
Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt / Anpassung Teil IIIC Objektblatt Flughafen Zürich (SIL 2) / Stellungnahme

Ausgangslage

Das SIL-Objektblatt legt die Rahmenbedingungen für den Ausbau und den künftigen Betrieb des Flughafens Zürich behördenverbindlich fest. Es ist die Grundlage für die Genehmigung des Betriebsreglements sowie für die Bewilligung von Infrastrukturanlagen (Plangenehmigungen). Es soll sowohl für die Region als auch für den Flughafen zur Rechts- und Planungssicherheit beitragen.

Das SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich ist seit dem 26. Juni 2013 in Kraft (SIL 1). Mit der vorliegenden Anpassung des SIL-Objektblattes (SIL 2) sollen nun die raumplanerischen Leitplanken für die langfristige Entwicklung des Flughafens definitiv festgesetzt werden. Im Vordergrund steht dabei die Umsetzung weiterer Massnahmen aus der Sicherheitsüberprüfung bei gleichzeitiger Optimierung des Betriebs. Wesentliche Elemente sind der Betrieb auf verlängerten Pisten 28 und 32 sowie Südabflüge geradeaus bei Bise und bei Nebel.

Das SIL-Objektblatt soll nach der Durchführung der öffentlichen Information und Mitwirkung sowie der Anhörung der Behörden bereinigt und durch den Bundesrat verabschiedet werden.

Mitwirkung und Vorgehen

Der Entwurf des SIL-Objektblattes für den Flughafen Zürich wird im Sinne der Informationspflicht und der Mitwirkungsrechte öffentlich aufgelegt. Privatpersonen sowie Körperschaften des öffentlichen und privaten Rechts können sich zu diesem Entwurf äussern. Die Anhörung der Behörden und die Mitwirkung der Bevölkerung zum Entwurf des Objektblattes startete am 29. September 2016. Für Organisationen und Private endete die Mitwirkungsfrist am 8. November 2016, für die von den räumlichen Festlegungen im Objektblatt betroffenen Gemeinden endet diese am 8. Dezember 2016 und für die Kantone am 27. Januar 2017.

Zur Unterstützung der Bevölkerung wurde auf Grundlage der Stellungnahmen der Bürgerorganisation Verein Flugschneise Süd Nein (VFSN) und der Behördenorganisation Fluglärmforum Süd (FLFS) sowie zusätzlich mit eigenen Überlegungen eine Musterstellungnahme für die Küsnachter Bevölkerung erstellt. Mit der Beschlussfassung des Gemeinderats am 26. Oktober 2016 (GR-16-81) wurde diese veröffentlicht und der Bevölkerung zur Verfügung gestellt. Die Bevölkerung wurde aktiv zur Mitwirkung aufgerufen.

Die Gemeinde Küsnacht ist von den neuen Festlegungen negativ betroffen und wehrt sich vehement gegen die Einführung von Südstarts und gegen die Weiterführung der Südlandungen. Der Gemeinderat reicht deshalb fristgerecht eine Behördenstellungnahme ein.

Beschluss – auf Antrag des Gemeindepräsidenten:

1. Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zur Anpassung des Objektblatts Flughafen Zürich stellt der Gemeinderat folgende Begehren:
 - 1.1 Von der Anpassung des SIL-Objektblatts sei abzusehen und das Verfahren sei zu sistieren.
 - 1.2 Insbesondere sei der Einsatz der Flugbetriebskonzepte zu überarbeiten.
 - 1.3 Insbesondere sei von Südstarts und -landungen abzusehen.
 - 1.4 Insbesondere sei die Fluglärmbelastung und -verteilung zu minimieren.
 - 1.5 Insbesondere sei keine Erhöhung der Flugbewegungen und der Stundenkapazität vorzusehen.

2. Dies mit folgenden Begründungen:
 - 2.1 Sach- und Richtpläne sind auf einen langfristigen Planungshorizont ausgerichtet und sollen für mindestens 25 Jahre Rechtssicherheit schaffen. Die Festlegungen im SIL-Objektblatt werden diesem Anspruch nicht gerecht. Die Rahmenbedingungen sind zu eng ausgelegt und lassen kaum Planungsspielraum zu.
 - 2.2 Im Hinblick auf die Umsetzung des Staatsvertrags ist das Objektblatt noch einmal anzupassen. Es ist verantwortungslos und unzumutbar, die Anpassung des Objektblatts zum jetzigen Zeitpunkt vorzunehmen und die nachgelagerten Verfahren einzuleiten. Planungs- und Rechtssicherheit würden damit verletzt.
 - 2.3 Die aufliegenden Dokumente enthalten keine ernsthafte Prüfung von alternativen Flugbetriebskonzepten. Die sofort fliegbare und sichere Variante gekröpfter Nordanflug wurde nicht näher geprüft, ebenfalls erfolgte kein Vergleich mit den in Studien als Alternative empfohlenen Westanflügen über wenig besiedeltem Gebiet. Die im SIL-Objektblatt vorgesehenen Flugbetriebskonzepte sind anderen valablen Alternativen gegenüber zu stellen.
 - 2.4 Die Anpassung des Objektblatts verstösst gegen die Grundprinzipien des Raumplanungs- und Umweltrechts sowie der Lärmschutzverordnung. Rund 30 Gemeinden sind zusätzlich im Gebiet mit Hindernisbegrenzung registriert und weitere 20 Gemeinden befinden sich neu im Gebiet mit Lärmauswirkungen. Die vermeintlichen Sicherheits- und Betriebsoptimierungen am Flughafen gehen allesamt zu Lasten von Mensch, Raum und Umwelt. Würde eine Nachhaltigkeitsbeurteilung über die Auswirkungen als Folge der Umsetzung des angepassten SIL-Objektblatts erstellt werden, wäre das Ergebnis vernichtend.
 - 2.5 Die Verlängerungen der Piste 28 im Westen (für Landungen von Osten) und der Piste 32 (für Starts nach Norden) tragen, auch ohne den Staatsvertrag mit Deutschland, wesentlich zur Verbesserung der Sicherheit im Flugbetrieb bei. Die Pisten können so bei allen Wetterlagen für weitgehend alle Flugzeugtypen für Landungen resp. für Starts verfügbar gemacht werden, wodurch verschiedene Kreuzungspunkte am Boden und in der Luft entfallen und die Komplexität bei den Betriebsabläufen vermindert werden kann. Die ergänzenden Massnahmen, wie neue Schnellabrollwege und zusätzlicher Enteisungsplatz, unterstützen diese Sicherheitsvorkehrungen. Somit liegt es auf der Hand, dass Wettersituationen und Südstarts bzw. -landungen als Gründe für zusätzliche Kapazitätserweiterungen missbraucht werden. Sämtliche Massnahmen (Pistenverlängerungen, Rollwege, Enteisungsplätze,

- Flugbetriebskonzept etc.) haben sich an den Sicherheits- und Betriebsoptimierungen und nicht an Kapazitätserweiterungen auszurichten. Wäre der Flughafen tatsächlich so unsicher wie geschildert, so müsste er sofort geschlossen werden.
- 2.6 Das Flugbetriebskonzept ist hochkomplex und schwer verständlich. Auffallend ist, dass je nach Wettersituation der Flugbetrieb ändert und eine stattliche Anzahl verschiedener Flugbetriebsvarianten zum Einsatz kommen. Unverständlich ist insbesondere, dass eine Wettersituation wie Bise als Parameter herangezogen wird. Zu bemerken ist, dass mit dem Bisenkonzept Südstart ein Start mit Rückenwind (!) geplant ist, der flugtechnisch und flugökonomisch wenig sinnvoll ist. Ebenfalls unklar ist der Unterschied zwischen schlechter Sicht und Nebel, insbesondere wenn der Flugbetrieb zwischen diesen beiden Parametern komplett verschieden ausgestaltet werden soll. Zudem wird stark bezweifelt, dass die Variantenvielfalt die Komplexität des Flugbetriebs mindert und die Sicherheit sich erhöht. Das Flugbetriebskonzept hat sich nach eindeutig bestimmbar Parametern bzw. Wettersituationen auszurichten. Die Vielzahl der Flugbetriebsvarianten ist zu reduzieren.
 - 2.7 Südüberflüge – Südstarts geradeaus genauso wie Südlandungen – sind unzweckmässig, gemäss den bundesrechtlichen Vorgaben unzulässig und daher abzulehnen. Über 80% der Unfälle mit Flugzeugen weltweit geschehen beim Starten oder Landen. Unglücke im dicht besiedelten Süden hätten auch am Boden verheerende Folgen. Es gibt keine Flugroute, die mehr Menschen einem Absturzrisiko und dem maximal möglichen Fluglärm aussetzt als An- und Abflüge über dem dichtbesiedelten Süden. Südstarts und -landungen sind ein Sicherheitsrisiko für die Bevölkerung. Sie missachten den Grundsatz, möglichst wenige Menschen zu schädigen. Die An- und Abflugrouten müssen daher über unbesiedelte oder weniger dicht besiedelte Gebiete gelegt werden.
 - 2.8 Südstarts geradeaus wurden im Jahr 2000 während dreier Monate geflogen und es mussten deswegen Schulen teilweise schliessen, weil an ein Unterrichten nicht mehr zu denken war. Südstarts geradeaus lassen die kantonalen Richtwerte zur Fluglärmbegrenzung gemäss dem Zürcher Fluglärm-Index (Anzahl stark gestörter Personen) noch weiter steigen. Die Lärmberechnungen in den Unterlagen widersprechen ferner der realen Wahrnehmung durch die betroffene Bevölkerung, und das zugrunde gelegte Lärmass wurde zu Recht vom Bundesgericht bereits 2010 bemängelt. Das BAZL ist der bundesgerichtlichen Anordnung bis dato nicht nachgekommen und rechnet zu Unrecht weiterhin mit der falschen Lärmmessung. Südstarts geradeaus sind somit auch aufgrund der massiven zusätzlichen Lärmverursachung und der vorgesehenen Auffächerung der Flugrouten und damit weiteren Fluglärmverteilung abzulehnen.
 - 2.9 Als letztlich kapazitätserhöhende Massnahme sind Südstarts geradeaus auch abzulehnen, weil eine Kapazitätserhöhung weder im öffentlichen Interesse liegt noch erforderlich ist. Die Unterlagen gehen bis ins Jahr 2030 von rund 346 000 Flugbewegungen aus. Diese Prognose hat weder Hand noch Fuss und die genannte Anzahl Flugbewegungen widerspricht dem Flughafengesetz. Seit dem Jahr 2000 ist die Anzahl der Flugbewegungen zurückgegangen. Es ist unrealistisch, von einer plötzlichen, markanten und überaus konstanten Zunahme der Flugbewegungen auszugehen. Mehr Kapazität benötigt der Flughafen heute und morgen nicht. Die Südabflüge geradeaus wie auch die Festlegung der Stundenkapazität auf 70 Bewegungen pro Stunde sind daher abzulehnen.

- 2.10 Die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens wird anerkannt. Eine Kapazitätserhöhung braucht unsere Volkswirtschaft jedoch nicht. Weder der vorgesehene Umsteigeanteil von über 30% noch der derzeitige Transferanteil des Frachtverkehrs von fast 70% erbringen einen wesentlichen volkswirtschaftlichen Mehrwert. Eine Kapazitätserhöhung verfolgt nicht die Interessen der Öffentlichkeit und fördert den Wirtschaftsraum Zürich nicht. Die Bevölkerung ist nicht bereit, noch mehr Lasten zu tragen, damit das Hub-System einer privilegierten Fluggesellschaft am Flughafen erweitert werden kann.
- 2.11 Die schweizerische Energie- und Klimapolitik ist mit der Flughafenpolitik nicht vereinbar und eine Kapazitätserhöhung ist aus der Perspektive des Klimaschutzes nicht nachvollziehbar und steht im krassen Widerspruch zu den Klimazielen. Der derzeitige Absatz von 1,6 Millionen Tonnen Flugtreibstoff pro Jahr entspricht einem Anteil von rund 24% des gesamten Treibstoffabsatzes in der Schweiz und verursacht mehr als 5 Millionen Tonnen CO₂ bzw. 24% des gesamtschweizerischen CO₂-Ausstosses aus Treibstoffen. Unhaltbar ist, dass in der Schweiz die Luftfahrt als einziger bedeutender Sektor aktuell keiner klimapolitischen Lenkungsmaßnahme untersteht und damit ein unverhältnismässiges Wachstum gefördert wird.
- 2.12 Dauernde Belastungen durch Lärm, Luftschadstoffe und Nanopartikel aus Flugzeugtriebwerken führen zu enormen Gesundheitsschädigungen. Wissenschaftliche Studien belegen, dass Lärm das Konzentrationsvermögen, die Lesefähigkeit und das Schlaf- und Sozialverhalten, in besonderem Masse bei Kindern, beeinträchtigen. Weitere Studien belegen, dass die Flugabgase toxische und krebserzeugende Luftschadstoffe (Dichlormethan, polyzyklische Kohlenwasserstoffe, Aerosole etc.) enthalten und eine Gesundheitsgefährdung für die Bevölkerung darstellen.
3. Aus den vorstehend genannten Tatsachen und Gründen wird das Bundesamt für Zivilluftfahrt um Gutheissung der eingangs gestellten Begehren ersucht.
4. Mitteilung an
- Bundesamt für Zivilluftfahrt, Sektion Sachplan und Anlagen, 3003 Bern
 - Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, Frau Regierungsrätin Carmen Walker Späh, Neumühlequai 10, 8090 Zürich
 - Baudirektion Kanton Zürich, Amt für Raumentwicklung, Stampfenbachstrasse 12, 8090 Zürich
 - Zürcher Planungsgruppe Pfannenstil, Sekretariat, Goethestrasse 16, Postfach, 8712 Stäfa
 - Fluglärmforum Süd, per E-Mail (lothar.zioerjen@stadtpraesident.ch)
 - Verein Flugschneise Süd Nein, per E-Mail (praesident@vfsn.ch)
 - Stiftung gegen Fluglärm, per E-Mail (info@stiftungfluglaerm.ch)
 - Gemeindepräsidentenverband Kanton Zürich, per E-Mail (martin.harris@gpvzh.ch)
 - Verein Zürcher Gemeindeschreiber und Verwaltungsfachleute, per E-Mail (binder@gossau-zh.ch)
 - Zürcher Planungsgruppe Pfannenstil, per E-Mail (aline.steiger@zpp.ch)
 - Gemeinden Bezirk Meilen
 - Ortsparteien
 - Bürgerforum Küsnacht, 8700 Küsnacht
 - Katharina Kull, Präsidentin Gemeindekonferenz Bezirk Meilen / Kantonsrätin, per E-Mail

- Bruno Amacker, Kantonsrat, per E-Mail
- Hans-Peter Amrein, Kantonsrat, per E-Mail
- Nina Fehr Düsel, Kantonsrätin, per E-Mail
- Medien, mit separater Zuschrift
- Abteilung Planung, mit den Akten

Für richtigen Auszug

Catrina Erb Pola
Gemeindeschreiberin