

„AGL-Gemeinden“ Flughafen Zürich

Gemeinsame Position der vom Fluglärm hauptbetroffenen Gemeinden im Norden, Osten und Westen des Flughafens

zur Fluglärmverteilung und zum Staatsvertrag II als Grundlage für die künftigen Gespräche mit Kanton, Flughafen und Bund (BAZL/UVEK) über die Abwicklung des Luftverkehrs am Flughafen Zürich.

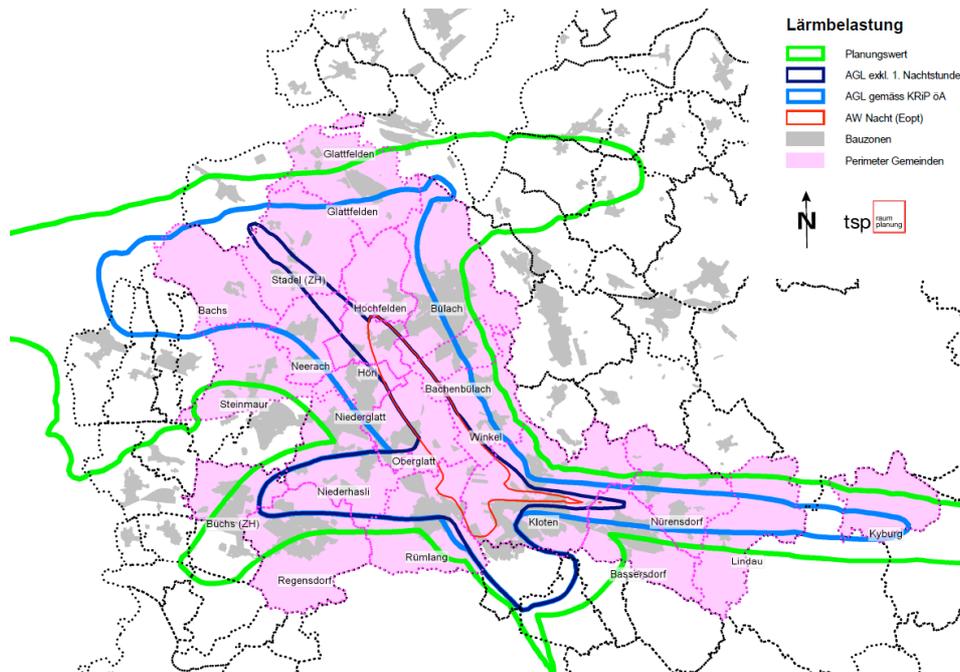
1. Zweck

Die von den betrieblichen Immissionen durch den Flughafen Zürich hauptsächlich betroffenen Gemeinden in der Schweiz wurden bisher nicht adäquat in die Erarbeitung des neuen Staatsvertrags mit Deutschland, welcher die künftig noch möglichen Betriebskonzepte am Flughafen Zürich entscheidend beeinflussen wird, mit einbezogen.

Dieses Positionspapier hält die gemeinsame Grundhaltung und die gemeinsamen Forderungen der AGL-Gemeinden fest.

2. Wer sind die AGL-Gemeinden

Die Abgrenzungslinie (AGL), nachstehend in blau dargestellt, ist ein neues raumplanerisches Instrument, welches die Gebiete umgrenzt, in denen nach der Definition des schweizerischen Umweltschutzgesetzes, resp. der Lärmschutzverordnung, starke Störungen und gesundheitliche Risiken für die Wohnbevölkerung gegeben sind.



Als AGL-Gemeinden bezeichnen sich diejenigen Gemeinden rund um den Flughafen Zürich, welche innerhalb ihres Siedlungsgebietes von einer Überschreitung des Immissionsgrenzwertes für Wohngebiete betroffen sind.

Sie repräsentieren 131'700 Einwohner oder 81.5% der Bevölkerung, deren Gemeinden über dem Immissionsgrenzwert für Wohngebiete belastet sind.

3. Grundhaltung der AGL-Gemeinden

- **Flughafen wird als wichtiger Standortfaktor und bedeutsamer Arbeitgeber anerkannt und geschätzt.**

Die AGL-Gemeinden sind bereit, wie in der Vergangenheit auch weiterhin die heutige Lastenverteilung der Immissionen durch den Flughafen zu tragen. Sie wehren sich jedoch gegen neue, politisch begründete Zusatzbelastungen als Folge des Staatsvertrages.

- **Die AGL-Gemeinden sind bereit, in einem offenen Dialog bisherige, regional geprägte Positionen in Frage zu stellen.**

Der Zusammenschluss der 21 AGL-Gemeinden zeigt auf, dass die Flughafengemeinden willens und sowohl fachlich als auch politisch in der Lage sind, mehrheitsfähige Lösungen in der Frage der Fluglärmverteilung zu finden und gemeinsam zu unterstützen. Dazu müssen aber die Vertreter der Flughafengemeinden – anders als bisher – gleichberechtigt mit anderen Playern in die politischen Entscheidungsprozesse einbezogen werden.

- **Im Rahmen des operationell Machbaren wird eine faire Gesamtlösung ohne politisch gewollte Privilegierung einzelner Regionen gefordert.**

Die Abwicklung des Luftverkehrs soll sich auch künftig neben den Aspekten der Flugsicherheit am bisherigen, historisch gewachsenen Miteinander von Flughafen und Anrainergemeinden orientieren.

Nachdem sich die Bevölkerung mit dem aktuellen Betriebsreglement (vBR) mehrheitlich abgefunden hat und den Fluglärm in der heutigen Verteilung als tragbar empfindet, können die nochmalige extrem einseitige Verlagerungen des Lärms während sensiblen Zeiten nicht akzeptiert werden.

4. Auswirkungen des Staatsvertrags auf den Flugbetrieb

Der vorliegende Staatsvertrag führt aufgrund der Zugeständnisse an Deutschland zu einer neuen Lastenverteilung, insbesondere in der sensiblen Tageszeit von 18.00 bis 21.00 Uhr.

Zeit	Variante 1: Ost		Variante 2: CNA		Variante 3: CNA oder Süd		Variante 4: CNA/Süd		Variante 5: Rotation		Variante 6: Süd	
	MO-FR	SA/SO + F	MO-FR	SA/SO + F	MO-FR	SA/SO + F	MO-FR	SA/SO + F	MO-FR	SA/SO + F	MO-FR	SA/SO + F
06.00-08.00	Ostkonzept	06.30	CNA	06.30	CNA	06.30	CNA	CNA	CNA	CNA	Südkonzept	06.30
08.00-10.00	Ostkonzept	09.00	CNA-Konzept	09.00	Südkonzept	09.00	Südkonzept	09.00	Südkonzept	09.00	Südkonzept	09.00
10.00-12.00												
12.00-14.00	Nord-Konzept	Nord-Konzept	Nord-Konzept	Nord-Konzept	Nord-Konzept	Nord-Konzept	Nord-Konzept	Nord-Konzept	Nord-Konzept	Nord-Konzept	Nord-Konzept	Nord-Konzept
14.00-16.00												
16.00-18.00												
18.00-20.00	Ostkonzept	Ostkonzept	Ostkonzept	Ostkonzept	Ostkonzept	Ostkonzept	Ostkonzept	Ostkonzept	Ostkonzept	Ostkonzept	Ostkonzept	Ostkonzept
20.00-22.00	Ostkonzept	Ostkonzept	Ostkonzept	Ostkonzept	Ostkonzept	Ostkonzept	Ostkonzept	Ostkonzept	Ostkonzept	Ostkonzept	Ostkonzept	Ostkonzept
22.00-23.30	Südkonzept bei Bise und schlechter Sicht (ca. 15%)											

UVEK/BAZL sehen nach den Wünschen des Flughafens und der Zürcher Regierung in der ausgeweiteten Sperrzeit ab 18:00 Uhr und bis zum Beginn der Nachtflugsperrung das Ostkonzept vor.

Ostkonzept, in der Graphik blau eingefärbt, heisst Ostanflüge und Nordstarts.

Damit würde das seit Bestehen des Flughafens praktizierte Bestreben nach einem fairen Lastenausgleich unter den hauptbetroffenen Anrainergemeinden in Frage gestellt.

Der Staatsvertrag schreibt der Schweiz zwar nicht explizit vor, wie der Flugbetrieb während den festgelegten Sperrzeiten abzuwickeln ist. Er präjudiziert jedoch in hohem Mass die betrieblichen Möglichkeiten während diesen Stunden zu Lasten der Menschen im Osten, Norden und Westen des Flughafens.

Konsequenzen des Ostkonzepts

Mit dem Ostkonzept zeichnet sich eine weitere, unnötige Zusatzbelastung der Bevölkerung ab:

- im Norden durch Starts
- im Osten durch Anflüge
- im Nord-Westen und Westen durch Lärm in der „zweiten Etage“ (Left-Turn Piste 32).



Süd- oder Ostanflüge bedeuten immer und zwingend lärmintensive Starts Richtung Nordwest (Piste 32).

Die neue Lastenverteilung mit Nordweststarts ab 18:00 Uhr führt mit den vorgesehenen Abflugrouten faktisch zu mehr geflogenen Kilometern über der engeren Flughafenregion und damit zu einer noch höheren Gesamtbeschallung der hauptbetroffenen Menschen, selbst bei gleichbleibender Zahl der Flugbewegungen.

Neben dem bekannten Left Turn Out Piste 16 würde in Zürich aus politischen Gründen ein zweites, betrieblich nicht zwingendes und unerwünschtes, lärmsteigerndes Abflugverfahren eingeführt werden.

Der Staatsvertrag stellt für die hauptbetroffene Bevölkerung nördlich und südlich des Rheins ein schlechtes Verhandlungsergebnis dar und dient als politischen Vorwand für eine Neuverteilung der Lärmbelastung.

5. Politische Forderungen der AGL-Gemeinden

Faire Fluglärmverteilung, weil

- nur so die Akzeptanz in den tatsächlich betroffenen Gemeinden und Städten verbessert und eine minimale Wohnqualität trotz der unvermeidlichen Mehrbelastungen in allen Teilen der Flughafenregion erhalten werden kann;
- dies den Grundsätzen des Zürcher Regierungsrates zur Flughafenpolitik vom 23. August 2000 und der breit abgestützten Schlussforderung des Runden Tisches Flughafen Zürich – unter Beteiligung von Vertretern aus Deutschland – aus der Plenarsitzung vom 29. Januar 2002 entspricht:

Auszug aus dem Beschluss Nr. 1313 des Regierungsrates vom 23. August 2000:

«Anzustreben ist eine ausgewogenere Verteilung des Fluglärms unter den betroffenen Flughafenregionen. Darunter sind die Pistenbenützung, die An- und Abflugzeiten sowie die zeitliche Verteilung der An- und Abflüge auch im Tages- und Wochenrhythmus zu verstehen. Eine ausgewogenere Verteilung des Lärms bedeutet aber nicht, dass nach dem Giesskannenprinzip das ganze Kantonsgebiet gleichmässig beschallt werden soll.»

Schlussempfehlung Runder Tisch Flughafen Zürich vom 29. Januar 2000:

Verabschiedet wurde mit überwältigender Mehrheit die Betriebsvariante BV2 mit einer politisch gewollten fairen Fluglärmverteilung.

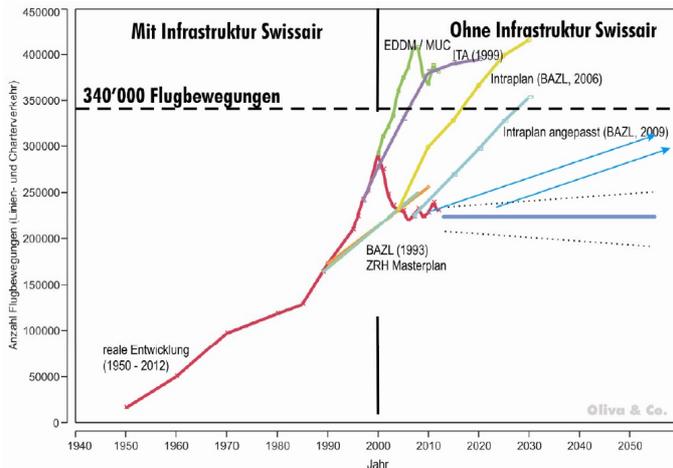
Medienmitteilung des RR vom 4. Juli 2002:

«Der Regierungsrat empfiehlt dem Bund, die Variante „BV opt“ als Grundlage für die Lärmbelastungskurve im SIL-Objektblatt zu verwenden. Dies widerspiegelt auch die Haltung des Runden Tisches und liegt am ehesten in der Absicht der Gemeinden des Kantons Zürich.»

- es nicht hinnehmbar ist, dass aus politischen Gründen dem Südwestsektor um den Flughafen ein privilegierter Lärmstatus zugesprochen wird.

Auf Pistenverlängerungen ist zu verzichten, weil

- die reale Entwicklung der Flugbewegungszahlen (nicht zu verwechseln mit der Anzahl Personentransporte) keinen Ausbaubedarf erkennen lässt;



Seit dem Grounding der Swissair im Jahre 2001 verharrt die Bewegungszahl von Linien- und Charterverkehr auf tiefem Niveau bei rund 240'000 Bewegungen (rote Linie). Im Jahr 2012 war die Zahl der Flugbewegungen erneut um 3.2% rückläufig.

Damit sind auf absehbare Zeit noch genügend Wachstumsreserven vorhanden.

- die notwendige Kapazitätserhöhung in den Spitzenstunden des Flughafens mittels betrieblicher Massnahmen und Optimierungen („Straight-out-16“, Schnellabrollwege, etc.) erreicht werden kann;

Die AGL-Gemeinden sind in die Arbeiten rund um die neuen Betriebskonzepte formell einzubinden, weil

- nur sie umweltrechtlich relevante Beeinträchtigungen durch den Fluglärm erleiden und dessen raumplanerischen Auswirkungen ausgesetzt sind;
- der hauptbetroffenen Bevölkerung gebührend Gehör zugestanden werden muss und nicht nur den entfernter liegenden Regionen und Kantonen.

6. Eckwerte für das künftige Flugbetriebskonzept

Das dereinst definitive Betriebskonzept soll eine genügende Leistungsfähigkeit aufweisen um das wirtschaftliche Interesse der Schweiz und des Metropolitanraums Zürich sicherstellen zu können.

Der Flughafen Zürich hat topographisch bedingt eine Nord – Süd-Ausrichtung. Jedes Betriebskonzept muss den daraus resultierenden flugbetrieblichen und sicherheitstechnischen Konsequenzen Rechnung tragen.

Das künftige Flugbetriebskonzept soll auf maximale Verminderung der Gesamtbeschallung ausgerichtet sein. Dazu besteht ein erhebliches Optimierungspotential bei den Abflurrouten. Aus politischen Rahmenbedingungen resultierende, ökologisch und lärmtechnisch unsinnige Abflurrouten sind möglichst zu vermeiden (Left-Turn-Out-Abflüge Pisten 16 und 32).

Die AGL-Gemeinden postulieren für den Flughafen Zürich ein Betriebskonzept auf der Grundlage des historisch gewachsenen heutigen Betriebskonzepts und der in Kraft stehenden DVO. Auf dieser Grundlage ist ein fairer Lastenausgleich zwischen den Himmelsrichtungen möglich.

Grundlage heutige DVO

Höchstrichterlich wurde auf europäischer Ebene festgestellt, dass die heutige, von Deutschland einseitig in Kraft gesetzte Durchführungsverordnung (DVO) zwischenstaatlich rechtens ist und für den Flughafen Zürich keine unverhältnismässige Einschränkung bedeutet. Hinter diese Position kann und wird Deutschland aus politischen Gründen nicht mehr zurückgehen.

Ebenfalls aus politischen Gründen ist die Ratifizierung des Staatsvertrags auf deutscher Seite blockiert. Der über alle Parteien hinweg geschlossene Widerstand gegen den Staatsvertrag II im Bundesland Baden-Württemberg beruht auf gewichtigen Vorbehalten:

- Unsicherheit über die trotz Ausweitung der Sperrzeiten technisch mögliche Anzahl Nordanflüge auf Zürich;
- Unmut über die Absenkung der Mindestflughöhe von FL 120 auf FL 80 während den Sperrzeiten;
- höhere Lärmbetroffenheit der südlichsten deutschen Gemeinden am Rhein durch startende Flugzeuge auf Piste 32 als bei Nordanflügen.

Nach verbreiteter Einschätzung wird der Staatsvertrag auch nach den Bundestagswahlen im Herbst 2013 nicht ratifiziert werden. Zu offensichtlich sind die zusätzlichen Lärmbelastungen geworden, denen auch die deutsche Bevölkerung ausgesetzt wäre.

Dieses Positionspapier soll mithelfen, im Vorfeld von zu erwartenden Nachverhandlungen zum Staatsvertrag eine stabile, breit abgestützte Grundhaltung der hauptbetroffenen Gemeinden rund um den Flughafen zu definieren. Eine geschlossene, klare Haltung dieser Gemeinden, unterstützt allenfalls durch Bürgerorganisationen und den SBFZ, kann weder in der Schweiz noch von Deutschland ignoriert werden. Ein derartiger Zusammenschluss würde die Verhandlungsposition der Schweiz stärken.

Grundlage für einen Staatsvertrag soll nach Ansicht der AGL-Gemeinden die heutige DVO sein, nachdem sich heraus gestellt hat, dass

- die DVO betrieblich mit befriedigender Effizienz umgesetzt werden kann und die daraus resultierende Abwicklung des Flugverkehrs bei der hauptbetroffenen Bevölkerung heute verbreitet auf Akzeptanz stösst;
- der vorliegende Staatsvertrag für Süddeutschland mit Unsicherheiten behaftet und im grenznahen Raum sehr umstritten ist, weil er mit Zusatzbelastungen (Nordstarts) verbunden ist.

Anflugrelevante Eckwerte der heutigen DVO sind:

- Keine Anflüge auf den Flughafen Zürich unter FL120 über deutsches Hoheitsgebiet:
 - Wochentags: 21:00 bis 07:00 Uhr
 - Samstag/Sonntags: 20:00 bis 09:00 Uhr
- Bei ungenügender Sicht (Nebel) Nordanflüge während den Sperrzeiten weiterhin zulässig (wie vor DVO).
- Maximal 110'000 Nordanflüge über deutsches Hoheitsgebiet ausserhalb der Sperrzeit.

Das heutige, der Bevölkerung bekannte Flugregime berücksichtigt bereits die Vorgaben aus der DVO. Mit dem nachstehend dargestellten Flugbetriebskonzept kann die Effizienz der Verkehrsabwicklung gesteigert und eine faire Fluglärmverteilung erreicht werden.

7. Flugbetriebskonzept der AGL-Gemeinden

Die AGL-Gemeinden postulieren das nachfolgend dargestellte Flugbetriebskonzept für die ordentliche Flugoperation auf dem Flughafen Zürich. Bei bestimmten Wetterlagen (starker Westwind, Bisenlage, Schnee, etc.) kommen, wie bis anhin, situationsangepasste Betriebsverfahren zur Anwendung.

Zeit:	MO – FR	SA + SO	
06:00 – 08:00	CNA	Südkonzept	<p><u>06:00 – 07:00</u> Zielzustand im Fall einer operationellen Machbarkeit des „gekrümmten Nordanflugs“. Bis zum Zeitpunkt der möglichen Einführung eines CNA kommt auch während den Wochentagen das Südkonzept zur Anwendung.</p> <p>Der Zielzustand bedeutet auch für Raum Hohentengen-Waldshut eine vorteilhaftere Lösung als Südanflüge, resp. Nordstarts, während der ganzen Woche</p>
08:00 – 10:00	Nordkonzept	Nordkonzept	Straight-Out 16
10:00 – 12:00			
12:00 – 14:00			
14:00 – 16:00			
16:00 – 18:00	Nordkonzept	Nordkonzept	Straight-Out 16
18:00 – 20:00			
20:00 – 22:00			
22:00 – 23:30			
20:00 / 21:00 – 23:30	Ostkonzep	Ostkonzep	<p><u>20:00 / 21:00 – 23:30</u> Lastenverteilung wie heute</p>

Im vorgeschlagenen Flugbetriebskonzept der AGL-Gemeinden manifestiert sich ein fairer, betrieblich umsetzbarer Lastenausgleich zwischen allen Himmelsrichtungen. Dieser berücksichtigt auch den Betroffenheitsgrad und die Interessenslage der Bevölkerung in Süddeutschland.

Der gekrümmte Nordanflug (CNA) von 06:00 Uhr bis 07:00 Uhr an Wochentagen soll nur aus Westen und mit einem Grenzabstand von 3 km erfolgen, sofern entsprechende Sichtbedingungen gegeben sind. Bei ungenügender Sicht erfolgen Südanflüge, bei Nebel Nordanflüge wie heute.