

Stadt Zürich
Stadtrat
Stadthaus
Postfach, 8022 Zürich

Tel. 044 412 31 01
Fax 044 212 85 20
www.stadt-zuerich.ch/stadtrat

Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich
Generalsekretariat
z.Hd. Herr Marco Fey
Neumühlequai 10
8090 Zürich

Zürich, 9. September 2009

Stellungnahme Bezirk Zürich zum SIL-Prozess Flughafen Zürich / Entwurf Schlussbericht SIL-Prozess des BAZL vom 7. August 2009

Sehr geehrter Herr Fey
Sehr geehrte Damen und Herren

Allgemeine Bemerkungen

Der Bund entschied am 2. Juli 2008, dass der SIL-Prozess auf der Basis der Betriebsvarianten E_{DVO} und E_{opt} auf dem bestehenden Pistensystem und der Betriebsvariante J_{opt} auf dem System mit Pistenverlängerungen weiterzuführen ist. Die Stadt Zürich hat mit ihrer Stellungnahme im Februar 2008 zum Bericht "Variantenoptimierung und raumplanerische Abstimmung" alle drei Varianten zurückgewiesen, da deren Einsatz gar eine Verschlechterung gegenüber der heutigen, nicht tolerierbaren Lärmbelastung bedeuten würde.

Im vorliegenden Entwurf des Schlussberichtes wurden die im Bericht „Variantenoptimierung und raumplanerische Abstimmung“ vorgeschlagenen Betriebsvarianten mit Kapazitäts- und Lärmberechnungen ergänzt. Die Stadt Zürich ist befremdet, dass diese erst mit dem Schlussbericht vorliegen. Dieses Vorgehen wirft die Frage auf, welche Kriterien bisher für das BAZL bei der Erarbeitung der Optimierungen ausschlaggebend waren.

Des Weiteren wurden für den Entwurf des Schlussberichts, gemäss dem Entscheid des Bundes vom 2. Juli 2008, vertiefte Abklärungen zu den Abflügen ab der Piste 16 nach Süden geradeaus erarbeitet. Dem Bericht ist zu entnehmen, dass die geplanten Südstarts geradeaus hinsichtlich Kapazität eine geringe Verbesserung bringen. Dagegen ist zu erwarten, dass diese für die betroffene Bevölkerung eine erhebliche Mehrbelastung mit sich führen werden. Eine umfassende Interessenabwägung dürfte damit klar gegen die Einführung derartiger

Südstarts sprechen. Die Stadt Zürich lehnt diese daher weiterhin mit aller Deutlichkeit ab, zumal auch Sicherheitsbedenken gegen Starts über dicht besiedeltes Gebiet sprechen.

Die Stadt Zürich vertritt sodann weiterhin die Auffassung, dass bei einem allfälligen Wegfall der Nutzungseinschränkungen des Luftraums zu einer Nordausrichtung des Flughafens ohne Südanflüge und Starts Richtung Süden geradeaus zurückzukehren ist und verlangt eine Kanalisierung des Fluglärms über wenig stark besiedeltem Gebiet.

Das Stimmvolk des Kantons Zürich hat sich im Herbst 2008 klar für eine Begrenzung der Flugbewegungen auf 320'000 ausgesprochen. Dies hat ausdrücklich Eingang ins geltende Flughafengesetz des Kantons Zürich gefunden. Die Stadt Zürich ist deshalb befremdet darüber, dass der vorliegende Bericht mit über 350'000 Flugbewegungen im Jahr 2030 rechnet.

Im Bericht nicht thematisiert werden die Auswirkungen einer um eine Stunde verlängerten Nachtruhe von 22.00 bis 6.00 Uhr. Ebenfalls fehlen Ausführungen zu den Möglichkeiten einer Erweiterung bzw. Anpassung des lärmabhängigen Gebührenmodells. Dieses ist offensichtlich seit acht Jahren nicht mehr angepasst worden. Es entrichten deshalb nunmehr beinahe 90% der Flugzeuge gar keine Lärmgebühren mehr und das Modell hat daher seine Lenkungswirkung weitestgehend eingebüsst.

Auch nicht erwähnt wird die Tatsache, dass die Störwirkung der morgendlichen Südanflüge, bei denen Lärmbelastungen zwischen 65 und 83 dB und vereinzelt gar bis 90 dB gemessen werden, durch den rechtlich relevanten Mittelungspegel (Leq_{16}), welcher die Lärmbelastung über den ganzen Tag (6.00-22.00 Uhr) verteilt, verzerrt dargestellt wird. Bereits Lärmimmissionen ab 60 dB bewirken im Rauminnenen Aufwachreaktionen.

Schliesslich wird im Bericht weder auf die noch ausstehenden Resultate der Lärmmessungen im süddeutschen Raum hingewiesen, noch wurde der SIL-Prozess verzögert, bis Klarheit in den Verhandlungen mit Deutschland herrscht.

Stellungnahme zu Betriebsvarianten auf der Basis des vorläufigen Betriebsreglements (E)

Der Bericht hält für die Variante E_{opt} fest, dass Südanflüge nur in den sehr seltenen Wittersituationen mit starkem Nordwind und schlechter Sicht eingesetzt werden sollen. Dagegen geht aus den auf dem Stammbblatt Variante E_{opt} dargestellten Flugbetriebskonzepten hervor,

dass Südanflüge auch bei guter Sicht und schwachem Wind zwischen 21 und 23 Uhr (bzw. bei Verspätung bis 23.30 Uhr) und bei starkem Westwind während des ganzen Tages und der Nachtstunde vorgesehen sind. Auch der vorliegende Entwurf des Schlussberichts ist somit hinsichtlich der tatsächlich zu erwartenden Menge an Südanflügen völlig unklar.

Sechs Untervarianten der Variante E (E_{opt-S} , $E_{opt-Splus}$, E_{DVO-S} , $E_{DVO-Splus}$, $E_{DVO-G-S}$, $E_{DVO-G-Splus}$) beinhalten Starts in Richtung Süden geradeaus. Diese werden wie bereits festgehalten von der Stadt Zürich wegen der zusätzlichen Verschlechterung der Situation der Bevölkerung im Süden des Flughafens klar abgelehnt.

Die Variante E_{DVO-G} beinhaltet die Einführung des gekröpften Nordanflugs. Dennoch sieht die Variante jeweils samstags und sonntags zwischen 7 und 9 Uhr Südanflüge vor. Aus diesem Grund kann auch diese Variante von der Stadt Zürich auf keinen Fall akzeptiert werden. Die Stadt Zürich verlangt indes, dass die neuen technischen Möglichkeiten (z.B. Präzisionsnavigationsverfahren mit GPS) in den Bericht einfließen, so dass in dieser Variante ganz auf Südanflüge verzichtet werden kann.

Stellungnahme zu Betriebsvarianten mit Pistenverlängerungen (J)

Die Betriebsvariante J_{opt} und die Untervarianten (J_{opt-S} und $J_{opt-Splus}$) könnten erst nach einer Verlängerung der Pisten 10-28 nach Westen und 14-32 nach Norden eingeführt werden. Mit den Varianten J wird jedoch trotz den baulich notwendigen Massnahmen weder auf Südanflüge verzichtet, noch werden die Einschränkungen der deutschen Durchführungsverordnung zum Luftverkehr über Süddeutschland (DVO) eingehalten. Bei starkem Nordwest- und Nordostwind mit schlechter Sicht würde der Flughafen während des Tages und der Nachtstunde über den Süden angefliegen.

Die beiden Untervarianten würden zusätzlich Abflüge nach Süden geradeaus beinhalten. Somit müssen auch alle J-Varianten entschieden zurückgewiesen werden.

Zusammenfassung

Die Stadt Zürich lehnte wiederholt mit aller Deutlichkeit sämtliche vorgeschlagenen Betriebsvarianten und Untervarianten im vorliegenden Entwurf des Schlussberichts zum SIL-Prozess ab und ist sehr enttäuscht über das vorliegende Resultat des mehrjährigen Prozesses: Keine der vorgeschlagenen Betriebsvarianten verbessert die Situation der stark lärmgeplagten Be-

4 / 4

völkerung im Süden des Flughafens. Weder wurde bei Nichteinhaltung der DVO-Sperrzeiten eine Betriebsvariante ohne Südanflüge erarbeitet, noch steht eine Betriebsvariante mit dem gekröpften Nordanflug zur Auswahl, in der auf Südanflüge und Südstarts geradeaus verzichtet wird.

Mit vorzüglicher Hochachtung
im Namen des Stadtrats

Die Stadtpräsidentin

Der Stadtschreiber

Corine Mauch

Dr. André Kuy