

Volkswirtschaftsdirektion
Generalsekretariat
z.Hd. Herr Marco Fey
Neumühlequai 10
8090 Zürich

Zürich, den 15. September 2009

SIL-Prozess Flughafen Zürich
Stellungnahme zum Entwurf des Schlussberichts

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Grünen Kanton Zürich bedanken sich für die Möglichkeit, sich an der Vernehmlassung zum Entwurf des Schlussberichts zum SIL-Prozess Flughafen Zürich zu beteiligen und nehmen dazu gern Stellung. Wir danken dem Regierungsrat für die Prüfung unserer Rückmeldung und bitten um deren Berücksichtigung.

Mit freundlichen Grüssen

Ulla Blume
Geschäftsführerin Grüne Kanton Zürich

1. Grundsätzliches

Der vorliegende Bericht, zu dem wir Stellung nehmen können, wurde unter der Leitung des BAZL erarbeitet, offensichtlich ohne Einbezug oder Berücksichtigung von Fachpersonen aus den Gebieten des Umweltschutzes, der Raumplanung oder des Lärmschutzes. Dies ist aus Sicht der Grünen ein Mangel, der sich durch den ganzen Bericht zieht und Niederschlag findet, sowohl in den fehlenden Hinweisen zur Klimarelevanz eines nachfrageorientierten Flughafens wie auch einer fehlenden Darstellung dazu, was unter nachhaltigem Flugbetrieb zu verstehen sei.

Die Grünen haben von Anfang an die Vorgabe des Bundesrates im SIL-Verfahren abgelehnt, dass mit dem Sachplan ein nachfrageorientiertes Wachstum auf dem Flughafen Zürich-Kloten zu gewährleisten sei. Neben der Lärmproblematik gibt es das globale Problem der Klimaerwärmung und die rasche Transformation hin zu einer 2000-Watt-Gesellschaft. Die Erfahrung hat gezeigt, dass der technische Fortschritt nicht Schritt halten mag, um die notwendigen Verbesserungen bezüglich Lärminderung und Energieeffizienz zu gewährleisten. Die im Schlussbericht enthaltene Nachfrageprognose ist weder belastbar noch plausibel. Es ist schon erstaunlich, dass die Prognosen auf der offenbar unerschütterlichen Zuversicht gründen, dass nach jeder Krise ein überdurchschnittliches Wachstum festzustellen sei. Das ist zumindest für die letzten Jahre und gerade im Luftfahrtbereich nicht belegbar. Ebenso wenig wird berücksichtigt, dass sich an der globalen Energiekrise grundsätzlich nichts geändert hat. Es ist deshalb wenig verständlich, dass keine risikoorientierten Szenarien aufgezeigt werden.

Wir begrüßen es ausdrücklich, dass die Variante Parallelpiste nicht mehr zur Diskussion steht und damit bereits Abstand genommen wird von einer Planung, die sich an unrealistischen Prognosen orientiert.

2. DVO

Die Betriebsvariante E wird als E_{opt} und E_{DVO} ausgeführt. Es wäre naiv anzunehmen, dass Deutschland die DVO ersatzlos aufheben würde, zumindest ist derartige nicht bekannt. Es ist also davon auszugehen, dass weiterhin grundsätzlich eine Variante DVO zu planen ist, wie dies bei den E-Varianten der Fall ist. Es ist deshalb nicht plausibel, weshalb die Variante J_{opt} in ihren Auswirkungen den verschiedenen E-Varianten gegenübergestellt wird, obwohl da Äpfel mit Birnen verglichen werden, also Varianten mit und ohne Berücksichtigung der DVO.

3. Variante J

Die Grünen lehnen Änderungen am Pistensystem ab. Die Unterschiede in der Anzahl der lärm-belasteten Personen gemäss Abbildung 19 geht von einer ersatzlosen Aufhebung der DVO aus, was aus Sicht der Grünen unrealistisch ist. Im weiteren gilt es zu beachten, dass für die Haltung des Kantons Zürich neben der Lärmschutzverordnung auch der ZFI relevant ist, der von der Zürcher Bevölkerung mit grossem Mehr angenommen wurde. Der Satz «die kapazitäts-stabilisierenden Südstarts geradeaus führen nicht zu mehr Lärmbetroffenen» zeigt klar, dass der ZFI eher geeignet ist, die tatsächliche Betroffenheit der Bevölkerung abzubilden als die Lärmschutzverordnung, welche Lärm einfach wegmittelt.

Fazit: Die Grünen lehnen die Variante J in allen ausgeführten Varianten ab. Eine Änderung des Flughafenperimeters wird damit ebenfalls abgelehnt.

4. Varianten mit Südstarts geradeaus

Südstarts geradeaus werden als kapazitätsstabilisierende Variante eingeführt, die für die Bevölkerung keine Lärmbetroffenheit zur Folge hätten. Diese Feststellung zeigt einmal mehr, dass bezüglich der engeren Flughafenregion keinerlei Sensibilität besteht. Selbstverständlich würde diese Variante für eine dicht besiedelte Region eine massive Zunahme der Lärm - belästigung zeigen. Dass diese durch die Lärmschutzverordnung einfach weggemittelt wird, macht die Sache nicht besser. Wenn diese Variante der Südstarts geradeaus einmal eingeführt ist, darf man mit einiger Sicherheit davon ausgehen, dass es nicht zwingend bei einigen hundert Bewegungen jährlich bleiben wird.

Fazit: Die Grünen lehnen Südstarts geradeaus als Variante ab.

5. 5. Varianten mit dem gekröpften Nordanflug

Aus den Unterlagen des Schlussberichts wird nicht ersichtlich, wie sich die Einführung des gekröpften Nordanfluges auf den ZFI auswirken wird. Es ist aber davon auszugehen, dass der GNA den ZFI senkt und damit eine sinnvolle Massnahme darstellt.