

## Editorial



### Der SIL geht in die nächste Runde

Liebe Mitglieder

Im Oktober hat sich die Zürcher Bevölkerung für ein moderates Wachstum des Flughafens ausgesprochen. Der ZFI und eine Grenze bei 320'000 Flugbewegungen sollten sicherstellen, dass neben den wirtschaftlichen Interessen des Flughafens auch den Bedürfnissen der Zürcher Bevölkerung Rechnung getragen wird. Nun liegen die SIL Variantenoptimierungen vor und sie zeigen eindrücklich, was der Volkswille wert ist: nämlich nichts.

Geplant wird mit einem Horizont von 400'000 Flugbewegungen. Optimiert werden jedenfalls im engeren Perimeter des Flughafens An- und Abflugrouten zu Gunsten des Flughafens ohne Rücksicht auf die Bevölkerung.

Südstarts geradeaus über die Stadt und die Agglomeration Zürich erhöhen die Startkapazität. So sollen Verspätungen abgebaut bzw. verhindert werden. Vorgeschobene Sicherheitsaspekte halten einer genaueren Betrachtung nicht stand. Die zusätzliche Belastung durch Starts über dicht bevölkerte Wohnquartiere und Regionen wird ausdrücklich in Kauf genommen. Genau so wie die neuen Südabflugrouten wird auch die Einführung von Südanflügen tagsüber ausserhalb der deutschen Sperrzeiten verharmlost. Sind sie erst einmal eingeführt, können sie problemlos ausgedehnt werden.

Yvonne Wewerka

## Optimierung Betriebsvarianten

Optimiert wurde die Kapazität für den Flughafen Zürich, ohne Rücksicht auf die im SIL definierten Ziele zum Schutze der Bevölkerung. Die langfristige Zielsetzung für den Flughafen Zürich ist das Parallelpistensystem, darum muss es auch raumplanerisch gesichert werden.

Thomas Morf, Präsident VFSN

Als Ergebnis des SIL-Prozesses resultiert das Objektblatt für den Flughafen Zürich, das wiederum die Basis für den Richtplan des Kantons Zürich darstellt. Das Ergebnis des SIL-Prozesses ist behördenverbindlich und jeglicher Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Mit der 5. Ausbaustufe wurde passagierseitig Kapazität für über 30 Mio. Fluggäste geschaffen. Im Jahre 2007 benützten 20.7 Mio. Fluggäste, davon 7.0 Mio. (33.8%) Umsteiger den Flughafen Zürich. Um die passagierseitige Überkapazität auszulasten, benötigt der Flughafen Zürich zusätzlichen Umsteigerverkehr. Dieser kann aber nur generiert werden, wenn die Kapazität des Pisten-systems erhöht wird.

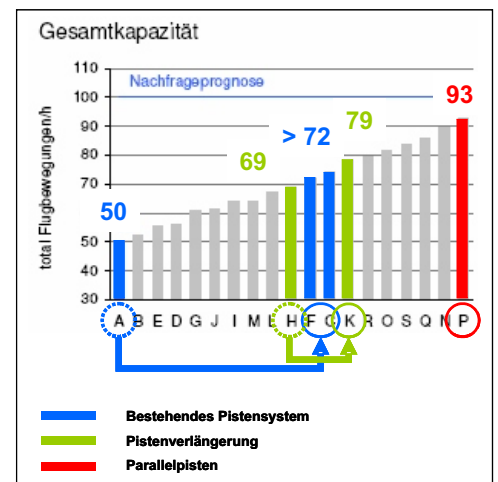
### Eine Parallelpiste ist das Ziel

Obwohl sich 75% der Bezirksvertreter, die rund 80% der Bevölkerung repräsentieren, für eine Kanalisierung (Variante A + gekröpfter Nordanflug) ausgesprochen haben, wird Variante E (Verteilung) als Präferenz des Kantons Zürich aufgeführt. Hier findet eine klare Missachtung von demokratischen Grundsätzen statt.

Ein Parallelpistensystem ist und bleibt das Ziel für den Flughafen Zürich. "Raumplanerisch gesichert" bedeutet dabei nichts anderes, als die definitive Verankerung im Objektblatt und im Richtplan. Die Variante E<sub>opt</sub>, entspricht den Varianten F/C. Damit kann auf dem bestehenden Pisten-system die mit Abstand grösste Gesamtkapazität erreicht werden, die sogar die meisten Varianten mit Pistenverlängerung übersteigt (blau). Doch Varianten mit Pistenverlängerungen erhöhen die Kapazitäten nur geringfügig. Der Preis dafür ist jedoch mit einer Volksabstimmung und den baulichen Massnahmen sehr hoch (grün). Eine Parallelpiste (rot) hat ein Kapazitätspotential, das seinen Preis wert sein dürfte. Da die Nachfrage wesentlich tiefer ist als prognostiziert, dürfte es noch dauern bis Parallelpisten überhaupt notwendig sind. Zeit, in der das Projekt systematisch und auf allen Ebenen vorbereitet werden kann.

Die vorgeschlagenen Optimierungsvarianten E<sub>opt</sub> resp. E<sub>DVO</sub> bieten mit den vorgesehenen Südstarts straight genügend kostengünstige und schnell verfügbare Kapazitätsreserven. Zudem werden künftig Kapazitätssteigerungen nicht mit Beton, sondern mit Technologie erreicht werden. Dies sind die "stillen Reserven" in den Kapazitätsplänen für den Flughafen.

Es werden Betriebsvarianten mit möglichst wenig Lärmbetroffenen gebildet, war das unermüdliche Kredo von Regierungsrat und Unique. Doch was jetzt vorliegt ist eine einseitige Kapazitätsoptimierung zu Gunsten des Flughafens, und dies ohne Rücksicht auf die Bevölkerung - ein Skandal!



## Variantenoptimierung im SIL

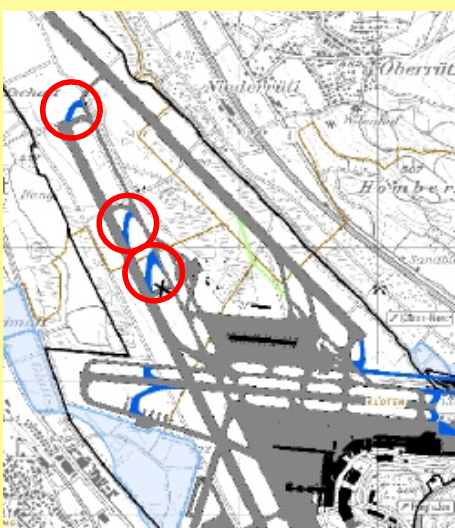
Y.W. Die Zürcher Bevölkerung im Süden des Flughafens wird geopfert, um die künftigen Kapazitäten des Flughafens zu sichern. Damit ist der ZFI mit seinem vermeintlichen Schutz für die Bevölkerung nichts als eine Mogelpackung. Weder die Zürcher Regierung noch Unique denken überhaupt daran, den Volkswillen in irgendeiner Form umzusetzen, auch nicht bei Erreichen von 320'000 Flugbewegungen. Man plant munter für 400'000 Flugbewegungen und mehr. Mit einem zahnlosen Gegenvorschlag wurde das Stimmvolk getäuscht. Erschreckend ist nun, wie schnell man mit dem SIL die Katze aus dem Sack lässt.

## Gesucht: Neue Banden-Standorte

Wir suchen gut sichtbare, neue Platzierungsmöglichkeiten für VFSN-



Banden (3m/5m). Melden Sie sich bei [info@vfn.ch](mailto:info@vfn.ch). Vielen Dank!



**Warum sind im SIL drei Schnellabrollwege ab Piste 34 vorgesehen, wenn Südanflüge nur in ganz speziellen und selten auftretenden Wettersituationen notwendig sind?**

Mehr Informationen finden Sie unter: [www.vfn.ch](http://www.vfn.ch) --> "Der SIL-Skandal"

## Petitionsübergabe in Bern

Die von 14'359 Menschen unterschriebene Petition "Zurück zur Nordausrichtung" wurde Mitte Dezember in Bern dem UVEK übergeben.



Ursula Hofstetter, Forch  
Waltraud Borsodi, Egg

Am 18. Dezember 2007 transportierte ein Grüppchen kälteresistenter Schneiser die Petition mit dem 06.00 Uhr-Zug von Zürich nach Bern. Wir wollten den auf's Aussitzen dringender Probleme spezialisierten Verkehrsminister überzeugen, dass die Bevölkerung im Süden des Flughafens mit diesem Vorgehen nicht einverstanden ist. Knapp nach 07.00 Uhr kamen wir im Bahnhof der Schweizer Hauptstadt an. Ab ging's zum Bundesplatz, wo bei eisigen Temperaturen der grosse gelbe Sackbag aufgestellt wurde. Wir Frauen füllten in Windeseile die kleinen Sackbags mit Süßigkeiten und dem Info-Blatt zur Petition. Unser Vorhaben, den ins Bundeshaus

zu einem langen Sitzungstag eilenden Nationalrätinnen und Nationalräten einen Sackbag zu überreichen, war nicht ganz einfach. Ihnen bei dieser Gelegenheit auch noch persönlich kurz die Anliegen der betroffenen Bevölkerung des Kantons Zürich nahe zu bringen und sie von der Machbarkeit des Gekröpften Nordanflugs zu überzeugen, benötigte sehr viel Hartnäckigkeit - aber an der fehlt es uns ja nicht. Umso mehr freuten wir uns natürlich, dass sich doch der eine oder andere Zürcher Nationalrat zu einem Schwatz mit uns einliess.

"Kein Interesse!" war aber eindeutig zu oft zu hören. Dabei sind das doch unsere immer freundlich lachenden Wahlgesichter und "volksnahen" Vertreter, die unsere Anliegen in Bern wahrnehmen wollen - so behaupten sie wenigstens.

Zum Glück war das Sitzungszimmer in der Residenz des Verkehrsministers gut geheizt, wo wir uns zur Übergabe der Petition ans UVEK einfanden.

Für Bundesrat Leuenberger nahm sein stv. Generalsekretär, André Schrade, die Petition entgegen. Unser Präsident Thomas Morf erläuterte unsere Sorgen und Anliegen, aber auch unser tiefes Missfallen über die Verzögerungstaktik, die beim GNA und den Rechtsverfahren angewendet wird. Auch die übrigen Teilnehmer nutzten die Möglichkeit, einige persönliche Botschaften für Moritz Leuenberger bei Herrn Schrade zu deponieren - auch wenn am Nutzwert gezweifelt wurde.

Herr Schrade zitierte uns dann die gesetzlichen Grundlagen bezüglich unserer politischen Rechte, mit Bezug auf die Petition. Uns hätte aber viel mehr interessiert, wo steht, dass mit Notrecht gegen gültige Gesetze verstossen werden darf. Nachdem uns dann erklärt wurde, dass juristisch damals alles mit rechten Dingen zugegangen sei - wir durften ja Einsprachen und Beschwerden machen - war dringend frische und kühle Luft notwendig.

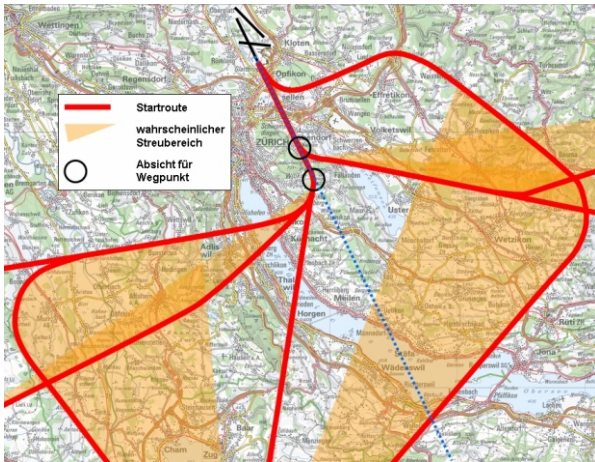
Die Antwort von BR M. Leuenberger - darauf haben wir ein gesetzliches Anrecht (juhui) - ist dann Mitte Februar eingetroffen, wie nicht anders zu erwarten war, mit völlig unverbindlichen Floskeln.

Dieser Exkurs in den praktischen Politikalltag hat unser Vertrauen in die Macher der Politik - politisch ausgedrückt - nicht nachhaltig positiv beeinflusst und auch bei vorsichtig optimistischer Betrachtung nicht gestärkt!

Wir sind sehr enttäuscht, aber über unser Durchhaltevermögen und unsere Entschlossenheit soll man sich in Bern keine falschen Illusionen machen. Die Südschneise ist nach wie vor und jetzt erst recht zum Kampf bereit!

## Geplant: Südstarts straight

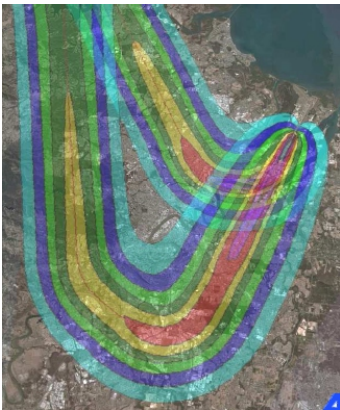
T.M. Die im Optimierungsprozess geschaffene Variante E<sub>opt.</sub> beinhaltet Südanflüge auch ausserhalb der DVO und neu Südstarts straight. Als generelle Begründung werden neben der Sicherheit durch besondere Wetterverhältnisse (Nord-Ost Wind) verursachte Kapazitätseinbussen aufgeführt.



Glaut man dem Optimierungsbericht des BAZL, so sind bei starker Bise Südanflüge aus Sicherheitsgründen und Südstarts straight zur Konfliktvermeidung notwendig. Nicht beantwortet wird allerdings die Frage, welche Variante den Konflikt von gleichzeitigen Südstarts und Landungen bei starker Bise löst!

Da mit die Kapazität verbessert werden kann, sollen nach dem Willen von Bund, Regierungsrat und Unique die schwer beladenen und voll getankten Flugzeuge bei starker Bise und Nebel über die dicht besiedelten Gebiete von Opfikon-Glattbrugg und Schwamendingen in gerade Richtung starten. Dasselbe BAZL erläutert auf Anfrage, dass die ICAO empfiehlt, ab 5 Knoten Rückenwind inklusive Böen nicht mehr vor dem Wind zu starten. Und Skyguide meint: Starts mit starker Rückenwindkomponente sind nicht ideal und reduzieren die Steigleistung der Fluggeräte. Doch um die maximale Kapazität auf dem Pistensystem zu erreichen, sollen Südstarts straight und Südlandungen auch ausserhalb der DVO notwendig sein. Die Gründe dafür 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 strikt abzulehnen.

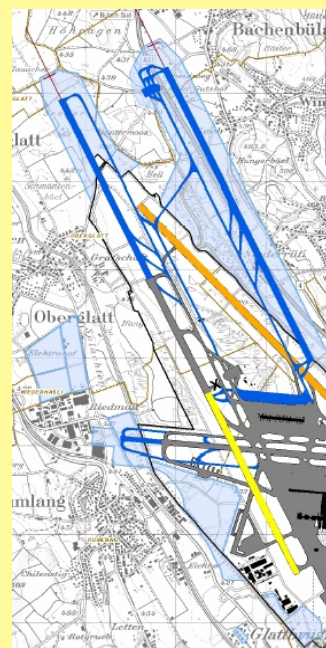
## Green Approach



T.M. Um die Siedlungsgebiete von Lärm zu entlasten, hat das australische Brisbane „verkürzte Anflüge“ auf die Pisten 01 und 19, sogenannte „Grüne Anflüge“ eingeführt.

Der Lärmteppich wurde dabei um rund 50% reduziert. Pro Landung mit dem Green Approach werden im Durchschnitt 900 kg CO<sub>2</sub> weniger ausgestossen. Seit der Einführung des Green Approach wurden schon mehrere tausend Landungen mit dieser Technologie durchgeführt. Es gab bis heute keine Lärmklagen und auch keine Sicherheitsprobleme. Dieses Anflugverfahren wurde

realisiert, obwohl es bis anhin keine internationalen Standards gibt, resp. geben kann. Warum ist so etwas in der Schweiz nicht möglich? Warum wird nicht mit einem „Continuous Descent Approach“ von Norden angefliegen? Mehr dazu in der nächsten Ausgabe der VFSN- Info



# Der SIL-Skandal

T.M. Optimiert wurde die Kapazität für den Flughafen Zürich, ohne Rücksicht auf die im SIL definierten Ziele zum Schutze der Bevölkerung.

Wir haben den Bericht des BAZL schonungslos analysiert. Sie finden die Analyse unter [www.vfsn.ch](http://www.vfsn.ch), „Der SIL-Skandal“.

Wenn Sie nicht online sind, können Sie die Analyse beim VFSN bestellen:  
VFSN, Postfach 299, 8121 Benglen,  
Stichwort: SIL-Skandal

## Südanflüge sollen zementiert werden

Y.W. Gemäss SIL-Planung soll bei starkem Nord-Ost-Wind neu auch zwischen 06.00 und 22.00 von Süden gelandet werden. Warum?

Das vom UVEK vorgebrachte Sicherheitsargument ist unsinnig. Seit über 50 Jahren wird der Flughafen bei Nordostwind von Norden angefliegen, ohne dass jemals Südanflüge als notwendig erachtet worden wären. Und Durchstarts finden bei dieser Wetterlage nicht öfter statt als im Normalbetrieb.

Im SIL sollen Südanflüge - unter welchem Vorwand auch immer - als Anflugroute auch ausserhalb der deutschen DVO festgeschrieben werden. Damit stehen die illegal eingeführten Südanflüge für weitere Optimierungsgelüste des Flughafens zur Verfügung. Dieses Vorgehen hat bei Unique leider Tradition. (Beispiel: Abstimmung über die 5. Bauetappe und die Lüge der maximalen 250'000 Flugbewegungen).

## Vor Gericht



T.M. Als am 25. Juli 2006 einige unentwegte Schneiser auf der Brücke von Kaiserstuhl standen, um auf 1000 Tage Anflugterror hinzuweisen, erregte das einige Aufmerksamkeit.

Am 12. November 2007 standen wir wieder im Aargau. Diesmal vor einem bärbeissigen Richter der mit allen Tricks versuchte, die Schneiser zu

einer Aussage zu überlisten. Selbstverständlich konnte er niemanden zu einer Aussage bewegen!

Wir wurden der Nötigung und der Vollsperrung der Brücke beschuldigt. Doch es gibt kein Opfer, das genötigt wurde und auch das Polizeivideo zeigt eindeutig, dass keine Vollsperrung vorhanden war. Trotzdem wurden wir im Sinne der Anklage schuldig gesprochen. Auch im Aargau müssen sich die Richter zur Wahl stellen. Wie zu erwarten war, ist die schriftliche Begründung der Urteile sehr "nebulös". Wir werden das Urteil weiterziehen.

## 4 Jahre Südanflüge



T.M. Nach der stimmungsvollen Pyroshow zum Auftakt ging es an der Diskussion im Zelt weiter "heiss" zu und her, was im Vorfeld der Abstimmung zur Flughafeninitiative nicht weiter verwunderlich war. D. Fiala, FDP, M. Arnold, SVP, U. Hany, CVP, M. Bäümle, GLP, R. Lais, SP und T. Morf, VFSN schenkten sich beim verbalen Schlagabtausch nichts. Immerhin, einig waren sich alle, zwar nicht mit der

gleichen Vehemenz, Südanflüge sind unsinnig. Ausser von R. Lais (sein Wahlkreis liegt im Norden) wurde auch der gekröpfte Nordanflug von allen vehement gefordert. Bei Fragen, was unter einem Flughafen mit Vernunft zu verstehen ist, oder bei der wirtschaftlichen Bedeutung für die Region Zürich, waren die Ansichten zum Teil diametral verschieden.

## Danke



Am 25. November 2007 konnten wir als betroffene Bewohner mehr als nur einen Achtungserfolg verbuchen. Für Ihre Unterstützung vor und am Abstimmungstag möchten wir allen herzlich danken. Ob der Volkswille allerdings vom Regierungsrat umgesetzt wird, ist mehr als fraglich.

Regierungsrätin R. Fuhrer meinte denn auch kurz nach der Abstimmung im Radio DRS, wenn die Bevölkerung wachse, dürfe das nicht zum Nachteil des Flughafens sein. Wie gesehen, lässt auch der neueste SIL-Bericht Zweifel am Willen des Regierungsrates, den ZFI Plus je anzuwenden, aufkommen.



## Threesixty

Solche Spurenaufzeichnungen von Südanflügen wollen wir niemandem vorenthalten. Wann wird wohl der erste Looping statt finden? Und weshalb soll dann beim GNA eine 45 Grad Kurve so anspruchsvoll sein?

### Wichtige Termine:

**Mahnwache:** jeden 1. Sonntag im Monat am Flughafen, Check-In 2.

6. April 2008

4. Mai 2008

1. Juni 2008

6. Juli 2008

3. August 2008

7. September 2008

**Dienstag, 8. April 2008**

### GV - VFSN

- Zwicky-Fabrik, Fällanden
- Beginn: 19:30 Uhr

➔ Reservieren Sie sich diesen Termin noch heute!

### GNA Sondermarke

Die beliebten Briefmarken-Bogen für Ihre Korrespondenz à 14 Stk. können weiterhin bei [praesident@vfn.ch](mailto:praesident@vfn.ch) bestellt, oder direkt an der Mahnwache bezogen werden.

Verfügbare Wertzeichen: Fr. 0.85, 1.--, 2.20 und 2.40 sind weiterhin erhältlich.

### Das Ziel des VFSN gemäss Statuten:

Überflüge der südlichen Region des Flughafens Kloten durch zivile Flugzeuge zu verhindern.

### Unsere Forderungen:

- Sofortiger Stop der Südanflüge.
- Keine weitere Zunahme der Südstarts.
- Möglichst wenig Menschen schädigen.
- Einhaltung gültiger Gesetze.
- Nachtruhe von 22.00 bis 07.00.
- Plafonierung (Kein Mega-Hub).

### Impressum

Verein Flugschneise Süd – NEIN  
VFSN-info, Postfach 299  
8121 Benglen

Kontakt: [presse@vfn.ch](mailto:presse@vfn.ch)

Mitglied werden unter [www.vfn.ch](http://www.vfn.ch)  
oder per Post an obige Adresse.

Unterstützungskonto:  
PC 87-313604-9 Herzlichen Dank!