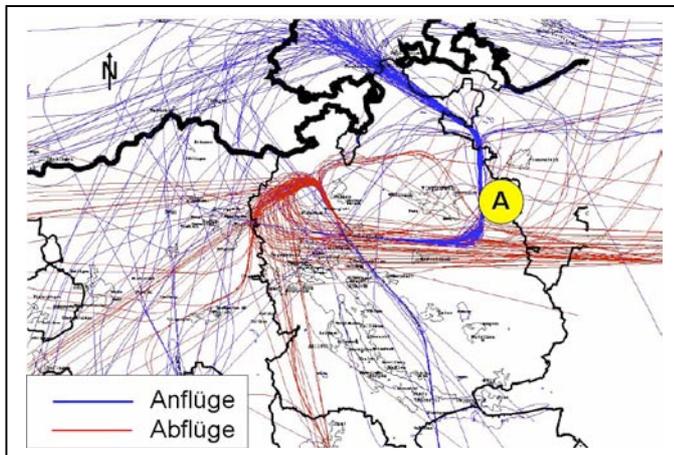


## Anflugrouten über dem Zürcher Oberland, dem Glattal und dem Pfannenstiel

Seit bekannt ist, dass im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) Varianten mit einer Nord- und Ostausrichtung auf eine breite Akzeptanz stossen, nehmen die Attacken von Bürgerorganisationen aus dem Osten unsachliche Züge an. Die Behördenvertreter des Bezirks Uster werden z.B. als „Kamikazeflieger, die das Zürcher Oberland dem künftige Flugregime opfern wollen“ bezeichnet (Newsletter, Bürgerprotest Fluglärm Ost, BFO vom 8. Juni 2007). Mit falschen Angaben wird Angstmacherei betrieben. So behauptet die BFO, dass mit einer Ostausrichtung das Zürcher Oberland von morgens 6:00 Uhr bis Mitternacht im Zweiminutentakt überflogen würde. Tatsache ist, mit dem kanalisierten ILS-Ostflug aus Norden oder neuen Anflugverfahren wird das Zürcher Oberland entlastet.

Thomas Morf, Präsident Flugschneise Süd – NEIN

### Ostflüge ohne ILS vor Oktober 2006



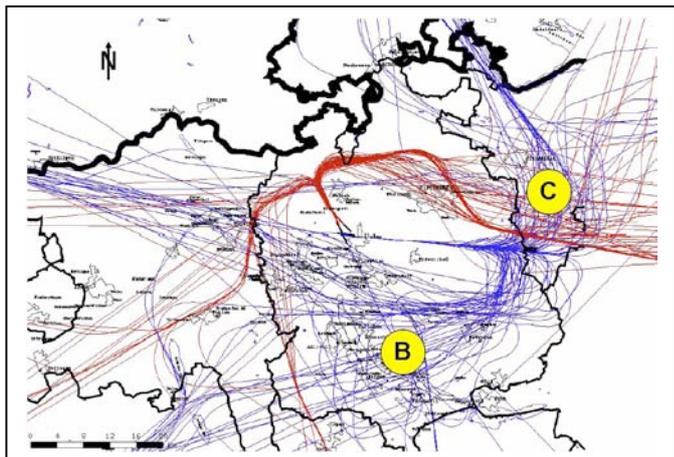
Ostflüge wurden bis Oktober 2006 ohne Instrumenten-Landesystem, (ILS), in einem engen Korridor von Norden via Schaffhausen auf die Piste 28 geführt (A).

Diese klassische Form der Kanalisierung belästigt wenig Menschen mit Fluglärm.

Mit der Inbetriebnahme des ILS (Okt. 2006) entsprach die 90 Grad Kurve im Raum südöstlich von Winterthur nicht mehr den ICAO Empfehlungen.

Darum wird seit Oktober 2006 der ganze Kanton Zürich überflogen und breit belärmt.

### Ostflüge mit ILS seit Oktober 2006



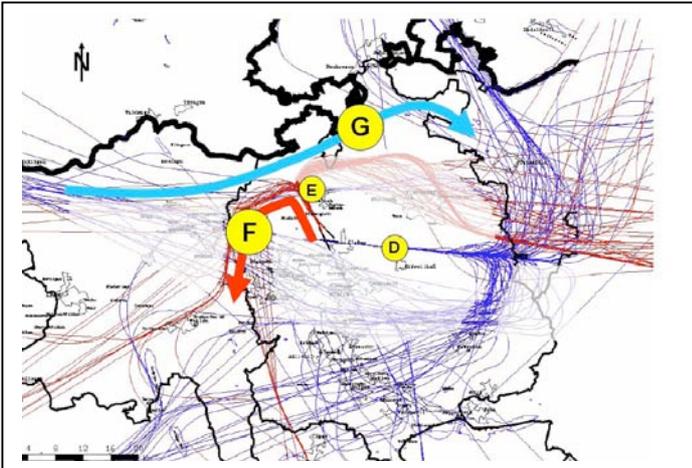
Da neue, moderne Navigationstechnologien in der Schweiz erst in Prüfung sind, wird vorerst breit gefächert (Radarvektoring) von Süden (B) und Norden (C) auf den ILS-Strahl der Piste 28 angefliegen.

Dies bewirkt eine markante Zunahme des Fluglärms über weiten Gebieten des Pfannenstiels, des Glattals und des Zürcher Oberlandes.

Dieses Beispiel zeigt deutlich, wie mit einer Verteilung, ohne Zunahme der Zahl von Flugbewegungen, die Lebensqualität einer grösstmöglichen Anzahl von Menschen beeinträchtigt werden kann.

Die Verteilungs-Befürworter aus Norden und Osten nennen dies „fairteilen“.

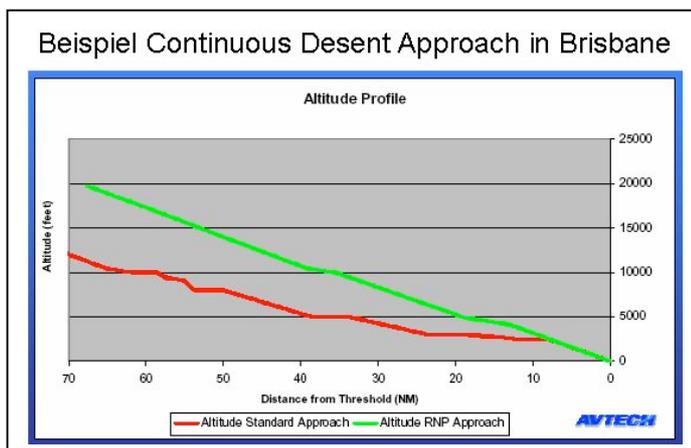
## Verbesserte Situation seit August 2007



In diversen Gesprächen mit den Verantwortlichen hat der VFSN Alternativen zu dieser unbefriedigenden Situation gesucht und auch gefunden.

Die Erfahrungen mit den ILS-Ostanflügen führten zu einer Anpassung der An- und Abflugrouten. Seit dem 2. August 2007 werden bei gleichzeitigen Landungen auf Piste 28 (D) und Starts Richtung Norden (E), die startenden Maschinen westwärts geführt (F). Gleichzeitig werden die Anflüge aus Richtung Nord und West jetzt von Norden her auf den Endanflug 28 geführt (G), anstatt via Süden, Zürcher Oberland. Damit dürften gut 50% der Anflüge über das Zürcher Oberland wegfallen.

## Entlastung durch Optimierung und neue Technologien



Eine weitere Entlastung der Bevölkerung ist durch Anpassung und Optimierung der An- und Abflugrouten mit dem Einsatz neuer Technologien möglich.

Als nächster Schritt wird die Einführung von exakt definierten, kanalisierten Flugrouten (z.B. mit P-RNAV) auf Piste 28 geprüft. Damit wäre der Standardanflug von Norden (A) auf Piste 28 wieder möglich.

Weiter ist die Einführung eines Continuous Descent Approach (CDA) möglich, resp. wahrscheinlich. Dabei gleiten die Flugzeuge im „Leerlauf“ ohne Schub und (fast) ohne Lärm bis ca. 12 km vor den Lande-Aufsetzpunkt.

Alle diese Massnahmen: Kanalisierung, Optimierung der Flugrouten und neue Technologien werden dazu führen, dass die heute wahrnehmbare Lärmbelastung durch die Ostanflüge im Zürcher Oberland drastisch abnehmen, im Idealfall ganz wegfallen wird. Dass die dazu notwendigen Arbeiten auch durchgeführt werden, dafür wird sich der VFSN auch weiterhin einsetzen.

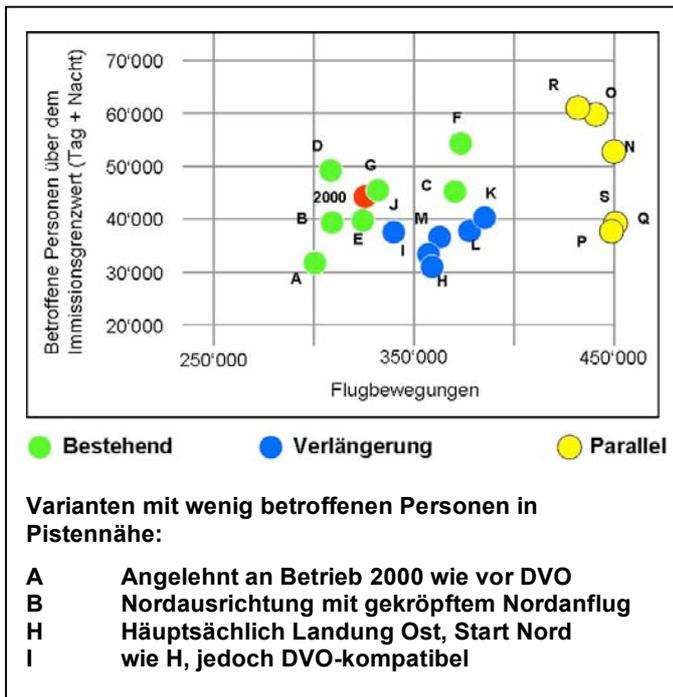
Neue Technologien wie P-RNAV oder CDA für lärmreduzierte und schadstoffärmere Anflüge sind vorhanden. Sie werden im Ausland bereits eingesetzt und laufend weiter entwickelt. In Pistennähe (bis ca. 12 km vor Pistenanfang) werden die Immissionen trotzdem weiterhin erheblich sein. Im gleichen Bereich also, in dem auch die Wahrscheinlichkeit eines Flugzeugabsturzes am grössten ist.

Folgerichtig dürfen deshalb im SIL nur Varianten aufgenommen werden, bei denen vor allem in Pistennähe möglichst wenig, im Idealfall keine Menschen leben.

Sollte nach dem Jahre 2021 (frühest möglicher Zeitpunkt) eine Verlängerung der Piste 10/28 Tatsache werden, so werden die dann zur Verfügung stehenden Navigationsmethoden generell einen lärmoptimierten Anflug (z.B. CDA, green approach) ermöglichen. Nach den heute schon vorliegenden Erkenntnissen mit solchen Anflugverfahren, würde sich damit im Zürcher Oberland wie auch in der Pfannstielregion der Fluglärm um ca. 50% reduzieren.

Die Konsequenzen für den Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (ein langfristiges Planungsinstrument) sind offensichtlich. Auf den letzten 12 km eines Landeanfluges müssen möglichst wenig Menschen leben. Denn nur so kann sichergestellt werden, dass möglichst wenig Menschen Lärm- und Sicherheitsrisiken ausgesetzt sind.

## Betriebsvarianten SIL



Der „Bericht Betriebsvarianten“ BAZL vom 8. Dez. 2006 zeigt auf, dass mit der traditionellen Nordausrichtung (Var. A) und bei zwei Varianten mit Pistenerweiterung (Starts Nord, Landungen Ost, Var. H+I) am wenigsten betroffene Menschen über dem IGW (Immissionsgrenzwert) resultieren.

### Zusammenfassend kann festgehalten werden:

- Die Anflugrouten zum ILS 28 können optimiert werden.
- Verteilen bedeutet, viele und vor allem neu Menschen belästigen, ohne dass bereits Betroffene entlastet werden.
- Verteilen ist reine Maximierung der Kapazität für den Flughafen.
- Verantwortungsbewusstes und zukunftsgerichtetes Handeln bedeutet, Einsatz und Engagement für Lösungen, die möglichst wenig Menschen mit möglichst wenig Fluglärm belasten.
- Diese Lösungen sind bekannt: Konsequente Nordausrichtung und gekröpfter Nordanflug, und allenfalls ergänzende Nord/Ost-Ausrichtung mit Pistenerweiterung.

Der Verein Flugschneise Süd – NEIN wird sich weiterhin unbeirrt dafür einsetzen, dass möglichst wenig Menschen mit möglichst wenig Fluglärm belastet werden. Diese Haltung vertritt unserer Meinung nach auch das Fluglärmforum Süd und die Behördenvertreter des Bezirks Uster.