

BFO-Stellungnahme zu den SIL-Varianten

Lindau, März 2008

Ausgangslage

Der Zürcher Regierungsrat, die Flughafenbetreiberin Unique (Geschäftsbericht Unique 31.12.2003) und alle politischen Parteien haben der Bevölkerung den Willen bekundet, die zusätzlichen Ostanflüge wieder abzuschaffen. Dieser Umstand gilt als Ausgangslage genau so wie das Betriebsreglement vor dem 19.10.2001; also vor der voreiligen Umsetzung des später abgelehnten Staatsvertrages und vor der Einführung der regelmässigen Ostanflüge.

Weiters dient als Ausgangslage die Zürcher Abstimmung über die Beschränkung der Flugbewegungen (November 2007). Das klare **JA zu einer Begrenzung bei 320'000 Flugbewegungen und sieben Stunden Nachruhe netto** gelten als minimale Eckwerte der künftigen Betriebsvarianten. Sollte die Behördeninitiative mit den Eckwerten **320'000 Flugbewegungen und acht Stunden Nachruhe** vom Zürcher Parlament unterstützt werden, gelten diese Eckwerte für alle künftigen Betriebsvarianten.

Die Petition "Pistenausbau NEIN", die von 27'000 Bürgerinnen und Bürger unterzeichnet wurde, sowie die mehrmalige Willensbekundung des Zürcher Parlaments, einen Pistenausbau abzulehnen, ist zu respektieren und umzusetzen.

Bemerkung zur Sicherheit

Die heutige Beanspruchung der Ostpiste in den Abend- und Nachtstunden erfolgt zu verkehrsarmen Zeiten mit eher kleinen Flugzeugen. Eine darüber hinaus gehende Benutzung führt zu einem starken Anstieg des Sicherheitsrisikos, da verschiedene ICAO-Sicherheitsempfehlungen beim Ostanflug bereits heute nicht erfüllt werden, die sich in verkehrsreicheren Zeiten bei gleichzeitiger starker Benutzung der Abflugrouten exponential negativ auf die Sicherheitsrisiken auswirken. Auch aus diesem Grund sind alle Varianten abzulehnen, die eine Forcierung der jetzigen Ostanflüge zur Folge haben.

Zusätzlich wurden durch die Verlegung des Warteraum Amiki, und der damit verbundenen Verlegung der Ostabflugrouten in denselben Korridor wie die ILS28 Auf- und Anflugrouten eine Vielzahl von gefährlichen Kreuzungspunkten geschaffen.

Bemerkung "Pistenausbau NEIN"

Auch ohne Pistenausbau wird die Nachfrage bis 320'000 Flugbewegungen abgewickelt werden können. Diese Bewegungszahl wurde vom Zürcher Stimmbekundung maximal akzeptiert und stösst auch bei politischen Verbänden und Gemeindeexekutiven auf eine grosse Mehrheit. Zudem verlangt die Petition "Pistenausbau NEIN", die von 27'000 Bürgerinnen und Bürgern unterzeichnet wurde, einen Verzicht auf jeglichen Pistenausbau. Der Hinweis der

Volkswirtschaftsdirektion auf die kantonale Einflussnahme bei Pistenausbauvorhaben (fakultatives Referendum) ist irreführend. Wieso soll der Kanton Zürich den Bund ein Pistenausbauvorhaben im SIL-Objektblatt planen lassen, um gleichzeitig auf die kantonale Hoheit hinzuweisen?

Varianten

In keiner der vom Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL, in Zusammenarbeit mit der Zürcher Volkswirtschaftsdirektion, vorgestellten Varianten wird auch nur ansatzweise auf das Versprechen – die Abschaffung der zusätzlichen Ostanflüge - eingegangen. Nicht einmal in der optimierten Variante E, die als Grundlage die deutsche Sperrzeit DVO ignoriert, wird auf die abendlichen Ostanflüge verzichtet. Auch Varianten mit dem gekröpften Nordanflug sehen keinerlei Entlastung für die Bevölkerung östlich des Flughafens vor. Ein klares Zeichen dafür, dass die vorher genannten Protagonisten gar nie die Absicht verfolgten, ihr Versprechen einzulösen und die zusätzlichen Ostanflüge abzuschaffen. Aus diesem Grund kann die Variante E ohne eine zusätzliche Entlastung der Bevölkerung in der Ostanflugschneise nicht als Langfristvariante in Betracht gezogen werden.

Die **Variante J** mit einem Pistenausbau ist klar abzulehnen. Es ist weder einzusehen, wieso die Ostanflüge über das Ausmass der deutschen Sperrzeit hinaus intensiviert werden sollen, noch ist es der Region Ost mit 450'000 Bürgerinnen und Bürger zumutbar, über 50 Prozent der Betriebszeiten als Anflugachse zu dienen. Der minimale Kapazitätsgewinn rechtfertigt nicht die komplette Umkehr des bisherigen Flugregimes. Es ist weder raumplanerisch, ökologisch noch sicherheitstechnisch verantwortbar, diese Intensivierung der Ostanflüge im SIL-Prozess weiter zu verfolgen.

Auf Varianten mit Parallelpiste gehen wir erst gar nicht ein, da solche Planspiele in keiner der künftigen Betriebsvarianten etwas zu suchen haben.

Forderung

Die **Variante J** mit einem Pistenausbau ist klar abzulehnen wie auch alle weiteren Varianten, die einen Ausbau des bestehenden Pistensystems nach sich ziehen würden. Weder die raumplanerische Sicherung noch der Eintrag oder die Erwähnung eines Pistenausbaus gehören in das Objektblatt SIL. Die komplette Umkehr des bisherigen Flugregimes ist vor allem auch aus Sicherheitsgründen nicht zu verantworten. Dem Willen der Bevölkerung (Petition), der Behörden (Behördeninitiative) und des Zürcher Parlaments ist Rechnung zu tragen und die Planspiele eines Pistenausbaus sind abschliessend zu entsorgen. Die Ergebnisse der Konsultativen Konferenz zeigen – bei einer gesetzeskonformen Auslegung der Sitzverhältnisse – eine klare Mehrheit gegen einen Ausbau des Pistensystems.

Der Betrieb einer Parallelpiste ist ökologisch und ökonomisch nicht zu vertreten und soll aus allen weiteren Planungen gestrichen werden.

Die Varianten "**E DVO**" und "**E optimiert**" erfüllen die maximal zulässige Bewegungszahl von 320'000 Flugbewegungen (335'000 gemäss Studie des Schutzverbandes der Bevölkerung oder 325'000 gemäss Analyse BAZL). Diese Varianten sollen als Zwischenlösung im SIL-Objektblatt weiter verfolgt werden. Bei einer Weiterentwicklung der Navigationstechnologie für den gekröpften Nordanflug (GNA) ist diese Variante mit dem abendlichen Einsatz des

GNA zur Entlastung der Bevölkerung östlich des Flughafens zu ergänzen. Vorbehältlich der Umsetzung der Varianten "E DVO" und "E optimiert" ist die vollständige Erfüllung aller ICAO-Sicherheitsempfehlungen, insbesondere die Hindernisfreiheit in der Sicherheitszone im Anflugbereich und neben den Pisten zu gewährleisten.

Als weitere Optimierung ist der Warteraum Amiki wieder nach Deutschland zu verlegen und die Abflugroute Ost wieder in den ursprünglichen Zustand vor 2006 zu versetzen. Die sicherheitstechnisch bedenkliche Führung der Abflugrouten in Gegenrichtung zum Ostanflug muss aus Sicherheitsgründen wieder in den ursprünglichen Zustand vor 2006 versetzt werden. Dazu muss der Warteraum Amiki weiter nördlich über dem Untersee/Bodensee platziert werden. Es gibt keinen Grund, dass sich alle Abflüge Richtung Osten (auch Nordstarts) im Raum Kyburg wieder treffen müssen. Wurde der neue Luftraum für Friedrichshafen nicht in den Sicherheitsbereich von Amiki verlegt, warum geht das dort und südlich davon nicht?

Sollten Varianten mit einem Pistenausbau trotzdem im SIL eingetragen werden, wird das ganze Objektblatt – also auch die Varianten bestehend auf dem jetzigen Betriebsregime (Varianten E) – von BFO abgelehnt.

Zusammenfassung:

- Variante **J** mit einem Pistenausbau ist abzulehnen und nicht weiter zu verfolgen
- Variante **P** mit einer Parallelpiste ist abzulehnen und nicht weiter zu verfolgen
- Variante "**E DVO**" oder "**E optimiert**" ist als Zwischenlösung und als vorläufiges Betriebsregime umzusetzen
- Verbesserungen in der Navigationstechnologie für den gekröpten Nordanflug (GNA) müssen zwingend zur Entlastung oder vollständigen Beseitigung der abendlichen Ostanflüge umgesetzt werden
- die Eckwerte 320'000 Flugbewegungen und sieben Stunden Nachtruhe netto sind im Objektblatt zu berücksichtigen
- die Eckwerte der Behördeninitiative (320'000 Flugbewegungen und acht Stunden Nachtruhe) sind bei einer Zustimmung des Zürcher Parlaments im Objektblatt zu berücksichtigen
- ICAO-Sicherheitsempfehlungen sind vollständig zu erfüllen
- Aus Sicherheitsgründen sind die Ost-Abflugrouten von den Anflugrouten ILS28 auch horizontal zu separieren, d.h. wieder in den ursprünglichen Zustand vor 2006 zu bringen.

Freundliche Grüsse

Ralph Weidenmann, Co-Präsident BFO

Fritz Kauf, Co-Präsident BFO

