

INFO BÜRGERPROTEST FLUGLÄRM OST

www.fluglaerm-ost.ch

«Sicherungsraum» im Osten!

Das Projekt «Relief» zieht um die Gemeinden im Osten eine Abgrenzungslinie. Damit liegt unser Wohn- und Lebensraum neu in einem so genannten «Sicherungsraum».

Das Raumentwicklungskonzept für die Flughafenregion und die langfristige Infrastrukturentwicklung des Flughafens (kurz gesagt «Relief») wurde uns am 9. Juli 2004 von der Zürcher Baudirektion vorgestellt. Zusammen mit der Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer plant die Regierungsrätin Dorothée Fierz die Emissionen des Flughafens Zürich (Lärm, Stickstoffoxyde) im Norden und Osten des Kantons zu konzentrieren.

Konzentration der Anflüge im Osten

Wenn es nach dem Projekt «Relief» geht, wäre die optimale Lösung, möglichst alle Anflüge (Relief spricht von 70%), das entspricht einer Verzehnfachung gegenüber heute, über den Osten zu kanalisieren. Damit dies möglich wird, soll die Ostpiste (P 28) um 450 Meter nach Westen (Richtung Rümlang) verlängert werden. Dadurch könne man die lästigen Südanflüge vermeiden, so der Relief-Bericht. Ebenfalls verlängert werden soll die Piste 14/32 Richtung Norden, um die Starts dort zu kanalisieren. Mit dieser Massnahme will man – gemäss Bericht – die Starts Richtung Süden reduzieren bzw. möglichst vermeiden.

Drahtzieher sitzen im Verwaltungsrat von Unique

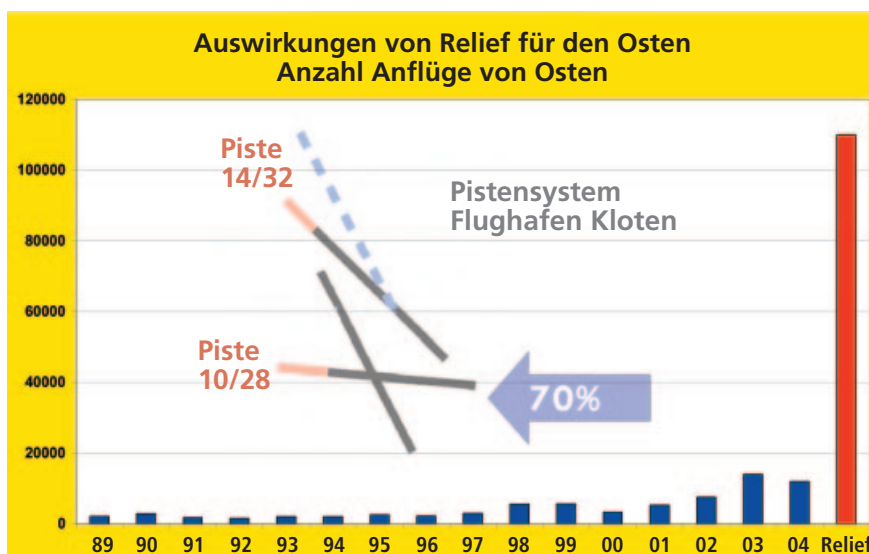
Das Ziel dieser Übung wird uns ebenfalls erklärt: Die Zürcher Baudirektion braucht Planungssicherheit für die Bauwirtschaft und die Zürcher Volkswirtschaftsdirektion braucht eine Mehrheit der Bevölke-

rung für zukünftiges Wachstum am Flughafen. Dieses gewünschte Wachstum war schliesslich auch Grundbedingung für das «unabhängige Expertenteam», was sich im Relief-Ziel von 420'000 Flugbewegungen widerspiegelt. Dass beide Regierungsrätinnen praktischerweise auch noch Verwaltungsrätinnen bei Unique sind, sei hier nur am Rande erwähnt.

Mit Wintergärten und Lüftungsanlagen gegen den Lärm

Die Details von «Relief» – alles nachzulesen in den offiziellen Dokumenten auf unserer Homepage – zeigen die hässliche Fratze des Projekts. Mit einer Abgrenzungslinie teilt man den Kanton in zwei Teile: den Osten und Norden – also unseren Lebensraum – und dem Rest des Kantons. Auf der einen Seite dieser Abgrenzungslinie soll Rechtssicherheit für

zukünftiges Bauen und Wohnen herrschen, auf der anderen Seite entsteht ein so genannter Sicherungsraum. Wir müssen sicherlich nicht extra erwähnen, dass unsere Region im Sicherungsraum liegen wird! Das Auferzwingen von zehnmal mehr Anflügen als bisher (von 6.00 Uhr bis 23.30 Uhr durchgehend!) will man uns mit Kompensationen schmackhaft machen. Mit eigenem Geld soll uns erlaubt sein, Wintergärten, Atrien und automatische Lüftungsanlagen zu bauen. Spezielle Schallschutzwände aus Glas sollen die Wohnqualität erhöhen. Damit das Zusammengehörigkeitsgefühl dieser Zweitklassgesellschaft gestärkt wird, soll alle zwei Jahre ein Event veranstaltet werden: Oberglatter treffen Nürensdorfer! Mit dem Bau von Wanderwegen will man die Sünden von «Relief» wieder gut machen. Wir werden uns mit allen uns zur Verfügung stehenden Mitteln gegen dieses menschenverachtende «Drei-Schluchten-Staudamm Umsiedlungsprogramm» wehren.



Editorial

Felix Jaccaz,
Präsident Bürgerprotest Fluglärm Ost



Bürgerprotest Fluglärm Ost (BFO) blickt auf das erste, verkürzte Vereinsjahr zurück. Am 12. Februar 2004 wurde unser Verein von 22 Mitgliedern gegründet. Seither ist BFO stark gewachsen und gehört bereits zu den fünf mitgliederstärksten Bürgerbewegungen. Wir haben uns als sehr aktive und zuverlässige Organisation bei Bevölkerung, Politikern und Presse etabliert. Unsere breite Abstützung und Akzeptanz in der Bevölkerung erreichten wir durch unsere lokal gut verankerten und aktiven Ortsgruppen mit deren Aktivisten. Damit sind wir zur führenden Bürgerbewegung im Osten geworden. Unsere Homepage (www.fluglaerm-ost.ch) sowie unser Lärmbulletin wird weit über den Kanton Zürich hinaus als aktuelle Informationsquelle genutzt. Wir haben damit zahlreiche Missstände aufgedeckt, welche auch auf der Frontseite von Tageszeitungen publiziert wurden. Zusammen mit den Bürgerorganisationen aller Regionen waren wir massgeblich am Zustandekommen der «Initiative für eine realistische Flughafenpolitik» beteiligt. Unter den ersten fünf Gemeinden mit den höchsten prozentualen Unterschriftenzahlen sind vier aus dem Osten.

Mitglieder mit E-Mail werden von uns kostengünstig und schnell informiert. Alle anderen Mitglieder konnten unsere Informationen bisher nur aus der Presse, an Veranstaltungen oder aus Flugblättern entnehmen. Mit dieser Zeitung «Info Bürgerprotest Fluglärm Ost» wollen wir auch sie besser informieren und unseren Verein noch besser bekannt machen. Diese Zeitung wird – wie alles was wir machen – von aktiven Mitgliedern ehrenamtlich verfasst und kostengünstig hergestellt. Wir haben mehrere Ausgaben pro Jahr geplant, welche bei gegebenem Anlass erscheinen werden. Ziel ist es, allen unseren Mitgliedern die wichtigsten Informationen zukommen zu lassen.

Die Lebensqualität im Osten kann nur erhalten werden, wenn sich grosse Bevölkerungsteile aktiv dafür einsetzen. Leider haben viele die akute Bedrohung durch Relief und andere Pläne des Flughafens und der Regierung noch nicht erkannt. Deshalb brauchen wir Ihre Unterstützung. Sprechen Sie mit Ihren Nachbarn und Freunden darüber. Gewinnen Sie sie als neue Mitglieder und unterstützen Sie unsere Aktionen.

Gemäss einem internen Sitzungsprotokoll der Unique-Geschäftsleitung wird die Erweiterung der Kapazität (Gewicht 5) höher gewichtet als die Sicherheit (Gewicht 4).

Nachdem bei der Umsetzung des Staatsvertrages bereits mit der Sicherheit geschlampt wurde (erforderliches Sichtminima wurde erst nach dem Flugzeugabsturz in Bassersdorf verdoppelt), tauchten Ende letzten Jahres weitere Sicherheitslücken auf. Das bei Unique und Skyguide längst bekannte Problem des Durchstarttrisikos bei gleichzeitigem Landen von Norden und Starten nach Süden, wurde vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) erst im Dezember 2003 ernst genommen. Von diesem Zeitpunkt an durften Flugzeuge nicht mehr gleichzeitig von Norden landen und nach Süden starten.

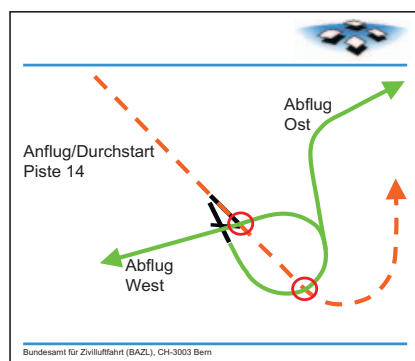
Sicherheit im Osten zweitrangig

Unsere Forderung nach einer unabhängigen Sicherheitsprüfung der Ostanflüge wurde sowohl von der Aufsichtsbehörde BAZL wie auch von unserem eigenen Regierungsrat abgelehnt. Selbst nachdem man die Südanflüge ein zweites Mal auf deren Sicherheit überprüfte (unabhängiges Gutachten in England erstellt), verweigerte man dieses Recht dem Osten erneut. Ein internes Sitzungsprotokoll der Unique-Geschäftsleitung (SonntagsBlick August 2004) zeigt nun auf wieso: Unique gewichtet die Kapazitätserweiterung höher als die Sicherheit. Erwähnenswert ist, dass unser Regierungsrat mit drei Vertretern (Führer, Fierz und Huber) im Verwaltungsrat von Unique sitzt.

Sicherheit nur ein Lippenbekenntnis

Weitere Sicherheitsmängel aufgetaucht

Ende September 2004 ergab eine Sicherheitsinspektion des BAZL, dass die im Dezember 2003 erteilten Sicherheitsauflagen (Durchstartrisiko) mangelhaft waren. Man hat schlichtweg vergessen, dass die startenden Flieger bei ihrer sinnlosen Ehrenrunde über dem gesamten Zürcher Unterland (Left-Turn) zweimal



die Flugbahn der landenden Flieger kreuzen (siehe Grafik). Die am nächsten Tag umgesetzte Verschärfung der Sicherheitsauflagen zeigt uns zwar, dass das BAZL unter dem neuen Chef Raymond Cron dazugelernt hat, aber auch, dass noch viele «Altlasten» zu bereinigen sind.

Bürgerprotest Fluglärm Ost reichte Beschwerde beim BAZL ein

Die massive Anhäufung von Durchstarts beim Ostanflug (bis zu dreimal täglich!) veranlasste uns Ende September 2004, eine offizielle Beschwerde bei der Aufsichtsbehörde BAZL einzureichen. Wir verlangen eine Untersuchung dieser Vorfälle und eine unabhängige Sicherheitsprüfung der Ostanflüge. Damit nehmen wir den neuen Chef Raymond Cron in die Pflicht.



Heute die Schlagzeilen lesen, die morgen in der Zeitung stehen!

Abonnieren Sie gratis die Newsletter. Wir decken auf, wir informieren, wir bleiben dran!

Auf Piste 28 wird das ILS gebaut

Trotz hängiger Einsprachen wird das Instrumentenlandesystem (ILS) für die Piste 28 gebaut. Diese Kapazitätssteigerung erhöht nur scheinbar die Sicherheit.

Dient es der Sicherheit oder der Kapazitätssteigerung? Beim bisherigen VOR/DME Verfahren sind die Flugzeuge stufenweise abgesunken, um auf den letzten 5 km in einem relativ steilen Winkel von 3,7° anzufliegen. Seit dem 2. September 2004 und auch beim geplanten ILS, fliegen sie mit einem konstanten Winkel von 3,27° an. Die Anflugachse wird für das ILS um ein Grad nach Süden verschoben. Der Anflug beginnt in Turbenthal, wo auf 1500 müM überflogen wird. Aus den Warteräumen sollen die Flugzeuge in einer Höhe von mindestens 1500 müM und einer Distanz von etwa 18–36 km ab der Pistenschwelle von Norden und Süden auf die verlängerte Pistenschwelle durch Radar aufliniert werden.

Trotz Einsprachen wird gebaut

Trotz 5500 Einsprachen wurde das Gesuch vom BAZL genehmigt und mit dem

Bau des ILS begonnen. Mit einer superprovisorischen Verfügung gelang es der Stadt Kloten, den Bau zu stoppen. Am 21. September 2004 hat das Bundesgericht der Beschwerde die aufschiebende Wirkung wieder entzogen und Unique hat den Bau fortgesetzt trotz hängiger Einsprachen.

Das ILS erhöht die Sicherheit nicht

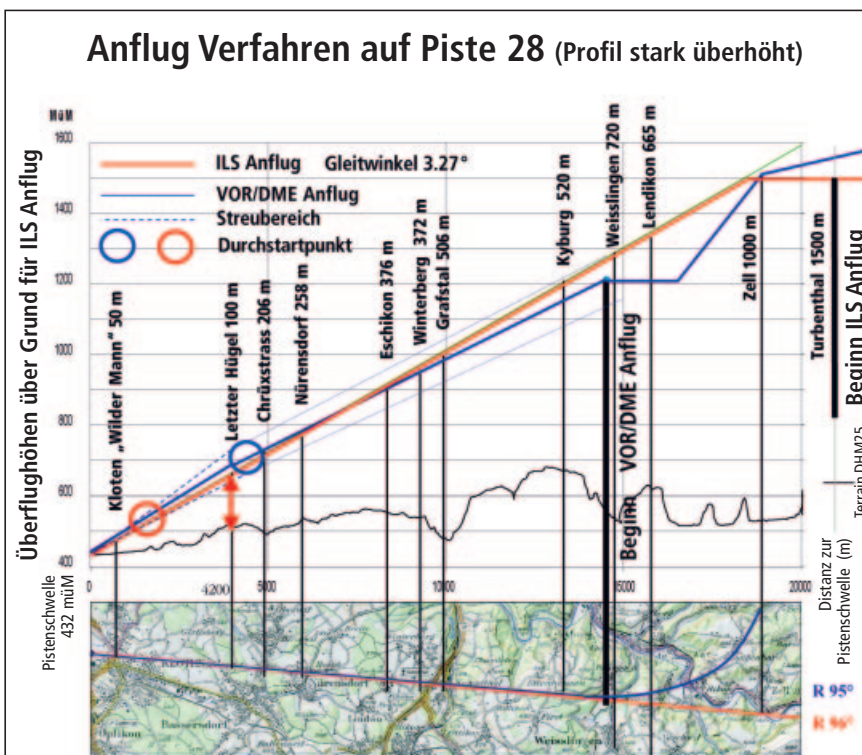
Weil die ILS-Richtstrahlen durch Flughafengebäude, die Autobahn und andere Hindernisse gestört werden, ist nur ein ILS Cat 1 möglich, also dasjenige, das am meisten Sicht benötigt. Wie bisher muss der Pilot durchstarten, wenn er nicht in einer definierten Mindestdistanz die Piste sehen kann. Mit dem ILS verschiebt sich dieser Entscheidungspunkt hinter den kritischen, stark bewaldeten Hügeln bei Bassersdorf, der dann in nur 100 Metern über Grund – die Baumwipfel nicht eingerechnet – auch bei dichtem Nebel überflogen wird. Mit dem geplanten ILS wird die Sicherheit zuerst erhöht, aber mit der Reduktion der Sichtminima wieder der Kapazität geopfert. Es ist, wie wenn man glaubt, dank besserer Schein-

werfer, im Nebel schneller und trotzdem sicherer fahren zu können.

Das ILS soll die Kapazität erhöhen

In der Plangenehmigung des UVEK vom 22. April 2004 steht der wahre Grund für das ILS. «Die Installation eines ILS führt zu einer Verbesserung der Verfügbarkeit. Sie erlaube somit dem Flughafenbetreiber eine flexiblere Nutzung der Piste 28 unter Gewährleistung einer aus heutiger Sicht maximalen Verfügbarkeit des Anflugs.» Es geht nicht um eine Erhöhung der Sicherheit, sondern um die Sicherung des Kapazitätsausbaus durch Einführung einer neuen Hauptanflugachse aus dem Osten. Deshalb werden wir den Bau des ILS mit allen Mitteln bekämpfen.

Anflug Verfahren auf Piste 28 (Profil stark überhöht)



BFO begrüsst die politische Unterstützung

Behördenvertreter von 69 Städten und Gemeinden aus den Regionen östlich des Flughafens wehren sich nun gemeinsam gegen die Intensivierung der Ostanflüge. Sie alle haben in Winterthur eine «Charta Region Ost» unterschrieben und an den Regierungsrat übergeben.

Endlich erhält die Bevölkerung im Osten gebührende Unterstützung zahlreicher Politiker! Aufgrund der Brisanz des Projektes «Relief» (= forcierte Ostanflüge) ist dies auch von Nöten!

Der Verein «Bürgerprotest Fluglärm Ost» unterstützt die Charta Region Ost wie auch die Bemühungen der IG Ost, sich gegen die forcierten Ostanflüge zu wehren.

Machen auch Sie mit und beziehen Sie die Gratis-Plakate «Forcierte Ostanflüge Nein» bei Ihrer Gemeinde.

Die Geschichte der Ostanflüge

Trotz immer wieder gegenteiliger Behauptungen, wurde der regelmässige Ostanflug erst vor drei Jahren eingeführt. Von 1989 bis 2001 war er nur unter bestimmten Wetterbedingungen möglich.

Die Piste 28 wurde seit der Fertigstellung der Verlängerung von 1900 m auf 2500 m Ende 1960 nur bei starkem Westwindwetter als Landepiste für Verkehrsflugzeuge benutzt. Die Anflüge verliefen von Norden her über das Flughafengelände und mit einer Linkskurve zwischen Kloten und Bassersdorf im Visual Circling direkt auf die Piste. Dieses alte Verfahren wird heute fälschlicherweise als «Ostanflug» tituliert.

Ostanflug erst seit 1989

Erst seit 1989 erfolgte der so genannte Westwind-Anflug, ausschliesslich bei extremem Westwind und klarer Sicht, über den Osten in der Pistenachse über das Tösstal im VOR/DME-Anflugverfahren. Die Bevölkerung hat dies mehrheitlich akzep-

tiert. Es handelte sich um etwa 20 Tage oder um rund 2000 Landungen pro Jahr. Die Anflüge störten meist wenig, da bei diesen Witterungsbedingungen ein Aufenthalt im Freien ohnehin meist ungemütlich ist. Eine andere Sache ist, dass diese Anflüge stetig zugenommen haben und auch durchgeführt werden, wenn sich kaum ein Lüftchen regt. Seit 1994 darf die Piste 28 zusätzlich für maximal 12 so genannte STOL-Anflüge pro Tag, mit steilem Anflugwinkel von 6°, verwendet werden.

Planmässige Ostanflüge gibt es erst seit 3 Jahren

Im Oktober 2001, gleichzeitig mit dem Gesuch für Südanflüge, erfolgten die neuen Anflüge auf Piste 28. Sie wurden nach dem gleichen Verfahren wie die Westwind-Anflüge, ohne Sicherheitsprüfung und unter Entzug der aufschiebenden Wirkung der 5000 Einsprachen, eingeführt. Kurz darauf ereignete sich der tragische Absturz der Crossairmaschine in Bassersdorf. Das Flugzeug flog im Schneesturm in den letzten Hügel vor der Piste.

Erst danach erkannten die Verantwortlichen, dass die Sichtbedingungen gegenüber dem bisherigen Westwind-Anflug erhöht werden müssen. Der Osten wird seither täglich und planmässig während den deutschen Sperrzeiten mit Fluglärm eingedeckt. **Die Anzahl der Ostanflüge pro Jahr hat sich verzehnfacht!**

Die einseitige Verordnung Deutschlands (DVO)

Seit dem 17. April 2002, mit der Verschärfung der deutschen Verordnung, wird täglich angeflogen:

Werktags von 21.00 Uhr bis Betriebschluss und an Wochenenden von 20.00 Uhr bis Betriebschluss (24.00 Uhr und 30 Minuten Verspätungsabbau).

Seit Einführung der Südanflüge im Oktober 2003 entfallen die Anflüge auf Piste 28 am Morgen zwischen 5.30 und 6.00 Uhr. Die Überflüge zum Südanflug sind aber im fernerer Osten teilweise noch lauter hörbar, als die vorherigen Ostanflüge und garantieren einen unfreiwilligen Weckservice.

BÜRGERPROTEST
FLUGLÄRM OST www.fluglaerm-ost.ch

**Helfen Sie mit!
Zeigen Sie Flagge!**

GRATIS

Die BFO-Banner sind gratis bei Ihrer Ortsgruppe oder bei Bürgerprotest Fluglärm Ost, Postfach 19, 8484 Weisslingen, info@fluglaerm-ost.ch zu beziehen.
(Unkostenbeitrag wird natürlich begrusst)

Impressum

Redaktion:

Felix Jaccaz, Ralph Weidenmann,
Raymond Decorvet, Helen Jaccaz,
Dominik Bruderer

Druck:

Mattenbach AG, 8411 Winterthur

Herausgeber:

Bürgerprotest Fluglärm Ost
Postfach 19, 8484 Weisslingen
info@fluglaerm-ost.ch
www.fluglaerm-ost.ch
PC Konto 87-192974-1

Werden Sie Mitglied in der
einzigen aktiven Bürgerbewegung
im Osten.

Haben Sie gewusst ...

...dass die drei Zürcher Regierungsräte (Dorothee Fierz, Rita Fuhrer, Christian Huber) mit ihrer Sperrminorität im Unique Verwaltungsrat jede Entscheidung verhindern könnten?

...dass die Dachziegelklammerungen aus dem Lärmfonds, der für Lärmschutzfenster und Entschädigungen eingerichtet wurde, bezahlt wurden?

...dass der Geschäftsreiseverkehr weniger als 10% der gesamten Passagiere ausmacht?

...dass Unique den «Lärmfünfliber» für Löhne und VR-Honorare missbraucht?

...dass die Ostpiste 28 auch nach einer Verlängerung immer noch die mit Abstand kürzeste Piste am Flughafen Zürich ist?

...dass in den Anflugschneisen Süd und Ost in etwa gleich viele Leute betroffen sind?

...dass aber Politiker und Unique schon seit Jahren mit alten und falschen Einwohnerzahlen operieren?