

# VFSN-Info Für eine vernünftige Flughafenpolitik

## Editorial



### Liebe Schneiserinnen und Schneiser

Ein neues Jahr hat begonnen und auch in diesem müssen wir uns aktiv gegen die Südanflüge und die drohenden Südstarts wehren.

Ende 2014 kam endlich wieder Bewegung in der Flughafenfrage. Seit dem letzten Betriebsreglement 2011 wurde immerhin ein Staatsvertrag unterzeichnet, der bei einer allfälligen Ratifizierung Anpassungen erfordert. 2012/13 wurde im Auftrag des BAZL ein Bericht zu Sicherheit des Flughafens erarbeitet. Anpassungen und Umsetzungen der Sicherheitsempfehlungen führten jetzt zu einem Gesuch für Änderungen des Betriebsreglementes. Die darin enthaltenen Änderungen der Flugrouten werden auch für jeden von uns im Süden Konsequenzen haben. Auf die wichtigsten Änderungen werden wir in dieser Info eingehen.

Machen Sie mit! Kommen Sie an eine Mahnwache, an die GV und engagieren Sie sich aktiv für den VFSN. Wir kämpfen für die Einhaltung der Gesetze und die Sicherheit und Lebensqualität in unserer Region.

Matthias Dutli, Präsident

Verein Flugschneise Süd - NEIN

## Noch mehr Fluglärm für den Süden geplant

**Und wieder hat das BAZL ein neues Betriebsreglement sowie ein Plangenehmigungsgesuch für den Flughafen Zürich aufgelegt. Dieses beinhaltet weiterhin die Südanflüge und beinhaltet unter dem Namen „Ost-Konzept“ neue Startrouten über den Süden. Zusätzlich hat der Flughafen erneut Schnellabrollwege beantragt, die die Kapazität bei Südanflügen erhöhen.**

Matthias Dutli & Urban Scherrer

Einmal mehr musste die Bevölkerung und der VFSN eine Einsprache gegen die geplanten Veränderungen der An- und Abflüge am Flughafen Zürich erheben. Die Gesuche der Flughafen Zürich AG werden mit "Sicherheit" begründet. Der erwähnte "Sicherheitsbericht" hält jedoch fest: "Der Flughafen ist zertifiziert und er wird heute ausreichend sicher betrieben". Trotzdem werden vom Bundesgericht am 22.12.2010 abgelehnte Ausbauwünsche des Flughafens nur 3 Jahre später erneut beantragt.

### Betriebsreglement 2014

Die beantragten Änderungen im "Ostkonzert" betreffen auch neue Start- und Abflugrouten, die grundlos über den dicht besiedelten Süden führen.

Die vorgelegten theoretischen Lärmrechnungen verharmlosen die Situation. Das Bundesgericht hat bereits im Jahre 2010 die aktuelle Lärmmessung als "nicht tauglich" für die Betroffenheit der Bevölkerung bezeichnet.

Anstelle einer zeitnahen Anpassung dieser Berechnungsmethode soll die Bevölkerung mit zusätzlichem Lärm eingedeckt werden, der dann einfach "weggerechnet" wird.

### Schnellabrollwege Piste 34

Der Flughafen hat bereits im Jahre 2003 den Bau von Schnellabrollwegen für die Piste 34 beantragt. Wir haben uns jahrelang dagegen gewehrt und im 2010 vom Bundesgericht endlich Recht erhalten. Die Begründung für das Bau-Verbot: Die Südanflüge seien provisorisch und der Bau der Schnellabrollwege sei nicht absolut notwendig, sondern diene nur der Kapazitätssteigerung am Flughafen Zürich. Mit dem Bau würde ein Präjudiz für permanente Südanflüge und die kantonale Richtplanung geschaffen.

Es ist eine Frechheit, dass der Flughafen nur 3 Jahre nach dem Bundesgerichtsurteil die Schnellabrollwege erneut beantragt.

Gegen die geplanten Änderungen hat der VFSN im Namen der Mitglieder rechtzeitig eine ausführliche Einsprache erhoben. Wir wehren uns weiterhin gegen diese neuen Südüberflüge und die kapazitätssteigernden Schnellabrollwege auf Piste 34. Wir verlangen, dass das BAZL und der Flughafen Zürich den Bundesgerichtsentscheid aus dem Jahre 2010 respektieren.

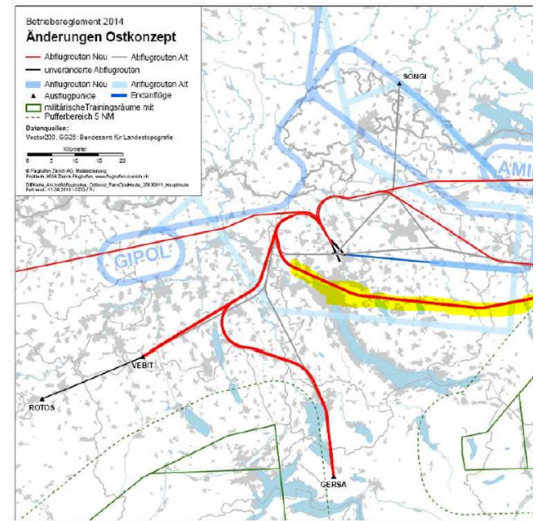


Abbildung 2: Neues Ostkonzept

## Was meint die Bevölkerung?

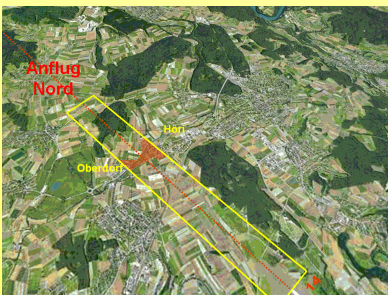
Y.W. Versuche der Lärmverteiler das Stimmvolk hinter sich zu scharen scheiterten 2008 kläglich, mit der Fairfluginitiative.

Ein weiterer Versuch jede Mitsprache der Bevölkerung zu unterbinden scheiterte 2011 genau so kläglich an der Urne.

Die Volksmeinung ist klar und deutlich gegen eine Verteilung des Fluglärms. Das Volk will die Möglichkeit haben, sich zu einem konkreten Pistenverlängerungsprojekt zu äussern.

## Vergleich überflogene Siedlungsgebiete

U.S. Die gelbe Umrandung zeigt das Gebiet 6 Kilometer vor der Piste und 600 Meter breit. Im Falle eines Flugzeugabsturzes erfolgt dieser mit grösster Wahrscheinlichkeit in diesem Bereich.



Die rote Schraffierung zeigt die Besiedlung innerhalb dieses Bereichs.

## Schein-Argumente gegen eine Pistenverlängerung.

Y.W. Pistenverlängerungen ermöglichen einen Flugbetrieb, bei dem am wenigsten Menschen von Fluglärm betroffen sind.

Der Osten sträubt sich dagegen, weil dies zu mehr Ostanflügen führt. Sicherheitsaspekte, Kosten, und drohende Kapazitätssteigerungen werden vorgeschoben. Dabei steht fest, dass Pistenverlängerungen keine Kapazitätssteigerungen bringen!

## Verlängerung der Ost-West Piste 28 - Unsere Haltung

**Seit Jahren scheiden sich die Geister an der Frage, ob die verflixte Piste 28 verlängert werden soll. Tatsache ist, dass von den 3 Pisten in Kloten eine nicht nur quer in der Landschaft liegt, sondern auch viel kürzer ist als die anderen beiden.**

Y.W. In den 90er Jahren, als man noch schamlos alle Wünsche offenlegte, plädierte der Flughafen für eine Nord-Süd-Parallelpiste. Anfangs sollte das Projekt dem ahnungslosen (Stimm)volk gar als Sackbahnhof verkauft werden. Landen von Norden und starten nach Norden sollte alle Probleme lösen. Man stelle sich die Reaktion jenseits des Rheins vor! Auch Bülach lief Sturm. Also kein Sackbahnhof, einfach parallel, und was nicht im Norden abgewickelt werden konnte sollte über den Süden fliegen. Dumm nur, dass dort die Stadt und Agglomeration Zürich liegt. Der Widerstand war zu erwarten. Fazit: die Pläne für eine Parallelpiste wurden aus politischen Gründen endgültig (?) begraben.

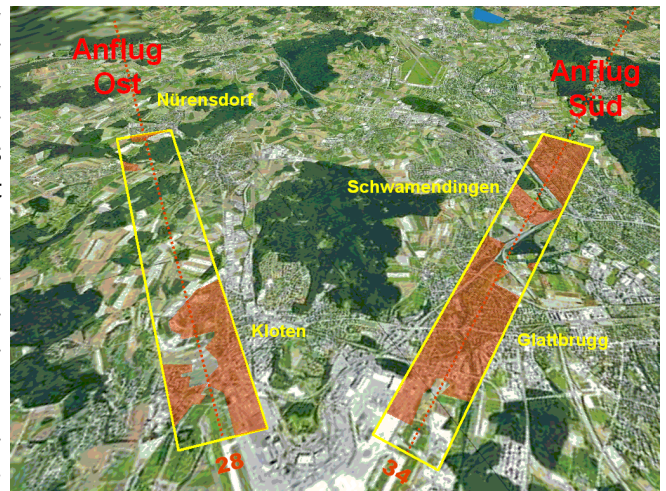
Seither wird nach einem Betriebsreglement gesucht, welches möglichst sicher und anwohnerschonend ist, und das die Kapazitätsbedürfnisse des Flughafens befriedigt.

Sicherheitshalber und aus Kapazitätsgründen soll der Flugbetrieb möglichst kreuzungsfrei am Boden und in der Luft abgewickelt werden. Das geht mit dem Nordkonzept, d.h. landen von Norden, starten nach Süden, oder mit dem so genannten Ostkonzept, d.h. landen von Osten, starten nach Norden. Das Nordkonzept belastet südlich des Flughafens das am dichtesten besiedelte Gebiet der ganzen Schweiz mit Startlärm.

Das Ostkonzept bedingt eine Verlängerung der Pisten 28 und 32, belastet aber deutlich weniger Menschen mit Fluglärm.

Hier liegt der Hund begraben: Anwohnerschonend heisst für die einen Lärm verteilen, bzw. möglichst

in den Süden abschieben. Anwohnerschonend heisst für die anderen, (die im Süden und auch den Flughafen), möglichst wenig Menschen mit Lärm belasten. Die einen wollen den Lärm verteilen, die anderen wollen ihn kanalisieren. Bürgerorganisationen gingen auf die Barrikaden. Dabei ging und geht es immer um Lärmverteilung, auch wenn andere Argumente vorgeschoben werden, wie Sicherheit oder Finanzen. Auch das Argument, dass eine Pistenverlängerung die Kapazität des Flughafens erhöhe stimmt nicht!



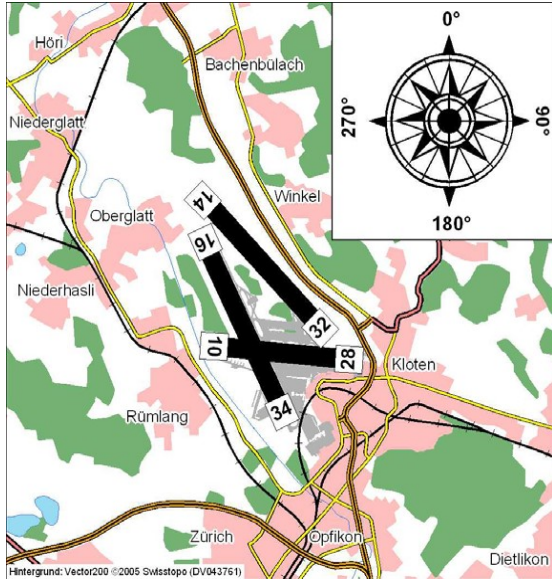
## Was droht dem Süden, wenn die Piste nicht verlängert wird?

Ohne Pistenverlängerung aber ist das Ostkonzept nur beschränkt einsatzfähig. Die Ostpiste ist zu kurz und damit nicht allwettertauglich, grosse Maschinen können/wollen dort nicht landen v.a. nicht bei nasser Piste. Im heutigen Zustand müssen ca. 15% der planmässigen „Ostanflüge“ über den Süden umgeleitet werden. Werden künftig noch grössere Flugzeuge eingesetzt, werden es noch mehr sein. Mit einer Verlängerung, genannt „Pistenertüchtigung“ kann die Ostpiste zuverlässiger benützt werden, und Umleitungen müssen nur noch bei zu starkem Rückenwind erfolgen. Deshalb, entlastet ein Pistenausbau den Süden und macht den Flugbetrieb stabiler und sicherer.

Sollte das geplante Nordkonzept Südstarts straight enthalten, wäre das für den Süden inakzeptabel, die Lärmbelastung würde massiv zunehmen, der ZFI-Wert „explodieren“.

Darum unterstützen die Südgemeinden und die Stadt Zürich eine Pistenverlängerung, damit möglichst wenig Menschen mit Fluglärm belastet werden.

## Pistensystem am Flughafen Zürich



Der Flughafen Zürich verfügt über drei Pisten die für Starts und Landungen genutzt werden. Jede Piste hat somit zwei Nummern. Die Nummern stellen die Himmelsrichtung auf dem Kompass dar, ohne die Ziffer Null. Massgebend ist die Bewegungsrichtung. Piste 28 zeigt somit in Richtung 280°, die Piste 10 entgegengesetzt in Richtung 100°. Piste 16/34 zeigt einerseits in Richtung 160°, umgekehrt in Richtung 340°.

Die Längen der Pisten betragen:

Piste 10/28: 2500 m

Piste 16/34: 3700 m

Piste 14/32: 3300 m

### Grundsatz der Pistenbenützung

Die Pisten werden anhand der Festlegungen im Betriebsreglement benützt. Demgemäss wird untertags prioritär auf Piste 28 Richtung Westen gestartet und auf Piste 14 von Norden gelandet (Nordkonzept, siehe rechts). Teilweise (alle grossen, schweren Jets) wird auch die Piste 16 für Starts Richtung Süden benützt. Am frühen Morgen und am Abend erfolgen die Anflüge auf den Pisten 34 (Südkonzept) und 28 (Ostkonzept), die Abflüge erfolgen auf den Pisten 32, 34 und teilweise auch 28.

Je nach Wetterbedingungen sind aus Sicherheitsgründen ungeplante Konzeptwechsel nötig. Bei starkem Westwind wird von Osten her auf Piste 28 gelandet und auf Piste 32 gestartet. Bei Biswind (Nord-Ostwind) wird auf Piste 10 in Richtung Osten gestartet und auf Piste 14 oder - abends - auf Piste 34 gelandet.

Das Nordkonzept wird seit Jahrzehnten geflogen wie auch das Ostkonzept, welches jedoch nur selten angewendet wurde. Das Südkonzept wurde „provisorisch“ eingeführt aufgrund der einseitigen Deutschen Verordnung (DVO) die am frühen Morgen und späten Abend die Anflüge über Deutschland verbietet.

### Wettereinflüsse

**Aussage der Flugsicherung Skyguide:** Die Entscheidungskriterien, welche zu einem wetterbedingten Konzeptwechsel führen, sind von komplexer Natur. Dabei ist die aktuelle Wetterbeobachtung auf dem Flugplatz wie auch in den entsprechenden Anflugsektoren ein wichtiger Bestandteil.

Deshalb stehen die Flugverkehrsleiter von Skyguide dauernd in engem Kontakt mit den Wetterbeobachtern von Meteo Schweiz. Es wird ein permanentes Monitoring der aktuellen Situation in den betroffenen Sektoren gemacht. Hinzu kommt, dass Wetterprognosen und kurzfristig erwartete Entwicklungen mit in die Entscheidung einfließen.

Sobald für den entsprechend angewendeten Anflug eine Bedingung nicht mehr erfüllt ist, wird auf die in der Prioritätenreihenfolge nächst mögliche Anflugpiste (bzw. auch Abflugpiste) gewechselt.

Für die Abwicklung des Flugbetriebs sind kurzfristige Umstellungen der Pistenbenützung nicht erwünscht und werden nur durchgeführt, wenn es nicht mehr anders geht. Bevorzugt wird deshalb ein möglichst regelmässiger Flugbetrieb mit möglichst gleich bleibender Pistenbenützung. Quelle: [www.unique.ch](http://www.unique.ch)

Soviel zur Theorie, dass die Praxis oft anders ist, wissen wir leider aus Erfahrung!

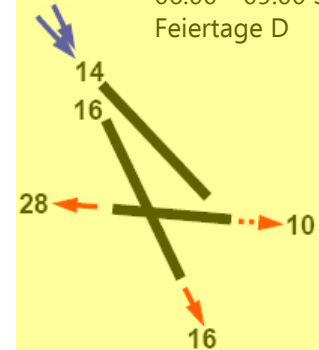
### Grundsatz der Pistenbenützung

#### Nordkonzept

Landungen von Norden (Piste 14 und 16), Starts Richtung Westen (Piste 28) und Süden (Piste 16), bei Bise Richtung Osten (Piste 10)

#### Generelle Anwendung:

06:00 - 07:00 Mo - Fr  
06:00 - 09:00 Sa und So,  
Feiertage D

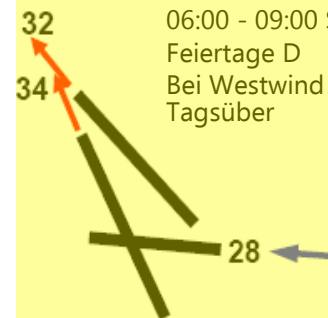


#### Ostkonzept

Landungen von Osten (Piste 28), Starts Richtung Norden (Piste 32 und 34)

#### Generelle Anwendung:

06:00 - 07:00 Mo - Fr  
06:00 - 09:00 Sa und So,  
Feiertage D  
Bei Westwind auch  
Tagsüber

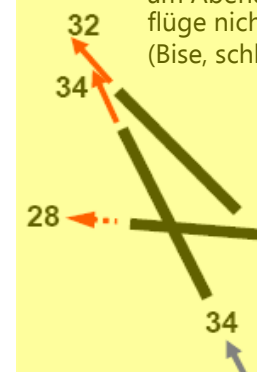


#### Südkonzept

Landungen von Süden (Piste 34), Starts Richtung Norden (Piste 32 und 34) und teilweise Westen (Piste 28)

#### Generelle Anwendung:

06:00 - 07:00 Mo - Fr  
06:00 - 09:00 Sa und So,  
Feiertage D  
am Abend, wenn Ostanflüge  
nicht möglich sind  
(Bise, schlechte Sicht etc.)



## Die Initiative „Pistenveränderungen vors Volk!“

### Der VFSN empfiehlt: Bitte unterschreiben

Kleiner Rückblick: 2006 reichten 46 Gemeinden, die 19% der Bevölkerung vertreten, die Behördeninitiative „Pistenmoratorium“ ein. Ziel: Eine Verlängerung der Ostpiste zu verhindern, den Fluglärm in dünn besiedelten Gebieten zu reduzieren. Konsequenz: Der Flughafen kann ausschliesslich im dicht bevölkerten Süden wachsen.

Der Kantonsrat winkte die Initiative durch, das vom VFSN eingereichte Referendum wurde für ungültig erklärt. Der VFSN ging bis vor Bundesgericht und bekam in den wesentlichen Punkten Recht. In der Volksabstimmung vom November 2011 wurde das Pistenmoratorium mit 60% NEIN – Stimmen klar verworfen.

Keine drei Jahre nach der Abstimmung, kippte der Kantonsrat, unter krasser Missachtung des Volkswillens, die Option einer verlängerten Ostpiste aus dem Richtplan.

**Um wieder, wie vom Volk gewünscht, über Pistenverlängerungen abzustimmen zu können, wurde im Oktober die Initiative „Pistenveränderungen vors Volk!“ gestartet.**

Wichtig: Es geht nicht um ein konkretes Pistenverlängerungsprojekt, es geht nur darum auch bei negativen Entscheiden den Kantonsrat korrigieren zu können. Also eigentlich eine Wiederholung der Abstimmung vom November 2011.

## NUR FÜR UNSERE MITGLIEDER:

Diesen Teil gibt es ausschliesslich in der Printausgabe

### WICHTIGE TERMINE:

#### MAHNWACHE

Jeden 1. Sonntag im Monat am Flughafen Check-in 2 10.00-11.00 Uhr



- 1. Feb. 2015
- 1. März 2015
- ~~5. April 2015~~ fällt aus
- 3.. Mai 2015
- 7. Juni 2015

### GV VFSN

#### Montag, 16. März 2015

Zwicky-Fabrik

Wigartenstrasse 13,

8117 Fällanden

Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme!

**Ziel des VFSN** gemäss Statuten

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

Impressum

Verein Flugschneise Süd - NEIN

VFSN-info, Postfach 103

8117 Fällanden

Kontakt: presse@vfsn.ch

**Mitglied werden unter:**

www.vfsn.ch oder per Post an obige Adresse.

Unterstützungskonto:

PC 87-313604-9

Herzlichen Dank!