



Stellungnahme zum Entwurf SIL-Schlussbericht

Wir sind nicht damit einverstanden dass der Kanton Aargau gemäss neuem SIL Bericht weiterhin als Zürcher Fluglärmkorridor dienen soll. Wie der Fluglärmbericht der Stadt Zürich 2008 festhält, finden keine Lärmgrenzwertüberschreitungen auf Zürcher Kantonsgebiet statt¹. Hingegen wird im selbigen Lärmbericht deutlich aufgezeigt, wie der Lärm startender Flugzeuge von Zürich weg in den Kanton Aargau verlegt wurde.

Wie nachfolgend aufgezeigt wird, ist das Departement von Bundesrat Moritz Leuenberger, das so oft über verursachergerechte Belastungen spricht, nicht gewillt, diese konsequent anzuwenden, wenn es um den Schutz eigener Interessen geht.

- 1) Die seit Einführung des vBR 2005 bestehende unrechtmässige Fluglärm-Belastung des Ostaargaus wurde im SIL-Schlussbericht vom 7. August 2009 nicht behoben.
- 2) Im Bundesgesetz über den Umweltschutz hält Art. 2 Verursacherprinzip² fest: „*Wer Massnahmen nach diesem Gesetz verursacht, trägt die Kosten dafür.*“

Im Gegenteil:

- Jede der vom BAZL aufgezeigten Variante eines neuen Flugregimes sieht den Kanton Aargau als Haupt-Abflugkorridor vor! Nota bene: Abflüge sind erheblich lauter als Landungen – namentlich da weder das Startprocedure optimiert noch die Überflughöhe angehoben werden soll, obwohl dies problemlos möglich wäre (s. S 28)
 - Bei allen vorgeschlagenen Betriebskonzepten würde die Region Zürich als Hauptnutznieesser des Flughafens Kloten und Hauptverursacher der Flugbewegungen vom Fluglärm entlastet.
 - Der Ost-Aargau leidet seit Jahren unter mehr als 180 lauten Abflügen pro Tag und hat bereits jetzt Grenzwertüberschreitungen zu ertragen. Wir finden im ganzen Bericht, keine Variante, welche diese einseitige Überbelastung endlich wieder auf ein erträgliches Mass reduziert³.
 - Statt dass der Fluglärm endlich wieder zurück nach Zürich verlagert wird, soll nun sogar eine neue Belastung durch lärmintensive Nachtflüge im Surbtal (S.29) entstehen. Trotz klaren und unmissverständlichen Absagen der betroffenen Parteien Aargau und Deutschland will Bern offenbar für weitere Evaluationen eines gekröpften Nordanfluges nochmals Steuergelder einsetzen und setzt sich damit über die Souveränität der Regionen hinweg.
- 3) Im Entwurf des SIL-Schlussberichts vom 7. August 2009 widerspricht das BAZL mit den vorgeschlagenen Betriebskonzepten zudem einem leistungsfähigen Betrieb für den Hub-Flughafen Zürich Kloten. Ein solcher sollte dadurch ausgezeichnet sein, dass:
 - Die Anzahl Flugbewegungen im Bereich eines nachhaltigen Wachstums steigen können;
 - Die Sicherheit gewährleistet bleibt;
 - Ein verspätungsfreier Betrieb gewährleistet bleibt.

¹ „Die Mittelungspegel liegen bei allen Messorten unter dem Immissionsgrenzwert der Empfindlichkeitsstufe II“ (S.16 des Lärmberichts der Stadt Zürich von 2008)

² Zu Hauptnutznieesser siehe Studie der Fachhochschule Winterthur 2000, zu Verursacher siehe Infrastudie 2006 / Factsheet Nr.2 der IG-BREGO.

³ Siehe dazu Anhang Abbildung 1: Aus Fluglärmbericht Stadt Zürich 2008, Seite 15

Jede dieser Anforderungen wird – zugunsten der Zürcher Stimmbevölkerung – nicht erfüllt. Die Aussage auf Seite 2 des Entwurf SIL-Prozess des BAZL vom 7. August 2009 wird in diesem Zusammenhang entlarft. Zu lesen ist da: *„Noch offene politische Entscheidungen bleiben ausdrücklich vorbehalten“*

- 4) Indem die Entwicklung des Flughafens Zürich nun überprüfbar ist und nachhaltigen, statt nachfrageorientierten Prinzipien entsprechen soll, zeigen die Bedarfszahlen deutlich auf, dass mit dem heutigen Pistensystem bis weit über das Jahr 2030 genüge getan ist.⁴

Die IG-BREGO lehnt aus obgenannten Gründen den ganzen Entwurf SIL-Prozess mit allen 3 Betriebsvarianten des BAZL vom 7. August 2009 ab.

Wir fordern ausgewogene und faire Betriebsvarianten für AN- wie ABFLÜGE welche das Verursacher- und Nutzniesserprinzip gemäss Verfassung berücksichtigen und vernünftige Strukturvorschläge sowie Expansionszahlen beinhalten. Ebenfalls sollte ein zukünftiges Betriebskonzept international abgestimmt sein und folgende Minimal Kriterien erfüllen:

a) Rasche Versetzung Navigationspunkt BREGO

Umgehende Einführung der im SIL-Variantenbericht vom 06.12.08 definierten Route S28_1001 als Ablösung der gegenwärtig aktiven Abflugroute. Diese Massnahme ist unabhängig von weiteren SIL-Berichten, -Varianten oder -Vernehmlassungen und ohne Umsetzung des RNAV-RNP 0.3 sofort einzuführen.

b) Einführung eines fixen „fly-over“ Wegpunktes bei Lieli auf der Route S28_1009

Da es sich bei dieser Route (S28_1009) um eine „Entlastungsrouten“ handelt, wird sie wenig benutzt (50 Flüge/Tag) und das Argument von Verspätungen wegen dieses Fixpunktes ist deshalb nicht stichhaltig.

Würden die Flugzeuge aber auf dieser Route bis zum fixen Wegpunkt bleiben, würde der Mutschellen/Rohrdorferberg entlastet.

Ebenso soll die Minimalhöhe für „fly-over“ Wegpunkte von 5000 ft auf 8000 ft erhöht werden.

c) Verteilung der Starts auf Piste 28/16

Starts der Flugzeuge von Zürich Kloten sollen (vor allem die Flüge mit Destination Ost und Süd) direkt von Piste 16 starten und die Abflugroute mit Ausflugs punkt GERSA befliegen (S.30). Die Flugzeuge, welche mit Zieldestination West starten, können weiterhin Piste 28 benutzen, soweit sie nicht auf Piste 16 starten.

d) Optimiertes Startprocedure

Aufgrund der topographischen Höhe des Heitersbergs, sollen Flugzeuge mit Route Mutschellen (28, 16, 14, 32, 34) diesen viel höher überfliegen. Wir verlangen, dass diese Flugzeuge mit mindestens 80% der zur Verfügung stehenden Schubkraftleistung vom Rollfeld abheben und in der ersten Startphase schnell auf eine Höhe von 5'000ft ansteigen. Dass dies möglich ist, zeigt das Beispiel des Flughafens Medellin in Columbien sowie weitere Flughäfen in Europa.

Flugzeuge die diese Anforderungen nicht erfüllen können oder wollen, müssen über Piste 16 auf der Abflugroute mit Ausflugs punkt GERSA starten.

e) Keine Verlängerung der Piste 28

Wir sind gegen einen Ausbau der Piste 28, da dies zu einer weiteren Belastung des Kantons Aargau und der Region Mutschellen mit Starts in Richtung Westen führen wird. Eine Verlängerung der Piste 28 würde auch schwereren und damit langsamer steigenden Flugzeugen ermöglichen, diese Piste für Starts zu benutzen.

⁴ Siehe Bundesrat, Bericht über die Luftfahrt politik der Schweiz, 2004

Erläuterungen

- **b) Einführung eines fixen „fly-over“ Wegpunktes bei Lieli auf der Route S28_1009**

Die Abzweigung dieser Route von S28-1007 und das Einbiegen nach Westen wird aufgrund der 5000ft Regel nicht so geflogen werden wie geplant.

Es ist deshalb unabdingbar, die Flugzeuge mindestens bis zum Einbiegen nach Westen auf der definierten Route zu führen, damit die „Abkürzung“ über den Mutschellen verunmöglicht wird. Da es sich bei dieser Route (S28_1009) um eine „Entlastungsrouten“ handelt, wird sie wenig benutzt (50 Flüge/Tag) und das Argument von Verspätungen wegen dieses Fixpunktes ist deshalb nicht stichhaltig.

Es ist überdies nicht einzusehen, weshalb die Route S28-1009 nicht mehr, wie im SIL-Varianten-Bericht vom 29. Jan. 2008 vorgesehen, auf der gleichen Linie nach Süden führt wie die S28-1008 und die Beiden am selben Punkt abdrehen sollen. Die Eine nach Westen (S28-1008) und die Andere nach Osten (S28-1009). An diesem Punkt sollte der „fly-over Waypoint“ eingerichtet werden. Der dort platzierte „fly - over Waypoint“ hätte überdies für den Kanton Zürich genau die gleichen Vorteile wie für den Kanton Aargau.

Die IG-BREGO fordert für den Kanton Aargau eine Gleichbehandlung, **was mit der identischen Linienwahl der zwei Routen bis zum gleichen Abdrehpunkt = fixer „fly-over Waypoint“** erreicht wird.

Die Diskriminierung des Kantons Aargau gegenüber dem Kanton Zürich wird durch das „Verzichten“ auf fixe Wegpunkte (SIL- Schlussbericht S. 29) einmal mehr deutlich. Umso mehr da im gleichen Abschnitt des SIL-Berichts dem Kanton Zürich empfohlen wird, solche Wegpunkte zu verlangen.

- **b) Minimalhöhe für Abweichungen von Abflugrouten von 5000ft auf 8000ft erhöhen**

Die ganzen im SIL erarbeiteten Verbesserungen in den Abflugrouten sind hinfällig, wenn sie nicht wie geplant geflogen werden müssen. Das Argument mit den Verspätungen ist nicht stichhaltig, weil für alle Abflugrouten eine Entlastungsrouten geplant ist, eben genau um langsamere Flieger auf diese Routen zu weisen.

Als Minimalforderung ist die Erhöhung auf 8000ft für die empfindlichen Tagesrandstunden zu verlangen.

- **c) Faire Startverteilung auf P16 und P28**

Die Südstarts ab P16 haben sich seit 2003 mehr als halbiert. Dies zeigt die klare Verlagerung der Starts nach Westen und somit in den Aargau. Wir verlangen eine Umkehr dieses Vorgehens des Flughafens Zürich und wieder den vermehrten Einsatz der P16 für Abflüge. Die vorgesehene Anzahl Südstarts straight reicht in keiner Weise für eine merkliche Entlastung des Kantons Aargau.

- **d) Minimalhöhe für Abweichungen von Abflugrouten von 5000ft auf 8000ft erhöhen**

Es sind steilere Starts, ohne Abflachen, einzuführen, damit der Aargau höher überflogen wird. BREGO ist mit mindestens 6000ft zu überfliegen.

FL60 war für BREGO die Minimalhöhe vor Inbetriebnahme der A340 der Swiss. Es ist nicht einzusehen, weshalb im Aargauer Kantonsgebiet eine ganze Region zusätzlichen Lärm ertragen muss, nur weil die Swiss leistungsschwache und somit billigere Flugzeuge gekauft hat. Es gibt für die A340 die Möglichkeit nach Norden oder Süden mit Linkskurve zu starten und so die erforderliche Höhe zu erreichen.

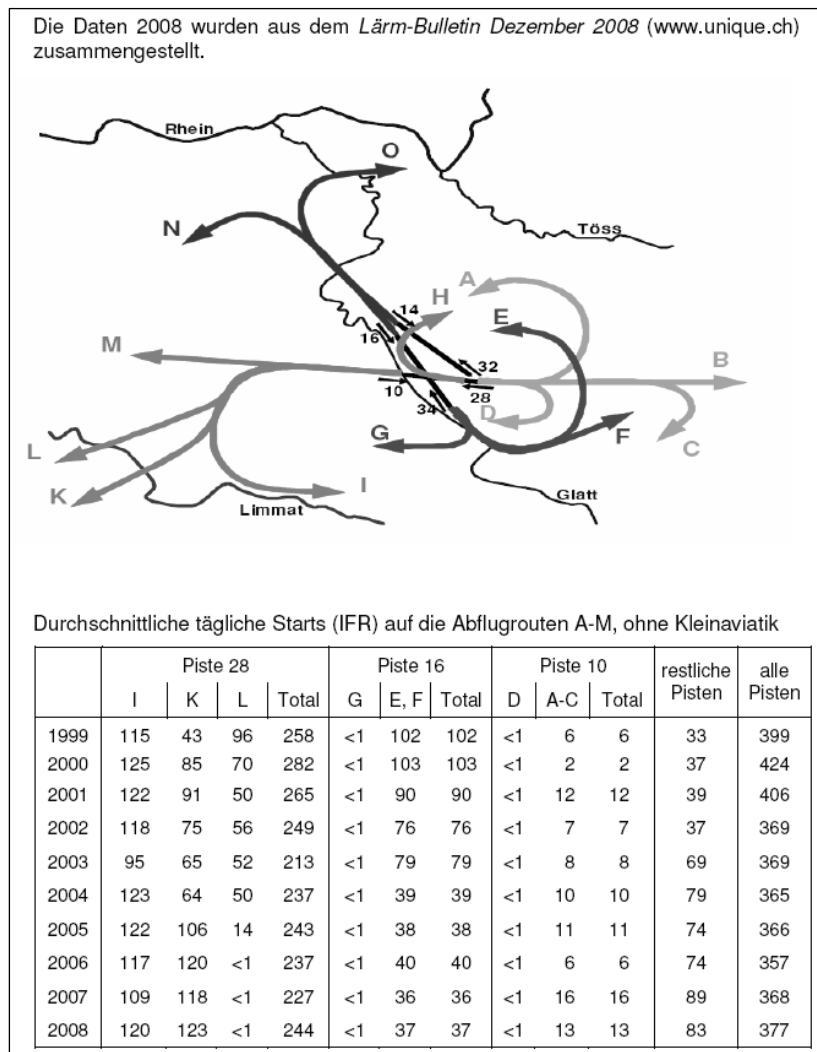
- **Ablehnung des gekröpften Nordanflugs GNA**

Als Aargauer Bürgerbewegung lehnt die IG-BREGO die Einführung eines gekröpften Nordanflugs ab.

Anhang:

1. Abbildung aus Fluglärmbericht der Stadt Zürich 2008 (Seite 15)

Auf nachfolgender Abbildung wird ersichtlich, wie das BAZL und der Flughafen Zürich durch die Zusammenlegung der Routen K,L sowie der Führung Route I über den Mutschellen/Rohrdorferberg den Aargau konzentriert belasten (Faktor 5). Im gleichen Zeitraum wurden die Abflüge von Piste 16 um den Faktor 3 reduziert).



Seite 15 aus Fluglärmbericht der Stadt Zürich 2008

2. Südstarts geradeaus sind sinnvoll und vernünftig

Ex-Swiss Direktor Christoph Franz sah die Wettbewerbsfähigkeit von Swiss durch den Flughafen Zürich bedroht. Er ortete dabei als Achillesferse die beschränkt möglichen Flugbewegungen pro Stunde, bei denen Zürich derzeit mit maximal 66 in Europa das Schlusslicht bilde. «Effektiv sind es nur 55 bis 58 Flugbewegungen pro Stunde», wurde er in der Handelszeitung vom Dezember 2008 zitiert.

Schon der Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz aus dem Jahr 2004 enthält andere Zahlen. Unter Punkt 3.3.5 wird dort angeführt „In Spitzenzeiten können in Zürich pro Stunde ca. 70 Starts und Landungen erfolgen“. Diese Differenz sind ungenutzte Leistungsreserven, deren Nutzung die Südlobby aus Eigennutz bisher zu verhindern wusste.

Als wichtigster Kunde des Flughafens Zürich weiss die Führung der Swiss natürlich sehr genau, dass die im bestehenden Pistensystem ungenutzten Leistungsreserven durch die Einführung von Starts ab Piste 16 geradeaus für Spitzenzeiten sofort mobil gemacht werden könnten.

Es ist zu begrüßen, dass solche Südstarts nun in die übriggebliebenen SIL-Varianten übernommen wurden. Die Variante E DVO-Plus berücksichtigt die politischen Realitäten mit Deutschland, führt zu einer besseren Aufteilung der Lasten als heute und bietet mit Südstarts geradeaus den Fluggesellschaften und dem Flughafen in Spitzenzeiten genügend Startkapazität. Dabei wirken sich diese Südstarts nicht negativ auf die Lärmbilanz aus, „denn die kapazitätsstabilisierenden Südstarts geradeaus führen **nicht** zu mehr Lärmbetroffenen. Gegenüber den Betriebsvarianten ohne Südstarts geradeaus sind zwischen 400 und 900 Personen zusätzlich von IGW-Überschreitungen betroffen. (Zitat aus SIL-Schlussbericht, 7.8.2009, Seite 43)*

Auch die Lärmbelastung durch Südanflüge liegt allen Behauptungen zum Trotz unter den gesetzlich zugelassenen Immissionsgrenzwerten, was dem Fluglärmbericht 2008 der Stadt Zürich** zu entnehmen ist. Es ist sinnvoll und vernünftig, im künftigen Betriebsreglement Südstarts geradeaus einzuführen.

SIL-Schlussbericht, 7.8.2009

http://www.bazl.admin.ch/sil/00830/02062/index.html?lang=de&download=NHZLpZeg7t,Inp6IONTU042I2Z6ln1acy4Zn4Z2qZpnO2Yuq2Z6gpJCDenx6g2ym162epYbg2c_JKbNoKSn6A--

** Fluglärmbericht 2008, Stadt Zürich

<http://www.stadtzuerich.ch/content/dam/stzh/gud/Deutsch/Umwelt/Laerm/Publikationen%20und%20Broschueren/Fluglaerm2008.pdf>