

Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern

Herrliberg, 8. November 2016

Stellungnahme

zum Sachplan Infrastruktur Luftfahrt - Teil IIC Objektblatt Flughafen Zürich

Sehr geehrte Damen und Herren

Als FDP wissen wir um die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens für den Wirtschaftsstandort Zürich. Dies darf aber nicht dazu verleiten, dass grosse Bevölkerungsteile im Süden des Flughafens tagtäglich Lärm hinnehmen müssen. Der Flughafen soll und kann auch ohne im Reglement generell verankerte Südstarts Straight als angemessener und sinnvoller HUB betrieben werden.

Die FDP Bezirk Meilen lehnt den heute vorliegenden Entwurf deshalb ab.

Die FDP des Bezirks Meilen setzt sich seit Anbeginn der Südanflüge im Jahr 2003 gegen diese ein. Diese wurden damals auch nur als vorübergehend bezeichnet und gehören heute dennoch zum normalen Betrieb. Nun sollen mit dem SIL2 zusätzlich Südabflüge bei Nebel und Bise ermöglicht werden. Dass es sich dabei nur um einen ersten Schritt in Richtung einer generellen Einführung von Südabflügen handelt, liegt aufgrund der Erfahrung mit den Südanflügen auf der Hand. Letztlich wird mit dem zur Diskussion stehenden Reglement generellen Südabflügen Tür und Tor geöffnet.

Es erstaunt uns, dass im vorliegenden SIL2 zur Entflechtung *nur* Südstarts Straight in Betracht gezogen werden und keinerlei weitere Varianten erwähnt werden. So sollte sich der Flughafen zusammen mit Skyguide doch dafür einsetzen, dass der gekröpfte Nordanflug vorangetrieben wird, zumal in Brüssel derzeit Gelder gesprochen werden um u.a. satellitengestützte An- und Abflugverfahren einzuführen, die eine grössere Genauigkeit der Navigation ermöglichen. Zu den 27 förderungswürdigen Flughäfen in Europa gehört auch Zürich. Der gekröpfte Anflug von Norden in Zürich könnte aktuell mit der finanziellen Unterstützung aus Brüssel projektiert werden. Der Projektantrag des Flughafens müsste dabei von der Flugsicherung Skyguide und der Fluggesellschaft SWISS partnerschaftlich unterstützt werden.

Als tragende politische Kraft im Bezirk Meilen (Kanton Zürich) fordern wir den Bundesrat und die involvierten Stellen ausdrücklich auf:

- Die Verhandlungen mit Deutschland auf einer sachlichen Ebene wieder aufzunehmen und in eine Paketlösung zu integrieren (unter Einbezug von z. B. Autobahn A98, Elektrifizierung Bahnlinie, Nutzung des Flughafens, Grenzgänger, Finanzierung Lärmfonds).
- Flughafen und Skyguide aufzufordern sich zur Teilnahme am europäischen Projekt, um den seit 2003 geforderten gekröpften Nordanflug nun endlich einzuführen.
- Weitere Flugregimes und Pistenausbauten werden vorangetrieben und geprüft (zB Westanflug).

Die Sicherheit nicht nur der startenden und landenden Maschinen in ihre Planung einzubeziehen, sondern auch der Sicherheit und Gesundheit der Bevölkerung im dicht besiedelten Süden des Flughafens Beachtung zu schenken. Wenn schon die Lateralschäden im Sicherheitskonzept keine Rolle spielen und über das dichtest besiedelte Gebiet gestartet werden soll, wieso wird dann bei Flügen nach Westen nicht bald nach dem Start (spätestens vor Pfaffhausen) nach rechts über die Stadt Zürich gedreht um massiv Benzin zu sparen bzw. wieso wird dann bei Flügen nach Osten und Norden nicht bereits vor Pfaffhausen leicht nach Osten über den Greifensee gedreht (dabei bleibt der 3 NM Abstand zum allenfalls durchstartenden Flugzeug auf Piste 14 immer gewährleistet, siehe Beilage).

Schon seit Jahren stützt sich das BAZL auf die falschen Prognosen der deutschen Firma Intraplan, die eine starke Zunahme der Flugbewegungen voraussagen. Tatsache ist, dass sich die Zahl der Flüge in den letzten zehn Jahren kaum verändert hat. Die neue Prognose plant noch mehr Flüge nach 22 Uhr. Diese ist gegen die Nachtruhe der Bevölkerung gerichtet und wird die Einhaltung des ZFI verunmöglichen.

Südstarts sind überflüssig. Aufgrund einer sachlichen Berechnung gibt es keinerlei Anlass, diese einzuführen. Sollte es zu gefährlichen Situationen kommen, ist ein Südstart Straight als Ausweichmöglichkeit jederzeit möglich. Dies ohne Südstarts Straight generell im Reglement zu verankern.

Aus all diesen Gründen lehnen wir Südüberflüge – sowohl Starts als auch Landungen – kategorisch ab. Wir fordern vom Bundesrat und vom Flughafen, die Bedürfnisse und Ängste der Bevölkerung im am dichtesten besiedelten Gebiet des Kantons Zürich nicht nur ernst zu nehmen, sondern auch zu vertreten!

Ebenso dürfen die „optimierten Abflugrouten“ mit erweiterter Linkskurve nicht dazu missbraucht werden, dass viel weiter südlich geflogen wird. Die Kontrolle der Flugwege ist sicherzustellen. Gemäss Bundesgerichtsurteil vom Dezember 2010 wird die Bevölkerung mit der aktuellen Lärmmessung ungenügend geschützt. Dieser Auftrag zur Überarbeitung der Lärmmessung ist noch nicht erfüllt und in den präsentierten Lärmkurven wird unverändert mit der falschen Lärmmessung gerechnet.

Im Sinne des Erhalts und der Stärkung des Vertrauens gegenüber den Bundesbehörden erwarten wir, dass unsere Forderungen ernsthaft geprüft werden und dass wir darüber informiert werden, wie und wann sie in den Entscheidungsprozess einfließen, bzw. basierend auf welchen Argumenten sie allenfalls nicht berücksichtigt werden.

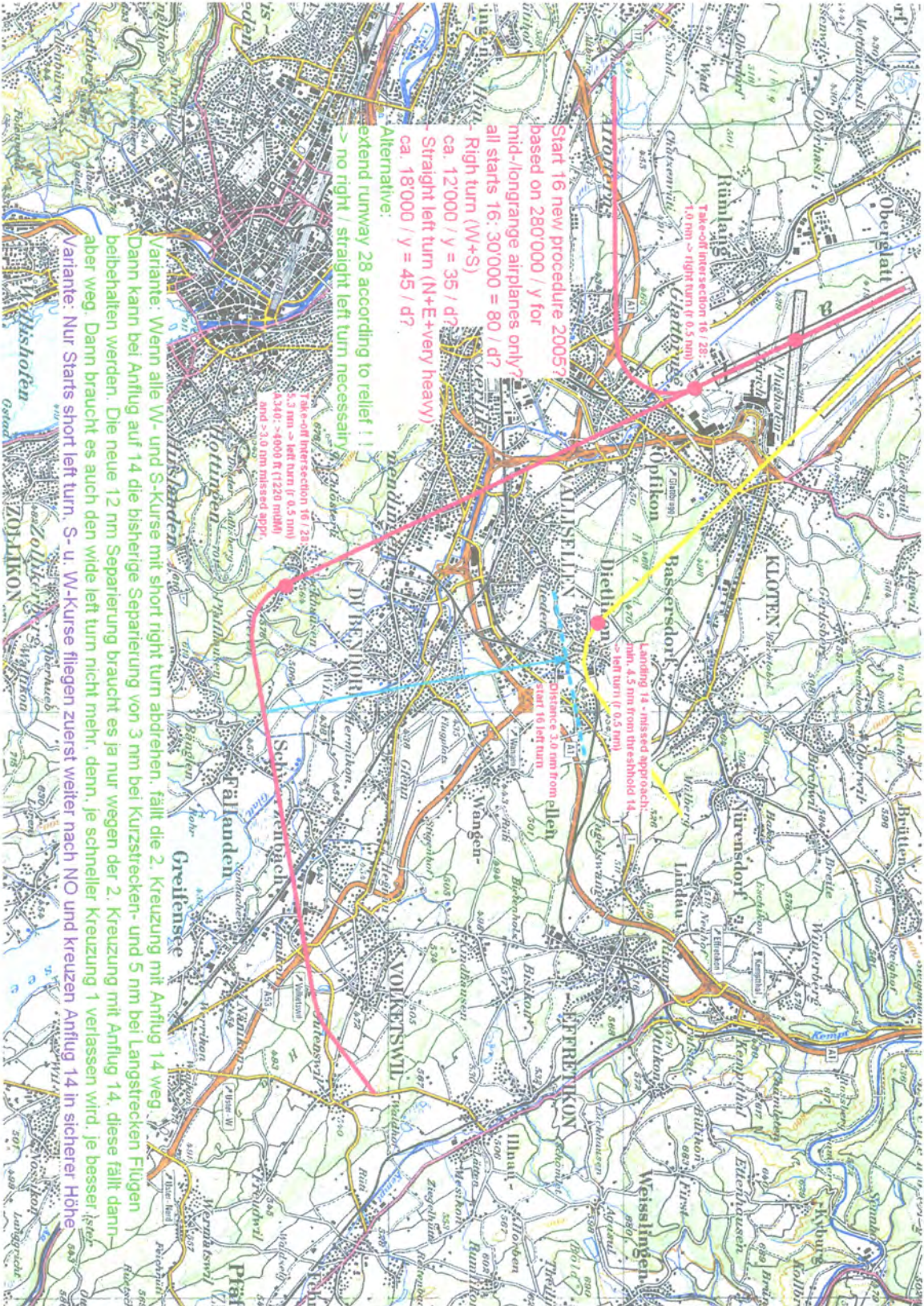
Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'B. Schweiger', written in a cursive style.

Bettina Schweiger
Präsidentin FDP Bezirk Meilen (Kanton Zürich)

Beilagen erwähnt

cc: Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, Generalsekretariat, Neumühlequai, 8090 Zürich



Start 16 new procedure 2005?
 based on 280'000 / y for
 mid-/longrange airplanes only
 all starts 16: 30'000 = 80 / d?

Right turn (W+S)
 ca. 12'000 / y = 35 / d?

Straight left turn (N+E+very heavy)
 ca. 18'000 / y = 45 / d?

Alternative:
 extend runway 28 according to relief ! !

-> no right / straight left turn necessary

Take-off intersection 16 / 28
 1.0 nm -> right turn (0.5 nm)
 1.3 nm -> left turn (0.5 nm)
 4.340 -> 4000 ft (1220 m)
 and -> 3.0 nm missed appr.

Landing 14 - missed approach:
 min. 4.5 nm from threshold 14
 -> left turn (0.5 nm)

Distance 3.0 nm from allen
 start 16 left turn

Variante: Wenn alle W- und S-Kurse mit short right turn abdrehen, fällt die 2. Kreuzung mit Anflug 14 weg.
 Dann kann bei Anflug auf 14 die bisherige Separierung von 3 nm bei Kurzstrecken- und 5 nm bei Langstrecken Flügen
 beibehalten werden. Die neue 12 nm Separierung braucht es ja nur wegen der 2. Kreuzung mit Anflug 14; diese fällt dann-
 aber weg. Dann braucht es auch den wide left turn nicht mehr, denn, je schneller Kreuzung 1 verlassen wird, je besser ist der
 Variante: Nur Starts short left turn, S- u. W-Kurse fliegen zuerst weiter nach NO und kreuzen Anflug 14 in sicherer Höhe