



Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
„SIL-Zürich“
3003 Bern

Zürich, 5. Oktober 2009

Stellungnahme SP Kanton Zürich zum Entwurf des SIL-Schlussberichtes

Sehr geehrte Damen und Herren

Zu dem am 13. August 2009 vorgestellten Entwurf des SIL-Schlussberichtes nimmt die SP des Kantons Zürich wie folgt Stellung:

- 1. Die Varianten J opt., J opt.-S und J opt. Splus werden klar abgelehnt, da sie auf Pistenausbauten basieren.**
- 2. Das zukünftige Betriebsreglement soll auf der Variante E DVO basieren.**
- 3. Südstarts geradeaus werden abgelehnt.**

Zu Punkt 1:

Die SP des Kantons Zürich lehnt jede Variante mit Pistenausbauten ab, so auch alle „Verfeinerungen“ der Variante J. Pistenausbauten führen immer zu unerwünschten Kapazitätssteigerungen und schliesslich zu mehr Fluglärm für alle Regionen. Das Festhalten am bestehenden Pistenkreuz ohne weitere Ausbauten schafft Planungssicherheit in den umliegenden Gemeinden und lässt noch genügend Entwicklungsspielraum für den Flughafen zu.

Das Zürcher Parlament hat sich in der Vergangenheit mehrfach gegen jegliche Pistenausbauten ausgesprochen, es fehlt also bis jetzt die politische Legitimation für die Variante J.

Die Kosten von ca. 2,4 Milliarden Franken für die benötigten Pistenausbauten (Quelle: Stammbblatt für Variante J, SIL-Bericht vom 8. Dezember 2006) stehen in keinem Verhältnis zu der dadurch ermöglichten Kapazitätssteigerung auf ca. 350'000 Bewegungen/Jahr. Die angebliche Entlastung von ca. 7'500 Personen ist kleiner als die mutmassliche Unsicherheit in den Berechnungen und steht in keinem Verhältnis zu den grossen Investitionen. Zudem findet in den Nachtrandstunden, die besonders sensibel sind, keine wesentliche Lärmentlastung statt.

Es ist zudem sehr fraglich, ob die Flugbewegungen im Jahre 2030 tatsächlich 405'000 Bewegungen/Jahr erreichen werden. Die SP Kanton Zürich schätzt diese Prognose als viel zu optimistisch ein. Es ist kaum anzunehmen, dass in der Luftfahrtsentwicklung keine weiteren Einbrüche mehr stattfinden werden, wie sie in den letzten Jahrzehnten regelmässig durch äussere Faktoren bedingt vorkamen (SARS, 9-11, Erdölkrise etc.). Die Variante J ist nicht DVO-kompatibel und zum jetzigen Zeitpunkt somit nicht umsetzbar.

Zu Punkt 2:

Die Gemeinden im Westen, Norden und Osten des Kantons haben sich im Vorfeld auf die Variante E geeinigt, da sie ausgewogen scheint und von den meisten Regionen akzeptiert wird. Das bestehende Pistensystem hält sich an die Siedlungsentwicklung, die aus der Koexistenz Flughafen – Gemeinden historisch gewachsen ist. Hier hätte man eine realistische Basis für einen breit abgestützten Konsens in der Flughafenregion. Von allen vorgeschlagenen E-Varianten unterstützt die SP Kanton Zürich die Variante E DVO.

Zur Zeit ist es unrealistisch und daher nicht ziel führend, Varianten, die nicht „DVO-kompatibel“ sind, weiterhin im Rennen zu lassen (betrifft die Varianten E opt, E opt-s, E opt-Plus + alle J-Varianten).

Zu Punkt 3:

Südstarts geradeaus lehnt die SP Kanton Zürich ab.

Vorteilhaftere Lösungsansätze:

- Die im Flughafengesetz verankerte Nachruhe von 7 Stunden muss endlich verbindlich eingehalten werden.
- Lärmverminderungen durch technischen Fortschritt (zB. leisere Triebwerke) müssen vollumfänglich der Bevölkerung zugute kommen und dürfen nicht durch mehr Flugbewegungen wieder nichtig gemacht werden. (Stichwort ZFI).
- Sämtliche Anflüge haben im lärm- und schadstoffarmen „continuous descent approach“ zu erfolgen.
- Die lärm- und zeitabhängigen Landegebühren auf dem Flughafen Kloten müssen angepasst werden, damit sie wieder ihre ursprünglich lenkende Wirkung erhalten. Heute fliegen ca. 90% aller Flugzeugtypen in der gebührenfreien Klasse.

Diese Massnahmen haben grössere Lärm reduzierende Wirkung als eine Veränderung des Pistensystems.

Wir danken für die Berücksichtigung der Stellungnahme der SP Kanton Zürich.

Freundliche Grüsse

SP Kanton Zürich



Stefan Feldmann
Präsident



Daniel Frei
Generalsekretär