

November 2021

Mitgliederinformation der Präsidenten

Fluglärmsituation und unsere Aktivitäten

Nur momentan gibt es mehr Nachtruhe



**Jetzt hören wir noch die
Vögel zwitschern**



**Geht es nach Corona wieder
so weiter ?**

Liebe Mitglieder, Gönner und Interessierte

Schon wieder geht ein Vereinsjahr, nämlich das 20. dem Ende entgegen.

Bei der Gründung des Vereins 2001 wurden von uns Gründungsmitgliedern folgende Eckwerte zur Verbesserung der Lebensqualität unserer Bevölkerung rund um den Flughafen festgelegt:

- Unsere fünf Eckwerte überzeugen inzwischen auch viele Politiker*
- 1. Faire, ausgewogene Verteilung des Fluglärms und der An- und Abflüge auf alle vier Himmelsrichtungen.**
 - 2. Nachtflugverbot von 7 Stunden zwischen 23.00 Uhr bis 06.00 Uhr**
 - 3. kein weiterer Pistenausbau**
 - 4. Plafonierung der Flugbewegungen auf dem heutigen Stand**
 - 5. Stickoxyd-Ausstoss auf 1900 t jährlich begrenzen**

Diese Ziele beschäftigen uns weiterhin sehr. Sie sind nach wie vor hoch im Kurs und überzeugen inzwischen auch viele Politiker.

An Mut, Durchhalten und Innovationskraft fehlt es uns nie.

Die Bürgerinitiative Fluglärmsolidarität ist nach wie vor eine starke aktive Organisation, die immer präsent ist und sich bei den täglichen Aktivitäten Gehör verschafft.

Wir sind in Kontakt mit Politikern, der Volkswirtschaftsdirektorin, dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), der Skyguide, dem Flughafen und Fachspezialisten. Mit der Region Ost, einem Zusammenschluss der Exekutiven von 122 Gemeinden (Kt. Zürich, Thurgau, St. Gallen, Appenzell AR) mit rund 723'000 Einwohnerinnen und Einwohner, sowie der Allianz N-O-W (Koordinationsgruppe der Organisationen des Nordens, Ostens und Westens) und mit dem Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich (sbz) werden regelmässig Kontakte aufgenommen.

Leider breitet sich die gegenwärtige Covid-bedingte Pandemie auch in unserem Land wieder aus. Die zuständigen Behörden und Vorschriften des Bundes raten seit längerer Zeit dringend, von Zusammenkünften abzusehen.

In dieser Situation hat der Vorstand beschlossen, die diesjährige geplante Generalversammlung vom 11. November 2021 in Bassersdorf nicht durchzuführen. Wir bedauern den Entscheid sehr und danken Ihnen für Ihr Verständnis. Wir hoffen, dass im Verlauf des nächsten Jahres wieder normale Zeiten anbrechen werden und der Termin für die Fluglärmsolidarität-Generalversammlung neu angesetzt werden kann. Der Vorstand führt die Geschäfte pflichtgemäss weiter und dankt für das Vertrauen.

Trotz Corona blieben wir im laufenden Jahr nicht untätig und brachten uns bei folgenden Sitzungen ein:

- **Runder Tisch des Schutzverbands sbz im April 2021 mit 40 Teilnehmern**
- **3. Juni 2021 am 15. Infoforum Flughafen Zürich mit Regierungsrätin Walker Späh**
- **6. September 2021 Tagung zum Wirtschaftsrecht an der Pädagogischen Hochschule Zürich mit der Universität Luzern: Einer Tagung die sich mit Flughafengebühren befasste. Diese können eine spürbare Lenkungswirkung entfalten, auf Flugplan, Nachtflüge und Verspätungen einwirken und den Fluglärm dadurch reduzieren.**

Zusätzlich reichte unser Rechtsanwalt und Präsident Kurt Klose am 14. Oktober 2021 bezüglich der Betriebsreglemente 2014 und 2017 eine Eingabe an das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ein. Dabei geht es um folgendes:

1. FLS hat seinerzeit zusammen mit etlichen Flughafengemeinden und dem Verein Ikarus Erben beim Bundesverwaltungsgericht wegen der vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) am 14. Mai 2018 erteilten Teilgenehmigung des Betriebsreglement 2014 (BR 2014) Beschwerde eingereicht. In seinem Urteil vom 7. September 2021 (253 Seiten) kommt das Bundesverwaltungsgericht betreffend Teilgenehmigung des Betriebsreglements 2014 durch das BAZL zusammenfassend zum Schluss, dass «die Beschwerden der Beschwerde führenden Gemeinwesen und Vereinigungen überwiegend gutzuheissen sind.»

2. Während der hängigen und längst nicht rechtskräftigen Teilgenehmigung des BR 14, beantragte die Flughafen Zürich AG im Jahre 2017 beim BAZL die Genehmigung des Betriebsreglements 2017 (BR17), auf das FLS und die weiteren Mitbeteiligten ebenfalls Einsprachen beim BAZL deponierten.

3. FLS verlangt in seiner Eingabe vom 14. Oktober 2021 an das BAZL mit verschiedenen Beteiligten die Sistierung des Verfahrens betreffend BR 17 bis zum Eintritt der Rechtskraft des BR 14 oder zumindest eine grosszügige Fristerstreckung zur Einreichung allfälliger Schlussbemerkungen zum BR 17.

Mit dem nötigen Zusammenhalt aller Bevölkerungsgruppen und deren Organisationen rund um den Flughafen finden wir noch mehr Gehör und Verständnis für unsere gemeinsamen Anliegen. Wir engagieren uns für eine bessere Lebensqualität und einen vernünftigen, den schweizerischen Bedürfnissen angepassten Flughafen ohne Beeinträchtigung der Lebensqualität und der psychischen und körperlichen Gesundheit. Die Bundesverfassung garantiert uns das Recht auf körperliche Unversehrtheit. Eine faire Verteilung des Fluglärms ist für alle besser tragbar und entspricht den Grundsätzen unserer Demokratie.

Die vom Flughafen vorsätzlich in Kauf genommenen «Verspätungs- An- und Abflüge» zwischen 23.00 und 23.30 Uhr sind rechtsmissbräuchlich und müssen aufhören.

Dem Kantonalen Gesetz über den Flughafen Zürich 748.1 auf Antrag des Regierungsrates entnehmen wir folgendes:

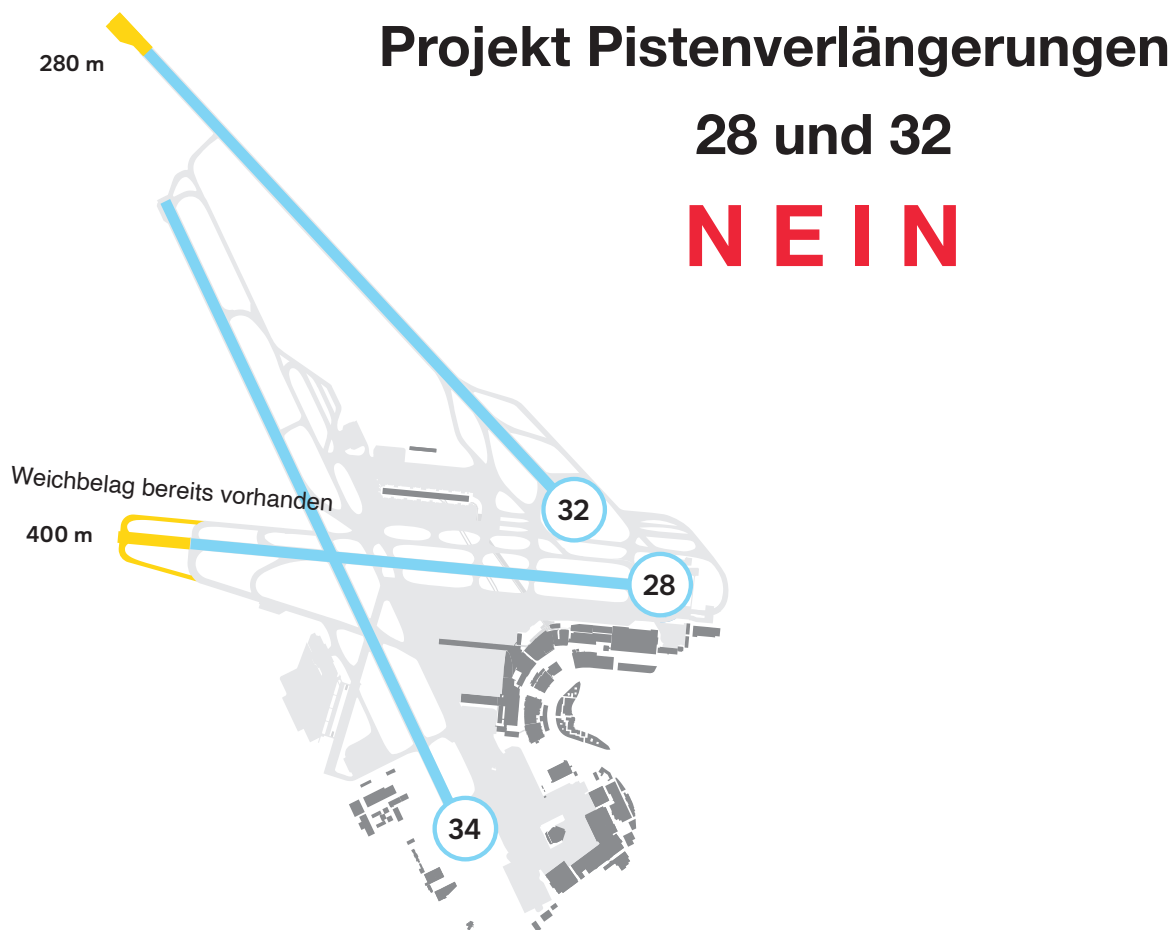
*Kantonales
Gesetz
über den
Flughafen
Zürich
(Flughafengesetz)*

§ 1 Der Staat fördert den Flughafen Zürich zur Sicherstellung seiner volks- und verkehrswirtschaftlichen Interessen. Er berücksichtigt dabei den Schutz der Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flughafenbetriebes.

§ 3.1 Dem Staat obliegt die Aufsicht über die Einhaltung der An- & Abflugrouten und der Nachtflugordnung des Flughafens. Er meldet Übertretungen der Aufsichtsbehörde des Bundes (BAZL).

§ 3.3 Der Staat wirkt darauf hin, dass eine Nachtflugsperrung von sieben Stunden eingehalten wird.

Geschehen ist bis jetzt nichts!



Am 3. Juni 2021 hat die Zürcher Volkswirtschaftsdirektorin zusammen mit dem CEO des Flughafens die Öffentlichkeit über das Projekt „Pistenverlängerungen“ informiert. Der CEO erwähnte, dass mit den Verlängerungen keine Aenderung der Betriebsverfahren vorgesehen sei. Die Volkswirtschaftsdirektorin erwähnte, dass zur Erhöhung der Sicherheit in Bezug auf die Kreuzung 16/28 die Pistenverlängerung notwendig sei. **Dies ist nicht nachvollziehbar, da diese Kreuzung bestehen bleibt und Starts weiterhin auf Piste 16 und 28 erfolgen.**

Gemäss kantonalem Flughafengesetz ist für Aenderungen von Lage und Länge der Pisten die Zustimmung des Kantons Zürich erforderlich. Der Zürcher Regierungsrat hat am 19. Mai 2021 den Projektbeschrieb zu den Pistenverlängerungen geprüft und der Staatsvertretung (im VR-Rat: RR Carmen Walker Späh, E. Saupper, V. Albers) im Verwaltungsrat des Flughafens die Weisung erteilt, der Einleitung eines Plangenehmigungsverfahrens für die Pistenverlängerungen zuzustimmen. Der Ball liegt jetzt beim Kantonsrat.

Der Entscheid des Kantonsrats untersteht dem fakultativen Referendum. Die Stimmberechtigten im Kanton Zürich haben bei einer Volksabstimmung das letzte Wort zu den beantragten Pistenverlängerungen. Das Plangenehmigungsgesuch beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) kann erst nach dem Volksentscheid eingereicht werden.

Der Flughafen argumentiert mit Verbesserung der Sicherheitsmarge und der Stabilität im Flugbetrieb. Auch die Bevölkerung könne profitieren, da mit den verlängerten Pisten die Verspätungen am Abend nach 23.00 Uhr reduziert werden könnten. **Falsch.** Weiter verspricht der Flughafen dem Süden weniger Landungen in den Abendstunden. **Falsch.** Diese Landungen gibt es auch künftig bei Ostwindlage, wenn der Rückenwind für Piste 28 zu stark wird oder Nebel vorherrscht.

Gründe für das NEIN zur Verlängerung der Piste 28!

- o **Sicherheit.** Die Piste 28 ist sicher! Seit auf Piste 28 gelandet wird hat es noch nie ein Ueberrollen des Pistenendes nach der Landung mit einem Passagierflugzeug gegeben!

Wenn der Flughafen heute nicht sicher wäre, müsste man ihn schliessen.
- o Die Piste 28 ist mit 2500 m eine relativ kurze Piste, aber nicht zu kurz. Ein Pilot weiss vor dem Beginn eines Anfluges, wieviel Pistenlänge benötigt wird. Sollte die Pistenlänge nicht genügend sein, kann die Besatzung eine andere Piste verlangen.
- o Bei einem Ueberrollen des Pistenendes 28 bestehe ein grosses Risiko, dass ein Flugzeug in die Glatt rolle und es so zu einer Katastrophe kommen könnte. Der Flughafen hat im Auftrag des BAZL nach dem Pistenende ein Abbremssystem (Gummiartiger Weichbelag) für mehrere Millionen eingebaut. Sollte ein Flugzeug nun das Pistenende überrollen, so würde es vor der Glatt bis zum Stillstand sicher abgebremst. Somit ist aus operationellen Gründen der Sicherheit eine Verlängerung absolut nicht nötig!
- o **Robustheit des Systems.** Vom Flughafen und Skyguide wird argumentiert, es gäbe Fluggesellschaften, die bei gewissen Bedingungen einen Anflug auf Piste 28 nicht akzeptieren. Die Umleitung auf eine andere Piste bedeute dann, dass der Aufwand und die daraus entstehende Komplexität für die Lotsen sehr gross seien. Einen solchen Anflug auf eine andere Piste zu planen und durchzuführen, würde die Anflugkapazität reduzieren, da dadurch die Anflüge auf Piste 28 um etwa 10 Minuten verzögert würden. Bei einer Verlängerung könnten dann alle Flugzeuge auf Piste 28 landen.
- o Jeder Flugzeugtyp (auch A380) kann auf Piste 28 problemlos landen.
- o Selbst wenn eine Umleitung des Anfluges notwendig wäre: zwischen 20 Uhr (Wochenende und deutsche Feiertage) bzw. 21 Uhr und 23 Uhr landen im Moment nur sehr wenige sogenannte Langstreckenflüge auf Piste 28. Eine Umleitung z.B. auf Piste 34 wäre problemlos und ohne Einschränkung bzw. Verlust der Anflugkapazität durchführbar.
- o Für die Pistenverlängerung 28 plant der Kanton die Verlegung der Glatt und der Kantonsstrasse, was viele Hektaren landwirtschaftlicher Folgeflächen vernichtet unter dem Titel „Renaturalisierung der Glatt“. Ist diese Aktion vernünftig und im Interesse des Volkes und der Landwirtschaft? Sie ist weder ökonomisch noch ökologisch!

- o **Thema Kapazität.** Auch bei einer Verlängerung der Piste 28 kann die Landekapazität nicht erhöht werden. Um die Landekapazität zu erhöhen ist es notwendig, dass Flugzeuge nach der Landung die Piste so schnell wie möglich verlassen. Obwohl 90% der landenden Flugzeuge die Piste 28 via Piste 16/34 oder vorher verlassen, kann die Anflugkapazität aus verschiedenen Gründen nicht erhöht werden, z.B. wegen Randwibel schleppen die zwingend eine 2-minütige Separation zwischen zwei landenden Flugzeugen benötigen. Der Hauptgrund dafür ist, dass vielfach Flugzeuge zum Start auf Piste 32 die Piste 28 kreuzen müssen und deshalb die Landeabstände etwas grösser sind als bei Landungen auf Piste 14.

Zudem ist man nie sicher, ob ein gelandetes Flugzeug die Piste 28 doch erst nach der Kreuzung der Piste 16/34 verlassen wird (10%). Dies bedingt etwas grössere Landeabstände.

- o **Umrollung Piste 28:** Die zur Diskussion stehende Umrollung der Piste 28 wird die Situation in der kritischen Zeit (22 – 23 Uhr) nicht verbessern, da für die Umrollung eine längere Rollzeit um 5 bis 10 Minuten zur Piste 34 zu einer zusätzlichen Verspätung führt. Um bei Landungen auf Piste 28 die Piste 34 für rollende Flugzeuge kreuzungsfrei zu machen, müsste dieser Rollweg bis ca. 800 m vom Pistenanfang nach Osten gebaut werden.

Siehe Bild unten, rote Linie.



Eine Umrundung der Piste ändert also gar nichts ausser höherem Kerosinverbrauch und mehr Rollzeit von 5 - 10 Minuten!

Vorverlegung der Slot-Zeiten

Jetzt ist der Zeitpunkt da, mit einer Vorverlegung der Slots auf 22.30 Uhr den Nachtflugverkehr so zu optimieren, dass keine der täglich gleich verspäteten Flüge nach 23.00 Uhr mehr stattfinden.

Flugzeugen die nach 23.00 Uhr starten möchten, ist die Starterlaubnis im Normalfall zu verweigern und auf den nächsten Tag zu verschieben.

Ausnahmeregelungen können nur bewilligt werden, wenn deren Verspätungsursache sich in Zürich ereignet.

Flugzeuge im verspäteten Landeanflug müssen einen Ausweichflugplatz anfliegen, welcher keine Nachtflugsperrzone kennt. So lernt die Swiss/ Edelweiss und auch andere Gesellschaften ihre letzten Flüge so rechtzeitig zu planen, dass die letzte Maschine vor 23.00 Uhr starten oder landen kann.

Also: Einhaltung der 7-stündigen Nachtruhe von 23.00 Uhr bis 06.00 Uhr.

Wir fordern: Slots, die eine Fluggesellschaft zu 80% nicht einhalten kann, müssen zurückgegeben werden.

Alle Ausnahmegenehmigungen der Airport-Authority für Sperrzeit-Nachtflüge nach 23.00 Uhr sind begründet und detailliert zu erfassen und öffentlich zu kommunizieren und dem kantonalen Amt für Verkehr zu melden.

Das **BAZL** schreibt: Es werden viel mehr Starts und Landungen abgewickelt als bei der Berechnung des genehmigten Lärms zugeordnet wurden. Ebenso starten in der zweiten Nachtstunde etwa viermal mehr Flugzeuge als angenommen. Die Anzahl Ostanflüge in den Nachtstunden liegt rund 37% über der genehmigten Lärmzahl und führt zu permanenten Überschreitungen der Lärmimmissionen über dem gesamten Gebiet.

Die eidgenössisch gültige Lärmschutzverordnung ist auch vom Flughafen Zürich zu beachten, wird aber nicht eingehalten.

Die heutige eventualvorsätzliche Flugplanplanung ist dringend zu korrigieren.

Die Lärmbelastung zwischen 22.00 und 23.30 Uhr wird gemäss Bundesverwaltungsgerichtsurteil nicht korrekt beziehungsweise gar nicht ausgewiesen oder beruht auf veralteten Annahmen zur Verspätungssituation.

Wir setzen uns weiterhin für Sie ein:

- Gegen die massive Überschreitung der Immissions-Grenzwerte (IGW) bei Nachtflügen
- Gegen CO₂- steuerbefreite Umweltverschmutzung: der Flughafen Zürich verursacht heute schweizweit 27% der Luftschadstoffbelastung. Flughäfen und Flugzeuge sind weltweit die grössten Dreckschleudern und CO₂-Abgasproduzenten.
- Treibhausgas effekte durch Stickoxyd, Feinstaubpartikel-Emissionen und Eiswolken sind bei uns steuerfrei.

Negative Klima-Auswirkungen und Gesundheitskosten werden von den Politikern einfach ausgeblendet.

Wir fordern:

- Ein griffiges neues Lärmgebührenmodell speziell für die Nachtstunden
- Durchsetzung der Luftreinhalteverordnung
- Lärm- und emissionsabhängige Landegebühren sind massiv zu erhöhen
- Gebühren und Mehrwertsteuer auf Flugtickets (wie in Deutschland und Oesterreich schon lange eingeführt)
- Keine Steuerbefreiung auf Flugpetrol für Inlandflüge im Linienverkehr.

Nötige Massnahmen:

- Begrenzung der „Slots“ auf eine Zahl, die nicht zur Überschreitung der gültigen Grenzwerte führt.
- Eine bessere Flugplangestaltung für Langstreckenflüge in den frühen Abendstunden bis maximum 22.30 Uhr, die eingehalten werden kann.
- Erhöhte Lärmgebühren und schmerzhaftes Nachtzuschläge, damit die Fluggesellschaften ihre Flüge möglichst tagsüber statt nachts und mit lärmarmen statt lärmigen Flugzeugen planen und durchführen.
- Die Bundesaufsichtsbehörde ist zu verpflichten, dem gültigen Recht Nachachtung zu verschaffen und nicht einfach tatenlos zuzuschauen.
- Die wirtschaftliche Tragbarkeit muss auch die Zumutbarkeit für die Menschen beinhalten.

Der Vorstand setzt sich weiterhin nach bestem Wissen und Gewissen für das Wohl der Bewohnerinnen und Bewohner ein.

Vielen Dank

Wir danken Ihnen für Ihre Treue zu unserem Verein. Nur gemeinsam sind wir stark, finden mit unseren Anliegen Gehör und können etwas erreichen. FLS wird weiterhin alles unternehmen, um die Lärmsituation im Osten und rund um den Flughafen zu verbessern.

Helfen Sie mit und werben Sie im eigenen Umfeld mindestens 1 neues Mitglied. Dazu haben wir ein Anmeldeformular beigelegt. Wir zählen auf Sie.

Kämpfen Sie für unsere Anliegen. Dafür danken wir Ihnen bestens, wünschen Ihnen gute Gesundheit und für die kommende Zeit frohe Festtage.

Kurt Klose, lic. iur. Präsident

Dr. Walter Rohr, Co-Präsident

