

Positionspapier der vom Fluglärm hauptbetroffenen Gemeinden und Regionen im Norden, Osten und Westen des Flughafens Zürich

Einladung zum Positionsbezug an die Süddeutschen Kommunen im Landkreis Waldshut

Veranlassung

Die von den Immissionen durch den Flughafen Zürich hauptbetroffenen Gemeinden in der Schweiz und in Süddeutschland wurden bisher nicht adäquat in die Entscheidungsfindung über die Abwicklung des Luftverkehrs am Flughafen Zürich und in die Erarbeitung eines entsprechenden Staatsvertrags mit einbezogen. Die mangelnde Berücksichtigung der kommunalen Interessen führte auf Stufe Kanton und Bund (SIL-Prozess) zu unausgereiften Beschlüssen und langwierigen Blockaden zum Nachteil aller Beteiligten.

- Der Staatsvertrag stellt für die hauptbetroffene Bevölkerung nördlich und südlich des Rheins ein schlechtes Verhandlungsergebnis dar und dient als Vorwand für eine Neuverteilung der Fluglärmbelastung mit verdeckten politischen Zielsetzungen.
- Das neu geplante Betriebsreglement 2014 bringt im Wesentlichen einen neu konzipierten Ostanflug und eine tiefere Abdrehmöglichkeit bei Nordstarts. Das neue Ostkonzept bildet zweifellos eine Vorstufe, um später, über eine zeitliche Ausweitung am Morgen und am Abend, den weiteren Süden des Flughafens vollständig von Fluglärm entlasten zu können. Das neue Ostkonzept impliziert die Forderung nach Verlängerung der Pisten 28 und 32.
- Die aus dem Ostkonzept resultierende neue Lastenverteilung mit Nordweststarts führt mit den vorgesehenen Abflugrouten zu mehr Flugkilometern über der engeren Flughafenregion und damit zu einer noch höheren Gesamtbeschallung der hauptbetroffenen Menschen bis in den süddeutschen Raum entlang dem Rhein selbst bei gleichbleibender Zahl der Flugbewegungen.

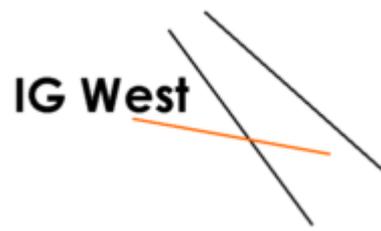
Die Gemeinden um den Flughafen sind legitimiert, die Flughafenpolitik mitzugestalten und machen diesen Anspruch geltend. Die Trägerschaft dieses Positionspapiers bündelt die Interessen der hauptbetroffenen Menschen im Norden, Osten und Westen des Flughafens über die Rheingrenze hinweg und vertritt diese nachhaltig.

Sie vertritt nachfolgende **Grundhaltungen**:

- Der Flughafen wird als wichtiger Standortfaktor und als bedeutender Arbeitgeber anerkannt und geschätzt.
- Bei einem ernsthaften Einbezug besteht die Bereitschaft, bisherige Positionen in Frage zu stellen.
- Im Rahmen des operationell Machbaren wird eine faire Gesamtlösung ohne politisch gewollte Privilegierung einzelner Regionen gefordert.
- Eine **faire Fluglärmverteilung** wird gefordert, weil dies den ausgewogenen Grundsätzen des Zürcher Regierungsrates zur Flughafenpolitik vom 23. August 2000 und der breit abgestützten Schlussforderung des damaligen Runden Tisches Flughafen Zürich – unter Beteiligung von Vertretern aus Deutschland – entspricht. Es war dies der letzte ernsthafte Einbezug der betroffenen Regionen und Bevölkerung.
- **Auf Pistenverlängerung ist zu verzichten**, weil die reale Entwicklung der Flugbewegungszahlen (nicht zu verwechseln mit der Anzahl Personentransporte) keinen Ausbaubedarf erkennen lässt. Und, weil die notwendige Kapazitätserhöhung in den Spitzenstunden des Flughafens mittels betrieblicher Massnahmen und Optimierungen („Straight-out-16“) erreicht werden kann.

Lösungsparameter für den künftigen Betrieb

Die dereinst definitive Betriebsvariante soll eine genügende Leistungsfähigkeit aufweisen, um das wirtschaftliche Interesse der Schweiz und des Metropolitanraums Zürich sicherstellen zu können. Sie soll auf eine maximale Verminderung der Gesamtbeschallung ausgerichtet sein. Dazu besteht ein erhebliches Optimierungspotential bei den Abflugrouten. Aus politischen Rahmenbedingungen resultierende, ökologisch und lärmtechnisch unsinnige Abflugrouten sind möglichst zu vermeiden (Left-Turn-Out-Abflüge Pisten 16 und 32 für Flüge trotz entgegengesetzter Richtung der Flugziele).



Die unterzeichnenden Gemeinden und Regionen postulieren für den Flughafen Zürich eine Flugbetriebsabwicklung auf Grundlage

1. **der historisch gewachsenen, heutigen Betriebsvariante** und
2. **der 220. DVO zur LuftVO** (Deutsche Durchführungsverordnung) in der ursprünglichen Fassung vom 10.03.2005.

Geforderte Flugbetriebsvariante

Die unterzeichnenden Gemeinden und Regionen fordern mit diesem Positionspapier die nachfolgend dargestellte Flugbetriebsvariante für die ordentliche Flugoperation.

Bei bestimmten Wetterlagen (starker Westwind, Bisenlage, Schnee etc.) kommen, wie bis anhin, situationsangepasste Betriebskonzepte zur Anwendung.

Zeit	MO - FR	SA + SO
06.00 bis 08.00	Südkonzept	Südkonzept
08.00 bis 10.00	Nordkonzept	Nordkonzept
10.00 bis 12.00		
12.00 bis 14.00		
14.00 bis 16.00		
16.00 bis 18.00		
18.00 bis 20.00	Ostkonzept	Ostkonzept
20.00 bis 22.00		
22.00 bis 23.30		

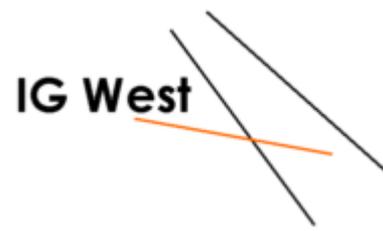
Straight-Out Piste 16

10.00 – 14.00 Uhr
 Straight-Out Piste 16 zwecks Erhöhung der Stundenleistung und Verbesserung der Betriebssicherheit.
 Dieses Startverfahren reduziert die Gesamtbeschallung der Flughafenregion, insbesondere auch von Dietlikon, Opfikon-Glattbrugg und Wallisellen.

Die schwache Zusatzbelastung in entfernteren Südgemeinden während begrenzten, wenig sensiblen Tagesstunden ist als Lastenausgleich im Gesamtinteresse hinzunehmen.

20.00/21.00 bis 23.00
 (mit Verspätungsabbau)
 Ostkonzept wie heute, ergänzt um lärmoptimierte Abdrehpunkte bei Nordstart.

In der vorgeschlagenen Flugbetriebsvariante manifestiert sich ein fairer, betrieblich umsetzbarer Lastenausgleich zwischen allen Himmelsrichtungen und Regionen. Die geforderte Flugbetriebsvariante berücksichtigt die Interessenslage der Bevölkerung in Süddeutschland gleichermaßen wie diejenige der hauptbetroffenen Gemeinden in der Schweiz.



137 Gemeinden unterstützen das Positionspapier

43 Gemeinden nördlich des Flughafens

Hüntwangen; Rafz; Schleinikon; Schöfflisdorf; Steinmaur; Will ZH; Bachenbülach; Bachs; Buchberg; Bülach; Eglisau; Glattfelden; Hochfelden; Höri; Neerach; Rüdlingen; Stadel; Wasterkingen; Weiach; Winkel.

Die Gemeinden des Gemeindeverbands ZurzibietRegio:

Baldingen; Böbikon; Böttstein; Döttingen; Eendingen; Fisibach; Full-Reuenthal; Kaiserstuhl; Klingnau; Koblenz; Leibstadt; Lengnau; Leuggern; Mandach; Mellikon; Rekingen; Riethem; Rümikon; Schneisingen; Siglistorf; Tegerfelden; Wislikofen; Bad Zurzach.

14 Gemeinden westlich des Flughafens

Buchs ZH; Boppelsen; Daellikon; Dänikon; Dielsdorf; Niederglatt; Niederhasli; Niederrohrdorf; Niederweningen; Oberglatt; Oberrohrdorf; Regensdorf; Regensberg; Rümlang.

80 Gemeinden östlich des Flughafens

Altikon; Bassersdorf; Brütten; Dägerlen; Dättlikon; Elgg; Hagenbuch; Hittnau; Hofstetten; Illnau-Effretikon; Kloten; Kyburg; Lindau; Nürensdorf; Rickenbach; Schlatt; Seuzach; St. Gallen; Turbenthal; Weisslingen; Wiesendangen; Wila; Wildberg; Winterthur; Zell.

Regio Frauenfeld:

Felben-Wellhausen; Frauenfeld; Gachnang; Herdern; Homburg; Hüttlingen; Hüttwilen; Matzingen; Müllheim; Neunforn; Pfyn; Stettfurt; Thundorf; Uesslingen-Buch; Warth-Weiningen.

Regio Wil:

Aadorf; Bettwiesen; Bichelsee-Balterswil; Braunau; Eschlikon; Fischingen; Jonschwil; Kirchberg SG; Lommis; Lütisburg; Münchwilen; Niederhelfenschwil; Oberbüren; Oberuzwil; Rickenbach TG; Sirmach; Tobel-Tägerschen; Uzwil; Wängi; Wil; Wilen; Zuzwil.

Regionalplanungsgruppe Mittelthurgau:

Affeltrangen; Amlikon-Bissegg; Berg; Birwinken; Bischofszell; Bürglen; Bussnang; Erlen; Hauptwil-Gottshaus; Hohentannen; Kradolff-Schönenberg; Märstetten; Schönholzerswilen; Sulgen; Weinfelden; Wigoltingen; Wuppenau; Zihlschlacht-Sitterdorf.