

Bürgerprotest Fluglärm Ost (BFO)  
Postfach 19  
8484 Weisslingen  
+41 44 385 1133  
[georg.brunner@fluglaerm-ost.ch](mailto:georg.brunner@fluglaerm-ost.ch)

BFO, Postfach 19 P.P. 8484 Weisslingen

EINSCHREIBEN  
Bundesamt für Zivilluftfahrt  
Sektion Sachplan und Anlagen

3003 Bern

Bassersdorf, 04. November 2016

## **Stellungnahme zum (SIL 2) Objektblatt für den Flughafen Zürich Entwurf vom 26. September 2016**

Sehr geehrte Damen und Herren

Bürgerprotest Fluglärm Ost (BFO) hat das vorliegende (SIL2) Objektblatt für den Flughafen Zürich geprüft und ist zufrieden mit der Massnahme wie bei der speziellen Wetterlagen „Bise und Nebel“ auf einen kreuzungsfreien Betrieb gesetzt wird (Variante 4-LVP). Diese Wetterlage herrscht aber nur an ca. 20-30 Tagen pro Jahr. Wo bleibt aber die Sicherheit an den verbleibenden 340 Tagen z.B. bei den Starts des Interkontinentalverkehrs auf Piste 16 left turn bei gleichzeitigen Durchstarts der Hauptlandepiste 14? Unsere wesentlichen Einwendungen zielen auf die Nicht-Umsetzung von wichtigen Massnahmen aus der Sicherheitsüberprüfung Flughafen Zürich und das für die gesamte Betriebszeit der Flugkonzepte.

### **Wesentliche Einwendungen:**

- In der letzten Auflage des SIL Objektblatts vom 9.10.2014 monierten wir, dass die Sicherheitsempfehlungen aus dem Sicherheitsbericht nur für ca. 9% der Tages-Bewegungen und ca. 15% der Tages-Betriebszeit berücksichtigt war (Massnahmenpaket P11). Wir verlangten, dass alle sicherheitsrelevanten Massnahmen aus dem Sicherheitsbericht 2012 als Basis für das SIL 2-Objektblatt eingerechnet werden.
- Im Nordkonzept sind während des Tagesbetriebs weiterhin alle Abflüge der Langstreckenflugzeuge via Piste 16 mit left turn vorgesehen. Diese beinhalten ein erhebliches Kollision-Risiko mit Durchstartmanöver auf der Hauptlandepiste 14. Eine schwache 50% Lösung wurde für Flüge mit Destination im Westen vorgeschlagen (siehe Stellungnahme SIL 2).
- In unserem Verständnis dienen Sachpläne und das dazugehörigen Objektblatt der langfristigen Planungssicherheit und sollten nicht tangiert werden von Veränderungen aus kurzfristigen Einzelprojekten. In den letzten Jahren mussten wir bereits drei Anpassungen begutachten.

## Mitwirkungsmöglichkeit

Gemäss Publikation im Bundesblatt Nr. 38 vom 27. September 2016: Objektblatt für den Flughafen Zürich (Anpassung) / Information und Mitwirkung der Bevölkerung - sollen die betroffenen Bevölkerungskreise zu diesem Vorhaben Stellung nehmen können.

## Legitimation

Bürgerprotest Fluglärm Ost (BFO) vertritt mehr als 2'500 Mitglieder im An- und Abflugsektor östlich des Flughafens Zürich. Unsere Mitglieder sind bereits seit der Einführung der DVO im Jahr 2001 teilweise sehr stark gestört durch die ca. 18'000 Landungen und ca. 21'000 Starts von niedrig fliegenden, schweren und sehr lauten Flugzeugen (Interkontinentalverkehr). Mit dem von der Schweiz bereits unterzeichneten Staatsvertrag müssten sich die Flughafengemeinden bei allen zur Auswahl stehenden Varianten - nebst den bleibenden Abflugwellen - auf zusätzliche 45'000 Anflüge in der Zeit zwischen 18:00 bis 23:30 Uhr einstellen.

## Stellungnahme SIL 2

### «Vollständige Umsetzung der Sicherheitsempfehlungen»

Der Ende 2012 öffentlich gewordene Sicherheitsbericht mit seinen identifizierten 8 Top Gefahren und der Massnahmenliste sowie Massnahmenpaketen führt für alle Flugbetriebskonzepte teilweise massive Umstellungen auf um die Betriebssicherheit im Tages- und Nachtbetrieb nachhaltig zu verbessern. Es ist für uns unverständlich, dass die Flughafenpartner für das vorliegende SIL 2 Objektblatt weiterhin nur selektive Massnahmen ausgewählt haben. Wir verlangen, dass alle sicherheitsrelevanten Massnahmen für alle Flugbetriebskonzepte aus dem Sicherheitsbericht 2012 als Basis für das SIL-Objektblatt einfließen sollen.

### «Nordkonzept mit Variante 4-LVP für Wetterlagen mit Bise und/oder Nebel»

Wir sind sehr zufrieden mit der Handhabung dieser Herausforderung. Der kreuzungsfreie Betrieb ist wirklich die richtige Antwort. Diese Wetterlage herrscht aber „nur“ an ca. 20-30 Tagen pro Jahr. Mit dieser Variante werden etwa 7.5% der Jahres Start-Bewegungen und ca. 6.8% der Jahres-Betriebstage bewerkstelligt.

### «Starts Piste 16 left turn»

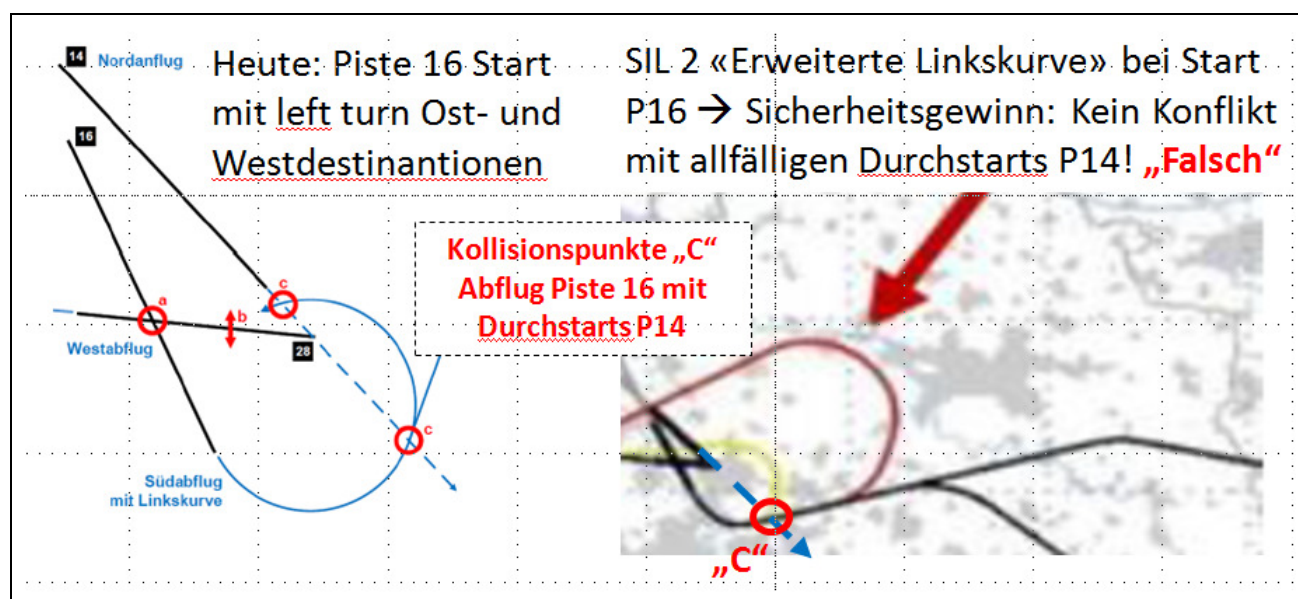
Die Anpassungen im Konzept N 1.11 beziehen sich auf die Abflugrouten. Pro Tag starten ca. 40-50 Interkontinentalflüge (Stand 2015 / Prognose 2030 = 75) auf der Piste 16 mit einem left turn. Dabei fliegen ca. die Hälfte Destinationen im Westen die andere Hälfte Destinationen im Osten an. Diese Starts weisen ein grosses Konfliktpotential mit Durchstartmanöver auf der Hauptlandepiste 14 auf. Im Sicherheitsbericht wurde diese Situation als einer von 8 Top Hazards bezeichnet. Für diese latente Konfliktsituation hat das vorliegende Objektblatt keine Antwort.

**Forderung:** Alle P16 Starts im Nordkonzept sollen straight oder mit rightturn geflogen werden. Die Bewegungen sollen mit der Variante 5a abgewickelt werden.

### «Enhanced left turn»

Im vorliegenden Objektblatt Entwurf wird einerseits die ab der Piste 16 mit einer 270°-Kurve «über den Flugplatz» nach Westen führende Startroute dahingehend angepasst, dass die Flugzeuge zunächst noch weiter Richtung Osten geführt werden, bevor sie westlich von Winterthur mit einer lang gezogenen Linkskurve Richtung Westen abdrehen. Dadurch kann sichergestellt werden, dass sie «über dem Flugplatz» bereits 5000 ft erreicht haben und damit nicht mehr in Konflikt mit allfälligen Durchstarts auf der Piste 14 geraten können. **Das ist nur 50% einer wirklich konfliktfreien Lösung.** Nach dem Start folgt gleich ein 90 Grad left turn. An dieser Position ist der Konflikt mit den Durchstartmanöver ab P14 erstmals gegeben und wird mit dem „enhanced left turn“ nicht gelöst. Dieser „enhanced left turn“ ist wirklich ein unglücklicher Lösungsansatz: Man will nach Westen fliegen – macht dann aber ein etwa 45 km längeren Umweg, beschallt neue Gebiete, verbraucht massiv mehr Kerosin und stösst unnütz weitere umweltschädliche Emissionen aus. Bei einem normalen Verbrauch eines Flugzeugs (A340-300) sind das 350 Liter Kerosin zusätzlich pro Umweg. Bei 20 Fliegern pro Tag 7000 Liter und pro Jahr 2'555'000 Liter - in Worten 2,6 Millionen Liter) zusätzliche Umweltverschmutzung. Also müssten mindestens die Flieger nach Westen mit P16 Straight und Rightturn nach Westen operieren.

→ **Forderung:** die relative wenigen Bewegungen sollen mit der Variante 5a (Piste 16 Straight) während den Abflugzeiten der Interkontinental Verbindungen abgewickelt werden. Dadurch könnte der „enhanced left turn wieder“ gestrichen werden.



### «Pistenverlängerungen P28/P32»

Die Verlängerungen der Piste 28 im Westen (für Landungen von Osten) und der Piste 32 (für Starts nach Norden) sollen aus Sicherheitsgründen realisiert werden. Im letzten Jahr wurde als ursprünglicher Grund der Staatsvertrag vom BAZL angegeben. Wir können die Argumente für den Ausbau der Pisten nicht verstehen. Beispiel: die Piste 28 ist heute und nach dem Ausbau als „uncat“ kategorisiert. Auch die Anflugroute ist wegen den Geländehindernissen im Endanflug „uncat“. Dafür werden mindestens 4'300 Meter horizontale Sicht und 1'200 Fuss Wolkenuntergrenze definiert. Die Rückenwindkomponente für diesen Anflug beträgt 5 Knoten. Die Landeschwelle verbleibt an der heutigen Position. Die Pistenbreite wird nicht ausgebaut und die störenden Bauten links und rechts der Piste werden nicht entfernt. **Das sind doch die wahren**

**Gründe warum ein Pilot als alternative die Landepiste 34 verlangt.** Die Investitionen für das im Entstehen begriffene Bremssystem Piste 28 würden ebenfalls obsolet. Das Bremssystem wird Flugzeuge, welches beim Start oder bei der Landung über das Pistenende hinaus rollen, in einem Bett aus speziell gefertigten Materialien ohne grössere Beschädigung abbremsen.

→ **Forderung:** Auf die sehr teuren Investitionen für Pistenverlängerungen ist zu verzichten. Die sehr wenigen Fälle wo ein Grossraumflugzeug auf der Piste 28 nicht landen könnte (Rückenwind oder nasse Piste), sollen über eine andere Landepiste umgeleitet werden.

#### «Betriebszeiten/Öffnungszeiten des Flughafens»:

##### (2 Rahmenbedingungen zum Betrieb - Festsetzung)

→ **Forderung:** Der Betriebsbeginn am Morgen, wird im Einklang mit dem von der Schweiz unterzeichneten Staatsvertrag von heute 06:00 Uhr auf 06:30 Uhr verschoben. Da die Flughafenpartner in den letzten 10 Jahren nicht in der Lage waren die Start- und Landeslots so zu managen, dass der Verspätungsabbau nur sporadisch zum Einsatz kommt – verlangen wir die halbe Stunde für den Verspätungsabbau von 23.00 bis 23:30 Uhr ersatzlos zu streichen. Relevant für die Kontrolle der Einhaltung dieser Zeiten ist die Definition der ICAO für Start- und Landezeitpunkt. Der Flughafen ist von 06:30 Uhr bis 23:00 Uhr geöffnet – es gibt keinen zusätzlichen Zeitslot für Verspätungsabbau.

#### «Verkehrsleistung/Kapazität in der ersten Nachtstunde von 22:00 bis 23:00 Uhr»

Im Objektblatt wird an mehreren Stellen die verlangte Verkehrsleistung 2030 mit 346'000 Bewegungen festgehalten. Im Zürcher Flughafengesetz wurde eine maximale Verkehrsleistung von 320'000 Bewegungen festgeschrieben. Die Stimmbürger haben bei der Privatisierung des Flughafens Zürich nur unter diesen Restriktionen zugestimmt. Ein weiterer Punkt ist die Forderung des Papiers nach 12'800 Bewegungen in der heiklen Stunden von 22.00h bis 23.00h. Bereits heute können in der Zeit bis 23.30h (Verspätungsabbau) die festgelegten 10'300 Bewegungen nicht abgewickelt werden.

**Forderung:** Die Gesamtverkehrsleistung soll mit 320'000 Bewegungen für 2030 spezifiziert werden. Für die erste Nachtstunde von 22:00 bis 23:00 soll ein Maximum von 9'125 Bewegungen festgelegt werden (25 Bewegungen in der Nachtstunde).

#### «Nutzung Flugplatz Dübendorf»

Das Stationierungskonzept vom 25.11.2013 sieht vor, dass die Luftwaffe den Militärflugplatz Dübendorf künftig als Helikopterbasis betreiben wird. Der Bundesrat hat zudem entschieden, den Flugplatz Dübendorf für eine Mischnutzung Zivil/Militär zu öffnen. BFO ist der Ansicht, dass die Flugbetriebs-Koordination zwischen Kloten und Dübendorf weitreichende Hindernisse verursacht. Die Luftdistanz zwischen Piste 16/32 (Kloten) und der Hauptpiste Dübendorf liegt lediglich bei ca. 5.5km.

**Forderung:** Dübendorf als Rega Helikopterbasis ist akzeptiert. Einen weitergehenden Flugbetrieb - Zivil und/oder Militär lehnen wir strikte ab. Ein verschieben der Geschäftsfliegerie und/oder der Kleinaviatik von Kloten nach Dübendorf lehnen wir ebenfalls ab.

#### «Sachplanung – warum ein neuer SIL Koordinationsprozess starten?»

Im Bericht «Umsetzung von Sicherheitsmassnahmen im SIL» vom 15. September 2016 unter Kapitel 8.1. Beurteilung der Sicherheitsmassnahmen im Bereich Nordkonzept – Südabflüge:

„... Die Prüfung hat ergeben, dass die Betriebsvariante 4-LVP das beste Verhältnis zwischen Sicherheitsgewinn und Lärmbelastung aufweist. Mit einem kreuzungsfreien Betrieb bei Bise und bei Nebel genügt sie den Anforderungen der Sicherheit und führt zu keiner erheblichen Erhöhung der Lärmbelastung im Vergleich zu dem im SIL-Objektblatt bereits festgelegten Betrieb. Mit Blick auf das prognostizierte Verkehrswachstum und die bereits heute bekannte Nachfrage nach zusätzlichen Kapazitäten am Mittag wird zu diskutieren sein, wie diese Nachfrage abgedeckt werden kann. Mit der Variante 5b-LVP würde eine sinnvolle Lösung zu Verfügung stehen. Ein solcher Betrieb mit vermehrten Südabflügen geradeaus bedarf jedoch einer Grundlage im SIL-Objektblatt mit vorangehendem Koordinationsprozess.“

**Forderung:** Ein entsprechender, umfassender SIL Koordinationsprozess wurde ab 2005 bis 2013 für den SIL Flughafen Zürich mit einer umfassenden Variantenevaluation durch exerziert. Wir sehen nicht ein, warum dieses Verfahren nochmals aufgerollt werden muss. Auf eine Wiederholung ist zu verzichten. Alle Grundlagen sind vorhanden.

## Schlussbemerkungen

Bürgerprotest Fluglärm Ost (BFO) verlangt langfristige Planungssicherheit für alle Gemeinden rund um den Flughafen sowie grösstmögliche Abdeckung der Betriebssicherheit. Die Ende 2012 veröffentlichten Sicherheits-Empfehlungen für alle Flugbetriebskonzepte müssen im SIL 2 Objektblatt vollständig berücksichtigt werden.

Es muss sich, besser früher als später, im Luftverkehr die Erkenntnis durchsetzen, dass für alle Menschen eine obere Belastungsgrenze bezüglich Lärmstärke und Dauer festgelegt werden muss. Damit kommen wir einer demokratischen Flughafenpolitik näher und sichern einem sinnvollen Flughafen die Zukunft.

Wir erwarten, dass die Bürgerorganisationen, Städte und Gemeinden rund um den Flughafen Zürich ebenfalls in alle Analyse- und Entscheidungsprozesse einbezogen werden. Diese Leute haben die negativen Auswirkungen des Flugverkehrs zu ertragen und haben deshalb ein Recht auf Mitbestimmung.

Freundliche Grüsse

**Bürgerprotest Fluglärm Ost (BFO)**



Georg Brunner (Präsident)