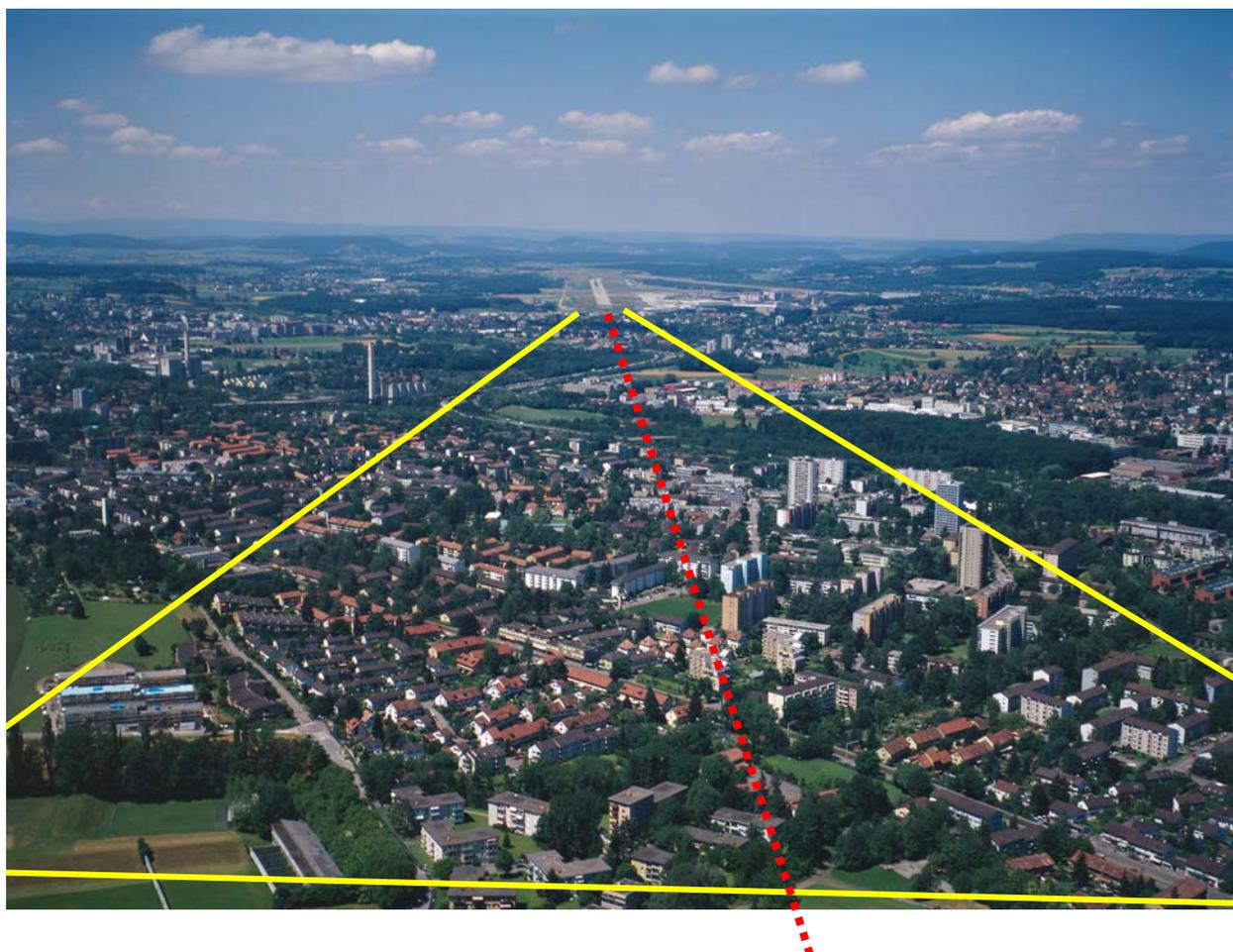


Dossier Südüberflug

Stand: Dezember 2004



Flugschneise Süd - NEIN
Postfach 299
8121 Benglen

Kontakt:
Th. Morf, Präsident
E-Mail: praesident@vfsn.ch
www.vfsn.ch

Flugrouten Süd

Mit den bestehenden zivilen und militärischen Flugrouten wird heute das ganze südliche Glattal mit Flugrouten bedeckt. Die neuen Südanflüge führen über den ganzen südlichen Teil des Kantons Zürich und Gebiete der Kantone Schwyz, Zug und St. Gallen.

Sicherheit

Flugzeugabstürze finden in der überwiegenden Mehrzahl in Flughafennähe, beim Landeanflug statt. Gemäss der „Risikoanalyse der An- und Abflugvarianten Flughafen Unique Zürich-Kloten“ von Bienz, Kummer & Partner, vom August 2002, finden 60% der Landungsabstürze in einem Korridor von 600 x 6000 Metern statt (Absturzkorridor). Statistisch ist mit einem Absturz alle 10 Jahre in Flughafennähe zu rechnen.

Das kollektive Risiko für die Bevölkerung im Süden ist 19 mal grösser als bei Nordanflügen. Unfälle mit katastrophalen Opferzahlen sind bei Südanflügen nicht auszuschliessen.

Fluglärm

Ost- und Südanflüge haben vermehrt Starts nach Norden zur Folge. Dies bewirkt, dass die Nord-Regionen des Kt. Zürich neu viel stärker vom Fluglärm betroffen sind, ebenso wie Teile des Kt. Aargau. Die Fluglärmverteilung schafft rundum nur Verlierer.

Verteilvarianten

Die diversen Verteilvarianten haben nur ein einziges Ziel: Die infrastrukturelle Basis für eine Spitzenkapazität von 90 Flugbewegungen pro Stunde (Dual Landing). Mit dem neuen Betriebsreglement (30.12.03) wird dies beantragt.

Der gekröpfte Nordanflug

Der gekröpfte Nordanflug führt über wenig besiedelte Gebiete und macht neue Süd- und Ostanflüge überflüssig. Er verhindert auch, dass Teile der angrenzenden Kantone durch erheblichen Lärm von startenden Jets belastet werden. Der gekröpfte Nordanflug ist die einzige siedlungspolitisch, ökonomisch und ökologisch sinnvolle Lösung.

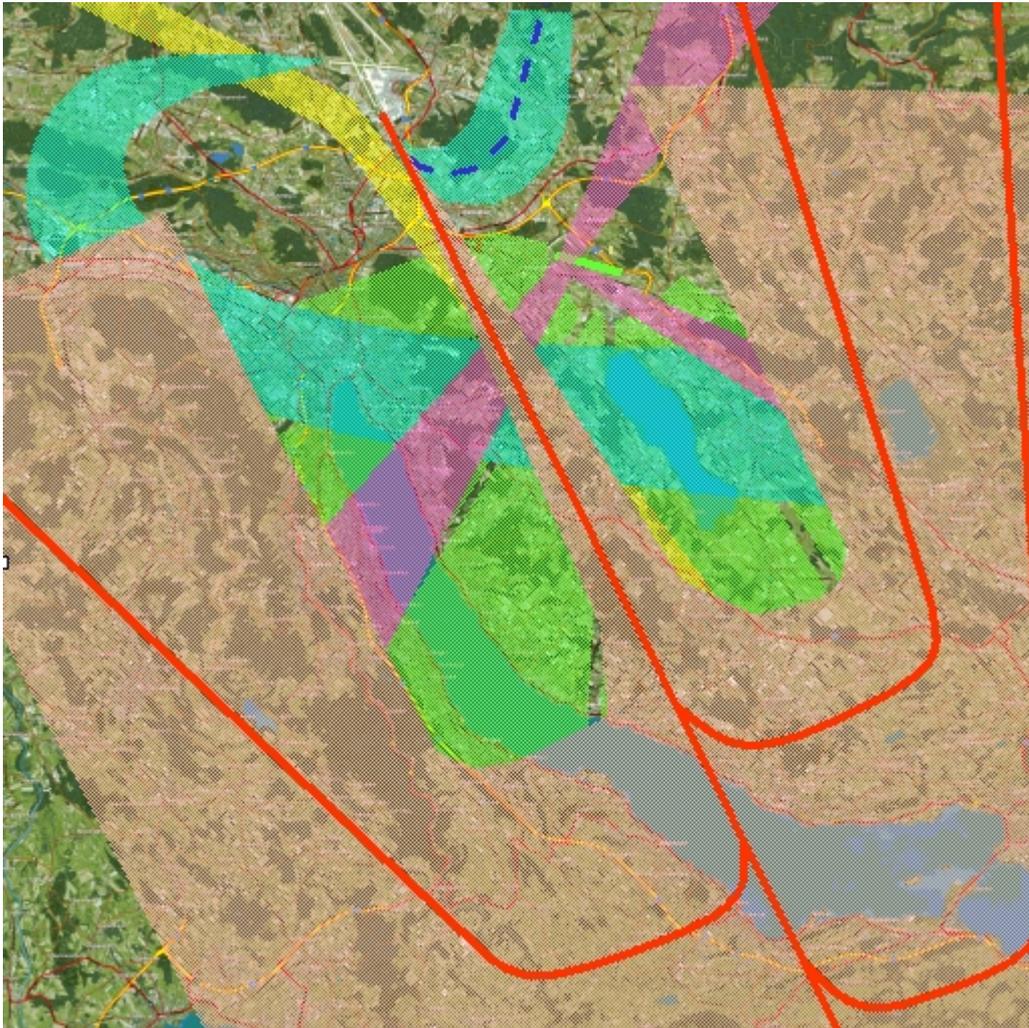
Raumplanung

Aus Gründen der Rechtssicherheit (gemäss aktuellem Raumplanungsgesetz) ist darauf hinzuwirken, dass sich die räumlichen Auswirkungen der Lärmbelastungen möglichst im Rahmen der bestehenden halten. Alle zivilisierten Nationen auf der ganzen Welt kanalisieren negative Umwelteinflüsse (Immissionsachsen), um die Bevölkerung zu schützen.

Wirtschaft

Diverse Studien kommen zum gleichen Schluss: eine gute verkehrstechnische Erreichbarkeit, ein Flughafen, ist gut, aber nicht prioritär für die Wirtschaft. Ein Hub ist schön, aber nicht zwingend notwendig.

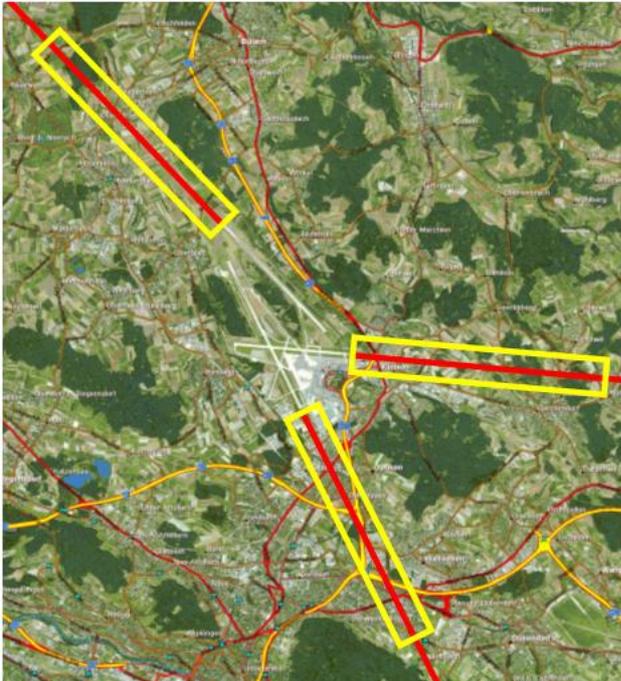
Es ist unbestritten, für die Schweiz hat der Flughafen Zürich eine grosse Bedeutung. Aber weder für die Wirtschaft noch für den Tourismus lässt sich die absolute Notwendigkeit einer Unzahl direkter Interkontinental-Verbindungen oder einer grossen Drehscheibe für den Weltluftverkehr durch Fakten belegen.



-  Bestehende Starts Piste 16/34 u. 28/10
-  Bestehende Cilo Überflüge
-  Bestehende Militärflugrouten
-  Bestehende REGA Flugrouten
-  Zusätzliche neue Flugrouten Süd

Mit den bestehenden zivilen und militärischen Flugrouten wird schon seit Jahren die Region südlich des Flughafens Kloten mit Flugrouten bedeckt.

Mit den neuen Südanflügen werden nebst dem südlichen Teil des Kantons Zürich zusätzlich auch Gebiete der Kantone Schwyz, Zug und St. Gallen betroffen.



Die gelben Umrandungen zeigen die Absturzkorridore.
Im Falle eines Flugzeugabsturzes erfolgt dieser mit grösster Wahrscheinlichkeit in diesem Bereich.

Absturzkorridor

Flugzeugabstürze finden in der überwiegenden Mehrzahl in Flughafennähe, beim Landeanflug statt.

Gemäss der „Risikoanalyse der An- und Abflugvarianten Flughafen Unique Zürich-Kloten“ von Bienz, Kummer & Partner, vom August 2002, finden 60% der Landungsabstürze in einem Korridor von 600 x 6000 Metern statt (Absturzkorridor). Statistisch ist mit einem Absturz alle 10 Jahre in Flughafennähe zu rechnen.

Das kollektive Risiko für die Bevölkerung im Süden ist 19 mal grösser als bei Nordanflügen. Unfälle mit katastrophalen Opferzahlen sind bei Südanflügen nicht auszuschliessen. Dies ist gemäss BAZL ein gesellschaftlich akzeptiertes Sicherheitsrisiko.

Sicherheit ?

Mit der Sicherheit wird fahrlässig umgegangen. Im Sicherheitsbericht der Skyguide (8. Okt. 03) ist festgehalten, dass die Sicherheitsmargen für den Südanflug «auf ihr striktes Minimum reduziert» wurden. Der kleinste Piloten- oder Lotsenfehler «könne zu einem Absturz führen». Diese gravierende Reduktion der Sicherheitsmargen erfolgte auf Anweisung des BAZL, um die Südanflüge überhaupt zu ermöglichen.



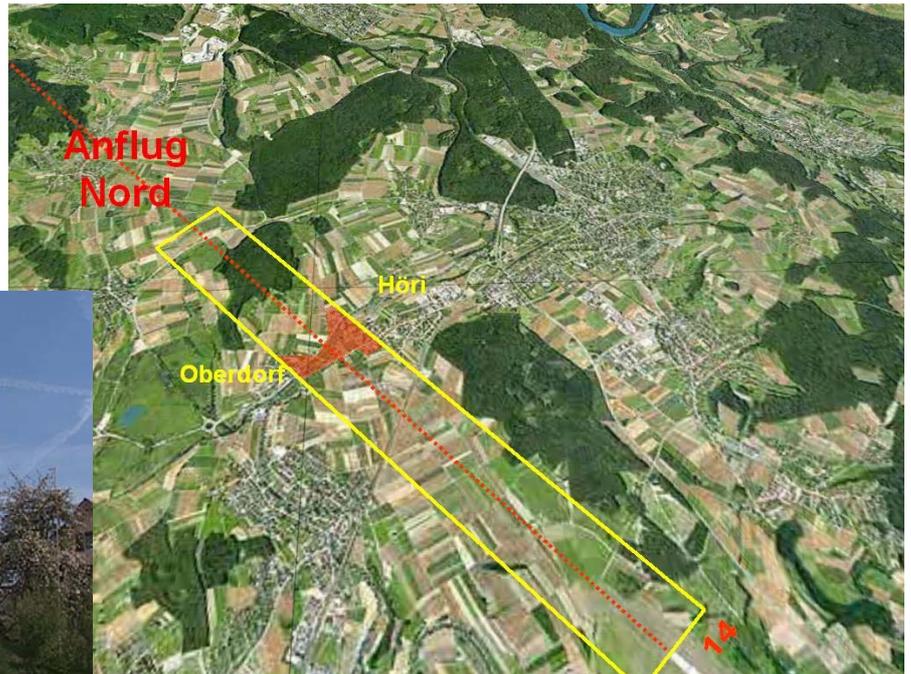
Die Südanflüge wurden vom BAZL genehmigt bevor der Sicherheitsbericht von Skyguide vorlag.

Im Absturzkorridor der Südanflugschneise leben gegen 40'000 Menschen in Opfikon, Glattbrugg und Zürich-Schwamendingen.

Siedlungen

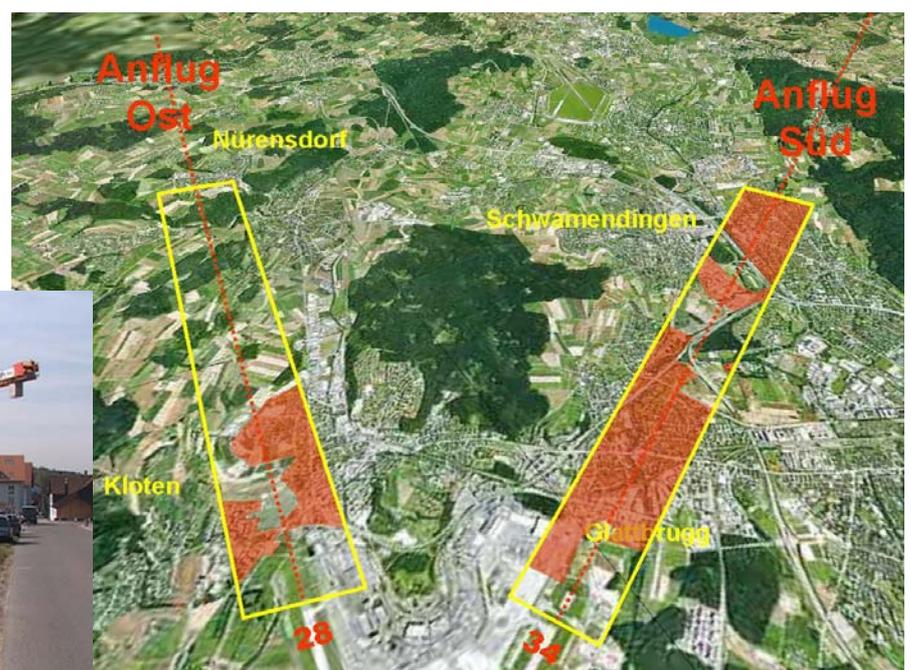
Die gelbe Umrandung (Absturzkorridor) ist das Gebiet 6 Kilometer vor der Piste (Breite 600 Meter). Die rote Schraffierung zeigt die Besiedlung innerhalb dieses Bereichs. Auch im Jahre 2003 wurden im Norden und Osten, wie bereits in den Jahren davor, zahlreiche neue Wohnbauten im Bereich der Absturzkorridore erstellt.

EFH-Siedlung in Oberdorf
 (April 2003)



Besiedlung Nordanflug

MFH-Siedlung in Kloten
 (April 2003)



Besiedlung Ost- und Südanflug



Bereich der Dachziegelklammerung

Randwirbelschleppen

Randwirbelschleppen, auch Wirbeltornados genannt, werden von jedem Flugzeug erzeugt. Je grösser der Jet, umso grösser und stärker ist der Wirbeltornado. Bei Windstille gelangt er bis zum Boden. Aus diesem Grund wurde Unique verpflichtet, im gefährdeten Bereich die Dachziegel zu klammern (Risiko herum fliegender Ziegel). Obwohl ein ganzes Dorf, das mitten unter der Anflugschneise liegt (Gockhausen) nicht geklammert ist, wird geflogen.

Das Bundesgericht forderte im April 04 Unique auf, diesen Zustand zu ändern. Diese übt sich weiterhin in Zurückhaltung.

In Bereich der Dachziegelklammerung befinden sich dichtest besiedelte Wohngebiete und Schulhäuser.



New York, 12. November 2001. Ein Airbus (A300) startet 15 Sekunden zu früh und kommt in die Randwirbelschleppe des vorausfliegenden Jets. Dies führt zum Absturz über bewohntem Gebiet.



Randwirbelschleppen gelangen bei Windstille bis zum Boden. Der entstehende Wirbeltornado erreicht Geschwindigkeiten von über 200 Km/h

Auszug aus dem Kantonalen Richtplan vom 31.1.1995

Punkt 1.3 - Rechtswirkungen

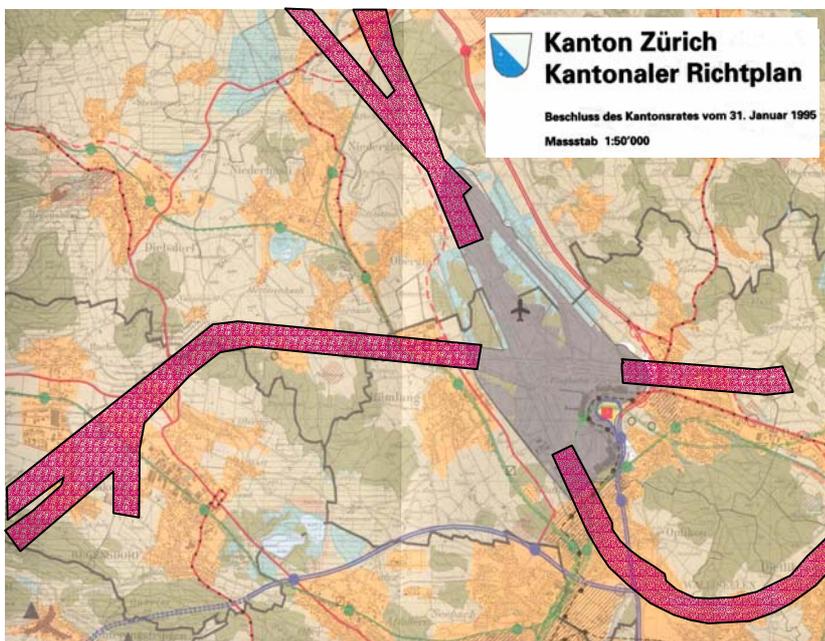
Der Richtplan ist für die Behörden verbindlich. Die Behörden aller Stufen sind deshalb verpflichtet, bei ihren einzelnen Entscheiden alle in den verschiedenen genannten Sachbereichen formulierten Zielsetzungen und Anordnungen zu beachten.

Punkt 4.1 – Einleitung

Mit seiner Verkehrspolitik kann der Staat die Siedlungsentwicklung massgeblich beeinflussen. Entsprechend hat sich die Verkehrspolitik am Grundsatz zu orientieren, dass die Verkehrsverhältnisse unter Verwendung bereits bestehender Infrastrukturen und unter Berücksichtigung der städtebaulichen Randbedingungen in Richtung Umwelt- und Sozialverträglichkeit zu optimieren sind.

Punkt 4.6.1 - Flughafen Zürich-Kloten

Die Pisten bestimmen zusammen mit den An- und Abflugrouten die Verteilung der Lärmbelastung und die Lage der Sicherheitszonen (Hindernisfreiheit). Aus kantonalen Sicht ist u. a. aus Gründen der Rechtssicherheit darauf hinzuwirken, **dass sich die räumlichen Auswirkungen der Lärmbelastungen möglichst im Rahmen der bestehenden halten.**



Luftstrassen im Nahbereich (An- und Abflugweg)

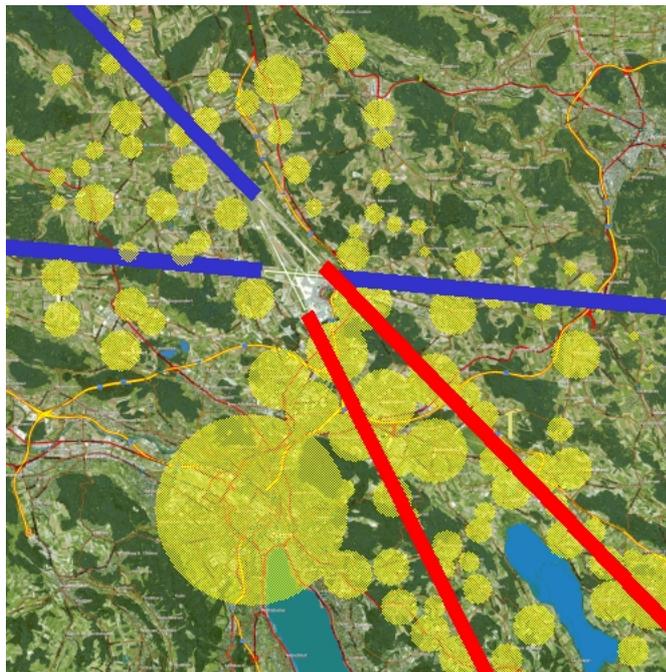
Die Landungen von Süden sind gemäss gültigem Richtplan nicht vorgesehen.

Die Starts nach Süden (aktuell 26% aller Starts) sowie die heutigen Flugrouten Nord, West und Ost sind gemäss Raumplanung vorgesehen. Die Linkskurve (leftturn) beim Start nach Süden ist vorgeschrieben, um das dichtbesiedelte Gebiet im Süden nur in einem eng begrenzten Korridor zu überfliegen.

Die Einführung der Südanflüge bedingt eine Änderung des gültigen kantonalen Richtplans von 1995. Diese Änderung kann nur der Zürcher Kantonsrat beschliessen, jedoch nicht der Regierungsrat.

Aufgrund welcher rechtlich Basis die Südanflüge eingeführt wurden, ist nicht bekannt.

Die aktuellen Südanflüge sind widerrechtlich.



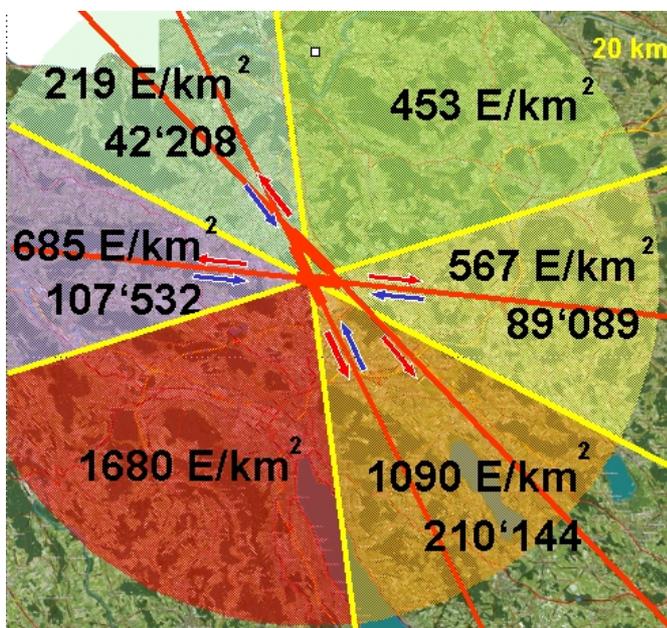
Siedlungs- und Ballungszentren rund um den Flughafen

Siedlungsstruktur

Aufgrund der Topographie und der meteorologischen Verhältnisse wurde der Flughafen für eine Nordausrichtung des Flugbetriebs gebaut und er wird seit über 50 Jahren so betrieben.

Dementsprechend ist die Siedlungsstruktur im Kanton Zürich über die letzten Jahrzehnte gewachsen. Gefördert wurde diese Entwicklung durch entsprechende Gesetze in den Bereichen Raumplanung und Umweltschutz.

Wie bisher Zürich, bilden alle zivilisierten Nationen auf der ganzen Welt Immissionsachsen (Kanalisierung), um die Bevölkerung zu schützen.



Bevölkerungsdichte im Umkreis von 20 Km

Bevölkerungsdichte

In den vier Flugschneisen leben rund 450'000 Personen. Dabei ist der Süden mit 46,8% aller Bewohner und einer Bevölkerungsdichte von 1090 E/km² das mit Abstand dichtest besiedelte Gebiet.

Der schon mehrfach von Unique und den Behörden geäußerte Grundsatz, dass neue Flugrouten möglichst wenig Menschen neu belasten dürfen, wird bei neuen zusätzlichen Südüberflügen in krasser Weise missachtet.



Der Experte für Raumentwicklung an der ETH Zürich, Prof. Alain Thierstein, schreibt in der NZZ vom 17.8.2004

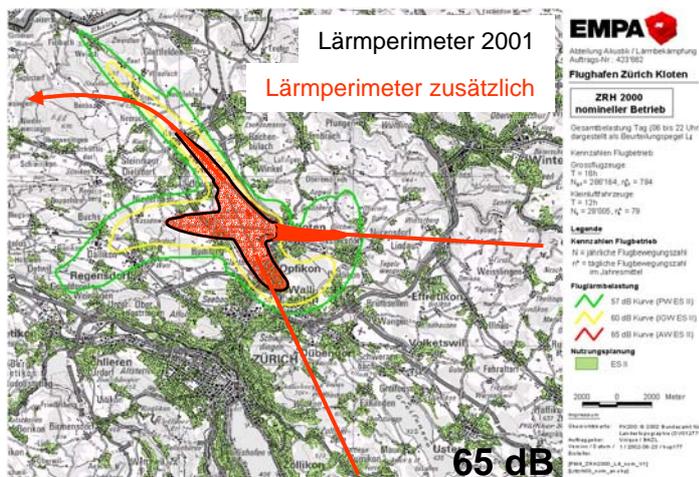
„Der Bund muss aktiv werden, Perspektiven für Raumentwicklung um den Flughafen“ unter anderem:

Aus meiner Warte sind folgende Eckbedingungen zentral:

- Es gibt keine Alternative zum „Stadtflughafen“ Zürich-Kloten, der verglichen mit europäischen Vergleichsstandorten mitten in der Stadt liegt, mit allen Vorteilen und Nachteilen.
- Die Flughafenregion wuchs trotz des Fluglärms aufgrund ihrer überragenden Standortqualitäten innerhalb der Metropolregion Zürich. Doch nur Planungssicherheit wird bisherige und neue Investitionen vor Abwertung bewahren – wie die Stadtbahn Glattal – und zu volkswirtschaftlichem Nutzen führen.
- Das Flugregime ist daher verlässlich auf die gewachsene Siedlungs- und Nutzungsstruktur auszurichten. Die Besiedlungsdichte macht es sinnvoll, den Hauptstrom des an- und abgehenden Verkehrs auf den Norden auszurichten. Zu den Detaillösungen gehören Abzonungen, Entschädigungszahlungen sowie Realersatz wie etwa im potenziellen Siedlungsgebiet des Flugplatzes Dübendorf.
- Nur grossräumige Lösungen unter Führungskompetenz des Bundes und entschlossener Partnerschaft der betroffenen Kantone führen zu einer nachhaltigeren Raumentwicklung. Alle Beteiligten bringen Verhandlungsmasse ein: der Bund den Flugplatz Dübendorf als potenzielles Siedlungsgebiet sowie die Staatsvertragskompetenz mit Deutschland; die Kantone und der Bund das Instrument des Neuen Finanzausgleichs, ergänzt durch einen Ausgleich für internationale Netzwerkinfrastrukturen wie den Flughafen; die Kantone die strategische Gestaltungskraft ihrer Richtpläne; die Gemeinden die Spezialisierung auf Nutzungsstärken und die Abkehr vom Prinzip „alles für alle“ in der Nutzungsplanung.
- Das Planungs-, Bau- und Umweltschutzrecht muss wieder Rechtssicherheit für den Flughafenbetreiber, die öffentliche Hand und Private gewährleisten. Dazu gehört beispielsweise eine Planungslinie um den Flughafen, die im kantonalen Richtplan vorgibt, in welchen Teilräumen welche Art der Nutzung möglich ist. Zudem werden regionale Richtpläne anzeigen müssen, in welchen Teilräumen innerhalb des Produktions- und Innovationssystems Flughafenregion welche Spezialisierungen konzentriert werden.

Es ist fünf nach zwölf – und doch ist die Zeit reif für eine grossräumige Lösung, die vier Elemente kombiniert: Recht, Erreichbarkeit, Geld und Vertrauen. Über symbolische Handlungen kann Vertrauenskapital aufgebaut werden und mittels eines überregionalen Dialogforums kann das Engagement gelebt werden. Dazu muss unser kleinteiliger Föderalismus einen grossen Sprung wagen.

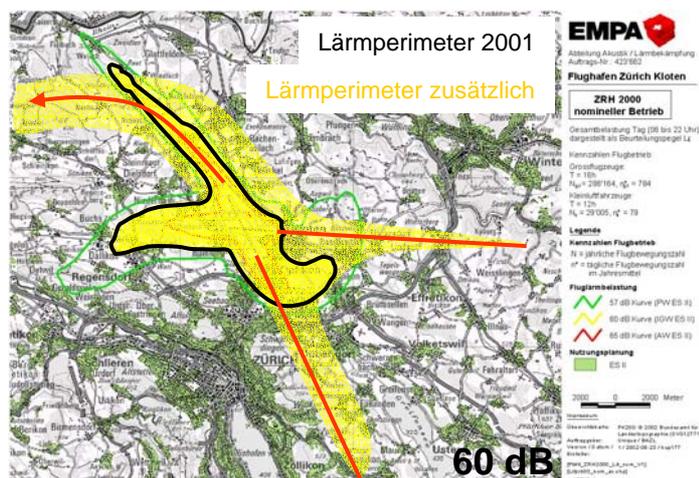
Der ungekürzte Artikel ist dem Dossier beigelegt.



Karte:Empa, Lärmperimeter: vfsn

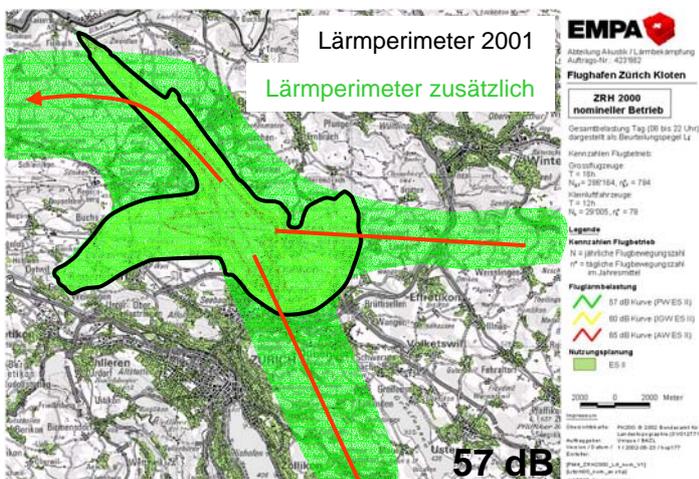
Alle Verteilvarianten sehen Anflüge von Osten und Süden vor. Gleichzeitig finden dadurch aber vermehrt Starts Richtung Norden statt:

Dies hat zur Folge, dass sich die Alarmzone Richtung Ost erweitert. Betroffen sind die erst kürzlich neu gebauten MFH-Siedlungen in Kloten. Bassersdorf und Nürensdorf sind nicht in der Alarmzone. Opfikon-Glattbrugg und Teile von Wallisellen liegen bereits heute innerhalb der Alarmzone.



Karte:Empa, Lärmperimeter: vfsn

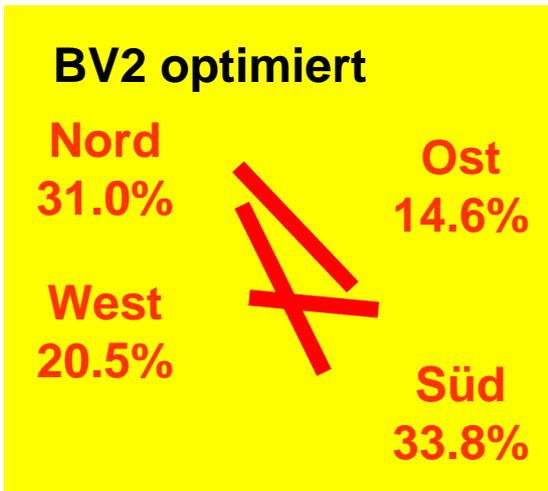
Dies hat zur Folge, dass sich die 60 dB Kurve massiv ausweitet. Betroffen sind vor allem die dicht besiedelten Wohngebiete in Zürich-Nord, Schwamendingen, Teile von Dübendorf und das gesamte Pfannenstielgebiet. Bassersdorf, Nürensdorf und Teile von Bülach sowie das gesamte Zürcher Unterland werden ebenso massiv mit neuem Fluglärm eingedeckt. Die Kantone Aargau und Schaffhausen sind jedoch von der 60 dB Belastung nicht betroffen.



Karte:Empa, Lärmperimeter: vfsn

Ost- und Südanflüge und die Starts nach Norden haben zur Folge, dass sich die 57 dB Kurve extrem ausweitet. Betroffen ist vor allem das gesamte Zürcher Unterland und der nördliche Teil des Kantons Aargau sowie die Stadt Zürich und die gesamte südliche Agglomeration.

Zu beachten ist, dass alle aufgezeigten Lärmkurven den militärischen Fluglärm mit ca. 15'000 Flugbewegungen im südlichen Glattal nicht berücksichtigen.



Die vom Zürcher Regierungsrat im Jahr 2003 in Bern präsentierte und später widerrufenen Betriebsvariante BV2opt. sah vor, dass ein Drittel aller Flugbewegungen über das dichtest besiedelte Gebiet im südlichen Glattal geführt werden.

In der Zwischenzeit hat sich der Zürcher Regierungsrat klar zur traditionellen Nordausrichtung ausgesprochen. Auch der gekröpte Nordanflug wird von der Regierung und einer Mehrheit der Bevölkerung und der Gemeinden im Kanton Zürich unterstützt.

Warum soll Fluglärm verteilt werden?

Wie im Kapitel „Flugrouten Süd“ ersichtlich, sind die Flugbewegungen schon seit Jahren verteilt. Insbesondere ist der Süden (Opfikon bis Schwamendingen) mit den Starts der Grossraumjets erheblichen Immissionen ausgesetzt. Neben Rümlang im Westen tragen die Gebiete südlich des Flughafens schon lange die Hauptlast. Die ganze Diskussion um die Lärmverteilung ist nur ein Vorwand, um die wahren Absichten zu vertuschen.

Tatsächlich geht es den Verantwortlichen einzig darum, Spitzenkapazität für 90 Flugbewegungen pro Stunde und das dazu notwendige Dual Landing-Verfahren sicher zu stellen. Dies kann nur erreicht werden, wenn auf den Pisten 28 und 34 koordiniert gelandet werden kann. Dazu wird auf beiden Pisten ein ILS benötigt (vom BAZL z.T. schon bewilligt). Die entsprechende Betriebsbewilligung wird im neuen Betriebsreglement (eingereicht per 31.12.03) beantragt.

Der Staatsvertrag und jetzt die einseitigen Verordnungen von Deutschland waren und sind willkommene Vorwände, um dafür nicht die politische Verantwortung übernehmen zu müssen.

In der Publikation „Fragen zum Staatsvertrag - Antworten des UVEK“ von Juni 2002 wird folgendes ausgeführt (Zitat):

Anflugkontingent reicht für künftige Anflüge aus.

Die im SIL-Koordinationsprozess ausgearbeiteten Betriebsvarianten basieren alle auf dem Konzept des „Dual Landing“: Das System erlaubt die gleichzeitige Benützung von zwei Landepisten in kurzen Intervallen. Damit wird eine sehr hohe stündliche Spitzenkapazität erreicht. Dies ist nötig, um die für eine Interkontinentalfluggesellschaft relevanten, kurzen Umsteigezeiten garantieren zu können.

Für das Dual Landing sind bei den heute vorhandenen Pisten Landungen von Süden einerseits und Osten oder Westen andererseits ideal. Das System würde bei der aktuellen Pistenkonstellation so oft angewendet, dass weniger als 100'000 Nord-Anflüge ausgelöst würden. Der Staatsvertrag erlaubt also mehr Anflüge aus Norden als künftig benötigt werden; für Ausnahmen verbleiben hinreichend Reserven.

Die diversen Verteilvarianten haben nur ein einziges Ziel: Die infrastrukturelle Voraussetzung für ein Dual Landing und eine Spitzenkapazität von 90 Flugbewegungen pro Stunde zu schaffen.

5. Ausbautetappe



Versprochen wurde ! (original Texte aus den Abstimmungsunterlagen)

Die 5. Ausbautetappe ist zwingend für:

- 220'000 Linien- und Charterflüge
- 35'000 Geschäfts- und Privatflüge
- 20 Mio. Flugpassagiere

Dieses Verkehrsaufkommen wurde für das Jahr 2002 prognostiziert.

Versprochen wurde !... Die Realisierung der 5. Bauetappe geht jedoch nicht zu Lasten der Umwelt: Verschiedene Massnahmen stellen sicher, dass sowohl die vom Flughafen verursachte Luftverschmutzung als auch die Fluglärmbelastung nicht weiter zunehmen, teilweise sogar leicht abnehmen werden.

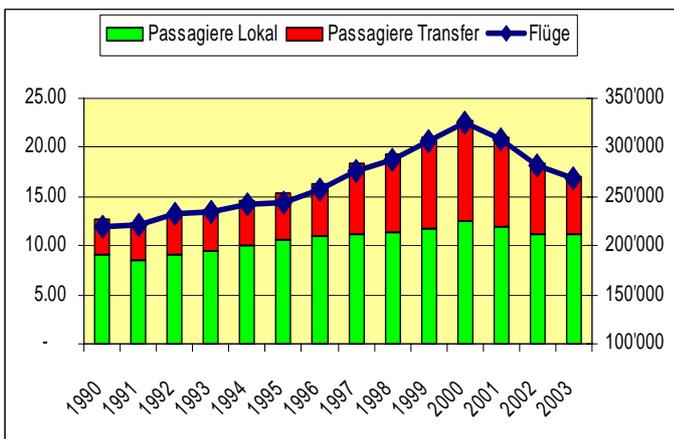
Versprochen wurde ! ... Der Flughafenhalter ergreift wo immer möglich Massnahmen, damit die Fluglärmbelastung in der Umgebung des Flughafens so gering wie möglich gehalten werden kann.

... Besondere Beachtung schenkt der Flughafenhalter den Bewegungen zur Nachtzeit (22:00 und 06:00 Uhr).

Versprochen wurde ! ... Der Flughafen Zürich wird die Steuerzahlerin und den Steuerzahler grundsätzlich also auch nach Realisierung der 5. Bauetappe nicht belasten, sondern vielmehr wieder Ertragsüberschüsse in die Staatskasse abliefern.

Nach Inbetriebnahme: 4500 zusätzliche und dauerhafte Arbeitsplätze.

Bemerkenswert ! ... Damit der Umweltverträglichkeitsbericht auf einem sicheren Fundament steht, wird die Messlatte mit Bezug auf die Flugbewegungen **sehr hoch** angesetzt, d.h. es wird im Rahmen dieses Berichtes von 240'000 Flugbewegungen des Linien- und Charterverkehrs und 35'000 Bewegungen des Privatluftverkehrs ausgegangen.



Tatsache:

1994 fanden 204'000 Linien- und Charterflüge und 38'000 Geschäfts- und Privatflüge statt.

Damit diese und ein Wachstumspotential von knapp 8% betrieblich vernünftig abgewickelt werden können, wurde die 5. Ausbautetappe beantragt.

Dass nur kurz nach der erfolgreichen Abstimmung erklärt wurde, für die Auslastung der neuen Infrastruktur benötige es 420'000 Flugbewegungen, erschüttert einmal mehr die Glaubwürdigkeit der Verantwortlichen.



Warum ein neues Betriebsreglement ?

Offizielle Begründungen:

Art. 3.2 der Betriebskonzession schreibe vor, dass innerhalb eines Jahres nach Unterzeichnung des Staatsvertrages mit Deutschland das Betriebsreglement eingereicht werden müsse.

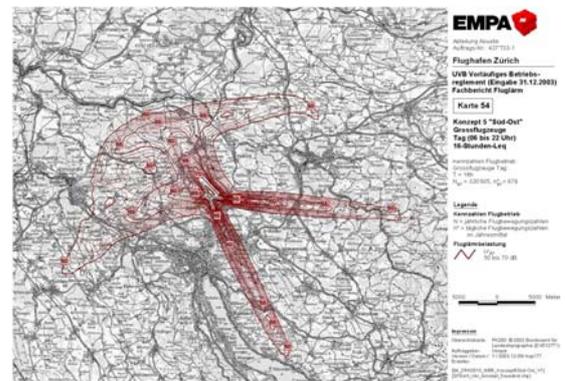
→ Der Staatsvertrag wurde nicht unterzeichnet, somit kann dieser Artikel nicht relevant sein.

Das neue Betriebsreglement sei eine Zusammenfassung aller „provisorischen“ Betriebsreglemente und trage so zur Übersichtlichkeit bei. Zudem werde der Bevölkerung eine verlängerte Nachtruhe gewährt.

Die wahren Gründe des neuen Betriebsreglementes

Das neue Betriebsreglement ist einseitig auf eine Optimierung und Sicherung von Spitzenkapazitäten ausgelegt. Es ermöglicht dem Flughafen während den Öffnungszeiten uneingeschränkt aus/in allen Himmelsrichtungen zu landen und zu starten. Im Zusammenhang mit der einseitigen Deutschen Verordnung (DVO) besteht kein Handlungsbedarf. Die folgenden Punkte sind neu und zeigen die Absichten der Kapazitätserweiterung klar auf:

- Koordinierte Landungen (Dual Landing) auf die Pisten 28 + 34
- Sperrzeiten für Anflüge auf die Pisten 28 + 34 sind nicht mehr vorhanden
- Einführung Wide Left Turn (Ermöglicht Kapazitätssteigerung nach den Sicherheitsauflagen des BAZL per. Dez. 03).
- Bau von Schnellabrollwegen (Ermöglicht kleinere Abstände bei Landungen)
- Weststarts mit Destination Süd, sollen neu als Südstarts ausgeführt werden
- Flexible Pistenbenützung für Starts von 06.00 bis 22:00 Uhr

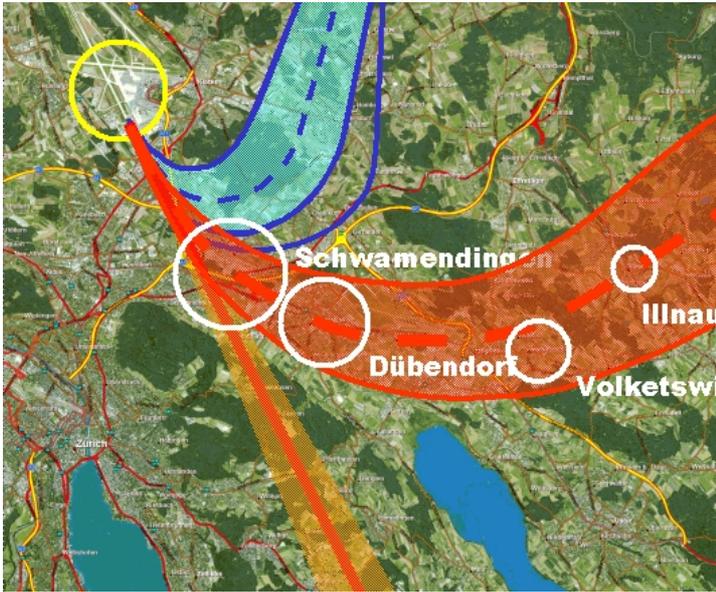


Dual Landing ohne zeitliche Limitierung

Mit diesem neuen Betriebsreglement, demonstrieren die Verantwortlichen klar und eindeutig ihre Absichten. Das „Geschenk“ der verlängerten Nachtruhe an die Bevölkerung betrifft einen einzigen Start um 23:15 Uhr.

Mit dem eingereichten Betriebsreglement wird der ganze Kanton Zürich permanent mit einem Lärmteppich belegt. Angrenzende Kantone werden zusätzlich betroffen. Es existiert im Kt. Zürich keine Region mehr, die nicht von Fluglärm belästigt ist.

Die Standorts- und Lebensqualität des Kantons Zürich wird stark sinken.



Left Turn bestehend Wide Left Turn neu

Neues Betriebsreglement

Mit dem per 31.12. 2003 beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) eingereichten neuen Betriebsreglement plant Unique:

- Starts ab 6:04 Uhr bis 23:00 Uhr
- Weststarts mit Destination Süd, neu als Südstarts abzuwickeln
- Einführung des Wide Left Turn

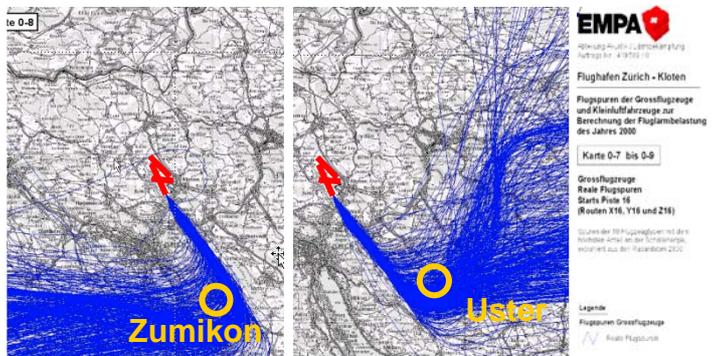
Begründet wird der Wide Left Turn mit Sicherheitsauflagen des BAZL.

Diese sollen einen Konflikt zwischen Südstarts und gleichzeitigen Nordlandungen (Durchstarts) verhindern. Das BAZL hat eine Reduktion der Startkapazität nach Süden bereits verordnet und die Sicherheit ist dadurch bereits

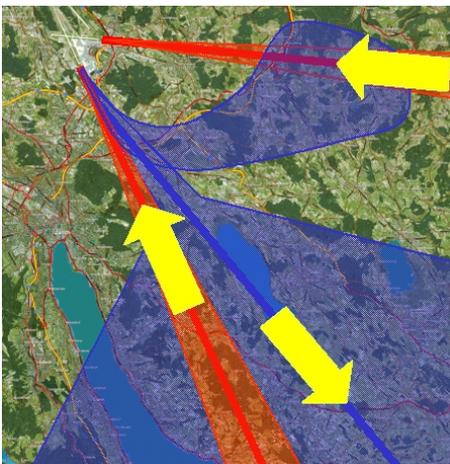
wieder gewährleistet. Nordlandungen mit Südstarts („short“ Left Turn) werden seit Jahren praktiziert. Daher dient der Wide Left Turn einzig dazu, dass sich der Flughafen die grösstmögliche Spitzenkapazität mit dem vorhandenen Pistensystem für die Zukunft sichern kann.

Auswirkungen

Der Wide Left Turn wird nochmals neu Zehntausende von Bewohnern im südlichen Glattal betreffen. Die Region Schwamendingen, Dübendorf, Volketswil wird massivster Lärmbelastung und einem erhöhten Sicherheitsrisiko ausgesetzt. Starts und Landungen über den südlichen Regionen werden zeitlich nicht mehr auf die deutschen Sperrzeiten limitiert sein.

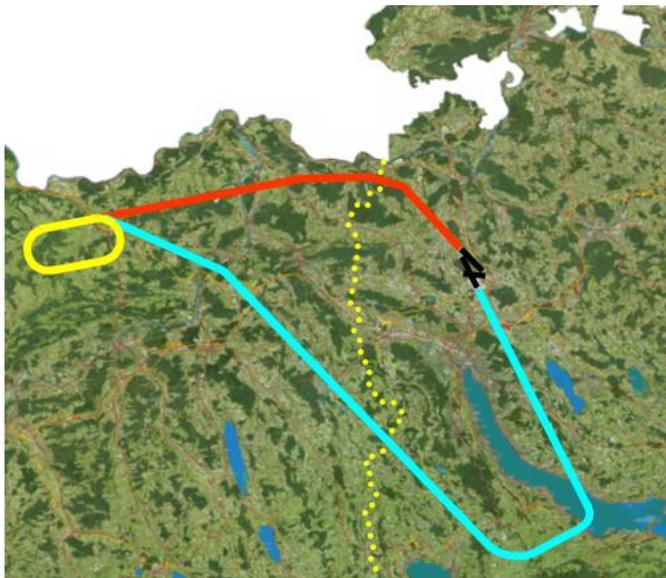


Flugspuren der Flugzeugtypen mit dem höchsten Anteil an Schallenergie. Starts Piste 16, Jahr 2000



Alle startenden Jets, die eine Flughöhe von 5000 ft (ca. 1500m.ü.M.) erreicht haben, dürfen vom Fluglotsen direkt an den nächsten Navigationspunkt geführt werden. Diese Bestimmung wird dazu führen, dass eine grosse Anzahl von Flugzeugen den Südstart „straight“ ausführen können. Diese Jets werden dann über den Greifensee oder den Zürichsee weiterfliegen, so wie dies schon im Jahre 2000 praktiziert wurde.

Gekröpfter Nordanflug (I)



Der Flughafen Zürich wird seit seinem Bestehen mit einer Nordausrichtung betrieben. Entsprechend hat sich die Raumplanung und die Siedlungsstruktur im Kanton Zürich entwickelt. Der gekröpfte Nordanflug entspricht dieser Nordausrichtung und ist die sinnvollste Variante für Anflüge aus dem neuen Warteraum bei Frick.

Für die Kantone Aargau und Zürich ist der gekröpfte Nordanflug die Variante mit der geringsten Belastung für Mensch und Umwelt.

- Warteraum „GIPEL“ bei Frick
- Gekröpfter Nordanflug
- Südanflug Piste 34

Der Ostanflug ist ein seit Jahren bestehendes Anflugverfahren und im Kantonalen Richtplan verankert. Der Südanflug (im Richtplan nicht enthalten) ist mehr als doppelt so lang (96 Km) wie der gekröpfte Nordanflug (46 Km). Neben dem zeitlichen Vorteil, kann mit dem gekröpften Nordanflug bis zu einer Tonne Brennstoff pro Landung eingespart werden.

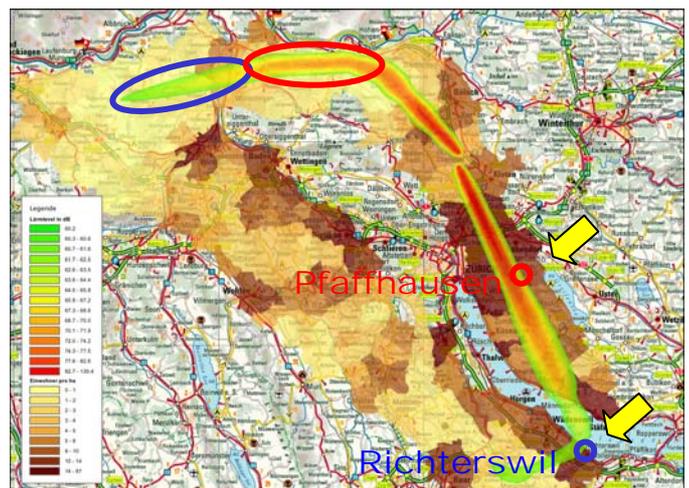
Im Gegensatz zum Südanflug, der über dichtbesiedelte Wohngebiete erfolgt, führt der gekröpfte Nordanflug über dünn oder kaum besiedelte Gebiete.

Aus Sicht Umweltschutzgesetz ist die Variante gekröpfter Nordanflug klar zu favorisieren, da mit diesem Anflugsystem weit weniger Menschen neu in ihrem Wohlbefinden gestört werden.

Der gekröpfte Nordanflug ist somit siedlungspolitisch, ökonomisch, wie ökologisch die sinnvollste Lösung.

Mit dem gekröpften Nordanflug werden im Norden 5000 Haushaltungen (blaue Elipse) neu mit mässigem Lärm belastet (entspricht Richterswil), und 1000 Haushaltungen (rote Elipse) neu mit stärkerem Lärm belastet (entspricht Pfaffhausen).

Je nach Lärmstufe resultiert eine 20 – 80-fache Entlastung gegenüber dem Südanflug.



Einwohner pro ha, Lärmbelastung A 340. Quelle: MIT, Swissphoto

Aus objektiven Gründen spricht nichts gegen den gekröpften Nordanflug. Er ist das umweltverträglichste Landeverfahren während der DVO für den Flughafen Zürich. Auch aus ökonomischer Sicht und bezüglich Sicherheit ist der gekröpfte Nordanflug dem Südanflug weit überlegen.

Der gekröpfte Nordanflug wird von der Regierung und einer Mehrheit der Bevölkerung und der Gemeinden im Kanton Zürich unterstützt.

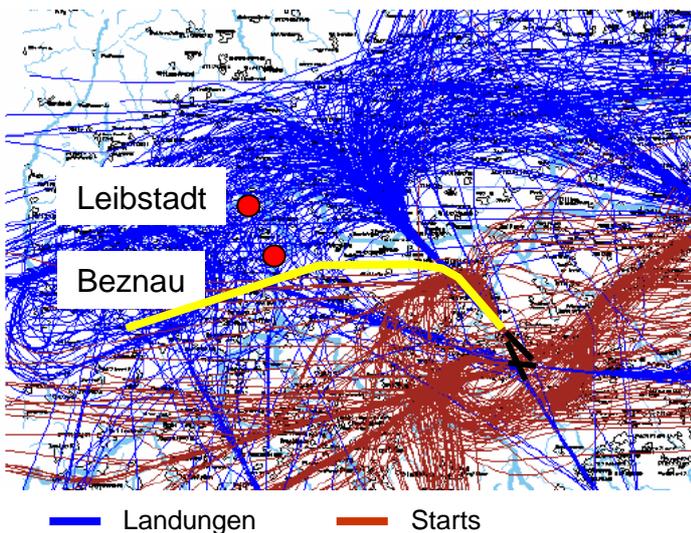
Neue technologische Möglichkeiten

Im April 2005 wird in Europa die „Precision Area Navigation“ (P-RNAV) eingeführt. Diese genauere Navigationsmethode soll für den gekröpften Nordanflug verwendet werden.

Der grundsätzliche Unterschied zwischen P-RNAV und dem herkömmlichen RNAV, welches während der letzten 20 Jahren in den Linienflugzeugen eingesetzt wurde, besteht darin, dass die Navigationspräzision des P-RNAV mindestens um einen Faktor 5 besser ist. P-RNAV garantiert eine Toleranz von 1 NM (Nautical Mile = 1.852 Km).

Experten sind der Auffassung, dass das P-RNAV sogar noch präziser ist, als momentan angegeben wird. Tatsächlich wird dasselbe Gerät, das im P-RNAV benutzt wird, in den USA auch in „Required Navigation Precision“ Verfahren eingesetzt, welches eine Präzision von 0,1 – 0.3 NM verlangt.

Auf jeden Fall erlaubt die verbesserte Präzision des P-RNAV in Kombination mit der Zuverlässigkeit und Präzision des „Flight Management Systems“ FMS die Entwicklung neuer Verfahren.



Seit Jahren fliegen die landenden Flugzeuge über die beiden KKW Beznau und Leibstadt.

Die Route des gekröpften Nordanflugs führt **nicht** über das KKW Beznau, wie immer wieder behauptet wird.

Der Abstand zum KKW Beznau ist mehr als 1 Km.

Dank der präzisen Navigation mit dem P-RNAV ist sichergestellt, dass das KKW nicht überflogen wird. Der gekröpfte Nordanflug reduziert somit Überflüge über die KKW's.

Mehrstufige Einführung

Da es sich beim gekröpften Nordanflug mit Endanflug auf ILS um ein neues Anflugsystem handelt, ist aus technischer Sicht eine stufenweise Implementierung sinnvoll.

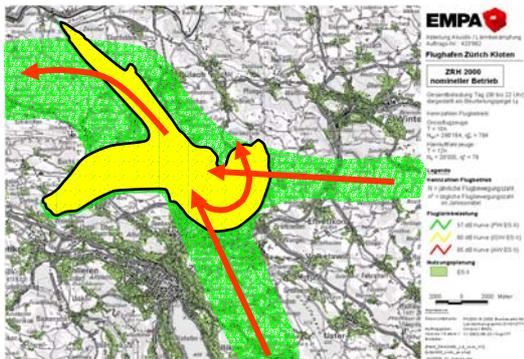
Die stufenweise Einführung liefert Informationen zur Entwicklung von ICAO Richtlinien in einer P-RNAV Umgebung und stimmt mit der ICAO-Praxis überein, wonach Mitgliedstaaten Erfahrungsdaten in die neuen Richtlinien einbringen können.

Die Schweizer Luftfahrt hat hier die Chance ihre Innovationsfähigkeit international unter Beweis zu stellen.

Der gekröpfte Nordanflug benötigt keine Zusatzinstallationen, weder am Boden noch in den Flugzeugen.

In der ersten Phase benötigt der gekröpfte Nordanflug ca. 5 km Sichtweite. Längerfristig sind ILS Kategorie 1 und GPS-Anflüge möglich.

Der gekröpfte Nordanflug kann technisch Mitte 2005 realisiert sein (Aussage Unique). Vorausgesetzt, dass der entsprechende politische Wille vorhanden ist.

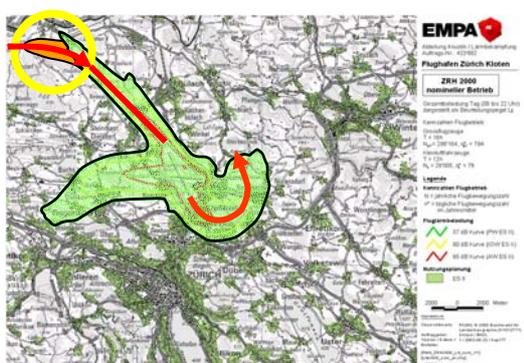


Karte: Empa, Lärmperimeter: vfsn

Fluglärm

Sämtliche Lärm-Verteilvarianten führen infolge von Ost- und Südanflügen zu vermehrten Starts Richtung Norden.

Daraus resultiert, dass sich die Lärmkurve von 57 dB über das ganze Zürcher Unterland, Teile des Kantons Aargau sowie zusätzliche Regionen südlich und östlich des Flughafens erstreckt. Die belärmte Fläche wird dabei mehr als verdoppelt.



Karte: Empa, Lärmperimeter: vfsn

Der gekröpfte Nordanflug erlaubt eine Rückkehr zu der seit 50 Jahren bestehenden Nordausrichtung des Flughafens und bewirkt, dass die neuen Süd- und Ostanflüge sowie die daraus resultierenden Nordstarts nicht mehr notwendig sind.

Damit wird die Lärmbelastung für die Kantone Zürich und Aargau wieder massiv reduziert.

Wie der ILS-Anflug auf Piste 34 ist auch der gekröpfte Nordanflug nicht „blindlande“-tauglich (CAT 2+3). Der gekröpfte Nordanflug macht die Süd- und die zusätzlichen Ostanflüge überflüssig. Er verhindert, dass Teile des angrenzenden Kantons Aargau durch erheblichen Lärm von startenden Jets belastet wird.

Der gekröpfte Nordanflug ist jedoch siedlungspolitisch und aus Sicht des Umweltschutzes die sinnvollste Lösung, wenn nicht der Status „quo ante“ erreicht werden kann. Darum ist es nicht nachvollziehbar, dass aus innenpolitischen Gründen die Einführung dieser Anflugvariante 7 – 8 Jahr beanspruchen soll.

Was spricht gegen den gekröpften Nordanflug?

In Gegensatz zu allen Verteilvarianten ermöglicht dieser Anflug kein Dual Landing mit bis zu 90 Flugbewegungen pro Stunde.

Der gekröpfte Nordanflug ermöglicht aber annähernd (minus 1-2 Landungen pro Stunde) identische Landekapazitäten wie ILS Anflüge über Süddeutsches Gebiet. Diese Kapazitäten genügen bei weitem, wie Auswertungen der Flugbewegungen klar aufzeigen. Auch mit dem gekröpften Nordanflug ist ein Wachstum möglich, um die Bedürfnisse der Schweizer Bevölkerung und Wirtschaft in Zukunft zu erfüllen.

Der gekröpfte Nordanflug entlastet mehrere 10'000 Menschen, die heute per Notrecht überflogen werden. Er ist aus ökonomischer und ökologischer Sicht die objektiv beste Alternative aller Anflugverfahren über rein schweizerischem Gebiet.

Es spricht nichts gegen den gekröpften Nordanflug! Er erfüllt unter anderem auch künftige Bedürfnisse für Wachstum der Schweizer Bevölkerung und Wirtschaft.



Die Hubfunktion und das uneingeschränkte Wachstum des Airports werden von Unique und der Zürcher Regierung zur Schicksalsfrage hochstilisiert. Die Wirtschaft braucht eine Anbindung an den Welt - luftverkehr aber es ist nicht nötig den Weltluftverkehr über Kloten abzuwickeln.

Dass die Gleichung:

Interkontinentale Anbindung = Hub = Wirtschaftlichkeit nicht stimmt, wissen wir spätestens seit dem Grounding der Swissair.

Stimme aus der Wirtschaft

In Zeiten steigenden Preisbewusstseins sowohl bei Firmen als auch bei Privaten können Umsteigeflüge über ausländische Hubs durchaus eine Alternative für Direktflüge darstellen, wenn deren Preise tiefer sind. Zentral wird dabei sein, die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens zu sichern und zu erhöhen.

Cedit Swiss, Wirtschaftsstandort Zürich Struktur und Perspektiven, Juni 2004

Wer fliegt?

„Eine in der Schweiz wohnhafte Person absolviert pro Jahr durchschnittlich 0.87 Flugreisen“.

„90% der Flüge sind Privatreisen, zum überwiegenden Teil Ferienreisen. Die Geschäftsreisen haben einen Anteil von 10%“.

Bundesamt für Statistik und Bundesamt für Raumentwicklung, Mobilität in der Schweiz, 2000

Standortqualität

„Der Standortqualitätsindikator beruht auf fünf harten Standortfaktoren: der Steuerbelastung sowohl von natürlichen als auch juristischen Personen, dem Ausbildungsstand der Bevölkerung, der Verfügbarkeit von hochqualifizierten Arbeitskräften sowie der verkehrstechnischen Erreichbarkeit.“

Zürich schneidet insgesamt deutlich besser ab als die anderen Schweizer Grosszentren, wobei Genf und Basel vor allem aufgrund ihrer ungünstigen Steuerpolitik die Spitze verfehlen.

Im Zuge des Wandels zu einer wissensbasierten Wirtschaft kommt dem Humankapital eine Schlüsselrolle zu“.

Cedit Swiss, Wirtschaftsstandort Zürich Struktur und Perspektiven, Juni 2004

„55 Prozent aller Konzerne, die einen Haupt- oder Europasitz in Europa suchen, entscheiden sich für die Schweiz. Gründe nach Priorität: Steuerliche Vorteile, Verfügbarkeit von qualifizierten Kaderleuten, Lebensqualität, Angebot an internationalen Schulen, Immobilienangebot, Anschluss an das Hochgeschwindigkeitsbahnnetz, Flughafennähe“.

Tages Anzeiger, 26.01.2004

Diverse Studien kommen zum gleichen Schluss: eine gute verkehrstechnische Erreichbarkeit, ein Flughafen ist gut, aber nicht prioritär für die Wirtschaft. Ein Hub ist schön, aber nicht zwingend notwendig.

Wirtschaftliche Bedeutung

„Ein vollständiger, ersatzloser Wegfall aller von der SWISS angebotenen Flüge würde die Erreichbarkeit der Schweiz, insbesondere der Region Zürich, vermindern. Mit einer Verminderung von 5 Prozent darf dieser Verlust jedoch nicht dramatisiert werden. Zudem handelt es sich um ein Worst-case Szenario; ein Teil der Flüge würde von andern Gesellschaften übernommen. (Anmerkung VFSN: Auf Grund von internationalen Verträgen und Gesetzen ist dies nicht sofort machbar).

Selbst ein ersatzloser Wegfall der Swiss hätte für den Flughafen Zürich nicht jene dramatischen Wirkungen, wie sie manchmal beschworen werden.

Knapp ein Viertel des wertmässigen Güteraussehens erfolgt per Luftfracht. Betrachtet man die mengenmässigen Anteile am Aussenhandel, so zeigt sich ein stark verändertes Bild. Der Anteil des Luftverkehrs beträgt nur noch gerade 1 Prozent.

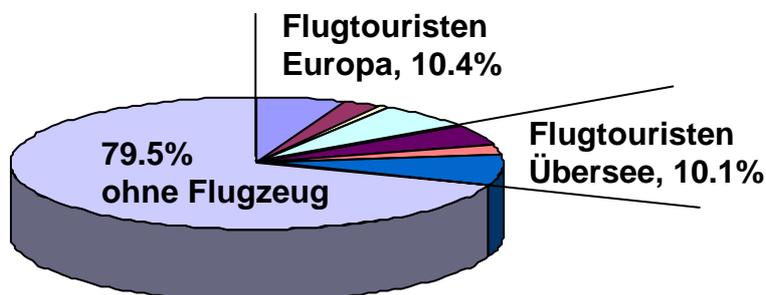
Insgesamt ist ersichtlich, dass der Verkehrssektor (Strasse, Bahn, Luft) aufgrund seiner Wertschöpfung und der Erwerbstätigenzahl – gerade im Vergleich zu Schlüsselbranchen wie dem Finanzsektor oder der Investitionsgüterindustrie – keine zentrale Bedeutung für die Schweizer Volkswirtschaft hat.

Die Wertschöpfung des Verkehrssektors (Strasse, Bahn, Luft) betrug im Jahr 2002 15 Milliarden Schweizer Franken oder 3.7 Prozent des BIP. Dieser Anteil ist im internationalen Vergleich relativ tief, aber seit 1990 stetig gewachsen. Der Verkehrssektor ist damit nicht unbedeutend, aber er ist auch keine Schlüsselbranche der Schweizer Wirtschaft. An den schweizerischen Flughäfen wurde eine Wertschöpfung von rund 4.7 Mia. Franken generiert“.

Die internationale Verkehrsanbindung der Schweiz in Gefahr? BAK 2004

Tourismus

In Jahre 2003 verzeichnete die schweizerische Hotellerie 17.15 Mio. (53.5%) Logiernächte aus dem Ausland und 14.93 Mio. Logiernächte aus dem Heimmarkt CH.



Der Anteil der Touristen aus den Märkten „Übersee“, die mit dem Flugzeug anreisen beträgt 10.1% aller Logiernächte.

Insgesamt werden 79.5% der Logiernächte von Gästen generiert, die nicht mit dem Flugzeug anreisen.

Es ist davon auszugehen, dass sich die Mehrzahl der Gäste nicht wegen einer

interkontinentalen Direktverbindung, sondern weil sie Interesse an Land und Leuten haben, für die Destination Schweiz entscheiden.

Es ist unbestritten, für die Schweiz hat der Flughafen Zürich eine Bedeutung. Aber weder für die Wirtschaft noch für den Tourismus lässt sich die absolute Notwendigkeit einer Unzahl direkter Interkontinental-Verbindungen oder einer grossen Drehscheibe für den Weltluftverkehr durch Fakten belegen.



Big is (not always) beautiful !

Dass Grössenwahn zum Absturz führen kann, hat die Geschichte der Swissair nur zu deutlich gezeigt.

Der Flughafen Zürich ist auf dem besten Weg diesem Beispiel zu folgen, wenn es nicht gelingt neben den wirtschaftlichen Interessen auch die Interessen der Bevölkerung, rechtliche und raumplanerische Aspekte zu berücksichtigen.

Ursachen

„Die Grenzen des Wachstums sind im System Flughafen Zürich erreicht, nicht aber die Grenzen einer nachhaltigen Entwicklung.

Die Expansion des Flughafens wurde vom Kanton Zürich raumordnungspolitisch nicht kontrolliert gesteuert und den Planungsegoisten der Gemeinden überlassen, dies trotz absehbarer Lärm- und Schadstoffgrenzen“.

Dr. Alain Thierstein

„Das schweizerische Bahnnetz ist schlecht in Europa integriert. Mit dem Bau der transeuropäischen Netze droht der Schweiz eine noch stärkere Isolierung. Notwendig ist eine prioritäre Behandlung der Hochgeschwindigkeitsanschlüsse ins Ausland.

Keine andere Metropole in Europa ist so schlecht ans HGV-Netz angeschlossen wie Zürich. Weil die integrierte Planung der transeuropäischen Netze die Schweiz kaum berücksichtigt und sie zum Teil sogar umfährt, drohen die schweizerischen Regionen den Zug der Erreichbarkeit im wahrsten Sinne des Wortes zu verpassen.

Eine föderale Luftverkehrspolitik hat klar zu trennen zwischen der Förderung des Flughafens und der Unterstützung von Fluggesellschaften. Die öffentliche Unterstützung eines Flughafens lässt sich eventuell rechtfertigen, die Subventionierung des Flugverkehrs – etwa zur Sicherung möglichst vieler Direktverbindungen – kommt aber nicht in Frage. Die Zahl der täglichen Direktverbindungen ist Folge und nicht Ursache der Attraktivität des Flughafens und der Wirtschaftskraft der Region; ist der Standort attraktiv, dann kommen auch die Direktflüge“.

Die internationale Verkehrsanbindung der Schweiz in Gefahr? BAK 2004

Der letzte luftfahrtspolitische Bericht des Bundesrates stammt aus dem Jahr 1953 und befasste sich primär mit der finanziellen Unterstützung der Swissair. Seither wurden unzählige luftfahrtspolitische Entscheide getroffen, auf die Idee, den entstandenen „Flickenteppich Luftfahrt“ einer Gesamtschau zu unterziehen kam niemand.

Die Ursachen der Misere sind bekannt. Doch leider wollen die meisten Verantwortlichen aus der Vergangenheit nichts für die Zukunft lernen. Die Ursache liegt wohl darin, dass sie zu eng in die Vergangenheit involviert sind.



Der Flugbetrieb soll um 180 Grad gedreht werden !

Nur mit einer 180 Grad Drehung lässt sich das Dual Landing und damit 420'000 Flugbewegungen realisieren. Das Dock Midfield wurde für diese Kapazitäten gebaut. Jetzt muss noch das Betriebsreglement entsprechend genehmigt werden. Mit den widerrechtlich eingeführten Südanflügen fehlen dem Umsteigerflughafen in Zürich nur noch die Passagiere, um zur bedeutenden internationalen Drehscheibe zu werden.

Die infrastrukturellen Voraussetzungen und damit die "harten" Tatsachen sind geschaffen.

UVEK, November 2002: Variantendiskussion erhitzt Gemüter

.... Diese Varianten können innerhalb der vom Staatsvertrag gesetzten Frist realisiert werden. Sie basieren auf dem sogenannten Dual Landing, dem simultanen Landen zweier Flugzeuge auf zwei verschiedenen Pisten. Damit soll die Kapazität in Spitzenzeiten erhöht werden.

BAZL, Prov. Änderung des Betriebsreglements, Verfügung von 16. April 2003

.... Der Flughafen Zürich soll dabei seine Rolle als eine der grossen europäischen Drehscheiben des Weltluftverkehrs wahrnehmen können. Diese Zielsetzung bleibt auch unter dem Einfluss einseitiger deutscher Einschränkungen bestehen.

Regierungsrat Kt. Zürich, Pressemitteilung vom 15. April 2003

.... Der Regierungsrat ist mit der superprovisorischen Genehmigung der Reglementsänderung einverstanden, weil es keine Alternative gibt und nur so der unterbrochene Betrieb des Flughafens und damit die vorgeschriebene Drehscheibenfunktion des Flughafens Zürich gewährleistet werden kann.

J. Felder, CEO Unique: Interview Tagesanzeiger vom 28. April 2003

*.... Ich glaube vor allem an die Mobilitätsbedürfnisse der Schweizer Bevölkerung.
.... Damit wird der Standort Schweiz gefährdet. Kloten hat gegenüber der europäischen Konkurrenz verloren. München hat uns überholt. (Bem. vfsn: Der Flughafen München wird zu einem Mega-Hub ausgebaut. Er liegt mehr als 3 mal weiter vom Stadtzentrum entfernt als der Flughafen Kloten von Zürich, in einem wenig besiedelten Gebiet).*



Die wahren Absichten sind offensichtlich !

Nicht nur die Bürgerorganisationen im Süden des Flughafens, sondern auch namhafte Persönlichkeiten aus Politik und Wirtschaft haben die wahren Hintergründe und Absichten der "Fluglärmverteilung" erkannt.

Regine Aepli, Nationalrätin und Regierungsrätin, Positionspapier vom 18.02.2003

.... Unique wollte nichts anderes, als im Windschatten des Staatsvertrags die nächste Kapazitätserweiterung mit dem „dual landing“ vorbereiten. Und dafür braucht sie die Anflüge aus Süden und Osten.

.... die Flughafenverantwortlichen kurz nach der Abstimmung über die 5. Ausbautetappe zugeben mussten, dass der Ausbau nicht wie versprochen für 250'000 Bewegungen, sondern für 420'000 Bewegungen konzipiert wurde. Dieser Wachstumsdruck und der unternehmerische Grössenwahnsinn der verantwortlichen Unique- und Airline Manager hat uns diesen unseligen Fluglärmverteilkampf beschert.

Hans-Peter Bieri, Tagesanzeiger 26. April 2003

.... Die Swiss träumt unverändert von Grösse, auch wenn sie Schritt für Schritt zurückbuchstabieren musste, und die Politik träumt erneut mit. Der Flughafen hätschelt seinen eigenen Traum von Wachstum mit oder ohne Swiss.

.... Schwieriger wird es sein, der Unique das Träumen auszutreiben - vor allem, weil die Politik hier weiterhin mitträumt. Noch glaubt man, in Kloten einen grossen Hub betreiben zu müssen: im Interesse der Wirtschaft, des Standorts, der Rendite.

Georges Leuenberger, Präsident AFZL - Aktion für zumutbaren Luftverkehr

.... Die Flughafenverantwortlichen streben seit der Variantenpräsentation vom 25. Oktober 2001 für das neue Betriebsreglement im wesentlichen ein Ziel an: die kombinierten, gleichzeitigen Anflüge aus dem Osten und Süden des Flughafens zur Steigerung der möglichen Anzahl Flugbewegungen für einen Mega-Hub Betrieb.

.... Das Dual Landing über dichtestbesiedeltes Gebiet würde die Bevölkerung im Süden und Osten des Flughafens gleichzeitig und insbesondere zu Unzeiten mit unzumutbarem Fluglärm beschallen und erhöhten Sicherheitsrisiken aussetzen.

Fünf nach Zwölf im Flughafenstreit oder „Structure follows Strategy“

**Dr. Alain Thierstein, Assistenzprofessor für Raumordnung und Raumentwicklung,
ETH Zürich. Im August 2004**

Der Flughafen Zürich ist eine internationale Netzwerk-Infrastruktur. Der Bundesrat unterstreicht im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) die Funktion Zürichs als „eine der grossen europäischen Drehscheiben des Weltluftverkehrs“. Zudem sollen „Die Landesflughäfen (...) eine ihrer Funktion entsprechende leistungsfähige Infrastruktur anbieten. Die erforderlichen Entwicklungsschritte sind rechtzeitig einzuleiten und unter räumlichen, ökonomischen, ökologischen und sozialen Kriterien zu optimieren.“

Bislang wurde es verpasst, Zürich als grossräumiges Produktions- und Innovationssystem und damit nationale raumordnungspolitische Aufgabe zu begreifen, die nicht am Perimeter der Konzessionshoheit für den Flughafenbetrieb endet. Nun ist es Fünf nach Zwölf.

Die Flughafenproblematik ist das Paradebeispiel für die Notwendigkeit von nationaler Raumentwicklungspolitik, wie sie das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) in seinem Bericht zur Schweizer Luftfahrtspolitik in Ansätzen skizziert hat. Die Rede ist nicht von zentralistischem Diktat, sondern von einem verhandlungs-orientierten Vorgehen unter der entschlossenen Führung des Bundes.

Mit anderen Worten: Zuckerbrot und Peitsche sind die Mittel von „Territorial Governance“, welche die Organisierung und Lenkung von Gebietskörperschaften und Institutionen unterschiedlichster Ebenen sowie die entsprechenden Verfahren zur Entscheidungsfindung, Mitwirkung und Einflussnahme umschreibt. Diese Wahrnehmung der Dinge fehlt heute noch weitgehend, denn in der Schweiz scheinen grossmassstäbliche Entwicklungen zwischen die Kompetenzen des dezentralen Föderalismus hindurch zu fallen.

Was steht auf dem Spiel?

Der Flughafen Zürich-Kloten ist als grossräumiges Produktions- und Innovationssystem zu verstehen, das eingebettet ist in die europäische Metropolregion Nordschweiz. Dieser Wirtschafts- und Lebensraum kennt einen Einzugsbereich, der weit über den Kanton Zürich hinausreicht und Basel, Luzern, Zug, Schaffhausen, St.Gallen, Chur sowie Süddeutschland mit einschliesst. Die volkswirtschaftliche Stellung der Schweiz im internationalen Wettbewerb um Aufmerksamkeit ist wesentlich von der Leistungsfähigkeit und der Lebensqualität der Metropolregion Nordschweiz abhängig. Prägende Faktoren dafür sind Innovationskraft, Regulationsfunktion, Erreichbarkeit, Lebensqualität sowie eine ausreichend kritische Grösse. Eine aktuelle Studie der BAK Basel Economics stellt fest, dass die innereuropäische Erreichbarkeit des Flughafens Zürich seit dem Swissair-Grounding abgenommen hat.

Bisher hat ein grossräumiges Standortmanagement dieser internationalen Netzwerkinfrastruktur gefehlt. Die Optik aller Akteure war zu eigensinnig, zu kleinräumig und zu kurzatmig. Die heutige Misere ist Folge sich selbst verstärkender Versäumnisse aus den letzten fünfundzwanzig Jahren:

- Swissair hat allzu lange eine unrealistische Expansionsstrategie verfolgt, die zu einer grosszügigen Flughafeninfrastruktur geführt hat.
- Das Abseitsstehen der Schweiz nach dem EWR-Nein 1992 ist eine gewichtige Fussnote in der seit Jahrzehnten fehlenden grenzübergreifenden Verkehrs-Aussenpolitik der Schweiz.
- Die Expansion des Flughafens wurde vom Kanton Zürich raumordnungspolitisch nicht gesteuert und – trotz absehbarer und kontinuierlich ansteigender Lärm- und Schadstoffgrenzen – den kommunalen Planungslogiken überlassen.
- Der Kanton Zürich hat lange in Selbstüberschätzung gelebt. Seine Leistungsfähigkeit aber ist zentral von der tatkräftigen und kooperativen Partnerschaft mit den Anrainerkantonen und den süddeutschen Nachbarn abhängig. Im Hintergrund wurden ab Herbst 2002 von der Baudirektion des Kantons ein Raumentwicklungskonzept für die Flughafenregion und langfristige Infrastrukturentwicklung des Flughafens (RELIEF) erarbeitet. Doch der Schritt in die richtige Richtung kam viel zu spät für eine vorurteilsfreie Erkundung von Lösungsvorschläge durch unabhängige Experten. Zu lange wurde auf eine volkswirtschaftlich abträgliche Demokratisierung des Fluglärms gesetzt, um selber keine angreifbare Stellung zur Raumentwicklung beziehen zu müssen.

Fünf nach Zwölf im Flughafenstreit oder „Structure follows Strategy“

Wie kann eine Lösung aussehen? Eines ist klar, komplexe Probleme benötigen komplexe Lösungen und die beginnen mit dem Managementgrundsatz „Structure follows strategy“ (Struktur folgt der Strategie). Raumentwicklungspolitik ist geeignet, die unterschiedlichen inhaltlichen, räumlichen und zeitlichen Ansprüche und Interessen miteinander in die Debatte zu bringen. Der erste Schritt muss daher sein, die Systemgrenze der Handlungen und Wirkungen gemeinsam abzustecken. Es gilt, die Nutzer, die Entscheider und die Zahler mit in ein „Joint Venture“ der Raumentwicklungsstrategie einzubeziehen.

Aus meiner Warte sind folgende Eckbedingungen zentral:

- Es gibt keine Alternative zum „Stadtflughafen“ Zürich-Kloten, der verglichen mit europäischen Vergleichsstandorten mitten in der Stadt liegt, mit allen Vorteilen und Nachteilen.
- Die Flughafenregion wuchs trotz des Fluglärms aufgrund ihrer überragenden Standortqualitäten innerhalb der Metropolregion Zürich. Doch nur Planungssicherheit wird bisherige und neue Investitionen vor Abwertung bewahren – wie die Stadtbahn Glattal – und zu volkswirtschaftlichem Nutzen führen.
- Das Flugregime ist daher verlässlich auf die gewachsene Siedlungs- und Nutzungsstruktur auszurichten. Die Besiedlungsdichte macht es sinnvoll, den Hauptstrom des an- und abgehenden Verkehrs auf den Norden auszurichten. Zu den Detaillösungen gehören Abzonungen, Entschädigungszahlungen sowie Realersatz wie etwa im potenziellen Siedlungsgebiet des Flugplatzes Dübendorf.
- Nur grossräumige Lösungen unter Führungskompetenz des Bundes und entschlossener Partnerschaft der betroffenen Kantone führen zu einer nachhaltigeren Raumentwicklung. Alle Beteiligten bringen Verhandlungsmasse ein: der Bund den Flugplatz Dübendorf als potenzielles Siedlungsgebiet sowie die Staatsvertragskompetenz mit Deutschland; die Kantone und der Bund das Instrument des Neuen Finanzausgleichs, ergänzt durch einen Ausgleich für internationale Netzwerkinfrastrukturen wie den Flughafen; die Kantone die strategische Gestaltungskraft ihrer Richtpläne; die Gemeinden die Spezialisierung auf Nutzungsstärken und die Abkehr vom Prinzip „alles für alle“ in der Nutzungsplanung.
- Das Planungs-, Bau- und Umweltschutzrecht muss wieder Rechtssicherheit für den Flughafenbetreiber, die öffentliche Hand und Private gewährleisten. Dazu gehört beispielsweise eine Planungslinie um den Flughafen, die im kantonalen Richtplan vorgibt, in welchen Teilräumen welche Art der Nutzung möglich ist. Zudem werden regionale Richtpläne anzeigen müssen, in welchen Teilräumen innerhalb des Produktions- und Innovationssystems Flughafenregion welche Spezialisierungen konzentriert werden.
- Verhandlungen mit den süddeutschen Anrainern müssen in erster Linie Vertrauen zurück gewinnen. In einer zweiten Phase ist offen über Nutzen-Kosten Ausgleich zu sprechen, etwa durch grosszügige Anbindung an den Zürcher Verkehrsverbund oder durch Kompensationszahlungen.

Es ist fünf nach zwölf – und doch ist die Zeit reif für eine grossräumige Lösung, die vier Elemente kombiniert: Recht, Erreichbarkeit, Geld und Vertrauen. Über symbolische Handlungen kann Vertrauenskapital aufgebaut werden und mittels eines überregionalen Dialogforums kann das Engagement gelebt werden. Dazu muss unser kleinteiliger Föderalismus einen grossen Sprung wagen.