



Eine neue Rechtsordnung für die Schweiz?

Die IG-BREGO wird mit ihren berechtigten Forderungen seit Jahren von den zuständigen Stellen auf den SIL-Prozess "vertröstet". Auf unsere erneute Aufforderung in Zusammenhang mit unserer Ablehnung des ZFI schreibt uns die Volkswirtschaftsdi- rektion Zürich am 2. Juli 2008:

Zitat:

Mit dem Zürcher Fluglärm-Index (ZFI), dem die Stimmberechtigten des Kantons Zürich am 25. November 2007 als Teil des Gegenvorschlags des Kantonsrates zur Volksinitiative „Für eine realistische Flughafenspolitik“ zugestimmt haben, wurde ein kantonales Instrument geschaffen, das die Zahl der durch Fluglärm stark belästigten Personen misst, unabhängig von Kantons- oder Landesgrenzen.

Zitatende

Die Stimmbürger eines Kantons, in diesem Fall Zürich, stimmen einem "kantonalen Instrument" zu, welches Belastungen in anderen Kantonen und sogar anderen Län- dern festlegt. Der Kanton Zürich versucht mit diesem Vorgehen die Nachbarkantone und die Nachbarländer zu dominieren. Ist dies bereits eine Auswirkung der im Zu- satzdokument des SIL definierten Metropolregion Zürich? Eine neue Qualität der kan- tonalen Selbstbestimmung (aller?) wird vorbereitet?

Die im "Instrument" festgelegten Kriterien, deren Stichhaltigkeit von keiner unab- hängigen Institution überprüft und die von der NASA verworfen wurden, sehen ein unbegrenztes Wachstum der Flugbewegungen vor und enthalten willkürliche Definiti- onen zur Beurteilung von Lärmwirkungen. Die mit dem "Instrument" ermittelten Wer- te sind nicht gemessen, sondern werden nach einem nicht transparenten Verfahren auf der Basis von Annahmen mit einer hochkomplexen Formel "errechnet".

Die Gründe die den Regierungsrat des Kantons Aargau veranlasst haben, diesem (hegemonialen) Vorgehen nicht zu widersprechen, sind uns nicht bekannt.

Der Brief stellt weiter fest:

Zitat:

Wie der Bericht über die Jahre 2005 und 2006 gezeigt hat, ist der Fluglärm kein lokales Phänomen. Es dient deshalb der Transparenz, wenn seine Auswirkungen umfassend dargestellt werden. Der ZFI-Bericht 2005/2006 hat die Auswirkungen der in diesem Zeitraum wesentlich veränderten Belegung der An- und Abflugrouten regional differen- ziert aufgezeigt.

Zitatende

Es wird nicht klar, ob die Auswirkungen die realen radar-vektorgesteuerten Flugrou- ten, also die fast beliebige Nutzung des Luftraums aufzeigen, oder ob die idealisier- ten publizierten Flugrouten als Basis zur Kalkulation verwendet wurden. Die Feststel- lung zur regionalen Differenzierung ist daher nur mit größtem Vorbehalt als richtig zu betrachten.

Sollten umfassende Auswirkungen nicht auch noch die weiteren Beeinträchtigungen der Lebensqualität - in Relation zur Entfernung des Verursachers - aufzeigen?

Zitat:

Diese veränderte Belegung ist eine Konsequenz der Verlegung von zwei Warteräumen von Deutschland in die Schweiz, die wiederum eine Folge der Restriktionen für die Benutzung des süddeutschen Luftraumes ist.

Zitatende

Die Verlegung der Warteräume hat zwangsläufig zu einer Anpassung der Flugrouten geführt. Die Auswirkungen auf die Anflugrouten sind dabei vernachlässigbar klein, da die Routen nach den aktuellen Verhältnissen im Luftraum gewählt werden und die Warteräume Gipol und Amiki selten genutzt werden.

Ein Zusammenhang deutscher Restriktionen und der zitierten Verlegung der Abflugrouten ist nicht nachgewiesen. Bei genauer Überprüfung stellen wir fest, daß diese Anpassung generell den Schutz der südlichen Hemisphäre des Flughafens sichert. Ein gutes Beispiel sind die An-/Abflugspuren vom 11. Juli 2008. Besonders hinzuweisen ist auf die Tatsache, daß die DVO nur Beschränkungen der Nutzung zum Anflug des deutschen Luftraums in Randzeiten vorsieht. Die Nutzung ausserhalb der Sperrzeiten ist bisher weder räumlich noch in der Anzahl begrenzt.

Zitat:

Zu Ihrer Forderung, den Startverkehr mit westlichen Destinationen auf die im SIL definierten Abflugrouten zu verlegen, gibt der SIL-Bericht II Auskunft: „Die Abflugroute ab Piste 28 nach Westen als sehr wichtiges Betriebselement konnte aufgrund der Annahmen über künftige Fortschritte in der Navigationstechnik (...) leicht nördlich verschoben werden (...). Die veränderte Führung der Abflugroute trägt in ihrer Fortsetzung nach Westen auch Forderungen aus dem Limmattal und dem Kanton Aargau Rechnung. Es ist jedoch zu betonen, dass die Umstellung erst erfolgen kann, wenn die neue Navigationstechnik in Betrieb sein wird. Eurocontrol sieht vor, den unter anderem auf Satellitennavigation abgestützten Navigationsstandard «RNAV-RNP 0.3» bis 2015 verbindlich einzuführen.“

Zitatende

Wir nehmen zur Kenntnis, daß die Volkswirtschaftsdirektion die Flugrouten, sollte Eurocontrol die Satellitennavigation einführen, erst ab 2015 als verwendbar betrachtet. Dies bedeutet, daß die Südanflüge mindestens bis zu diesem Zeitpunkt erfolgen und der Gekröpfte Nordanflug unter keinen Umständen vor diesem Zeitpunkt eingeführt werden kann. Die Bezeichnung der Abflugroute nach Westen als wichtiges Betriebselement weist darauf hin, daß die häufig zitierten Abflüge "Gerade nach Süden" wenig oder gar nicht in das Betriebsreglement aufgenommen werden.

Schlussfolgerung:

Die Frage ist offen, unter welchen Voraussetzungen und Kriterien der Navigationspunkt Bregò 1998 über Nacht und ohne Vernehmlassung südlich verlagert wurde. Das Kriterium "satellitengestützte Navigation" wurde damals nicht herangezogen. In den ganzen bisherigen SIL-Verhandlungen war ausser beim Gekröpften Nordanflug nie die Rede von satellitengestützten Flugrouten. Die Argumentation mit modernen Navigationsmethoden wurde bisher nur zur Festlegung und Rechtfertigung des Gekröpften Nordanfluges herangezogen. Es stellt sich damit die Frage, welchen Einfluss die Zürcher Volkswirtschaftsdirektion im Gesamtverfahren SIL zum Schutz der eigenen Bürger ausübt.

Eine klare Positionierung des Aargauer Regierungsrates ist erforderlich, um die aktuelle Beeinträchtigung sofort und die zu erwartende Mehrbelastung unseres Lebensraums zu reduzieren.

Eine vernünftige Verteilung der Lasten - auch unter dem Gesichtspunkt des Nutzens - ist jetzt notwendig.