

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. Er fordert die schnellstmögliche Einführung des gekröpften Nordanflugs und setzt sich dafür ein, dass möglichst wenig Menschen mit möglichst wenig Fluglärm belastet und möglichst wenig anderen, schädlichen Emissionen und Gefahren ausgesetzt werden.

Grundsatz

Bei der Beurteilung der SIL-Varianten richtet sich der Verbund Flugschneise Süd – NEIN nach folgenden Grundsätzen:

- Maximale Sicherheit für die Menschen im Nahbereich der Pistenenden.
- möglichst wenig Menschen mit möglichst wenig Fluglärm und anderen schädlichen Emissionen belasten.
- die bestehende Siedlungsstruktur vollumfänglich berücksichtigen und folgerichtig keine dicht besiedelten Gebiete überfliegen.
- keine Südanflüge im Objektblatt Zürich. Keine Legitimierung der Südanflüge durch Änderung der Gesetzgebung.
- möglichst identisch mit dem gültigen kantonalen Richtplan und mit dem Betriebssystem vor Einführung der DVO, und damit dem Prinzip von Treu und Glauben entsprechen.
- Gültige Gesetze, wie USG, Raumplanungsgesetz etc. werden eingehalten.

Flughafen Zürich, Funktion - Entwicklung Verkehrszahlen

Grundlagen

Im „Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004“ hält der Bundesrat u.a. fest:

- *Der Flughafen Zürich soll seine Rolle als eine der grossen europäischen Drehscheiben des Weltluftverkehrs wahrnehmen können. (S: 54).*
- *Obwohl Direktverbindungen eine wichtige Rolle spielen und von den Fluggästen grundsätzlich geschätzt werden, stellen sie keinen primären Standortfaktor dar. (S: 41).*
- *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. (S: 79).*
- *Bereits heute ist festzustellen, dass diese (die Flughäfen) teilweise ihre von Überkapazitäten geprägte Infrastruktur auch Unternehmen anbieten, die nicht unmittelbar mit der Luftfahrt verbunden sind. (S: 14).*
- *Der Bundesrat bekennt sich weiterhin zu einer nachfrageorientierten Entwicklung der Landesflughäfen. Im Rahmen von Nachhaltigkeitsüberlegungen sind jedoch Ausnahmen denkbar, in denen von diesem Grundsatz abgewichen werden kann. (S: 57).*
- *Auch in Zukunft ist in der Schweiz mittel- bis langfristig wieder mit einem positiven Luftverkehrswachstum zu rechnen. Allerdings dürfte das Tempo etwas langsamer sein, als in den 90er Jahren vorhergesagt und in der Langfristprognose des Pariser Institut für Luftverkehr (ITA) von 1999 dargelegt. (S: 13).*

Im „Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004“ ist die Funktion des Flughafens Zürich nicht genau definiert und lässt einen solch grossen Spielraum, dass jede Organisation und Behörde ihre spezifischen Interessen vorfindet.

Es ist explizit keine strategische Vorgabe definiert.

Dies ist u.a. auch eine Chance für den Kanton Zürich, die Interessen der am stärksten betroffenen Bevölkerung wahrzunehmen und Lösungen zu verfolgen, die die Wohn- und Lebensqualität und somit die Attraktivität in weiten Teilen des Kantons für die Zukunft sicherstellen.

Haltung Verbund

Der Verbund Flugschneise Süd – NEIN befürwortet einen Flughafen Zürich, der die Bedürfnisse der Schweizer Wirtschaft und Bevölkerung abdeckt. Er ist jedoch entschieden gegen die Funktion des Flughafens als eine „grosse europäische Drehscheibe des Weltluftverkehrs“.

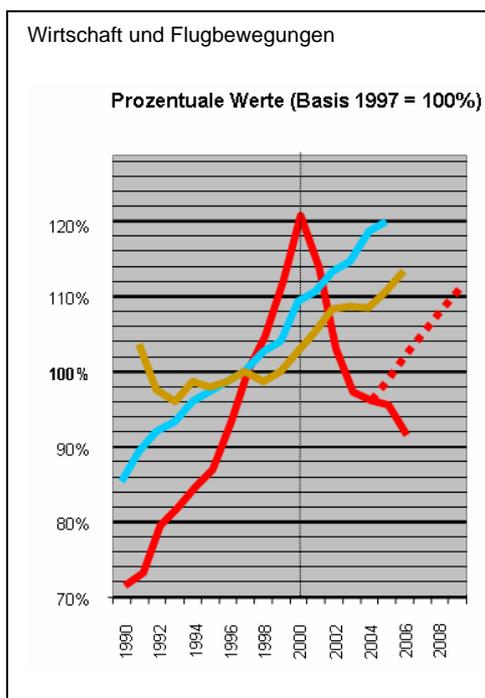
Zudem erachten wir die Verkehrsprognosen im SIL als tendenziös und einseitig auf extremes Wachstumsdenken ausgerichtet. Die Prognosen weichen schon nach zwei Jahren substantiell von der Realität ab.

Der Verbund Flugschneise Süd – NEIN erwartet, dass:

- im SIL-Prozess die Verkehrsprognosen der Realität angepasst werden.
- der Kanton Zürich sich klar und eindeutig von der Idee einer „grossen europäischen Drehscheibe des Weltluftverkehrs“ distanziert und dementsprechend ein überproportionales Wachstum des Transitverkehrs unterbunden wird.

Begründung

Das Grounding der Swissair, die Anschläge in New York, Sars und der damit verbundene Einbruch der Flugbewegungen und der Hubfunktion in Zürich hatten weder einen negativen Einfluss auf das wirtschaftliche Wachstum noch auf die Erwerbstätigen in der Grossregion Zürich. Eine positive Korrelation von wirtschaftlicher Prosperität und Flugbewegungen ist nicht ersichtlich (Anhang 1).



Diese Ereignisse und der damit zusammenhängende Verlust von Arbeitsplätzen in der Flugindustrie zeigten deutlich die grosse Volatilität der Branche und das Risiko eines Hub in Zürich auf.

Auch die Entwicklung der Passagierzahlen widerspiegelt die mit einem HUB Zürich verbundenen Gefahren. Während die erwähnten Ereignisse nur einen geringfügigen Einfluss auf die Lokalpassagiere hatten, ist die Zahl der Transferpassagiere regelrecht eingebrochen (Anhang 2).

Die Tendenz der rückläufigen Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr ist weiterhin anhaltend (Anhang 3). Auch bei einer Trendwende dürften die prognostizierten Flugbewegungen kaum erreicht werden. Eine Überprüfung für den SIL-Prozess ist daher angezeigt.

Bevorzugte Betriebsvarianten

Der Verbund Flugschneise Süd – NEIN bevorzugt ausschliesslich Betriebssysteme, bei denen möglichst wenig Menschen mit Fluglärm belastet werden.

Der Verbund Flugschneise Süd – NEIN erwartet, dass im Objektblatt keine Südanflüge vorgesehen werden. Der SIL-Prozess darf nicht missbraucht werden um die Südanflüge zu legalisieren, nach dem seit Jahren deren rechtliche Beurteilung verschleppt wird.

Pistensysteme

- Bestehendes Pistensystem: bevorzugte Lösung in Verbindung mit dem gekröpften Nordanflug und der Elimination von Südanflügen.
- Pistenerweiterung: eine solche erachten wir mittelfristig als nicht notwendig. Sollte dennoch eine Variante mit Pistenerweiterungen zur Diskussion stehen, kann diese nur akzeptiert werden, wenn damit Südanflüge reduziert und die Südanflüge eliminiert werden und damit am wenigsten Menschen von Fluglärm belastet werden.
- Parallelpisten: lehnen wir kategorisch ab.

Betriebsvarianten

Priorität	Pistensystem	Betriebsvariante	Personen IGW T+N
1	bestehend	A, Betrieb 2000	32'208
2	bestehend	B, Nord gekröpft	39'735
3	Verlängerung	H, Ost	31'527
4	Verlängerung	I, Ost DVO	33'617

Alle diese vom BAZL am 8. Dez. 2006 präsentierten Betriebsvarianten sehen eine „kleine Menge“ von Südanflügen vor.

Wir erwarten, dass im Objektblatt keine Südanflüge vorgesehen sind.

Der SIL-Prozess darf nicht missbraucht werden um die Südanflüge zu legalisieren, nach dem seit Jahren deren rechtliche Beurteilung verschleppt wird.

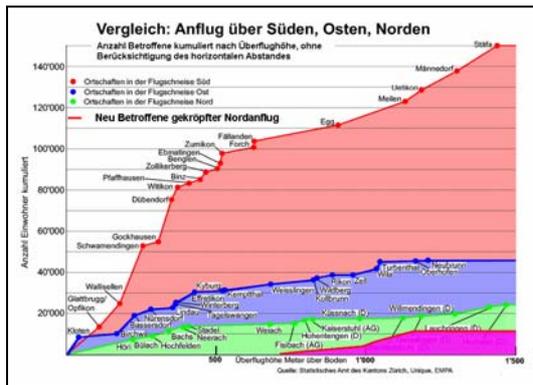
Ein solches Vorgehen würde allen rechtsstaatlichen Prinzipien widersprechen.

Begründung

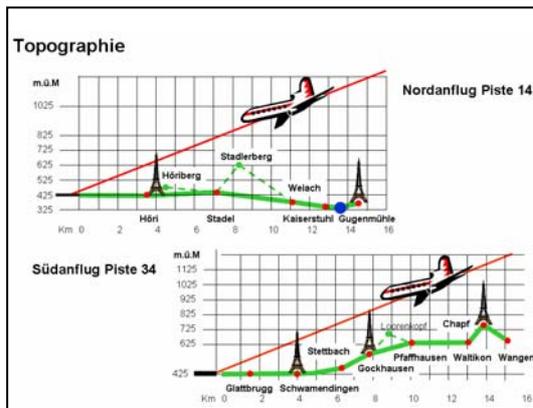
Seit über 50 Jahren wird der Flughafen Zürich mit einer Nordausrichtung betrieben. Dem entsprechend hat sich die Siedlungsstruktur entwickelt und in den traditionellen Flugschneisen befinden sich keine oder nur dünn besiedelte Gebiete.



Insbesondere trifft dies im Bereich der Absturzkorridore (Anhang 4+5) zu. Südanflüge wie auch Südstarts führen über eines der dicht besiedelten Gebiete der Schweiz (Zürich Schwamendingen) und stellen damit für die Wohnbevölkerung eine anerkannte potentielle Gefahr dar.



Im Vergleich zu Nordanflügen inkl. Gekröpfter Nordanflug, sind mit den Südanflügen ein Vielfaches mehr an Menschen durch Fluglärm betroffen (Anhang 6). Dass die heute bestehende gesetzliche Grundlage (Leq 16) diese Betroffenheit nicht abbilden kann entspricht einer anerkannten Tatsache.



Die topographischen Verhältnisse (Anhang 7) sprechen klar für die Nordausrichtung. Während Südanflüge die letzten 14 km bis zur Landung, parallel mit geringem Abstand, entlang des Geländes führen, wächst in Norden der Abstand zum Gelände mit zunehmender Distanz zum Pistenende.

Die aufgeführten Punkte sind nicht abschliessend und geben nur einen Überblick.

Optimierung für bevorzugte Betriebsvarianten

Ausser den schon erwähnten Einschränkung betreffend die Südanflüge haben wir keine weiteren Bemerkungen zu den vorgeschlagenen Betriebsvarianten.

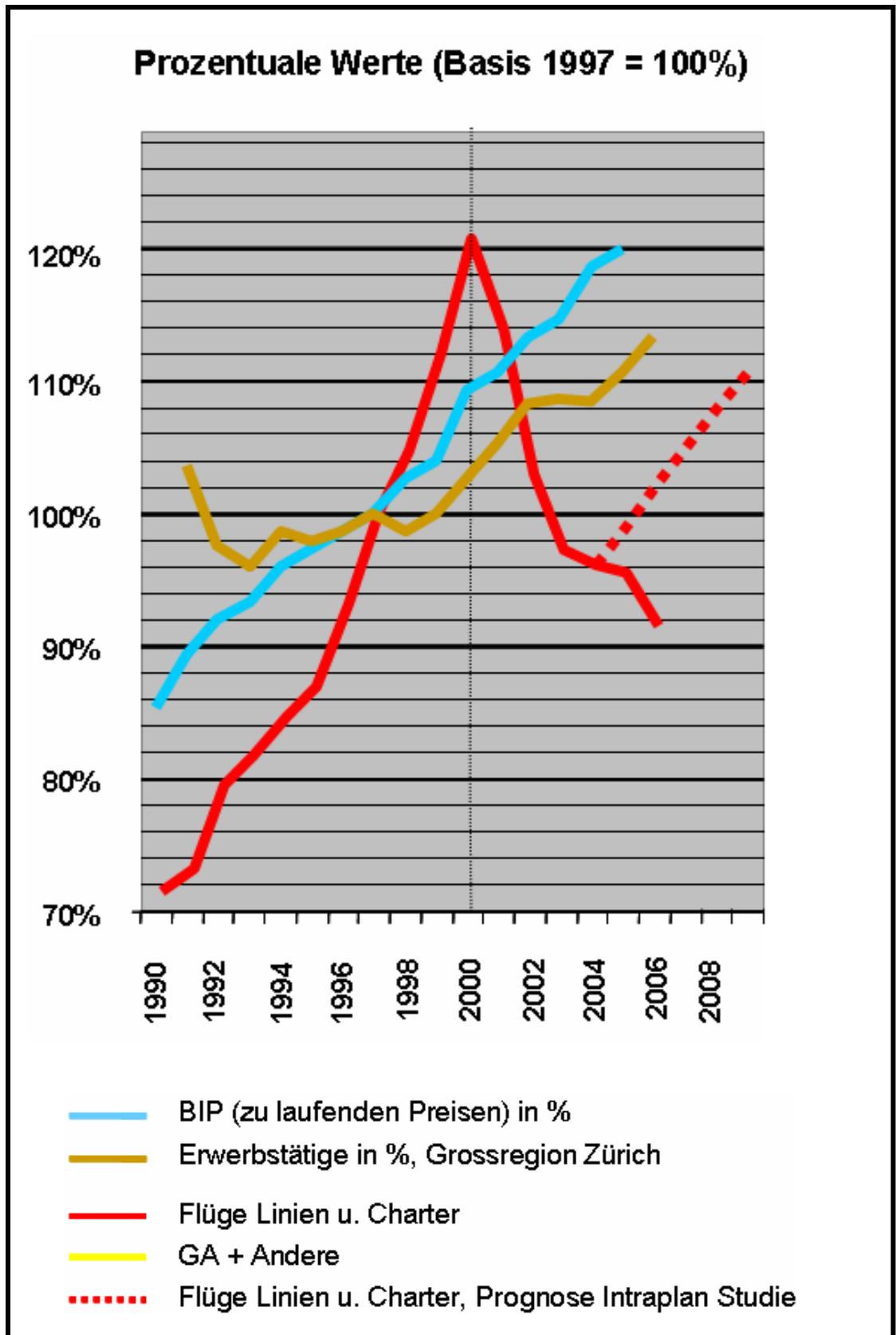
Raumplanerische Vorsorge

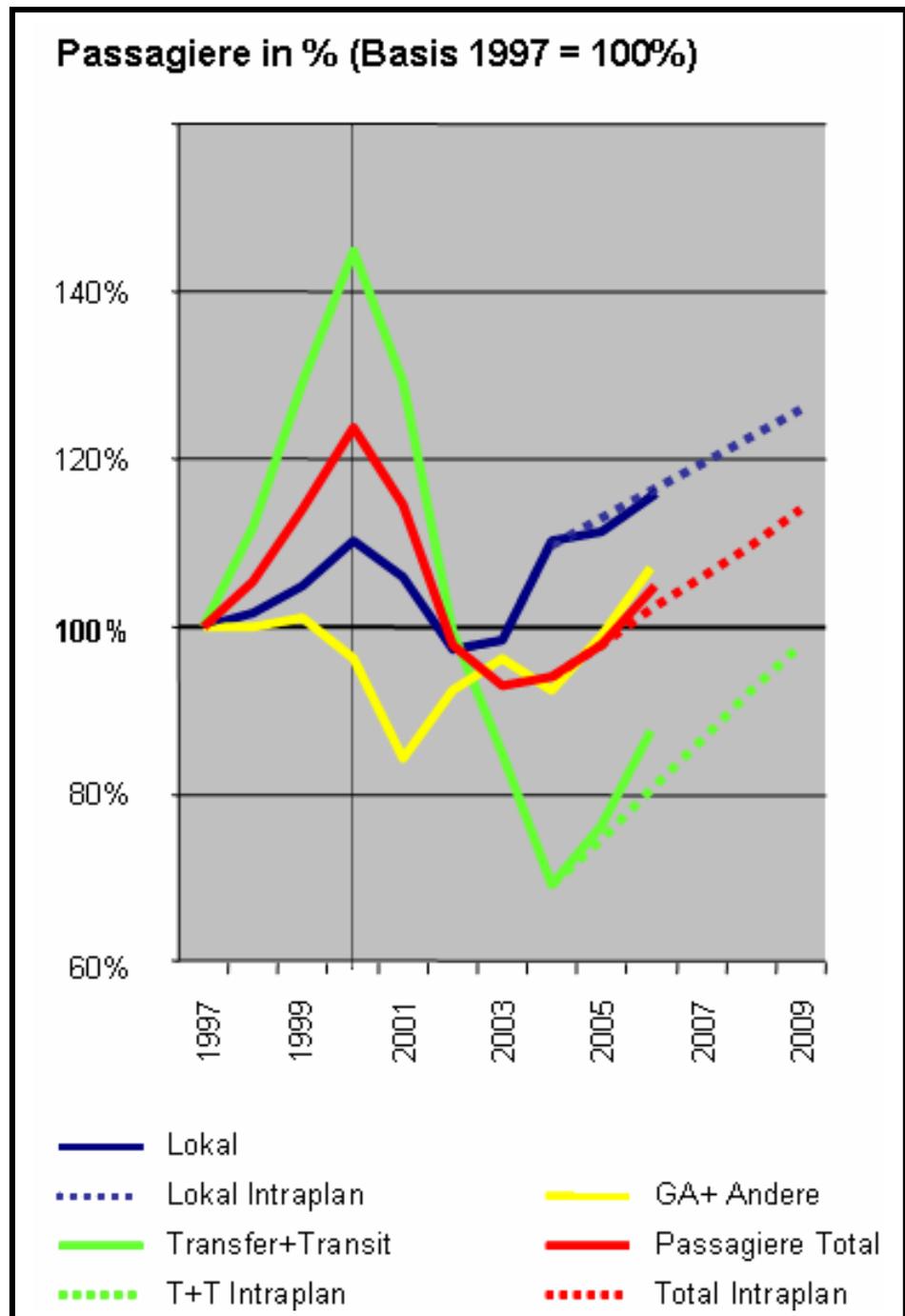
Da es im dicht besiedelten Kanton Zürich und den angrenzenden Kantonen kaum möglich sein wird, Flugrouten über unbesiedeltes Gebiet zu legen, erwarten wir, dass die schlussendlich betroffenen Gemeinden und die Bevölkerung, unbürokratisch und schnell, eine angemessene Gegenleistung erhalten. Die Finanzierung solcher Gegenleistungen hat durch die Verursacher (Flugpassagiere) zu erfolgen.

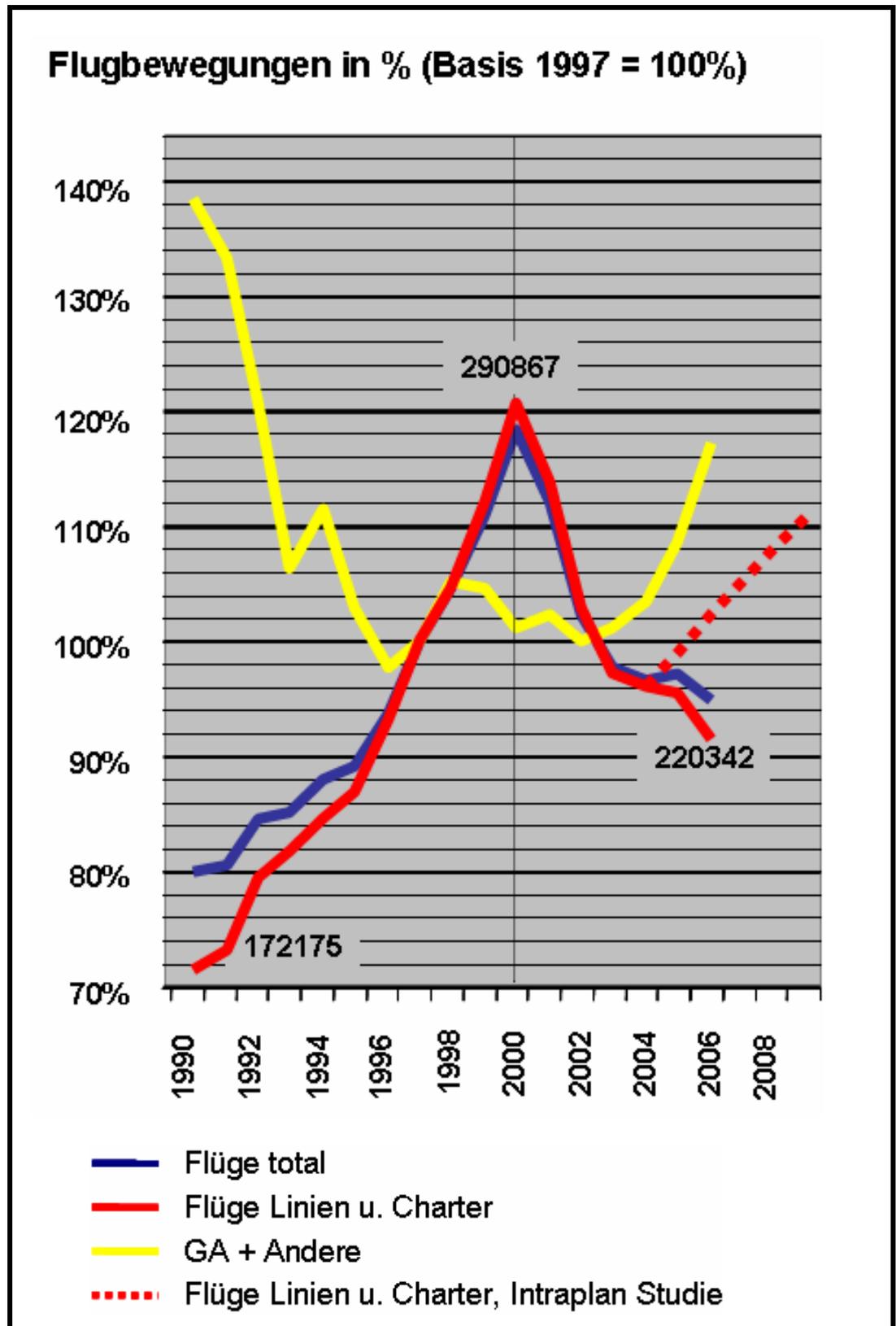
Wir erwarten, dass generell im Bereich des Absturzkorridors (gem. Sicherheitsstudie Bienz Kummer&Partner, Aufschlagsfläche von 600 Meter Breite und 6 km Länge ab Pistenende) keine neuen Bauten bewilligt werden.

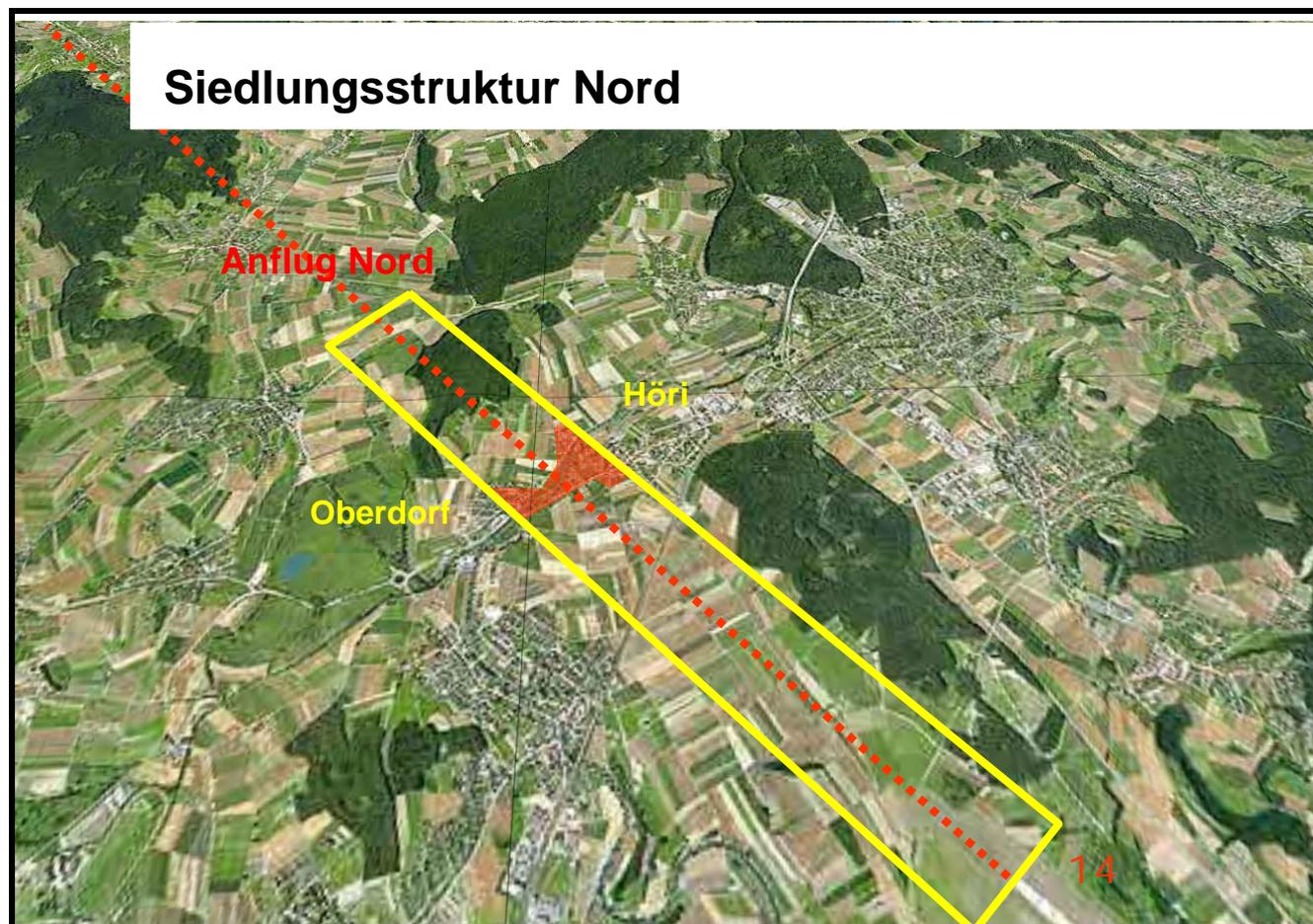
Pfaffhausen, 5. Juni 2007

Kontakt:
Verbund Flugschneise Süd – NEIN
Thomas Morf
Grossplatzstrasse 20
8118 Pfaffhausen
044 / 825 25 31

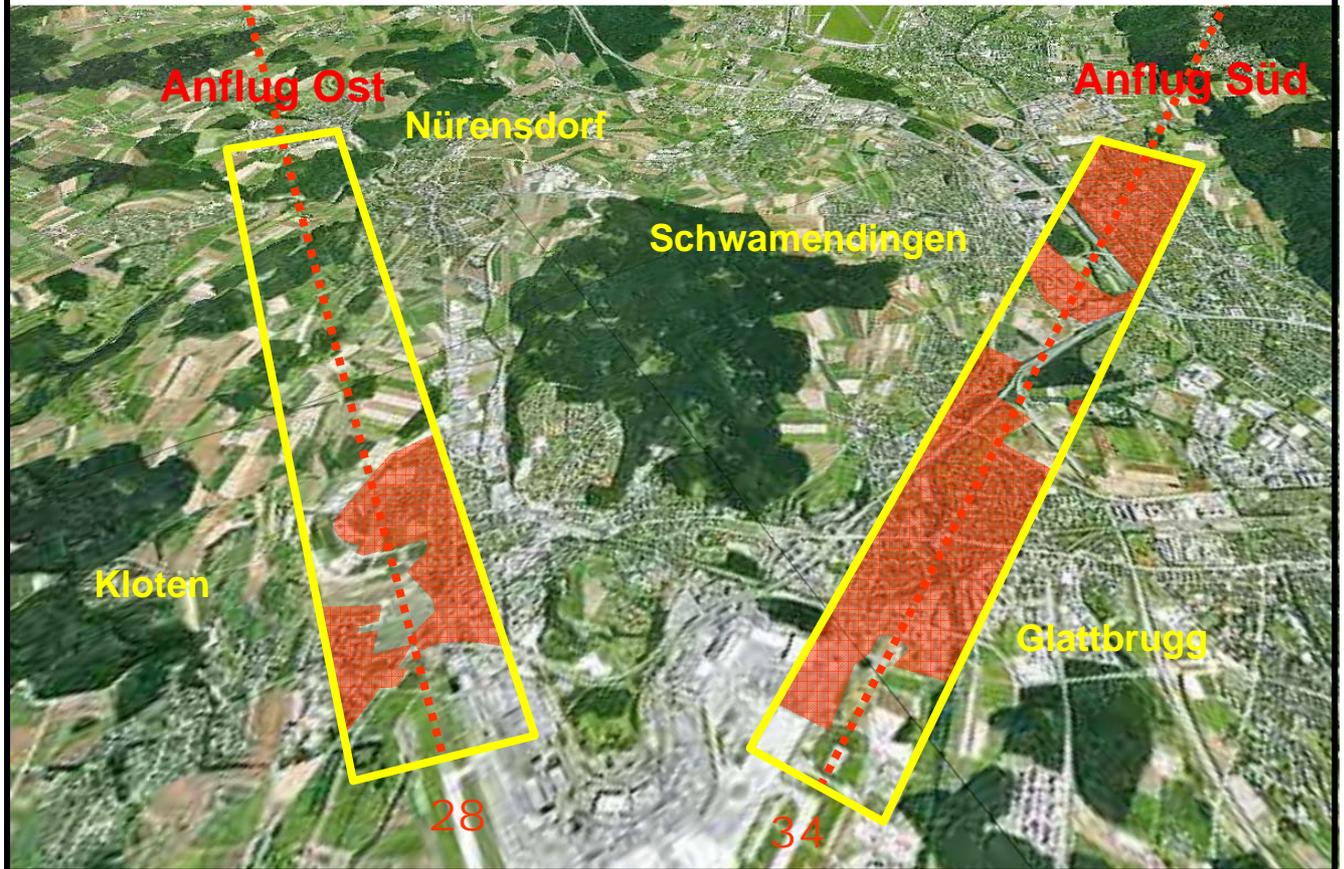


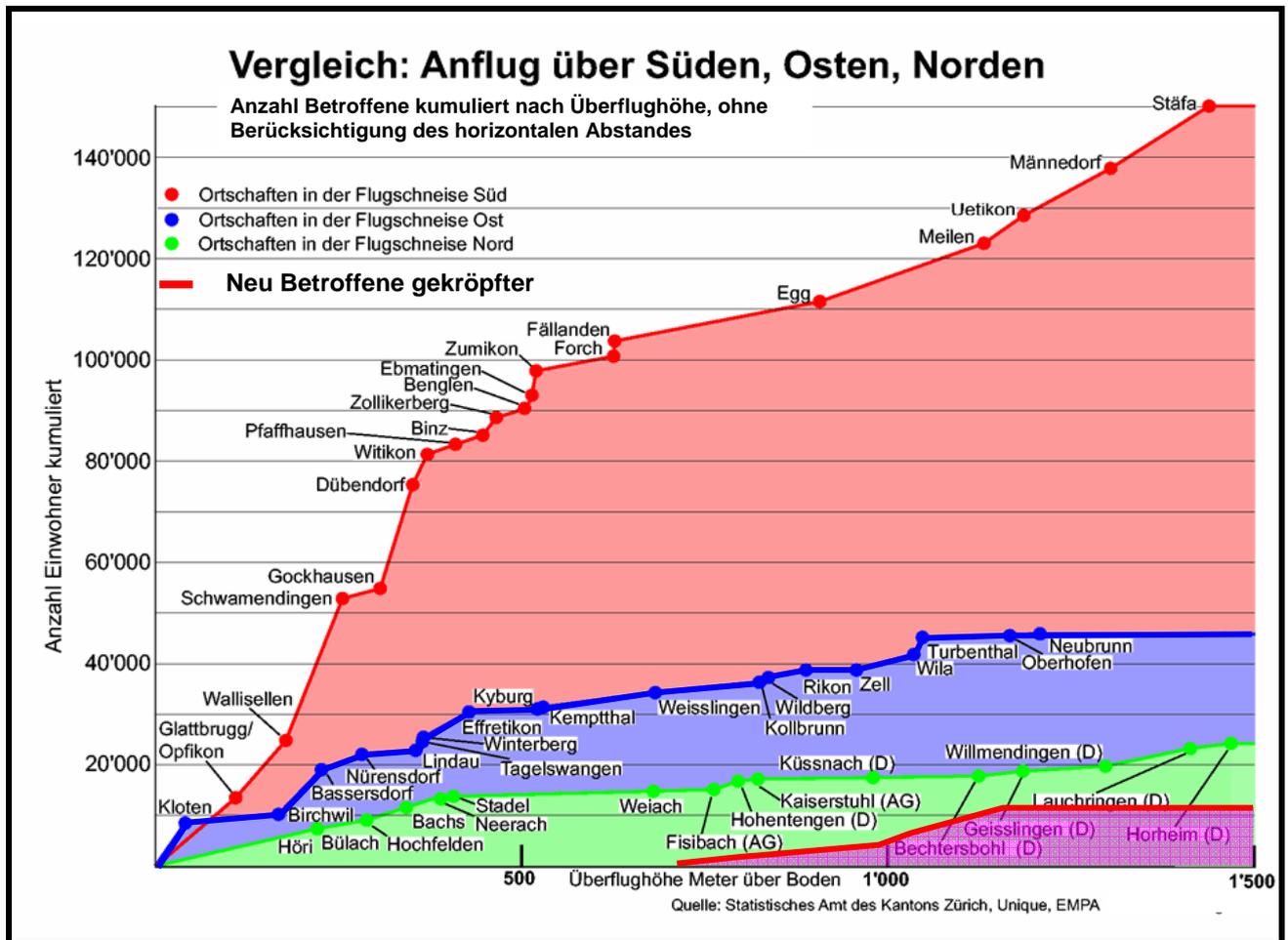




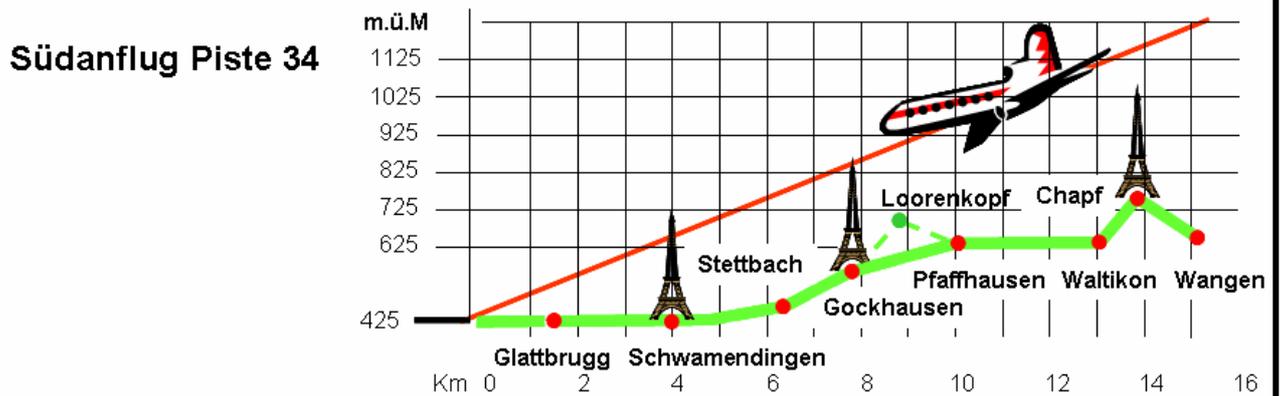
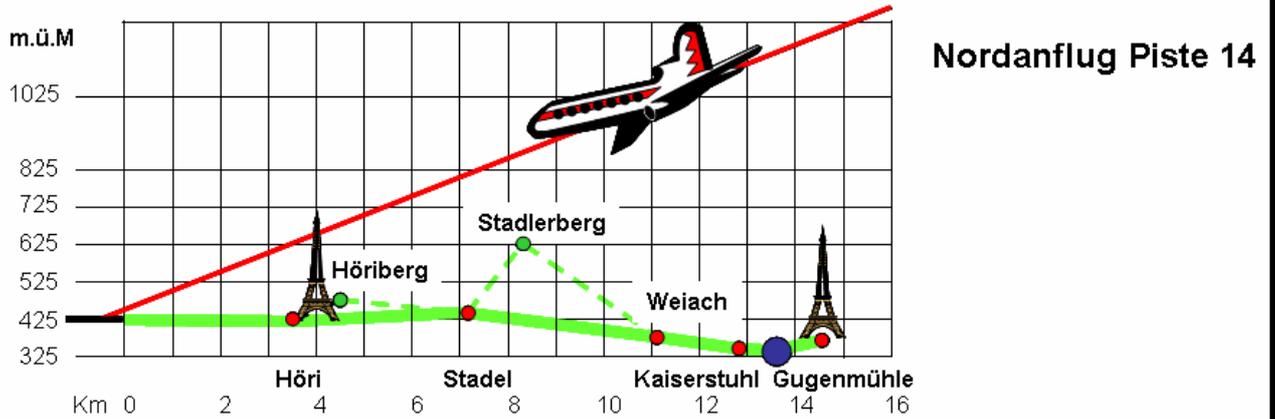


Siedlungsstruktur Süd und Ost





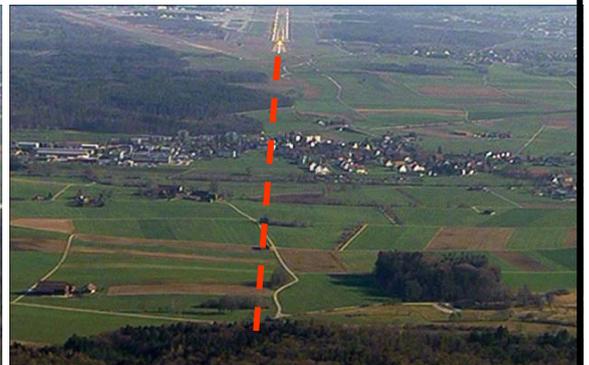
Topographie



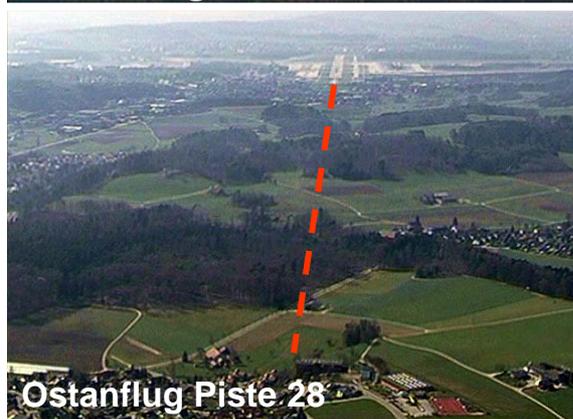
Cockpitsicht



Nordanflug Piste 14



Nordanflug Piste 16



Ostanflug Piste 28



Südanflug Piste 34

Quelle:
Unique