

Editorial



Liebe Schneiserinnen und Schneiser

Das Jahr 2018 war geprägt von diversen Herausforderungen. Da war einerseits der Rücktritt von Matthias Dutli als Präsident und die Wahl von vier neuen Vorstandsmitgliedern, nämlich Myrta Zeller, Stefan Bitterli, Rolf Hunkeler sowie von mir. Somit musste Know-How transferiert werden und das Team musste sich bilden. Andererseits standen wir vor den grossen operativen Herausforderungen, zu welchen uns das BAZL mit seinen Publikationen und ihren kurzen Antwortzeiten zwang. So mussten wir innert zwei Monaten zweimal die Mitglieder um Unterschriften bitten. Glücklicherweise verfügen wir über eine treue und schnell agierende Mitgliederbasis, die uns sowohl bei den Einsprachen zum Betriebsreglement 2017, als auch im Mitwirkungsverfahren zum SIL-Konzeptteil aktiv unterstützte. Im bevorstehenden Kampf gegen die drohenden Südstarts ist eine grosse Mitgliederbasis ebenso wichtig wie die politischen und rechtlichen Argumente. Mit Blick auf das grössere Umfeld dürfen wir feststellen, dass die nun stattfindende und sich in Wahlergebnissen niederschlagende Klimadebatte uns sicherlich helfen wird, unsere Ziele zu erreichen. Der Kampf muss weitergehen, denn der Rechtsstaat steht auf dem Spiel.

Verein Flugschneise Süd – NEIN
Edi Rosenstein, Präsident

Südanflüge am Abend müssen die Ausnahme sein

Wir erinnern uns: 2003 wurde die Piste 34 für Landungen von Süden freigegeben. Deutschland hatte im Vorfeld Landungen über Deutsches Gebiet von 6-7 Uhr an Werktagen, bis 9 Uhr an Feiertagen verboten, ebenso abends nach 21 Uhr, bzw. 20 Uhr bis 06 Uhr morgens. Landungen mussten somit am Morgen von Süden und am Abend von Osten erfolgen.

Was folgte ist bekannt: Die Piste 28 ist für schwere Flugzeuge nur bedingt geeignet. Obwohl Anflüge am Abend grundsätzlich aus Osten erfolgen mussten, verzeichnete man immer mehr Landungen von schweren Flugzeugen am Abend von Süden, wegen nasser Piste, wegen Bisenlage oder einfach, weil der Pilot für sein grosses Flugzeug eine lange Landepiste verlangte.

Die Zunahme der abendlichen Südanflüge wird auch in Bundesgerichtsurteilen von 2004 und 2010 thematisiert: „Steigt die Anzahl von Landungen schwerer Flugzeuge am Abend, so muss die Piste 34 vermehrt auch am Abend für Landungen freigegeben werden. Die Aufteilung des Anflugverkehrs ist jedoch...aus Sicherheits- und Umweltgründen problematisch. Längerfristig könnte dies dazu führen, dass Abendenflüge prioritär auf Piste 34 erfolgen müssten. Eine solche Entwicklung würde dem Pistenkonzept des vBR (vorläufigen Betriebsreglement) widersprechen und wäre aus Sicht der Raumplanung und des Umweltschutzes unerwünscht.“

Schon im 2006 kam das BAZL im «Bericht Betriebsvarianten» zum Ergebnis, dass „...Konzepte mit Anflügen aus Osten zwingend eine Verlängerung der Piste 28 im Westen benötigen, falls sie zu Zeiten von Landungen schwerer Flugzeuge vorgesehen sind.“

Da der Trend zu immer grösseren Flugzeugen hingeht, bleiben wohl nur folgende Lösungen:

- Deutschland gibt die DVO auf
- Landungen schwerer Flugzeuge werden ab 20.00 Uhr in Klotten verboten
- Abendenflüge erfolgen immer öfter über Süden
- die Ostpiste wird für den modernen Luftverkehr tauglich gemacht, d.h. verlängert

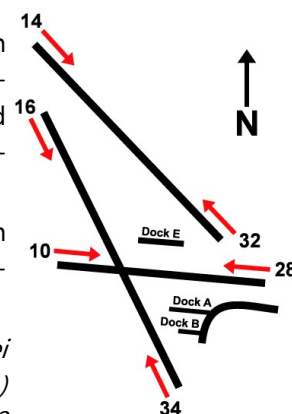
In den folgenden Jahren wurde munter von Osten und immer mehr von Süden angeflogen. Die Bevölkerung im Süden beklagte sich zunehmend über Südanflüge am Abend und in der Nacht, insbesondere auch ohne wahrnehmbare Bisenlage.

2015 nämlich verfügte der Bundesrat zudem im Rahmen von planerischen Entscheiden zum Flughafen:

„Aus sicherheitstechnischen Gründen werden bei Rückenwind über 2 Knoten (bisher über 5 Knoten) Landungen statt von Osten auf die kurze Piste 28 auf die längere Piste 34 geleitet. Damit sind weder Änderungen der gegenwärtigen Anzahl Südanflüge noch bei der Lärmbelastung verbunden.“

Wer eins und eins zusammenzählen kann, fragt sich wie das gehen soll.

Fortsetzung auf Seite 3



Zunehmende Südanflüge am Abend?

So manch eine Bewohnerin oder ein Bewohner im Süden des Flughafens hat den Eindruck, dass Abende, an denen der Süden nebst den regelmässigen Anflügen am Morgen überflogen wird, in den letzten Jahren gefühlt zugenommen haben.

Anfragen zum Thema Abendlandungen über den Süden bei der damals noch für den Flughafen zuständigen Bundesrätin Doris Leuthard sowie bei Regierungsrätin Carmen Walker Späh endeten mit der Aussage, es sei keine Zunahme der Anflüge über den Süden feststellbar. Dieser Auskunft beigelegt war eine Statistik über die gesamthaft über den Süden abgewickelten Anflüge pro Jahr: Gemäss dieser Statistik trifft die von Doris Leuthard bzw. Carmen

Total Südanflüge pro Jahr									
2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
11'000	11'400	11'000	12'000	11'200	11'600	11'400	11'300	11'400	12'762

Walker Späh gemachte Aussage zu: Die Gesamtzahl der über den Süden abgewickelten Anflüge pendelt zwischen 11'000 und 12'000 Südanflügen pro Jahr und hat damit nicht zugenommen.

Wir wollten mehr wissen und haben eine vertiefte Analyse vorgenommen. Dabei mussten wir feststellen, dass eine Verlagerung der Anflüge von den Morgen- in die Abendstunden stattgefunden hat. Vom Jahr 2011 zum Jahr 2012 lässt sich zudem ein Sprung um rund 1'000 zusätzliche Abendanflüge konstatieren. 2009 waren unter 20% der Südanflüge in den Abendstunden, 2018 betrug dieser Wert fast 33%, zudem stieg die Gesamtanzahl der abendlichen Anflüge um fast 100%.

Anzahl sperrzeitenbedingter Südanflüge										
Jahr	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
morgens	8'900	8'800	8'600	8'600	8'200	8'400	7'700	7'900	8'174	8'598
abends	2'100	2'600	2'400	3'400	3'000	3'200	3'700	3'400	3'336	4'164
Total	11'000	11'400	11'000	12'000	11'200	11'600	11'400	11'300	11'400	12'762
+/- zum Vorjahr		23.8%	-7.7%	41.7%	-11.8%	6.7%	15.6%	-8.1%	-1.9%	24.8%
+/- zu 2009		23.8%	14.3%	61.9%	42.9%	52.4%	76.2%	61.9%	58.9%	98.3%

Um am Morgen geweckt zu werden braucht es einen Südanflug, wogegen jeder abendliche Überflug die Menschen am Einschlafen hindert. Die bereits um 6 Uhr geweckte Bevölkerung findet deswegen bis 23 Uhr - oder mittlerweile aufgrund des regelmässig stattfindenden Verspätungsabbaus sogar bis 23.30 Uhr - keine Ruhe. Die Erholungszeit verkürzt sich an einem solchen Tag im besten Fall auf sieben Stunden, aber eher auf sechseinhalb Stunden Nachtruhe. Zu kurz für grosse Teile der Bevölkerung, um sich ausreichend erholen zu können, zu kurz, um langfristig keine gesundheitlichen Schäden befürchten zu müssen. Insbesondere Kinder und Jugendliche bräuchten unbedingt längere Ruhezeiten. **2018 wurde der Süden 117 Mal abends überflogen. Wie würde dies mit den zusätzlichen Südstarts aussehen?**

Zusammenfassend ergibt sich damit, dass die Aussage von Doris Leuthard oder Carmen Walker Späh, wonach die Gesamtzahl der Südanflüge nicht zugenommen habe, zwar zutrifft, aber deutlich zu kurz greift. Es kann im Süden nicht ausschliesslich nur um die Gesamtzahl gehen, sondern es spielt eine massgebliche Rolle, wie diese über den Tag verteilt werden. Basierend auf diesen Zahlen darf folgende Aussage gemacht werden: **mit 117 betroffenen Abenden im Jahr 2018, gegenüber 92 Abenden im Jahr 2015, ist eine klare Steigerung um satte 27% nachweisbar.** Der Flughafen nennt im Rahmen von Lärmbeschwerden als Gründe für die Abendlandungen in der Re-

gel die lokal vorherrschende Witterung: Rückenwindkomponente (Bise), Sichtweite, Wolkenuntergrenze und Gewitterzellen.

Wie kann dieser Misstand verbessert werden?

Zwei Massnahmen kommen in Betracht:

- **Die Verlängerung der Ostpiste 28**, welche ein robusteres Anflugverfahren aufgrund der Windverhältnisse (Rückenwind bei Bise) sowie für grössere Flugzeuge erlauben würde, und
- **Die Optimierung des Instrumentenanflugsystems**, damit für Landungen auf die Ostpiste 28 tiefere Sichtminimas (Sichtweite und Wolkenuntergrenze) erlaubt sind.

Wichtig: Anders, als oft behauptet und anders, als mit dem Bau von Schnellabrollwegen, ist mit der Verlängerung der Ostpiste keine merkliche Kapazitätssteigerung zugunsten des Flughafens verbunden. Die Piste muss für das nachfolgende Flugzeug immer frei sein!

Die Umsetzung mindestens einer, jedoch besser beider Massnahmen ist aus Sicht des VFSN dringend und zwingend. Solange diese nicht in Angriff genommen und umgesetzt werden, kann der Behauptung des Flughafens und von Teilen der Politik, wonach Südlandungen nicht gewollt seien (ja, wir erinnern uns daran), kein Glaube geschenkt werden.

Noch ungeklärt ist bis heute übrigens die Frage, weshalb gemäss Flughafenbericht 2018 die Anzahl Abendlandungen über den Süden vom Jahr 2011 auf das Jahr 2012 sprunghaft um rund 1000 Anflüge pro Jahr zugenommen hat und seither auf diesem höheren Niveau verharrt.

Eine plausible Antwort zu diesen Zahlen haben wir bis heute nicht erhalten. Wir bleiben dran!

Myrta Zeller

Impressum:

Verein Flugschneise Süd - NEIN, 8117 Fällanden

info@vfsn.ch, Tel. 044 825 25 31, www.vfsn.ch

PC Konto 87-313604-9

Danke für Ihre finanzielle Unterstützung.

Fortsetzung von Seite 1

Der Bericht des Flughafens zur Lärmbelastung für das Jahr 2016 stellte dann auch fest: „In den Nachtstunden überschreiten die Lärmbelastungskurven der ES II, ES III und ES IV im Betriebsjahr 2016 - wie bereits im Vorjahr 2015 - diejenigen des gLä (genehmigter Lärm) zum Teil beträchtlich. In der ersten Nachtstunde ist dies insbesondere im Süden der Fall, wofür es im Wesentlichen zwei Gründe gibt. Einerseits ist die Anzahl Landungen im Betriebsjahr 2016 gegenüber derjenigen des gLä deutlich höher. Andererseits ging man bei der Prognose für den gLä davon aus, dass mit dem geplanten Bau eines Instrumentenlandesystems für die Piste 28 die Landungen am Abend grossmehrheitlich von Osten erfolgen würden. Die Wetterbedingungen, unter welchen das BAZL heute Anflüge von Osten akzeptiert, sind aber erheblich restriktiver, so dass in der Nacht weit häufiger als prognostiziert von Süden angefliegen werden muss.

Es ist anzunehmen, dass das BAZL bei der Verfügung restriktiverer Anflugbedingungen für Ostanflüge genau wusste, dass damit eine Zunahme der Südanflüge zu erwarten war. Man führte die Bevölkerung einmal mehr hinters Licht.

Wie war es während Jahrzehnten möglich bei Rückenwind von bis zu 5 Knoten sicher auf der Piste 28 zu landen? Wenn der Flughafen Kloten eine Landebahn betreibt, die nicht den internationalen Standards entspricht, so muss diese dringend ertüchtigt werden, dass sie für einen stabilen Betrieb zur Verfügung steht. So sieht es auch die Stadt Zürich zusammen mit der «Allianz Ballungsraum Flughafen Süd» im Dezember 2016 in ihrer Vernehmlassung zur Anpassung des SIL:

„Im Entwurf des SIL-Objektblatts ist vorgesehen, dass der Flugbetrieb langfristig auf einem System mit verlängerten Pisten 28 und 32 abgewickelt werden soll. Dadurch werden neue Möglichkeiten für die Abwicklung des Flugverkehrs gewonnen. Die Allianz möchte dem Flughafen im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung diese Möglichkeiten offen lassen, solange der Ausbau der Infrastruktur zur Stabilisierung des Flugbetriebs und zur Erhöhung der Sicherheitsmarge dient und nicht für eine Kapazitätserweiterung genutzt wird. Der Ausbau der Infrastruktur soll dem Flughafen ein grösseres Repertoire an sicheren Varianten für den An- und Abflug bieten, damit die Flugrouten so gewählt werden können, dass möglichst wenig Menschen und diese mit möglichst wenig Lärm belastet werden. Das ertüchtigte Ostkonzept kann diesen Anforderungen genügen. Diesem Grundsatz ist im SIL-Objektblatt Rechnung zu tragen.“

Dem können wir nur beipflichten. Yvonne Wewerka

Die hängigen juristischen Verfahren

- § Anpassung SIL-Konzeptteil Militärflugplatz Dübendorf seit 2015
- § Schnellabrollwege ab Piste 34
- § Schutzkonzept Süd Phase 2 (Lärmdämmung durch bauliche Massnahmen im Bereich der Flugschneise)
- § Betriebsreglement 2017 (mit Südstarts)
- § SIL-Objektblatt ziviler Flugplatz Dübendorf
- § Diverse private Begehren um Minderwertenschädigungen wegen Südanflügen

DER VFSN FORDERT:

Änderungen der Anflugrouten sollen von Skyguide in Echtzeit, mit Begründung, online zugänglich gemacht werden.

Zu oft sind Änderungen im Nachhinein nicht mehr vollständig nachvollziehbar. Da Skyguide seine Tätigkeiten minutiös dokumentieren muss, dürfte diese Forderung für Skyguide kaum einen nennenswerten Zusatzaufwand bedeuten.

Unser nächster Info-Stand:

Mittwoch, 22. Mai 2019 von 08.00 bis 11.30 Uhr
am **Wochenmarkt in Dübendorf**

NEU: Das Schneiser-Kafi, der informelle Austausch
Mittwoch, 12.6.2019, 17.30 Uhr

Restaurant Schöneegg, Neudorfstr. 10, Horgen

Tauschen Sie sich aus, stellen Sie Fragen, treffen Sie Gleichgesinnte, bringen Sie Freunde und Nachbarn mit.

Melden Sie Ihre Lärmbelästigungen bei der Lärmstelle des Flughafens:

**Tel. 043 816 21 31 oder via
laerm@zurich-airport.com**

**Sie dürfen uns beim Mail gerne ins cc: nehmen:
info@vfn.ch. Danke.**

Absage des BAZL-Chefs nach 7 Monaten

Zum Podium vor der VFSN-GV vom 25.3.2019 haben wir im Juni 2018 **Christian Hegner, Chef des BAZL**, eingeladen. Seine Antwort kam trotz mehrmaligem Nachfassen drei Wochen vor der GV und lautete:

Bitte entschuldigen Sie zuerst einmal die späte Reaktion auf Ihr e-mails ... Ich war in den Skiferien und vorgängig noch im Ausland. Ich habe die Teilnahme am Podium noch einmal intern erörtert und bin zum Schluss gekommen, dass ich Ihre Einladung nicht annehmen kann. Unser Amt kann sich nicht an vorwiegend politisch ausgerichteten Diskussionen beteiligen. Ebenso wenig können wir über gerichtshängige oder auch bei unserem Amt erstinstanzlich pendente Verfahren sprechen (z.B. Lärmmonitoring und BR 2017), welche eine Gleichbehandlung der Parteien erfordern. Solche Punkte wären aber meines Erachtens gerade die interessanten Inhalte an Ihrem Podium und ich müsste wohl Stellung nehmen, was aus den oben genannten Gründen nicht geht. ...

Die Antwort des BAZL-Chefs dauerte länger als die Einführung der Südanflüge im 2003!

Die Mitgliederbasis

Unser Verein hat rund 5'000 Mitglieder. Unser Vereinsziel betrifft eine Bevölkerungsregion von rund 300'000 Menschen. Um bei Behörden, Medien und Politik besser gehört zu werden, müssen wir unsere Mitgliederbasis massiv verstärken. Diese Aufgaben kann niemand besser umsetzen, als jedes einzelne Mitglied.

Bemühen Sie sich in den nächsten Wochen mindestens **fünf neue Mitglieder** zu finden. Kontaktieren Sie Verwandte, Freunde, Nachbarn. Melden Sie uns diese unter www.vfn.ch.

Tun Sie es auch für sich selbst.