

.....

.....

.....

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern

5. November 2016

Stellungnahme zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) Teil IIIC, Objektblatt für den Flughafen Zürich

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich unterbreite Ihnen in oben genannter Angelegenheit folgende Rechtsbegehren:

1. Von der Anpassung des SIL-Objektblatts sei abzusehen.
2. Insbesondere sei von Südabflügen geradeaus abzusehen.
3. Insbesondere sei keine Erhöhung der Flugbewegungen und der Stundenkapazität vorzusehen

Begründung

Gemäss dem angepassten Objektblatt soll neu bei Bise und bei Nebel nach Süden geradeaus gestartet werden. Auch die Flugbetriebskonzepte sowie die Abflugrouten sehen Südstarts geradeaus vor.

Südstarts geradeaus sind abzulehnen. Sie sind aus den folgenden Gründen unzulässig und unzweckmässig:

1. Über 90 Prozent der Unfälle mit Flugzeugen weltweit geschehen beim Starten oder Landen. Unglücke im dicht besiedelten Süden hätten auch am Boden verheerende Folgen. Es gibt keine Flugroute, die mehr Menschen einem Absturzrisiko und dem maximal möglichen Fluglärm aussetzt, als An- und Abflüge über dem dichtbesiedelten Süden. In Zürich Nord leben beispielsweise 105'000, in Dübendorf über 26'000, in Uster über 33'000 Menschen, bei einer Bevölkerungsdichte von rund 1'000 bis 5'400 Menschen pro Quadratkilometer. Die An- und Abflugrouten müssen daher über unbesiedelte oder weniger dicht besiedelte Gebiete gelegt werden.
2. Südstarts geradeaus wurden im Jahr 2000 während dreier Monate geflogen. In Dübendorf und Schwamendingen mussten deswegen Schulen teilweise schliessen, weil

an ein Unterrichten nicht mehr zu denken war. Südstarts geradeaus lassen die kantonalen Richtwerte zur Fluglärmbegrenzung (Anzahl stark gestörter Personen) noch weiter aus dem Ruder laufen. Die Lärmberechnungen in den Unterlagen widersprechen ferner der realen Wahrnehmung durch die betroffene Bevölkerung und das zugrunde gelegte Lärmass wurde zu Recht vom Bundesgericht bemängelt. Südstarts geradeaus sind somit auch aufgrund der massiven zusätzlichen Lärmverursachung abzulehnen.

3. Die aufliegenden Dokumente enthalten sodann keine ernsthafte Prüfung von Alternativen. Die Variante des gekröpften Nordanflugs wurde nicht näher geprüft, ebenfalls erfolgte kein Vergleich mit Westanflügen über wenig besiedeltem Gebiet. Es kann nicht angehen, dass zu valablen Alternativen keine Aussagen gemacht werden.
4. Als letztlich kapazitätserhöhende Massnahme sind Südstarts geradeaus auch abzulehnen, weil eine Kapazitätserhöhung weder im öffentlichen Interesse liegt noch erforderlich ist. Die Unterlagen gehen bis ins Jahr 2030 von rund 346'000 Flugbewegungen aus. Diese Prognose hat weder Hand noch Fuss. Seit dem Jahr 2000 ist die Anzahl der Flugbewegungen massiv und anhaltend zurückgegangen. Es ist unrealistisch, dass die Unterlagen ab dem Jahr 2013 von einer plötzlichen, markanten und überaus konstanten Zunahme der Flugbewegungen ausgehen. Mehr Kapazität benötigt der Flughafen heute und morgen nicht. Die Südabflüge geradeaus wie auch die Festlegung der Stundenkapazität auf 70 Bewegungen pro Stunde sind daher abzulehnen.
5. Inakzeptabel ist dabei insbesondere der vorgesehene Umsteigeranteil von über 30%. Ein solch hoher Umsteigeranteil kann nicht im öffentlichen Interesse liegen. Mit dem Umsteigeranteil wird einzig dem Ziel des Flughafens betreffend zusätzlicher Landegebühren und des Homecarriers Swiss nach mehr Ticketeinnahmen entsprochen, es werden aber keinerlei Interessen der Bevölkerung oder des Wirtschaftsraums Zürich verfolgt. Die Bevölkerung ist nicht bereit, noch mehr Lasten zu tragen, damit das Hub-System am Flughafen unnötig erweitert werden kann.

Aufgrund dieser Tatsachen und aus diesen Gründen verlange ich die Berücksichtigung der oben gestellten Begehren.

Freundlicher Gruss

.....