

1 Warum keine Südanflüge



Sehr geehrte Frau Instruktionsrichterin, sehr geehrte Damen und Herren Bundesverwaltungsrichter.

Ich bin Thomas Morf,

und wohne in Pfaffhausen, einem Ort südlich des Flughafens Zürich.

Seit über 6 Jahren werde ich jeden Morgen durch die Südanflüge geweckt.


Ich bin Präsident der Bürgerorganisation Flugschneise Süd - NEIN und vertrete weitere 1'159 Beschwerdeführer im Verfahren „provisorisches BR 5“ aus dem Jahre 2003 und 4'664 Beschwerdeführer im Verfahren "vorläufiges Betriebsreglement" aus dem Jahre 2005.


Diese grosse Anzahl von Beschwerdeführern ist verständlich, wenn man bedenkt, dass über 200'000 Menschen von den neuen, provisorischen Südanflügen betroffen sind.

Das Urteil dieses Gerichts hat einen grossen Einfluss auf die Lebensqualität, die Sicherheit und die Gesundheit von all diesen Menschen.

In den letzten 6 Jahren wurde in den diversen Verfahren alles Relevante bereits geschrieben und zu den Akten des Gerichts eingereicht. Ich konzentriere mich somit heute auf die wichtigen Fakten aus unseren Beschwerden vom 1. September 2003 und vom 29. März 2005.

1.1 Begründung für Südanflüge

Notmassnahme! 



Existenzbedrohende Gefährdung:

- des Flughafens Zürich
- der Swiss

BAZL 23. Juni 2003:
„Ausser in wenigen Ausnahmefällen kann der Flughafen von Langstreckenflugzeugen nicht mehr angefliegen werden.“

Notmassnahme → Südanflüge

Obwohl ich davon ausgehe, dass Ihnen bekannt ist warum die Südanflüge überhaupt bewilligt wurden, möchte ich diesen Sachverhalt ansprechen.

Gemäss der Begründung des BAZL sind Südanflüge notwendig, da sonst die Existenz des Flughafens Zürich und der Swiss gefährdet wären.

Diese Gefährdung sei eine Folge der Deutschen Anflugbeschränkungen, die bewirken, dass der Flughafen nur noch in wenigen Ausnahmefällen von Langstreckenflugzeugen angefliegen werden könnte.

Aufgrund dieser Behauptung hat das BAZL "als Notmassnahme" die Südanflüge bewilligt und unserer Beschwerde die aufschiebende Wirkung entzogen.

Mit dieser Notmassnahme werden, wie in unserer Beschwerde aufgeführt, diverse gültige Gesetze missachtet.

Wegen dieser angeblichen Existenzbedrohung werden Südanflüge seit dem 30. Oktober 2003 durchgeführt!

Wir werden Ihnen im Folgenden beweisen, dass die Begründung des BAZL falsch ist und darum die permanenten Südanflüge weder rechtens noch notwendig sind.

1.2 Thema Menschen

1.2.1 BUWAL / BG - Urteil

Das Bundesgericht hält im Urteil 1A.172 vom 21. September 2004 fest:

..., dass **gemäss den umweltschutzrechtlichen Prinzipien** danach zu trachten ist, die Zahl der Anwohner, die von Lärmeinwirkungen über den Immissionsgrenzwerten betroffen werden, möglichst klein zu halten.

Das BUWAL wird in der Verfügung vom 23.6.2003 wie folgt zitiert:

.. dass wir den beantragten Änderungen des Betriebsreglementes nur aufgrund der zwingenden Notwendigkeit ... und wegen deren provisorischen Charakters zustimmen konnten.

Das BUWAL, heute BAFU, ging wohl davon aus, dass dieser "provisorische Charakter" nicht 6 Jahre dauern wird.

Wie sieht die Bevölkerungssituation rund um den Flughafen Zürich aus?

1.2.2 Bevölkerungsdichte

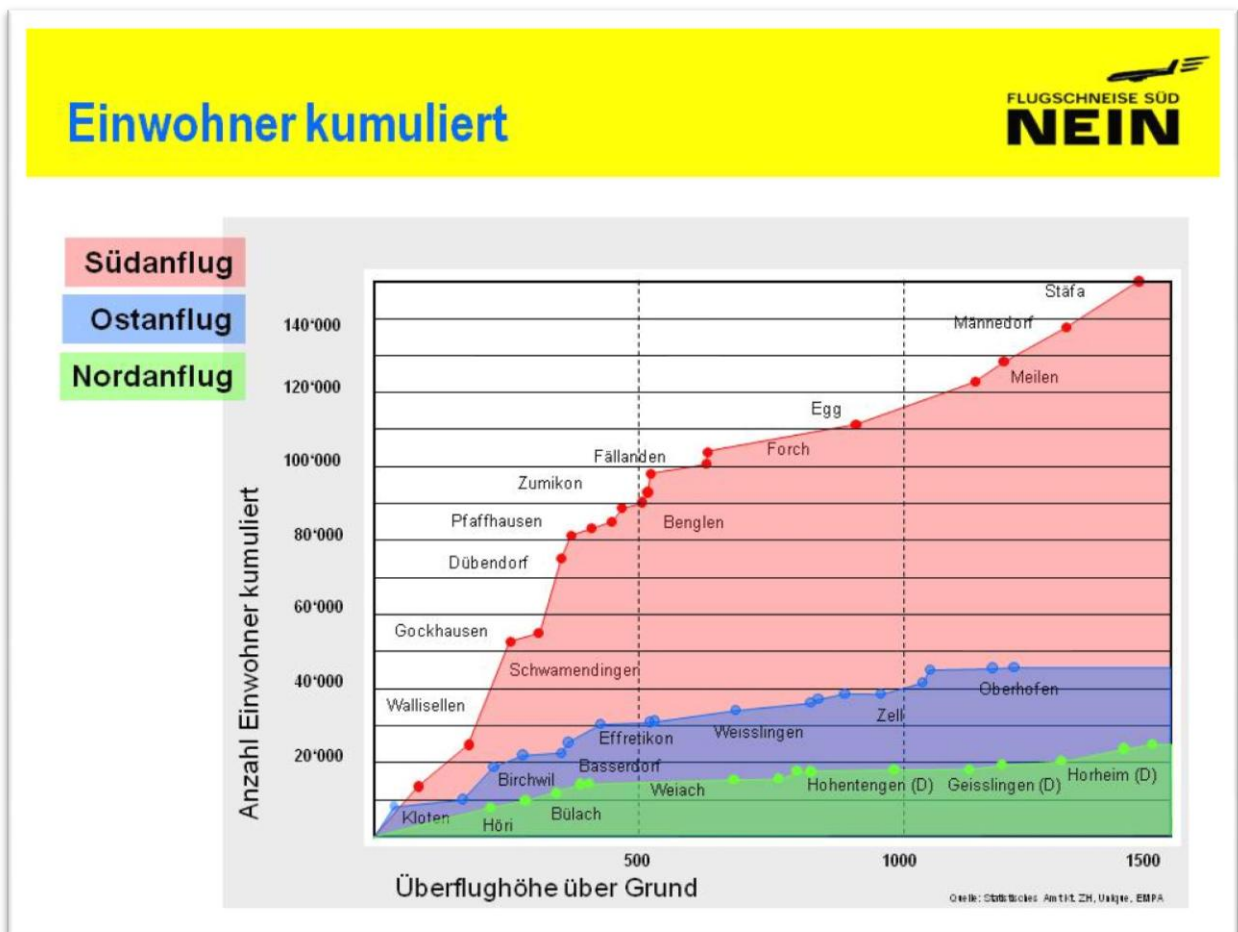
1.2.2.1 Bienz, Kummer & Partner



Eine stark vereinfachte Darstellung finden Sie in der Beilage 11 unserer Beschwerde aus dem Jahr 2003 – in der Sicherheitsstudie Bienz, Kummer & Partner.

Darin wird aufgezeigt, dass pro Bewohner im Norden, der entlastet wird, im Osten 8 Menschen oder im Süden 18 Menschen neu belastet werden.

1.2.2.2 Vergleich Anflug über Süden, Norden und Osten



Diese Grafik zeigt die kumulierte Anzahl betroffener Menschen in Abhängigkeit der Flughöhe über Grund.

Im Süden sind dies: die dicht besiedelten Wohngebiete von Glattbrugg/Opfikon, Wallisellen, Zürich-Schwamendingen, Gockhausen, Stadt Dübendorf, Zürich Witikon, wo rund 90'000 Menschen in einer Höhe von weniger als 500 Metern über Grund überflogen werden.

Für Ortsunkundige, bei diesen Wohngebieten handelt es sich nicht um die Zürcher Goldküste, sondern um Arbeiter Quartiere und durchschnittliche Vorortsgemeinden.

Der Süden mit über 210'000 Einwohnern und über 46% aller Bewohner im Kanton Zürich ist das mit Abstand dichtest besiedelte Gebiet rund um den Flughafen.

Sicherheit



Flugrouten sind sicher

Risikoanalyse (Bienz, Kummer & Partner, 2002)

Absturzwahrscheinlichkeit:

• Start 30%



10.01.2000
Nassenwil

• Reiseflug 10%



2.07.2002
Überlingen

• Landung 60%



14.11.1990
Stadlerberg



24.11.2001
Bassersdorf

Safety first – auch am Boden !

Wir Menschen unter den Anflugschneisen haben Angst

Das BAZL wie auch die Sicherheitsstudie von Bienz, Kummer & Partner bestätigen:

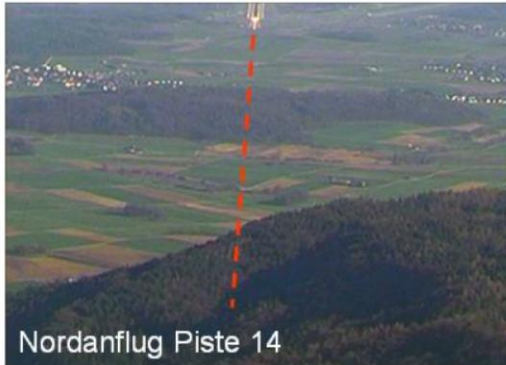
- dass 60% der Flugunfälle bei Landungen erfolgen
- dass 30% der Flugunfälle beim Start und 10% im Reiseflug erfolgen
- dass rein statistisch alle 10 Jahre mit einem Unfall zu rechnen ist

Leider bestätigt die Vergangenheit diese Zahlen auch für den Flughafen Zürich. Zum Glück fanden all diese Unfälle nicht über dem dicht besiedelten Süden statt. Dadurch sind nicht zusätzlich Menschen am Boden geschädigt worden.

Sicherheit



FLUGSCHNEISE SÜD
NEIN



Nordanflug Piste 14



Nordanflug Piste 16



Ostanflug Piste 28



Südanflug Piste 34

Quelle:
Unique

Hier sehen Sie die Sicht des Piloten auf die Pisten beim Landeanflug.

Diese Bilder illustrieren eindrücklich, wo bei einem Unfall am wenigsten Menschen gefährdet sind und damit auch, wo es aus Sicht Safety first sinnvoll ist zu fliegen.

Absturzkorridor Süd

FLUGSCHNEISE SÜD
NEIN



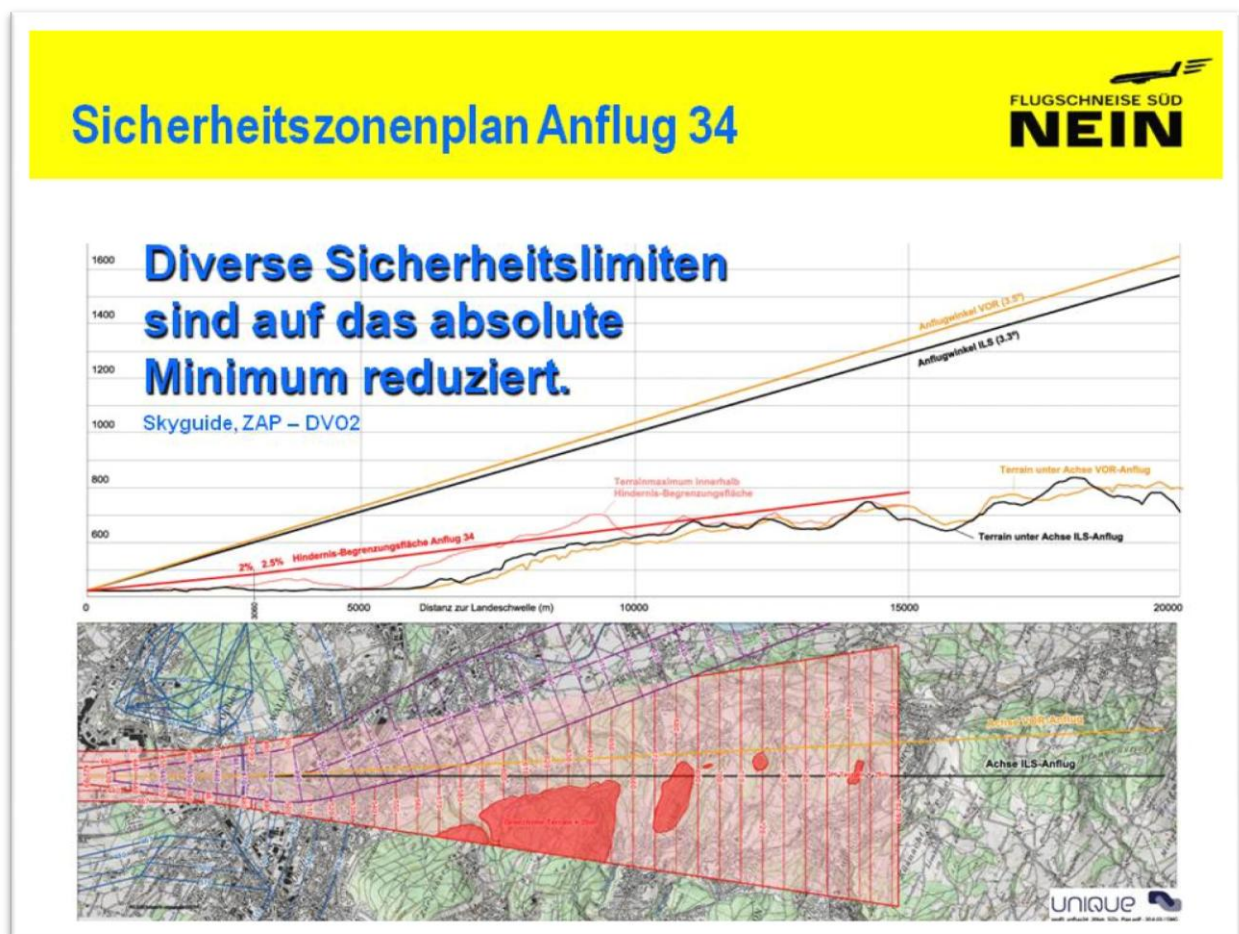
Die Sicherheits-Studie präzisiert, in welchem Bereich ein Absturz mit grosser Wahrscheinlichkeit erfolgen wird. Der Absturzkorridor (Aufprallzone) umfasst ein Gebiet vor der Piste, das 6 km lang und 600 Meter breit ist.

Dieses Bild zeigt den Absturzkorridor beim Südanflug aus der Sicht des Piloten.

Es ist klar ersichtlich, dass der Süden keine geeignete Notlandemöglichkeit hat.

Das hier ist nicht die Goldküste, das ist Glattbrugg/Opfikon, Wallisellen und Zürich-Schwamendingen. Im Absturzkorridor Süd leben rund 28'000 Menschen.

1.2.3 Sicherheitszonenplan



Unique publizierte am 13. Juni 2003 einen Sicherheitszonenplan für die neuen Südanflüge.

Sie erkennen an der schwarzen Linie, dass das Gelände im Süden ansteigt und zum Teil in diese Sicherheitszone hineinragt. Dadurch sind nur minimale Sicherheits-Reserven vorhanden.

Je tiefer die Überflughöhe, desto grösser das Risiko eines Unfalls, da dem Piloten wenig Zeit zum reagieren bleibt. Das ist für die Menschen beängstigend.

1.2.4 Richtplan Zürich



Von der Sicherheit der Menschen noch kurz zum Thema Rechtssicherheit.

Im Kantonalen Richtplan von 1995 - Bereich Verkehr - sind die Landerouten von Norden und Osten eindeutig und klar ersichtlich. Das gleiche gilt auch für die Starts Richtung Süd mit Linkskurve Richtung Osten und die Weststarttrouten.

Südanflüge sind hier nicht eingezeichnet und gemäss Richtplan nicht existent. Die Menschen im Süden mussten daher nie mit Südanflügen rechnen.

1.2.5 Zusammenfassung



Ich fasse zusammen:

- Im Süden leben am meisten Menschen
- Gemäss Statistik erfolgt alle 10 Jahre ein Unfall
- Eine Notlandung im Absturzkorridor Süd ist nicht möglich ohne Schaden an Menschen
- Ein Restrisiko bleibt immer. Daher macht die Anforderung des USG und die Aussage des Bundesgerichts, die Anzahl betroffener möglichst klein zu halten, sehr viel Sinn

Ist ein Mensch im Süden mehr Wert als ein Mensch im Norden und Osten?

Nein! Aber das Risiko, dass bei einem Unfall überhaupt Menschen am Boden betroffen sind, ist im Süden am grössten.

Alle diese Risiken nimmt das BAZL mit der Bewilligung der Südanflüge bewusst in Kauf. Warum?

Um die angebliche „existenzielle Bedrohung“ des Flughafens und der Swiss zu beseitigen.

1.2.6 Schlusswort

Tausende von Menschen warten seit Jahren auf das Urteil dieses Gerichts. Sie sind überzeugt, dass Südanflüge gegen geltendes Recht verstossen.

Sie als Richter können diesen Menschen ihre Lebensqualität zurückgeben und das Sicherheitsrisiko sofort massiv reduzieren.

Ich bitte Sie daher, im Namen der betroffenen Menschen, unserem Antrag 1 "Sofortige Einstellung der Südanflüge" stattzugeben. Zum Antrag 2 wird sich jetzt Urban Scherrer äussern.

Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

2 Warum nicht generell 365 Tage?

Ich bin Urban Scherrer und bin Gründungs-Mitglied des VFSN. In Solothurn bin ich aufgewachsen und wohne mit meiner Familie seit 1998 in Pfaffhausen. Ich bin von den Südanflügen betroffen.

Wir haben soeben gesehen, welches grosse Risiko Südanflüge beinhalten.

Das BAZL hat generell jeden Morgen Südanflüge bewilligt, nicht nur in Ausnahmesituationen. Das ist sachlich nicht nachvollziehbar.

Ich werde Ihnen nachfolgend zeigen, dass Südanflüge generell jeden Morgen nicht notwendig sind. Obwohl dies das BAZL behauptet.


Ich spreche hier über unseren Antrag D.2.1 in der Beschwerde vom 1. September 2003.

Dieser lautet sinngemäss:


Falls das Gericht die Südanflüge nicht generell verbietet, dürfen diese nur dann stattfinden, wenn keine andere gesetzlich vorgesehene Landepiste zur Verfügung steht.

Jeder Anflug, der über Süden erfolgt, bedeutet ein erhöhtes Risiko.

2.1 Begründung für Südanflüge 2003



Notmassnahme – Begründung 2003!



Existenzbedrohende Gefährdung:

- des Flughafens Zürich
- der Swiss

BAZL 23. Juni 2003:

„Ausser in wenigen Ausnahmefällen kann der Flughafen von Langstreckenflugzeugen nicht mehr angeflogen werden.“

Notmassnahme → Südanflüge

Das BAZL ist 2003 der Ansicht, dass ohne Südanflüge eine existenzielle Bedrohung für den Flughafen und die Swiss bestehe. Dies weil "ausser in wenigen Ausnahmefällen" die Landungen der Langstreckenflugzeuge auf die Piste 28 nicht möglich seien.

Nur wegen dieser angeblich „existenzbedrohenden Situation“, bewilligte das BAZL 2003 die Südanflüge für 365 Tage im Jahr jeden Morgen.

Neun Monate früher, im Oktober 2002, hat das BAZL jedoch eine ganz andere Begründung geliefert.

2.2 Begründung für Südanflüge 2002

Notmassnahme – Begründung 2002!



FLUGSCHNEISE SÜD
NEIN



Ostanflug Piste 28



Südanflug Piste 34

Verfügung BAZL 15.10.2002 - Seite 15:

Es liegt im Interesse des BAZL, dass die **Südanflüge so rasch als möglich** benützt werden können, da **damit einerseits eine Entlastung der vom Anflug auf die Piste 28 betroffenen Bevölkerung erfolgt** und andererseits weniger häufig von der Ausnahmeregelung des Staatsvertrags Gebrauch gemacht werden muss.

Notmassnahme? → Südanflüge

Damals hat das BAZL mitgeteilt, dass die Südanflüge notwendig sind, damit:

... die von Anflügen auf Piste 28 betroffene Bevölkerung entlastet werden kann.

Warum das BAZL als Fachbehörde ein Interesse hat, die Menschen im Osten zu entlasten, und damit über 2-mal mehr Menschen im Süden neu belasten will, wurde nicht erwähnt.

Die Behauptung des BAZL, dass fast keine Landungen von Osten möglich seien, wurde durch Unique widerlegt.

2.3 Piste 28 nicht verfügbar?

2.3.1 Wetter

Verfügbarkeit Piste 28 – gemäss Unique



FLUGSCHNEISE SÜD
NEIN



MD 11



B 747



A 340

Verfügbarkeit Piste 28 (Wetter)

- Mit ILS Standard = 90% Verfügbarkeit möglich
- Mit ILS aktuell = 75% Verfügbarkeit vorhanden

Zu Flugzeugtypen:

- Richtig: Swiss hat keine MD11 mehr
- Boeing 747 landet nur noch seltenen
- Für A340 = Problem nur bei Nässe und Rückenwind
- Für A330 = Problem nur bei Aquaplaning

Piste 28: 75% Verfügbarkeit für alle Flugzeugtypen!

Zuerst zu "Gewissen schlechten Wetterbedingungen", die Anflüge auf die Piste 28 verunmöglichen sollen.

Wir haben in unserer Replik vom 30.11.2004 in Rz 35 bis Rz 38 und den dort erwähnten Beilagen den Nachweis erbracht, dass die zitierten schlechten Wetterbedingungen im Jahr 2003/2004 nur an 8 Tagen vorherrschten.

Unique konnte dies nicht widerlegen. Auf die Fragen dieses Gerichts bestätigt Unique zumindest aktenkundig, dass die Verfügbarkeit der Piste 28 mindestens 75% beträgt. Unsere Analyse mit 8 Tagen bezieht sich auf die Morgenstunden, in denen Südanflüge stattfinden. Die 75% von Unique auf den ganzen Tag.

Es ist also unbestritten, dass gemäss Unique mindestens an 267 Tage im Jahr Südanflüge ohne eine Notwendigkeit erfolgen. Dies dürfte kaum der Definition einer Notmassnahme entsprechen.

Unique bestätigt ausserdem auch, dass die Flugzeugtypen mit wetterbedingten Problemen beim Ostanflug, in Zürich grösstenteils nicht mehr landen. Als Beispiel: Die Swiss fliegt nicht mehr mit dem Typ MD11.

Somit gibt es nur noch wenige Ausnahmefälle, in denen Langstreckenflugzeuge **nicht** von Osten landen können. Die Existenzbedrohung für den Flughafen Zürich und die Swiss gibt es gar nicht!

2.3.2 DVO-Ausnahmen Osten

Südanflüge sind nicht notwendig



Behauptung BAZL - Juni 2003

An den meisten Tagen können Langstreckenflugzeuge **nicht** auf Piste 28 landen. Darum sind Südanflüge notwendig

Statistik Unique - Juni 2003

An den meisten Tagen konnten alle Langstreckenflugzeuge auf der Piste 28 landen

**Es besteht keine existenzbedrohende Gefährdung des Flughafens Zürich und der Swiss.
→ Südanflüge sind nicht notwendig!**

Beachtenswert ist zudem eine weitere Statistik von Unique. Diese beweist, dass im Juni 2003 (vor der Einführung der Südanflüge) an den meisten Tagen alle Langstreckenflugzeuge auf die Piste 28 landen konnten.

Somit ist durch Fliegen bewiesen, dass es keinen flugtechnischen Grund gibt, die morgendlichen Landungen generell über den Süden abzuwickeln.

Warum das BAZL im gleichen Monat behauptet, dass nur in "wenigen Ausnahmen" auf Piste 28 gelandet werden kann, ist nicht nachvollziehbar! Die existenzielle Gefährdung des Flughafens und der Swiss sind unbegründet.

Die Notwendigkeit von generellen Südanflügen konnte weder vom BAZL noch vom Flughafen nachgewiesen werden. Wir haben mit unseren Fakten eindeutig und unwiderlegt bewiesen, dass die Piste 28 grösstenteils verfügbar ist. Darum gibt es keinen Grund für permanente Südanflüge.

2.4 Fazit

Zusammenfassend halte ich fest:

- Es gibt nur einige wenige Tage, an denen die Piste 28 nicht verfügbar ist
- Somit besteht keine existenzielle Bedrohung für den Flughafen und die Swiss
- Somit sind Südanflüge auch nicht notwendig
- Südanflüge setzen die grösstmögliche Anzahl von Menschen dem grössten Risiko aus

Daher bitte ich dieses Gericht, wie bereits Thomas Morf, im Namen der betroffenen Menschen, unserem Antrag 1 "Sofortige Einstellung der Südanflüge" stattzugeben. Die Begründung des BAZL ist nachweislich falsch.

Sollten Sie als Richter die Südanflüge trotzdem nicht generell verbieten, erwarten wir zumindest, dass diese Südanflüge nur an diesen wenigen Tagen erfolgen dürfen, an denen eine Notsituation besteht.

Wie sie auch entscheiden, Ihr Urteil muss die sofortige Umsetzung bewirken. Nur so kann am schnellsten die grösste Anzahl Menschen entlastet werden.

Vielen Dank.

Präsentation: Thomas Morf & Urban Scherrer, Pfaffhausen