

Zürich, 11. März 2008

Massive Kritik im Süden des Flughafens Zürich an der „SIL-Optimierung“:

Neu Südstarts im SIL-Objektblatt – Zur Kapazitätssteigerung und zulasten der Sicherheit

An einer Medienkonferenz in Zürich analysierten Vertreter des Fluglärmforums Süd das vorliegende SIL-Objektblatt Flughafen Zürich. Sollte das SIL-Objektblatt so vom Bundesrat genehmigt werden, sind Südstarts geradeaus – über den dicht besiedelten Süden – durch die politische Hintertür eingeführt, ohne dass eine höchstrichterliche Instanz je über die illegalen Südanflüge ein abschliessendes Urteil gefällt hat. Die Begründung, Südstarts seien aus Sicherheitsgründen notwendig, ist schlicht falsch. Die entsprechende Begründung legte das Fluglärmforum Süd vor. Die Städte und Gemeinden forderten zudem in Zürich Bund und Kantone auf, den SIL-Prozess für das Objektblatt Flughafen Zürich zu stoppen, bis Klarheit darüber besteht, ob und wie mit Deutschland eine einvernehmliche Lösung im Anflugkonflikt gefunden werden kann. „Eine Lösung mit Deutschland ist keine blauäugige Hoffnung“, betonte Richard Hirt, Präsident des Fluglärmforums Süd, „sondern Notwendigkeit, wenn der Flughafen sich mit den deutschen Homecarriern Swiss und Lufthansa entwickeln will und wirtschaftlich betrieben werden soll. Die Lösung wird in Berlin und nicht in Waldshut gemacht.“

Die Städte und Gemeinden im Süden des Flughafens sind über die drei verbliebenen Varianten sichtlich schockiert. Darüber täuscht auch nicht hinweg, dass die gestrige Konsultative Konferenz der Zürcher Volkswirtschaftsdirektion „in Minne“ verlaufen sei. Unter der Oberfläche brodelt es.

Flughafen erfüllt sich seine Wünsche

Insbesondere ist das Unbehagen gross, nachdem die Analyse zeigt, dass der vorliegende Entwurf des SIL-Objektblatts Flughafen Zürich partiell Südstarts straight vorsieht. Dies mit der Begründung „Sicherheit“. Thomas Morf, Präsident der Bevölkerungsbewegung Flugschneise Süd – Nein, trat an der Medienkonferenz des Fluglärmforums Süd in seiner Expertenrolle auf. Er zeigte im Detail auf, dass die neuen Südstarts straight nicht der Sicherheit, sondern ausschliesslich der Kapazitätserweiterung dienen. An- und Abflugvarianten in einem SIL-Objektblatt haben Rechtsgültigkeit und können dereinst auch in einem Betriebsreglement umgesetzt werden. „Wenn der Flughafen Südstarts neu plant und dies mit Sicherheit begründet, lügt er oder er verkennt Tatsachen. Südstarts straight bedeuten in jedem Fall weniger Sicherheit. Aber damit lässt sich mehr Kapazität erzielen“, erklärte Thomas Morf.

Von den Südanflügen und den neuen Südstarts straight besonders betroffen ist die Bevölkerung der Stadt Dübendorf. Stadtpräsident Lothar Ziörjen, Mitglied des Steuerungsausschusses des Fluglärmforums Süd, zeigte sich daher entsprechend konsterniert: „Dass die Südanflüge bereits als ‚gesetzt‘ in die erfolgte Optimierungsphase eingeflossen sind, ist völlig unverständlich. Aufgrund der gültigen Lärmschutzverordnung besteht dafür gar keine Rechtsgrundlage.“ Bereits die Landungen von Süden in niedriger Höhe bringen zur Zeit in den empfindlichen Morgenrandstunden zwischen 6.00 Uhr und 7.00 Uhr Lärmbelastungen von 75 bis 85 dB über einem sehr dicht besiedelten Gebiet. „Bis heute sind die Rekurse gegen diese Anflugroute nicht behandelt worden und ein Entscheid ist immer noch ausstehend“, stellte er fest. „Dennoch plant der Bund schon die Fortsetzung mit Südstarts. Dies ist mehr als stossend.“

Zürcher Regierungsrat muss gegen „Optimierung“ kämpfen

Nach Aussage der Regierungspräsidentin Rita Fuhrer anlässlich der gestrigen Konsultativen Konferenz liegen heute die technischen Optimierungsvarianten zur Beurteilung vor. Die politische Beurteilung nehme der Regierungsrat unter Einbezug der Stellungnahmen aus den Bezirken erst in den nächsten Wochen vor. Die Gemeinden im Süden erwarten vom Regierungsrat, dass auf die zur Beurteilung vorliegenden Optimierungsvarianten und die damit einhergehende Kapazitätssteigerungen verzichtet wird. Darin eingeschlossen ist auch der Verzicht auf die raumplanerische Sicherung für eine Parallelpiste. Mehrheitsfähig und von der Bevölkerung getragen sind allein die gewachsene Nordausrichtung und der Gekröpfte Nordanflug.

Bund und Kantone planen an der Flughafenbevölkerung vorbei

Bleibt es beim jetzigen zeitlichen Fahrplan des Bundes, entscheiden die im SIL-Prozess verbliebene Kantone und der Kanton Zürich über die Varianten am 3. April 2008. Tatsache ist, dass im Kanton Zürich eine deutliche Mehrheit der Bezirke und der vertretene Bevölkerung die Beibehaltung der Nordausrichtung und der Einführung des Gekröpften Nordanflugs fordern. Die jetzt vorliegenden, sogenannten optimierten Varianten dienen in erster Linie dem Flughafen, indem eine erneute Kapazitätssteigerung erzielt werden kann. Der in der Flughafenpolitik des Regierungsrats mehrmals geäusserte Grundsatz, dass die Bevölkerung vor Lärm und schädlichen Auswirkungen zu schützen ist, wird mit den drei präsentierten Varianten in grösster Weise verletzt. Völlig unklar bleibt auch, wie sich diese Varianten auf den Zürcher Fluglärmindex ZFI auswirken. Der ZFI wurde vom Volk gutgeheissen und ist rechtsverbindlich.

Das Fluglärmforum Süd ist die Plattform von 35 Gemeinden und Städte im Süden des Flughafens Zürich. Es vertritt über 300'000 Menschen in den Kantonen Zürich, St. Gallen, Schwyz und Zug, welche alle von den illegalen Südanflügen betroffen sind. Mit der Stadt Zürich ist der Süden des Flughafens eines der dichtest besiedelten Gebiete in der Schweiz.

Das Fluglärmforum Süd setzt sich zum Ziel, mit allen politischen und rechtlichen Mitteln die widerrechtlichen und volkswirtschaftlich schädlichen Südanflüge zu stoppen. Es fordert die schnellstmögliche Einführung des Gekröpften Nordanflugs, der vom Bundesamt für Zivilluftfahrt als technisch machbar erklärt worden ist und weit weniger Menschen neu mit Fluglärm belastet als in allen Regionen rund um den Flughafen.