

FLUGLÄRMFORUM SÜD –

Plattform der
Gemeinden und Städte
im Süden des
Flughafens Zürich

Informationen
2016

P.P. Fluglärmforum Süd,
c/o Stadtverwaltung Dübendorf,
Usterstrasse 2, 8600 Dübendorf
Post CH AG

Wer sich nicht jetzt wehrt, kommt bei den Südstarts geradeaus zu spät!



Liebe Bewohnerinnen und Bewohner im Süden des Flughafens

Viele von Ihnen sind auf einen gut funktionierenden Flughafen Zürich angewiesen. Sie fliegen in die Ferien. Sie nehmen das Flugzeug, um Geschäftstermine wahrzunehmen. Viele von Ihnen haben sich vielleicht an die frühmorgendlichen Südanflüge gewöhnt. Insbesondere in den zurückliegenden Wintermonaten, während denen Sie mit geschlossenem Fenster geschlafen haben. Und abends, wenn Sie im Sommer mit Freunden draussen sitzen und plötzlich bei schönstem Wetter Südanflüge über Ihr Quartier donnern, unterbrechen Sie das Gespräch, entschuldigen sich vielleicht bei Ihren Gästen und hoffen, dass der Lärm die Ausnahme bleibt.

Wir Menschen sind Meister im Verdrängen. Wir verdrängen, dass ein Flugzeug bei uns auch abstürzen kann. Haben Sie gewusst, dass 90 Prozent der Flugunfälle beim Start oder bei der Landung passieren? Das Fluglärmforum Süd hat dies überprüfen lassen und in einer Studie bereits vor vielen Jahren erhärtet.

Das Fluglärmforum Süd ist der Zusammenschluss von Städten und Gemeinden im Süden des Flughafens. Als Exekutiven haben wir die Pflicht vorzuschauen. Vorausschauen in der Flughafenpolitik war in den letzten 20 Jahren schwierig. Denn vieles wurde unerwartet auf den Kopf gestellt. Das nagt an der Rechtssicherheit und beeinträchtigt eine zuverlässige Planung der Entwicklung unserer Region.

Eines ist jedoch heute bedrohlich nah: Der Süden als eines der dichtest besiedelten Gebiete der Schweiz soll früher oder später nicht nur Anflüge auf Kloten in den sensiblen Randstunden von 6 bis 9 Uhr und von 21 bis 23.30 Uhr tragen müssen. Der Süden soll auch herhalten, wenn es darum geht, Richtung Süden geradeaus zu starten. Dies sei sicherer, heisst es unter anderem aus Bundesbern.

Südstarts geradeaus wurden im Jahr 2000 während dreier Monate geflogen. In Dübendorf und Schwamendingen mussten deswegen Schulen teilweise schliessen, weil an ein Unterrichten nicht mehr zu denken war.

90 %

.....
*der Flugunfälle
passieren beim
Start oder bei
der Landung.*

Bereits heute wohnt im Süden des Flughafens über ein Viertel der Bevölkerung, die gemäss Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) stark vom Fluglärm betroffen ist. Diese Menschen leben in Schwamendingen, in Dübendorf, in Gockhausen oder etwa in Pfaffhausen,

in der ganzen Pfannenstiel-Region und in den Gemeinden rund um den Zürichsee. Viele andere Menschen fühlen sich durch Fluglärm wesentlich gestört, weil sie wissen, dass anderswo geflogen werden könnte, wo viel weniger Schaden angerichtet würde.

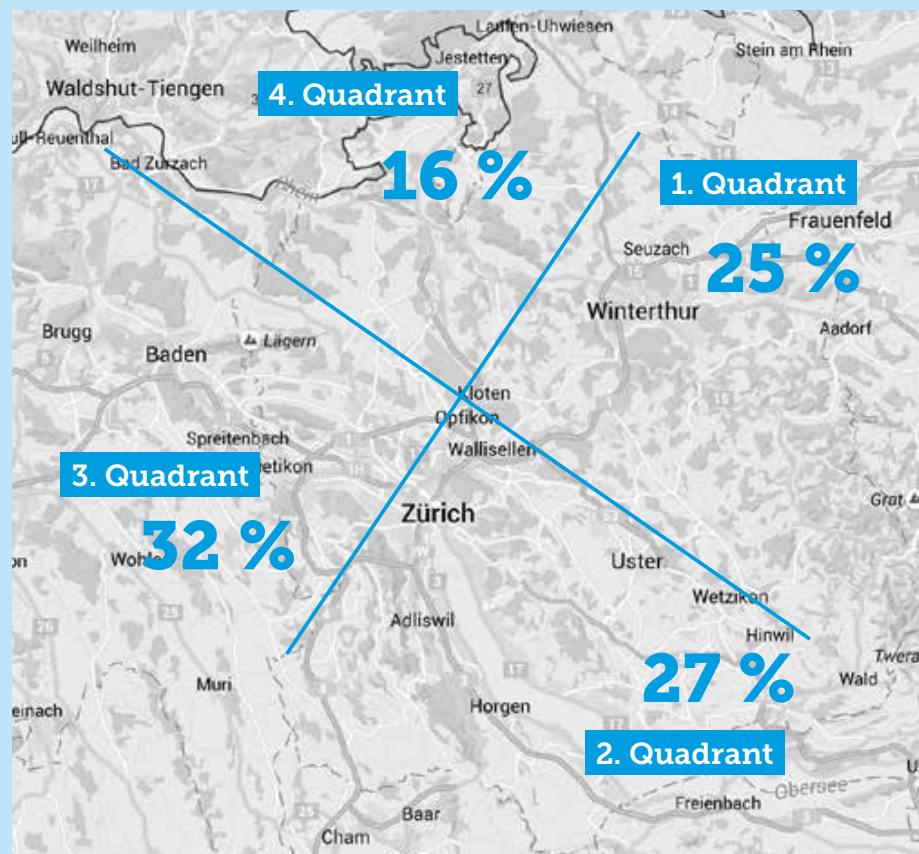
Der Flughafen will wachsen. Das ist sein gutes Recht. Aber er soll nicht auf Kosten der Umwelt und der Bevölkerung wachsen. Im Jahr 2000 verzeichnete der Flughafen über 325'000 Flugbewegungen auf dem jetzigen Pistensystem. In Zukunft will er die Abrollwege erweitern können. Er wird bei einem Volks-Ja seine Ost-West-Piste verlängern können, um das System weniger verspätungsanfällig zu machen. Letztes Jahr verzeichnete er 262'000 Flugbewegungen und transportierte so viele Passagiere wie nie zuvor. Mit weniger Flügen mehr Menschen zu befördern, ist also möglich. Das ist gut für Zürich und die Schweiz.

Der Flughafen und mit ihm Bundesbern sollten etwas bescheidener werden. Südstarts geradeaus dienen dem Wachstum um jeden Preis. Wir sind nicht bereit, der Bevölkerung im Süden des Flughafens noch mehr Fluglärm zuzumuten. Darum setzen wir uns vehement gegen die geplanten Südstarts geradeaus ein. Machen diese vielleicht zu Beginn «nur» 1'000 Bewegungen im Jahr aus: Später werden es mehr werden. Mit Sicherheit. Dies lehren uns die Vergangenheit und die schlechten Erfahrungen mit den Südanflügen.

Südanflüge sind inzwischen leider rechtens, aber längst noch nicht richtig. Es gibt bessere Lösungen. Eine Variante ist der Gekröpfte Nordanflug, den man längst fliegen könnte, wenn man wirklich wollte. Südabflüge geradeaus kommen für uns überhaupt nicht in Frage.

LOTHAR ZIÖRJEN
Präsident Fluglärmforum Süd
Stadtpräsident Dübendorf

ZFI-Betroffene nach Himmelsrichtung 2014



Quelle: Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, März 2016, Karte: Google Maps

Was das Fluglärmforum Süd ist – Und was es erreichen will

Das Fluglärmforum Süd ist die Plattform der Gemeinden und Städte im Süden des Flughafens Zürich. Es vertritt rund 300'000 Menschen in den Kantonen Zürich, St. Gallen und Schwyz, die alle von den Südanflügen betroffen sind. Mit der Stadt Zürich ist der Süden des Flughafens eines der dichtest besiedelten Gebiete in der Schweiz. Das Fluglärmforum Süd setzt sich zum Ziel, mit allen politischen und rechtlichen Mitteln die widerrechtlichen und schädlichen Südanflüge zu stoppen und Südabflüge zu verhindern.

Mit den verschiedenen Bürgerorganisationen im Süden des Flughafens steht das Fluglärmforum Süd in engem Kontakt. Ziel ist es, die Kräfte zu bündeln und entsprechend politisch, juristisch und mit der Bevölkerung gemeinsam zu handeln. Insbesondere gehören dazu der Verein Flugschneise Süd – Nein, der Verband der Gemeindepräsidenten des Bezirks Uster, die Stiftung gegen Fluglärm, die IG Pro Zürich 12, die IG Zivilflugplatz Dübendorf Nein.

Dieses Jahr hat sich die Allianz Ballungsraum Flughafen Süd gebildet. Die Fluglärmforum Süd-Mitglieder Dübendorf und Wangen-Brüttisellen sind Mitglied dieser Behördenvereinigung, welche die Stadt Zürich und die weiteren Städte und Gemeinden Dietlikon, Opfikon und

Wallisellen umfasst. Während die Allianz Ballungsraum Flughafen Süd das Gebiet der ersten 10 km im Süden des Flughafens abdeckt, vertritt das Fluglärmforum Süd den erweiterten Süden im Gebiet südliches Glattal, Pfannenstiel, Greifensee sowie rund um den Zürichsee.

Der Steuerungsausschuss des Fluglärmforum Süd setzt sich wie folgt zusammen:

Präsidium

Lothar Ziörjen, Stadtpräsident Dübendorf

Vizepräsidium

Roland Humm, Gemeindepräsident Maur

Vertreter Bezirk Uster

Lothar Ziörjen, Stadtpräsident Dübendorf

Rolf Rufer, Gemeindepräsident Fällanden

Roland Humm, Gemeindepräsident Maur

Werner Egli, Stadtpräsident Uster

Vertreter Bezirk Meilen

Markus Ernst, Gemeindepräsident Küsnacht

Jürg Eberhard, Gemeindepräsident Zumikon

Sascha Ullmann, Gemeinderat Zollikon

Kurt Hänggi, Aviatik-Experte und ehemaliger

Gemeindepräsident Uetikon a. S.

Vertreter linksufrige Zürichseegemeinden

Jürg Trachsel, Kantonsrat, Richterswil

Rapperswil-Jona

Thomas Furrer, Stadtrat

.....

Südanflüge – Inzwischen rechtens, aber längst nicht richtig

Der 30. Oktober 2003 gilt für die ganze Flughafenregion als ein einschneidender Moment, der bis heute täglich Wirkung zeigt. An diesem Tag führte die nationale Flugsicherung Skyguide ab 6 Uhr erstmals alle Anflüge auf Klotten über den Süden des Flughafens.

Die Gründe dafür sind hinlänglich bekannt: Deutschland hatte ein Abkommen gekündigt, welches die Anflüge über deutschem Gebiet aus Norden regelte. Die Schweiz verhandelte darauf mit Deutschland über einen Staatsvertrag. Das Eidgenössische Parlament lehnte diesen in einem beschleunigten Verfahren am 18. März 2003 ab, weil es mehrheitlich der Auffassung war, dass das Abkommen die Interessen der Schweiz und der Bevölkerung um den Flughafen verletze. In der Folge verfügte das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) in einem Notverfahren im Juni des gleichen Jahres die Einführung der Südanflüge. Beschwerden gegen diese Verfügung wurden die aufschiebende Wirkung entzogen. Am 30. Oktober 2003 wurden die Südanflüge eingeführt.

Alle Versuche, den Entscheid des BAZL rückgängig zu machen, scheiterten. Heute sind die Südanflüge rechtskräftig und Bestandteil des geltenden Betriebsreglements und des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL). Richtig sind sie dennoch in keiner Art und Weise. Was in einem Notverfahren eingeführt worden war, missachtet heute Morgen für Morgen und Abend für Abend ein wesentliches Prinzip der Schweizer Umweltgesetzgebung: Lärm muss kanalisiert werden, um so wenig Menschen wie möglich zu belasten. Südanflüge belasten eines der dichtest besiedelten Gebiete der Schweiz massiv in den frühen Morgenstunden und zunehmend auch in der Nacht.

.....

*Lärm muss
kanalisiert
werden, um so
wenig Menschen
wie möglich zu
belasten.*



Drei Tatsachen, die zu oft vergessen gehen

Die Zahl der stark betroffenen Menschen steigt unablässig

Mit 63,2 Ja-Stimmen nahm das Zürcher Stimmvolk den sogenannten ZFI an. Der Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) wurde von einem unabhängigen Expertengremium im Auftrag der Zürcher Volkswirtschaftsdirektion entwickelt. Weder die politischen Parteien noch die Regionen rund um den Flughafen Zürich wirkten bei der Entwicklung mit.

Im Gegensatz zu bisherigen Lärmbeurteilungsmethoden, welche mit über mehrere Stunden gemittelten Durchschnittswerten arbeiten, wird der ZFI anhand der tatsächlichen Lärmwirkung errechnet. Die Masseinheit des ZFI ist die Zahl der stark gestörten Personen. Er setzt sich aus zwei Komponenten zusammen: Der Anzahl der stark belästigten, nicht schlafenden Personen und der Anzahl der durch Fluglärm im Schlaf stark gestörten Personen.

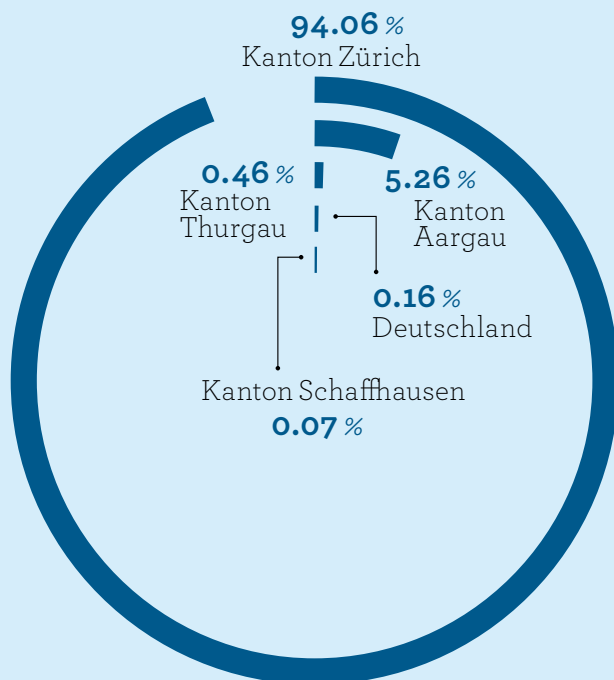
Laut Flughafengesetz ist der Regierungsrat des Kantons Zürich verpflichtet, bei Überschreiten des ZFI geeignete Massnahmen zu ergreifen, um den Wert wieder auf die Zahl von 47'000 zu bringen. 47'000 ist der Richtwert, der laut Volksentscheid nicht überschritten werden darf. Bereits 2008 wurde der ZFI erstmals überschritten. Seitdem sind keine Massnahmen bekannt, welche der Zürcher Regierungsrat eingeleitet hat. Die neue Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh hat unlängst mitgeteilt, dass nun die Faktoren untersucht werden, welche zur massiven Überschreitung des ZFI geführt haben. Ein Faktor ist bekannt:

Die stark zunehmende Zahl der Südanflüge am Abend (vgl. Grafik Südanflüge nach 22 Uhr).

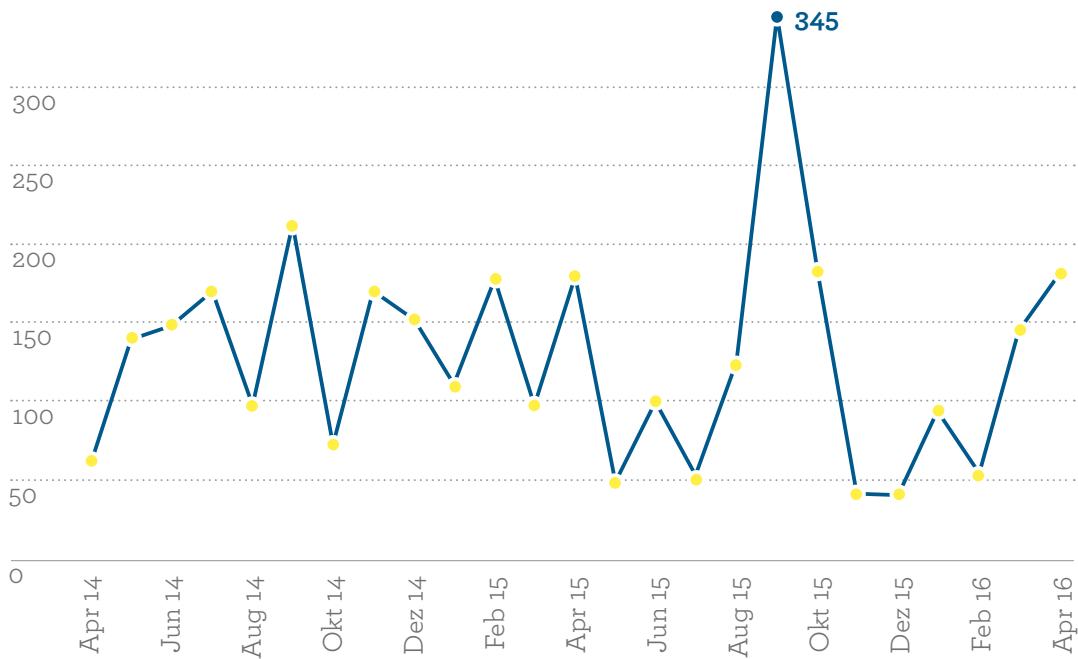
Der Flughafen hat kein Kapazitätsproblem

Südabflüge geradeaus wären eine verlockende Variante für den Flughafen Zürich. Denn mit diesen Südabflügen kann die Abflugkapazität wesentlich gesteigert werden. Das Kriterium «Sicherheit», welches insbesondere der Bund einbringt, ist an den Haaren herbeigezogen. Südabflüge geradeaus mögen zwar nahezu kreuzungsfrei geflogen werden können. Sicherer sind sie jedoch in keiner Weise angesichts der Tatsache, dass der Süden des Flughafens eines der dichtest besiedelten Gebiete der Schweiz ist.

Anzahl Lärmbetroffene gemäss Zürcher Fluglärm-Index 2014



Mehr Kapazität benötigt der Flughafen heute und morgen nicht. Während die Anzahl der Flugbewegungen seit 2000 massiv und anhaltend zurückgegangen ist, erfreut sich das Passagiervolumen am Flughafen eines markanten Wachstums.



Quelle: Lärmbulletin Flughafen Zürich

Dies hat insbesondere damit zu tun, dass die Maschinen, welche in Zürich starten und landen wesentlich besser ausgelastet sind und die Flugzeuge seit 2000 auch grösser geworden sind. Die Boeing 777 und der Airbus 380 sind nur zwei Beispiele. Auch bisherige Maschinen sind enger bestuhlt und fassen damit mehr Passagiere, als dies früher der Fall war.

Der Flughafen kann weiterwachsen. Aber das Wachstum muss qualitativ ausfallen. Und nicht quantitativ, denn schon heute verfügt Zürich über eine hervorragende Anbindung an die wichtigsten internationalen Destinationen.

Wer die Lasten trägt ist klar: Die Bevölkerung des Kantons Zürich

Flughafenthemen werden seit Jahren heftig diskutiert. Sowohl in der Politik wie auch in den Medien. Oft stehen dabei diejenigen im Zentrum, welche am lautesten debattieren. Das Fluglärmforum Süd als Behördenorganisation hat sich den Fakten verschrieben. Denn es sind diese, welche in politischen Entscheidungen ausschlaggebend sein sollten.

Nicht immer den Fakten entsprechend diskutiert wird die Betroffenheit der Regionen. Der Süden, so heisst es, trage keine Belastungen aus dem Betrieb des Flughafens Zürich, profitiere aber von dessen Angebot. Das ist falsch. Der Süden trägt sehr wohl einen Teil der Lasten.

Wer die Zahlen des Zürcher Fluglärmindex (ZFI) zu Rate zieht, erhält ein faktenbasiertes Bild der Betroffenheit: Im Kanton Zürich wohnen 94,06 Prozent der gemäss ZFI lärm-betroffenen Personen. Der Kanton Aargau folgt mit 5,26 Prozent. Im Kanton Thurgau wohnen 0,46 Prozent der Betroffenen, im Kanton Schaffhausen 0,07 Prozent. Deutschland verzeichnet gemäss des ZFI 0,16 Prozent Fluglärmbelastung aus Zürich.

Mehrbelastung durch Schnellabrollwege

Das Fluglärmforum Süd, die Plattform der Städte und Gemeinden im Süden des Flughafens Zürich, hat gegen die Plangenehmigung der Schnellabrollwege Beschwerde eingelegt. «Mit diesem juristischen Schritt wehren wir uns dagegen, dass der Flughafen quasi über die Hintertür seine Kapazität um bis zu 7'800 Flugbewegungen pro Jahr erhöht», begründet Lothar Ziörjen, Präsident des Fluglärmforums Süd und Stadtpräsident von Dübendorf, das Vorgehen. Das Bundesgericht hat klipp und klar festgestellt: Schnellabrollwege erhöhen nicht die Sicherheit, sondern in erster Linie die Kapazität.

Schnellabrollwege nur zur Kapazitätsausweitung

In seiner Entscheidung aus dem Jahr 2011 stellt das Bundesgericht fest, dass Schnellabrollwege aus Sicherheitsgründen nicht notwendig seien, sondern ausschliesslich der Kapazitätsausweitung dienen (BGE 137 II 58 E. 4.3.1). Bei einem Bau der heute geplanten Schnellabrollwege muss die Flughafenregion täglich mit bis zu 12 zusätzlichen Flugbewegungen rechnen, vom Wochenende – stündlich mindestens bis zu vier zusätzliche Flugbewegungen – ganz zu schweigen. Konkret bedeutet dies: Zusätzlich rund 150 Flüge pro Woche, davon über 100 am Wochenende. Auf das Jahr hochgerechnet erhöht sich die Kapazität durch die Schnellabrollwege um über 7'800 Flüge, die alle über das Gebiet des Fluglärmforums Süd, beziehungsweise nahe daran erfolgen.

Rechtsfehler führen zur Ungültigkeit der Schnellabrollweg-Verfügung

Im Weiteren stellt das Fluglärmforum Süd in seiner Beschwerdeschrift gravierende Mängel bei der Plangenehmigung fest, unter anderem auch die Verletzung des rechtlichen Gehörs und das Fehlen einer zwingenden raumplanerischen Interessenabwägung, welche das Bundesgericht in früheren Entscheidungen verlangt hat. Diese, so die Beschwerde des Fluglärmforums Süd, führt zur Aufhebung der Plangenehmigungsverfügung.

Zurzeit läuft das Anhörungsverfahren. Das bedeutet, der Flughafen ist vom Bundesverwaltungsgericht aufgefordert worden, zu den im Verfahren vorgebrachten Einwänden des Fluglärmforums Süd Stellung zu nehmen. Bis zu einer abschliessenden Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts und bis zum Abschluss des SIL-Prozesses darf der Flughafen keine Schnellabrollwege bauen. Wir bleiben dran!

.....
Über 100 zusätzliche Flugbewegungen am Wochenende



Südabflüge geradeaus – Dem Süden des Flughafens droht eine massive zusätzliche Fluglärmbelastung

Über 90 Prozent der Unfälle mit Flugzeugen weltweit geschehen beim Starten oder Landen. Tragische Flugzeugunglücke führen dies leider immer wieder vor Augen. Was, wenn ein ähnliches Unglück bei einem Südanflug oder einem geplanten Südstart geradeaus passieren würde? Im dichtest besiedelten Gebiet der Schweiz? Die Folgen wären nicht zu verantworten.

Die Fakten sprechen eine klare Sprache. Wäre die Alitalia-Maschine vor 26 Jahren nicht am Stadlerberg zerschellt, sondern im Südanflug, dann wäre sie auf der Höhe Gockhausen abgestürzt. Und der Jumbolino, welcher 2001 bei Birchwil im Landanflug abstürzte, wäre beim Glattzentrum zerschellt. Alle Simulationen zeigen: Unglücke im dicht besiedelten Süden hätten auch am Boden verheerende Folgen.

Südanflüge wurden 2003 im Widerspruch zur kantonalen Raumplanung und unter bewusster Inkaufnahme der Verletzung von geltendem Recht eingeführt. Gerechtfertigt wurde dies damals mit dem Argument der Dringlichkeit und der volkswirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens, welche höher gewichtet wurde als die Einhaltung von Verfahren und von geltendem Recht. Südanflüge entstanden aus einer Notfallsituation, waren provisorisch und

sind jetzt zum «Providurium» geworden. Südanflüge müssten weniger geflogen werden, würde der Gekröpfte Nordanflug zum Zug kommen. Doch Deutschland legt sich seit Jahren quer.

Südabflüge geradeaus – Mehr als ein Gespenst aus Bern

Seit einiger Zeit geistert in den Köpfen des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL) und im Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr und Energie (Uvek) ein neuer Plan herum. Vorab Bundesrätin Doris Leuthard, Chefin des Uvek, scheint besonders Freude an der Idee zu haben: Südabflüge geradeaus, um dem Flughafen noch mehr Gestaltungsfreiheit zu geben und ihm stützend unter die Arme zu greifen, wenn es darum geht, bei Nebel oder Ostwindlage die Verspätungen besser in den Griff zu bekommen.

Südstarts gab es bereits im Jahr 2000. Mit massiven Folgen.

Dieses Abflugverfahren scheint verlockend einfach zu sein. Anstatt in Kurven in andere Himmelsrichtungen zu starten, bietet sich der Süden aus Bundessicht als idealer Raum an, um als Startkorridor hinzuhalten. Das Hindernis des Pfannenstiels liegt in Abflugrichtung. Der Alpenkamm im Süden ist so weit weg, dass er mit den neuen, steigfähigen Maschinen nicht mehr ein Hindernis bildet. Links über den Greifensee und Uster abzudrehen, scheint leicht fliegbar zu sein. Rechts und in Richtung Westen über den Pfannenstiel wäre wohl auch zu machen. Wirklich? Bereits im Jahr 2000, so heisst es in Flughafenkreisen, sei der Südabflug geradeaus problemlos während dreier Monate geflogen worden. Damals musste die Hauptstartpiste 10/28 gesperrt werden, um den Verbindungstunnel zum neuen Dock Midfield (Terminal E) auszuheben.

.....
Schulen in Dübendorf mussten teilweise geschlossen werden.

Wer sich an diese Wochen erinnert, weiss, was dies für die Bevölkerung im Süden des Flughafens bedeutet hat. Schulen in Dübendorf und Schwamendingen mussten teilweise geschlossen werden, weil der Lärm ein Unterrichten unmöglich machte. Und wer zum Beispiel in Pfaffhausen (Fällanden) oder Binz (Maur) aus dem Fenster blickte, sah die Flugzeuge wie in Zeitlupe auf Blickhöhe starten.

Südstarts geradeaus sind alles andere als sicher

Nicht abzuschätzen ist der Schaden, wenn eine der neuen «Triple 7» der Swiss oder eine A380 im Süden des Flughafens beim Start über dem Glattal oder der Region Pfannenstiel in Schwierigkeiten gerät. Ein Absturz wäre verheerend. Nicht nur für die über 600 Passagiere in einem A380, sondern auch für die Menschen am Boden. In Zürich Nord leben beispielsweise 105'000, in Dübendorf über 26'000, in Uster über 33'000 Menschen. Bei einer Bevölkerungsdichte von rund 1'000 bis 5'400 Menschen pro Quadratkilometer.

Der Südstart geradeaus dient im Grundsatz der Kapazitätssteigerung am Flughafen Zürich.



Wer sind die wahren Zyniker?

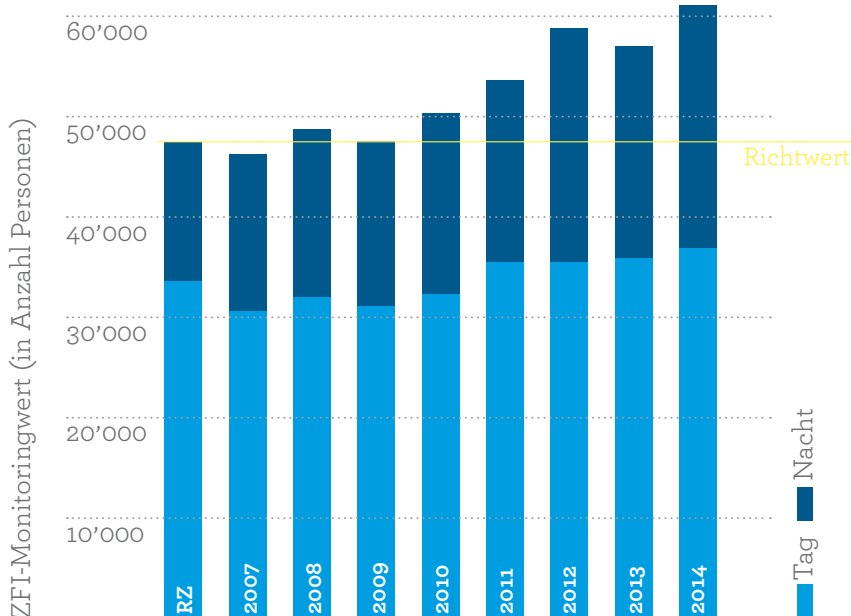
Wer dem Süden des Flughafens vorhält, diese Betrachtungsweise sei zynisch, entlarvt sich selbst. Zynisch ist es, der Kapazitätssteigerung am Flughafen Zürich Tür und Tor zu öffnen und in Kauf zu nehmen, dass die Menschen unter der Abflugroute vergessen gehen. Zynisch ist es auch, die Augen vor den Risiken im Flugverkehr zu verschliessen.

Die Zivilluftfahrt ist sicherer geworden, gewiss. Das Risiko, bei einem Autounfall verletzt zu werden oder ums Leben zu kommen, ist höher, als bei einem Flugzeugabsturz. Wenn jedoch etwas passiert, dann sind immer sehr viele Menschen betroffen. Im Flugzeug, aber auch am Boden. Das Risiko am Boden können die Behörden und der Flughafen mit einer einfachen Massnahme verringern: Indem sie An- und Abflugrouten über unbesiedelte oder weniger dicht besiedelte Gebiete legen. Damit bei einem Unglück möglichst wenig Menschen Schaden erleiden. Das entspricht auch dem Kanalisierungsprinzip in der Umweltschutzgesetzgebung.

Aus 1'000 Starts würden schnell 10'000 oder mehr

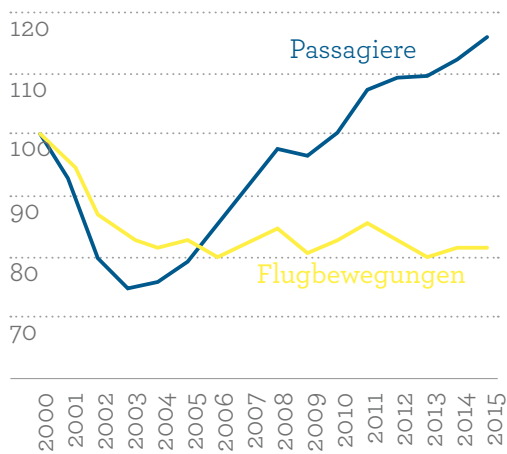
Noch hat der Flughafen Zürich von der Möglichkeit nicht Gebrauch gemacht, sich 1000 Südabflüge geradeaus bewilligen zu lassen. Bundesbern wäre verpflichtet, einem solchen Ansinnen zuzustimmen, denn die Zahl wird im neusten SIL-Objektblatt konkret genannt. Der Schritt wird kommen, wenn die Bevölkerung und die Städte und Gemeinden im Süden sich nicht mit allen politischen und rechtlichen Mitteln wehren.

Entwicklung Zürcher Fluglärm-Index



Indexierte Entwicklung von Flugbewegungen und Passagieraufkommen

(Jahr 2000 = Index 100)



Es geht allein um Kapazitätssteigerung

Bei den geplanten Südstarts geradeaus geht es nicht darum, Lasten von anderen Regionen zu verlagern. Der Südstart geradeaus dient im Grundsatz der Kapazitätssteigerung am Flughafen Zürich. Sind die Systeme installiert, steht der Süden mittelfristig offen.

Nehmen Sie das Ihnen bekannte Beispiel: Südanflüge waren einmal dafür vorgesehen, den Flughafen in den deutschen Sperrzeiten von 6 bis 7 Uhr werktags und von 6 bis 9 Uhr an Wochenenden und Feiertagen bei starkem Ostwind und Nässe offen zu halten. Südanflüge werden heute stark auch am Abend geflogen, bei allen Wettersituationen und manchmal auch, um einfach nur Verspätungen abzubauen, welche am Tag entstanden sind. Den Passagier freut's, die Bevölkerung ärgert sich und leidet. Heute gibt es auch im Süden des Flughafens nur noch eine Nachtruhe von 6,5 Stunden. Das ist zu wenig.

Nutzen des Hubs in Frage stellen

Wir sind nicht bereit, noch mehr Lasten zu tragen, damit das Hub-System am Flughafen reibungsloser funktioniert. Ein Hub in Zürich bedeutet nicht nur ein breites Angebot an Direktverbindungen, sondern auch der entsprechende Zubringerverkehr. Wir sollten endlich damit beginnen zu diskutieren, ob ein hervorragend positionierter Regionalflughafen für die Schweiz nicht besser ist, als ein Hub, über den wir die Langstreckenflieger aus Zürich mit Passagieren aus ganz Europa füllen. Denn eines ist klar: Umsteigepassagiere bringen höchstens dem Flughafen etwas. Sicher nicht der Region Zürich und der Schweizer Wirtschaft.

«Fakten auf den Tisch!» fordert auch der Kanton Zürich

«Auch wir wüssten gerne, über welche Gebiete die Südabflüge geradeaus geflogen würde», erklärte unlängst die Zürcher Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh an der Plenumsversammlung des Fluglärmforums Süd. Die Vermutung liegt nahe, dass sowohl Bund wie auch Flughafen mit den genauen Abflugrouten bisher nicht herausgerückt sind, weil dann klar wird, welche Quartiere wie von diesem Risikoverfahren zusätzlich mit Lärm belastet würden. Die Bevölkerung soll so lange im Ungewissen gelassen werden, bis es für ein politisches oder sinnvolles juristisches Handeln zu spät ist. Das können und wollen wir als Fluglärmforum Süd nicht tolerieren.

Flugplatz Dübendorf als 4. Piste für Kloten?

Mit dem Abzug der F/A-18-Flotte Ende 2005 setzte die Überführung des Militärflugplatzes Dübendorf in einen Zivilflugplatz ein. Geblieben ist die Helikopterbasis für Rega, Kantonspolizei und Armee. Rege genutzt wird die Piste für historische Rundflüge und zum Beispiel während des World Economic Forums (WEF) als Parkplatz, aber auch zunehmend als Lande- und Startplatz.

Umnutzung geplant

Der Kanton Zürich und die Stadt Dübendorf planen die Umnutzung des Flugplatzes Schritt für Schritt. Darauf entstehen wird der Innovationspark Dübendorf, wichtigster Standort des neuen Innovationsparknetzes der Schweiz.

Konkrete Pläne gibt es jedoch auch zur Nutzung für den zivilen Flugverkehr. Auf eine öffentliche Ausschreibung wurde die Flugplatz Dübendorf AG gegründet mit dem Ziel, die Piste auf dem Flugplatz Dübendorf für den Businessjet-Verkehr nutzen zu können. Damit wäre in Dübendorf die vierte Piste vom Gesamtsystem «Zürich-Kloten» eine Tatsache.

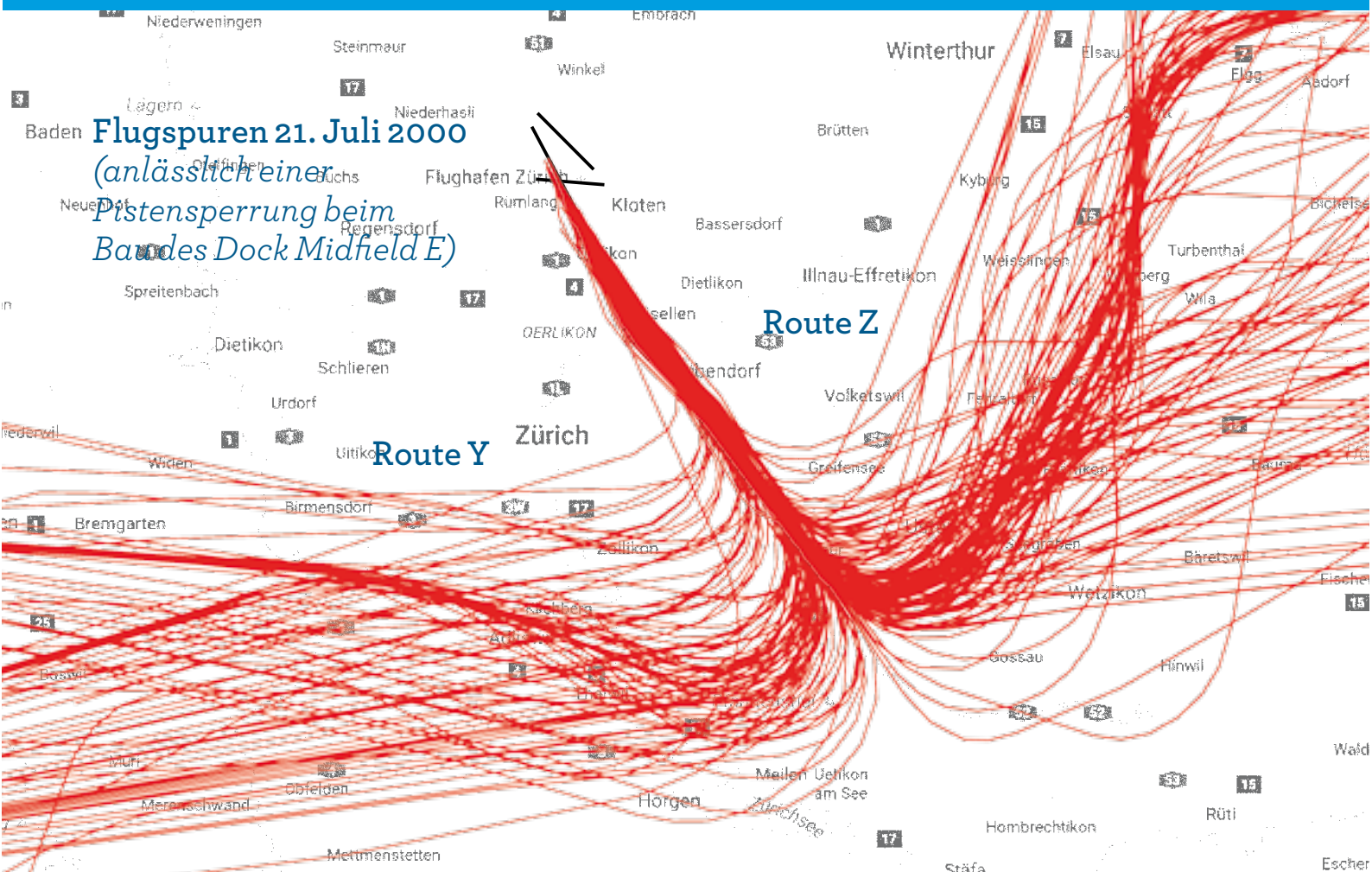


Ziehen die Privatjets nach Dübendorf um, erhält Kloten mehr Bewegungsraum für den Linienflugverkehr. Gemäss Ausschreibung des Bundes geht man heute vorerst von 28'000 Bewegungen pro Jahr aus. Man muss aber davon ausgehen, dass in späteren Verfahren diese Anzahl nach oben korrigiert wird.

Der Widerstand der Standortgemeinden gegen eine vierte Piste «Zürich-Kloten» in «Dübendorf» ist gross. Noch ist nicht bekannt, wie und wann an- und abgeflogen würde. Aber eines ist bereits heute klar: Die Fluglärmbelastung für den Süden des Flughafens würde weiter markant steigen. Und auch das Sicherheitsrisiko. Denn Kreuzungspunkte mit dem An- und Abflugregime in Kloten gibt es zuhauf.



Nach Einführung von Südstarts geradeaus: 17,5 h Fluglärm. Täglich.



Quelle: EMPA/Flughafen Zürich AG, Karte Google Maps

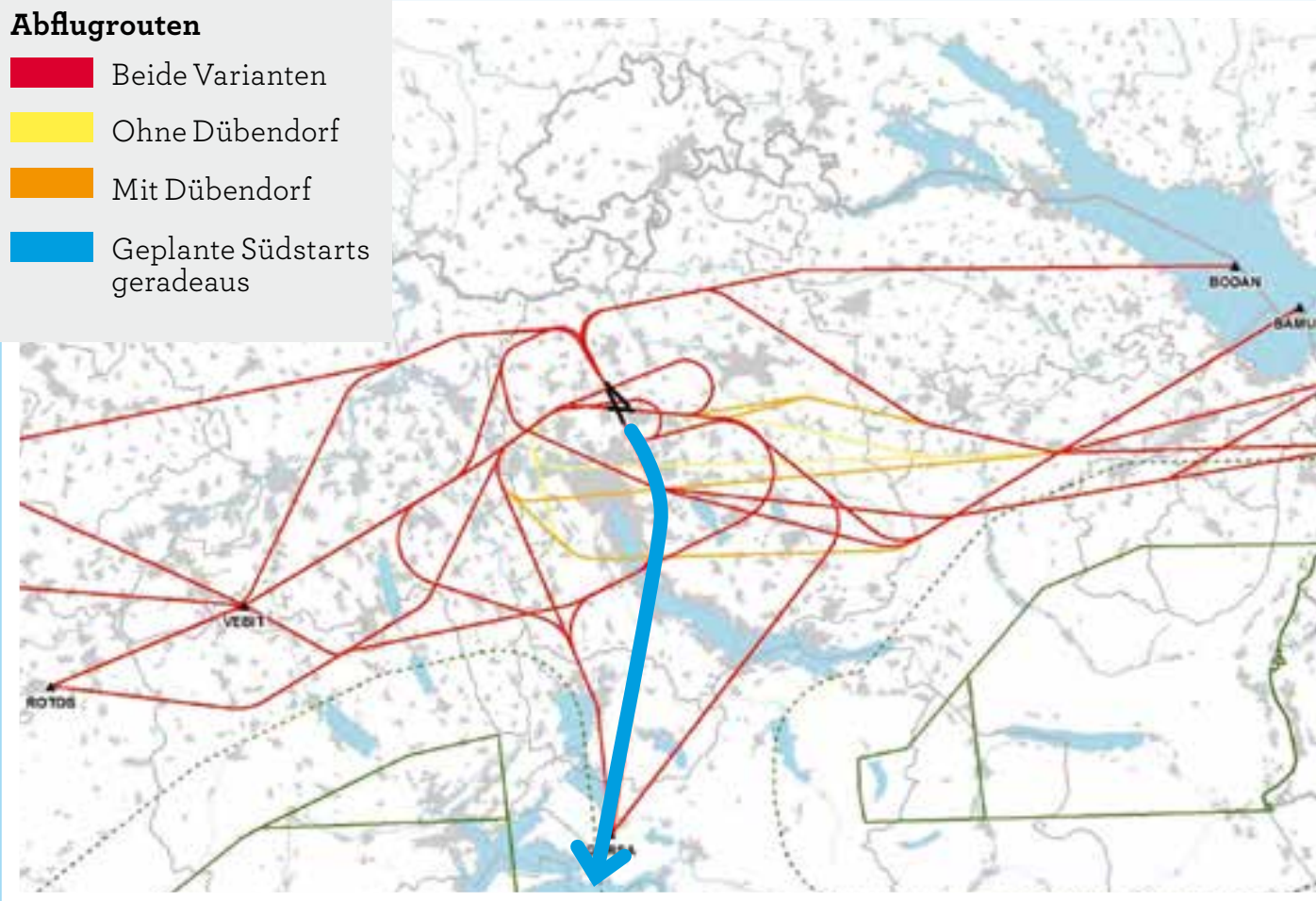
Nicht als Test, sondern aufgrund der Sperrung einer Piste mussten im Jahr 2000 während dreier Monate Südabflüge geradeaus geflogen werden. Die obige Abbildung der Flugspuren zeigt deutlich, dass ein Südabflug geradeaus grosse Gebiete im Süden des Flughafens

mit einem Lärmfächer überdecken würde. Die Auswirkungen wären eine Dauerbeschallung von morgens früh ab 6 Uhr bis 23.30 Uhr, der letzten Möglichkeit, Zürich anzufliegen. 17,5 Stunden intensiver Fluglärm in einem der dichtest besiedelten Gebiete der Schweiz.

Das An- und Abflugregime des Flughafens Zürich im Süden





Abflugrouten

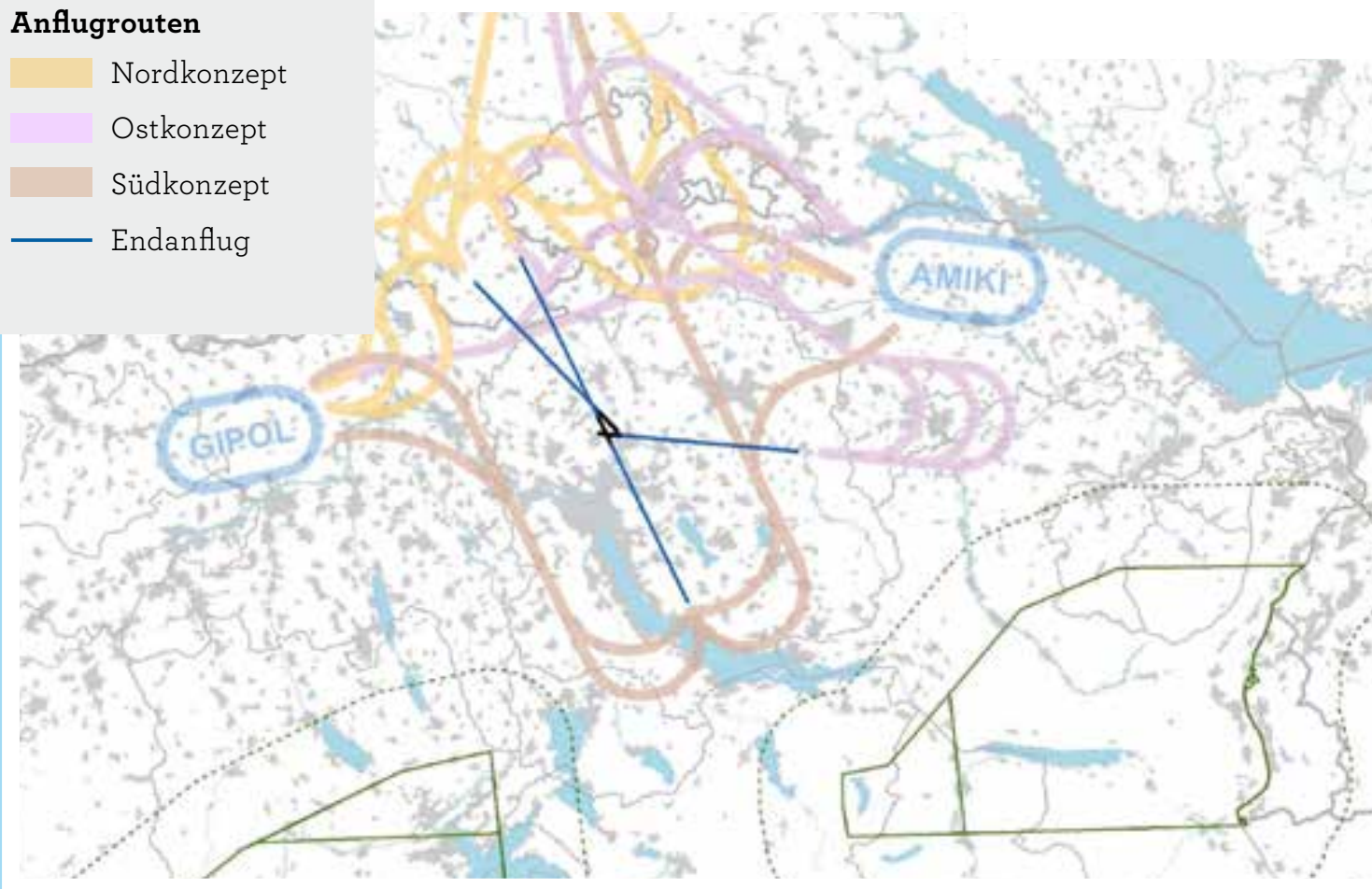
-  Beide Varianten
-  Ohne Dübendorf
-  Mit Dübendorf
-  Geplante Südstarts geradeaus



Route Südabflug geradeaus: Zu erwartende Routenführung gemäss der Webseite der Flughafen Zürich AG / Video «Betriebskonzepte des Flughafens» (www.flughafen-zuerich.ch)

Anflugrouten

-  Nordkonzept
-  Ostkonzept
-  Südkonzept
-  Endanflug



Mitgliedergemeinden

Bezirk Uster



Dübendorf



Fällanden



Egg



Greifensee



Maur



Volketswil



Wangen-Brüttisellen



Uster

Bezirk Meilen



Erlenbach



Herrliberg



Hombrechtikon



Küsnacht



Männedorf



Meilen



Stäfa



Uetikon a. S.



Zollikon



Zumikon

Region oberer Zürichsee



Wädenswil



Hütten



Rapperswil-Jona SG



Feusisberg SZ



Wollerau SZ

Impressum

Informationsschrift des
Fluglärmforums Süd
www.fluglaermforum.ch

Herausgeber

Fluglärmforum Süd
c/o Stadtverwaltung
Dübendorf
Usterstrasse 2
8600 Dübendorf
Telefon 044 801 67 11

Inhaltliche Umsetzung

www.oehen.ch
Oehen PR Schweiz AG

Grafisches Konzept

www.plusgestaltung.com
Alexander Kranz-Mars

Auflage: 142'000
August 2016

Wenn auch Sie handeln möchten

Haben die Fakten Sie aufgerüttelt? Haben Sie Fragen oder möchten Sie sich ganz einfach direkt dafür einsetzen, dass der Süden des Flughafens nicht zusätzlich mit Fluglärm und Flugbewegungen eingedeckt wird?

Der Verein Flugschneise Süd – Nein (VFSN), die aktive und stets wachsende Bevölkerungsbewegung, würde sich über Ihr Engagement und Interesse freuen. Der Verein hat über 5'000 Mitglieder und bietet nicht nur laufend Informationen rund um den Flughafen, sondern stellt auch Mustertexte zur Verfügung, wenn es darum geht, dass Sie als Betroffene in gewissen Entscheidungen den Rechtsweg beschreiten können. Der Verein VFSN ist eine private Initiative der direkt betroffenen Bevölkerung. Er pflegt mit dem Fluglärmforum Süd einen regelmässigen Austausch.

Mehr Informationen zum Verein
Flugschneise Süd – Nein (VFSN)
finden Sie unter www.vfsn.ch