

Mediengespräch

Standortbestimmung – Südstarts geradeaus

30. August 2013

Schwamendingen



Stadt Zürich

Gesundheits- und Umweltdepartement

FLUGLÄRMFORUM SÜD

Südstarts geradeaus:



Der falsche Weg!

Claudia Nielsen

Vorsteherin Gesundheits- und Umweltdepartement
Stadt Zürich

Freitag, 30. August 2013

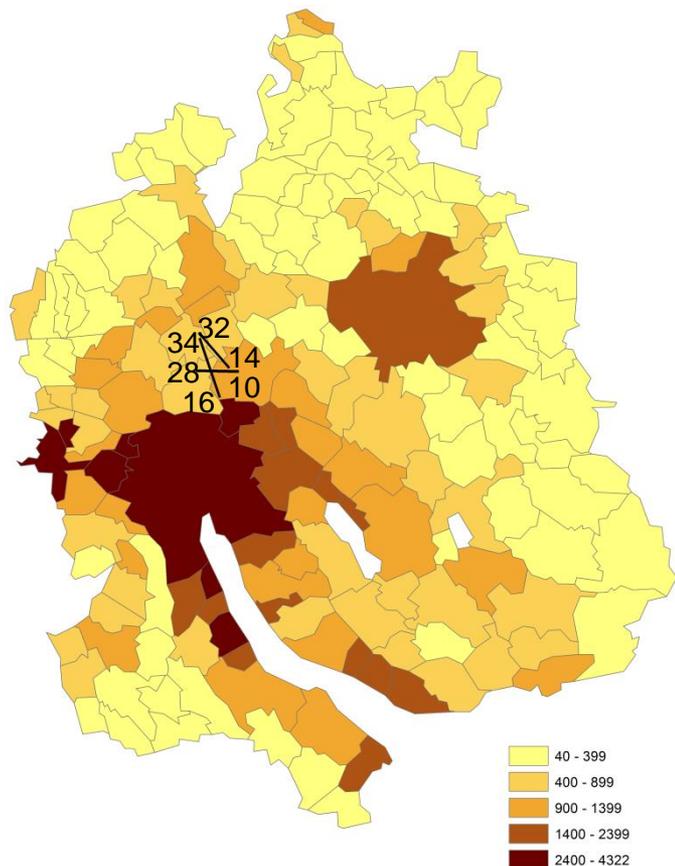


Stadt Zürich

Gesundheits- und Umweltdepartement

Bevölkerungsdichte

EinwohnerInnen pro km²



Quelle: Statistisches Amt des Kantons Zürich,
Kantonale Bevölkerungsstatistik; Bundesamt
für Statistik, Arealstatistik

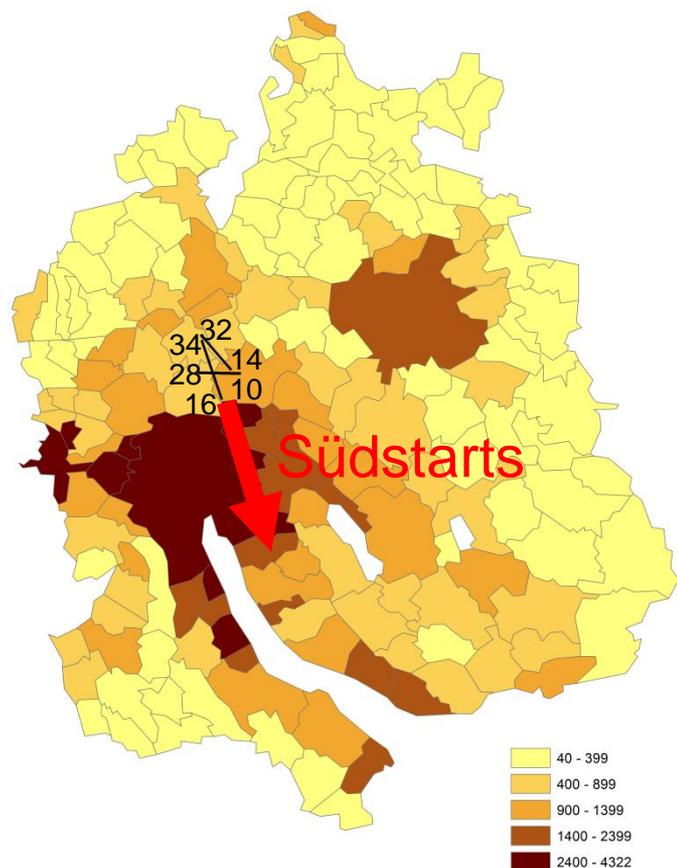
Entwicklungspotenzial Zürich Nord

Insbesondere Schwamendingen weist,
u.a. dank guter ÖV-Erschliessung, ein
hohes Entwicklungspotential auf.

**Dieses darf nicht durch Südstarts
geradeaus gefährdet werden!**

Starts über dichtest besiedeltes Gebiet?

EinwohnerInnen pro km²



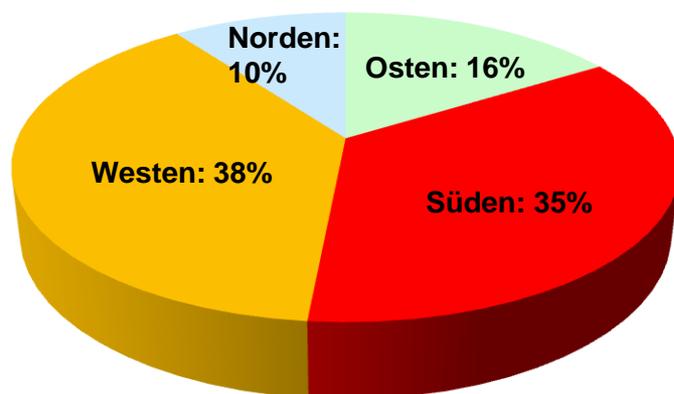
Nein zu Südstarts geradeaus!

Quelle: Statistisches Amt des Kantons Zürich,
Kantonale Bevölkerungsstatistik; bundesamt
für Statistik, Arealstatistik

Lärmverteilung gemäss ZFI

Stark beeinträchtigte Personen

tagsüber (6 – 22 Uhr)



35% aller stark beeinträchtigten Personen (am Tag) leben im Süden des Flughafens
→ mehr als ein Drittel!

14.5 % aller Personen, die insgesamt von Fluglärm betroffen sind, leben in der Stadt Zürich

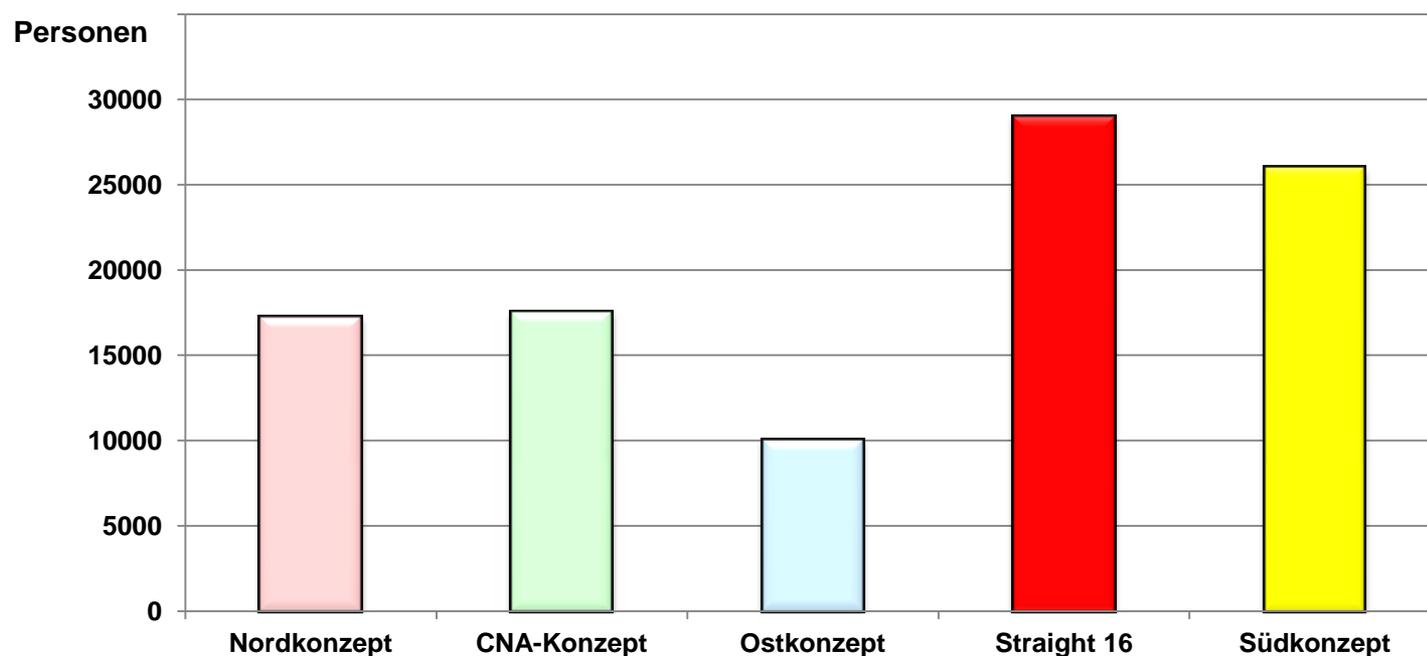
Quelle: Amt für Verkehr Kanton Zürich: *Zürcher Fluglärmindex (ZFI)*, Zusatzauswertungen zum Berichtsjahr 2011, Februar 2013

ZFI (Zürcher Fluglärm Index)

- ZFI bildet im Gegensatz zur eidg. Lärmschutzverordnung die tatsächliche Störung des Lärms besser ab.
- Wurde 2007 vom Zürcher Stimmvolk angenommen.
- Anzahl der vom Fluglärm tagsüber stark beeinträchtigten und in der Nacht in ihrem Schlaf stark gestörten Personen.
- Zulässiger Höchstwert: 47'000 Personen.
IST-Wert 2011: **53'700**

Szenarien, Betriebskonzepte

Immissionsgrenzwert-Überschreitungen nach LSV Basis 320'000 Flugbewegungen (Instrumentenflug)



Quelle: Bundesamt für Zivilluftfahrt: *Flughafen Zürich, SIL-Prozess: Anpassung des Objektblatt-Entwurfs aufgrund des Staatsvertrags mit Deutschland*, Oktober 2012



Lärm macht krank!

Die Lärmbelastung durch den Flugverkehr soll so gering wie möglich sein:

→ Möglichst wenige betroffene Menschen

+

→ Möglichst geringe Lärmintensität

=

KEINE SÜDABFLÜGE GERADEAUS!



FLUGLÄRMFORUM SÜD

Prof. Dr. Richard Hirt

Präsident Fluglärmforum Süd
Gemeindepräsident Fällanden
Kantonsrat (1990 – 2007)

Medienkonferenz Stadt Zürich
30. August 2013

FLUGLÄRMFORUM SÜD

Das Fluglärmforum Süd und die zentralen Forderungen

- Zusammenschluss der Städte und Gemeinden aus den Bezirken Uster (ZH), Meilen (ZH), Horgen (ZH) und Höfe March (SZ) sowie Rapperswil-Jona (SG) im Süden des Flughafens
- Seit 2000 aktiv
- Eine Stimme in der Flughafenthematik, die über 300'000 Menschen vertritt.

Der Flughafen Zürich hat eine zentrale wirtschaftliche Bedeutung für die ganze Schweiz.

Der Flughafen Zürich muss im Rahmen der geltenden Gesetzgebung betrieben werden. Die Umweltschutzgesetzgebung ist eindeutig:

Lärm kanalisieren – Möglichst wenig Menschen belasten

FLUGLÄRMFORUM SÜD

Herausforderung 1: Die Südanflüge, wie wir sie bisher kennen, sind als rechtsgültig erklärt worden.

Sie könnten nur gestoppt werden, wenn das gesamte Flugregime rund um den Flughafen Zürich vollständig umgebaut wird oder Deutschland zu einer neuen, vernünftigeren Lösung bereit ist.

Sie können in der Zahl wesentlich verringert werden, wenn der Gekröpfte Nordanflug eingeführt und die Ost-West-Piste verlängert wird.

**Forderungen: Pistenverlängerung 28
(Ost-West) schnellstmöglich bauen.**

Gekröpfter Nordanflug forcieren.

FLUGLÄRMFORUM SÜD

Herausforderung 2: Staatsvertrag mit Deutschland im Bundestagswahljahr blockiert.

70 % der Bewegungen stammen von deutschen Airlines!

Staatsvertrag = Zusatzbelastung eines der dichtest besiedelten Gebiete der Schweiz, weil das Ostanflug-System zu wenig Kapazität und Zuverlässigkeit bei Wind und Regen bietet.

Anflüge über Deutschland 30 Minuten früher am Morgen möglich.
Anflüge über Deutschland 3 Stunden früher am Abend ausgeschlossen.

Fluglärmforum Süd und Regierungsrat des Kantons Zürich:

- **Ost-West-Pistenverlängerung unabdingbar.**
- **Gekröpfter Nordanflug zwingend.**

FLUGLÄRMFORUM SÜD

Herausforderung 3: Die im Sachplan Infrastruktur (SIL) vorgesehenen Südabflüge geradeaus.

Öffnet eine völlig neue Abflugroute und widerspricht damit dem Kanalisierungsprinzip nach Umweltschutzgesetzgebung.

Über 90 Prozent der Unfälle mit Flugzeugen weltweit geschehen beim Starten oder Landen.

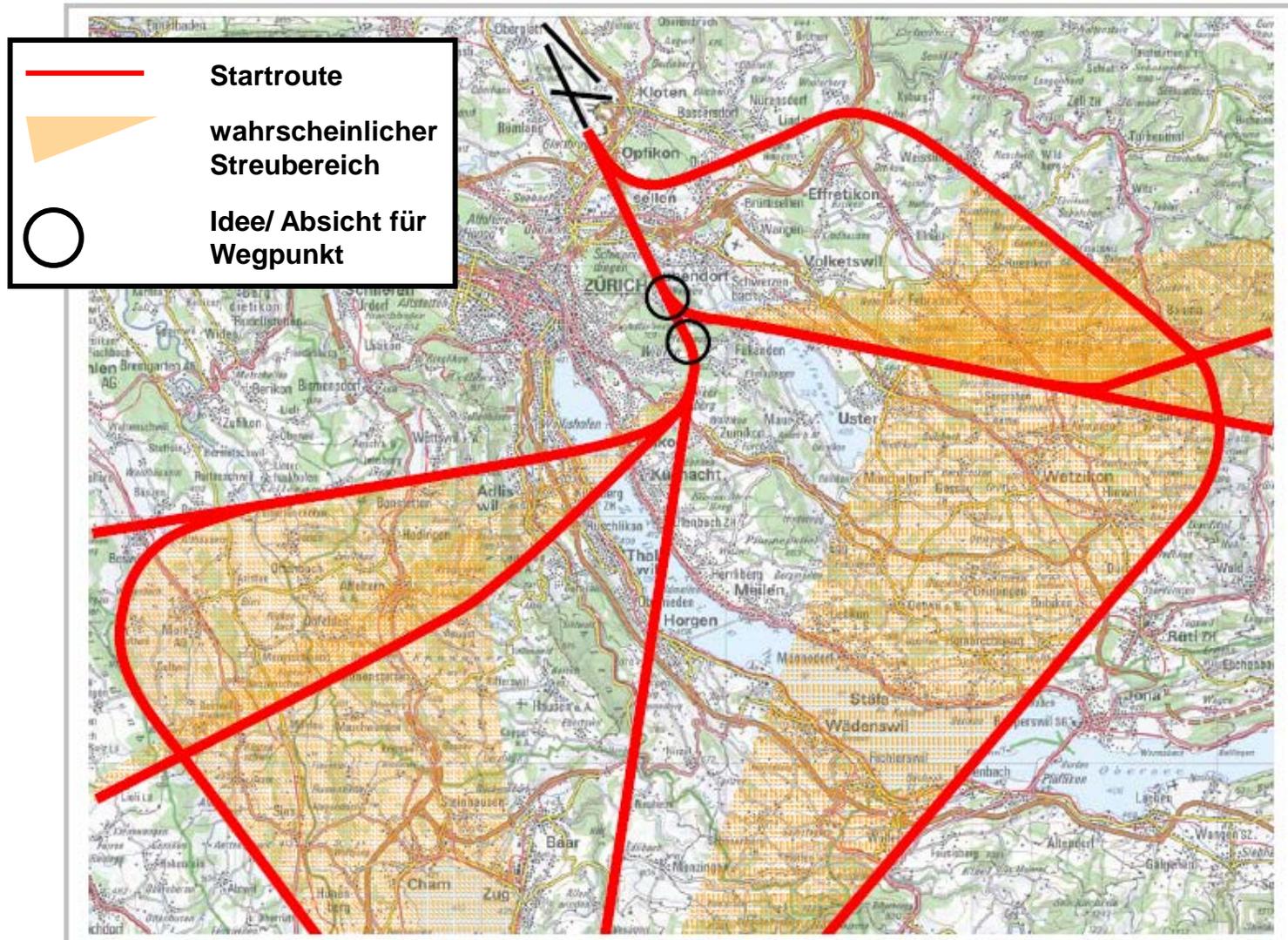
Südanflüge erhöhen das Risiko. Norden der Stadt Zürich und der nähere Süden des Flughafen sind das dichtest besiedelte Gebiet rund um den Flughafen.

Sicherheitsgutachten Bienz, Kummer & Partner, August 2013:

- Ost-West-Ausrichtung grundsätzlich am Sichersten.
- Schadensrisiko bei Ost-West-Ausrichtung wegen gewachsener Siedlungsstruktur am kleinsten.

FLUGLÄRMFORUM SÜD

Linienführung der Südstarts



Quelle: VFSN

FLUGLÄRMFORUM SÜD

NEIN zur Öffnung des Südens für Südabflüge geradeaus.

Nur 1000 Südabflüge geradeaus?

Bei Nebel- und Bisenlage zum Verspätungsabbau?

**Wer einmal Richtung Süden abfliegt,
kann immer Richtung Süden starten.**

**Vgl. Praxis bei den Südanflügen.
Unkontrollierbar. Intransparent.**

FLUGLÄRMFORUM SÜD

NEIN zur Öffnung des Südens für Südabflüge geradeaus.

BAZL und Bundesrätin Doris Leuthard spielen mit dem Feuer. Die Bevölkerung im Süden des Flughafens lässt sich dies nicht bieten.

Regierungsrat des Kantons Zürich, Stadt Zürich und Süden lehnen den Südabflug geradeaus ab.

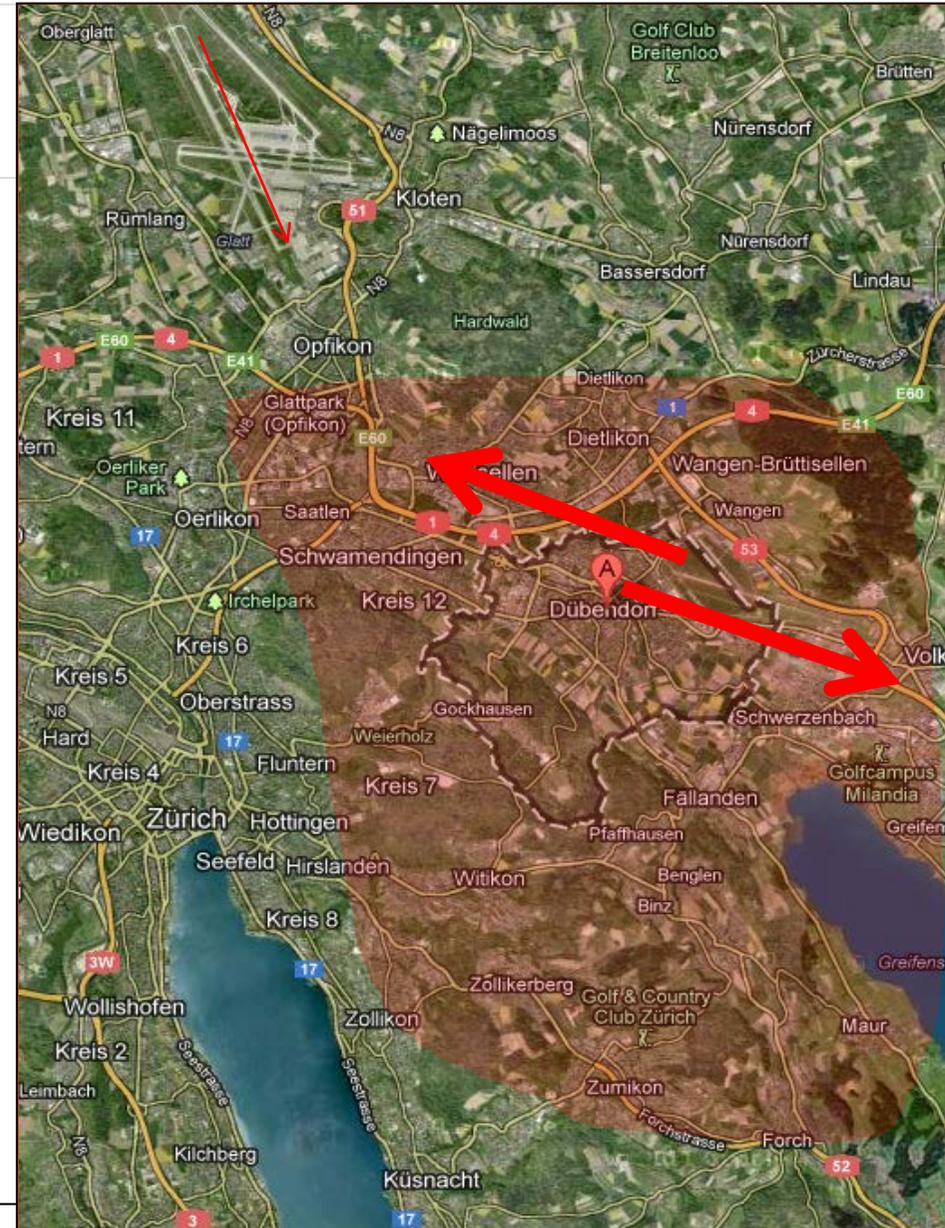
FLUGLÄRMFORUM SÜD

**Herausforderung 4: Bund will
Dübendorf zivilaviatisch nutzen.**

**Nein zu einer weiteren neuen
Belastung der Bevölkerung im
Süden des Flughafens!**



Zürich, 30. August 2013



FLUGLÄRMFORUM SÜD

FAZIT

1. Zürich braucht einen Flughafen, der Mass hält.
Klare Absage an die HUB- und Umsteigestrategie auf dem Buckel der Bevölkerung!
2. Die Interessen der Swiss – heute eine deutsche Airline – müssen in ein richtiges Verhältnis mit dem Bedürfnis der Bevölkerung nach möglichst wenig Lärm gebracht werden.
3. Der Bundesrat ist dem Gesetz verpflichtet. Die Flughafenpolitik muss Lärm kanalisieren und nicht dauernd neuen Lärm verteilen.

Nein zu Südabflügen geradeaus.

Nein zum Jetverkehr ab Dübendorf.