

## Medieninformation

Freitag, 9. September 2011

### Kampagne: Gegenvorschlag zur Behördeninitiative Pistenausbaustopp



Kontakt:  
Thomas Morf  
Präsident VFSN  
079 347 72 12



## **Medieninformation, 9.09.11**

Zur sofortigen Veröffentlichung freigegeben

**Möglichst wenig Fluglärm für möglichst wenig Menschen. Dieses Ziel verfolgt, im Gegensatz zur Behördeninitiative der Gegenvorschlag. Das Referendumskomitee empfiehlt darum ein klares NEIN zur Behördeninitiative „Kein Neu- und Ausbau von Pisten“ und ein JA zum Gegenvorschlag.**

Für diese Abstimmung besteht keine Notwendigkeit. Gemäss gültigem Gesetz muss das Volk schon heute darüber abstimmen, wenn der Flughafen Pisten ausbauen möchte. Die von einer Minderheit von Gemeinden eingereichte Behördeninitiative will verhindern, dass die Zürcher Stimmbürger in Zukunft über ein konkretes Projekt abstimmen dürfen. Auch bei einem NEIN zur Behördeninitiative und dem Gegenvorschlag wird keine Piste verändert, ohne dass eine Volksabstimmung stattfindet.

### **Keine Verlagerung von Fluglärm**

Die Behördeninitiative will die heutige Pisten-Infrastruktur zementieren und damit sicher stellen, dass mehr Flugbewegungen über die dichtest besiedelten Gebiete im Süden stattfinden. Sie führt zu einer grossflächigen Verlagerung von Fluglärm und verhindert Lösungen bei denen möglichst wenig Menschen von Fluglärm betroffen sind. Sie verhindert Modernisierungen, die der Verbesserung der Flugsicherheit und der Entlastung weiter Bevölkerungskreise im ganzen Kanton zu gute kommen. Die Behördeninitiative ist eine Mogelpackung, berücksichtigt einseitig die Interessen einer Region und muss darum klar abgelehnt werden. Die Behördeninitiative ist nicht ausgewogen. Sie will verhindern, dass zukünftig über anwohnerfreundliche Lösungen abgestimmt werden darf.

Der Gegenvorschlag hingegen berücksichtigt die Interessen der Wohnbevölkerung aller Regionen rund um den Flughafen. Der VFSN verfolgt damit sein vor 10 Jahren formuliertes Ziel: "Möglichst wenig Menschen mit möglichst wenig Fluglärm zu belasten" ein weiteres mal konsequent.

### **Behördeninitiative führt zu Südstarts geradeaus**

Eine Annahme der Behördeninitiative führt zusätzlich zu den bestehenden Südanflügen zu mehr nächtlichen Südanflügen und vor allem zu täglichen Südstarts geradeaus. Diese Südstarts geradeaus sind 2-3 mal lauter als Landungen und werden grossflächig im ganzen südlichen Kantonsteil, von Uster quer über den Zürichsee bis ins Säuliamt, tausende Menschen neu mit Fluglärm belasten.

Wird die Behördeninitiative am 27. November von Zürcher Stimmbürger abgelehnt, besteht keine Notwendigkeit für Südstarts geradeaus. Wir fordern und erwarten, dass dann die geplanten Südstarts geradeaus im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt gestrichen werden.

### **Nein zur Pistenausbaustopp Mogelpackung**

Wer auch in Zukunft über Neu- und Ausbauten von Pisten abstimmen und verhindern will, dass künftig grosse Kantonsteile neu mit Lärm von startenden Fliegern zugedeckt werden, muss die Behördeninitiative ablehnen.

Wer schon heute entscheiden will, stimmt dem Gegenvorschlag zu und stellt damit sicher, dass möglichst wenig Menschen von Fluglärm betroffen sind.

Kontakt:  
Thomas Morf  
Präsident VFSN  
079 347 72 12



# NEIN

## ZUR «PISTENAUSBAUSTOPP» -MOGELPACKUNG

Weil die Behördeninitiative nur den Osten schützt und Stützstarts über See, Stadt, Glattal und Oberland erzwingt!

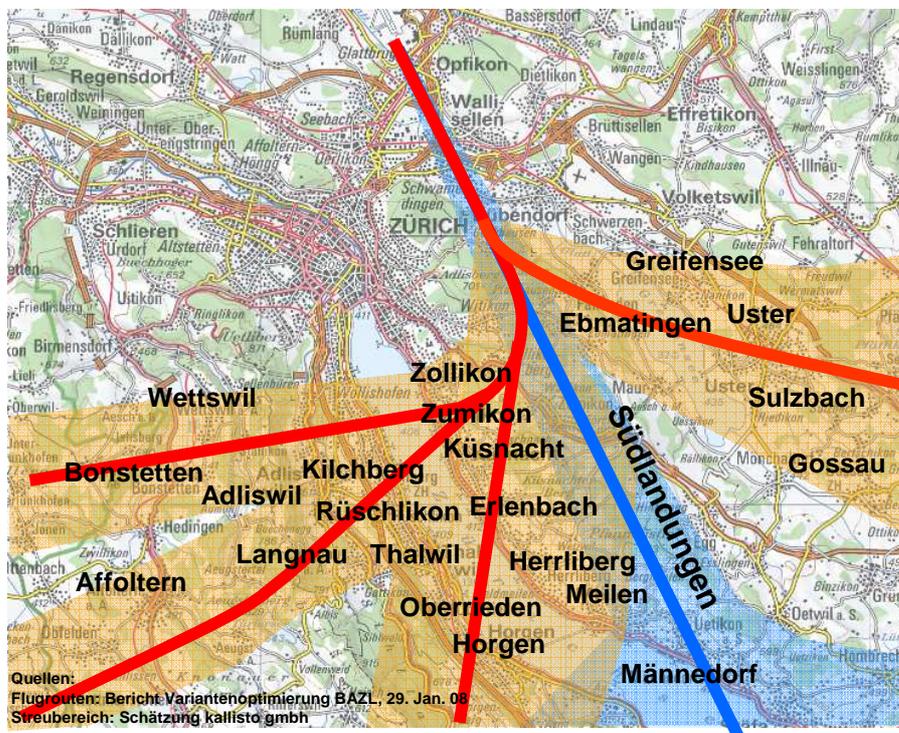
## JA ZUM GEGENVORSCHLAG

Damit möglichst wenig Menschen mit Fluglärm belastet werden.

[www.VFSN.ch](http://www.VFSN.ch)

## Hintergrundinformation Südstarts geradeaus:

### Streubereich Südstarts geradeaus



Südstarts geradeaus werden von Uster quer über den Zürichsee bis ins Säuliamt einen stark störenden Lärmteppich bewirken.

— Südstart geradeaus      — Südlandung

### Südstarts geradeaus sind 2-3 mal lärmiger

Starts sind generell rund doppelt so laut wie Landungen.

Bei Südstarts geradeaus wird das Gelände zudem wesentlich tiefer als bei Südlandungen überflogen (gem. ICAO Richtlinien). Wir rechnen mit einem Lärmpegel, der 2-3 mal grösser und breiter gestreut ist (siehe Skizze) als derjenige der Südlandungen.

Die Piloten sind angewiesen mit reduziertem Startschubmodus (Flex-Takeoff-Thrust) und somit tiefer fliegend zu starten um Kerosin zu sparen. So werden einige Millionen an Betriebskosten von den Airlines gespart – zum Schaden der Bevölkerung am Boden im dichtest besiedelten Gebiet.



## **Hintergrundinformation Referendum:**

Die Initianten der Behördeninitiative 2 (Kein Neu- und Ausbau von Pisten) argumentieren, dass diese dem Bevölkerungsschutz diene, Planungssicherheit herstelle, aber gleichwohl Wachstum zulasse. Bevölkerungsschutz und Planungssicherheit mag wohl für eine Region zutreffen, für die übrigen Regionen bewirkt die Initiative genau das Gegenteil. Es ist zu erwarten, dass die Nachteile einer kurzen Piste 10-28 mit neuen Flugrouten kompensiert werden.

Entgegen den Behauptung der Initianten nützt die Behördeninitiative nicht allen, sondern nur einer kleinen Minderheit von Gemeinden die hinter dieser Initiative stehen. Es ist die gleiche Region, aus der schon die vom Volk wuchtig verworfene Fairfluginitiative kommt, die nun mit einem erneuten Anlauf versucht, das gleiche Resultat zu erreichen: Die Verlagerung von Fluglärm von dünn besiedelten Gebieten in dicht besiedelte Gebiete.

Diese neuen Flugrouten werden über dicht besiedeltes Gebiet führen, deutliche Kapazitätssteigerungen ermöglichen und keine Planungssicherheit bieten. Bevölkerungsschutz und Planungssicherheit können nur erreicht werden, wenn neue Flugrouten und Schnellabrollwege einem „Neu- und Ausbau von Pisten“ gleichgestellt sind. Insbesondere ist der „Bau“ von neuen Flugrouten (gegenüber Zustand 2000) über dicht besiedeltem Gebiet auch aus Sicherheitsgründen nicht zu verantworten. Neue Flugrouten über dicht besiedeltem Gebiet verstossen gegen das Umweltschutzgesetz, die geltende Raumplanung und gefährden zudem am meisten Menschen.

Neue Flugrouten entsprechen in ihren Auswirkungen einem Pistenneubau. Dieses Referendum mit konstruktivem Gegenvorschlag unterstützt Regierungsrat und Flughafen in ihren Bemühungen, die vom Volk demokratisch beschlossenen Eckwerte (7 Std. Nachtruhe, etc.) und den ZFI (Zürcher Fluglärm-Index) einzuhalten. Dieses Referendum berücksichtigt die Interessen der Bevölkerung in allen Regionen rund um den Flughafen und folgt dem Grundsatz:  
Möglichst wenig Menschen mit möglichst wenig Fluglärm belasten.

## Hintergrundinformation Flugbetrieb:

Sicherheit im Flugverkehr hat oberste Priorität.

Sicherheit wünscht sich aber auch die Bevölkerung am Boden.

Beiden Forderungen kann am Flughafen Zürich entsprochen werden:

- Ein „kreuzungsfreier“ Flugbetrieb ermöglicht eine optimale Sicherheit für den Betrieb.
- Am Flughafen Zürich existieren nur zwei Varianten für einen „kreuzungsfreien“ Flugbetrieb:
  - Landen Ost – Starten Nord
  - Landen Nord – Starten Süd geradeaus
- Flugrouten über dünnbesiedeltes Gebiet, resp. neben Wohngebieten, bedeuten Sicherheit für die Bevölkerung am Boden.
- Die Variante Landen Ost – Starten Nord ( $J_{opt}$ ) bewirkt, dass die kleinste Anzahl Menschen mit Lärm über dem Immissionsgrenzwert (IGW) belastet und somit auch überflogen wird. Damit diese kleinstmögliche Belastung und grösstmögliche Sicherheit der Wohnbevölkerung erreicht werden kann, ist eine Pistenverlängerung notwendig  
(Quelle: BAZL, SIL-Bericht)

