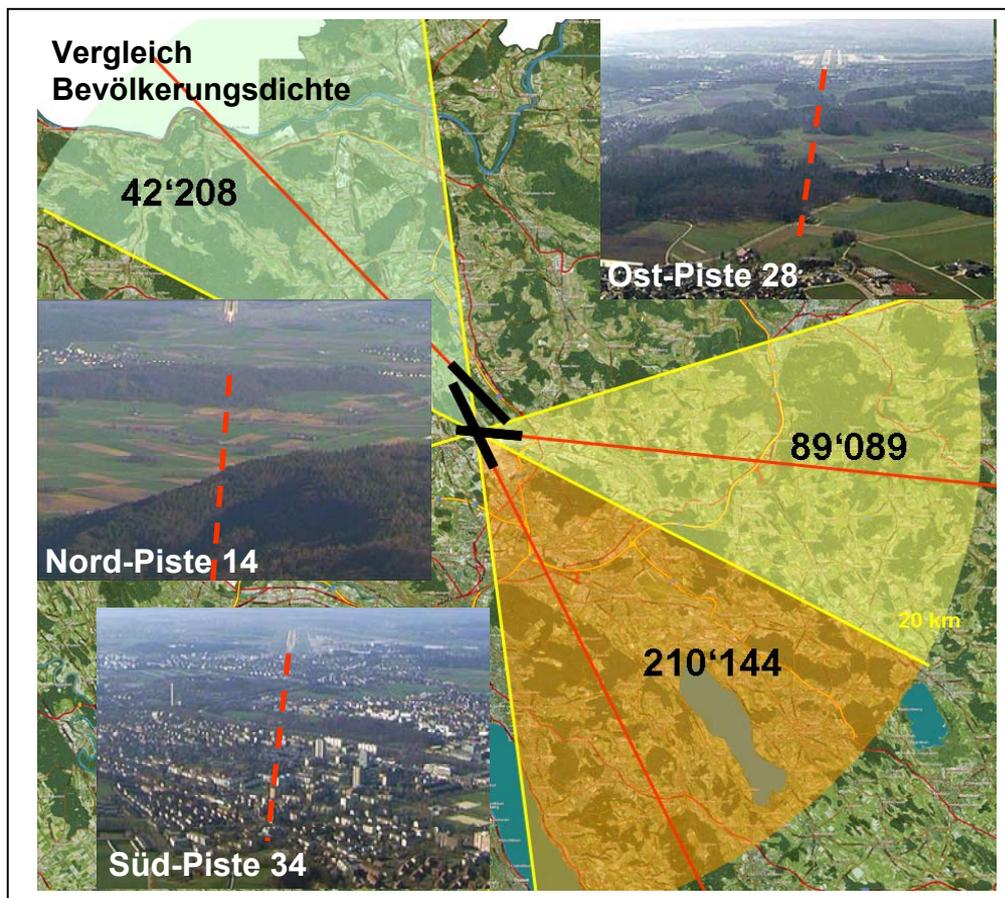


Flughafen Zürich

NEIN zur Behördeninitiative 2

(Kein Neu- und Ausbau von Pisten)



Januar 2009

Flugschneise Süd – NEIN (VFSN)
www.vfsn.ch

Ansprechpartner:
Thomas Morf, Präsident VFSN
044 825 25 31 / 079 347 72 12
praesident@vfsn.ch

Zusammenfassung

Neue Anflug- und Startrouten sind in ihren Auswirkungen (neue Betroffene, Kapazitätssteigerung etc.) dem Bau einer neuen Piste gleichzusetzen.

Die Behördeninitiative 2, die verlangt „Kein Neu- und Ausbau von Pisten“, berücksichtigt diesen Sachverhalt nicht. Sie suggeriert „Nichts verändern am Flughafen“, bewirkt und provoziert aber damit das Gegenteil - den „Neubau“ von Flugrouten.

Die Behördeninitiative „Kein Neu- und Ausbau von Pisten“ ist durch den Kantonsrat abzulehnen.

Ein NEIN zur Initiative ist KEIN ja zu einem Pistenausbau

Ein Nein zur Initiative ist ein Nein zu einer Verlagerung von Immissionen

Ein Nein zur Initiative ist ein Nein zu einer zusätzlichen Belastung von 18'000 Menschen

Begründung:

- Die Behördeninitiative „Kein Neu- und Ausbau von Pisten“ führt dazu, dass 18'000 Menschen (+163%) zusätzlich mit Fluglärm über dem Immissionsgrenzwert beschallt werden.
- Die Behördeninitiative „Kein Neu- und Ausbau von Pisten“ verhindert von vornherein Varianten, bei denen am wenigsten Menschen mit Fluglärm und weiteren Immissionen belasten werden.
- Die Behördeninitiative „Kein Neu- und Ausbau von Pisten“ schafft neue Planungs- und Rechtsunsicherheit und beeinträchtigt das Vertrauen von Wirtschaft und Bevölkerung in die Verlässlichkeit politischer Entscheide nachhaltig.
- Die Behördeninitiative „Kein Neu- und Ausbau von Pisten“ bewirkt mit Sicherheit Südstarts geradeaus über dicht besiedelte Wohngebiete in Schwamendingen, den Seegemeinden und dem Zürcher Oberland.
- Die Behördeninitiative „Kein Neu- und Ausbau von Pisten“ verhindert, dass mit baulichen Massnahmen die Sicherheit der Piste 28 und die Verfügbarkeit bei besonderen Wetterlagen verbessert werden kann, ohne dabei die Kapazität zu erhöhen.
- Eine Ablehnung der Initiative ändert nichts an der Tatsache, dass für einen Pistenausbau, wie schon heute, eine Volksabstimmung erforderlich sein wird.

Möglichst wenig Menschen belasten

Der VFSN bevorzugt klar eine Lösung „Status quo ante“ (Nordausrichtung mit Flugbetrieb wie vor DVO), optimiert mit dem gekröpften Nordanflug, lärmoptimierten Anflugverfahren und dem Einsatz modernster Navigationstechnologien.

Nur wenn all diese Möglichkeiten nicht realisierbar sind, ist eine auf dem gültigen Richtplan und den bestehenden Flugrouten basierende Variante Nord/Ost akzeptabel.

Ziel der Initiative: Verhinderung des Nord/Ost Konzeptes

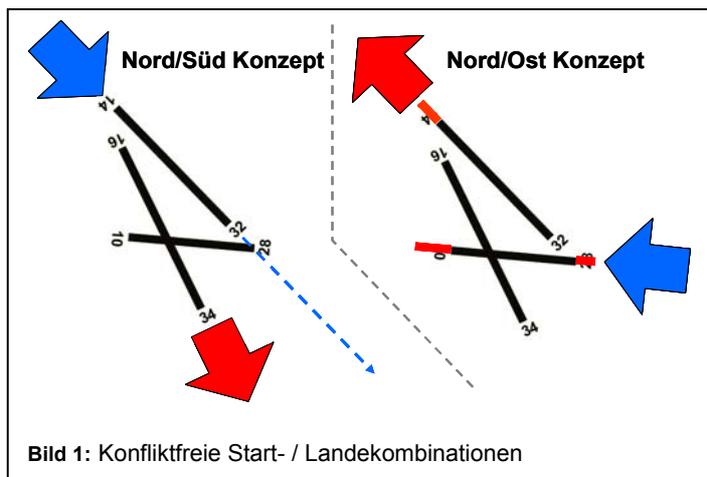
Pistenverlängerungen belasten am wenigsten Menschen mit Fluglärm

Der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) zeigt, dass bei Betriebsvarianten mit Pistenverlängerungen die Anzahl Personen, die mit Lärm über dem Immissionsgrenzwert (IGW) belastet werden, am kleinsten gehalten werden kann und zugleich ein moderates Wachstum des Flughafens möglich ist.

Die Behördeninitiative „Kein Neu- und Ausbau von Pisten“ der Nord- und Ostgemeinden will diese vernünftigen Varianten verhindern und erhöht damit das Risiko, dass gegen 18'000 Menschen (+163%) zusätzlich und neu Fluglärm über dem Immissionsgrenzwert ausgesetzt werden. Eine Annahme dieser Initiative wird dazu führen, dass die maximal zulässige Anzahl stark gestörter Personen gemäss ZFI (Zürcher Fluglärm-Index) sehr deutlich überschritten wird.

Ziel, Verlagerung in den Süden

Ungeachtet der aktuellen Wirtschaftslage bietet der laufende SIL-Prozess die Chance für den Flughafen, sich eine maximale stündliche Spitzenkapazität zu sichern. Dies sicher auch auf Drängen der Lufthansa, für die Zürich ein Bestandteil ihrer Multi-Hub Strategie ist (Frankfurt, München, Zürich).



Voneinander unabhängige Start- und Landepisten, idealerweise Parallelpisten, sind unumgänglich zur Erreichung von Spitzenkapazitäten. Nachdem vom Bau einer Parallelpiste Abstand genommen wurde, muss beim gekreuzten Pistensystem von Zürich eine Start- / Landekombination ohne Konfliktpunkt(e) schon als ideal bezeichnet werden – und von diesen Kombinationen gibt es nur zwei, die betrieblich vernünftig sind (Bild 1).

Eine dieser Varianten wird mit Sicherheit im SIL verankert, als Betriebssystem beantragt und auch bewilligt werden.

Das Nord/Ost Konzept ist DVO kompatibel und entspricht der rechtsgültigen kantonalen Richtplanung. Es basiert ausschliesslich auf seit Jahren bestehenden Flugrouten.

Die Initiative ist durch den Kantonsrat abzulehnen. Eine Annahme führt mit Sicherheit zu Südstarts geradeaus über dicht besiedelte Wohngebiete in Schwamendingen, den Seegemeinden und dem Zürcher Oberland.

Das Nord/Ost Konzept entspricht der rechtsgültigen kantonalen Richtplanung. Es stützt sich ausschliesslich auf seit Jahren bestehende Flugrouten.

Die Behördeninitiative, eingereicht von den Gemeinden im Norden und Osten des Flughafens, hat nur ein Ziel – Verhinderung des Nord/Ost Konzeptes.

Willkür statt Planungs- und Rechtssicherheit

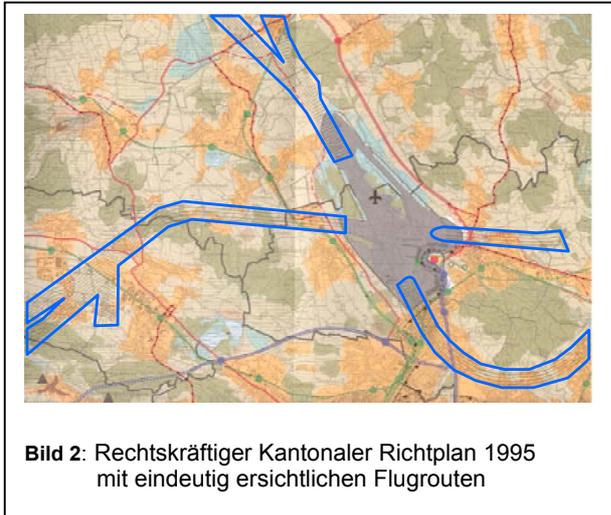


Bild 2: Rechtskräftiger Kantonaler Richtplan 1995 mit eindeutig ersichtlichen Flugrouten

Die Behördeninitiative ist durch den Kantonsrat abzulehnen. Eine Annahme führt dazu, dass das Nord/Süd Konzept mit Südstarts geradeaus über Wohnquartiere der Stadt realisiert wird.

Das bedeutet, dass ein seit über 50 Jahren bestehendes System, das zudem in einem rechtskräftigen Richtplan verankert ist, zu einem wesentlichen Teil um 180 Grad gedreht wird.

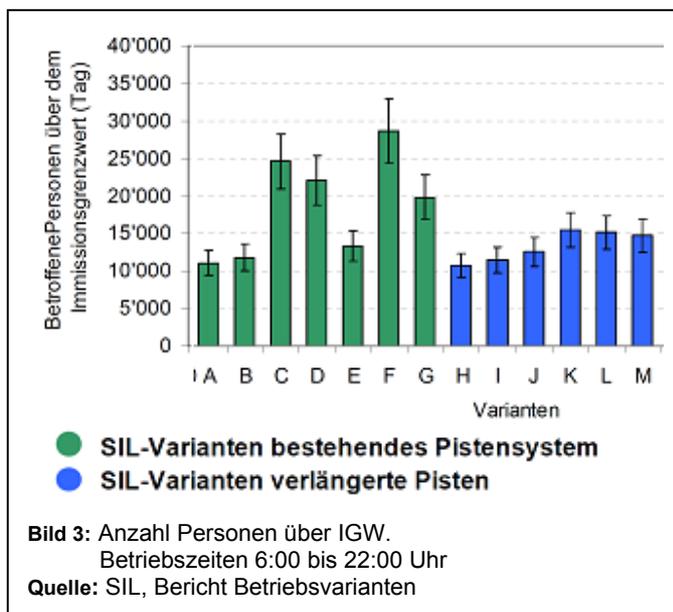
Ein solches Vorgehen unter dem Deckmantel der Planungssicherheit ist zynisch. Wie soll und kann mit einem solchen Vorgehen Vertrauen geschaffen werden?

Eine Annahme der von den Ost- und Nordgemeinden eingereichten Behördeninitiative führt dazu, dass neue Flugrouten, die in ihren Auswirkungen dem Neubau einer Piste entsprechen,

über eines der dichtest besiedelten Gebiete geführt werden. Das widerspricht dem Raumplanungsgesetz, dem Umweltschutzgesetz, dem Flughafengesetz etc. und nicht zuletzt einem gesunden Menschenverstand.

Die Behördeninitiative ist abzulehnen, da mit dieser eine neue Planungs- und Rechtsunsicherheit geschaffen und das Vertrauen von Wirtschaft und Bevölkerung in die Verlässlichkeit politischer Entscheide nachhaltig beeinträchtigt wird.

Zusätzlich 18'000 Menschen (+163%) über Immissionsgrenzwert (IGW)



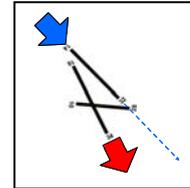
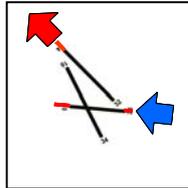
Weniger Fluglärm mit verlängerten Pisten

Der im SIL-Prozess erstellte „Bericht Betriebsvarianten“ vom 8. Dezember 2006 enthält 19 technisch machbare Varianten.

Generell kann festgestellt werden, dass Varianten mit Pistenverlängerung (blau, H bis M, Bild 3), bezüglich Anzahl von Fluglärm betroffener Personen über dem Immissionsgrenzwert im Durchschnitt besser abschneiden, als Varianten ohne Pistenverlängerung (grün, A bis G, Bild 2).

Die Behördeninitiative „Kein Neu- und Ausbau von Pisten“ ist abzulehnen, da sie bewirkt, dass 18'000 Menschen (+163%) zusätzlich und neu mit Fluglärm über dem Immissionsgrenzwert beschallt werden.

Gegenüberstellung ²



	Nord/Ost Konzept		Nord/Süd Konzept ³	
	Pistenverlängerung		Neue Startroute Süd	
Stark gestörte Personen (ZFI)	37'000	+	54'000	-
Personen über IGW (Tag)	11'000	+	29'000	-
Relatives Gefahrenpotential ⁴	3'316	+	3'665	-
Entspricht rechtskräftigem kantonalen Richtplan	Ja	+	Nein	-
Entspricht Umweltschutzgesetz	Ja	+	Nein	-
Volksabstimmung notwendig	Ja	+	Nein	-
Spitzenkapazität pro Stunde	69	-	72	(+)

Die Behördeninitiative ist abzulehnen, da durch Annahme derselben verunmöglicht wird, dass Varianten mit der geringsten Belastung für die Wohnbevölkerung überhaupt in Erwägung gezogen werden können.

Die Behördeninitiative ist abzulehnen, da sie einzig zu einer Verlagerung von Flugverkehr über dicht besiedelte Gebiete im Süden führt. Probleme werden nicht gelöst – nur neue geschaffen.

Auch bei einer Ablehnung der Initiative unterliegen künftige Pistenausbauten (ggf. als Bestandteil einer konkreten Variante) immer einer Volksabstimmung.

Die Behördeninitiative ist abzulehnen, da sie den Grundsatz, „möglichst wenig Menschen mit möglichst wenig Fluglärm und anderen Immissionen zu belasten“ nicht erfüllt, resp. genau das Gegenteil bewirkt.

Der VFSN bevorzugt klar eine Lösung „Status quo ante“ (Nordausrichtung mit Flugbetrieb wie vor DVO), optimiert mit dem gekröpften Nordanflug, lärmoptimierten Anflugverfahren und dem Einsatz modernster Navigationstechnologien.

Nur wenn all diese Möglichkeiten nicht realisierbar sind, ist eine auf dem zur Zeit gültigen Richtplan (1995) und den bestehenden Flugrouten basierende Variante Nord/Ost akzeptabel.

² Details zu den einzelnen Punkten finden Sie auf den nächsten Seiten: Hintergrundinformationen

³ Nord/Süd Konzept entspricht weitgehend der Variante „F“ aus Bericht Betriebsvarianten

⁴ Der Indikator zeigt das relative Gefahrenpotential im Falle eines Flugzeugabsturzes bei der Landung oder nach dem Start bezüglich der betroffenen Personen mit Wohnort im unmittelbaren An- und Abflugbereich.
Bericht Betriebsvarianten, Anhang E 15, BAZL.

Hintergrundinformationen

	Seite:
Folgen bei einer Annahme der Initiative	7
Auswirkungen einer Pistenverlängerung 10/28	8
Szenario Kanalisierung	
Szenario Verteilung	
Kapazitätssteigerung	9
Pistenverlängerung bewirkt keine Kapazitätssteigerung	
Keine Pistenverlängerung bedeutet, zusätzlich 18'000 Menschen über IGW 7	10
Ziel der Initiative: Verlagerung	11
Schnellabrollwege sind keine Pistenausbauten	
Neue Flugrouten wirken wie der Neubau einer Piste	
Lösung der Vernunft	12
Position Verbund Flugschneise Süd – NEIN	
Gegen alle Vernunft	

Folgen bei einer Annahme der Initiative

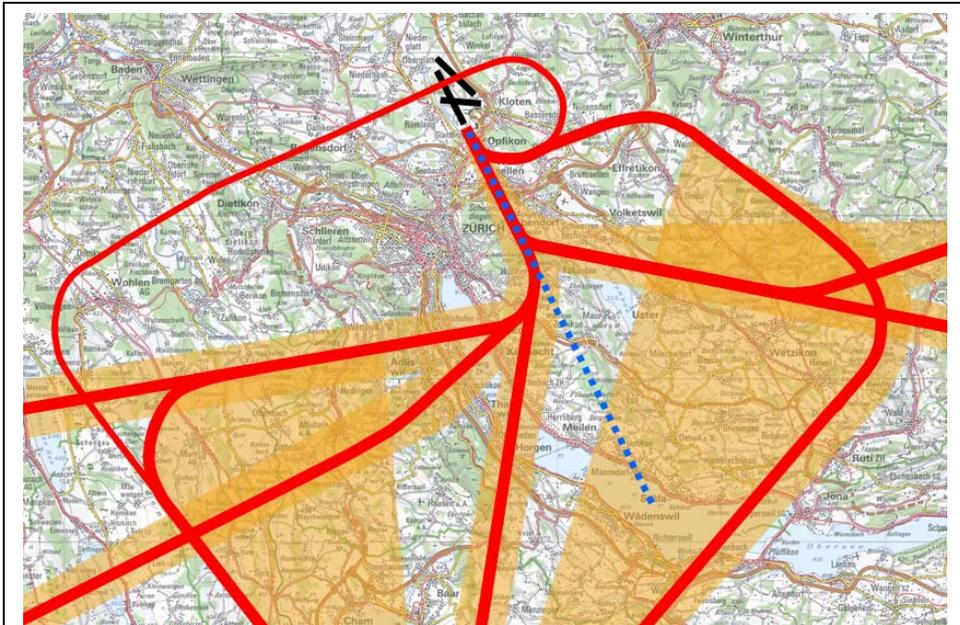


Bild 9: Südstarts geradeaus über die Wohngebiete in Schwamendingen, den Seegemeinden und dem Zürcher Oberland

Quelle: Flugrouten: BAZL, Variantenoptimierung 29. 01.2008
Streubereich: VFSN

Südstarts geradeaus über die Wohngebiete in Schwamendingen, den Seegemeinden und dem Zürcher Oberland sind bei einer Annahme der Initiative unvermeidlich. Wie ein solches Szenario aussehen könnte, ist im SIL-Prozess, „Bericht Variantenoptimierung und raumplanerische Abstimmung“ vom 29. Januar 2008 ersichtlich.

Auch wenn startende Flugzeuge generell höher über Grund sind, der Lärm am Boden ist trotzdem signifikant grösser als bei Landungen über dem gleichen Gebiet.

Die roten Linien markieren die theoretischen Starttrouten, die orangen Flächen einen möglichen Streubereich. Künftig können mit neuen Navigationstechnologien auch die Starts präziser geführt werden. Dennoch hat jeder Pilot das Recht, ab einer Höhe von 5000 ft (1524 m.ü.M.) auf direktem Weg zum nächsten Navigationspunkt zu fliegen.

Die Behördeninitiative ist abzulehnen, ansonsten sind Südstarts geradeaus unvermeidlich. Damit werden zusätzlich 18'000 Menschen (+163%) über dem Immissionsgrenzwert belastet.

Die Behördeninitiative ist abzulehnen, da bei einer Annahme die Attraktivität und Wohnqualität im ganzen südlichen Kanton Zürich substantiell sinken dürfte.

Auswirkungen einer Pistenverlängerung 10/28

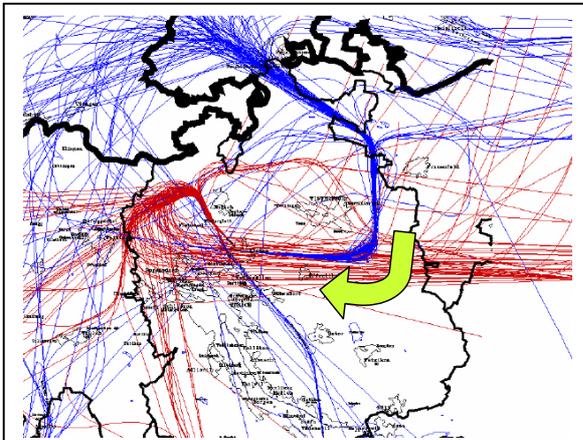


Bild 4: Flugspuren 21.+ 22.10.2006 vor Einführung ILS
Blau = Landungen / Rot = Starts

Wie der Ostanflug künftig erfolgt, wird erst im definitiven Betriebsreglement festgelegt sein. Folgende grundsätzliche Szenarien sind möglich.

Szenario Kanalisierung

Bis Oktober 2006, wurden die Ostanflüge gebündelt und von Norden, der generellen Hauptanflugrichtung des Flughafens Zürich, auf die Piste 28 geführt (Bild 4). Damit konnte der Lärmteppich und die Anzahl betroffener Bewohner klein gehalten werden.

Diese Lösung ist auch mit einer verlängerten Piste 28 möglich.

Mit dem Einsatz von neuen Navigationstechnologien (RNP)⁵ und Landeverfahren (CDA)⁵ können Ortschaften umflogen und der Lärmteppich zusätzlich um ca. 50% reduziert werden.

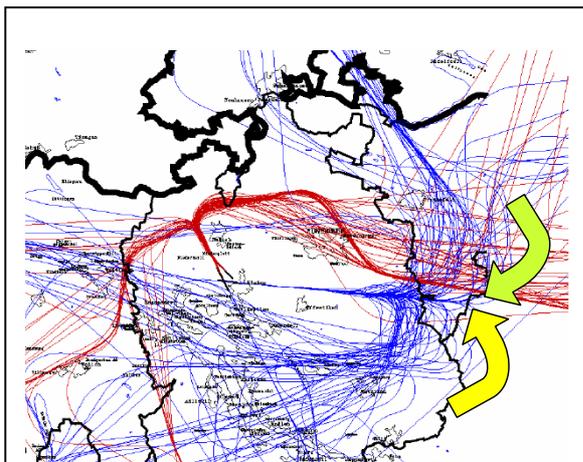


Bild 5: Flugspuren 28.+ 29.10.2006 nach Einführung ILS

Szenario Verteilung

Erst mit der Einführung des Instrumenten Lande Systems (ILS) im Oktober 2006 wurden die Anflüge auf Piste 28 grossflächig verteilt (Bild 5). Das entspricht der grundsätzlichen Forderung (Fairteilen) der Initianten aller drei zur Debatte stehenden kantonalen Initiativen.

Mit dieser Verteilung werden nun um Faktoren mehr Menschen (vor allem im Zürcher Oberland) in ihrem Wohlbefinden und Ruhebedürfnis gestört. Zusätzlich bewirkt diese „Fairteilung“ eine Kapazitätserhöhung (Separation einfacher).

Auch bei dieser Variante könnte mit RNP und CDA eine erhebliche Entlastung in weiten Gebieten unter den Anflugrouten erreicht werden.

Wie auch immer künftig die Anflüge auf Piste 28 stattfinden werden, für die Regionen Zürichsee und Zürcher Oberland kann von einer Lärmreduktion ausgegangen werden, denn neue Technologien, die heute schon weltweit im Einsatz stehen und den Lärmteppich drastisch reduzieren, werden auch in der Schweiz eingeführt werden müssen.

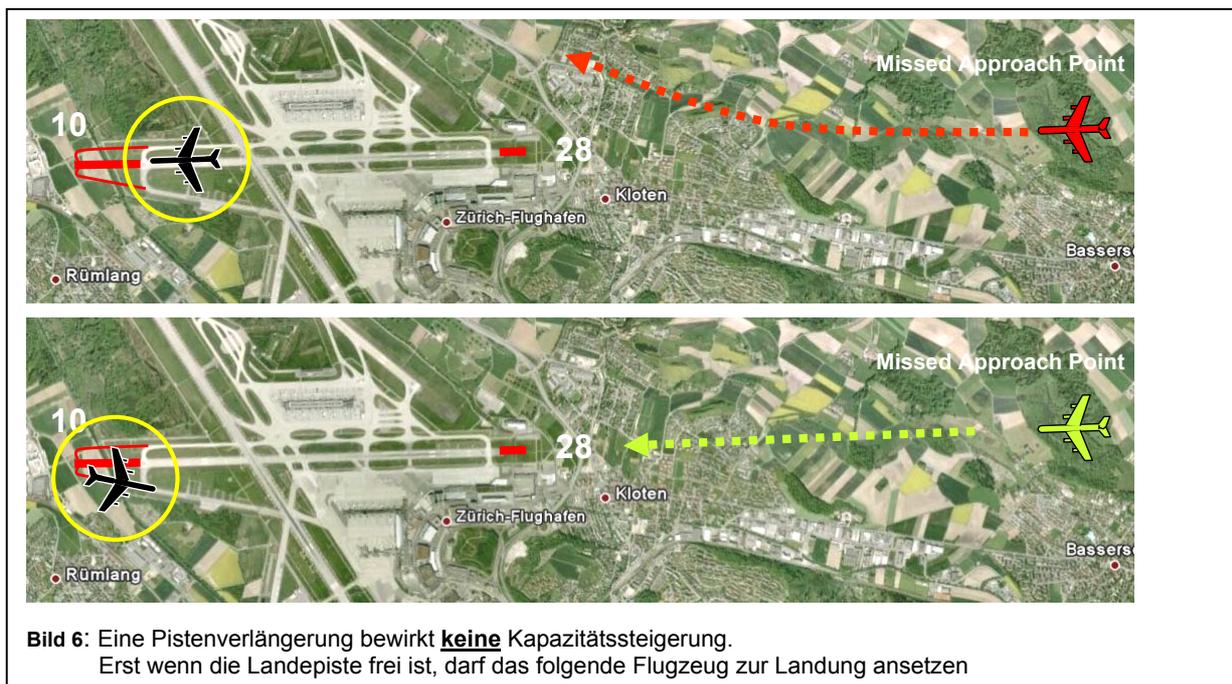
Das Szenario Kanalisierung ist aus Sicht Mensch und Umwelt zudem prädestiniert für eine nachhaltige Lösung.

⁵ RNP = Required Navigation Performance
CDA = Continuous Descent Approach

Kapazitätssteigerung

Die Initianten begründen die Initiative u.a. damit, dass „einer übermässigen Kapazitätssteigerung vorgebeugt werden soll“. Eine Pistenverlängerung 28 ist nicht kapazitätssteigernd, sie dient der Verbesserung der Sicherheit und Verfügbarkeit.

Pistenverlängerung bewirkt keine Kapazitätssteigerung

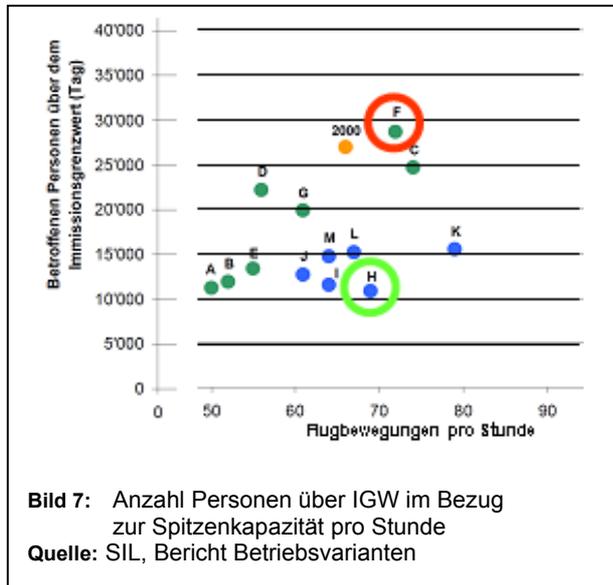


Solange sich ein landendes Flugzeug auf der Piste befindet, darf das nachfolgende Flugzeug nicht zur Landung ansetzen, resp. muss einen Durchstart einleiten (Bild 6, oben). Erst wenn die Landepiste vollkommen frei ist, darf das folgende Flugzeug zur Landung ansetzen (Bild 6, unten). Daraus ist ersichtlich, dass mit lediglich einer Verlängerung der Landepiste keine Kapazitätssteigerung verbunden ist.

Im Falle der Piste 28 bedeutet dies, dass in den für die Piste 28 vorgesehenen Betriebszeiten die geplanten Ost-Landungen auch wirklich erfolgen können und für vereinzelte Piloten weniger Grund besteht, in den nicht vorgesehenen Abendstunden Landungen via Süden auf die Piste 34 durchzuführen.

Eine Verlängerung der Piste 10/28 erhöht die Kapazität nicht. Sie erhöht jedoch generell die Sicherheit und die Verfügbarkeit der Piste 28 bei besonderen Wetterlagen und verhindert damit zusätzliche Überflüge über dicht besiedeltes Wohngebiet der Stadt Zürich.

Die Behördeninitiative führt zu zusätzlichen 18'000 Menschen über dem IGW



Eine Pistenverlängerung bewirkt keine Kapazitätssteigerung. Die Kapazität wird vom System, also der Kombination von Lande- und Starttrouten und deren Organisation bestimmt.

Wie aus Bild 7 ersichtlich, haben die zwei „kreuzungsfreien“ Varianten (vergl. Bild 1, Seite 3) annähernd eine gleiche Spitzenkapazität:

- „H“ mit Pistenausbau, 69 Bewegungen pro Std.
- „F“ ohne Pistenausbau, 72 Bewegungen pro Std.

Was die beiden Varianten, neben dem Pistenausbau, jedoch grundsätzlich unterscheidet, ist die Anzahl der betroffenen Personen in der Wohnbevölkerung die über dem Immissionsgrenzwert (Tag) liegt:

- „H“ mit Pistenausbau, 11'000 Personen
- „F“ ohne Pistenausbau, 29'000 Personen

Pistenverlängerung ja oder nein hat praktisch keinen Einfluss bezüglich der Kapazität pro Stunde.

Die Behördeninitiative ist durch den Kantonsrat abzulehnen, damit im SIL-Prozess auch über Varianten diskutiert werden kann, die am wenigsten Menschen mit Fluglärm und weiteren Immissionen belasten. Eine Chance, die nicht verunmöglicht werden sollte, insbesondere da ein Pistenausbau schon heute eine Volksabstimmung erfordert.

Die Behördeninitiative ist durch den Kantonsrat abzulehnen, da sonst unweigerlich 18'000 Menschen (+163%) zusätzlich über den Immissionsgrenzwert (IGW) belastet werden.

Die Behördeninitiative ist durch den Kantonsrat abzulehnen, weil sonst mögliche Anpassungen an zukünftige und umweltschonende technologische Entwicklungen erschwert oder gar verhindert werden.

Ziel der Initiative: Verlagerung

Schnellabrollwege sind keine Pistenausbauten!

Nach Auffassung des Stadtrates und des Regierungsrates von Zürich sind Schnellabrollwege keine Pistenausbauten.

Am 17. September 2007 bewilligt das UVEK/BAZL das Gesuch von Unique, zusätzliche Infrastruktur (u.a. zusätzliche Schnellabrollwege für die Piste 34) auf dem Flughafen zu bauen.

Wären nach Auffassung der Stadt- und Kantonsregierungen von Zürich Schnellabrollwege Pistenneu- oder Pistenausbauten, hätten sie ihr Veto als Verwaltungsräte der Unique einlegen, resp. eine Volksabstimmung durchführen müssen.

Schnellabrollwege werden nach gängiger Praxis nicht als Pistenausbauten betrachtet und werden auch von der Initiative „Kein Neu- und Ausbau von Pisten“ nicht als solche angesehen, obwohl sie eine Kapazitätssteigerung bewirken.

Neue Flugrouten wirken wie der Neubau einer Piste



Bild 8: Neue Flugrouten wirken wie der Neubau einer Piste
Bildquelle: Unique

Auch ohne den Bau einer neuen Piste kann durch neue Flugrouten (z.B. Landungen und Starts Süden), die Kapazität und Flexibilität für den Flughafen zunehmen.

Tausende von Menschen werden dabei neu dem Fluglärm ausgesetzt – das Beispiel Süd-anflüge zeigt dies überdeutlich.

Durch die Initiative soll angeblich Planungssicherheit geschaffen werden. Das Gegenteil ist der Fall: Eine neue Planungsunsicherheit durch mögliche neue Flugrouten wird geschaffen.

Neue Anflug- und Startrouten sind in ihren Auswirkungen dem Bau einer neuen Piste gleichzusetzen. Die Behördeninitiative „Kein Neu- und Ausbau von Pisten“ berücksichtigt diesen Sachverhalt nicht.

Die Initiative „Kein Neu- und Ausbau von Pisten“ möchte einzig den Ausbau der Piste 10/28 und der Piste 14 verhindern und damit einer Verlagerung des Flugverkehrs in den Süden Vorschub leisten – sie ist eine gezielte Täuschung.

Lösungen der Vernunft

Position Verbund Flugschneise Süd – NEIN⁶ (VFSN)

Der VFSN bejaht einen Flughafen als wichtige Infrastruktur, der die Bedürfnisse der Schweizer Wirtschaft und der Schweizer Bevölkerung erfüllt. Für den VFSN gilt der Grundsatz: „Möglichst wenig Menschen mit möglichst wenig Fluglärm und weiteren schädlichen Immissionen belasten“. Dieser Grundsatz gilt immer als Beurteilungsmaßstab und darum lehnt der VFSN die Initiative entschieden ab, da sie diesem Grundsatz widerspricht.

Der VFSN bevorzugt klar eine Lösung „Status quo ante“, (wie vor Einführung der zusätzlichen Ost- und neuen Südanflüge) optimiert mit dem gekröpften Nordanflug, lärmoptimierten Anflugverfahren und dem Einsatz modernster Navigationstechnologien.

Nur wenn all diese Möglichkeiten nicht realisierbar sind, wäre für den VFSN eine, auf dem zur Zeit gültigen Richtplan aus dem Jahr 1995 und den bestehenden Flugrouten basierende Variante Nord/Ost akzeptabel.

Gegen alle Vernunft

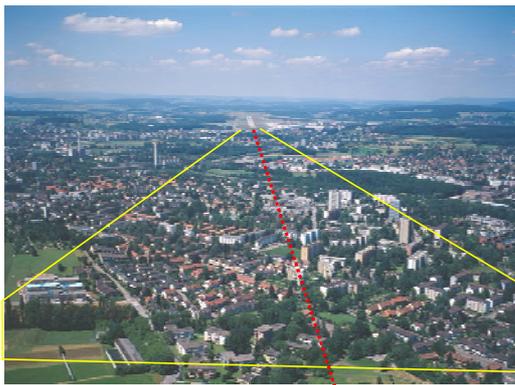


Bild 9: Zürich-Schwamendingen. Südstarts führen über dicht besiedeltes Wohngebiet.

Die bisher vom Flugverkehr betroffenen und darum auch vorwiegend dünn besiedelten Regionen sehen im laufenden Prozess die Chance, sich mindestens teilweise vom Flugverkehr zu entlasten. Dass dabei entgegen aller Vernunft, zehntausende von Menschen neu Immissionen und Gefahren ausgesetzt werden, scheint nicht von Interesse zu sein. Zwei der drei eingereichten Initiativen dienen dieser Zielsetzung der Abschiebung und Verlagerung.

Die Option für eine Pistenverlängerung darf nicht leichtfertig verspielt werden. Zum Schutz von Mensch und Umwelt - und im Sinne der Nachhaltigkeit - ist diese Option wichtig.

Die Behördeninitiative „Kein Neu- und Ausbau von Pisten“ ist der falsche Weg – sie schafft 18'000 neue Lärmopfer.

Eine Rückkehr zum „Status quo ante“ schafft keine neuen Lärmopfer.

Die Behördeninitiative schafft 18'000 zusätzliche Lärmopfer und verhindert sinnvolle Optionen – sie ist darum abzulehnen.

⁶ Organisationen vom Verbund Flugschneise Süd – NEIN, die die Behördeninitiative 2 ablehnen:

- AFZL (Aktion für zumutbaren Luftverkehr)
- Arbeitsgruppe Stettbach gegen Fluglärm
- HEV Dübendorf & Oberes Glattal
- Verein Flugschneise Süd - NEIN