

Volkswirtschaftsdirektion
Generalsekretariat
Neumühlequai 10

8090 Zürich



Dietlikon
Dübendorf
Wallisellen
Wangen-Brüttisellen
Stadt Zürich
Zürich Kreis 11
Zürich Kreis 12

Zürich, 05. Dezember 2016

SIL-Objektblatt Flughafen Zürich (SIL 2)

Stellungnahme der erwähnten Sozialdemokratischen Parteien im Ballungsraum Flughafen Süd

Vorbemerkungen:

Die genannten SP Sektionen und Ortsparteien im Ballungsraum Flughafen Süd setzen sich für den Schutz der Bevölkerung vor übermässigen Fluglärm in den genannten Gebieten ein. Über 487'000 Bewohnerinnen und Bewohner leben im Ballungsraum. Bereits heute ist dieses Gebiet stark durch Süd-Anflüge, nach linksstartende Süd-Abflüge (left turn) sowie Weststarts mit Linkskurve betroffen. Der Süden des Flughafens trägt bereits heute 27 % der Fluglärmbelastung, ein beträchtlicher Teil davon in den sensiblen Nachtrandstunden. Weitere Belastungen durch neue Flugrouten und durch zusätzliche Flugbewegungen stossen im Ballungsraum auf keinerlei Akzeptanz. Der Flughafen darf nur nach dem Willen der Bevölkerung betrieben werden.

Verschiedentlich konnten sich die Stimmberechtigten des Kantons Zürich zu Flughafenfragen äussern. Durch die klare Annahme (63%) des Zürcher Fluglärm Indexes (ZFI) und der ebenso klaren Ablehnung der Volksinitiative für eine faire und ausgewogene Verteilung des Fluglärms um den Flughafen Zürich (75 %) haben sie sich zwei Mal gegen eine flächendeckende Verteilung der Flugbewegungen geäussert. Zudem haben sie sich für eine Bewegungsbeschränkung bei 320'000 Flugbewegungen pro Jahr geäussert, welche auch im Flughafengesetz festgeschrieben sind.

Auch wenn der Luftverkehr skandalöserweise von den Zielen der Klimakonferenz in Paris (COP21) ausgenommen ist, ist die Vision eines Mega-Hubs in keiner Weise vereinbar mit den obersten Zielen einer globalen Klimapolitik. Die Beschränkung der Kapazitätssteigerungen ist zudem der beste Weg, die Flugsicherheit und der Schutz der Bevölkerung zu gewährleisten.

Zum Entwurf des SIL-Objektblattes 2 möchten wir wie folgt Stellung nehmen:

Zur Ausgangslage:

Die Bewegungszahlen am Flughafen Zürich bewegen sich seit mehr als zehn Jahren auf dem gleichem Niveau. Wir erachten es daher und aufgrund des Umfeldes (ausländische Konkurrenz, Terrorismus, Umweltschutz etc.) als unrealistisch, die prognostizierten 346'000 Bewegungen als Grundlage für die weitere Entwicklung zu nehmen. Solche Prognosen sind auch aus nachhaltiger Sicht unverständlich und widersprechen dem Flughafengesetz des Kantons Zürich, in welchem die Flugbewegungen pro Jahr auf 320'000 begrenzt sind.

Antrag: Nach wie vor und wiederholt wird von viel zu hohen Wachstumszahlen ausgegangen. Wir beantragen deshalb, dass eine realistische Prognose erstellt und die Planung darauf aufgebaut wird.

Pistenverlängerungen:

Bei Pistenverlängerungen besteht die erhebliche Gefahr, dass sie zu Kapazitätssteigerungen und damit zu einer Mehrbelastung der Bevölkerung in Sachen Lärm und der Ökobilanz führen. Dem gegenüber steht, dass Pistenverlängerungen zu Flugbetriebsvarianten führen könnten, welche weniger Lärmbetroffene erzeugen. Da Pistenverlängerungen und Flugbetriebsvarianten verschiedene Prozesse sind, fehlt uns die Rechtssicherheit um Veränderungen im Pistensystem ohne zwingende Rahmenbedingungen zustimmen zu können.

Antrag: Unter den gegebenen Umständen können wir Pistenverlängerungen bei den Pisten 28 und 32 nicht zustimmen, da diese zu einer Kapazitätserhöhung und damit zu keiner Reduktion der Lärmbetroffenen führt.

Nachtruhe:

Die im Flughafengesetz festgelegte Nachtruhe von 7 Stunden ist das absolute Minimum. Sie darf auch durch den bereits heute zunehmenden Verspätungsabbau zwischen 23 und 23:30 Uhr nicht noch weiter verschlechtert werden. Die Formulierung (Seite, 8, Kapitel 2: „Der Betrieb des Flughafens ist zu folgenden Zeiten zu gewährleisten....“). ist zu wenig bindend. Mit den geplanten 12'800 statt 10'300 Flugbewegungen zwischen 22 und 23 Uhr wird der Verspätungsabbau zunehmen und die Nachtflugsperrung droht zur Farce zu werden. Die Nachtruhe ist für die Lebensqualität der Flughafenbevölkerung rund um den Flughafen zentral und muss zwingend eingehalten werden. Der Verspätungsabbau darf nicht bereits schon im Flugplan integriert sein.

Antrag: Für die Nutzung der Zeit nach 23 Uhr soll eine Gebühr im vierstelligen Frankenbereich pro Flug zu Gunsten des Airport Zurich Noise Fund erhoben werden. Zudem soll ernsthaft geprüft werden, ob in den Nachtrandstunden von 06 - 07 und 22 - 23 Uhr erhöhte Lenkungsgebühren erhoben werden könnten mit dem Ziel den Flugplan in diesen Randstunden auszudünnen.

Südstart geradeaus:

Ursprünglich war die Rede von 1'000 Südstarts bei Nebel und Bise, mittlerweile sind es 13'000. 13'000 Südstarts geradeaus über dichtest besiedeltes Gebiet sind keine Ausnahme! Mit dieser Anzahl wird diese Abflugvariante zur Regel: Damit würde nicht nur der ZFI massiv überschritten, auf den Flughafen kämen hohe Lärmentschädigungsforderungen zu. Mit diesen Südstarts geradeaus würde der Süden einiges mehr als die 27% der Fluglärmbelastung von heute übernehmen. Der Ballungsraum Süd ist ein schnell wachsendes Gebiet mit reger, verdichteter Bautätigkeit. Wir sind hingegen erleichtert, dass der Südstart geradeaus nicht auch über Mittag zur Kapazitätssteigerung sowie zum Verspätungsabbau eingeführt werden soll. Bisherige Erfahrungen vor allem bei den abendlichen Südanflügen bei gewissen Wetterlagen lassen uns am Glauben fehlen, dass diese neuen Südstarts nur bei Bise und Nebel geflogen werden sollen. Die schweren Konsequenzen eines Unfalls über dichtest besiedeltes Gebiet werden zudem systematisch nicht berücksichtigt.

Antrag: Auf Südstarts geradeaus ist gänzlich zu verzichten.

Südstarts mir Rechtskurve über den Kreis 11 sowie Auffächerung der Flugrouten:

75'000 Personen leben im Kreis 11, welcher sich in den letzten Jahren stark entwickelt hat, zudem arbeiten 50'000 Personen in diesem Stadtquartier. Für Südstarts mit Rechtskurve über den Kreis 11 sehen wir keine betriebliche Notwendigkeit. Die Auffächerung von Flugrouten entspricht zudem nicht dem geäußerten Volkswillen.

Antrag: Auf den Südstart mit Rechtskurve über den Kreis 11 und die Auffächerung von Flugrouten ist gänzlich zu verzichten.

Keine zivile Nutzung des Militärflugplatzes Dübendorf:

Dass der Militärflugplatz Dübendorf für die Zivilluftfahrt geöffnet werden soll, steht im Widerspruch zum bisherigen SIL. Zudem widerspricht er der seit Jahren praktizierten Siedlungsentwicklung und damit auch dem Raumplanungsgesetz. Angesichts des grossen Bevölkerungswachstums und der angestrebten Verdichtung der Glattal-Gemeinden ist die mehrheitliche Umwandlung des Militärflugplatzes in einen Erholungs- und Naturraum von grösster Wichtigkeit für eine gute Stadtentwicklung. Der Flugbetrieb in der Region Zürich ist als Gesamtsystem zu betrachten. Mit der Öffnung des Militärflugplatzes für die Zivilluftfahrt würde dem Flughafen Zürich unmittelbar eine zusätzliche Piste zur Verfügung gestellt. Die unmittelbar an den Militärflugplatz Dübendorf angrenzenden Wohngebiete werden nebst dem ordentlichen Flugbetrieb auf dem Flughafen Zürich zusätzlich in flugfreien Zeitfenstern und am Abend bis in die Nachtstunden mit zusätzlichem Fluglärm vom Militärflugplatz Dübendorf beschallt.

Antrag: Auf eine Öffnung des Militärflugplatzes Dübendorf für die zivile Nutzung ist gänzlich zu verzichten.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und bitten Sie, unsere Anträge in ihrer Stellungnahme aufzunehmen.

Im Namen der SP Sektionen Dietlikon, Dübendorf, Wallisellen, Stadt Zürich, Zürich 11, Zürich 12 und der SP Ortspartei Wangen-Brüttisellen

Freundliche Grüsse

Marcel Savarioud
Gemeinderat Stadt Zürich