

Editorial**Liebe Schneiserinnen
und Schneiser**

Vor 20 Jahren hatten wir noch Ruhe im Süden. Nur eine kleine Gruppe von engagierten Bürgern informierte sich über die Pläne am Flughafen Zürich und erfuhr von

den geplanten Südanflügen. Dies war der Auslöser für die Gründung unseres Vereins im Juni 2002. Rasch konnten wir weitere Menschen von der Notwendigkeit des Widerstandes überzeugen.

Den ersten Südanflug am 30. Oktober 2003 konnten wir aber leider nicht verhindern, obwohl Südanflüge nicht legal waren und auch die in aller Kürze erfolgte Sicherheitsprüfung den Namen nicht verdiente. Juristisch haben wir alles versucht, die Macht in Bern war aber zu gross und das Bundesgericht hat erst Jahre später die Südanflüge mangels Alternativen geduldet.

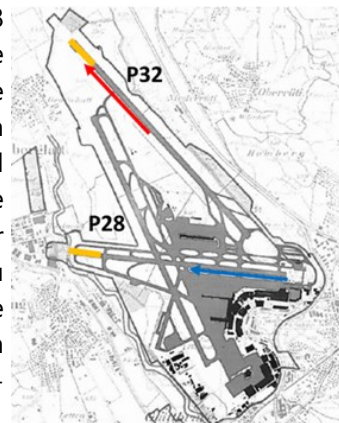
Als Gründungsmitglied des VFSN war ich lange Vizepräsident und anschliessend all die Jahre weiterhin im Hintergrund tätig. Da Edi Rosenstein nach vielen Jahren das Präsidium abgeben wollte, trete ich jetzt wieder in den Vordergrund. Edi danke ich, dass er sich weiterhin engagiert. Als Ihr neuer Präsident werde ich zusammen mit dem Vorstand wie bisher Widerstand leisten und alles unternehmen, damit wir wieder Sicherheit und Ruhe haben im Süden.

Ich danke für Ihr Vertrauen

Ihr Urban Scherrer, Präsident
Verein Flugschneise Süd—NEIN

Der Kantonsrat hat heftig debattiert aber nicht entschieden

Wir alle haben es aus den Medien erfahren. Der Kantonsrat (KR) hat am Montag, 19. Juni 2023, intensiv und teilweise emotional über die Pistenverlängerungen debattiert, dies obwohl bereits zuvor die Positionen weitgehend bezogen waren. Es geht um die Verlängerung der kürzesten Piste 28 nach Westen von heute 2'500m auf 2'900m sowie der Piste 32 nach Norden um 280m auf 3'580m. Die KR der verschiedenen Parteien und Regionen teilen sich fast ein 50/50 Verhältnis von Befürwortern und Gegnern. Während die Befürworter die Argumente der zusätzlichen Sicherheit, der Vereinfachung der Betriebsabläufe und dem daraus folgenden Abbau von Verspätungen und die dadurch gewonnene Nachtruhe betonten, befürchteten die Gegner einen aus der Pistenverlängerung resultierenden Kapazitätsausbau für den Flughafen Zürich (Details Seite 2).



Pistenverlängerungen
der Pisten 28 und 32

Aufgrund dieser Konstellation musste mit einem knappen Entscheid für oder gegen die Pistenverlängerungen gerechnet werden. Der KR hat den Entscheid verschoben. Ohne unvorhergesehenes Ereignis wird der KR-Entscheid auch nach den Sommerferien (erwartet wird dieser in der zweiten Hälfte August) knapp ausfallen.



VFSN Abstimmungsplakat im Jahr 2011

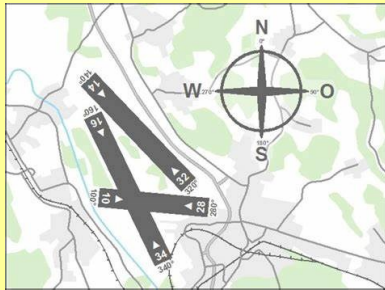
Dank der vom VFSN am 27. November 2011 provozierten und erfolgreich geführten kantonalen Abstimmung, kann nun nach Vorliegen des KR-Entscheids das fakultative Referendum ergriffen werden. Die diametralen Interessen der Befürworter und Gegner der PV lassen erwarten, dass unabhängig vom Entscheid, die eine oder andere Seite das fakultative Referendum ergreifen wird.

Kleiner Exkurs: Was braucht es für ein fakultatives Referendum im Kanton Zürich?
«Ein solches Referendum ergreifen können entweder 3000 Stimmberechtigte (Volksreferendum), 45 Mitglieder des Kantonsrates (Kantonsratsreferendum) oder zwölf Gemeinden oder die Stadt Zürich oder Winterthur (Gemeindereferendum).»
Quelle: Initiativen, Referenden & Anfragerecht | Kanton Zürich (zh.ch)

Auch der VFSN überlegt sich ernsthaft, bei einem ablehnenden Entscheid des KR, das Referendum zu ergreifen, allenfalls zusammen mit anderen PV-befürwortenden Organisationen. In einem solchen Fall werden wir besonders auf die Unterstützung aller Mitglieder angewiesen sein (siehe dazu auch den Artikel «Braucht es den VFSN noch?»). Wir bräuchten Sie zum Sammeln der dazu notwendigen 3'000 Unterschriften und bei Zustandekommen des Referendums für die entsprechende Aufklärungs- und Überzeugungsarbeit im Süden sowie in anderen Regionen des Kantons.

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 heute:

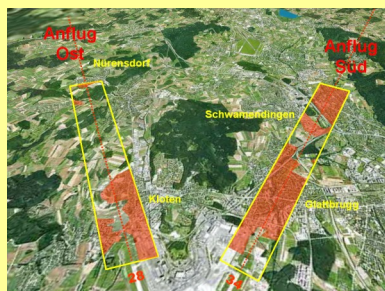
Piste 10/28: 2500 m

Piste 16/34: 3700 m

Piste 14/32: 3300 m

Zur Erinnerung: Absturzkorridor

Es ist im langfristigen Schnitt mit einem Absturz ca. alle 10 Jahre in Flugplatznähe zu rechnen. Bisher hatten wir Glück!

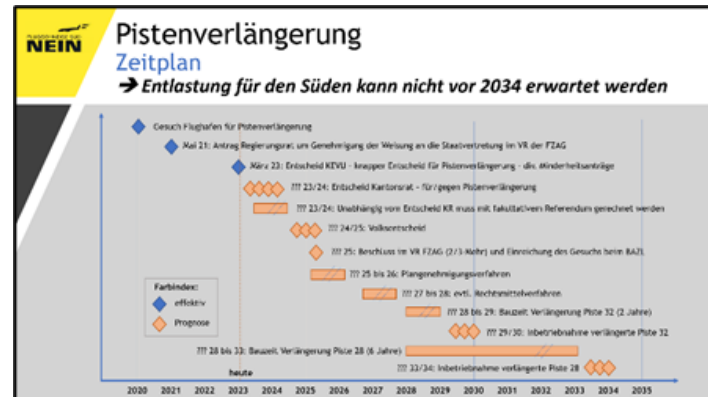


Das Bild zeigt die Besiedlung (rot) im Absturzkorridor Süd und Ost. Aus Sicherheitsgründen müsste von Norden gelandet werden, z.B. mit dem gekröpften Nordanflug.

Quelle: Risikoanalyse aus dem Jahr 2002 von Bienz, Kummer & Partner

Lohnt es sich, für die Pistenverlängerung zu kämpfen?

Immer wieder werden wir gefragt, wie die Haltung des VFSN zu den geplanten Pistenverlängerungen ist. Wie wir stets betonen, sind wir vom VFSN keine grundsätzlichen Gegner der Fliegerei, sondern fordern einen vernünftigen Flugbetrieb. Wir kämpfen – getreu unserem allseits anerkannten Zweckartikel – gegen die widerrechtlichen Überflüge über das im Süden so dicht besiedelte Gebiet. Nach eingehender Prüfung, verschiedenen kontrovers geführten Diskussionen und einem kritischen Abwägen der verschiedenen Argumente für/ gegen die PV, sind wir zum Schluss gekommen und sind überzeugt, dass **die Pistenverlängerungen langfristig eine markante Entlastung des Südens von Überflügen – insbesondere während den stark störenden Nachtstunden nach 23.00h – bringen wird**. Selbstverständlich sind wir uns bewusst, dass eine Entlastung erst in rund 10 bis 12 Jahren zu erwarten ist.



An VFSN-GV vom 18.4.2023 gezeigter Zeitplan

Gegner der PV werfen uns vor, dass wir zu wenig solidarisch mit anderen Regionen seien und, dass wir das Argument des Kapazitätsausbaus ausblenden würden.

Die Pistenverlängerung bringt keine Kapazitätssteigerung!

Selbstverständlich haben wir uns eingehend mit dem Kapazitätsargument auseinandergesetzt. Wie unser Präsident, Urban Scherrer, an der GV vom 18. April 2023 fundiert und verständlich aufzeigte, muss in diesem Zusammenhang die Kapazität differenziert beurteilt werden. Grundsätzlich geben der SIL (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) und das Betriebsreglement vor, zu welchen Tageszeiten welche Pisten prioritär benutzt werden müssen. So erreicht z.B. das Nordkonzept bereits heute tagsüber eine Stundenkapazität von 70 Flugbewegungen. Dagegen hat das Ostkonzept aktuell nur eine Kapazität von 66 und nach den Pistenverlängerungen und weiteren Massnahmen ebenfalls eine von 70 Bewegungen. **Eine Steigerung der Spitzenkapazität am Flughafen erfolgt somit nicht. Es bleiben maximal 70 Bewegungen pro Stunde.** Das Südkonzept hat zum Glück nur eine Kapazität von ca. 50 Bewegungen und dürfte somit nicht das Ziel für den Flughafen sein.

Selbst der Flughafen gibt zu, dass durch die durch die PV vereinfachten Betriebsabläufe (weniger Kreuzungen am Boden und in der Luft) zu bestimmten Tageszeiten die Stundenkapazität des Ostkonzepts tatsächlich von 66 auf 70 Flugbewegungen angehoben werden kann.

Der Flughafen plant ein Wachstum und bei mehr Flügen insgesamt werden auch mehr Anflüge über den Süden erfolgen. Dies hat mit der Pistenverlängerung jedoch nichts zu tun. Die PV hilft, dass untertags weniger ungeliebte Verspätungen anfallen, welche zu den hinlänglich bekannten Süd- und Ostanflügen bis spät nach 23.00h führen.

Die Pistenverlängerung isoliert betrachtet bringt dem Flughafen keine Kapazitätssteigerung. Durch die Reduktion der Südanflüge am Abend werden hingegen die Menschen im Süden entlastet und im Osten leicht mehr belastet. Dies entspricht der geplanten Verteilung von Süden am Morgen, Norden tagsüber und Osten am Abend.

Die Summe all dieser Überlegungen, die zu einer Reduktion der Südüberflüge führen und so dazu beitragen, dass die Zahl der vom Fluglärm betroffenen Personen im dicht besiedelten Süden abnimmt, haben uns vom VFSN bewogen und überzeugt, dass die geplanten Pistenverlängerungen zu unterstützen sind.

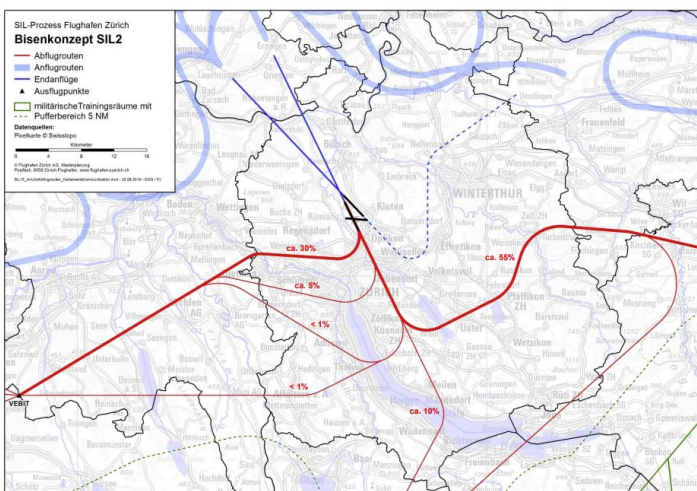
Pistenausbau und Politik

Warum ist die Entscheidungsfindung betreffend den Zürcher Flughafen so langwierig?

Will der Flughafen Pisten, Rollwege etc. ausbauen, muss der Verwaltungsrat ein Plangenehmigungsverfahren beim Bund einreichen. Der Kanton als Miteigentümerin des Flughafens ist allerdings gesetzlich verpflichtet, mit 2 Delegierten und einem Regierungsmitglied im Verwaltungsrat des Flughafens Einsitz zu nehmen. Sie haben dort eine Sperrminorität, können aber nicht frei entscheiden, sondern sind an die Weisung des Regierungsrates gebunden. Der Verwaltungsrat des Flughafens kann nur mit ihrer Zustimmung Entscheidungen betreffend Pistenausbauten treffen. Befürwortet der Regierungsrat das Ausbauprojekt (erfolgte am 19.5.2021) erteilt er Weisung an die Staatsvertretung im VR der Einleitung des Plangenehmigungsverfahrens beim Bund zuzustimmen. Diese Weisung unterliegt der Zustimmung des Kantonsrates. Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat seiner Weisung zuzustimmen. Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) zusammengesetzt aus 14 Kantonsräten hat entschieden, dem Antrag des Regierungsrates zu folgen. Die Kommissionsmehrheit empfiehlt dem Kantonsrat, den Pistenverlängerungen zuzustimmen. Unabhängig vom Entscheid, hat das Volk das letzte Wort!

Bedrohung Südstarts geradeaus bei Bise (mit oder ohne Pistenverlängerung)

Das aktuelle Bisenkonzept mit Landungen von Norden und Starts nach Osten ist weniger leistungsfähig als das Nordkonzept (siehe rechts), weil es nicht kreuzungsfrei betrieben werden kann. Um diesen Kapazitätsverlust zu eliminieren, hat der Flughafen mit dem Betriebsreglement 2017 (BR2017) neue Südstarts geradeaus bei Bise beantragt. Dies unabhängig von einem Ausbau der Pisten. Gegen dieses Betriebsreglement hat der VFSN im Namen seiner Mitglieder eine Einsprache erhoben.



Die Südstarts geradeaus würden im Süden des Flughafens eine massive Lärmzunahme verursachen. An Bisentagen würde zusätzlicher Startlärm das am dichtesten besiedelte Gebiet der Schweiz sehr stark belasten (siehe rote Linien in der Grafik). Dies müssen wir verhindern!

Das Gesuch für das BR2017 mit den Südstarts geradeaus ist in

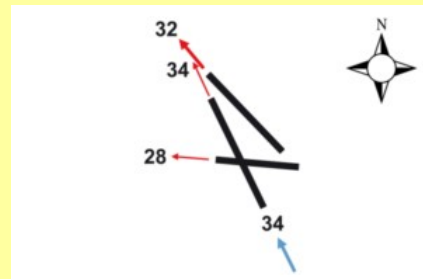
Bern beim BAZL hängig. Das BAZL kann diese bewilligen oder wie von uns gefordert ablehnen. Die durch die Südstarts geradeaus gewonnene Kapazität benötigt der Flughafen mittelfristig nicht. Das Gesuch wurde noch vor Corona und dem Einbruch der Flugbewegungen gestellt.

Nebst den Südanflügen jeden Morgen und häufig auch am Abend hätten wir tagsüber zusätzlich Starts geradeaus über uns. Falls das BAZL die Südstarts geradeaus trotzdem genehmigen würde, werde wir dagegen Beschwerde einreichen.

Häufigste Betriebskonzepte

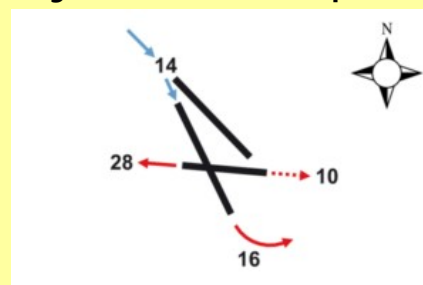
Die Fluglärmverteilung heute basiert auf diesen 3 Konzepten, die am häufigsten angewendet werden:

Morgens das Südkonzept



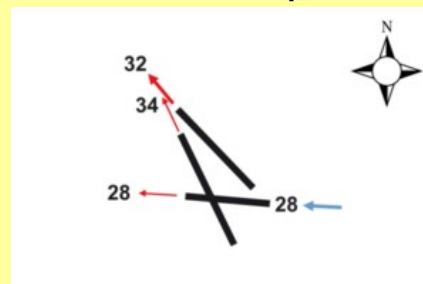
mit Landungen von Süden und Starts nach Norden und Westen

Tagsüber das Nordkonzept



mit Landungen von Norden (wie früher zu allen Zeiten) und Starts nach Westen und Süden mit Leftturn

Abends das Ostkonzept



mit Landungen von Osten auf Piste 28 und Starts primär nach Norden.

Die Piste 10/28 ist mit 2'500 Metern aktuell die kürzeste Piste und **häufig erfolgen am Abend die Anflüge daher über den Süden.**

Durch die verlängerte Piste 28 könnten mehr Landungen über Osten erfolgen und wir hätten abends weniger Südanflüge. Genau darum geht es bei der Pistenverlängerung.

Braucht es den VFSN noch?

Liebe Mitglieder

In letzter Zeit ist es ruhig um den VFSN geworden. Dies weil wenig Relevantes gelaufen ist, für das es sich gelohnt hätte «Lärm» zu machen. Nun kann man sich fragen, braucht es unseren Verein überhaupt noch und soll ich da weiterhin Mitglied bleiben?

Die Antwort ist klar: **Ja, ja, ja, mehr denn je!**

Bekanntlich wollen wir «...Überflüge der südlichen Region des Flughafens Kloten durch zivile Flugzeuge verhindern...», so steht es im Zweckartikel unserer Statuten. Diesem übergeordneten Ziel unterordnen wir all unsere Aktivitäten, Ressourcen und Kräfte. Nur dank all unserer Mitglieder und unserem unermüdlichen Engagement ist der VFSN eine der anerkanntesten Bürgerorganisationen und hat eine von allen Parteien, auch vom Flughafen, respektierte und beachtete Stimme. Dies sicher aufgrund unserer grossen Mitgliederbasis, welche einen grossen Teil der Bevölkerung repräsentiert und mit dem Widerstand Schlimmeres verhindern konnte.

Verschiedene heisse Themen werden in nächster Zeit spruchreif und werden unser grosses Engagement erfordern. Die Bedrohung durch die neuen Südstarts geradeaus ist nach wie vor gross, auch wenn das Gesuch schon lange in Bern pendent ist. Das aktuell prominenteste ist die viel diskutierte „Pistenverlängerung“ (siehe dazu die vorne gemachten Ausführungen). Nachdem sich der Kantonsrat erst nach den Sommerferien definitiv für oder gegen die Pistenverlängerung entscheiden wird, gewinnen wir noch etwas Zeit, denn wie oben ausgeführt, werden wir so oder so wieder stark gefordert sein.

Die zu erwartende Abstimmung im Nachgang zum fakultativen Referendum, das mit grösster Wahrscheinlichkeit ergriffen wird, erfordert vorgängig eine umfassende Informationskampagne und Mobilisierung im ganzen Süden des Flughafens und darüber hinaus. Dazu brauchen wir die Unterstützung all unserer Mitglieder!

Wenn der VFSN auch in Zukunft ein gewichtiges Wort mitreden und gehört werden will, braucht er weiterhin eine möglichst starke Mitgliederbasis!

Mit der vorliegenden VFSN-Info und den folgenden werden wir Sie wieder zeitnah, umfassend und verständlich über die laufenden und anstehenden Entwicklungen bei den Südüberflügen, dem Flughafen und weiteren relevanten Themen informieren.

Wir zählen auf Sie und freuen uns, wenn Sie in Ihrem Umfeld die Notwendigkeit des VFSN ansprechen und Ihre Bekannten zur Mitgliedschaft ermuntern! Vielen Dank!

Ihr VFSN-Vorstand

Generalversammlung VFSN 2023 Neue Zusammensetzung Vorstand

Am 18. April 2023 hatten wir unsere 21. Generalversammlung in der Zwicky-Fabrik. Nebst den sachlichen Informationen und dem Fokus auf die Pistenverlängerung wurde auch der Vorstand neu zusammengesetzt.

Neu, respektive wieder in den Vorstand gewählt wurden Yvonne Wewerka, Alex Scheuer und Urban Scherrer, alles Gründungsmitglieder des VFSN. Letzter wird nach der fünfjährigen Präsidialzeit von Edi Rosenstein diese Charge übernehmen. Edi Rosenstein und Cla Semadeni verbleiben im Vorstand. Mit gebührendem Applaus verabschiedet aus dem Vorstand wurden Myrta Zeller, Rolf Hunkeler und Fritz Rhyner. Ihr grosses Engagement wurde herzlich verdankt.

Wichtige Informationen

Lärmbelästigungen

Melden Sie Ihre Lärmbelästigungen bei der Lärmstelle des Flughafens:

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

Sie dürfen uns beim E-Mail gerne ins cc nehmen (info@vfsn.ch).

Lassen Sie sich nicht vertrösten und beharren Sie auf einer verbindlichen Antwort.

Termine

Samstag, 26. August 2023

VFSN an den Neuzuzüger-Anlässen:

11.00 – 12.30 h in der Semihalle
Küsnacht

10.00 – 12.00 h in der Zwicky-
Fabrik Fällanden

Montag, 30. Oktober 2023

20. Jahrestag

Bitte dieses Datum bereits jetzt reservieren. Wir werden uns am Abend zum Jahrestag „20 Jahre Südanflüge“ treffen. Die Details werden wir rechtzeitig mitteilen.

Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme!

Monatsrückblick

Bleiben Sie informiert! Mit unserem Newsletter „Monatsrückblick“ erhalten Sie alle wichtigen Informationen zu unserem Thema.

Falls Sie diesen noch nicht erhalten, melden Sie sich bei info@vfsn.ch.

Impressum

Verein Flugschneise Süd - NEIN
8117 Fällanden

Kontakt: info@vfsn.ch

Geschäftsführer: Edi Rosenstein,
gf@vfsn.ch / 044 825 25 31

Mitglied werden unter:

www.vfsn.ch/verein/
mitgliedwerden

Unterstützungskonto:
PC 87-313604-9

Herzlichen Dank!

