

# Ostanflüge auf Piste 28: Facts

Hans Bantli, 7. August 2004

## Benutzung von Piste 28

1. Die Piste 28 wird seit jeher, spätestens aber seit Ende 1960, d.h. seit der Fertigstellung der Verlängerung von 1900 m auf 2500 m bei starkem Westwindwetter als Landepiste benützt (seit 1989 im VOR-DME-Anflugverfahren).
2. Seit 1994 (definitive Einführung) wird diese Piste zusätzlich für die sogenannten STOL-Anflüge verwendet.
3. Seit 19. Oktober 2001 wird die Piste 28 zu bestimmten Zeiten als Hauptlandepiste benützt. Diese Zeiten wurden mehrfach geändert (per 27. Oktober 2002, per 17. April 2003, per 30. Oktober 2003).
4. Seit Einführung der Südanflüge vom 30. Oktober 2003 hat das Betriebsreglement nicht mehr geändert (seither gibt es jedenfalls am Morgen keine Belastung des Ostens mehr mit Anflügen auf Piste 28). Es gelten deshalb die aktuellen Art. 33, Art. 33bis und Art. 39 des Betriebsreglements (vgl. Ordner Lasche I und die dortigen Flugspuren).

Definition:

STOL-Flüge = short take off and landing (steiler An- und Abflug)

STOL-Anflüge sind Anflüge mit relativ steilem Anflugwinkel wie sie auf Piste 28 praktiziert werden. Mit der Einführung des ILS 28 gibt es keine STOL-Anflüge mehr, weil der Anflugwinkel reduziert wird.

Quelle: Enteignung nachbarlicher Abwehrrechte infolge Fluglärms

GFELLER\_FRICK\_BUDLIGER© Rechtsanwälte, Zürich, 28. Mai 2004, Seite 32

## Ergänzungen gemäss Felix Jaccaz, Präs. Bürgerprotest Fluglärm Ost

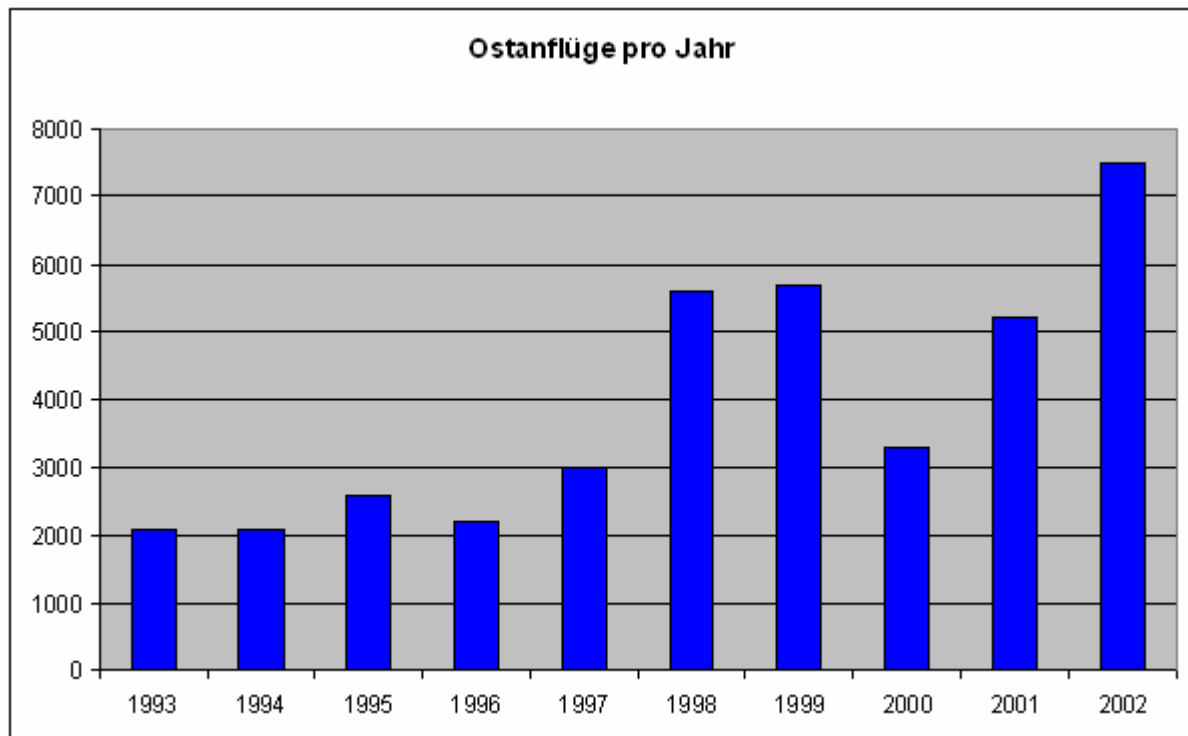
Datum: 4. Sept 2004

1. Die Piste 28 wurde seit jeher, spätestens aber seit Ende 1960, d.h. seit der Fertigstellung der Verlängerung von 1900 m auf 2500 m, nur bei starkem Westwindwetter als Landepiste für Verkehrsflugzeuge benützt. Diese Anflüge verliefen bis 1989 von Norden her über das Flughafengelände mit einer Linkskurve zwischen Kloten und Bassersdorf im Visual Circling direkt auf die Piste. Seit 1989 erfolgt der Anflug über den Osten über das Tösstal in der Pistenachse im VOR-DME-Anflugverfahren. Vor 1989 hatte der Osten keinerlei Anfluglärm.
2. Seit 1994 (definitive Einführung) kann diese Piste zusätzlich für maximal 12 sogenannte STOL-Anflüge pro Tag verwendet werden.

STOL-Anflüge sind Anflüge mit relativ steilem Anflugwinkel wie sie auf Piste 28 praktiziert werden. Seit der Einführung der deutschen Verordnung werden die lärmarmen STOL-Anflüge nicht mehr praktiziert. Alle Anflüge erfolgen nach dem lärmintensiven VOR/DME Verfahren.

Die Punkte 3 + 4 bleiben unverändert.

## Entwicklung der Ostanflüge



Quelle: Unique (Anflugzahlen)

## Entwicklung des Luftverkehrs

- ab 1970 landeten und starteten Flugzeuge vom Typ Jumbo-Jet Boeing 747;
- 1971 - 1975: u.a. Bau des Terminals B (3. Bauetappe, vom Zürcher Stimmvolk am 27. September 1970 bewilligt); 1972 Ausweitung der Landungen auf Piste 16 für Kategorie II;
- 1976: die neue V-Piste 14/32 wird eröffnet, was eine Steigerung der Kapazität des Flughafensystems von 35 auf 60 Bewegungen pro Stunde erlaubte;
- 1978: die V-Piste wird für Instrumentenlandungen CAT III zugelassen;
- 1980: Zustimmung zu einem Kredit für den Bau eines Findexdocks und eines Parkhauses beim Terminal A. Die Inbetriebnahme fand am 1. November 1985 statt;
- 1980: die Blindlandepiste (Pi 16) wird für Instrumentenlandungen CAT III zugelassen;
- 1989: auf Piste 28 wird anstelle des Sichtanflugs (VFR) für starke Westwindlagen das VOR-DME-Instrumentenanflugverfahren eingeführt;
- 1994: Definitive Einführung des STOL-Anflugverfahrens auf Piste 28
- 1995: das Zürcher Stimmvolk bewilligt einen Kredit für die 5. Bauetappe (Gesamtkosten rund Fr. 2.1 Milliarden!); 1960 - 1997: Anstieg der Flugbewegungen von 101'800 auf 276'131 pro Jahr und Anstieg der Zahl der Passagiere von 1'330'733 auf 18'318'360;

Quelle: Enteignung nachbarlicher Abwehrrechte infolge Fluglärms

GFELLER\_FRICK\_BUDLIGER® Rechtsanwälte, Zürich, 28. Mai 2004, Seite 7

## ANHANG

### Fakten zur Entwicklung der Ostanflüge 1993-2002, in Erinnerung gerufen von einem langjährigen Einwohner von Bassersdorf

#### 9. August 2004 – Südanflug NEIN! - Forum

Bis zum 19. Oktober 2001 gab es nie regelmässige (d.h. tägliche) Anflüge von grossen (und lauten) Linienjets auf Piste 28. Lediglich einige wenige leichte und entsprechend leise Turbopropmaschinen landeten täglich in den Abendstunden zwischen 18 und 20 Uhr. Daneben gab es während des Tages vereinzelte Anflüge von Privatjets und kleinen Propellermaschinen. Letztere flogen nicht selten von Süden oder von Norden her an und drehten erst kurz vor dem Pistenanfang auf die Pistenachse 28 ein. Solche Landeanflüge konnten nur im nächsten Umfeld des Flughafens wahrgenommen werden.

Sämtliche übrigen Anflüge entfielen auf einige wenige Tage mit stürmischem Westwindwetter. Dies war bis 1997 vielleicht 10 bis 20 mal pro Jahr der Fall (leider ist die Zahl der Westwindtage und der sturmbedingten Landungen in der in diesem Forum gezeigten Statistik von Unique nicht ausgewiesen!). Bei durchschnittlich 100 Landungen an einem Sturmtag dürften also zwischen 1000 bis 2000 Landungen jährlich sturmbedingt gewesen sein. Wenn man den Rest der Landungen durch 365 teilt, wird deutlich, wie unbedeutend der tägliche Anflugverkehr auf die Piste 28 an weit mehr als 300 Tagen im Jahr war.

Für die Jahre 1998 und 1999 weist die Unique-Statistik einen Sprung von 3000 Anflügen pro Jahr auf ca. 5500 Anflüge aus. Es war die Zeit des wilden Wachstums des Flughafens und ich erinnere mich, dass "Westwindtage" damals eigenartigerweise plötzlich häufiger wurden. Es wurde gelegentlich schon von Osten angeflogen, wenn bei uns nur eine leichte Brise wehte. Auf entsprechende Anfragen hin wurde ich belehrt, dass Sturmwinde eben lokal im Bereich des Nordanflugs herrschen könnten und dass die Windverhältnisse auf Distanz nicht zu beurteilen seien. Nochmals: es wäre interessant, wenn Unique den sprunghaften Anstieg der "Westwindtage" auf vielleicht 40 pro Jahr in jener Zeit ausweisen würde. An über 300 Tagen des Jahres herrschten im Anflugbereich der Piste 28 aber auch da-mals noch idyllische Verhältnisse.

Im Jahr 2000 weist die Statistik eine reduzierte Zahl von Ostanflügen gegenüber den beiden Vorjahren aus. Diese Reduktion ist eine Folge der Sperrung der Westpiste von Ende Mai bis Anfang August. Im Süden erinnert man sich nur zu gut an diese Sperrung, die am 29. Mai mit überraschenden "westwindbedingten" erstmaligen Südanflügen auf die Pisten 34 und 32 ihren Anfang nahm.

Am 18. Oktober 2001 wurde dann der Staatsvertrag zwischen den Ministern Leuenberger (CH) und Bodewig (D) unterzeichnet. Obschon der Vertrag von den Parlamenten noch nicht ratifiziert war, traten per sofort erste vorauslaufende Regelungen in Kraft. Ab dem 19. Oktober 2001 war nun der Luftraum über Süddeutschland zwischen 22 Uhr abends und 0600 morgens gesperrt und die Anflüge mussten in dieser Zeit auf die Piste 28 erfolgen, wenn es die meteorologischen Verhältnisse erlaubten. Beschwerden gegen diese handstreichartige Betriebsreglementsänderung wurde die aufschiebende Wirkung entzogen.

Tägliche Anflüge von schweren Linienjets auf Piste 28 ( ab 22 Uhr bis Betriebsschluss und von 0530 bis 0600 Uhr!!) gab es im Osten also erst ab 19. Oktober 2001. In diese Zeit fällt auch der Streit um die Dachziegelklammerung, die von diversen Hausbesitzern verweigert

wurde. Die betroffene Bevölkerung reagierte auf die völlig neuen Bedingungen mit Empörung.

Weil das Wetter oft schlecht war und leider schon am 24.11.2001 ein Jumbolino der Crossair beim schwierigen nächtlichen Landeanflug auf Piste 28 abstürzte, kam der Ostanflug spätabends und frühmorgens zwischen 0530 und 0600 im letzten Viertel 2001 noch eher zurückhaltend zur Anwendung. Dies kommt auch in der Statistik zum Ausdruck.

Am 27. Oktober 2002 erfolgte eine weitere Verschärfung der vorlaufenden Verpflichtungen, die im immer noch nicht ratifizierten Staatsvertrag festgelegt waren. Nun war der süddeutsche Luftraum auch an Samstagen und Sonntagen von 20 Uhr bis 09 Uhr morgens gesperrt. Deshalb die deutliche Zu-nahme der Anflüge auf Piste 28 im Jahr 2002.

Noch grössere Schocks folgten dann 2003. Nach dem Scheitern des Staatsvertrags im Parlament im Frühling 2003 erliess Deutschland eine einseitige Verordnung im April 2003. Die Sperrzeit für den Anflug über Süddeutschland an Wochentagen begann nun schon um 21 Uhr abends und dauerte bis 7 Uhr morgens.

Gruss Matthias