist die *Region Ost* befremdet darüber, dass die Betriebsvariante  $E_{opt.}$ , die keine Restriktionen zur Benützung des süddeutschen Luftraums (DVO) berücksichtigt, im Zeitraum ab 21 Uhr bis Betriebsende um 23 Uhr weiterhin das Ostkonzept mit Anflügen auf Piste 28 verwendet, obwohl unter diesen Umständen eine vollständige Rückkehr zum ursprünglichen Flugbetrieb (Betrieb 2000) möglich wäre, welcher Ostanflüge nur ausnahmsweise bei starker Westwindlage vorsah. Auch mit Blick auf die Anforderungen an die raumplanerische Vorsorge drängt sich auf, die historisch gewachsene Nordausrichtung des Flughafens so weit als möglich beizubehalten. In diesem Sinn ist es der *Region Ost* ein Anliegen, dass das Ostkonzept in den unter Lärmgesichtspunkten besonders sensiblen Nachtstunden prinzipiell nur soweit zum Einsatz kommt, als nicht – wie im Regelbetrieb von 6 bis 21 Uhr – von Norden her angefliegen werden kann. Zur Betriebsvariante  $E_{DVO}$ , die sich an die deutschen Flugsperrezeiten hält, ist anzumerken, dass die *Region Ost* wiederholt verlangt hat, dass der gekröpfte Nordanflug (GNA) nicht nur rasch eingeführt, sondern sobald als möglich auch dazu verwendet werden soll, um die seit 2001 kontinuierlich zugenommenen zusätzlichen Ostanflüge auf die Piste 28 zu kompensieren.

### *Betriebsvariante $J_{opt.}$*

Betriebsvarianten, welche im Osten zu einer höheren Lärmbelastung führen, werden von der *Region Ost* grundsätzlich abgelehnt. Dementsprechend hat sie sich seit jeher klar gegen einen weiteren Ausbau bzw. eine grundlegende Änderung des Pistensystems sowie gegen sämtliche Betriebsvarianten ausgesprochen, die in Kombination mit dem Nordbetrieb eine verstärkte Flugverkehrsbelastung des Ostens vorsehen. An diesem Standpunkt hält die *Region Ost* zum Schutz der Bevölkerung weiterhin fest. Aus diesem Grund ist für unsere Behördenorganisation die vorgeschlagene Betriebsvariante  $J_{opt.}$ , zumal diese auf Pistenverlängerungen und einem kombinierten Nord- und Ostbetrieb basiert, auch als mittel- oder langfristig denkbare Option inakzeptabel. Unsere Ablehnung jeglichen Pistenausbaus deckt sich im Übrigen mit der grundsätzlichen Haltung des Zürcher Kantonsrats, welcher Mitte November 2005 ein gleich lautendes Postulat überwies und Mitte April 2007 mit der vorläufigen Unterstützung einer entsprechenden Behördeninitiative seine Haltung bekräftigt hat.



### *Raumplanerische Sicherung einer Betriebsvariante mit Parallelpistensystem*

Wie bereits erwähnt, widersetzt sich die *Region Ost* zum Schutz der Bevölkerung sämtlichen Betriebsvarianten, die mit einer Veränderung des Pistensystems und einem damit verknüpften Kapazitätsausbau verbunden sind. Abgesehen davon, dass die auf dem Parallelpistensystem basierenden Varianten mit einer weit reichenden Neugestaltung der Pistenanordnung verbunden sind, sind sie durch eine sehr hohe Maximalkapazität (ca. 450'000 Flugbewegungen) gekennzeichnet, bei deren Ausschöpfung mit einer massiv höheren Umweltbelastung zu rechnen wäre. Hinzu tritt, dass durch die raumplanerische Sicherung eines Parallelpistensystems mehrere Flughafengemeinden (Kloten, Winkel, Bülach und Neerach) erheblich in ihrer Siedlungsentwicklung beeinträchtigt würden. Die *Region Ost* stellt sich daher in Übereinstimmung mit dem Zürcher Regierungsrat auf den Standpunkt, dass die Erstellung von parallelen Pisten auch nicht als langfristige Entwicklungsperspektive im SIL raumplanerisch verankert werden soll.

### *Optimierung der An- und Abflüge*

Die *Region Ost* begrüsst es sehr, dass die Abflugrouten nach Osten südlich der Achse Winterthur – Wil nach Süden verschoben werden, führt diese Massnahme doch dazu, dass die dichter besiedelten Gebiete im Raum Wil / Sirnach und der Agglomeration St. Gallen spürbar von Fluglärm entlastet werden. Ferner regt die *Region Ost* an, im Rahmen von Gesprächen mit Deutschland zu prüfen, inwiefern sich eine zusätzliche Verbesserung der Fluglärmbelastung im Osten durch eine Rückverlegung des Warteraums Amiki in deutsches Gebiet erreichen liesse.

Andererseits nimmt die *Region Ost* zur Kenntnis, dass der Handlungsspielraum für weitere Verbesserungen bei der Routenführung der Anflüge aus technischen Gründen klein ist. Vor diesem Hintergrund gehen wir insbesondere davon aus, dass auch in Zukunft sowohl von Norden wie auch von Süden her auf den ILS-Anflug auf Piste 28 eingeschwenkt wird.

Ist im vorliegenden Bericht von Lärmschutzmassnahmen auf den Anflugrouten die Rede, so sind wir klar der Meinung, dass sämtliche technischen Möglichkeiten ausgeschöpft werden sollen, um die Lärmbelastung der Bevölkerung möglichst gering zu halten. Bezogen auf Anflüge stellt der "Continuous Descent Approach" (CDA) offensichtlich eine solche Möglichkeit dar. Nach dem Vorsorgeprinzip sind wir – anders als das BAZL – der Auffassung, dass es gerecht-



## RegionOst

fertigt wäre, eine Verpflichtung der Flughafenbetreiberin zu verankern, den CDA als Anflugverfahren so häufig wie möglich einzusetzen.

Der *Region Ost* ist es schliesslich ein Anliegen, dass unter Lärmaspekten im Speziellen die Abflugwege besser voraussehbar sind. Aus diesem Grund befürworten wir im Rahmen einer Interessenabwägung übereinstimmend mit verschiedenen Kantonen eine Regelung, welche ein Abweichen der startenden Flugzeuge von den vorgegebenen Standardrouten erst über 8000 Fuss gestattet, auch wenn dies möglicherweise zulasten der Abflugkapazität geht. Denn eine unerwünschte Begleiterscheinung der heute geltenden 5000 Fuss-Regel ist, dass startende Flugzeuge, die nach Erreichen der relativ tief liegenden Mindestflughöhe die vorgegebene Flugroute verlassen, teilweise dicht besiedeltes Gebiet überfliegen und auf diese Weise eine grosse Anzahl Personen belärmen.

Freundliche Grüsse

### REGION OST

Im Namen des Lenkungsausschusses:

Michael Künzle, Präsident  
Stadtrat Winterthur

Franz Brunner, Vizepräsident  
Gemeindepräsident Nürensdorf

## 4. Info-Forum Flughafen 12. März 08



### Stellungnahme

RIGEL28! fordert, dass nur die Varianten E im SIL-Objektsblatt weiter verfolgt werden, weil sie keine Änderungen am bestehenden Pistensystem bedingen. Veränderungen am bisherigen Pistensystem sind aus ökonomischen, ökologischen und soziologischen Gründen nicht weiter zu verfolgen.

Weiter sollen der Wille des Volkes mit der Petition oder die vorgegebene Richtung der Behörden mit der Behördeninitiative endlich ernst genommen werden!

Frau Regierungsrätin Rita Fuhrer betont immer, wie wichtig ihr der Meinungsaustausch mit allen beteiligten Gruppierungen ist. Doch seien wir ehrlich, unsere Erfahrungen aus der Vergangenheit sind ernüchternd. Wünsche und Anliegen der Bürgerorganisationen werden wohl entgegengenommen, verschwinden aber irgendwo im Datennirvana, ohne in irgendeine Planung einbezogen zu werden. Alle Anwesenden hier haben aber berechnete Anliegen, die ihren Ursprung in grosser Sorge um Lebensqualität, Sicherheit oder Nachhaltigkeit haben. Es geht nicht nur um Zahlen, Höhenmeter, Distanzen, Flächen, Pistenlängen und Wachstum! Es geht hier vor allem um Menschen und ihr Leben!

Statt dem steten Ruf des Geldes zu folgen, den Flughafen Zürich selbstverliebt als Nabel der Welt zu hätscheln und als völlig überrissenes Prestigeobjekt zu fördern, wünschen wir mehr Vernunft, Realismus und Rücksicht auf historisch gewachsene Strukturen! Wir dürfen uns nicht über China aufregen, das im Vorfeld der Olympiade ganze Städte zwangsenteignet und niederstampft zugunsten einer heuchlerisch falsch glänzenden Fassade. Pistenverlängerungen und Ausbau des Flughafens mit einer Parallelpiste würden bedingen, dass ganze Gemeindeteile mehr belärmt, hinter Flughafensicherheitszäunen verschwinden und viele Menschen heimatlos werden würden. RIGEL28! hofft, dass der rücksichtslosen Flughafenplanung endlich ein Riegel geschoben wird und gibt Frau Regierungsrätin Fuhrer noch einmal eindringlich mit auf den Weg: Zukünftige Flughafenplanung nur ohne Pistenveränderungen!

Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich						
RR	GS	FRD	KOMM	F+C	P	VDI
AWA	AFV	ZVV	VIS	EFS	VZ	
GEKO-Nr.		25. Feb. 2008			Zuständig im GS	
Ez		NE				
Bl/Vlg RF	RR-Antrag	Stgn.	Bespr.	Erledigt	Ablage	z.K.
Termin GS			Endfrist			
Bemerkungen						



Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich

1/26.2.08

## Stellungnahme des Schutzverbandes der Bevölkerung um den Flughafen Zürich zu den Ergebnissen der Optimierungsarbeiten im Rahmen des SIL – Prozesses

Zu Händen des „4. Info – Forum Flughafen“ vom 12. März 2008

Der Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich ist eine Vereinigung von 60 politischen Gemeinden um den Flughafen Zürich. Seine statutarischen Aufgaben sind:

- Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm und anderen durch den Flugbetrieb verursachten Immissionen.
- Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen.
- Wahrung der Interessen und Rechte der Betroffenen.

Der Schutzverband nimmt diese Aufgaben seit über 40 Jahren wahr. Seinem Engagement ist es mit zu verdanken, dass der Flughafen Zürich heute im internationalen Vergleich zu denjenigen Flughäfen zählt, die bezüglich Bevölkerungsschutz relativ gut dastehen. Der Schutzverband hat sich während dieser ganzen Zeit immer als konstruktiver Partner des Flughafens verstanden, der gewillt war, gemeinsam gangbare Lösungen zu erarbeiten. Er will diese Arbeitsweise auch weiterhin pflegen.

Bereits im Januar 2002 hat sich die Delegiertenversammlung mit den Rahmenbedingungen befasst, denen ein neues Betriebsreglement zu genügen hat. Die Delegiertenversammlung vom 28. Juni 2007 bestätigte dann die nachstehenden, als „Eckwerte“ bezeichneten Forderungen:

- Alle Regionen und Gemeinden im Einzugsgebiet des Flughafens sind gleich zu behandeln.
- Die durch den Flugbetrieb verursachten Immissionen sind ausgewogen zu verteilen.
- Die Nachtflugsperreordnung ist auf die Zeit von 22.00 Uhr bis 07.00 Uhr auszudehnen. Zwischen 22.00 Uhr und 23.00 Uhr sowie zwischen 06.00 Uhr und 07.00 Uhr sind nur minimalste Flugbewegungen gestattet.
- Auf dem Flughafen Zürich sind maximal 320'000 Flugbewegungen pro Jahr gestattet.
- Das Kontingent von 100'000 Anflügen aus Norden ist auszuschöpfen.
- An- und Abflugzeiten sind so zu planen, dass alle Regionen pro Tag 3 zweistündige lärmfrei Zeitfenster erhalten. Die Betriebsarten sind im Tages- und Wochenrhythmus zu ändern.
- Keine Veränderungen am Pistensystem

Aus Obenstehendem wird ohne weiteres ersichtlich, dass von den im SIL – Prozess zur Auswahl gestellten Varianten E, J und P nur die Variante E in Frage kommen kann. Diese Variante E muss bezüglich Flugbetrieb im Sinn der obigen Eckwerte jedoch noch optimiert werden, insbesondere was die Nachtruhe und die Verteilung der Bewegungen betrifft. Der Schutzverband stellt fest, dass die dem SIL-Bericht zu Grunde liegenden Nachfrageprognosen nach Ansicht von prozessexternen Experten zu hoch liegt. Dies bedeutet, dass die Nachfrage mit dem bestehenden Pistensystem auch bei stetigem Wachstum wesentlich länger befriedigt werden kann, als angenommen wird.

Niederhasli, 22.2.2008

Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich





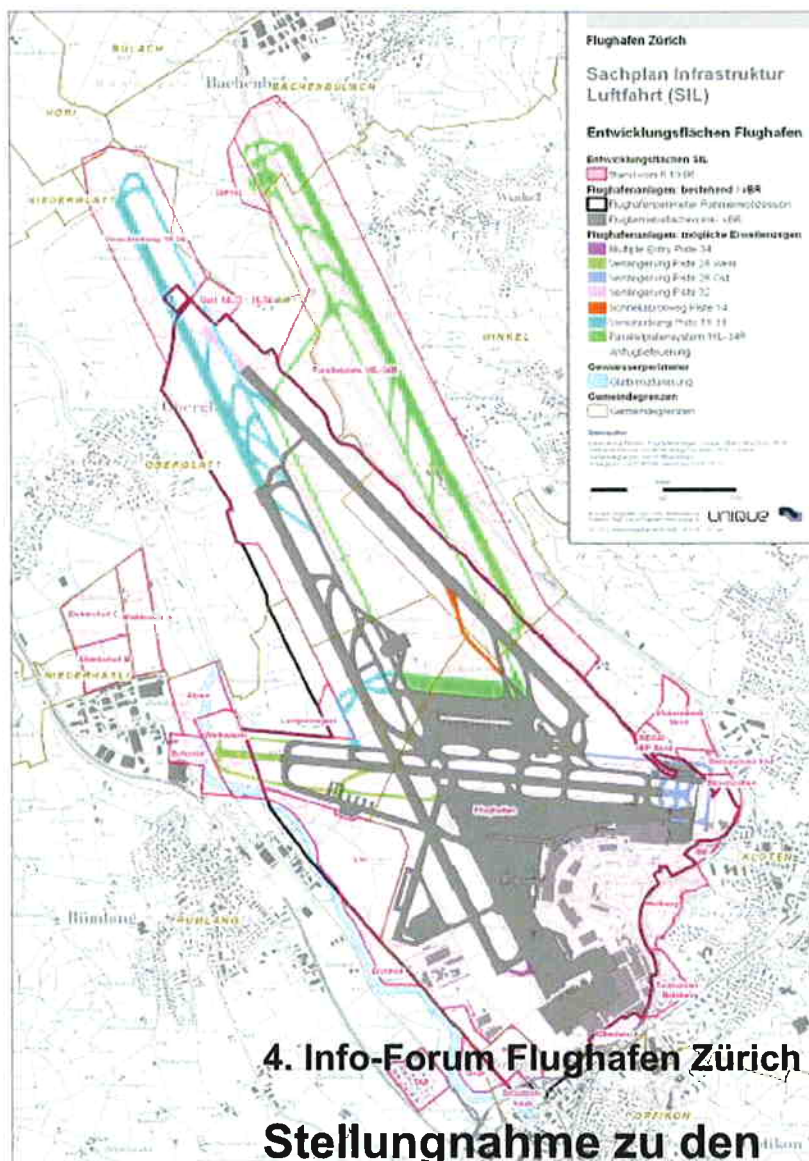
Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich

## **DV vom 28.6.2007:**

- Alle Regionen und Gemeinden im Einzugsgebiet des Flughafens sind gleich zu behandeln.
- Die durch den Flugbetrieb verursachten Immissionen sind ausgewogen zu verteilen.
- Die Nachtflugsperreordnung ist auf die Zeit von 22.00 Uhr bis 07.00 Uhr auszudehnen. Zwischen 22.00 Uhr und 23.00 Uhr sowie zwischen 06.00 Uhr und 07.00 Uhr sind nur minimalste Flugbewegungen gestattet.
- Auf dem Flughafen Zürich sind maximal 320'000 Flugbewegungen pro Jahr gestattet.
- Das Kontingent von 100'000 Anflügen aus Norden ist auszuschöpfen.
- An- und Abflugzeiten sind so zu planen, dass alle Regionen pro Tag 3 zweistündige lärmfreie Zeitfenster erhalten. Die Betriebsarten sind im Tages- und Wochenrhythmus zu ändern.
- Keine Veränderungen am Pistensystem.

### Verbund Flugschneise Süd – NEIN:

- AFZL (Aktion für zumutbaren Luftverkehr)
- Arbeitsgruppe Stettbach gegen Fluglärm
- Komitee für mehr Lebensqualität und weniger Fluglärm im Glattal
- HEV Dübendorf und Oberes Glattal
- Verein Flugschneise Süd – NEIN



## Verbund Flugschneise Süd - NEIN

Der Verbund Flugschneise Süd - NEIN (Gründung 2002) ist die Plattform von 5 Bürgerorganisationen südlich des Flughafens Zürich. Neben seinen über 10'000 Mitgliedern vertritt er über 150'000 vom Fluglärm betroffene Bewohner südlich des Flughafens Zürich.

Der Verbund Flugschneise Süd – NEIN setzt sich zum Ziel, mit allen politischen und rechtlichen Mitteln die widerrechtlichen und volkswirtschaftlich schädlichen Südanflüge zu stoppen und eine Ausweitung der bestehenden Südstarts zu verhindern. Er fordert die schnellstmögliche Einführung des gekröpften Nordanflugs und setzt sich dafür ein, dass möglichst wenig Menschen mit möglichst wenig Fluglärm belastet oder anderen schädlichen Emissionen und Gefahren ausgesetzt werden.

## Grundsatz

Bei der Beurteilung der SIL-Varianten wie auch der Variantenoptimierung richtet sich der Verbund Flugschneise Süd – NEIN nach folgenden Grundsätzen:

- Maximale Sicherheit für die Menschen im Nahbereich der Pistenenden.
- möglichst wenig Menschen mit möglichst wenig Fluglärm und anderen schädlichen Emissionen belasten.
- die bestehende Siedlungsstruktur wird vollumfänglich berücksichtigen und folgerichtig werden keine dicht besiedelten Gebiete überflogen.
- keine Südanflüge im Objektblatt Zürich. Keine Legitimierung der Südanflüge durch Änderung der Gesetzgebung.
- Keine Ausweitung der Südstarts oder Einrichtung neuer Startrouten über das dicht besiedelte Gebiet im Süden des Flughafens
- möglichst identisch mit dem gültigen kantonalen Richtplan und mit dem Betriebssystem vor Einführung der DVO und damit dem Prinzip von Treu und Glauben entsprechen.
- Gültige Gesetze, wie USG, Raumplanungsgesetz etc. werden eingehalten.

## Haltung Verbund

Der Verbund Flugschneise Süd – NEIN befürwortet einen Flughafen Zürich, der die Bedürfnisse der Schweizer Wirtschaft und Bevölkerung abdeckt. Er ist jedoch entschieden gegen die Funktion des Flughafens als eine „*bedeutende europäische Drehscheibe des Weltluftverkehrs*“ wie das im Luftfahrtsbericht des Bundesrates formuliert ist.

Zudem erachten wir die Verkehrsprognosen im SIL als tendenziös und einseitig auf extremes Wachstumsdenken ausgerichtet. Die Prognosen weichen zudem substantiell von der Realität ab.

Der Verbund Flugschneise Süd – NEIN erwartet, dass:

- im SIL-Prozess für die Variantenoptimierung die Verkehrsprognosen der Realität angepasst werden.
- der Kanton Zürich sich klar und eindeutig von der Idee einer „bedeutenden europäischen Drehscheibe des Weltluftverkehrs“ distanziert und dementsprechend ein überproportionales Wachstum des Transitverkehrs unterbunden wird.

## Bevorzugte Pistensysteme / Betriebsvarianten

Der Verbund Flugschneise Süd – NEIN bevorzugt ausschliesslich Betriebssysteme, bei denen möglichst wenig Menschen mit Fluglärm belastet werden.

Der Verbund Flugschneise Süd – NEIN erwartet, dass der SIL-Prozess nicht missbraucht wird, um:

- die Südanflüge zu legalisieren, nach dem seit Jahren deren rechtliche Beurteilung verschleppt wird
- neue Südstarts straight einzuführen

Die Vertreter des Verbundes Flugschneise Süd – NEIN haben unmissverständlich und basierend auf den bekannten Überlegungen zur Rechtmässigkeit, Verfassungskonformität und Sicherheit der Nutzung des bestehenden Pistensystems bereits zuhänden des Info-Forums im Juni 2007 folgende Betriebsvarianten priorisiert:

- Bestehendes Pistensystem: bevorzugte Lösung Variante A (Betrieb 2000) ergänzt mit dem gekröpften Nordanflug und der Elimination von Südanflügen.
- Pistenverlängerung: eine solche erachten wir mittelfristig als nicht notwendig. Sollte dennoch eine Variante mit Pistenverlängerungen zur Diskussion stehen, kann diese nur akzeptiert werden, wenn damit bestehende Südstarts reduziert und die Südanflüge eliminiert werden und damit am wenigsten Menschen von Fluglärm belastet werden. Bevorzugt sind die Varianten H und I.
- Parallelpisten: lehnen wir kategorisch ab.

## Variantenoptimierungen

Der Bericht, resp. die vorgestellten Variantenoptimierungen sind ein Affront gegenüber der Bevölkerung rund um den Flughafen.

Die Ziele für den SIL-Prozess resp. die Kriterien für die Beurteilung der Betriebsvarianten wurden im Koordinationsgespräch I festgelegt und verabschiedet. Die Minimierung der Auswirkungen auf Mensch und Umwelt hat dabei einen hohen Stellenwert, was auch vom Bund, vom Regierungsrat und von Unique immer wieder beteuert wurde.

**Die vorliegende Variantenoptimierung entspricht in keiner Weise den SIL-Kriterien, den gemachten Versprechungen und der offiziellen Politik des Regierungsrates:**

- **Optimiert wurde die Kapazität für den Flughafen Zürich, ohne Rücksicht auf die im SIL definierten Ziele zum Schutze der Bevölkerung.**
- **Die ganze Optimierung besteht hauptsächlich aus der Einführung des Südstart straight und der zeitlichen Ausdehnung von Südlandungen.**
- **Die optimierten Varianten beinhalten nun alle nur möglichen Start- und Landerouten für sämtliche Pisten.**
- **Die vorgeschlagenen optimierten Varianten entsprechen den Varianten, mit denen die maximale Kapazität pro Pistensystem erreicht werden kann.**

**Die Ziele, die mit der Variantenoptimierung verfolgt werden sind eindeutig:**

- **Kurz- und mittelfristig ist die grösstmögliche Kapazität auf dem bestehenden Pistensystem sicherzustellen.**
- **Die langfristige Zielsetzung für den Flughafen Zürich ist das Parallelpistensystem, darum soll/muss es auch raumplanerisch gesichert werden.**

Positiv kann gewertet werden, dass nicht mehr mit "safety first" versucht wird Kapazitätsgelüste zu verschleiern, sondern nun klar zum Ausdruck kommt, dass die Kapazitätssteigerung für den Flughafen Priorität hat und vor den Schutz der Bevölkerung und der Umwelt an erster Stelle steht.

Sehr befremdend ist der Umstand, dass so kurz nach der Zustimmung zum ZFIPlus der Regierungsrat als Vertreter der Zürcher Bevölkerung und als Mitglied der Projektgruppe SIL dieser Variantenoptimierung offensichtlich zugestimmt resp. diese im Minimum toleriert hat, obwohl damit der ZFI und vor allem das "Plus" klar überschritten wird.

## Analyse der Variantenoptimierung

Dazu verweisen wir auf den beigelegten Bericht möchten aber zusammenfassend festhalten:

- Der Auftrag zur Optimierung entspricht für den Kanton Zürich nicht dem Ergebnis der konsultativen Konferenz vom Juni 2007
- Die im Bericht Variantenoptimierung aufgeführten Einschränkungen und Voraussetzungen werden nicht Bestandteil des Objektblattes sein. Verankert werden nur die generell zur Verfügung stehenden Betriebssysteme und weitere grundsätzliche Eckdaten.
- Das Ziel, den betrieblichen Anforderungen gerecht zu werden, wurde vollumfänglich erreicht. Die grösstmögliche Kapazität pro Pistensystem als Basis für das Objektblatt ist definiert.
- Die kommunizierte Zielsetzung, möglichst wenig Menschen mit Fluglärm zu belasten resp. die Anzahl der Belasteten zu senken, wurde bei der „Optimierung“ aus den Augen verloren.
- Die vorgeschlagenen Optimierungsvarianten  $E_{opt.}$  resp.  $E_{DVO}$  bieten mit den vorgesehenen Start- und Landerouten im Süden genügend kostengünstige Kapazitätsreserven, dass auf eine Pistenverlängerung verzichtet werden kann. Zudem sind Pistenverlängerungen nicht erste Priorität, denn sie dürften nicht den Kapazitätswünschen der Flughafen Zürich AG entsprechen.
- Die Indizien weisen in eine andere Richtung: oberstes Ziel ist ein System mit Parallelpisten. Für die langfristige Kapazität wird/muss darum das Parallelpistensystem raumplanerisch gesichert werden.
- Bei der Variante  $E_{opt.}$ , die die DVO nicht berücksichtigt, ist die Aussage nachweislich falsch, dass bei starkem Nord-Ost Wind Südanflüge aus Sicherheitsgründen notwendig sind.
- Glaubt man dem Optimierungsbericht des BAZL, so sind bei starker Bise:
  - Südanflüge aus Sicherheitsgründen notwendig
  - Südstarts straight zur Konfliktvermeidung notwendig
- Die Gründe für Südstarts straight und Südanflüge halten einer Überprüfung nicht stand. Sie sind konstruiert und widersprüchlich.
- Für Südstarts straight und Südanflüge wird kein plausibler operationeller oder sicherheitsrelevanter Bedarf ausgewiesen. Im Gegenteil, Südstarts straight bei Bise (starker Rückenwind) sind aus Sicherheitsgründen abzulehnen.



## Abschliessende Beurteilung

Die Vertretung des Verbundes Flugschneise Süd – NEIN drückt ihre grosse Enttäuschung über den derzeitigen Stand der Dinge aus. Das aufwändige Verfahren zur Variantenoptimierung bringt als Resultat ausser den zusätzlichen Südstarts straight und der Schaffung neuer Abflugkorridore in alle Richtungen keine neuen Erkenntnisse oder Elemente in die Diskussion ein. Vielmehr legen die vorgeschlagenen Varianten die Vermutung nahe, dass die am SIL Beteiligten die umweltrechtlich und raumplanerisch illegalen Südanflüge, neu zusätzlich ergänzt mit Südstarts straight, durch die Hintertür rechtlich – und dies ohne Rekursmöglichkeit – absichern wollen.

Entgegen den mehrfach wiederholten Absichten des Regierungsrats des Kantons Zürich (zum Beispiel RRB 1409) wird dem Grundsatz, dass möglichst wenig Menschen mit möglichst wenig Fluglärm belastet werden, nicht Rechnung getragen. Dagegen wurden ausschliesslich die Bedürfnisse des Flughafens im Sinn einer Kapazitätserhöhung berücksichtigt.

Der Verbund Flugschneise Süd – NEIN lehnt die vorliegenden SIL-Varianten mit neuen Südstarts vehement ab. Er fordert zudem Bund sowie Kantone auf, den SIL-Prozess, der auf langfristige Lösungen ausgerichtet sein sollte, zu sistieren, bis mit Deutschland eine neue Vereinbarung bezüglich der Nordanflüge über süddeutsches Gebiet gefunden worden ist. Er verlangt zudem, dass die definierten Kriterien im SIL-Prozess und die Politik des Regierungsrates wie im RRB 1409 festgehalten eingehalten werden.

Thomas Morf, Jörg Gossweiler, Daniel Brühwiler, Heinz Häfele  
Delegierte des Verbundes Flugschneise Süd – NEIN, 8. März 2008

Kontakt:  
Verbund Flugschneise Süd - NEIN  
Thomas Morf  
praesident@vfsn.ch  
044 / 825 25 31

# VEREIN IKARUS ERBEN

Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich						
RR	GS	FRD	KOMM	F+C	P	VDI
AWA	AFV	ZVV	VIS	EFS	VZ	
GEKO-Nr.	12. März 2008				Zuständig im GS	
	Evz					
Bl/Vig RF	RR-Antrag	Stgn.	Bespr.	Erledig.	Ablage	z.K.
Termin GS				Endfrist		
Bemerkungen						

## Vernehmlassung zu SIL – Prozess

### Bericht Variantenoptimierung und raumplanerische Abstimmung vom 29. Januar 2008

von: Verein Ikarus Erben Westen  
Postfach 34, 8105 Watt-Regensdorf

Vertreten von: Vorstand Verein Ikarus Erben  
Postfach 34, 8105 Watt-Regensdorf

**Wir haben den SIL-Bericht vom 29. Januar 2008 studiert und nehmen dazu wie folgt Stellung;**

Abflugrouten Piste 28;

Die heute ausgewiesenen Flugrouten werden entgegen den bisherigen Publikationen direkt über die Schulhausanlagen und dichtesten Wohngebiete von Watt-Adlikon-Regensdorf, Dällikon geführt. Es ist seit Jahren unser begehren, dass seitens Regierungsrates und BAZL anerkannt wird, dass die ausgewiesenen Flugrouten mit den effektiv geflogenen Routen im Westen nicht identisch sind. Sie fliegen ausserhalb des Sicherheitszonenplanes und des immer noch gültigen Richtplanes des Kantons Zürich.

Alle von Ihnen gezeigten Kartenaufzeichnungen die sich an den offiziellen Plänen (Richtplan Kt. Zürich, Sicherheitszonenplan, Schallschutzprogramm 2010 und Abflugplänen AIP) orientieren entsprechenden nicht den effektiv geflogenen Standardrouten.

*Die Abflugvorschriften des A.I.P. können so wie sie sind, mit dem Abdrehpunkt bei KLO 2,1 nicht geflogen werden. Diese Vorschriften wurden gemacht beim Abdrehpunkt von KLO 2,5. Damit die lärmrelevante kapazitätssteigernde Rückversetzung des KLO Punktes von über einem Kilometer als nicht relevant akzeptiert werden konnte, wurden all diese Pläne nicht verändert.*

Auf Seite 8 wird darauf aufmerksam gemacht, dass zukünftig keine Vorgaben für die Routenbelegung und Ueberflughöhe mehr gemacht werden. An der 5000-Fuss Regel soll festgehalten werden.

Bei der optimierten Abflugroute Piste 28 Richtung Osten müssen prioritär die festgelegten Wegpunkte, subsidiär die 5000-Fuss-Regel zwingend eingehalten werden.

Wir finden es äusserst wichtig, dass die Wegpunkte der Piste 28 zusätzlich zu der 5000-Fuss Regelung wieder als „Fly over“ markiert werden. In der heutigen Situation werden die Flugzeuge standardisiert über die Schulhausanlagen von Regensdorf und Dällikon geführt. Diese öffentlichen Gebäude befinden sich ausserhalb des Sicherheitszonenplanes und des Schallschutzprogramms 2010. Was zur Folge hat, dass diese auch keine Schallschutzmassnahmen haben.

Aus uns unerklärlichen Gründen ist die Lärmstation Nr. 8 /Schulhaus Pächterried seit Juli 2007 und während des ganzen SIL-Prozesses abgestellt. Die **Entscheidungsträger** haben kein objektives Instrument, den Lärmzustand in Regensdorf selber zu überprüfen. Es ist nicht ersichtlich, dass unsere Schulhäuser während der Stosszeiten im Minutentakt überflogen werden.

Alle von Ihnen gezeigten Kartenaufzeichnungen zeigen theoretische Flugrouten, die sich an den offiziellen Plänen orientieren (Richtplan Kt. Zürich, Sicherheitszonenplan, Schallschutzprogramm 2010 und Abflugplänen AIP). Karte 1/2/3 optimierte Abflugrouten.

In Tat und Wahrheit führen seit fast 10 Jahren alle Flugrouten direkt resp. so schnell wie möglich in die grösste Stadt des Bezirkes Dielsdorfes. Die standardisierten Flugrouten führen nach den VOR-KLO 2,1 oder noch früher direkt in Gebiete, die weder Schallschutzmassnahmen haben noch sich im Sicherheitszonenplan resp. Richtplan des Kt. Zürich befinden. All unsere Schulhausanlagen haben keine Schallschutzfenster resp. integrierte Entlüftungssysteme.

Es ist uns unverständlich, wieso das unbewohnte Gebiet im Startbereich der Piste 28 und um Regensdorf nicht genutzt wird. Ebenfalls erscheint es fast als Irrsinn, wenn eine Routenverkürzung von über einem Kilometer im Nahbereich des Flughafens Zürich als **nicht lärmrelevant** eingestuft werden kann.

Die Wegpunkte „Fly over“ wurden mit „Fly by“ Punkten ersetzt und schliesslich gänzlich gestrichen. Das hatte zur Folge, dass bei Erreichen von 5000 Fuss jede Abweichung erlaubt worden ist. Somit gibt es im Westen keine geschützten Gebiete mehr. Ueberall und jederzeit muss heute im Süd-Westen der Piste 28 mit **erlaubtem** Fluglärm gerechnet werden.

Seit fast 10 Jahren werden Watt-Adlikon-Regensdorf und Dällikon vom Lärm erdrückt und in ihrer wirtschaftlichen Zukunft behindert. Seit 10 Jahren wird abgestritten, was hinter vorgehaltener Hand immer bestätigt wurde, dass diese **nicht lärmrelevante Verschiebung** kapazitätssteigernd war.

Im heutigen SIL-Prozess wird auf alle Punkte von Ikarus Erben eingegangen, dies können wir nur begrüßen. Erstaunlich ist jedoch, dass heute abgeklärt werden muss, ob diese Optimierung resp. **Rückversetzung** in den Zustand vor 1999 nicht eine **Einschränkung der Kapazität** zur Folge hat. All unsere Abklärungen in den letzten 10 Jahren haben klar ergeben, dass die Verkürzung des Abdrehpunktes nichts mit der Kapazität zu tun hat. Dies wurde konsequent von allen Aemtern, Behörden und unique abgestritten. Wir haben alle Arten an Antworten erhalten, hier ein kleiner Auszug davon:

- RR des Kantons Zürich; Die Flugzeuge sind in Buchs zu weit über die Route hinausgefliegen!
- Unique: Verkürzung resp. Radialverschiebung im Bereich Mutschellen benötigte es wegen magnetischer Erdmagnetverschiebungen!
- Unique: Verkürzung benötigt es zur Optimierung der Anflüge des Flughafens BASEL!!
- Skyguide: Kann keine Begründung abgeben, weiss nicht, wieso man die Route verkürzt hat. Skyguide mischt sich konsequent nicht in die Lärmverteilungsdiskussion ein.
- Bern: Feinjustierung, weder kapazitätssteigernd noch lärmrelevant
- Bundesverwaltungsgericht: keine kapazitätssteigernde Auswirkungen

**Selbstverständlich war die Verkürzung kapazitätssteigernd! Wenn sie den Ueberflugtakt in Watt-Adlikon-Regensdorf-Dällikon-Mutschellen-gebiet von 4 Minuten auf unter 1 Minute verringern konnten, hat das mit mehr als einer Verdopplung der Kapazität zu tun.**

**Nur dies seit 10 Jahren abzustreiten und jetzt als Hauptargument zu verwenden, akzeptieren wir nicht!**  
**Wir halten an den gemachten Aussagen der aufgeführten 4 Behörden und der Privatfirma unique fest. Es war nicht kapazitätssteigernd. Somit steht der Umsetzung der im SIL aufgeführten Optimierungen im Startbereich der Piste 28 nichts mehr im Wege.**

Wir haben selber bei Skyguide abgeklärt und Skyguide hat uns bestätigt, dass eine Rückversetzung in den Zustand vor 1999 keinen Einfluss auf folgende Argumente hat:

- |                         |      |                         |      |
|-------------------------|------|-------------------------|------|
| • Kapazitätsverringerng | Nein | • Sicherheit            | Nein |
| • Pünktlichkeit         | Nein | • Gekröpften Nordanflug | Nein |

Wir lehnen jegliche Veränderung des Pistensystems am Flughafen Kloten ab. Wir erachten es wirtschaftlich als nicht notwendig, in Kloten einen MegaHub für Europa einzurichten. Die Kapazität die die Schweiz brauchen kann, ist mit den Flughäfen Altenrhein/Bern/Basel/Genf und Zürich mehr als genug abgedeckt.

Auch eine Verlängerung der Piste 28 lehnen wir ab.

Ikarus Erben lehnt jede Variante, welche den Lärmsee im Westen und im Norden vergrössert ab, dazu gehört jegliche Veränderung des Pistensystems, insbesondere eine Verlängerung der Piste 28 und ebenfalls der gekröpfte Nordanflug.

Alle von Ihnen vorgeschlagenen Varianten gehen davon aus, dass der Westen neu von 06.00 bis 22.00 Uhr belärmt werden darf.

Der Westen muss vom Fluglärm entlastet werden, 100,000 Starts sind genug. Mit allen im SIL verfolgten Varianten ist es eine gottgegebene Selbstverständlichkeit, dass der Westen zusätzlich nochmals zwei Stunden Lärm akzeptieren soll. Wir machen nochmals darauf aufmerksam, dass während den ganzen SIL-Verhandlungen die Lärmstation 8 auf einem Schulhaus in Watt ausser Betrieb war. Das heisst, die Entscheidungsträger konnten sich kein Bild über die heutigen Zustände in Regensdorf machen.

## **ANTRAG**

**Wir stellen folgende Anträge:**

**Optimierung der Betriebsvariante Abflugroute Piste 28.** Der Abdrehpunkt nach dem Start ist gegenüber den heute publizierten Routen nach Westen zu verschieben (mindestens VOR/DME KLO 2.5n.M), so dass die Routen nicht mehr direkt über die Siedlungsgebiete der Gemeinden Regensdorf und Dällikon führen.

**Abflugroute Piste 28 Richtung Osten:** Festlegung eines Wegpunktes, der – unabhängig von der erreichten Flughöhe – überflogen sein muss, bevor die Flugsicherung den Flug in Richtung Ausflugsunkt freigeben darf.

**Diese Regelung hat gegenüber der 5000-Fuss-Regel Priorität, d.h. dass Letztere subsidiär anzuwenden ist.**

**Pro Memoria:** Aus flugtechnischen und betrieblichen Gründen werden keine Vorgaben für die Routenbelegung und für Ueberflughöhen auf den Abflugrouten vorgenommen. Es wird mit Ausnahme der Starts 16 geradeaus an der 5000 bzw. 8000-Fuss-Regel festgehalten: Diese Regel gestattet es, nach Erreichen einer Höhe von 5000 Fuss (bzw. von 8000 Fuss ab 22.00 Uhr) auf Anweisung der Flugsicherung direkt in Richtung des Ausflugsunktes zu fliegen. Damit können

die Flugwege kurz gehalten und der Treibstoffverbrauch bzw. die Schadstoffemissionen gesenkt werden.

Zusätzlicher Antrag gemäss

Genehmigungsverfügung des BAZL betr. vorläufiges Betriebsreglement vom 29. März 2005 unter Materielles, Verhältnis Sachplan Infrastruktur;

"Das Reglement (vBR) soll gelten, bis nach Abschluss des Koordinationsprozesses das SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich festgesetzt und ein diesem entsprechendes "definitives" Betriebsreglement erlassen werden können.

Das schliesst nicht aus, dass auch das vorläufige Reglement geändert werden kann, wenn dies **aufgrund von Erkenntnissen aus der SIL-Koordination** oder veränderten äusseren Bedingungen erforderlich ist."(Seite 17f)

Genau von diesem Vermerk möchte Ikarus Erben Gebrauch machen, und stellt den zusätzlichen Antrag, dass die KLO-Veränderung im Westen der Piste 28 ausserhalb des SIL-Prozesses angeschaut wird. Und sofort wieder in den Zustand vor 1999 gebracht wird. Dies würde nicht nur in Regensdorf, Watt, Adlikon und Dällikon sofort eine merkliche Verbesserung der Lärmsituation bringen sondern hätte positive Folgen bis tief in den Kanton Aargau. Damit würden Sie auch Ihr Versprechen einlösen, so wenige Personen wie möglich mit Lärm zu beschallen.

Wir bitten Sie, unsere Anträge zu prüfen und gutzuheissen. Besten Dank und

Mit freundlichem Gruss  
Verein IKARUS ERBEN-Westen

  
Edith Brändli

Präsidentinnen

  
Susann Cortes

Watt, 12. März 2008 ebr.

Beilage SID 28



# SID 28 Turn Point bis BREGO

CPAWS-OPS Flächen für  
Hindernis-Evaluation

