



Wahlinfo zu den Regierungsratswahlen vom Juli 2006

Der Dachverband Fluglärmenschutz verzichtet auf eine Wahlempfehlung für die Regierungsrats-ersatzwahl vom 9. Juli 2006. Für einen Wahl sind verschiedene Kriterien massgebend, die jede(r) WählerIn individuell gewichtet.

Für viele WählerInnen ist jedoch die zu erwartende Flughafenpolitik der Kandidatinnen ein entscheidendes Kriterium. Darum haben wir die wichtigsten Aussagen der Kandidatinnen zur Flughafenpolitik in einer Gegenüberstellung zusammengefasst. Damit will der Dachverband Fluglärmenschutz einen Beitrag dazu leisten, dass jede(r) WählerIn die Konsequenzen seiner Wahl in Bezug auf die kommende Flughafenpolitik kennt.

Kurzantworten der Regierungsrats-Kandidatinnen zur Flughafenpolitik

Fragen	Antworten Ruth Genner	Antworten Ursula Gut
Sind Sie für eine Bewegungsbegrenzung?	Ja	Nein
Für wie viel Stunden absolute Nachtruhe sind Sie?	8 Stunden	Mindestens 7 Stunden
Sind Sie für eine Pistenverlängerung?	Nein	kritisch
Sind Sie für die Einführung des gekröpften Nordanfluges?	Ja	Ja, und zwar sofort.

Unser Kommentar 3

Detaillierte Aussagen der Regierungsrats-Kandidatinnen

Fragen	Antworten Ruth Genner	Antworten Ursula Gut
Wohnort / Partei	Zürich/ Grüne	Küsnacht/ FDP
bisherige Aktivität / Interessenbindung	Setzte sich im Nationalrat für Begrenzung der Flugbewegungen, Lebensqualität, Schutz und Wohlbefinden der Bevölkerung rund um den Flughafen ein.	Aktiv im Fluglärmforum Süd (Kampf gegen Südanflüge)

Sind Sie für eine Bewegungsbegrenzung?	Ja	Nein
Warum ?	<p>Flugbewegungen sind bei einem Cityflughafen wie Zürich zu beschränken. Die Anzahl der Flüge muss ausgehandelt werden. Im Moment sehe ich eine Obergrenze bei 250'000 Flugbewegungen pro Jahr. Zusätzliche neue Flugzeugbewegungen würden die Verunsicherung erhöhen. Deshalb braucht es eine Plafonierung. Bei einem Wachstum des Flughafens werden alle Himmelsrichtungen mit zusätzlichen Belastungen rechnen müssen.</p>	<p>Keine Bewegungsbegrenzung, sofern die Lärmplafonierung überzeugt und umgesetzt werden kann, welche der Regierungsrat zur Zeit als Gegenvorschlag erarbeitet. Die Lärmplafonierung setzt dort an, wo Fluglärm schadet: Bei den betroffenen Menschen und Familien. Damit wäre sie nützlicher als ein blosses Instrument zur Begrenzung des Flughafenwachstums.</p>
Für wieviel Stunden absolute Nachtruhe sind Sie?	8 Stunden	Mindestens 7 Stunden
Warum?	<p>Für eine gesetzliche Nachtruhepause am Flughafen gibt es im Wesentlichen drei Gründe:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. das Wohlbefinden der Bevölkerung, ob sie nahe oder weit vom Flughafen entfernt wohnt. 2. die Gesundheit der Bevölkerung, die rund um den Flughafen – Kloten ist ein Cityflughafen - massivsten Lärmbelastungen ausgesetzt ist. 3. geht es um die Akzeptanz des Flughafens und des Flugbetriebes, der in einer dicht besiedelten Region stattfindet. Ein Flugbetrieb, der nonstop, rund um die Uhr, stattfindet, erzeugt im Umfeld des Flughafens so grosse Belastungen, dass die Bevölkerung diesen Flugbetrieb nicht akzeptieren kann. Eine Balance zu schaffen zwischen Ruhezeiten und Betriebszeiten fördert letztlich die Akzeptanz des Flughafens. <p>Für mich bedeutet Nachhaltigkeit am Flughafen abzuwägen zwischen den Interessen der Anwohner und Anwohnerinnen und den wirtschaftlichen Interessen der Flughafenbetreiber. Eine Aufteilung in 1/3 Nachtruhezeit und 2/3 Flugbetrieb wäre in meinen Augen ein gangbarer Weg.</p> 	<p>Für alle Regionen rund um den Flughafen. Dies ist die Voraussetzung dafür, dass die Bevölkerung die Bevölkerung weiterhin trägt.</p>

Sind Sie für eine Pistenverlängerung?	Nein	kritisch
Warum?	Für den heutigen Flugverkehr ist das jetzige Pistenangebot ausreichend. Ich wehre mich gegen jeden weiteren Ausbau des Flughafens und von Kapazitäten.	Aufgrund meines heutigen Wissensstandes stehe ich einer Pistenverlängerung eher kritisch gegenüber. Sie unterliegt der Volksabstimmung. Ich erachte derzeit die Chance für eine Zustimmung als gering an. Solange wir das Fluglärmproblem mit den bestehenden Pistenkapazitäten nicht gelöst haben, hat ein Kapazitätsausbau keine Chance.
Sind Sie für die Einführung des gekröpften Nordanfluges?	Ja	Ja, und zwar sofort.
Warum?	Der gekröpfte Nordanflug verlangt Verhandlungen mit Deutschland und einen Ausbau der Sicherheitstechnik. Der gekröpfte Nordanflug wird durch die Experten des BAZL im Moment als nicht sicher beurteilt. Da die Flugsicherheit (Safety) Vorrang hat, kann der gekröpfte Nordanflug erst dann eingeführt werden, wenn die Voraussetzungen geschaffen sind. Dazu gehören auch Verhandlungen mit Deutschland. Der gekröpfte Nordanflug wird weder alle Südanflüge ersetzen können, noch alle Nordstarts verhindern. Für den Norden stellt der gekröpfte Nordanflug eher eine Entlastung dar, wenn dafür die Nordstarts ersetzt werden können. Zur Zeit kann der Süden gleich wie der Osten von Flügen nicht wirklich verschont werden.	Er entlastet die Bevölkerung im Osten wie im Süden. Aufgrund der Vorarbeiten der Fluglärmorganisationen im Osten und Süden ist bewiesen, dass er sofort geflogen werden, in einer ersten Phase allerdings noch nicht alle Ost- und Südanflüge ersetzen kann.

Unser Kommentar

Nur mit einer Bewegungsbegrenzung und einer verlängerten Nachtruhe kann der Befreiungsschlag für eine Lösung des Fluglärmproblem ausgelöst werden. Für den Dachverband Fluglärmschutz können das nur die Eckwerte der Flughafeninitiative www.flughafeninitiative.ch, maximal 250'000 Bewegungen und 9 Stunden Nachtruhe, sein.

Diese entspricht etwas der heutigen Grösse des Flughafens. Die Flughafeninitiative behindert deshalb die Wirtschaft in keiner Art und Weise und lässt immer noch genügend Raum für qualitatives Wachstum www.flughafeninitiative.ch/pdf/wirtschaft.pdf. Wer Beschränkungen auf höheren Bewegungszahlen fordert, muss gleichzeitig auch erklären, wer den Lärm der zusätzlichen Starts und Landungen übernehmen soll.

Vorsicht ist geboten, wenn zur Lösung des Fluglärmproblems Forderungen nach Verhandlungen mit Deutschland, dem gekröpften Nordanflug, oder einer Nordausrichtung des Flughafens gestellt werden. Sie erwecken Hoffnungen, die nicht erfüllt werden können. Wer nur solchen Forderungen stellt, will meist den Flughafen unbeschränkt weiter wachsen lassen.

Es ist immer einfacher Lösungen vorzuschlagen, die ausserhalb des eigenen Einflussbereichs liegen, andere Betreffen oder erst in fernen Zukunft machbar sind.

Nur konkrete Lösungsvorschläge, an deren Umsetzung man sich selber auch beteiligt und die in nützlicher Frist umsetzbar sind, sind auch vertrauenswürdig.

Verhandlungen mit Deutschland können nur erfolgreich sein, wenn man etwas anzubieten hat, das der Verhandlungspartner haben möchte, es aber nicht alleine erreichen kann. Es ist eine Illusion zu glauben, die Deutschen Beschränkungen können jemals ohne substantielles Entgegenkommen in der Fluglärmfrage zum Verschwinden gebracht werden. Der Auslöser und der Hauptpunkt aus deutscher Sicht, war die Absicht des Flughafens, unbeschränktes Wachstum zu einem grossen Teil auf Kosten der Süddeutschen Bevölkerung erreichen zu wollen. Ein Verzicht auf solches Wachstum, zum Beispiel durch Annahme der Flughafeninitiative, könnte zu konstruktiven und zielführenden Verhandlungen führen.

Solange es keinen neuen, besseren Staatsvertrag mit Deutschland gibt, muss jedes Flugbetriebsreglement die Eckwerte der Deutschen Verordnung einhalten. Damit ist ein Betriebsreglement, wie es bis zum Jahr 2000 praktiziert wurde, nicht möglich. Das Jahr 2000 war das absolute Rekordjahr mit 325'000 Flugbewegungen. Der daraus resultierende Fluglärm hat die grosse Protestbewegung in weitem Umkreis des Flughafens ausgelöst. Ein Betriebssystem auf der Basis von 320'000 Bewegungen und der deutschen Verordnung würde zu einer massiv höheren Lärmbelastung aller Regionen führen als im Spitzenjahr 2000.

Der gekröpfte Nordanflug ist mit unzähligen Problemen in der Umsetzung behaftet und kann höchstens einen kleinen Teil zur Lösung des Fluglärmproblems beitragen:

Er kann nicht ohne Zustimmung Deutschlands andere Regionen entlasten, denn Deutschland kann jederzeit, ohne besonderen Grund, die Deutsche Verordnung so verschärfen, dass der gekröpfte Nordanflug seinen Sinn verliert.

Wegen der hohen Anforderungen an die Sichtbedingungen, kann er nur bei gutem Wetter geflogen werden. Süd- und Ostanflüge könnte im besten Falle höchstens teilweise und unplanbar ersetzt werden.

Er hat Auswirkungen auf die Starttrouten, die im Süden zu mehr Fluglärm führen können, oder er kann zu bestimmten startintensiven Zeiten, z.B. am Abend, nicht geflogen werden.

Entgegen den eigenen Aussagen will Unique die Einführung verhindern, weil damit die Kapazität beschränkt wird und ein solcher, unüblicher Anflug, nach ihrer Ansicht, nicht zu einem Internationalen Flughafen passt.

Es wird noch sehr lange dauern, bis die neuen, genaueren Navigationsverfahren allgemeiner Stand der Technik sind. Nur sie würden es erlauben deutschem Hoheitsgebiet sicher fern zu bleiben und den gekröpften Nordanflug auch bei schlechterer Sicht anzuwenden.

Eine Nordausrichtung ist nur für Landungen oder für Stars, aber niemals für beide möglich. Mit dem Ruf nach einer Nordausrichtung wird die Illusion geweckt, alle anderen Regionen hätten dann nur noch wenig Fluglärm. Eine Nordausrichtung für Landungen stellt aus rein technischen Gründen auch eine Bewegungsbegrenzung dar. Eine Nordausrichtung für Start hat zwangsläufig ganztägige Süd- und Ostanflüge zur Konsequenz.