

sbfz – Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich
Eine Interessengemeinschaft von 69 Gemeinden

Stellungnahme des Schutzverbandes zum «Sachplan Infrastruktur Luftfahrt», Objektblatt Flughafen Zürich

Vom 23. August 2010 bis am 29. Oktober 2010 liegt das SIL-Objektblatt Flughafen Zürich öffentlich auf. Jedermann kann dazu Stellung nehmen. Es ist wichtig zu wissen, dass die Festlegungen im Objektblatt für den Flughafen Zürich den Inhalt künftiger Betriebsreglemente weitgehend vorgibt. Sein Inhalt ist deshalb für die Bevölkerung von grosser Bedeutung.

Der Schutzverband hat das Objektblatt durch seinen langjährigen juristischen Fachexperten Peter Ettlner einer detaillierten Analyse unterziehen lassen und dessen Erkenntnisse im Vorstand intensiv und sorgfältig diskutiert. Als Ergebnis dieser Arbeit stellt der Schutzverband dem Bundesamt für Zivilluftfahrt folgende Anträge:

- Dem SIL-Objektblatt ist ein Umweltverträglichkeitsbericht beizulegen. Es ist nicht einzusehen, weshalb die Abklärungen über die Umweltverträglichkeit des Flughafenbetriebs erst zu einem späteren Zeitpunkt, wenn dieser durch den SIL in den groben Zügen bereits unverrückbar festgelegt ist, nachgewiesen werden soll.

• Auf Pistenausbauten ist generell zu verzichten. Die heutige Kapazität des Flughafens genügt auf sehr lange Zeit hinaus den Bedürfnissen. Das Konzept J_{opt}, welches Pistenverlängerungen beinhaltet, ist zu streichen.

• Am Verzicht auf eine Parallelpiste ist festzuhalten.

• Die – noch immer zu kurzen – Nachtsperrzeiten sind strikte einzuhalten. Die im Objektblatt enthaltene Aufweichung (Ausnahmeregelung von 23.30 bis 00.30 Uhr) ist zu streichen. Dies gilt auch für Post- und Messflüge. Notlandungen, Rettungs- und Polizeiflüge sind weiterhin zugelassen.

• Während der Nacht- und Nachtrandstunden sind nur hubrelevante Flugbewegungen zuzulassen. Die Anzahl der Nachtflugbewegungen (nachts ab 22.00 Uhr) ist auf die heutige Zahl von 10'100 pro Jahr zu begrenzen.

• Die Lärmbelastung durch den Flughafen soll laufend sinken. Von den künftig leiseren Flugzeugen soll auch die Bevölkerung profitieren. Im Objektblatt ist festzuhalten, dass für den Flughafen Reduktionsziele bezüglich Lärmbelastung festzulegen sind.

• Die festgelegten Abflugrouten sind nicht nur nachts, sondern auch tagsüber bis zu einer Höhe von 8'000 Fuss einzuhalten.

• Die Flugrouten dürfen im Nahbereich des Flughafens nicht streuen (Lärmteppich).

• Technische Fortschritte, die zur Lärmreduzierung beitragen, sind konsequent anzuwenden, sobald sie anwendungsreif sind. Auch moderne Anflug-



Liebe sbfz-Mitglieder
Liebe Leserinnen und Leser

Am 1. Juli durfte ich die Nachfolge von Peter Staub im Präsidium des sbfz übernehmen. Als Kantonsrätin und Gemeindepräsidentin von Höri kenne ich das «Dossier Flughafen» oder besser «Fluglärm» aus vielen Perspektiven. Und als langjähriges Mitglied im Schutzverband weiss ich, dass es sich lohnt, einen langen Atem zu haben. Wir leben zwar mit und viele von uns auch vom Flughafen, doch ohne ständiges Kämpfen gegen übermässige Lärmimmissionen und das unkontrollierte Wachstum des Flugverkehrs und seiner Infrastruktur wäre die Balance zwischen den Anliegen der Wohnbevölkerung und den Interessen des Flughafens längst nicht mehr gegeben. Ich bin jedoch überzeugt, dass es bei allem Einsatz gilt, fair zu spielen und nicht verschiedene Bevölkerungssteile gegeneinander auszuspielen: ganz nach dem Grundsatz hart in der Sache, weich zu den Menschen! Der Schutzverband wird sich auch weiterhin entschlossen für den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm einsetzen. Sei es im SIL-Prozess, sei es im überaus wichtigen Abstimmungskampf der Initiative «Keine Neu- und Ausbauten von Pisten», der uns bald bevorsteht. Und auch bei der Durchsetzung einer angemessenen Nachtflugsperre. Ich werde mich für diese Anliegen mit aller Kraft einsetzen und bedanke mich jetzt schon für Ihre tatkräftige Unterstützung im Kampf gegen den Fluglärm und wünsche uns gemeinsam einen langen Schnauf!

Mit freundlichen Grüessen

Ursula Moor

verfahren (z. B. CDA, Kanalisiertes Vectoring) sind als Lärmbekämpfungsmöglichkeit ausdrücklich vorzusehen.

- Zeitliche Betriebsbeschränkungen zum Schutz belasteter Regionen sollen auch künftig möglich sein.
- Das Verkehrsmanagement am Flughafen ist weiter zu verstärken (modal split). Im Jahr 2030 sollen 52% der Zu- und Wegfahrten auf den Langsamverkehr und den öV entfallen.

Die SIL-Dokumente sind unter www.sil-zuerich.admin.ch verfügbar. Die Stellungnahme des Schutzverbandes kann in ihrem vollen Wortlaut von der Home-

page (www.SchutzverbandZuerich.ch) heruntergeladen werden.

Jedermann (Personen und Gruppierungen) ist berechtigt, Stellung zum SIL zu nehmen. Stellungnahmen müssen bis am 29. Oktober an folgende Adresse eingereicht werden: Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), «SIL Zürich», CH-3003 Bern.

Nachdem das Bundesamt für Zivilluftfahrt von den Rückmeldungen Kenntnis genommen hat, wird es dem Bundesrat den allenfalls geänderten Text zur Genehmigung einreichen. Mit dieser Genehmigung wird das Objektblatt Zürich des SIL definitiv rechtskräftig.

Zum Rücktritt von Peter Staub

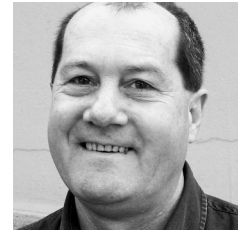
Nach 18 Jahren Präsidium ist Peter Staub am 30. Juni 2010 von seinem Amt zurückgetreten. In seiner Amtszeit wurde über die Initiative «massvoller Flugverkehr» abgestimmt, die 5. Ausbaustufe beschlossen und gebaut, die «4. Welle» eingeführt, die Rahmenkonzession für die 5. Ausbaustufe erteilt, der Flughafen wurde nach einer Volksabstimmung in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, der Deutschlandvertrag wurde gekündigt, ein Vertrag mit Deutschland wurde vom Parlament nicht ratifiziert, dafür die deutsche Verwaltungsverfügung erlassen, Südanflüge und ein provisorisches Betriebsreglement wurden eingeführt, die Swissair erlebte ihr Ende, die Mediation für die Erarbeitung eines neuen Betriebsreglements scheiterte, die Initiative «250'000 Bewegungen» wurde abgelehnt und der ZFI eingeführt, die Behördeninitiative gegen

Veränderungen am Pistensystem wurde vom Kantonsrat angenommen, und die Nachtflugsperrung wurde um eine Stunde verlängert. Nach eigenen Aussagen ist der Flughafen heute einer der Anwohnerfreundlichsten auf der ganzen Welt. Und das wohl nicht ganz aus eigenem Antrieb.

Peter Staub hat sich in seiner Amtszeit stets mit voller Kraft für die Sache der Flughafenbevölkerung eingesetzt. Und das stets mit Augenmass, Respekt für den politischen Gegner und Sinn für das Machbare. Viele kleine, wenig grosse Erfolge hat er dabei errungen, wobei das Verhindern unerwünschter Entwicklungen wohl die wichtigsten Siege sind.

Ohne den Schutzverband würde die Bevölkerung um den Flughafen heute mit Sicherheit schlechter dastehen. Peter Staub: herzlichen Dank!

Pier-Luigi Quattropiani
Gemeindepräsident Glattfelden



Darum braucht es den Schutzverband!

Der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) ist in der entscheidenden Phase der Vernehmlassung. Gemäss Erläuterungsbericht vom 16. August 2010 dient der Flughafen als Drehscheibe für direkte Luftverkehrsverbindungen nach Europa sowie zu den globalen Wirtschaftszentren und soll sich im Einklang mit Nachhaltigkeit und Sicherheit nachfrageorientiert entwickeln können.

Einige Schlüsselaussagen: Die Nachfrageprognose bis 2030 spricht von 350'000 Flugbewegungen. Die im SIL enthaltenen drei Betriebsvarianten sollen dies nur schwer zulassen. Die beste Lösung wäre ein Parallelpistensystem. Auf dieses soll jedoch verzichtet werden, doch sind Pistenverlängerungen nach wie vor ein Thema. Die Betriebszeiten sollen von 06.00 bis 23.00 Uhr dauern, mit Verspätungsabbau bis 23.30 Uhr und Ausnahmebewilligungen bis 00.30 Uhr. Der SIL enthält auch kritische Aussagen für die Verbandsgemeinden. Präzisierungen sind notwendig und es ist sicherzustellen, dass der SIL nicht verwässert wird.

Der Schutzverband beleuchtet die Schwachpunkte und bürgt für die Überwachung der weiteren Entwicklung des SIL. Deshalb braucht es den Schutzverband!

Der Flughafen kündigt ein neues Lärmgebührenmodell an

Am 7. September hat der Flughafen mitgeteilt, dass er die lärmabhängigen Landegebühren erhöhen wird. Diese Forderung stellt der Schutzverband dem Flughafen seit 2007 permanent. Er hat dazu sogar schon eigene Vorschläge ausgearbeitet und unterbreitet. Der Schutzverband ist deshalb sehr erfreut darüber, dass sich jetzt endlich etwas tut.

Schaut man allerdings genauer hin, macht sich eine grosse Ernüchterung breit. Die angekündigte Verdoppelung der Gebühren für die lärmigsten Klassen 1 und 2 per Sommerflugplan 2011 wird

wahrscheinlich gar niemanden betreffen. Bereits 2009 waren weniger als 1% der Flugzeuge, die auf dem Flughafen landeten, in diesen lärmigen Klassen eingeteilt. 88% der Flugzeuge bezahlten bereits in den vergangenen Jahren gar keine Lärmgebühren und werden das bis 2015 auch nicht tun müssen. De facto ändert sich somit durch die angekündigte Veränderung gar nichts!

Eine lenkende Wirkung der angekündigten Änderung der Lärmgebühren kann deshalb auch mit viel Optimismus nicht erwartet werden. Auch die Einnahmen

des «Airport Zurich Noise Fund» werden ebenfalls nicht ansteigen.

Eine Überarbeitung des Lärmgebührenmodells soll gemäss der Flughafen Zürich AG erst 2013 erfolgen und erst 2015 eingeführt werden. Dann wird es von entscheidender Bedeutung sein, wie die dann zumalige Zürich anfliegende Flugzeugflotte neu in die verschiedenen Lärmklassen eingeteilt wird. Solange dies nicht bekannt ist, kann über die geplante, längst überfällige Revision des Lärmgebührenmodells und seine Wirkung auf die Flottenzusammensetzung sicher nicht geurteilt werden.