

## **Vertretung der Städte und Gemeinden des Bezirks Uster an der Konsultativen Konferenz**

### **Sachplan Infrastruktur Luftfahrt Stellungnahme zum Schlussbericht, vorgelegt durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt am 7. August 2009**

#### **1. Ausgangslage**

Gemäss Schreiben des Stellvertreters der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Herr Regierungsrat Dr. Thomas Heiniger, reichen wir die Stellungnahme des Bezirks Uster wie untenstehend, fristgerecht vorab auf dem elektronischen Weg ein.

#### **2. Die bisher vertretene Haltung der Städte und Gemeinden des Bezirks Uster**

Die Vertreter der Städte und Gemeinden des Bezirks Uster haben unmissverständlich und basierend auf den bekannte Überlegungen zur Rechtmässigkeit, Verfassungskonformität und Sicherheit der Nutzung des bestehenden Pistensystems bereits zuhanden der Konsultativen Konferenzen im Mai 2007 und März 2008 festgestellt:

- I. Der Gekröpfte Nordanflug muss als Bestandteil in mindestens einer der SIL-Varianten enthalten sein.
- II. Die Nordausrichtung muss wieder hergestellt werden, sowohl mit wie auch ohne die Auflagen aus Deutschland.
- III. Südlandungen und Südabflüge müssen – ausser in klar definierten Schlechtwetterlagen (Rückenwindkomponente zu hoch und Sicht für Ostanflüge zu schlecht) – vermieden werden.
- IV. Ideal ist aus dieser Argumentation ein Betriebssystem, das Osten als Hauptlandungsrichtung vorsieht und den Norden als Hauptstarttrichtung.

#### **3. Würdigung der An- und Abflugvarianten gemäss dem SIL-Schlussbericht vom 7. August 2009**

Mit grossem Erstaunen nehmen die Gemeinden des Bezirks Uster zur Kenntnis, dass das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) gegen zwei grundsätzliche Verhandlungsprinzipien verstösst, welches auch den auf Bundesebene am SIL-Prozess arbeitenden Verantwortlichen bekannt sein müssten:

1. Entgegen allen anderweitigen Verlautbarungen von Seiten Deutschland liegen weder Resultate der anlässlich des Kanzlerbesuchs im Frühjahr 2008 versprochenen Lärm-messungen im süddeutschen Raum vor, noch hat Deutschland selbst Interesse gezeigt, die blockierte und das bilaterale Verhältnis zunehmend belastende Situation zu klären. Wir möchten an dieser Stelle nochmals deutlich darauf hinweisen, dass über 60 % der Flugbewegungen durch deutsche Fluggesellschaften (SWISS, Air Berlin, Lufthansa) erzeugt werden. Dennoch hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt den SIL-Prozess nicht gestoppt, bis über die zukünftigen deutschen Verhältnisse Klarheit herrscht. Da der SIL-Prozess bekanntlich dazu dient, die Grundlagen für das SIL-Objektblatt zu erarbeiten, welches über Jahrzehnte mit allen raumplanerischen Folgen das An- und Abflugregime festhält, ist es unakzeptabel, einen solchen SIL-Schlussbericht vorzulegen.

Einerseits ist der Prozess im Vergleich zu der ersten Zeitplanung wiederum um Jahre zurückgefallen. Andererseits signalisiert damit die Schweiz, dass eine Lösung mit Deutschland zweitrangig ist und deshalb nicht auf entsprechende Resultate gewartet werden muss.

Für die vertretenen Gemeinden im Bezirk Uster kann dies nur heissen, dass deren Interessen aus unerfindlichen Gründen nicht Gewicht haben. Hier möchten wir nur kurz erinnern: Es sind gerade die Gemeinden im Süden des Flughafens, welche heute noch auf rechtsverbindliche Grundlagen warten, welche die Südanflüge legalisieren, die bekanntlich aufgrund der Anflugsperrre durch Deutschland in den sensiblen Morgen- und teilweise Nachtstunden geflogen werden.

2. In der Endphase der Erstellung des SIL-Prozess tauchen auf Drängen von Swiss und Unique Varianten im Schlussbericht auf, welche ungeachtet auf die Auswirkungen auf den vom Zürcher Souverän gutgeheissenen ZFI Südstarts geradeaus vorsehen, um dem Flughafen und dem Hauptcarrier Swiss erweiterten Handlungsspielraum zur Abwicklung des Flugverkehrs zu gewähren. Erneut werden damit offensichtlich rein wirtschaftliche Interessen stärker gewichtet als die im Umweltrecht verankerten Grundsätze, Lärm soweit wie möglich zu kanalisieren und möglichst wenig Menschen mit Lärm zu belasten. Besonders störend ist an diesen neuen Varianten, dass die Kapazitätssteigerung für den Flughafen und Swiss in keinem Verhältnis zu den negativen Folgen für die Bevölkerung im dichtest besiedelten Gebiet (z.B. in Zürich-Schwamendingen und Dübendorf) steht.

3. Die Gemeinden des Bezirks Uster empfehlen eindringlich, die Sicherheitsthematik der An- und Abflüge auch aus politischer Warte neu zu beurteilen. Eine der öffentlich zugänglichen Grundlagen ist die Studie von Bienz, Kummer und Partner AG „Vergleich der An- und Abflugvarianten auf dem Flughafen Unique anhand der Absturzrisiken für die Bevölkerung“ (als Download auf [www.fluglaermforum.ch](http://www.fluglaermforum.ch) erhältlich). Diese unabhängige Studie zeigt anhand von früheren SIL-Varianten klar, dass An- und Abflugvarianten mit einem Südanteil auch aus wissenschaftlicher Perspektive deutlich erhöhte kollektive Risiken aufweisen. Diese Argumentation stützt die Haltung der Gemeinden des Bezirks Uster.

4. Aufgrund der Gelände- und Siedlungsstruktur ist der Flughafen Zürich in die Richtung eines Nord-Ost-Regimes gewachsen. Die jetzt in Varianten neu postulierten Südabflüge widersprechen der Logik sowohl der gewachsenen Siedlungsstruktur als auch der Geländestruktur.

#### 4. Forderungen zuhanden der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich

Die Gemeinden des Bezirks Uster sind zur Stellungnahme zu den vorgelegten Betriebsvarianten eingeladen. Unabhängig von den unter 3. geschilderten schwerwiegenden Einwänden stellen die Gemeinden des Bezirks Uster die untenstehenden Forderungen:

- Die Varianten **J<sub>opt</sub>**, **E<sub>DVO</sub>** und **E<sub>opt</sub>** sind die Varianten, welche unter den oben ausgeführten Einschränkungen weiterzuverfolgen sind.
- Alle Varianten mit den Bezeichnungen **S** und **Splus** (Südstarts geradeaus/Kapazitätserhöhung) werden aufgrund der grundsätzlichen Überlegungen, wie in 3. dargestellt, klar abgelehnt.
- Es wird erwartet, dass der Regierungsrat des Kantons Zürich sich an seine eigenen Beschlüsse hält. Insbesondere erwähnen wir seinen Beschluss vom 19. März 2008 zum Mandat für das Koordinationsgespräch III, der klar zum Ausdruck bringt, dass der Regierungsrat des Kantons Zürich Südabflüge zum Zweck des Verspätungsabbaus und zur Kapazitätserweiterung ablehnt (*Zitat S.9: „Die vorgeschlagenen Optimierungsmassnahmen zum Verspätungsabbau bei Bise und Nebel werden unter dem Regime der DVO mit den gleichen Vorbehalten wie bei der Variante E<sub>opt</sub> abgelehnt.*).

#### 5. Abschliessende Würdigung

Die Gemeinden des Bezirks Uster sind der Auffassung,

- dass der SIL-Prozess aufgrund der fehlenden Beurteilungsgrundlagen als Folge der ausstehenden Informationen aus deutscher Sicht (deutsche Lärmmessungen gemäss Beschluss Merkel/Couchepin und daraus abzuleitende Betriebskonzepte) dringend sistiert werden muss. Zumindest ist nicht ersichtlich, was die betroffene Bevölkerung erwartet, wenn mit Deutschland vor Abschluss der jetzt für das Jahr 2012 vorgesehenen Genehmigung des SIL-Objektblatts eine Lösung gefunden werden kann.
- dass die Sistierung des SIL-Prozesses die bis jetzt erreichten Resultate nicht gefährdet, aber deren Umsetzung im politischen Prozess vereinfacht. Zudem ist nicht zu erwarten, dass das erklärte Ziel von Bundesrat, BAZL und auch des Regierungsrats des Kantons Zürich („eine Lösung mit Deutschland finden“) erreicht werden kann, wenn jetzt Varianten zur Entscheidung vorliegen, welche die rein wirtschaftlichen Interessen von Flughafen und Swiss in einem gewissen Mass zu erfüllen versprechen.

- dass die von den Regionen im Süden und dem Regierungsrat des Kantons Zürich (zum Beispiel RRB 1409) einzig umweltrechtlich vertretbare Forderung: „Möglichst wenig Menschen mit möglichst wenig Fluglärm belasten“, nur durch die Varianten  $J_{opt}$ ,  $E_D$ ,  $v_0$  und  $E_{opt}$  erfüllt werden kann.
- dass je länger dieses Verfahren läuft, desto mehr die neuen Entwicklungen auf der Sach- und Fachebene einfließen müssen. Hier sind beispielsweise die neuen satellitengestützten Navigationsverfahren beim Gekröpften Nordanflug und aber auch bei Abflugverfahren zu nennen.
- dass vorgängig eine Debatte geführt werden muss, wie der  $Leq_{16}$ -Lärmgrenzwert (entwickelt für den Strassenlärm), der sich in der Flughafenthematik, bei nur 1-stündiger Belastung als untauglich erwiesen hat, so angepasst werden kann, dass die tatsächliche Lärmbelastung der betroffenen Bevölkerung zu einem realistischen Messwert wird und nicht ein abstrakt-mathematischer Wert bleibt.
- dass der Flughafen und der heutige Hauptcarrier Swiss aufgefordert sind, ihr Kapazitätsbedürfnis auch an der Qualität der dem Kunden zur Verfügung gestellten Angebotspalette gegenüber zu stellen. Aus dieser Perspektive ist für den City-Flughafen Zürich-Kloten die An- und Abflugberechtigung der Airlines im regulären Betriebsplan zu hinterfragen. Qualität kann auch heissen, dass über die bereits heute bewusst eingesetzten Lärmgebühren hinaus der Standort Zürich ein qualitativ hochstehendes Angebot bieten kann, das sich durch Bündelung auf wichtige Verbindungen, Qualitätsairlines und neuen Konzepten bezüglich Fly and Rail auch im internationalen Nahverkehr auszeichnet. Es ist nicht auszuschliessen, dass solche betriebswirtschaftlich durchzuführende Ansätze Kapazitätserweiterungen auf dem bestehenden Betriebskorsett liefern können.

Gleichzeitig halten die Gemeinden des Bezirks Uster unmissverständlich fest, dass eine Verhandlungslösung auf Stufe Kanton Zürich und Bund nur dann zustande kommt, wenn die hier dargelegten und begründeten Bedürfnisse der Bevölkerung mitberücksichtigt werden. Gelingt dies nicht auf dem politischen Weg, sind die Gemeinden des Bezirks Uster wie auch alle anderen im Süden betroffenen Gemeinden gezwungen, alles in die Wege zu leiten, um am Ende ein SIL-Objektblatt zu erhalten, welche sich nach den dargelegten Kriterien richtet.

Delegierte des Bezirks Uster, im September 2009:

Lothar Zioerjen, Stadtpräsident Dübendorf  
Richard Hirt, Gemeindepräsident Fällanden