



Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich

Stellungnahme des Schutzverbandes der Bevölkerung um den Flughafen Zürich zum Projekt „RELIEF“ des Kantons Zürich

Am 7. Juli 2004 haben Baudirektion und Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich der Öffentlichkeit einen Expertenbericht vorgestellt, welcher Rahmenbedingungen für den künftigen Betrieb des Flughafens Zürich festlegt. Dieser Bericht trägt den Namen „RELIEF“ (Raumentwicklungskonzept für die Flughafenregion und die langfristige Infrastrukturentwicklung des Flughafens). Er soll dazu dienen, Rechtssicherheit und Orientierung für die Entwicklung der Flughafenregion herzustellen und enthält Randbedingungen für das künftige Betriebsreglement. Die Empfehlungen der Expertengruppe sind zwar nicht bindend. Die beiden betroffenen Regierungsrätinnen stehen jedoch hinter den Vorschlägen.

Das „RELIEF“ sieht vor, die Flugbewegungen im Osten, im Norden und im Westen des Flughafens zu konzentrieren. Dazu werden zwei Betriebsvarianten wechselnd eingesetzt (Varianten „Nord“ und „Ost“). Zur Umsetzung sind gemäss Berichtsauteuren zwei Pistenverlängerungen notwendig (10/28 bei Rümlang und 14/32 bei Höri). Der Bau einer Parallelpiste zur Piste 16/34 wird als langfristige Option vorgesehen. Unserer Meinung nach führen alle baulichen Änderungen am Pistensystem zu Bewegungskapazitätserhöhungen.

Bei Realisierung dieses Konzeptes würden Teile des Südens des Flughafens weitgehend von sämtlichem Fluglärm entlastet. Leidtragende wären die anderen drei Regionen, die alle Immissionen zu ertragen hätten. Beim vorgesehenen Konzept geht es somit darum, die Lärm- und Schadstoffimmissionen auf die zwar weniger dicht, aber auch besiedelten Gebiete zu konzentrieren.

Das bisherige Betriebsreglement muss erneuert werden. Randbedingungen und Möglichkeiten werden im Schutzverband und von weiteren Fachpersonen und Betroffenen schon seit Jahren intensiv diskutiert.

Der Schutzverband legt nicht einzelne Abflugrouten fest. Aber er diskutierte lange, welche Bedingungen der Flugbetrieb einzuhalten hat, damit sich einerseits der Flughafen qualitativ entwickeln kann, die Wirtschaft die notwendigen Rahmenbedingungen findet und die Bevölkerung unter annehmbaren Bedingungen leben kann.

Aufgrund dieser Diskussion sind folgende „Eckwerte“ formuliert worden:

Geschäftsstelle:
Dorfstrasse 17
Postfach
8155 Niederhasli
Telefon: 01 850 11 81
Fax: 01 850 49 83

Postcheckkonto: 80-31543-9
Bankverbindung:
Zürcher Kantonalbank, 8010 Zürich
1125-0556.480 725
Info@SchutzverbandZuerich.ch
www.SchutzverbandZuerich.ch

a) Forderungen des Schutzverbandes („Eckwerte“)

Die ausserordentliche Delegiertenversammlung des Schutzverbandes hat am 23. Januar 2002 mit grossem Mehr beschlossen, die vom Arbeitsausschuss des Runden Tisches erarbeitete Betriebsvariante BV2A zu empfehlen.

Die Forderung des Schutzverbandes beinhaltet auch folgende weitere, grundsätzliche Elemente, die ins Betriebsreglement aufgenommen werden sollen:

- Auf dem Flughafen Zürich sind maximal 320'000 Flugbewegungen pro Jahr gestattet.
- Nachtflugsperrzeit von 22.00 bis 07.00 Uhr.
- maximal 5'000 jährliche Nachtflugbewegungen.
- An- und Abflugzeiten sind so zu planen, dass alle Regionen pro Tag 3 zweistündige lärmfreie Zeitfenster erhalten. Die Betriebsarten sind im Tages- und Wochenrhythmus zu ändern.
- Keine Überflüge mit >92 dB an den Messstellen.
- Am Pistensystem sind keine baulichen Veränderungen und Erweiterungen zulässig.
- Alle Regionen und Gemeinden im Einzugsgebiet des Flughafens sind gleich zu behandeln.
- Die durch den Flugbetrieb verursachten Immissionen sind ausgewogen zu verteilen.

Im Licht dieser demokratisch entstandenen Forderungen der Betroffenen muss das Projekt „RELIEF“ wie folgt beurteilt werden:

b) Vergleich mit Inhalt „RELIEF“:

- *Plafonierung*: Eine Plafonierung wird nicht in Erwägung gezogen. Im Sinn einer raumplanerischen Vorsorge werden ganz im Gegenteil die langfristige Realisierung einer Parallelpiste sowie die dazu notwendige raumplanerische Sicherung vorgeschlagen. Ein solches Pistensystem verfügt über eine wesentlich höhere Kapazität als die vom sbfz geforderte maximale Bewegungszahl von 320'000, welche übrigens nach Annahme der Regierung im Jahr 2010 erreicht sein wird.
- *Nachtflugregime*: Dem den Informationsunterlagen beigelegten RRB (1039 vom 7.7.2004, Seite 8) kann entnommen werden, dass reguläre Flüge von 06:00 bis 22:00 geplant werden sollen, „hubrelevante“ Bewegungen können bis 23:00 Uhr und verspätungsbedingte Bewegungen bis 23:30 zugelassen werden. Bewegungszahlen werden nicht genannt. Diese Festlegungen widersprechen den Eckwerten des sbfz.
- *Lärmfreie Zeitfenster*: Es werden zwar zwei verschiedene Betriebskonzepte (sowie ein Ausnahmekonzept für Bisenlagen) vorgeschlagen, welche alternierend eingesetzt werden sollen. Dies kann zu lärmfreien Zeitfenstern in gewissen Regionen führen. Festlegungen werden in „RELIEF“ jedoch nicht in Aussicht gestellt. Im Norden des Flughafens wird zudem bei jedem möglichen Betriebskonzept Lärm herrschen, entweder von startenden oder von landenden Maschinen.

- *Lärmspitzen:* „RELIEF“ enthält keine Angaben über maximal zulässige Lärmspitzen. Die Einhaltung dieser Forderung ist somit mehr als ungewiss.
- *Bauliche Veränderungen am Pistensystem:* „RELIEF“ plant die sofortige Verlängerung zweier Pisten sowie später einen Pistenneubau. Auch hier steht „RELIEF“ den Forderungen der Flughafenanwohner diametral entgegen.
- *Gleichbehandlung der Regionen, ausgewogene Verteilung der Immissionen:* Das Projekt „RELIEF“ steht dieser Forderung diametral entgegen. Durch die vorgeschlagene Kanalisierung des Lärms entstehen lärmfreie und übermässig belärmte Regionen. Von einer solidarischen (nicht „demokratischen“) Verteilung von Nutzen und Lasten des Flughafens oder einer ausgewogenen Verteilung der Immissionen kann auch nicht ansatzweise die Rede sein. Die Lasten werden praktisch vollständig auf eine Minorität abgewälzt.

c) Fazit

Das Konzept „RELIEF“ entwirft ein Betriebskonzept, welches in seinen entscheidenden Inhalten den auf demokratischem Weg entstandenen Forderungen und Anliegen der betroffenen Flughafenbevölkerung diametral zuwiderläuft.

„RELIEF“ ist deshalb in aller Schärfe abzulehnen.

Stattdessen ist auf der Basis der sbfz - Eckwerte und der grossmehrheitlich akzeptierten Betriebsvariante BV2A (original) ein aktualisiertes Konzept zu erarbeiten und als Basis für die raumplanerische Arbeit zu verwenden.

Der sbfz weiss um die Bedeutung des Flughafens Zürich für grosse Teile der Schweiz und insbesondere für den Kanton Zürich. Gerade deshalb verlangt er Konzepte, die Lösungen aufzeigen, welche die Bevölkerung nicht derart spalten wie das Projekt „RELIEF“. Wenn der Flughafen Nutzen für den ganzen Kanton Zürich und die angrenzenden Kantone haben soll, müssen auch alle Regionen bereit sein, Teile der Immissionen zu übernehmen.

Für Fragen steht der Präsident des Schutzverbandes, Peter Staub, Tel. 01 844 01 92 resp. 079 666 80 61 gerne zur Verfügung.

Niederhasli, 14.9.2004