

Überarbeitung Sachplan Infrastruktur Luftfahrt

Stellungnahme zu den Flugbetriebsvarianten

1. Ausgangslage

Gemäss Schreiben der Volkswirtschaftsdirektorin des Kantons Zürich, Frau Regierungsrätin Rita Fuhrer, reichen wir die Stellungnahme des Gemeindepräsidentenverbandes des Bezirks Uster fristgerecht vorab auf dem elektronischen Weg ein.

Wir erwarten, dass die Auswertung der Stellungnahmen aus dem ganzen Kanton anonymisiert stattfindet und entsprechend ohne Detailnennungen von Namen der Konsultativen Konferenz zugänglich gemacht wird. Ebenso erwarten wir, dass die Auswertung der Stellungnahmen mit dem jeweiligen Bevölkerungsanteil im Kanton Zürich gewichtet wird.

Es versteht sich von selbst, dass dabei die Sachlichkeit und Faktentreue im Vordergrund zu stehen hat.

2. Gewünschte Strukturierung der Stellungnahme

2.1 Anzustrebende verkehrliche Entwicklung / Funktion des Flughafens Zürich

Der Kanton Zürich, in den laufenden SIL-Gesprächen vertreten durch den Regierungsrat, hat mit allen möglichen politischen, wirtschaftlichen sowie juristischen Mitteln sicherzustellen, dass

- a. die unternehmerische Freiheit des Flughafens gewahrt bleibt,
- b. diese unternehmerische Freiheit an natürliche Schranken stösst, die eingehalten und nicht politisch oder juristisch geschwächt werden, wo die Interessen der Bevölkerung bezüglich Ruhebedürfnis, Sicherheit und Rechtssicherheit höher wiegen als die wirtschaftliche Freiheit des Flughafens,

- c. der Status quo vor dem Jahr 2000 bezüglich der betriebsreglementarischen Organisation des An- und Abflugregimes wieder hergestellt wird.

Der Erfüllung dieser geforderten, anzustrebenden verkehrlichen Entwicklung liegt die Wiederherstellung der Nordausrichtung im Anflugregime zugrunde.

Die Wiederherstellung der Nordausrichtung ist unter Durchsetzung von zwei wesentlichen politischen Komponenten zu bewerkstelligen:

- a. in oberster Priorität mit Aufhebung der durch Deutschland verhängten Anflugsperrn in sensiblen Zeiten. Die Anflugsperrn sind der hauptsächliche Grund für die Südanflüge.
- b. die sofortige Umsetzung des vom BAZL aufgelegten Gekröpften Nordanflugs als vorübergehende, den Süden leicht entlastende Variante, bis mit Deutschland die gütliche Regelung über die Anflüge über süddeutschem Gebiet gefunden worden ist.

Zu beachten ist, dass der Gekröpfte Nordanflug daher aufgrund der prioritären Forderung nach Aufhebung der Anflugsperrn nur provisorischen Charakter hat und solange geflogen werden soll, bis eine mit vor 2000 ebenbürtige Lösung bezüglich belasteten Gebieten, Sicherheitsrisikos und An- sowie Abflugzeiten gefunden worden ist.

Auf die politischen Diskussionen und den Entscheidungsstand im Zürcher Kantonsrat bezogen heisst dies:

- So wenig Menschen wie möglich, mit so wenig Fluglärm wie möglich belasten
- Berücksichtigung der Kriterien aus dem SIL-Koordinationsgespräch 1:
 - Gefahrenpotenzial für die betroffenen Personen im engeren An- und Abflugbereich tiefstmöglich halten
 - Rücksicht auf die gewachsene Siedlungsstrukturen, Erhalt wohnlicher Siedlungen
 - Anzahl stark gestörter Personen gering halten.

2.2 Bevorzugte Betriebsvarianten

Wir legen dem Variantenvorschlag folgende Kriterien zugrunde:

- i. Der Gekröpfte Nordanflug muss als Bestandteil in mindestens einer Variante enthalten sein.
- ii. Die Nordausrichtung muss möglichst wieder hergestellt werden, sowohl mit wie auch ohne die Auflagen aus Deutschland.
- iii. Südstarts (Wide Left Turn) wie auch Südlandungen müssen – ausser in ausserordentlichen Wettersituation – vermieden werden.
- iv. Ideal ist aus dieser Argumentation ein Betriebssystem, das Osten als Hauptlanderichtung vorsieht und den Norden als Hauptstart-richtung.

Entsprechend empfehlen wir folgende Varianten mit hohen Nutzwerten als Eingabe an die Volkswirtschaftsdirektion und das Bundesamt für Zivilluftfahrt:

Variante auf dem bestehenden Pistensystem

- | | |
|-------------------|---|
| Variante A | Betrieb wie im Jahr 2000, ohne deutsche Einschränkungen. Hauptlanderichtung von Norden. Starts nach Westen und Süden (Linkskurve), abends nach Norden. 32'200 Lärmbetroffene (über Immissionsgrenzwert). 300'900 Bewegungen pro Jahr. |
| Variante B | Nordausrichtung, soweit es Deutschland zulässt. Mit Gekröpftem Nordanflug während Sperrzeiten. Ost-anflug am Abend. Südanflüge bei schlechter Sicht. 39'700 Lärmbetroffene. 308'900 Bewegungen möglich. |
| Variante H | Hauptlanderichtung von Osten – möglich dank Verlängerung der Piste 28. Starts hauptsächlich nach Norden. In ungeeigneten Wettersituationen Nord-anflüge. 31'500 Lärmbetroffene. 359'400 Bewegungen pro Jahr möglich. |

Variante I Entspricht der Varianten H, berücksichtigt aber die deutschen Einschränkungen, die (während des gesamten Tages) keine Anflüge über deutsches Staatsgebiet zulassen. Wenn Ostanflüge aus Witterungsgründen während der Sperrzeiten nicht möglich sind, kommen Südanflüge ausnahmsweise zum Zug. 33'600 Lärmbetroffene. 358'000 Bewegungen möglich.

2.3 Optimierungsvorschläge für die bevorzugten Betriebsvarianten

Nicht nachvollziehbar ist, weshalb Südanflüge bei den Varianten A und H nicht auszuschliessen sind. Diese Varianten gehen nämlich von der Voraussetzung aus, dass die deutsche Sperrverordnung aufgehoben wird. Somit wird der Zustand vor der Kündigung der Verwaltungsvereinbarung wieder hergestellt.

Im weiteren erfordert die Anpassung des SIL grundsätzlich eine entsprechende Nachführung des kantonalen Richtplans. Die Zustimmung zu den Varianten A und H basiert eindeutig und unmissverständlich auf der Feststellung, dass Südanflüge in diesen Varianten nicht akzeptiert werden – ausser sie sind aufgrund von Notfällen oder flugsicherheitstechnischen Voraussetzungen notwendig, wie dies in Ausnahmefällen bereits vor 2000 der Fall war. Diese Kategorisierung von Südanflügen liegt deutlich unter der skizzierten Anzahl Südanflügen in den vorgeschlagenen Varianten.

Entsprechend ist der kantonale Richtplan so festzulegen, dass im Süden keine Flugstrassen entstehen, welche Tür und Tor öffnen aufgrund von politischer Willkür in einem späteren Zeitpunkt und bei Erarbeitung von neuen Betriebsreglementen dies zur Kapazitätssteigerung am Flughafen zu nutzen.

Im weiteren ist festzuhalten, dass die geforderten Optimierungen auch vor dem Hintergrund der aktuellen kantonsrätlichen Entscheide (ZFI plus) mit Festlegung einer virtuellen Zahl von betroffenen Menschen gilt.

2.4 Anforderungen an die raumplanerische Vorsorge

Hier gilt es auf das Gesagte in 2.1, 2.2 und 2.3 hinzuweisen.

24. Mai 2007