



Konzept «Akzeptanz» für den Betrieb des Flughafen Zürich

Eingabe der *Region Ost* in den SIL-Prozess

Die *Region Ost* umfasst 83 Gemeinden mit rund 380'000 Einwohner im Osten des Flughafens Zürich-Kloten. Die *Region Ost* anerkennt den Flughafen Zürich als eine verkehrspolitische Schlüsselinfrastruktur. Der Flughafen trägt mit seinen Luftverkehrsverbindungen wesentlich zur wirtschaftlichen Entwicklung unserer Region bei und sichert zahlreiche Arbeitsplätze. Im Wissen um den Standortvorteil der Flughafennähe sind die Städte und Gemeinden der *Region Ost* denn auch bereit, einen Teil der Umweltbelastungen des Flugverkehrs in Kauf zu nehmen.

Die *Region Ost* will einen Flughafenbetrieb, der auf absehbare Zeit den Anforderungen der schweizerischen Wirtschaft aber auch den Sicherheitsanforderungen und den Umwelt- und Raumplanungsgesetzen von Bund und Kanton genügt. Die wirtschaftliche Entwicklung des Flughafens ist langfristig nur gesichert, wenn sie nicht zu sehr zu Lasten der Bevölkerung und ihrer Umwelt geht.

Das hiermit für den Betrieb des Flughafen Zürich vorgeschlagene Konzept «Akzeptanz» kann sowohl von einer grossen Mehrheit der Bevölkerung, als auch vom Flughafenbetreiber und von der Wirtschaft rund um den Flughafen befürwortet werden. Das SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich soll daher so ausgearbeitet werden, dass ein Betrieb des Flughafens basierend auf dem Konzept «Akzeptanz» möglich wird.

Das Konzept «Akzeptanz» enthält folgende Punkte:

Grundsätze für die Ausarbeitung der Festlegungen im Objektblatt:

- 1. Gegen die von Deutschland angeordneten Sperrzeiten für Anflüge ist politisch und rechtlich vorzugehen.**
- 2. Bei einem Wegfall der DVO oder zukünftig allenfalls weniger einschränkenden deutschen Restriktionen, muss der Betrieb des Flughafens jederzeit entsprechend angepasst werden können.**
- 3. Das Pistensystem bleibt unverändert (Kein Ausbau der Pisten).**

Als Eckwerte für den Betrieb des Flughafens sind festzulegen:

- 4. Die Anzahl Flugbewegungen ist auf jährlich maximal 320'000 zu begrenzen.**
- 5. Die Nachtruhe beträgt 8 Stunden, von 22:00 bis 6:00 Uhr.**

Kernelemente für das Betriebsreglement:

- 6. Ausrichtung nach Norden für Landungen (Rückkehr zum historisch gewachsenen Flugregime 2000/2001).**
- 7. Für die Einhaltung der derzeitigen deutschen Restriktionen (DVO), ist möglichst rasch der gekröpfte Nordanflug (GNA) einzuführen. Die maximal zu bewilligende Anzahl Landungen hat sich an der Kapazität des GNA zu orientieren.**
- 8. Sollte der GNA aus meteorologischen Gründen während den Sperrzeiten der DVO nur beschränkt einsetzbar sein, sind die restlichen Landungen auf die Pisten 34 und 28, ohne Dual Landing, fair zu verteilen.**
- 9. Bei Starts von Piste 16 ist der kürzeste Weg in Richtung Flug-Destination zu wählen:**

- Destination in Richtung Norden	Left Turn
- Destination in Richtung Osten	Left Turn
- Destination in Richtung Süden	Straight
- Destination in Richtung Westen	Right Turn
- 10. Bei Abflügen in Richtung Osten sind die dichtbesiedelten Gebiete um die Städte Winterthur, Frauenfeld sowie Wil SG zu umfliegen und ab Gate Winterthur 2 ist eine minimale Flughöhe von 10'000 Fuss ü.M. einzuhalten.**
- 11. Die neuen Warteräume GIPOL (Fricktal) und AMIKI (Weinfeld) sind auf die gleiche Höhe wie die ehemaligen Warteräume anzuheben, d.h. auf eine Minimalhöhe von 3'000 m.ü.M.**

Die nachfolgenden Seiten erläutern unsere Eingabe detaillierter.

Allgemein

Das Konzept «Akzeptanz» für den Betrieb des Flughafens Zürich kann von der Mehrheit der Bevölkerung rund um den Flughafen getragen werden. Es erlaubt auf einfache Art Anpassungen bei teilweisem oder ganzem Wegfall der deutschen Restriktionen. Es erfordert keinen Ausbau des heutigen Pistensystems. Es ist ein einfaches, leicht umsetzbares Konzept. Auch aus wirtschaftlicher Sicht bedeutet es keinen Kapazitätsengpass und keinen teuren Pistenausbau. Die Kapazität kann sogar Dank des gekröpften Nordanflugs leicht erhöht werden. Zudem entstehen durch dieses Konzept höchstens minimale Schadenersatzansprüche, die der Flughafenbetreiber zu tragen hätte.

Der Zürcher Regierungsrat hat das Konzept RELIEF in den SIL-Prozess eingegeben. Obwohl der Regierungsrat seine Eingabe „nur“ als Bausteine von RELIEF bezeichnet, ist es eine Tatsache, dass er die Ergebnisse des Raumentwicklungsprojektes RELIEF praktisch zu 100% übernommen hat. Die *Region Ost* erlaubt sich daher, diese Eingabe immer noch als RELIEF zu bezeichnen.

Obwohl der Zürcher Regierungsrat immer wieder beteuert, man könne den Flughafen nicht gegen die Bevölkerung betreiben, will der Regierungsrat RELIEF gegen den erklärten Willen von drei Himmelsrichtungen rund um den Flughafen (Westen, Norden, Osten) und vom Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich (sbfz) durchsetzen. Mit RELIEF wird beabsichtigt, die Landungen im Osten auf die Piste 28, und die Starts Richtung Norden auf der Piste 32 zu kanalisieren. Dies würde eine grosse Anzahl von Schadenersatzforderungen nach sich ziehen. Der Regierungsrat argumentiert, er wolle den Fluglärm nicht über dicht besiedeltes Gebiet konzentrieren. Tatsache ist aber, dass der Regierungsrat in seiner Berechnung Einwohnerzahlen von 1990 verwendet. Heute ist das betroffene Gebiet im Osten beim Anflug auf Piste 28 jedoch ungefähr gleich stark besiedelt, wie das Gebiet im Süden beim Anflug auf Piste 34.

Der Kanton Zürich hat es in den vergangenen Jahrzehnten leider verpasst, Raumordnung, Siedlungsstruktur und Flughafenentwicklung in vorausschauender Planung aufeinander abzustimmen. Als Folge davon weist heute die gesamte Flughafenregion eine dichte Besiedelung auf, die nicht mehr rückgängig zu machen ist. Das Raumentwicklungskonzept RELIEF kommt deshalb heute klar zu spät.

Unsere Punkte im Einzelnen

Grundsätze für die Ausarbeitung der Festlegungen im Objektblatt:

- 1. Gegen die von Deutschland angeordneten Sperrzeiten für Anflüge ist politisch und rechtlich vorzugehen.**

Die Bestimmungen der deutschen Durchführungsverordnung (DVO) widerspricht klar den mit der EU in den „Bilateralen Verträgen I“ im Dossier Flugverkehr getroffenen Vereinbarungen.

Der Bund soll nebst seinen rechtlichen Schritten mit Deutschland geschickt verhandeln, wobei alle Verkehrsthemen (Flugverkehr, Transitverkehr auf der Strasse und Schiene) und vielleicht sogar das Endlager für radioaktive Abfälle in Benken, in die Waagschale geworfen werden sollen.

- 2. Bei einem Wegfall der DVO oder zukünftig allenfalls weniger einschränkenden deutschen Restriktionen, muss der Betrieb des Flughafens jederzeit entsprechend angepasst werden können.**

Die Festlegungen im SIL-Objektblatt dürfen die Beschränkungen der DVO nicht als auf alle Zeit gegeben annehmen. Sonst hat die Schweiz einen noch schwereren Stand in den Verhandlungen mit Deutschland. Das Konzept «Akzeptanz» für den Betrieb des Flughafen Zürich ist flexibel und erlaubt leicht Anpassungen, falls hoffentlich die deutschen Restriktionen teilweise oder ganz aufgehoben werden. Das Objektblatt muss daher so ausgearbeitet werden, dass diese Flexibilität gewährleistet ist.

- 3. Das Pistensystem bleibt unverändert (Kein Ausbau der Pisten).**

Die heutigen Siedlungsstrukturen mit ihren bestehenden Nutzungen sind um das bestehende Pistensystem gewachsen. Ein Ausbau wie beispielsweise eine Verlängerung einer Piste, würde die Lärmbelastungen in der Flughafenregion massiv verändern: Bewohner/innen würden neu oder zusätzlich mit Lärm belastet, heute bestehende Nutzungen würden verunmöglicht, attraktive Gebiete enorm abgewertet, Städte und Gemeinden ihrer Entwicklungsmöglichkeiten beraubt und neue Schadenersatzansprüche wären die unmittelbare Folge. Der mit hohen Baukosten verbundene Pistenausbau würde zudem die Kapazität des Flughafens unnötig erhöhen. Ein wirtschaftlicher Betrieb des Flughafens, ja sogar ein weiteres Verkehrswachstum, ist mit dem bestehenden Pistensystem bereits möglich. Ein Pistenausbau mit seinen hohen direkten und indirekten Kosten ist volkswirtschaftlich unsinnig und absolut unnötig.

Eckwerte für den Betrieb des Flughafens:

4. Die Anzahl Flugbewegungen ist auf jährlich maximal 320'000 zu begrenzen.

Zum Schutz der Bevölkerung braucht es eine quantitative Begrenzung des Flughafenbetriebs. Dadurch würde die Umweltbelastung in der Flughafenregion auch langfristig in verlässlichen Grenzen gehalten und die wirtschaftliche Existenz des Flughafens nicht gefährdet. Die heutige Bewegungszahl liegt bei rund 270'000 und stellt bereits eine grosse Belastung für die Bevölkerung dar. Eine Beschränkung auf 320'000 Bewegungen pro Jahr wird auch vom «sbfz», vom ehemaligen «Runden Tisch Flughafen Zürich» und vom Zürcher Kantonsrat gefordert.

An dieser Stelle sei zudem auf die Initiative der Bürgerorganisationen von allen Himmelsrichtungen rund um den Flughafen hingewiesen, die eine Beschränkung der Bewegungszahl auf 250'000 und eine Nachtruhe von 22:00 bis 07:00 Uhr vorsehen. Diese Initiative muss sehr ernst genommen werden. Eine Beschränkung auf 320'000 Flugbewegungen und eine Nachtruhe von 22:00 bis 06:00 Uhr ist in diesem Zusammenhang ein erfolgsversprechender Gegenvorschlag. Anderenfalls muss befürchtet werden, dass diese für die Wirtschaft und den Flughafen unvorteilhafte Initiative, die voraussichtlich im Jahr 2007 zur Volksabstimmung kommt, angenommen wird.

5. Die Nachtruhe beträgt 8 Stunden, von 22:00 bis 6:00 Uhr.

Um dem Ruhe- und Erholungsbedürfnis der Bevölkerung zu entsprechen, ist das Nachtflugverbot auf 8 Stunden auszudehnen. Gemäss Lärmschutzverordnung gelten die Tages-Belastungsgrenzwerten von 6:00 bis 22:00 Uhr. Daher ist es sinnvoll, die Nachtruhe von 22:00 bis 06:00 Uhr festzulegen. Dies bedingt am Morgen keine Änderung, wohl aber am Abend: Von 22:00 bis 23:00 Uhr müssten gegenwärtig durchschnittlich 22 Flugbewegungen umgeteilt werden. Dies ist auf total 876 Flugbewegungen pro Tag verantwortbar und in der Praxis möglich. Um eine effektive Nachtruhe zu erreichen, dürfen während des Nachtflugverbots auch keine Postflüge mehr erfolgen. Einzig Rettungsflüge sind in dieser Nachtruhephase zu gestatten.

Kernelemente für das Betriebsreglement:

6. Ausrichtung nach Norden für Landungen (Rückkehr zum historisch gewachsenen Flugregime 2000/2001).

Für Landungen hauptsächlich aus Norden sprechen in erster Linie raumplanerische, topographische sowie sicherheitstechnische Gründe:

Bedingt durch den jahrzehntelangen Betrieb des Flughafens mit nahezu allen Landungen aus Norden und Starts mehrheitlich nach Westen, war die Siedlungsentwicklung im Norden entsprechend anders, als im Osten oder Süden des Flughafens. Die Gebiete unter den Anflugrouten auf Piste 28 und Piste 34 sind stark besiedelt. Die entsprechenden Einzonungen als Wohngebiete erfolgten seinerzeit gemäss dem Kantonaem Richtplan und wurden durch den Regierungsrat des Kantons Zürich genehmigt.

Nur die Pisten 14 und 16 haben ein Richtung Norden ausgerichtetes ILS Cat. III und sind damit sogenannte Blind-Landepisten (Die Sicht des Piloten muss nur ca. 60 m betragen).

Aus topographischen Gründen ist für Landungen von Süden auf Piste 34 und von Osten auf Piste 28 kein ILS Cat. III installierbar. Bei diesen Pisten ist ein ILS Cat. I möglich, das aber noch ein Sichtminimum von 800 m erfordert. Aus sicherheitstechnischen Gründen sind die Landungen von Osten auf Piste 28 auf ein absolutes Minimum zu beschränken:

1. Der Anflug auf Piste 28 von Osten ist die risikoreichste Anflugvariante.
2. Nach ICAO-Empfehlungen ist nach Pistenende ein 300 m langer Sicherheitsabstand nötig. Am Ende der Piste 28 Richtung Rümlang beträgt dieser Abstand nur 210 Meter, danach kommt die Glatt. Bei einer allfälligen Verlängerung der Piste 28 würde sich dieses Problem noch verschärfen.
3. Der Winkel für die Sicherheitsebene beträgt nach ICAO-Vorschriften 2% von der Anflugschwelle aus. Keine Hindernisse dürfen diese Ebene überragen. Einzig beim Ostanflug auf Piste 28 wird diese Sicherheitsebene durch zwei Erhebungen der Walishalde in Bassersdorf durchbrochen. Der tragische Flugzeugabsturz im November 2001 bei Bassersdorf war an diesem Hügelzug.
4. Die Piste 10/28 ist mit einer Länge von 2'500 Metern die kürzeste Piste des Flughafens Zürich.

7. Für die Einhaltung der derzeitigen deutschen Restriktionen (DVO), ist möglichst rasch der gekröpfte Nordanflug (GNA) einzuführen. Die maximal zu bewilligende Anzahl Landungen hat sich an der Kapazität des GNA zu orientieren.

Vom Warteraum GIPOL aus beträgt die Distanz in der von Prof. J.P. Clarke ausgearbeiteten Routenführung mit dem GNA zur Piste 14 nur 46 km, während die entsprechenden Anflüge auf Piste 28 oder Piste 34 mehr als doppelt so lange sind.

Der GNA belastet insgesamt ca. 6'000 Haushaltungen mit mässigem Lärm. Je nach Lärmintensität sind das 20 – 80 mal weniger Betroffene als beim Ost- oder Südanflug.

Die Routenführung mit einem Grenzabstand von einer nautischen Meile (1.85 km) gewährleistet, dass allfällige Abweichungen von dieser Flugroute deutsches Gebiet nicht tangiert. Deutsche Forderungen nach einem grösserem Grenzabstand sind somit weder rechtlich noch flugtechnisch begründbar.

Seit Jahren überfliegen landende Flugzeuge die beiden Kernkraftwerke (KKW) Beznau und Leibstadt. Die Route des GNA führt nicht genau über das KKW Beznau, sondern der seitliche Abstand beträgt mehr als 1 km. Eine minimale Überflughöhe von 1'000 Metern über Grund im Raum Beznau ist garantiert. Die entsprechende Weisung des BAZL aus dem Jahr 2005 wird somit eingehalten. Mit dem präzisen Navigationssystem P-RNAV ist sichergestellt, dass das KKW in der Regel nicht überflogen wird. Mit dem GNA werden die Anzahl Überflüge über die KKW's Leibstadt und Beznau sogar reduziert.

Der GNA führt zu keinem „Export“ des Lärms nach Deutschland. Eine Studie von Prof. J.P. Clarke zeigt, dass der Schallpegel von 60 dB (A) die deutsche Grenze bei weitem nicht erreicht. Geräusche von Flugzeugen werden jedoch auch ausserhalb dieses Bereiches als störend und belastend wahrgenommen, vor allem wenn die Flugzeuge auch gesehen werden.

Gravierend sind jedoch die Auswirkungen des heutigen vorläufigen Betriebsreglements für Zehntausende von Bewohnern im Norden, Osten und Süden. Diese Situation würde sich bei einer Umsetzung des Projekts RELIEF einerseits durch die angestrebte Erhöhung der jährlichen Flugbewegungen auf bis zu 420'000 verschlechtern und andererseits für den Norden (neu Starts) und Osten (neue Hauptlandepiste) massiv verschärfen, ja schlicht untragbar werden. In Kloten werden Bewohner in einer Höhe von nur 90 m (Behindertenheim Pigna) und bei der BP Tankstelle an der Schaffhauserstrasse sogar mit nur zirka 60 m überflogen.

Das deutsche Hohentengen würde mit dem gekröpften Nordanflug um zirka 7 dB (A) stark entlastet. Dass sowohl mit dem Südanflug, dem Ostanflug und dem gekröpften Nordanflug Menschen neu mit Lärm und anderen Emissionen gestört werden, ist leider eine Tatsache. Tatsache ist aber auch, dass beim gekröpften Nordanflug für eine neu belastete Person, Hunderte im Süden und Osten zumindest teilweise entlastet werden. Die Bewohner im Süden und Osten hätten mit unserem Konzept ja weiterhin einen Teil der Belastungen zu tragen (siehe Punkt 8).

Mit dem Anflugregime 2000/2001 von Norden musste Deutschland zwischen 5% bis höchstens 10% der Lärmbelastung tragen, 90 – 95% der Lärmbelastung trug die Bevölkerung in der Schweiz. Es geht aber auch um die Zumutbarkeit des Lärms. Ein Flugzeug, dass um 06:00 Uhr oder um 23:00 Uhr in geringster Höhe von 100 bis 200 m über Gebäude donnert, ist schlicht nicht zumutbar.

8. Sollte der GNA aus meteorologischen Gründen während den Sperrzeiten der DVO nur beschränkt einsetzbar sein, sind die restlichen Landungen auf die Pisten 34 und 28, ohne Dual Landing, fair zu verteilen.

Bei ungenügender Kapazität des GNA, anfangs aus flugtechnischen und später allenfalls aus meteorologischen Gründen, sollen die Landungen über den Süden und über den Osten erfolgen. Damit die Bevölkerung beider Regionen nicht noch zur gleichen Tageszeit belastet wird, ist ein Dual Landing (koordiniertes Landen auf Piste 34 und Piste 28 zur gleichen Tageszeit) strikt auszuschliessen.

9. Bei Starts von Piste 16 ist der kürzeste Weg in Richtung Flug-Destination zu wählen:

- | | |
|----------------------------------|------------|
| - Destination in Richtung Norden | Left Turn |
| - Destination in Richtung Osten | Left Turn |
| - Destination in Richtung Süden | Straight |
| - Destination in Richtung Westen | Right Turn |

Es ist ökonomisch und ökologisch sinnvoll, wenn Starts möglichst direkt in die Richtung der Destination des Fluges erfolgen können. Südstarts mit Destination in Richtung Westen legen mit einem Right Turn anstelle des bisher praktizierten Left Turns eine 8 km kürzere Distanz zurück. Durch diese kürzere Strecke werden nicht mehr Bewohner beschallt, als beim Left Turn. Die Kurve nach dem Start muss weniger eng geflogen werden, was sich vorteilhaft für das Steigen des Flugzeuges und für den Komfort der Passagiere auswirkt. Auch ist das Sicherheitsproblem bei Durchstarts von Landungen aus Norden auf Piste 14 gelöst: Südstarts ohne Left Turn kämen diesen Durchstarts nicht mehr in den Weg.

10. Bei Abflügen in Richtung Osten sind die dichtbesiedelten Gebiete um die Städte Winterthur, Frauenfeld sowie Wil SG zu umfliegen und ab Gate Winterthur 2 ist eine minimale Flughöhe von 10'000 Fuss ü.M. einzuhalten.

Die Abflugrouten im Osten sind derart zu gestalten, dass die Städte Winterthur, Frauenfeld und Wil SG über weniger dicht besiedeltes Gebiet umflogen werden. Mit dem neuen Navigationssystem P-RNAV ist dies leicht zu bewerkstelligen. Die Bewohner/innen im Bereich der Abflugrouten gemäss Betriebsreglement sind mit der absehbaren Inbetriebnahme des ILS ebenfalls betroffen von den Anflügen auf Piste 28. Diese Doppelbelastung durch Lärm von startenden und landenden Flugzeugen ist stossend und muss korrigiert werden. Da sich die Pistengeometrie nicht ändern lässt, ist es folgerichtig, die Abflugrouten zu verlegen.

Um die betroffene Bevölkerung geringeren Lärmemissionen auszusetzen und dabei ökonomisch sowie ökologisch sinnvoll Treibstoff zu sparen, sollen die startenden Flugzeuge möglichst schnell steigen. Ab dem «Gate Winterthur 2» (Koordinaten: 697000, 280000, 1540; 697000 247000, 20000) ist daher eine minimale Flughöhe von 10'000 Fuss ü.M. einzuhalten.

11. Die neuen Warteräume GIPOL (Fricktal) und AMIKI (Weinfeld) sind auf die gleiche Höhe wie die ehemaligen Warteräume anzuheben, d.h. auf eine Minimalhöhe von 3'000 m.ü.M.

Aus Rücksicht auf die Bevölkerung müssen die neuen Warteräume GIPOL (Fricktal) und AMIKI (Weinfeld) auf die gleiche Höhe wie die ehemaligen Warteräume auf deutschem Gebiet angehoben werden. Dies ist technisch leicht umsetzbar.

Schlussbemerkungen

Wir sind überzeugt, dass mit dem Konzept «Akzeptanz» die Lärmproblematik um den Flughafen Zürich gelöst werden kann.

Wir bitten Sie, das SIL-Objektblatt basierend auf diesen Überlegungen zu erarbeiten und somit die Voraussetzungen für einen mehrheitlich von der Bevölkerung akzeptablen und gleichwohl wirtschaftlich sinnvollen Betrieb des Flughafen Zürich zu schaffen. Für dies danken wir Ihnen.

Für die *Region Ost*
Der Lenkungsausschuss
Kloten, 20. Juli 2005

Franz Brunner, Präsident a.i.
Gemeindepräsident Nürensdorf
IG Ost

Dieter Lang
Gemeindepräsident Hofstetten
Eulachtalgemeinden

Kurt Baumann
Gemeindepräsident Sirmach
IRPG Wil

Walter Mäder
Gemeinderat Wiesendangen
Vereinigung der Gemeindepräsidenten
Winterthur-Land

Walter Bossert
Stadtrat
Stadt Winterthur

Martin Stuber
Gemeindepräsident Märstetten
Raumplanungsgruppe Weinfelden

Hans Brunschweiler
Präsidialamt Stadt Frauenfeld
Regio Frauenfeld

Franz Zemp
Gemeindepräsident
Bassersdorf