



Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich

Stellungnahme des Schutzverbandes der Bevölkerung um den Flughafen Zürich zum Entwurf des Schlussberichtes über den SIL-Prozess vom 7. August 2009

Zu Händen des „5. Info – Forum Flughafen“ vom 24. September 2009

Bereits im Januar 2002 hat sich die Delegiertenversammlung des Schutzverbandes mit den Rahmenbedingungen befasst, denen ein neues Betriebsreglement zu genügen hat. Die Delegiertenversammlung vom 28. Juni 2007 bestätigte die nachstehenden, als „Eckwerte“ bezeichneten Forderungen:

- Alle Regionen und Gemeinden im Einzugsgebiet des Flughafens sind gleich zu behandeln.
- Die durch den Flugbetrieb verursachten Immissionen sind ausgewogen zu verteilen.
- Die Nachtflugsperrordnung ist auf die Zeit von 22.00 Uhr bis 07.00 Uhr auszudehnen. Zwischen 22.00 Uhr und 23.00 Uhr sowie zwischen 06.00 Uhr und 07.00 Uhr sind nur minimalste Flugbewegungen gestattet.
- Auf dem Flughafen Zürich sind maximal 320'000 Flugbewegungen pro Jahr gestattet.
- Das Kontingent von 100'000 Anflügen aus Norden ist auszuschöpfen.
- An- und Abflugzeiten sind so zu planen, dass alle Regionen pro Tag 3 zweistündige lärmfrei Zeitfenster erhalten. Die Betriebsarten sind im Tages- und Wochenrhythmus zu ändern.
- Keine Veränderungen am Pistensystem



Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich

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 diese 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.Bsp. 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.

Niederhasli, 27.8.09

Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich



Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich

DV vom 28.6.2007:

- Alle Regionen und Gemeinden im Einzugsgebiet des Flughafens sind gleich zu behandeln.
- Die durch den Flugbetrieb verursachten Immissionen sind ausgewogen zu verteilen.
- Die Nachtflugsperrordnung ist auf die Zeit von 22.00 Uhr bis 07.00 Uhr auszudehnen. Zwischen 22.00 Uhr und 23.00 Uhr sowie zwischen 06.00 Uhr und 07.00 Uhr sind nur minimalste Flugbewegungen gestattet.
- Auf dem Flughafen Zürich sind maximal 320'000 Flugbewegungen pro Jahr gestattet.
- Das Kontingent von 100'000 Anflügen aus Norden ist auszuschöpfen.
- 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 Veränderungen am Pistensystem.