

Winterthur, 26. Oktober 2010

Medienmitteilung *Region Ost*

## **Region Ost nimmt Stellung zur Flughafenplanung**

### **SIL-Objektblatt und Richtplan Kanton Zürich sorgen für Kritik**

**Die Interessengemeinschaft *Region Ost*, welche rund 450'000 Einwohnerinnen und Einwohner im Osten des Flughafens Zürich vertritt, nimmt offiziell Stellung zum SIL-Objektblatt Flughafen Zürich und zum entsprechenden Kapitel des Richtplans Kanton Zürich. Hauptkritikpunkte der *Region Ost* an den Planungsgrundlagen sind der Einbezug der Variante  $J_{opt}$  mit Pistenausbau, die Verlängerung der Flugzeiten in der Nacht, die unzulänglichen Grundlagen für die Festlegung der Abgrenzungslinie rund um den Flughafen und grundsätzlich der falsche Zeitpunkt für den Abschluss der Planungsverfahren.**

Das Objektblatt Flughafen Zürich als Teil des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) legt auf Bundesebene den raumplanerischen Rahmen fest, in den sich der Betrieb des Flughafens einpassen muss. Der Richtplan Kanton Zürich Kapitel 4.7.1 „Flughafen Zürich“ ist auf das SIL-Objektblatt abgestimmt und regelt die Siedlungsentwicklung im Umfeld des Flughafens. Kernstück beider Instrumente ist die sogenannte Abgrenzungslinie, die das Gebiet definiert, in welchem sich die Fluglärmbelastung auf die Siedlungsentwicklung und den baulichen Lärmschutz auswirkt. Massgebend für die Festlegung der Abgrenzungslinie sind die drei Betriebsvarianten  $E_{opt}$ ,  $E_{DVO}$  /  $E_{DVO-G}$  und  $J_{opt}$  sowie Lärmbelastungskurven für den Tag und die Nacht.

### **Variante $J_{opt}$ ist teuer und bringt mehr Fluglärm über dem Osten**

Die *Region Ost* ist nicht damit einverstanden, dass im SIL-Objektblatt neben den Varianten  $E_{opt}$  und  $E_{DVO}$  /  $E_{DVO-G}$  auch die Variante  $J_{opt}$  zur Festlegung der Abgrenzungslinie einbezogen wird. Die Variante  $J_{opt}$  beinhaltet den Ausbau der Pisten 28 und 14. Der Osten würde bei der Variante  $J_{opt}$  aufgrund von Ostanflügen zwischen 10 und 14 Uhr mit rund 20 Prozent mehr Fluglärm belästigt als bei den E-Varianten. Zudem würde ein Ausbau der Pisten rund 2,4 Milliarden Franken kosten, ohne dass die Kapazität des Flughafens wesentlich gesteigert werden könnte.



## RegionOst

### **Wichtige Entscheide für die Flughafenplanung noch nicht gefallen**

Die *Region Ost* verlangt zudem nach wie vor, dass die Ergebnisse der bevorstehenden kantonalen Volksabstimmung zur sogenannten Behördeninitiative II ("Keine Neu- und Ausbauten von Pisten") sowie zum Gegenvorschlag in die Planung für den Flughafen Zürich einfließen müssen. Falls die Initiative oder der Gegenvorschlag angenommen wird, wäre die Variante  $J_{opt}$  mit grosser Wahrscheinlichkeit vom Tisch und die planerische Ausgangslage für das SIL-Objektblatt und den kantonalen Richtplan eine andere.

Die Ausgestaltung des künftigen Flugbetriebs am Flughafen Zürich hängt zudem massgeblich vom Ausgang der noch laufenden Verhandlungen zwischen der Schweiz und Deutschland ab. Von Bedeutung ist in diesem Zusammenhang auch das noch laufende Verfahren vor dem EU-Gericht über die Benützung des süddeutschen Luftraums.

Angesichts dieser unklaren Rahmenbedingungen ist es nicht sinnvoll, im SIL-Objektblatt raumplanerische Vorgaben für den Flughafen festzulegen, die unter Umständen schon bald wieder revidiert werden müssen. Bis zum Vorliegen des Abstimmungsergebnisses und der Resultate der Verhandlungen mit Deutschland ist deshalb mit der Weiterbearbeitung des SIL-Objektblatts und des kantonalen Richtplans zuzuwarten.

### **Ostanflüge nur bei starkem Westwind vorzusehen**

Die Ausgestaltung der Betriebsvarianten ist in jedem Fall nochmals zu überdenken. Die *Region Ost* bekräftigt ihr Befremden, dass die Betriebsvariante  $E_{opt}$  im Zeitraum zwischen 21 und 23 Uhr immer noch Anflüge auf die Piste 28 vorsieht. Da diese Betriebsvariante die Sperrzeiten im süddeutschen Luftraum (DVO) ohnehin nicht berücksichtigt, wäre eine vollständige Rückkehr zum ursprünglichen Flugbetrieb möglich, welcher Ostanflüge nur ausnahmsweise bei starker Westwindlage erlaubt hat. Zur Betriebsvariante  $E_{DVO}$  ist anzumerken, dass die Städte und Gemeinden im Osten nach wie vor erwarten, dass der gekröpte Nordanflug mit der Variante  $E_{DVO-G}$  möglichst rasch eingeführt wird.

### **Nachtruhe darf nicht weiter strapaziert werden**

Mit der Festlegung der Betriebszeiten von 6 bis 23 Uhr und einem möglichen Verspätungsabbau bis 23.30 Uhr ist die *Region Ost* einverstanden. Die Möglichkeit, im Betriebsreglement Ausnahmen für einen Flugbetrieb zwischen 23.30 und 0.30 Uhr vorzusehen, lehnen wir hingegen klar ab. Dies würde die ohnehin sehr knapp bemessene Nachtruhe von 7 beziehungsweise 6,5 Stunden zusätzlich schmälern, was mit den



## RegionOst

Lärmschutzinteressen der Bevölkerung nicht zu vereinbaren wäre. Denn nicht einmal die reguläre Nachtsperrezeit trägt dem durchschnittlichen Schlafbedarf Rechnung.

### **Vernünftige Handhabung beim Lärmschutz gefordert**

Innerhalb der Abgrenzungslinie ist die Bautätigkeit massiv eingeschränkt. Die Gemeinden der *Region Ost* fordern, dass Baubewilligungsverfahren, welche in den Bereich der Lärmschutzverordnung fallen, auf kommunaler Stufe erledigt werden können und nicht, wie vorgesehen, kantonale Genehmigung erhalten müssen. Zudem sollen betroffene Städte und Gemeinden eingezontes, noch nicht überbautes Wohngebiet innerhalb der Abgrenzungslinie möglichst umfassend in ausserhalb gelegenes Gebiet verlagern können. Während der Nachtstunden zwischen 22 und 6 Uhr sollte zudem der höhere Alarmwert, nicht der Immissionsgrenzwert gelten, um die Bauzonen festzulegen. Es darf ja nur während einer Stunde, nämlich zwischen 22 und 23 Uhr, regulär geflogen werden. Dies würde eine vernünftige Entwicklung des Gebiets um den Flughafen ermöglichen und gleichzeitig dem Schutz der Bevölkerung vor zu viel Lärm gerecht werden.

### **Auch Flughafen soll zu Lärmschutz beitragen**

Schliesslich erwartet die *Region Ost*, dass der kantonale Richtplan nicht einseitig Forderungen an das Gemeinwesen und die Grundeigentümer stellt, was den Lärmschutz betrifft. Der Kanton soll verpflichtet sein, flughafenseitig Massnahmen zu ergreifen und den Richtplan mit einem entsprechenden Abschnitt ergänzen. Zudem soll im SIL-Objektblatt festgehalten werden, dass technische Fortschritte zum Lärmschutz konsequent ausgeschöpft werden müssen. ((6085 Zeichen))

### **Selber etwas gegen mehr Fluglärm tun!**

Wer sich gegen noch mehr Fluglärm im Osten des Flughafens Zürich wehren will, hat bis zum 29. Oktober 2010 die Möglichkeit, seine Stellungnahmen dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) im Rahmen der Vernehmlassung zum SIL-Objektblatt Flughafen Zürich sowie dem Kanton Zürich zum Richtplan einzureichen. In den meisten Gemeinden der *Region Ost* sowie im Stadthaus, in der Einwohnerkontrolle und beim Umwelt- und Gesundheitsschutz der Stadt Winterthur liegen Postkarten auf. Elektronisch sind die Postkarte, ein Musterbrief sowie die vollständigen Stellungnahmen der *Region Ost* auf der Website der *Region Ost* [www.region-ost.ch](http://www.region-ost.ch) aufgeschaltet. ((676 Zeichen))

### **Für Rückfragen:**

Stadtrat Michael Künzle, Präsident *Region Ost*, Tel. 052 267 58 12.



# RegionOst

## ANHANG

### Die Forderungen der Region Ost an den Bund zum SIL-Objektblatt

- Die weitere Arbeit am SIL-Objektblatt ist auszusetzen, bis das Ergebnis der kantonalen Volksabstimmung zur Behördeninitiative II "Keine Neu- und Ausbauten von Pisten" vorliegt und die noch laufenden Verhandlungen mit Deutschland über die Beilegung des Fluglärmstreits abgeschlossen sind.
- Die Variante  $J_{opt}$  ist aus dem SIL-Objektblatt zu streichen. Abgrenzungslinie, Gebiete mit Hindernisbegrenzung sowie Flughafenperimeter sind auf die Varianten  $E_{opt}$  und  $E_{DVO}$  unter Einbezug von Südlandungen zu beschränken.
- Eine wetterbedingte Umstellung von Nord- auf Ostanflug soll nur aus sicherheitsrelevanten Gründen gestattet sein und der gekröpfte Nordanflug ist möglichst rasch einzuführen. Dazu sind im SIL-Objektblatt die nötigen Vorkehrungen zu treffen.
- Im Zeitraum zwischen 23.30 und 0.30 Uhr sollen keine Ausnahmen für den Verspätungsabbau möglich sein (ausgenommen Notfälle).
- Beim Abflugverkehr ist zu gewährleisten, dass Abweichungen von den Standardrouten grundsätzlich erst über 8000 Fuss erfolgen und es sind entsprechende Wegpunkte festzulegen.
- Die Festlegungen sind dahingehend zu ergänzen, dass die Möglichkeiten technischer Fortschritte, die zum Lärmschutz beitragen, konsequent ausgeschöpft werden, sobald sie anwendungsreif sind.

### Die Forderungen der Zürcher Gemeinden der Region Ost an den Kanton Zürich zum Richtplan Kapitel 4.7.1

- Im Sinn einer Konkretisierung von Art. 31 Abs. 2 LSV ist vom Kanton detailliert zu umschreiben, unter welchen Voraussetzungen an der Errichtung eines Gebäudes innerhalb der Abgrenzungslinie ein "überwiegendes" Interesse besteht, welches für eine Baubewilligung erforderlich ist. Ferner soll der Kanton beim Bund auf eine Anpassung von Art. 31 Abs. 2 LSV hinwirken, damit entsprechende Baubewilligungen künftig keiner kantonalen Zustimmung mehr bedürfen.
- Im Richtplan sind Vorkehrungen zu treffen, damit die Städte und Gemeinden eingezontes, noch nicht überbautes Wohngebiet innerhalb der Abgrenzungslinie mit Hilfe entsprechender Umzonungen möglichst umfassend in ausserhalb gelegenes Gebiet verlagern können.
- Die Abgrenzungslinie soll sich tagsüber an der umhüllenden Kurve des  $IGW_{Tag}$  und nachts an jener des  $AW_{Nacht}$  orientieren. Falls der Kanton diesem Anliegen nicht entspricht, soll er dafür sorgen, dass zwischen der von der Region Ost beantragten Abgrenzungslinie und jener gemäss Richtplanentwurf eine Siedlungsentwicklung – also auch eine Aufzoning zur Verdichtung bestehender Siedlungsgebiete – mittels hochwertiger Lärmschutzmassnahmen möglich bleibt.
- Der Text des Richtplans soll unter Ziff. 4.7.1.3.a (Massnahmen Kanton) mit einem zusätzlichen Abschnitt ergänzt werden. Darin ist der Kanton zu verpflichten, sich auch bei der Flughafenbetreiberin für Massnahmen zugunsten des Lärmschutzes einzusetzen.