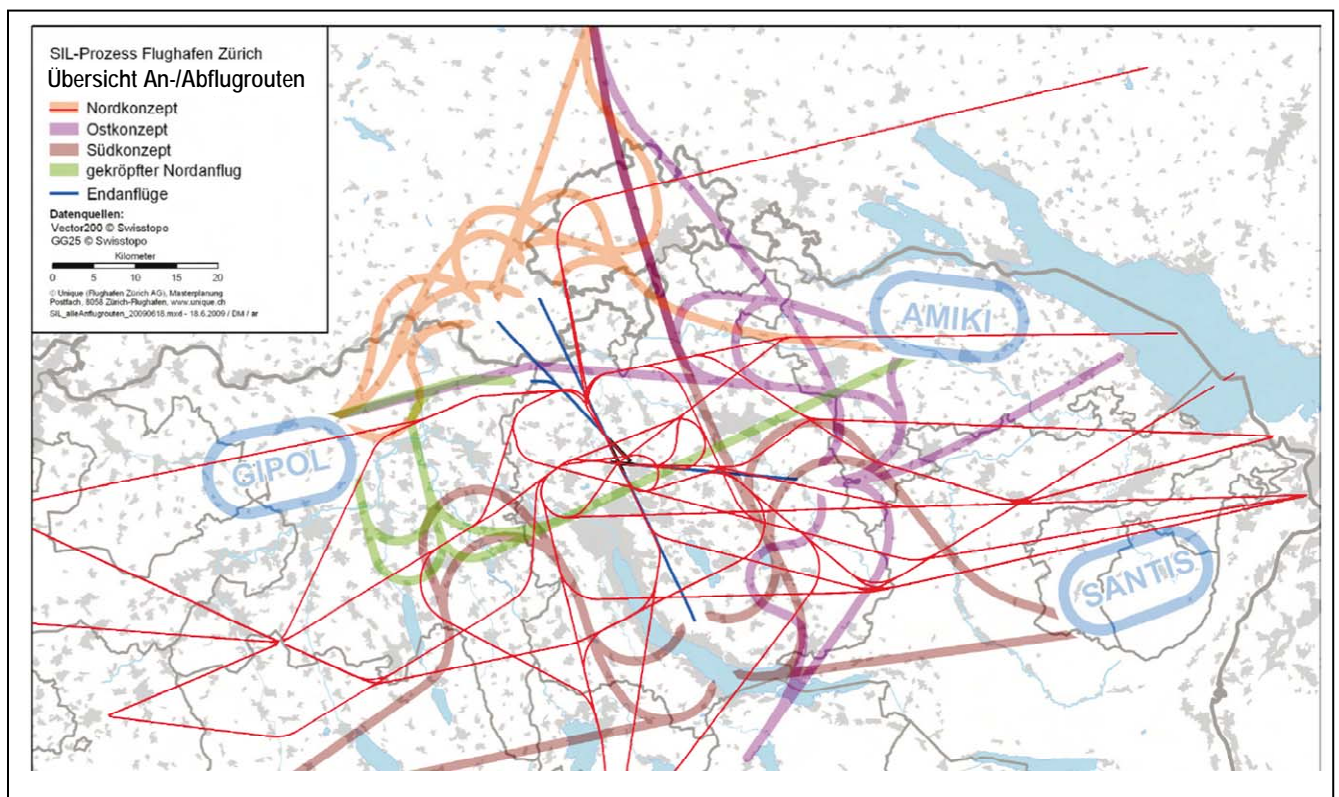


Verbund Flugschneise Süd – NEIN:

- Aktion für zumutbaren Luftverkehr, AFZL
- Arbeitsgruppe Stettbach gegen Fluglärm
- Komitee für mehr Lebensqualität und weniger Fluglärm im Glattal
- HEV Dübendorf & Oberes Glattal
- Verein Flugschneise Süd – NEIN, VFSN



5. Info-Forum Flughafen Zürich

Stellungnahme zum SIL, Entwurf Schlussbericht

Verbund Flugschneise Süd - NEIN

Der Verbund Flugschneise Süd - NEIN (Gründung 2002) ist die Plattform von 5 Bürgerorganisationen südlich des Flughafens Zürich. Neben seinen über 10'000 Mitgliedern vertritt er über 150'000 vom Fluglärm betroffene Bewohner südlich des Flughafens Zürich.

Der Verbund Flugschneise Süd – NEIN setzt sich zum Ziel, mit allen politischen und rechtlichen Mitteln die widerrechtlichen und volkswirtschaftlich schädlichen Südanflüge zu stoppen und eine Ausweitung der bestehenden Südstarts, zu verhindern. Er fordert die schnellstmögliche Einführung des gekröpften Nordanflugs und setzt sich dafür ein, dass möglichst wenig Menschen mit möglichst wenig Fluglärm belastet oder anderen schädlichen Emissionen und Gefahren ausgesetzt werden. Der Verbund Flugschneise Süd – NEIN befürwortet einen vernünftigen Flughafen, der die Bedürfnisse der Schweizer Wirtschaft und Bevölkerung befriedigt.

Bisher vertretene Grundsätze des Verbundes Flugschneise Süd - NEIN

Bei der Beurteilung des Entwurfes des Schlussberichtes richtet sich der Verbund Flugschneise Süd – NEIN nach folgenden Grundsätzen:

- Maximale Sicherheit für die Bewohner im Nahbereich der Pistenenden.
- Möglichst wenig Menschen mit möglichst wenig Fluglärm und anderen schädlichen Emissionen belasten.
- Die bestehende Siedlungsstruktur wird vollumfänglich berücksichtigt und folgerichtig werden keine dicht besiedelten Gebiete überflogen.
- Keine Südanflüge im Objektblatt Zürich und damit keine Legitimierung der Südanflüge durch Änderung der Gesetzgebung.
- Keine Ausweitung der Südstarts oder Einrichtung neuer Startrouten straight über das dicht besiedelte Gebiet im Süden des Flughafens.
- Gültige Gesetze, wie USG, Raumplanungsgesetz etc. werden eingehalten.

Stellungnahme zum Entwurf des Schlussberichtes

Grundsätzliches

Im Kapitel 4.2.2, Vorgehen und Verbindlichkeiten des zur Stellungnahme vorliegenden Berichtes wird folgendes ausgeführt (Zitat):

*„Ins Objektblatt werden nur diejenigen Sachverhalte aufgenommen, die **als übergeordnete Vorgabe** für die bauliche und betriebliche Entwicklung des Flughafens relevant sind und auf Stufe Bundesrat verabschiedet werden müssen.“*

Demnach kann davon ausgegangen werden, dass sämtliche Ausführungen zu Ausnahmeregelungen, meteorologischen Verhältnissen etc. für das Objektblatt nicht von Bedeutung und damit völlig unverbindlich sind. Weshalb im Entwurf nicht relevante Details den meisten Platz beanspruchen ist nicht nachvollziehbar.

Es geht demnach ausschliesslich um Grundsätzliches, wie generelle An- und Abflugrichtungen, Betriebszeiten und vor allem auch um die umhüllende Immissionsgrenzwertkurve ES II.

Im Gegensatz zum Bericht „Variantenoptimierung und raumplanerische Abstimmung“ vom 29. Januar 2008, wo die umhüllende Immissionsgrenzwertkurve ES II prominent aufgeführt ist, muss diese entscheidende Information nun in Beilage 3b gesucht werden. Wir erachten es als substantiell, dass die für das künftige Objektblatt Zürich resultierende umhüllende Immissionsgrenzwertkurve ES II, pro Variante im Schlussbericht klar kommuniziert wird, handelt es sich dabei doch um ein zentrales Kernelement des Objektblattes.

Zusätzlich erachten wir diese Klärung als notwendig, da zwischen den IGW ESII Kurven in den Berichten vom Jan. 08 und Aug. 09 grosse Differenzen bestehen, bei grundsätzlich gleichen Betriebsvarianten.

Mit Befremden müssen wir zudem zur Kenntnis nehmen, dass die Vertretung des Regierungsrates im SIL-Prozess Varianten und Optionen zugestimmt hat, die nach den eigenen Worten des Regierungsrates (Beleuchtender Bericht des Regierungsrates zur Abstimmung der Verteilungsinitiative, diverse Entscheide) einem Leitescheid des Bundesgerichtes aus dem Jahre 2004 widersprechen und mit den Anforderungen an einen umweltverträglichen Flugbetrieb nicht vereinbar sind.

Wir erwarten, dass sich der Regierungsrat des Kantons Zürich an seine eigenen Beschlüsse und Vorgaben hält. Speziell zu erwähnen ist dabei der Beschluss vom 19. März 2008, der sich klar gegen Südstarts straight ausspricht.

Grundsätzlich sind wir, was die Anforderungen an einen umweltverträglichen Flugbetrieb betrifft, mit dem Regierungsrat einig. Wir erwarten nun, dass der Regierungsrat auch im Sinne dieser gültigen Gesetze handelt und dementsprechend bei Bedarf auch im Verwaltungsrat der Flughafengesellschaft interveniert.

Dass der Entwurf des Schlussberichtes vorgelegt wird, bevor die Resultate der mit Deutschland vereinbarten Lärmmessungen vorliegen erachten wir als Missachtung grundsätzlicher Verhandlungsprinzipien, die den Verantwortlichen im SIL-Prozess eigentlich bekannt sein müssten.

Auch der Zeitpunkt kurz vor den Verhandlungen am Europäischen Gericht in Luxemburg, ist denkbar schlecht gewählt.

Dieses Vorgehen lässt die Vermutung aufkommen, dass für Bund, Kanton Zürich und Unique die DVO zwar lästig, aber von untergeordnetem Interesse ist. Primär scheint es den drei SIL-Parteien vor allem darum zu gehen, sich unter dem Deckmantel dieser DVO eine maximal mögliche Kapazität und die grösste mögliche Freiheit (geographisch und zeitlich) bei der Wahl der An- und Abflugrouten so rasch wie möglich zu sichern.

Wir fordern, dass der SIL-Prozess sistiert wird, bis die Resultate der Lärmmessung und der Entscheid des Gerichtes in Luxemburg vorliegt.

Safety first sollte auch für die Bevölkerung am Boden Gültigkeit haben. Südanflüge und Südstarts straight führen über das dichtest besiedelte Gebiet des gesamten Kantons Zürich. Auch bei einem hohen Sicherheitsstandard sind Unfälle nicht auszuschliessen, wie die Geschichte des Flughafens Zürich leider zeigt.

Gemäss der Sicherheitsstudie von Bienz, Kummer und Partner ist das kollektive Risiko bei Flugbewegungen über den südlichen Regionen des Flughafens am höchsten und ein Unfall mit katastrophalen Opferzahlen könne nicht ausgeschlossen werden.

Aus Sicht safety first sind Südanflüge und im speziellen Südstarts straight abzulehnen, da Alternativen mit einem wesentlich kleineren Risiko zur Verfügung stehen.

Es ist unverständlich, dass bestehende moderne Navigationstechnologien und die damit möglichen An- und Abflugverfahren keine angemessene Gewichtung im vorliegenden Schlussbericht erhalten. Dies insbesondere auch in Anbetracht des Projektes SESAR, dessen Umsetzung in Europa schon initialisiert ist.

Der ganze technische Bereich des SIL-Prozesses orientiert sich an Technologie, die kurz nach dem 2. Weltkrieg eingeführt wurde.

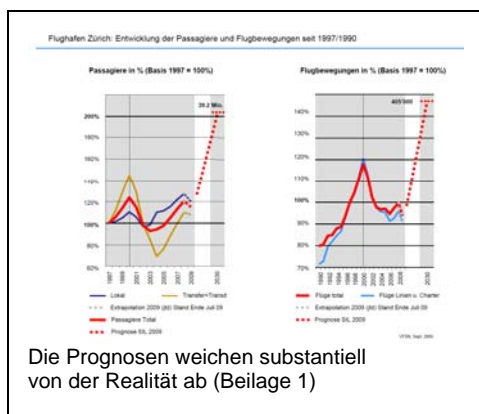
Mit bestehenden modernen Navigationstechnologien sind wesentliche Verbesserungen in den Bereichen Ökologie, Ökonomie und Sicherheit möglich. Diese Chance wird im jetzigen SIL-Prozess, aus nicht nachvollziehbaren Gründen, nicht genutzt.

Betriebsvarianten

Unter Berücksichtigung der eingangs erwähnten Grundsätze und Vorbehalte und basierend auf den bekannten Überlegungen zur Rechtmässigkeit, Verfassungskonformität und Sicherheit unterstützt der Verbund Flugschneise Süd – NEIN ausschliesslich Betriebsvarianten, mit denen am wenigsten Menschen mit Fluglärm belastet werden.

Südlandungen und vor allem Südstarts straight lehnen wir kategorisch ab, da sie, wie der Regierungsrat selber feststellt, rechtlich nicht haltbar sind. Wie erwähnt, verstossen Südlandungen und Südstarts straight nicht nur gegen geltendes Recht, sie entsprechen zudem nicht dem Prinzip von safety first.

Verkehrsleistung der Betriebsvarianten / Kapazitäten



Wir beurteilen die Verkehrsprognosen im SIL als tendenziös und einseitig auf extremes Wachstumsdenken ausgerichtet. Auch die revidierten Prognosen weichen substantiell von der Realität ab (Beilage 1).

In diesem Zusammenhang verweisen wir auf die vom Bundesrat am 10. Dezember 2004 verabschiedete Luftfahrtpolitik der Schweiz (Beilage 2).

Tatsache ist, dass der Flughafen Zürich mit der 5. Bauetappe eine Abfertigungskapazität für 36 Mio. Passagiere geschaffen hat. Wie vom damaligen CEO der Lufthansatochter Swiss Ende 2008 ausgeführt, kann die Swiss nur 4 der 28 Langstreckenflieger mit dem Heimmarkt Schweiz auslasten (= alle Fluggäste die in Zürich ein- oder aussteigen, d.h. inkl. Wirtschaft und Tourismus). Auch bei der Lufthansatochter bestehen wie beim Flughafen signifikante Überkapazitäten.

Es kann und darf nicht Aufgabe des SIL-Prozesses sein, zu Lasten der Bevölkerung im Kanton, ideale Voraussetzungen für zwei private Firmen zu schaffen, damit diese unternehmerische Fehlentscheide abfedern können.

Lärmbelastung

Experten sind sich einig: eine Mittelung von Fluglärmspitzen über 16 Stunden ist unsinnig und kann die Realität bei weitem nicht abbilden. Diese Erkenntnis liess der Regierungsrat auch im ZFI entsprechend berücksichtigen (Randstundenzuschlag).

Für die rund 40'000 potentiell von Südstarts straight stark betroffenen Menschen ist die Aussage, dass mit wiederkehrenden Südstarts nur eine geringfügige Lärmauswirkung verbunden ist, ein Hohn. Auch wenn die Aussage mathematisch korrekt ist, Südstarts straight sind eine erhebliche Belastung (im Sinne des USG) von mehreren zehntausend Menschen und darum, wie der Regierungsrat richtig feststellt, rechtlich nicht zulässig.

Abschliessende Beurteilung

Die Vertretung des Verbundes Flugschneise Süd – NEIN drückt ihre grosse Enttäuschung über den derzeitigen Stand der Dinge aus.

Die Vertretung des Regierungsrates in der SIL-Arbeitsgruppe hat es versäumt, den Grundsätzen der regierungsrätlichen Politik und vor allem den gültigen Gesetzen Nachachtung zu verschaffen. Das Resultat ist ein Schlussbericht mit Varianten und Optionen, die zum Teil rechtswidrig sind. Dies betrifft insbesondere die vor sechs Jahren per Notrecht provisorisch eingeführten Südanflüge, wie auch die zwecks Kapazitätssteigerung von der Lufthansatochter Swiss geforderten Südstarts straight.

Mit Befremden müssen wir zudem feststellen, dass neben realitätsfremden Wachstumsprognosen die Verbindlichkeit von relevanten Informationen, wie der IGW ESII Kurven, nicht gegeben ist, dafür aber ausführlich für das Objektblatt nicht wichtige Details abgehandelt werden.

Aus unserer Sicht weist der Entwurf Mängel auf, die zu bereinigen sind. Anschliessend ist der bereinigte Entwurf zur erneuten Stellungnahme den interessierten Organisationen zu unterbreiten.

Thomas Morf, Jörg Gossweiler, Daniel Brühwiler, Heinz Haefele

Delegierte des Verbundes Flugschneise Süd – NEIN, 15. September 2009

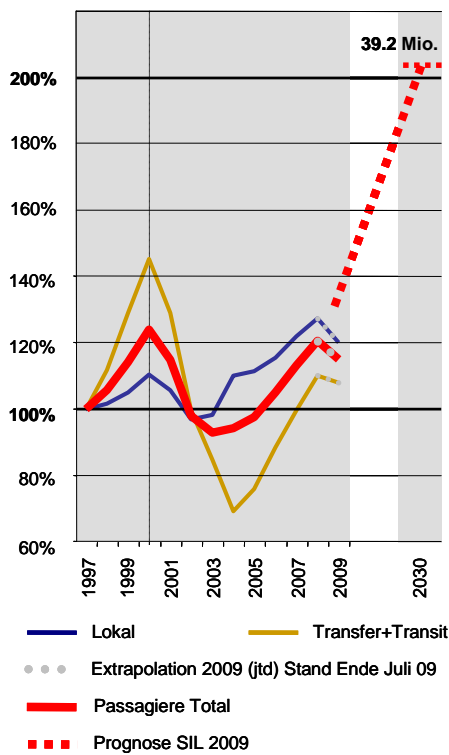
Kontakt:
Verbund Flugschneise Süd - NEIN
Thomas Morf
praesident@vfn.ch
044 / 825 25 31

Beilage 1

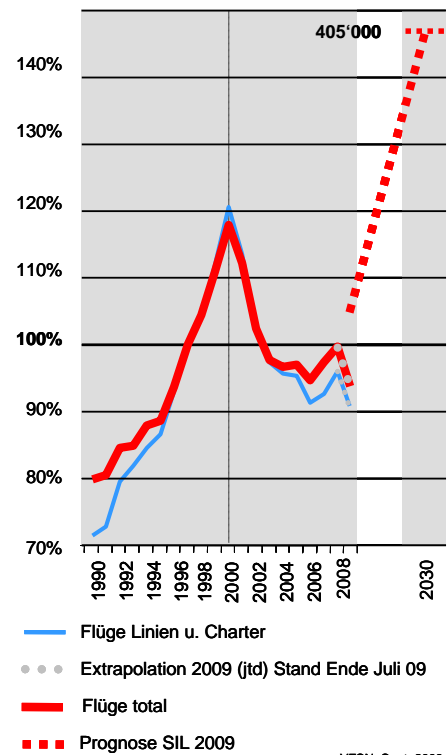
Entwicklung Passagiere und Flugbewegungen am Flughafen Zürich

Flughafen Zürich: Entwicklung der Passagiere und Flugbewegungen seit 1997/1990

Passagiere in % (Basis 1997 = 100%)



Flugbewegungen in % (Basis 1997 = 100%)



VFSN, Sept. 2009

Beilage 2

Luffahrtbericht des Bundesrates vom 10. Dezember 2004

Im Bericht wird u.a. festgehalten:

- *Der Bundesrat geht davon aus, dass eine angemessene Anbindung der Schweiz an alle wichtigen europäischen Zentren und somit zu wichtigen interkontinentalen Drehkreuzen aufgrund der weitgehenden Liberalisierung auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten sichergestellt ist. Über diese Drehkreuze ist eine Anbindung der Schweiz an die weltweiten Wirtschaftsmetropolen auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten grundsätzlich gewährleistet. (S: 79).*
- *Obwohl Direktverbindungen eine wichtige Rolle spielen und von den Fluggästen grundsätzlich geschätzt werden, stellen sie keinen primären Standortfaktor dar. (S: 41).*
- *Die Mehrzahl der von der Schweiz aus reisenden Fluggäste benutzt aber dennoch die angrenzenden europäischen Hubs für Interkontinentalflüge, weil entweder die angebotenen Flüge kostengünstiger sind oder die benötigte Langstreckenverbindung von der Schweiz aus nicht direkt angeboten wird. (S: 43).*