

**Bitte Sperrfrist beachten: Freitag, 1. Oktober, 8 Uhr**

## **MEDIENINFORMATION**

Zürich, 1. Oktober 2010

Umfangreicher Forderungskatalog aufgestellt – SIL als verbindliche Basis des zukünftigen Betriebsreglements:

### **Fluglärm Betroffene sind aufgerufen, an der SIL-Objektblatt-Vernehmlassung teilzunehmen**

**Das Fluglärmforum Süd, Plattform der Städte und Gemeinden im Süden des Flughafens, ruft die Bevölkerung auf, an der Vernehmlassung des Objektblatts Flughafen Zürich möglichst zahlreich teilzunehmen. Das Objektblatt schreibt rechtsverbindlich fest, auf welcher Basis dereinst das neue Betriebsreglement erarbeitet werden kann. Was im Objektblatt steht, gilt später für das Betriebsreglement. Neu wird unter anderem gefordert, dass im SIL-Objektblatt die Südanflüge bis 31. Dezember 2015 befristet werden. Zudem soll erst ab 8000 Fuss erlaubt werden, die festgelegte Abflugroute zu verlassen, damit der Lärmfächer möglichst klein gehalten wird.**

Die Stadt- und Gemeinderäte des Fluglärmforums Süd erhalten dieser Tage die Mustereingabe zuhanden der Bevölkerung. Sie stellt sicher, dass die von den Südanflügen Betroffenen die Möglichkeit haben, sich gegenüber dem Bund inhaltlich zum SIL-Objektblatt Flughafen Zürich zu äussern. Der Vernehmlassungsweg ist nicht zu unterschätzen; denn die Zahl der Vernehmlassungen und die gestellten Forderungen dienen dem Bund regelmässig als "Fiebermesser" zu einer Sachvorlage.

Das Fluglärmforum Süd empfiehlt insbesondere folgende Punkte in die Vernehmlassung aufzunehmen:

1. Positiv zu werten ist, dass im Konzeptteil des SIL festgehalten wird, dass die nachfrageorientierte Entwicklung der Landesflughäfen nicht mehr uneingeschränkt erfolgen kann, "sondern nur soweit mit den Grundsätzen der Nachhaltigkeit in Einklang" stehend.

Diesem Grundsatz sollen der Bundesrat und das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) folgen, auch dann, wenn zum Beispiel wirtschaftliche Interessen vom Flughafen Zürich geltend gemacht werden.

Nachhaltig einen Flughafen betreiben, heisst, die Bevölkerung vor unnötigen Lärmimmissionen schützen.

2. Die Festlegung zur Reduktion der Umweltbelastung ist wie folgt zu ergänzen (kursiv): "Die Möglichkeiten technischer Fortschritte, *die zum Lärmschutz beitragen*, sollen konsequent ausgeschöpft werden.

Sind technische Fortschritte zur Kapazitätssteigerung am Flughafen gegenüber technischen Fortschritten zum Lärmschutz für die Bevölkerung abzuwägen, sollen immer die Interessen der Bevölkerung für mehr Lärmschutz im Vordergrund stehen.

3. Die regelmässigen Südanflüge auf Piste 34 sollen bis maximal 31. Dezember 2015 befristet werden. Auf sie soll verzichtet werden, sobald und soweit die Varianten  $E_{opt-s}$  und  $J_{opt-s}$  nach Abschluss eines Staatsvertrags mit Deutschland oder einer vergleichbaren Regelung mit dem Nachbarstaat zur Verfügung stehen. Gleiches gilt dann, wenn der Gekröpfte Nordanflug als Ersatz zur Verfügung steht - auch dann, wenn der Gekröpfte Nordanflug aus technischen Gründen nicht die gleiche Kapazität erreicht wie die Südanflugregelung.
4. Südstarts zur Kapazitätssteigerung sind jetzt im SIL-Objektblatt richtigerweise verboten. Der Bundesrat soll dies rechtsverbindlich erklären und im SIL festhalten, damit ausgeschlossen werden kann, dass dereinst das Objektblatt anders interpretiert werden kann.
5. Die festgelegten Abflugrouten sind tagsüber grundsätzlich bis zu einer Höhe von mindestens 8000 Fuss einzuhalten. Das Verlassen der Abflugroute ab 5000 Fuss, wie im Objektblatt festgehalten, ist zu streichen. Denn damit würde der Lärmfächer für die Bevölkerung unter der Abflugschneise noch breiter. Die Höhenfestlegung hilft mit, den am Boden wahrnehmbaren, störenden Lärm zu kanalisieren. Eine Höhe von mindestens 8000 Fuss ist dazu besser geeignet und flugtechnisch absolut vertretbar.
6. Im Nahbereich des Flughafens sind auch im Südsektor längs der Abflugrouten zwingend zu überfliegende Wegpunkte festzulegen, sodass keine Streuung der Flugspuren entstehen kann.
7. Wenn dem einzelnen Piloten gestützt auf das SIL-Objektblatt und dem daraus abgeleiteten Betriebsreglement verbindliche Vorgaben für den Anflug gemacht werden, kann dies zur Lärminderung beitragen. Deshalb müssen der Continuous Descent Approach (CDA) und andere Massnahmen, welche flugtechnische Lärmbekämpfungsmöglichkeiten darstellen, in das Objektblatt an der richtigen Stelle einfließen.
8. Das Bedürfnis der Bevölkerung nach Nachtruhe ist auch in Sondersituationen höher zu gewichten als das wirtschaftliche Interesse des Flughafens, Verspätungen so grosszügig wie möglich abbauen zu können. Daher ist ein Verspätungsabbau zwischen 23.30 Uhr und 00.30 Uhr (Festsetzung S. 10 und Text S. 19) zum Bei-

spiel bei besonderen Wettersituationen oder bei Störungen im europäischen Luftverkehr aus dem Objektblatt zu streichen. "Besondere Wettersituationen" und insbesondere auch "Störungen im europäischen Luftverkehr" können leicht geltend gemacht werden und sie sind schwer zu überprüfen.

9. Der Flughafen soll verpflichtet werden, auf eigene Kosten passive Schallschutzmassnahmen (Schallschutzfenster und -lüfter) in den Wohnungen und Häusern im Südanflugkorridor zu installieren, bzw. den Eigentümern, welche solche Massnahmen bereits auf eigene Kosten getroffen haben, die Kosten bis und mit dem Jahr 2000 rückwirkend zurückzuerstatten.

### **Über das Fluglärmforum Süd**

Das Fluglärmforum Süd ist die Plattform von 32 Gemeinden und Städten im Süden des Flughafens Zürich. Es vertritt rund 300'000 Menschen in den Kantonen Zürich, St. Gallen und Schwyz, die alle von den illegalen Südanflügen betroffen sind. Mit der Stadt Zürich ist der Süden des Flughafens eines der dichtest besiedelten Gebiete in der Schweiz.

Das Fluglärmforum Süd setzt sich zum Ziel, mit allen politischen und rechtlichen Mitteln die widerrechtlichen und volkswirtschaftlich schädlichen Südanflüge zu stoppen.

### **Weitere Auskünfte:**

Richard Hirt, Präsident Fluglärmforum Süd

Telefon 079 603 24 32