

Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich
Generalsekretariat
z. Hd. Herrn Marco Fey
Neumühlequai 10
8090 Zürich

Winterthur, 15. September 2009

SIL-Prozess Flughafen Zürich / Entwurf des Schlussberichts

Sehr geehrte Frau Regierungsrätin

Die *Region Ost* vertritt in flugverkehrspolitischen Fragen als grösste Behördenorganisation die Exekutiven von 86 Städten und Gemeinden mit insgesamt rund 450'000 Einwohnerinnen und Einwohnern im Osten des Flughafens. Unsere Interessengemeinschaft bedankt sich für die Zustellung des oben erwähnten Entwurfs und nimmt Ihre Einladung gerne wahr, dazu einerseits mit der vorliegenden Eingabe schriftlich und andererseits – im Rahmen des 5. Info-Forums Flughafen – auch mündlich Stellung beziehen zu können.

Der vorliegende Schlussbericht ändert nichts an der grundsätzlichen Haltung der *Region Ost*, dass die raumplanerischen Rahmenbedingungen für den künftigen Flugbetrieb des Flughafens Zürich im SIL-Objektblatt – je nach Verhandlungsergebnis mit Deutschland zu den Nordanflügen über süddeutsches Gebiet – auf die Betriebsvarianten E_{opt} und E_{DVO} beschränkt werden sollten. Betriebsvarianten, die im Osten des Flughafens zu einer höheren Lärmbelastung führen, lehnen wir zum Schutz unserer Bevölkerung weiterhin kategorisch ab. Insofern können wir vorliegend uneingeschränkt auf unsere seinerzeitige Stellungnahme vom 6. März 2008 zu den Ergebnissen der Optimierungsarbeiten an den Betriebsvarianten verweisen und möchten uns im Folgenden darauf beschränken, unsere damaligen Ausführungen zu ergänzen und wo nötig zu bekräftigen.

Die *Region Ost* ist der Meinung, dass sich der Zürcher Regierungsrat im Rahmen seiner Vernehmlassung zum vorliegenden Schlussbericht im Wesentlichen aus folgenden Gründen als Standortkanton mit Nachdruck dafür einsetzen soll, dass lediglich die Varianten E_{opt} und E_{DVO} als Basis für das SIL-Objektblatt Flughafen Zürich verwendet werden:

- Politische Legitimation: Der Zürcher Kantonsrat hat sich in jüngerer Zeit wiederholt und mit grosser Mehrheit dafür ausgesprochen, dass das Pistensystem am Flughafen Zürich nicht ausgebaut werden soll. Es käme also einer Desavouierung unserer Legislative gleich, würde sich der Regierungsrat weiterhin über dieses klare Bekenntnis unserer Parlamentarierinnen und Parlamentarier hinwegsetzen, indem er in seiner Stellungnahme zum Schlussbericht daran festhält, dass mit der Betriebsvariante J_{opt} auch die Option von Pistenverlängerungen in das Objektblatt aufgenommen werden soll. In diesem Zusammenhang wäre allenfalls auch zu prüfen, ob

der Regierungsrat beim Bund um eine Fristerstreckung für die Vernehmlassung bis nach der kantonalen Volksabstimmung über die so genannte Behördeninitiative II ("Kein Neu- und Ausbau von Pisten") ersuchen sollte.

- Ein kostspieliger Pistenausbau lässt sich nicht rechtfertigen: Wie dem vorliegenden Abschlussbericht zu entnehmen ist, können mit den drei zur Auswahl stehenden Betriebsvarianten ungefähr gleich grosse Verkehrskapazitäten – nämlich rund 350'000 Flugbewegungen pro Jahr – bewältigt werden. Das bedeutet mit andern Worten, dass mit den Pistenverlängerungen, auf welchen die Betriebsvariante J_{opt} beruht, keine Kapazitätssteigerung des Flughafens erreicht werden kann. Bei dieser Lage der Dinge besteht also weder aus finanzpolitischer noch aus betriebswirtschaftlicher Sicht ein vernünftiger Grund, weshalb die immense Summe von rund 2,4 Milliarden Franken – so teuer käme eine Pistenverlängerung unter Einbezug der Lärmentschädigungen nach aktueller Schätzung insgesamt etwa zu stehen (vgl. Stammbblatt zur Variante J, SIL-Koordinationsgespräch 2, Teil 1) – in ein solches Bauvorhaben investiert werden sollte. Allein die geltend gemachte Verbesserung der Lärmsituation dürfte wohl kaum ein genügender Investitionsanreiz für einen derart teuren Ausbau sein. Denn abgesehen davon, dass die im Schlussbericht enthaltenen Lärmberechnungen auf relativ unsicherem Zahlenmaterial beruhen, käme es wohl beispielsweise im Strassenverkehr auch niemandem in den Sinn, mit dem Argument des Lärmschutzes eine Milliardensumme auszugeben, um Teile einer Autobahn aus einem Siedlungsgebiet in eine allenfalls etwas bevölkerungsärmere Region zu verlegen.
- Unbefriedigende Lärmberechnung: Laut Schlussbericht beschränken sich die Lärmberechnungen zum Nachtbetrieb auf die erste Nachtstunde gemäss Lärmschutzverordnung. Damit bleiben die Fluglärmimmissionen, die aus dem Verspätungsabbau zwischen 23 Uhr und 23.30 Uhr resultieren, obwohl sie häufig vorkommen, für die betroffene Bevölkerung besonders störend sind und das Ergebnis der Lärmberechnungen unter Umständen erheblich beeinflussen könnten, aus unserer Sicht zu Unrecht unberücksichtigt.
- Planungs- und Rechtssicherheit: Die Varianten E_{opt} und E_{DVO} stellen einerseits sicher, dass sich der Betrieb des Flughafens Zürich auch langfristig am historisch gewachsenen Flugregime mit Nordausrichtung und der damit verbundenen Siedlungsentwicklung orientieren wird. Andererseits wird im Interesse der Planungssicherheit gewährleistet, dass die Fluglärmentwicklung, welche die Raumplanung rund um den Flughafen massgebend beeinflusst, besser voraussehbar bleibt und die betroffenen Städte und Gemeinden in der Flughafenregion nicht unnötig in ihrer Siedlungsentwicklung einschränkt. Demgegenüber würde die Variante J_{opt} die Möglichkeit eröffnen, den herkömmlichen Flugbetrieb dank einer höheren Flexibilität bei den An- und Abflügen weit gehend umzukrempeln und auch neue, bisher unbelastete Gebiete zu belärmen. Eine solche Veränderung, die durch eine einseitige Interessenwahrnehmung motiviert ist, steht in einem augenfälligen Widerspruch zu grundlegenden Prinzipien wie Planungs- und Rechtssicherheit.

Abschliessend möchten wir Sie nochmals auf einige zentrale Anliegen hinweisen, die wir Ihnen bereits in unserer eingangs erwähnten Stellungnahme zur Variantenoptimierung zugetragen haben:

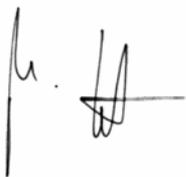
- Die *Region Ost* bekräftigt ihr Befremden, dass die Betriebsvariante E_{opt.} im Zeitraum ab 21 Uhr bis zum Betriebsende um 23 Uhr immer noch Anflüge auf die Piste 28 vorsieht. Da diese Betriebsvariante die Sperrzeiten im süddeutschen Luftraum (DVO) ohnehin nicht berücksichtigt, wäre unseres Erachtens 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 gekröpfte Nordanflug (GNA) möglichst rasch eingeführt wird. Mit diesem Anflugverfahren sollen die Ostanflüge, die seit 2001 kontinuierlich zugenommen haben, im Sinn der angestrebten Rückkehr zur Nordausrichtung möglichst umfassend kompensiert werden können.
- Wir sind sodann nach wie vor klar der Meinung, dass sämtliche technischen Möglichkeiten ausgeschöpft werden sollten, um die Lärmbelastung der betroffenen Bevölkerung möglichst gering zu halten. Die Flughafenbetreiberin sollte deshalb dazu angehalten werden können, den "Continuous Descent Approach" (CDA) als Anflugverfahren möglichst häufig einzusetzen, auch wenn dies möglicherweise die Landekapazität des Flughafens etwas einschränkt.
- Schliesslich vertreten wir übereinstimmend mit verschiedenen Kantonen auch weiterhin die Auffassung, dass bei Starts ein Abweichen von den Standardrouten erst über 8000 Fuss gestattet werden sollte. Die aktuell geltende 5000 Fuss-Regel hat teilweise zur Folge, dass dicht besiedeltes Gebiet durch startende Flugzeuge belärmt wird, welche die vorgegebene Route verlassen, sobald sie die relativ niedrige Mindestflughöhe erreicht haben.

Wir wären Ihnen, sehr geehrte Frau Regierungsrätin, sehr zu Dank verpflichtet, wenn Sie unsere Anregungen in Ihrer Stellungnahme zum vorliegenden Entwurf für den Schlussbericht SIL-Verfahren Flughafen Zürich zuhanden des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL) möglichst vollumfänglich berücksichtigen würden.

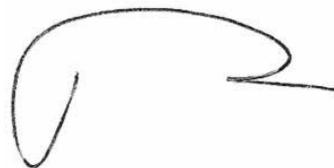
Freundliche Grüsse

REGION OST

Im Namen des Lenkungsausschusses:



Michael Künzle, Präsident
Stadtrat Winterthur



Franz Brunner, Vizepräsident
Gemeindepräsident Nürensdorf