

11. Februar 2016

Kommentar zum Positionspapier der «Allianz Ballungsraum Flughafen Süd»

Allianz N-O-W will weiterhin eine faire Lösung des Fluglärmstreits im Kanton Zürich Flugbetrieb stabilisieren ohne Umverteilung des Fluglärms

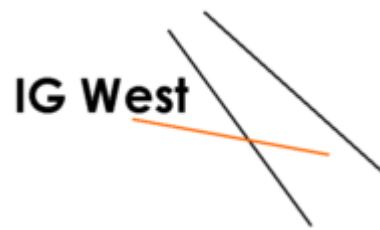
Die Allianz N-O-W ist erstaunt, wie die Südregion in der Fluglärmthematik ihre Eigeninteressen durchdrücken will. Die neu formierte, aus sechs Gemeinden bestehende «Allianz Ballungsraum Flughafen Süd» möchte den Fluglärm vollständig auf die anderen Regionen abschieben. Das seit letztem Sommer bekannte Positionspapier der breit abgestützten Allianz N-O-W hingegen würde den Süden nicht stärker belasten. Das vorgeschlagene Betriebskonzept würde den Flugbetrieb stabilisieren und den täglichen Verspätungsaufbau bis in die Nachtstunden hinein reduzieren. Davon würden alle Anwohner um den Flughafen profitieren.

Die Allianz N-O-W fordert mit dem «geradeaus-Start» Richtung Süden zwischen 10 und 14 Uhr keine Zusatzbelastung, lediglich eine Lärmoptimierung innerhalb der Südgemeinden. Betroffen wären rund 25 Abflüge pro Tag, die heute schon Richtung Süden starten müssen, weil sie aufgrund ihres Gewichts und des Terrainanstiegs nicht Richtung Westen abfliegen können. Sie fliegen aber nicht geradeaus, sondern machen direkt nach dem Start eine Linkskurve. Dies beschallt die Südgemeinden Dübendorf, Wangen und Dietlikon (übrigens Mitglieder der neuen Allianz); ebenso den Wohngürtel Bassersdorf, Nürensdorf, Kloten und Rümlang.

Dieser sogenannte «left turn out» vermindert aber vor allem die Startkapazität in den intensiven Mittagsstunden. Bei den Abflügen nach Süden mit Linkskurve muss nämlich ein zeitlicher Sicherheitsabstand zu den Anflügen von Norden eingehalten werden. Müsste ein von Norden landendes Flugzeug durchstarten, könnten sich sonst die abfliegenden und durchstartenden Flugzeuge kreuzen. Mit dem «geradeaus-Start» Richtung Süden können die Spitzenbelastungen am Mittag entschärft werden, weil die Flugzeuge in dichterem Abfolge starten könnten. Damit käme es zu weniger Verspätungen und damit zu weniger Flugbewegungen während den Nachtstunden, insbesondere zwischen 23 und 23:30 Uhr.

Falsche Argumentation für eine Entlastung der eigenen Gemeinden

Die neue «Allianz Ballungsraum Flughafen Süd» vergleicht Äpfel mit Birnen. Sie verwendet für das Aufzeigen der Lärmbetroffenheit Zahlen des ZFI, der weder raumplanerisch noch in der Steuerung des Flugbetriebs irgendeine Wirkung erzielt, weil seinen willkürlichen Grenzwerten die rechtlichen Grundlagen fehlen. In vergleichenden Betrachtungen der Fluglärmbelastung haben nicht der ZFI, sondern einzig die gesetzlichen Vorgaben aus dem Umweltschutzgesetz (USG) und der darauf abgestützten Lärmschutzverordnung (LSV) Rechtsverbindlichkeit. Der Schlussbericht Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL), der kantonale Richtplan, Lärmschutzmassnahmen und richterliche Beurteilungen basieren denn auch ausschliesslich auf diesen Grundlagen.



Darauf abgestützt, festgestellt durch die Empa im SIL-Schlussbericht vom 2. Februar 2010, trägt der Süden mit lediglich 20 Prozent den kleinsten Belastungsanteil aller Himmelsrichtungen. Der Norden trägt mit 30 Prozent die Hauptlast, Osten und Westen tragen je 25 Prozent der Fluglärmbelastung. Betrachtet man die Anzahl Lärmereignisse (absolute Zahl der Starts und Landungen), ist das Bild noch einseitiger. Der Süden trägt nur rund 7 Prozent aller Anflüge und knapp 10 Prozent aller Starts.

Befremdend ist der Ruf der «Allianz Ballungsraum Flughafen Süd» nach Pistenverlängerungen und einer Ausweitung des Ostkonzepts unter dem Deckmantel der Sicherheit. Wer ernsthaft die Flugsicherheit begünstigen will, müsste den «geradeaus-Start» Richtung Süden unterstützen – was ohne bauliche Kostenfolge möglich wäre. Der Flughafen Zürich erfüllt mit dem heutigen Pistensystem seit Jahrzehnten alle Sicherheitserfordernisse, selbst in den Spitzenjahren 2000 und 2001, als noch eine über 20 Prozent höhere Zahl an Flugbewegungen zu bewältigen war. Die Allianz N-O-W weist deshalb die Forderung nach Pistenverlängerungen zurück, da sie lediglich dazu dienen soll, die Südregion zu Lasten aller übrigen Zürcherinnen und Zürcher von Fluglärm zu befreien.

Gesprächsbereitschaft und Lösungswille der N-O-W-Gemeinden

Die Allianz N-O-W will im Interesse aller Regionen und unseres Landes den Fluglärmstreit beenden. Deshalb ist sie weiterhin interessiert, den im Sommer 2015 mit ihrem Positionspapier eingeleiteten Dialog mit den Südgemeinden fortzusetzen. Mit ihrem pragmatischen Lösungsansatz will die Allianz N-O-W nicht nur Klarheit und Planungssicherheit für den Flughafen und die Gemeinden schaffen. Sie will verhindern, dass sich der Bund mangels Einigung im übergeordneten Landesinteresse über die Köpfe der betroffenen Gemeinden und des Kantons hinweg durchsetzen muss.

Allianz N-O-W

Hinter der Allianz N-O-W stehen 137 Gemeinden nördlich, östlich und westlich des Flughafens Zürich. Sie haben eine gemeinsame Lösung für eine Flugbetriebsvariante erarbeitet, welche auf dem heutigen Flugregime basiert. Einzige Abweichung sind die geforderten Südstarts geradeaus während einem beschränkten Zeitfenster über Mittag.

Jeder erfolgversprechende Lösungsansatz im Fluglärmstreit wird auch die deutsche Interessenslage mit berücksichtigen müssen. Vertreter der hauptbetroffenen Gemeinden in Süddeutschland haben die Lösung der N-O-W-Gemeinden wohlwollend entgegengenommen. Die Forderungen der neuen «Allianz Ballungsraum Flughafen Süd» hingegen stehen diametral im Widerspruch dazu.

Weitere Informationen:

Positionspapier der Allianz N-O-W

Für Fragen:

Franz Bieger: Telefon 044 864 34 80, 079 287 30 36
Hanspeter Lienhart: 079 708 40 90