

ZFI - Zürcher Fluglärm Index / Zahlen und Analyse durch Bürgerprotest Fluglärm Ost

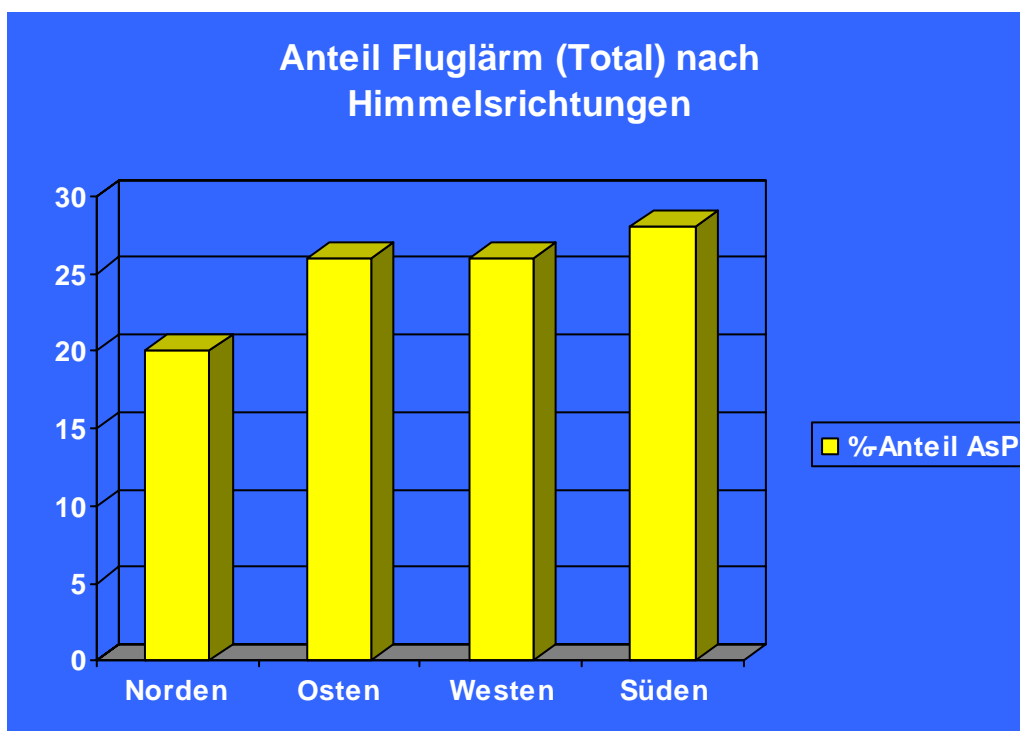
Einleitung

Am 16. Dezember 2008 wurde der erste formelle Bericht über den Zürcher Fluglärm Index (ZFI) durch die Volkswirtschaftsdirektion veröffentlicht. Das Zürcher Stimmvolk hat diesem Messinstrument am 25. November 2007 mit 63 Prozent zugestimmt und damit zu den folgenden drei Eckwerten JA gesagt: Maximal 47'000 Personen dürfen durch übermässigen Fluglärm gestört werden, die Nachtflugsperrzeit muss auf sieben Stunden Netto (ohne Verspätungsabbau) verlängert werden und bei Erreichen von 320'000 Flugbewegungen muss der Regierungsrat dem Kantonsrat einen referendumsfähigen Beschluss vorlegen.

2007 wurden gemäss dem ZFI-Bericht 46'329 Personen übermässig stark mit Fluglärm belastet. Damit wird bereits im Abstimmungsjahr der Richtwert von maximal 47'000 Personen erreicht. Gemäss Volksabstimmung muss der Regierungsrat vor Erreichen des Richtwertes handeln. Es stehen ihm dabei verschiedene Möglichkeiten zur Verfügung: Verlängerung der Nachtruhe, Beschränkung der Flugbewegungen, raumplanerische Auszonungen in Fluglärmgebieten, strengere Lärmgebühren für die Airlines und lärmschonendere An- und Abflugverfahren.

Die Zahlen

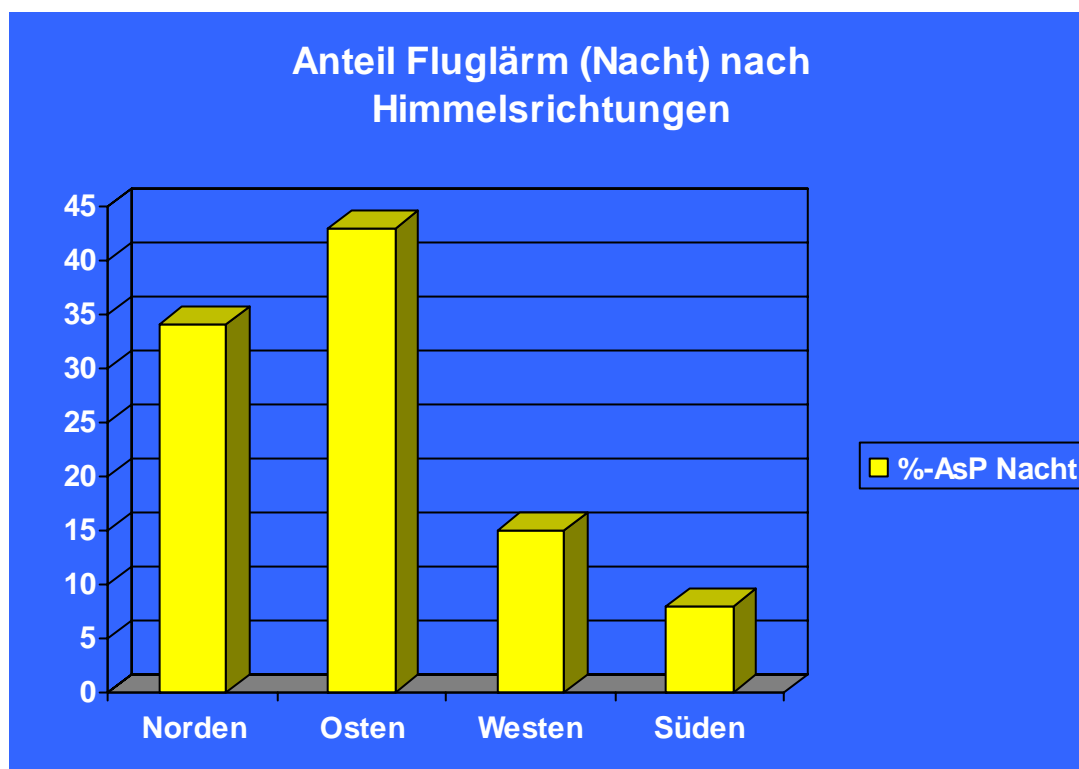
Die stark belärmten Personen verteilen sich nach Himmelsrichtung und Wohnort wie folgt: 28 Prozent wohnen im Süden (inkl. Stadt Zürich), 26 Prozent im Osten und Westen (inkl. Kanton Aargau) und 20 Prozent im Norden (inkl. Deutschland). Diese Zahlen sind absolut; dies bedeutet, dass die dichtere Besiedelung im Süden vollständig in diese Berechnung mit einbezogen ist. Damit zeigt sich, dass der Süden – trotz dichter Besiedelung – nicht stärker belastet ist als die Region östlich oder westlich des Flughafens.



Grafik 1: Trotz unterschiedlicher Besiedelung kaum Differenzen in der Belastung der Regionen

ZFI - Zürcher Fluglärm Index / Zahlen und Analyse durch Bürgerprotest Fluglärm Ost

Diese Lärmbelastungen verteilen sich jedoch in den sensiblen Nachtstunden völlig unterschiedlich. Während die Gesamtbelastungen mit Berücksichtigung der Besiedlungsdichte einigermaßen ausgewogen auf die vier Himmelsrichtungen und die verschiedenen Pistenenden verteilt sind, präsentiert sich das Bild in den Nachtstunden ab **22:00 Uhr bis 06:00 Uhr** wie folgt: **Der Norden und Osten tragen 77 Prozent aller Lärmbelastungen!** Diese Konzentration von Lärm und Schadstoffen zu den sensibelsten Zeiten ist absolut untragbar!



Grafik 2: In den Nachtstunden tragen die Menschen im Osten und Norden die Hauptlast

Die von Regierungsrätin Fuhrer angestrebte Lösung der Konzentration der Lärm- und Schadstoffbelastung im Osten, Westen und Norden bringt somit beim Zürcher Fluglärm Index ZFI keine Verbesserung; ganz im Gegenteil! Die Regionen, die heute bereits die Hauptlasten des Flugverkehrs tragen, hätten künftig 100 Prozent der Lärm- und Schadstoffimmissionen.

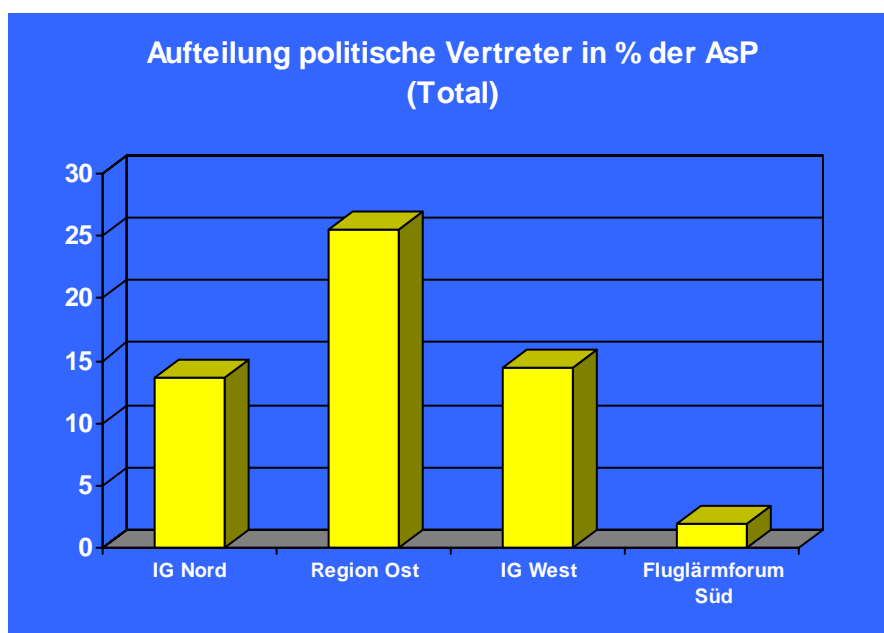
Nicht finanzierbar

Während eine Verlängerung der Nachtruhe eine finanziell günstige und sofortige Verbesserung des Zürcher Fluglärm Index bringen würde, ist ein Pistenausbau weder finanzierbar noch schnell umsetzbar. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt beziffert die Kosten eines Pistenausbaus (Schallschutz, Entschädigung und Infrastruktur) mit 2,4 Milliarden. Die Fertigstellung – nach all den politischen Hürden und einer Volksabstimmung – wäre nicht vor 2020 realisiert.

ZFI - Zürcher Fluglärm Index / Zahlen und Analyse durch Bürgerprotest Fluglärm Ost

Fehlende politische Rechtfertigung

Die politische Rechtfertigung für die Abschiebung der Lasten holt Regierungsrätin Fuhrer in den Eingaben und Forderungen der politischen Vertreter aus den vier Himmelsrichtungen, deren Legitimation wie folgt aussieht: Die politischen Organisationen im Norden, Osten und Westen repräsentieren einen Grossteil der mit Fluglärm belasteten Menschen. Die politische Organisation der im Süden wohnhaften Bevölkerung, das Fluglärmforum Süd, repräsentiert lediglich 2 Prozent der mit Fluglärm belasteten Personen (siehe Grafik 3). Dies hängt damit zusammen, dass das Fluglärmforum Süd ausschliesslich Gemeinden vertritt, die vom Südanflug betroffen sind, diese jedoch für den ZFI kaum lärmrelevant sind. Die mit Fluglärm belasteten Gemeinden südlich des Flughafens (Opfikon, Wallisellen, Dietlikon, Zürich) sind vorwiegend von Starts und nicht von Landungen tangiert und sind nicht Mitglied beim Fluglärmforum Süd.



Grafik 3: Wer repräsentiert die mit Fluglärm belastete Bevölkerung?

Aufweichen, Vergessen, Erhöhen

Die Statements der Flughafenlobbyorganisationen "Komitee Weltoffenes Zürich", "Komitee Pro Flughafen" sowie des Zürcher Gewerbeverbandes und der Flughafenbetreiberin Unique zusammengefasst: Keine Erhöhung der Nachtruhe, keine Bewegungsbeschränkung, Pisten ausbauen, Richtwert von 47'000 Personen nach oben anpassen und Neuzuzüge aus den Statistiken streichen.

Fazit

Das Zürcher Stimmvolk hat dem von Regierungsrätin Fuhrer ausgearbeiteten Lärmindex zugestimmt. Die Flughafenlobbyorganisationen haben die Einführung des ZFI gefordert und forciert. Die Eckwerte sind klar und eindeutig definiert. Die Folgen bei Erreichen des Richtwertes ebenfalls. Nun muss sofort und effektiv gehandelt werden. Die Nachtruheverlängerung, die bereits 2001 auf 6,5 Stunden beschlossen wurde, ist sofort umzusetzen. Sie muss sich neu an den 7 Stunden Netto der Volksabstimmung ZFI orientieren. Pisten- und Kapazitätsausbauten sind endgültig passé!