

sbfz – Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich
Eine Interessengemeinschaft von 73 Gemeinden

Der Schutzverband schlägt ein Betriebssystem vor: «Rotation»

Die Delegierten des Schutzverbandes haben an ihrer Versammlung vom 25. Juni 2003 beschlossen, eine konsensfähige Variante eines neuen definitiven Betriebsreglements zu erarbeiten und dieses publik zu machen. Die neue regierungsrätliche Politik sowie der Inhalt der Studie «RELIEF» macht deutlich, dass die Anliegen des Schutzverbandes, welche von den Delegierten als «Eckwerte» verabschiedet worden sind, im kommenden Antrag wohl kaum berücksichtigt werden.

Ausschuss und Vorstand des Schutzverbandes haben in der Zwischenzeit ein Betriebsreglement entwickelt, welches nachfolgend vorgestellt wird.

Was ist mit den Forderungen des Schutzverbandes?

Die vom Schutzverband beschlossenen Eckwerte bleiben gültig. Die wichtigsten sind:

- Maximale Anzahl Flugbewegungen pro Jahr: 320 000.
- Die Nachtflugsperrung ist auf die Zeit von 22.00 bis 07.00 Uhr auszudehnen. Zwi-

schen 22.00 und 23.00 Uhr sowie zwischen 06.00 und 07.00 Uhr sind nur die minimalsten Flugbewegungen gestattet.

- Am Pistensystem sind keine Veränderungen zulässig.

Das Wichtigste in Kürze

Das vom sbfz vorgeschlagene Betriebssystem hat folgende Eigenschaften:

- Rotation: Jede Region um den Flughafen – Ost, Süd, West und Nord – erhält im Turnus eine Ruhephase. Die Länge dieser Ruhephase kann eine Woche, ein Monat, ein Vierteljahr oder ein anderes Zeitintervall sein. Während dieser Ruhephasen starten und landen die Flugzeuge nicht über die betreffende Himmelsrichtung.
- Mit dem System können alle rechtlichen und sicherheitstechnischen Rahmenbedingungen eingehalten werden, auch die deutsche Verwaltungsverordnung. Es basiert auf der Luftraumstruktur, die ab 14. April 2005 gilt. Eine Verlängerung der Nachtruhezeiten ist nicht integriert, jedoch möglich.
- Der Lärmbelastungsplan ist als Planungsgrundlage für die Gemeinden geeignet. Das System schafft Rechtssicherheit.
- Damit dieses Ruhephasensystem möglich wird, müssen zwei Abrollwege ergänzt werden. Darüber hinaus sind keine baulichen Veränderungen am Pistensystem nötig.
- Bei Bisenlagen oder anderen Sonderbedingungen muss vom «reinen» System abgewichen werden.
- Eine gleichmässige Verteilung der Flugbewegungen auf alle Himmelsrichtungen ist nicht möglich. Beim System «Rotation» (und 320 000 Bewegungen) wird der Norden und Osten zusammen 68%, der Süden und Westen 32% der Flugbewegungen übernehmen. Landungen von Westen her sind aus Sicherheitsgründen nicht möglich.
- Alle Himmelsrichtungen übernehmen ausserhalb der Ruhephasen auch in den Randstunden Flugbewegungen.

Liebe sbfz-Mitglieder,
liebe Leserinnen und Leser;

Wenn auch schon einige Zeit seit dem letzten Infoblatt vergangen ist, haben wir nicht nichts getan. Der Runde Tisch wurde durch einen Mediationsversuch ersetzt, der jedoch kläglich scheiterte. Was nun? Die Zürcher Regierung erarbeitete das Projekt RELIEF und definierte seine Flughafenpolitik. Der sbfz analysierte die Position der Regierung und kam zum Schluss, dass keine Forderungen (Eckdaten) des sbfz auch nur ansatzweise erfüllt resp. auch nur erwähnt sind. Da wir vom direkten Mitwirkungsprozess ausgeschlossen wurden und die Regierung klar zum Ausdruck brachte, dass für sie nach dem Projekt RELIEF der Meinungsbildungsprozess abgeschlossen ist, mussten wir handeln. Die DV des sbfz bewilligte einen Projektierungskredit um Varianten, Alternativen zu erarbeiten. In diesem Info sehen sie das Resultat. Der Vorstand beschritt einen neuen Weg und stellte eine mögliche Rotation in den Vordergrund.

Das Ziel war, jeder Region Ruhephasen zu gewähren. Keine leichte Aufgabe, um so mehr wir mit allen Mitteln am heutigen Pistensystem keine Veränderungen wollten. Der Vorstand hat dem Projekt Rotation zugestimmt, dieses wurde den Mitgliedsgemeinden vorgestellt und an einer Delegiertenversammlung müssen dann die Delegierten darüber befinden. Der Vorstand ist sich bewusst, dass nicht alle Freudenschreie von sich geben, dies ist, bei welchen Varianten auch immer, sowieso nicht möglich.

Im wesentlichen geht es auch darum, eine Variante aufzuzeigen, wie der Flughafen Zürich mit einer neuen Denkweise nachhaltig betrieben werden kann.

Mit freundlichen Grüßen



Peter Staub, Präsident sbfz

P.P. A

8155 Niederhasli

- «Rotation» zeigt, dass 320 000 Bewegungen (fast) ohne baulichen Änderungen unter den gültigen Rahmenbedingungen abgewickelt werden können, weist also die Machbarkeit nach. Und: «Rotation» ist ein erster Schritt. Das System kann verfeinert werden.

Bei der Interpretation der nachfolgenden Tabelle und Lärmkarte ist es äusserst wichtig, dass diese nicht mit dem heutigen Zustand verglichen werden. Vielmehr ist als Vergleich der Zustand mit anderen künftig möglichen Betriebsreglementen bei gleicher Bewegungszahl heran zu ziehen.

Übersicht über die Bewegungsverteilung

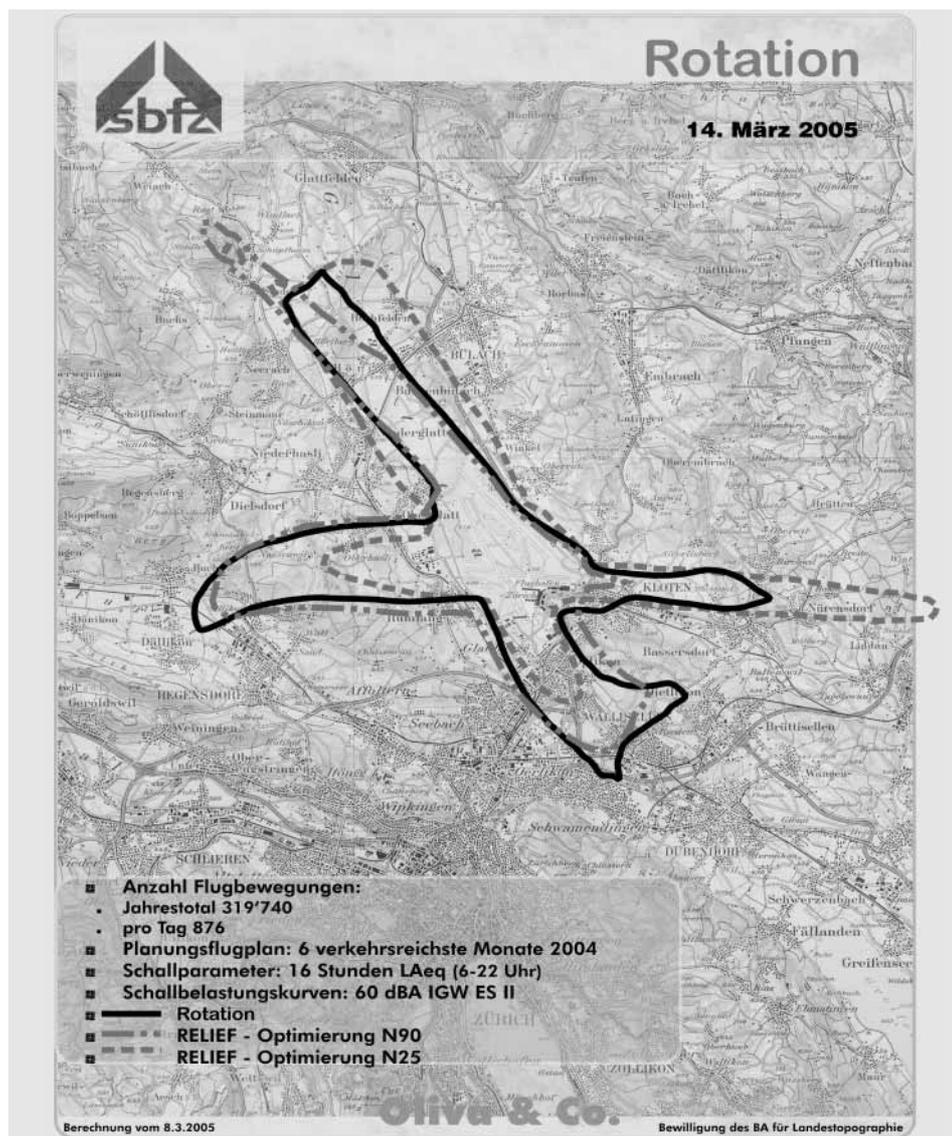
Bezug	Landungen			Starts				Totale Zahl
	Nord	Ost	Süd	Nord	Ost	Süd	West	
Jahr 1999 effektiv	96.0%	4.0%	0.0%	8.1%	2.3%	25.4%	64.2%	293 141
Jahr 2004 effektiv	80.7%	12.5%	6.8%	18.4%	3.0%	11.0%	67.6%	255 554
2004 mit Rotation	63.2%	28.7%	8.1%	6.6%	3.2%	22.7%	67.5%	255 500
Plafond Rotation	58.4%	32.5%	9.1%	13.9%	4.3%	17.6%	64.2%	320 000

Bemerkungen

- 1999 war das letzte «normale» Jahr (ohne temporäre Pistenschliessung, Grounding usw.)
- Bei zunehmenden Bewegungszahlen ändert sich die Verteilung, weil sich die Bewegungen gegenseitig beeinflussen. Mehr Landungen auf Piste 28 reduzieren z. B. die möglichen Starts auf Piste 16.

Übersicht über die Lärmbelastung

Die Karte zeigt die Lärmbelastungen «16 – Stunden Leq» für den Immissionsgrenzwert der Empfindlichkeitsstufe 2 (Wohngebiete) für das Betriebssystem «Rotation» und für 2 «Optimierungsvarianten Relief» bei 320 000 Bewegungen pro Jahr. Die Kurven entfalten raumplanerische Rechtswirkung.



Rita Fuhrer,
Volkswirtschaftsdirektorin
des Kantons Zürich



Darum braucht es den Schutzverband!

Seit bald vier Jahrzehnten aktiv, zählt der Schutzverband heute allein im Kanton Zürich annähernd 60 Mitgliedergemeinden. Er organisiert Tagungen und Fachreferate, erarbeitet verständliche Zusammenfassungen zu komplexen (umwelt-) rechtlichen Themen, stellt Vorlagen für Einsprachen und Beschwerden gegen Bewilligungsentscheide zur Verfügung und ist bestrebt, die oft verschiedenen, ja divergierenden Interessen seiner Mitglieder unter einen Hut zu bringen und diese nach aussen zu vertreten. Der Schutzverband, ein harter Gesprächspartner, ein Opponent im besten Sinn des Wortes, ein politisch breit abgestütztes Gewicht, dessen Stimme zählt, ist unter all den Interessengruppen ein wichtiger Ansprechpartner für die Flughafenverantwortlichen. Um meine Aufgaben als Regierungsrätin wahrnehmen zu können, ist es für mich ganz wichtig, dass ich nicht nur die zustimmenden Meinungen höre, sondern eben auch die Oppositionsmeinungen. Auch wenn an der Konsultativen Konferenz, dem ehemaligen Runden Tisch, inskünftig die Gemeinden vertreten sein werden – als Volkswirtschaftsdirektorin will und werde ich nicht auf den regelmässigen, direkten Kontakt mit dem Schutzverband verzichten.

Und wie geht es weiter?

Die Delegierten des Schutzverbandes sind am 14. März 2005 über dieses Rotationsystem orientiert worden. Sie werden am 13. April 2005 an einer ausserordentlichen DV darüber und über das weitere Vorgehen befinden.