

17.07.2015

## **Die Fakten zur Fluglärmdiskussion**

### **Eine Richtigstellung von IG-Nord, Region Ost und IG West**

Am 7. Juli 2015 präsentierten IG-Nord, Region Ost und IG West ein Positionspapier zur Ausgestaltung des Flugbetriebs am Flughafen Zürich. Dieses wird von 137 Gemeinden mit einer Wohnbevölkerung von 672'000 Einwohnerinnen und Einwohnern mitgetragen und orientiert sich im Wesentlichen am heutigen Flugregime und an den Rahmenbedingungen der Deutschen Durchführungsverordnung (DVO).

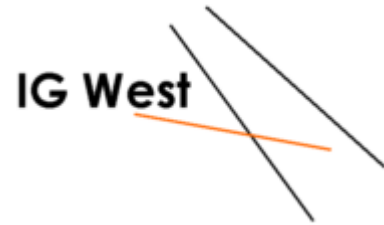
Das Papier wird als Konsenspapier der drei Himmelsrichtungen bezeichnet. Es berücksichtigt aber gleichermassen die Interessen der hauptbetroffenen Gemeinden im Süden des Flughafens (Opfikon, Wallisellen, Dübendorf und Dietlikon) wie auch in Deutschland entlang dem Rhein. Nicht umsonst wurde das Positionspapier von deutschen Repräsentanten an der Medienkonferenz wohlwollend entgegengenommen. Die genannten Südgemeinden tragen mit den heutigen Südstarts, die in einer steilen Kurve nach links abdrehen, faktisch mehr Lärm als bei den geforderten Südstarts geradeaus.

Mit einem zu erwartenden Aufschrei reagieren nun Vertreter von Südgemeinden und die Stadt Zürich. Sie sprechen von einem gegeneinander Aufheizen von Gemeinden und Städten. Dem ist nicht so. Vielmehr trägt das neue N-O-W-Positionspapier auch den legitimen Interessen der hauptbetroffenen Südgemeinden Rechnung, wie sich mit Blick auf die Fakten und Tatsachen zeigt.

Unlauter sind indes Behauptungen in einer Medienmitteilung, welche Dietlikon, Dübendorf, Opfikon und Wallisellen gestern veröffentlicht haben. Zitat: „Bereits heute erfolgen alle Starts der Grossraumflugzeuge sowie deren Anflüge zwischen 06.00–07.00 Uhr über den Süden“.

Diese Formulierung führt zu Fehlschlüssen und ist auch sachlich falsch. Richtig ist: Es starten längst nicht alle Grossraumflugzeuge Richtung Süden. In der Mittagsspitze müssen viele Langstreckenflüge wegen der besseren Hindernisfreiheit Richtung Norden starten. In den sensiblen Abendstunden, ab 20 Uhr an Wochenenden und ab 21 Uhr wochentags, geschieht dies aus lämpolitischen Gründen.

Die hartnäckig und lautstark behauptete übermässige Fluglärmbelastung des Südens präsentiert sich bei genauem Hinsehen als haltlos. Die nachfolgenden Fakten sind der offiziellen Monatsstatistik des Flughafens entnommen. Sie zeigen beispielsweise im Mai 2015 für die grossmehrheitlichen Tage mit Normaloperation, also ohne wetterbedingte Abweichungen, folgendes Bild:



### Anzahl Südanflüge

- 12.4 Morgenanflüge von 6 bis 7 Uhr pro Wochentag, das sind 3.3% aller Anflüge pro Tag
- 37.5 Morgenanflüge von 7 bis 9 Uhr am Wochenende und an Feiertagen, das entspricht 9.9% aller Anflüge pro Tag
- Morgenanflüge von Süden über den ganzen Monat gemittelt: 7.1%; 92.9% aller Anflüge tragen Nord- und Ostgemeinden
- Zu beachten ist: Während dieser Morgenstunden trägt der Norden den wesentlich lautereren Abfluglärm! Der Norden und die deutschen Südgemeinden am Rhein werden als einzige Region in allen Betriebszuständen beschallt.

### Fakten zur Forderung „Straight Out Piste 16 von 10 bis 14 Uhr“

- Von insgesamt 377 täglichen Abflügen finden im Durchschnitt 36 Starts oder 9.5% auf Piste 16 in Richtung Süden statt; 90.5% aller Abflüge tragen die West- und Nordgemeinden
- Die 36 Südstarts teilen sich auf die Mittagszeit und die früheren Abendstunden auf
- Im Zeitfenster von 10 bis 14 Uhr finden heute ca. 20 Starts oder 5.3% der täglichen Abflüge Richtung Süden statt, alle mit "left turn out" und entsprechend unnötig hoher Gesamtbeschallung der engeren Flughafenregion
- Der "straight out 16" gemäss Positionspapier ergäbe für den entfernten Süden pro Abflugrichtung (O-S-W) etwa 4 bis 8 moderate Lärmereignisse, verteilt über 4 Stunden während unsensiblen Tageszeiten; ist das zu viel verlangt?
- In diesen 4 Stunden würden Opfikon, Wallisellen, Dietlikon, Dübendorf, Bassersdorf, Nürensdorf, Kloten und viele weitere Gemeinden entlastet, weil die startenden Flugzeuge geradeaus wesentlich steiler aufsteigen könnten.

Es ist an der Zeit, auch mit den Südgemeinden ernsthaft ins Gespräch zu kommen. Das wollen auch die N-O-W-Gemeinden. Aber ein Mindestmass an Solidarität muss auch im Süden erwartet werden können. Denn auch die Ostgemeinden könnten argumentieren, dass sie vor der Einführung der deutschen DVO nur bei vereinzelt Wetterbedingungen (Westwind- oder Bisenlagen) Fluglärm zu ertragen hatten.

Abschliessend sei festgehalten, dass das vom Süden immer wieder vorgebrachte Argument, es würden mehr Personen beschallt, nicht stimmt. Das musste die Volkswirtschaftsdirektion bereits im August 2013 öffentlich zugeben (siehe NZZ 23.08.2013). Die N-O-W-Allianz wird sich dazu zu gegebener Zeit vernehmen lassen. Vorerst setzen wir aber darauf, mit den hauptbetroffenen Gemeinden im Süden ins Gespräch zu kommen.

IG Nord, Region Ost und IG West