

**sbfz – Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich**  
Eine Interessengemeinschaft von 70 Gemeinden

## Stellungnahme des sbfz zum SIL-Schlussbericht

Im August hat die Volkswirtschaftsdirektion dem Schutzverband den Entwurf des Schlussberichtes zum SIL-Prozess zur Stellungnahme vorgelegt. Der Bericht kann unter [www.bazl.admin.ch/sil/00830/02062/index.html](http://www.bazl.admin.ch/sil/00830/02062/index.html) heruntergeladen werden.

Der leitende Ausschuss hat das Dokument geprüft und nimmt dazu wie folgt Stellung:

An der DV vom 28.6.2007 haben die Delegierten eine Anzahl Eckwerte für die Entwicklung des Flughafens verabschiedet, darunter die Forderung: «Keine Veränderungen am Pistensystem». Diese Forderung gilt auch heute.

Der Schutzverband nimmt zur Kenntnis, dass die Auswirkungen der verschiedenen vorgestellten Varianten während der sensiblen Nachstunden praktisch identisch sind.

Ferner stellt er fest, dass sich auch die Kapazitäten der verschiedenen Varianten kaum unterscheiden.

Falls die Berechnungen tatsächlich richtig sind, ergeben sich durch Pistenausbauten weder für die Bevölkerung noch für den Flughafen wesentliche Vorteile. Es stellt sich somit die (rhetorische) Frage, auf welche Weise die für den Pistenausbau veranschlagten Kosten von 280 Mio. Franken amortisiert werden sollen.

Für die Reduktion der Lärmbelastung der Bevölkerungen haben technische Festlegungen wie angepasste Anflugverfahren (z. B. Continuous Descent Approach) oder die Verwendung moderner, wesentlich leiserer Triebwerke einen entscheidenden Einfluss. Es ist deshalb darauf hinzuwirken, dass diese Technologien am Flughafen Zürich effizient gefördert werden.

Aus Obenstehendem wird ohne Weiteres ersichtlich, dass von den im Schlussbericht noch übrig bleibenden Betriebsvarianten ausschliesslich die Variante E in Frage kommt.

Keine Stellung nimmt der Schutzverband zur Frage, ob und wie der Flughafen dabei mit Betriebsreglementen betrieben werden kann, deren Anwendung durch die heute gültige DVO oder andere Bestimmungen beeinflusst wird.

### Bezug des Informationsblattes zur Verteilung in der Gemeinde

Wir weisen gern darauf hin, dass wir unseren Mitgliedgemeinden das Infoblatt auch in grosser Auflage zur Verteilung an die Haushalte liefern können. Die Druckkosten sind bescheiden. Die Geschäftsstelle freut sich über Bestellungen: Telefon 044 850 11 81.

Liebe sbfz-Mitglieder  
Liebe Leserinnen und Leser

*Es stehen wieder Entscheide in Sachen Flughafen an. Der Schlussbericht SIL-Prozess Flughafen Zürich ist bis Ende Oktober 2009 in der Vernehmlassung und verschiedene Volksabstimmungen stehen vor der Tür. Jabrelange Diskussionen müssen zu einem Ende geführt werden. Zu welchem?*


*Die politische Diskussion zeigt, dass nur einfache, verständliche Vorschläge Erfolg haben. Wörter wie «Verteilung» oder Zahlen für Flugbewegungsplafonierungen werden zu «Unwörtern» degradiert, weil jedermann etwas anderes darunter verstehen WILL. Mit diesen Konzepten könnten zwar sehr gute Lösungen gefunden werden. Vor dem Stimmvolk des ganzen Kantons wären diese aber wahrscheinlich nicht mehrheitsfähig.*

*Auch die vor uns liegende Abstimmung über die Volksinitiative Fair Flug wird dieses Schicksal erleiden. Sie hat gute Ansätze wie z. B. Rotation (eine Forderung des sbfz) und Verteilung, aber siehe oben unter «Unwörter».*

*Was bleibt schlussendlich übrig nach jahrelangen Diskussionen? Die Behördeninitiative 2: «Keine Neu- und Ausbauten von Pisten» zu unterstützen. Dann könnte unser Flughafen «Unique» werden, ein Flughafen, der allen Ansprüchen gerecht werden könnte. Die Behördeninitiative 2 wird voraussichtlich Mitte nächstes Jahr vors Volk kommen.*

*Dann geht es «um die Wurst».*

Mit freundlichen Grüssen



Peter Staub

**P.P. A**

8155 Niederhasli

# Studie von Avenir Suisse zum Konflikt um den Flughafen Zürich

Anfang August hat der schweizerische «Think Tank» Avenir Suisse eine Studie über den Konflikt um den Flughafen Zürich publiziert (download unter [www.avenir-suisse.ch](http://www.avenir-suisse.ch)). Die politische Kernaussage dieser Studie besteht darin, dass die politischen Kompetenzen für den Flughafen auf Bundesebene transferiert werden sollen.

Der leitende Ausschuss des Schutzverbandes stellt fest:

- Der Bericht gibt einen umfassenden Überblick über das Geschehen um den Flughafen Zürich. Er enthält jedoch keine neuen Erkenntnisse.
- Die Studie ist nicht mit der Sorgfalt und Präzision erstellt worden, die man erwartet. Stellvertretend seien hier einige Auslassungen, Ungenauigkeiten oder Fehler im Bericht erwähnt:
  - Bei der Aufzählung der Interessengemeinschaften fehlen die IG Nord und die IG West.
  - Der Schutzverband wird als «Dachverband der Flughafengegner» bezeichnet, was nicht nur falsch, sondern irreführend ist. Dies zeigt, dass sich der Verfasser mit der während über 40 Jahren geleisteten, konstruktiven Verbandsarbeit nicht auseinandergesetzt hat. Falsch wird

übrigens auch die Zusammensetzung der Mitgliedsgemeinden beschrieben.

- Der «Runde Tisch», dessen Arbeit immerhin in einen RRB mündete, kommt im Bericht nicht vor. Demgegenüber finden Details wie etwa das Gedenken des fünften Jahrestages der DVO durch die «Südschneiser» (!) in der Publikation Platz. Die recht einseitige Gewichtung im Bericht wird durch dieses Beispiel deutlich illustriert.

- Dass die Kompetenzen für den Flughafen Zürich zum Bund delegiert werden sollen, kommt für den Schutzverband absolut nicht in Frage. Es ist wichtig und nötig, dass die Direktbetroffenen konstruktiv an der Entwicklung ihres Lebensraumes mitwirken können. Das dies eine gedeihliche Entwicklung des Flughafens nicht verunmöglicht, zeigt eben gerade das Beispiel des Schutzverbandes.

Der Ausschuss des Schutzverbandes der Bevölkerung um den Flughafen Zürich begrüsst und verdankt den Versuch von «Avenir Suisse», in diesem schwierigen und komplexen Themenfeld einen konstruktiven Beitrag zu leisten. Er bedauert, dass dies nicht auf überzeugendere Art gelungen ist.

## Abstimmungsempfehlung des Schutzverbandes zur «Fairflug»-Initiative

Die Delegiertenversammlung des Schutzverbandes vom 24. Juni 2009 in Regensdorf hat den Vorstand beauftragt, zur Abstimmung über die Fairflug-Volksinitiative eine Abstimmungsempfehlung abzugeben.

Der Vorstand hat den Inhalt der Initiative diskutiert und mit den «Eckwerten», also den Grundforderungen des Schutzverbandes verglichen. Positiv würdigt er, dass diese Initiative versucht,

die durch den Flugbetrieb verursachten Immissionen ausgewogen zu verteilen und dass sie ein Rotationsprinzip vorsieht. Negativ fällt ins Gewicht, dass die Realisierung der Initiative ohne Pistenausbauten nicht möglich scheint. Ein Verzicht auf Pistenausbauten ist jedoch eine Kernforderung des Schutzverbandes.

Der Vorstand hat deshalb für diese Volksinitiative Stimmfreigabe beschlossen.

Esther Hildebrand,  
Kantonsratspräsidentin  
Kanton Zürich 2009/2010



### **Darum braucht es den Schutzverband!**

*Der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) geht in die zweite Phase. Der Bund hat den Schlussbericht der 1. Phase abgegeben. Alles klar: Wir brauchen bis ins Jahr 2030 eine Flughafenkapazität von rund 400'000 Bewegungen. Gegen 40 Mio. Passagiere werden pro Jahr den Flughafen benützen. Eigenartig! Begründet wird das damit, dass weltweit nach jeder Krise ein überdurchschnittliches Wachstum stattgefunden habe. Geht man dann tiefer in die Materialien ist ersichtlich, dass sich in den letzten 4 Jahren die Prognose bereits um mehr als 50'000 Bewegungen reduziert hat. Stellt sich weiter die Frage, ob eine aktualisierte Prognose in 4 Jahren unter Berücksichtigung der aktuellen Krise nicht eine erneute Korrektur aufdrängt, zum Beispiel wiederum um 50'000 Bewegungen nach unten. Dafür braucht es den Schutzverband, damit den Schönwetterpropheten solche Fragen gestellt werden!*

*Die Variante Pistenausbau J opt. wird als diejenige Variante präsentiert, welche am wenigsten Menschen belästigt. Eigenartig! Schaut man sich das Stammbblatt an, dann liest man, dass diese Variante mit den Luftraumbeschränkungen von Deutschland gar nicht kompatibel ist. Dieser Variante werden neue Varianten entgegengesetzt, zum Beispiel der direkte Südabflug. Selbstverständlich schliesst die Variante J opt. da besser ab, nur ist sie ja gar nicht DVO-tauglich. Dafür sind die Zeitungen gefüllt mit einer Diskussion darüber, ob der straight eingeführt werden soll oder nicht. Stellt sich die Frage, wieso gerade jetzt das Thema direkte Südabflüge aufgeworfen wird. Will man da allenfalls von wichtigen Fragen ablenken?*

*Dafür braucht es den Schutzverband, weil er seit Jahrzehnten solche Fragen hartnäckig stellt!*