

Einschreiben  
Amt für Raumplanung  
z.Hd. Bundesamt für Zivilluftfahrt  
8090 Zürich

Zürich, 23. März 1999

## **Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, im Rahmen der Vernehmlassung zum Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL). Nachfolgend erhalten Sie unsere Stellungnahme.

*Anträge:*

1. Der SIL sei zur Ergänzung zwecks Einbezug der wesentlichen Umweltauswirkungen und der Abstimmung mit den Zielen einer schweizerischen Gesamtverkehrspolitik zurückzuweisen und anschliessend sei die Vernehmlassung zu wiederholen.
2. Das Verfahren für die Festsetzung des SIL sei insofern anzupassen, dass der durch die Festsetzung betroffenen Bevölkerung, Gemeinden und den Umweltverbänden Rechtsmittel zur Verfügung stehen.
3. Der SIL sei auf eine Verkehrspolitik auszurichten, welche die Strategie der nachhaltigen Entwicklung nicht bloss deklariert, sondern auch tatsächlich umsetzt. Insbesondere habe er Massnahmen aufzuzeigen, welche gewährleisten, dass der Luftverkehr einen eigenen Beitrag an die CO<sub>2</sub> Reduktions-Ziele im Rahmen der Kyoto-Vereinbarung leistet und dass diese nicht durch andauernde exponentielle Zunahme der Flugbewegungen torpediert werden. In diesem Sinne sei die Forderung nach einer lenkungswirksamen international zu koordinierenden Abgabe auf Flugtreibstoffen zwecks Reduktion der CO<sub>2</sub> Emissionen in die Globalziele des SIL aufzunehmen.
4. Die Umwelt-, Lärm- und raumplanerischen Auswirkungen um den Flughafen Zürich seien je im SIL zu erfassen und auszuweisen.
5. An die Stelle der einseitigen Nachfrageorientierung habe schon auf Bundesebene eine Planung zu treten, welche die Schutzziele des USG und die gewachsenen räumlichen Strukturen um den Flughafen Zürich gleichwertig mit den wirtschaftlichen Vorgaben behandelt.

6. Basierend auf Gesundheits-, Umwelt- und Raumverträglichkeit sei eine maximale Nutzung der Anlage festzusetzen. Die Flughafenplanung sei darauf auszurichten, dass die über dem Immissionsgrenzwert beschallten Gebiete innerhalb von 15 Jahren um 50% abnehmen.
7. Festsetzung 3 im Objektblatt Flughafen Zürich sei ersatzlos zu streichen.
8. Als *Zwischenergebnis* sei festzulegen, dass die Konflikte zwischen Verkehrsprognosen und daraus resultierenden Konflikten mit dem Bevölkerungsschutz und mit Nutzungsbeschränkungen in überbauten oder als Bauzonen rechtskräftig ausgeschiedenen Gebieten Studien über angepasste, umwelt- und raumverträgliche Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens Zürich verlangen. Entsprechend könne die maximal zulässige Nutzung der Anlage erst später festgelegt werden, weshalb die Kapazitätserhöhung im Rahmen der 5. Ausbautetappe auf Risiko des Flughafenhalters erfolgen. Die Vororientierung I sei unter den selben Vorbehalt zu stellen.
9. Der Flughafenhalter sei anzuweisen, im Zeitraum von einem Jahr ab Inkrafttreten des SIL eine ordentliche Planaufgabe für Enteignungsverfahren in den über den Immissionsgrenzwerten beschallten Gebieten durchzuführen. Bei der Bestimmung des Kriteriums der Voraussehbarkeit sei nebst der vom Bundesgericht in der Genfer Entscheiden entwickelten Praxis dem Umstand Rechnung zu tragen, dass noch 1995 offiziell verkündet worden war, die Kapazitätsgrenze des Flughafens mit 5. Ausbautetappe liege bei etwas mehr als 250'000 Linien- und Charterbewegungen und die Lärmbelastung rund um den Flughafen werde nicht weiter zunehmen.
10. Die Gemeinden seien für sämtliche RPG-konformen Planungen seit Inkrafttreten des RPG, welche sich wegen Kollision mit Belastungsgrenzwerten nach LSV als nutzlos erweisen, voll zu entschädigen. Für allenfalls notwendige Anpassungen der Richt- und Nutzungsplanungen habe der Flughafenhalter den Gemeinden die Kosten zu erstatten.
11. Das Objektblatt Militärflugplatz Dübendorf sei aus dem SIL zu entfernen.

*Begründungen:*

1. Der SIL ist weder in eine schweizerische Gesamtverkehrspolitik eingebettet, noch werden die Auswirkungen auf Menschen, Umwelt und Raumordnung aufgezeigt und miteinbezogen. Der SIL ist einseitig nachfrageorientiert. Er berücksichtigt nur die Wachstumsbedürfnisse der Fluggesellschaften, welche aber mit dem schweizerischen Verkehrsaufkommen allein gar nicht gerechtfertigt werden können.
2. Mit dem SIL werden Entscheide vorweggenommen. Die Kantone besitzen das Recht zur direkten Mitwirkung. Der Zürcher Regierungsrat ist gleichzeitig Flughafenhalter und steht somit in einem Interessenskonflikt. Die betroffene Bevölkerung hingegen hat beim SIL weder die Möglichkeit direkt mitzuwirken, noch kann sie sich nach dessen Festsetzung rechtliches Gehör verschaffen. Dieses Verfahren widerspricht in jeder Hinsicht der politischen und rechtlichen Praxis in der Schweiz und ist grundsätzlich abzulehnen.
3. Im erläuternden Bericht zum Bundesgesetz zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen (1996) wird

damit gerechnet, dass der Flugverkehr so stark zunehmen wird, dass bis zum Jahr 2010 50%, bis 2020 80% mehr CO<sub>2</sub> ausgestossen wird als noch 1990 - und trotzdem bliebe der Flugverkehr bei Einführung einer CO<sub>2</sub>-Steuer in der Schweiz von dieser Steuer ausgenommen. - Die neuesten Prognosen selbstverständlich noch nicht berücksichtigt. Weltweit wird gar ein Wachstum des Flugverkehrs erwartet, das zu einer Zunahme der CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2015 von 300% gegenüber 1990 führt, während gleichzeitig zugunsten des irdischen Klimas eine (bescheidene) Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen beschlossen wird. (Kyoto 1997: Reduktion für Europa und für die Schweiz um 8% gegenüber 1990 bis 2008-2010, Industrieländer gesamthaft: minus 5%.) Der Luftverkehr muss dringend einen eigenen Beitrag an die CO<sub>2</sub> Reduktions-Ziele im Rahmen der Kyoto-Vereinbarung leisten und nicht durch andauernde exponentielle Zunahme der Flugbewegungen diese Ziele torpedieren.

4. siehe Pkt. 1
5. Der UVB zur 5. Bauetappe kommt zum Schluss, dass 400'000 Flugbewegungen erhebliche Umweltbelastungen verursachen. Mit dem vorliegenden SIL werden die Interessen von Menschen und Umwelt auf weniger Lärm, weniger Schadstoffe und geringere Nutzungseinschränkungen absolut nicht berücksichtigt. Diese einseitige Betrachtungsweise und Bevorzugung des Flugverkehrs ist abzulehnen. Die Vorgaben der Umwelt- und Klimapolitik müssen erfüllt werden, wenn nötig mit verkehrsbeschränkenden Massnahmen.
6. siehe Pkt. 5
7. Zur 5. Bauetappe zusätzliche Erweiterungen gehen noch mehr zu Lasten von Menschen und Umwelt und sind deshalb abzulehnen.
8. siehe Pkt. 5
9. Die durch die Festsetzung des SIL verursachten raumplanerischen Folgekosten müssen erfasst und durch den Verursacher abgegolten werden.
10. Eine 1996 abgeschlossene Studie (C. Oliva «Streuung/Konzentration») kommt zum Ergebnis, dass heute bezüglich Anzahl betroffener Personen ein Lärmoptimum geflogen wird am Flughafen Zürich. Daraus lässt sich ableiten, dass die Orts- und Zonenplanung in den flughafennahen Gemeinden während der letzten 2 Jahrzehnten stark auf Routen, d.h. auf Lärmzonen ausgerichtet war. Sehr gute Beispiele seien Rümlang und Höri. Die Gemeinden haben ihre Koordinationspflicht wahrgenommen. Für allenfalls notwendige Anpassungen der Richt- und Nutzungsplanungen hat der Flughafenhalter den Gemeinden die Kosten zu erstatten.
11. Mit zusätzlichen Auslagerungen von zivilen Flugbewegungen nach Dübendorf würden Kapazitäten geschaffen, welche noch mehr zu Lasten von Umwelt und Menschen gehen würden.

Wir ersuchen Sie unsere Anträge zu berücksichtigen.

Mit herzlichen Grüßen

Wangpo Tethong  
Grüne Kanton Zürich, Parteisekretär