



Stadtverwaltung Marktgasse 28
8180 Bülach

Telefon 044 863 11 11
Telefax 044 863 11 33
E-Mail info.stadt@buelach.ch

Datum 21. Mai 2007
Kontaktperson Roger Suter
Direktwahl 044 863 11 30
E-Mail roger.suter@buelach.ch

Volkswirtschaftsdirektion
des Kantons Zürich
Herr Dr. Gian Andrea Schmid
Neumühlequai 10
Postfach
8090 Zürich

Stellungnahme SIL-Varianten im Rahmen der Konsultativen Konferenz vom 4. Juni 2007

Sehr geehrter Herr Dr. Schmid

Mit Schreiben vom 23. April 2007 hat die Gemeindepräsidentenkonferenz des Bezirks Bülach der Volkswirtschaftsdirektorin mitgeteilt, dass aufgrund der unterschiedlichen geografischen Lage der Gemeinden des Bezirks Bülach und unterschiedlicher sachlicher Auffassung der politischen Leitungen der Gemeinden zum Thema „Fluglärm und Luftverkehr“ eine einheitliche Stellungnahme des Bezirks Bülach zu den 19 Varianten im SIL-Prozess nicht möglich ist. Eine „nüchterne“ Feststellung, die wohl von allen Seiten gut nachvollzogen werden kann.

Als Vertreter des Nordens unseres Bezirks an der Konsultativen Konferenz des Flughafens Zürich fokussiert diese Stellungnahme natürlich den Blickwinkel der Nordgemeinden.

Nachfrage der verkehrlichen Entwicklung

Die öffentliche Würdigung des Regierungsrates der Zwischenergebnisse des SIL-Koordinationsprozesses am 8. Dezember 2006 deckt sich mit einer unserer wichtigsten Forderungen, dass das heutige Pistensystem nicht verändert werden darf. Wir halten fest, dass von 2002 bis 2006 die Gesamtzahl der Flugbewegungen um knapp 20 % abgenommen hat. Dabei hat sich der Linien- und Charterverkehr überdurchschnittlich zurückgebildet. Ein starkes Wachstum zeigen einzig die Bewegungen der General Aviation auf. Der weitere Bau



des Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes wird eine verstärkte Verlagerung auf die Bahn bringen.

Auch durch den vermehrten Einsatz modernerer Flugzeuge wird sich die Situation bezüglich den Umweltauswirkungen der Fliegerei angesichts der globalen Klimaveränderung verschärfen. Es ist nicht auszuschliessen, dass die durch die Flüge verursachten CO₂- und NO_x-Emissionen in nicht allzu ferner Zukunft drastische Einschränkungen zur Folge haben werden.

Eine vernünftige und tragfähige Lösung in der Luftfahrtpolitik muss die Interessen der Wirtschaft, der Wohnbevölkerung und des Flughafens ausgewogen berücksichtigen. Die Nordgemeinden bekennen sich klar zum Wirtschaftsstandort Zürich und damit auch zum Flughafen Zürich-Kloten. Unsere Bevölkerung weiss um den wirtschaftlichen Nutzen des Flughafens für den Wirtschaftsplatz Zürich und die ganze Region. Sie ist deshalb auch bereit, wie bisher einen erheblichen Anteil des Fluglärms zu tragen und dem Flughafen einen angemessenen Wachstumsspielraum zu gewähren. Es darf aber nicht sein, dass der Flughafen unkontrolliert wächst und die Bevölkerung plötzlich, wie von mehreren Studien prognostiziert, 450'000 Flüge zu verkraften hat.

Mit der im Rekordjahr registrierten Marke von 320'000 Flugbewegungen ist die Schmerzgrenze für die Wohnbevölkerung erreicht. Eine Verkehrskapazität von 320'000 Flügen befriedigt die Bedürfnisse der Wirtschaft mehr als genug. Diese Aussage wird bestätigt durch die Tatsache, dass in den Jahren zwischen 1991 und 2000 die Flugbewegungen deutlich anstiegen, während die Anzahl der Erwerbstätigen in der Grossregion Zürich leicht abnahm. Eine umgekehrte Entwicklung zeigen die jüngsten Jahre: Die Flugbewegungen nahmen von Jahr zu Jahr ab, die Zahl der Erwerbstätigen nahm aber stark zu.

Mit dem bestehenden Pistensystem können 320'000 Flüge pro Jahr und mehr problemlos abgewickelt werden. Deshalb halten wir am bestehenden Pistensystem fest. Forderungen nach Pistenverlängerungen und Parallelpisten dienen aus unserer Sicht nicht dem Schutz der



Bevölkerung, sondern lediglich dem Kapazitätsausbau des Flughafens Zürich-Kloten.

Wir werden demnach Betriebsvarianten basierend auf anderen Pisten-systemen nicht beurteilen. Wir gehen bei unserer Beurteilung auch davon aus, dass sich in absehbarer Zeit an der heute gültigen DVO nichts Entscheidendes verändern wird.

Bevorzugte Betriebsvarianten

Wie bereits erwähnt, lehnen die Nord-Gemeinden des Bezirks Bülach Betriebsvarianten, die auf einem Pistensystemausbau aufbauen und eine erhebliche Kapazitätssteigerung intendieren, kategorisch ab. Das betrifft die sechs Betriebsvarianten H-M, die eine Verlängerung der Pisten 10-28 und 14-32 vorsehen. Dasselbe gilt auch für die sechs Betriebsvarianten N-S, die eine Parallelpiste 16L-34N voraussetzen.

Aus politischen Gründen setzen wir auf Betriebsvarianten, welche die deutsche Verordnung (DVO) berücksichtigen. Die Varianten A und C scheiden daher aus.

Mit einem Kapazitätswolumen von 308'000 weist Variante D eine leichte Unterkapazität auf. Die Lärmbelastung fällt mit knapp 50'000 betroffenen Personen erheblich aus. Gerade der Wert von knapp 49'000 betroffenen Personen während der Nachstunden ist aus Sicht der Nord-Gemeinden nicht vertretbar.

Variante B entspricht dem „gekröpften“ Nordanflug. Es ist bekannt, dass viele Gemeinden aus dem Norden unseres Bezirkes gegen das kürzlich aufgelegte Genehmigungsgesuch Einsprache einreichen werden. Auch wenn von dieser Anflugvariante nicht alle Nordgemeinden im gleichen Masse betroffen sind, ist diese Variante abzulehnen, da sie die Nordausrichtung zementiert.

Von den 19 Betriebsvarianten empfehlen wir im Hinblick auf die Optimierungphase im SIL-Prozess die Varianten E und G weiterzuvorführen.



Betriebsvariante E:

Variante E ist DVO-kompatibel und orientiert sich am vorläufigen Betriebsreglement. Während der DVO-Sperrzeiten operiert die Variante gemäss dem Verteilungsprinzip mit Südanflügen am Vormittag und Ostanflügen am Abend. Das hat an Wochentagen von 6-7 Uhr für den Süden, von 21-23 Uhr für den Osten und am Wochenende von 6-9 Uhr für den Süden und von 20-23 Uhr für den Osten eine vertretbare Lärmbelastung zur Folge.

Ausserhalb der DVO-Sperrzeiten erfolgen die Anflüge von Norden, die Starts nach Westen und Süden (mit Linkskurve). Die Bevölkerung der Nord-Gemeinden ist bereit, die dadurch entstehenden erheblichen Lärmbelastungen zu tragen.

Obwohl Variante E nicht zu den Leistungsstärksten der 19 Betriebsvarianten zählt, kann damit ein jährliches Kapazitätswolumen von 320'000 Flugbewegungen problemlos abgewickelt werden. Die Anzahl der über dem Immissionsgrenzwert liegenden Wohnbevölkerung von knapp 40'000 halten wir für vertretbar. Insbesondere ist zu beachten, dass durch Betriebsvariante E nur ein unerheblicher Teil der Wohnbevölkerung neu vom Fluglärm betroffen ist. Betriebsvariante E sieht zur Zeit eine Nachtflugsperrzeit von 7 Stunden brutto vor. In diesem Sinne muss die Variante zwingend auf mindestens 7 Stunden netto optimiert werden.

Betriebsvariante G:

Während den DVO-Sperrzeiten orientiert sich Betriebsvariante G am vorläufigen Betriebsreglement. Für den Rest des Tages sieht die Variante G eine Lärmverteilung vor und ist schon deshalb zu begrüssen. Von 7-16 Uhr operiert die Variante mit Nordanflügen und Starts nach Westen und Süden. Die über sehr dicht besiedeltes Gebiet erfolgenden Starts nach Süden geradeaus werden nur während den verhältnismässig unsensiblen Stunden zwischen 10-14 Uhr durchgeführt. Am späten Nachmittag, von 16-20 Uhr, sieht Variante G Südanflüge und Starts nach Norden und Westen vor. Ab 20 Uhr soll



von Osten angeflogen und hauptsächlich nach Norden gestartet werden.

Mit über 330'000 Flugbewegungen weist Variante G ein ausreichendes Kapazitätspotenzial auf. Der Anteil von 45'000 über dem Immissionsgrenzwert liegenden Wohnbevölkerung halten wir für vertretbar. Insbesondere in der Nacht weist Variante G sehr gute Werte auf. Betriebsvariante G sieht zur Zeit eine Nachtflugsperre von 7 Stunden brutto vor. In diesem Sinne muss die Variante zwingend auf mindestens 7 Stunden netto optimiert werden.

Fazit:

Durch die Mitunterzeichnung der Behördeninitiativen für eine Plafonierung der Flugbewegungen und gegen einen weiteren Pistenausbau bringen die Nord-Gemeinden des Bezirks Bülach klar zum Ausdruck, dass ein ungebremses Wachstum von unserer Bevölkerung nicht verstanden, geschweige denn mitgetragen wird. Deshalb sprechen wir uns mit aller Deutlichkeit gegen jeden Pistenausbau und insbesondere auch gegen sämtliche Varianten basierend auf einem Parallelpistensystem aus.

Freundlich grüsst

Hanspeter Lienhart
Stadtrat