



Der Gemeinderat Rümlang ist weiterhin gegen die Pistenverlängerungen am Flughafen Zürich. Foto: Flughafen Zürich AG

Gemeinderat Rümlang weiter gegen die Pistenverlängerung

Der Entscheid der KEVU wird durch den Gemeinderat sehr differenziert beurteilt. Er ist zwar unerfreulich, beinhaltet wichtige Hinweise für die künftige Entwicklung am Flughafen. An der Haltung des Gemeinderates zur Sache ändert dies nichts.

RÜMLANG. Die Kommission Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) beantragt dem Kantonsrat, der Weisung an die Vertretung des Kantons Zürich im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG zuzustimmen. Die Verlängerung der Piste 28 ist ein wichtiges Kernstück der Weisung. Begründet wird der Entscheid mit dem Bedürfnis, die Si-

cherheitsmargen am Flughafen Zürich zu erhöhen.

Der Gemeinderat vertritt weiterhin die Ansicht, eine Verlängerung der Piste 28 nach Westen ist unnötig und hat bezüglich der Sicherheit keinen Mehrwert. Dabei stützt er sich auf die Umweltverträglichkeitsprüfung der Flughafen Zürich AG zum Betriebsreglement 17. Darin hält die Flughafen Zürich AG selber fest, dass ein Betrieb mit Südstarts (16 straight) weniger fehleranfällig sei, eine erhebliche Erhöhung der Sicherheitsmargen nach sich zieht und den stabilen 70 Flugbewegungen pro Stunde, wie sie im SIL-Objektblatt Flughafen Zürich gefordert werden, gerecht wird.

Eine Verlängerung der Piste 28 ist somit nicht notwendig. Die Flughafen Zürich AG investiert 250 Millionen Franken, ohne dass ein betrieblicher Mehrwert dafür entsteht.

Verbindliche Versprechen fehlen

Weder die KEVU noch die Flughafen Zürich AG waren bisher bereit, der Gemeinde Rümlang schriftlich zu garantieren, dass jegliche Kapazitätserweiterung nach Westen ausgeschlossen ist. Ebenso kein Gehör findet die Forderung nach einem strikten Flugverbot nach 23 Uhr.

Ein solches verbindliches Versprechen fehlt gänzlich, was darauf hindeutet, dass die Pistenverlängerung die er-

wartete Minderung der Verspätungen nicht erfüllen kann. Unverändert bleibt, dass die Bedürfnisse der Bevölkerung in der Gemeinde Rümlang betreffend Lärmreduktionen nach wie vor ungeachtet bleiben, die Pistenverlängerung hätte gravierende Folgen auf den Betriebslärm. Der Gemeinderat wird die Pistenverlängerung weiterhin bekämpfen, solange nicht ausgeschlossen werden kann, dass mehr Starts, auch mit schwereren Flugzeugen, nach Westen erfolgen. Die Ergreifung des Referendums zum künftigen Entscheid des Kantonsrates ist in jedem Fall wahrscheinlich.

Der Gemeinderat nimmt auch zur Kenntnis, dass der Entscheid der KE-

VU mit 8 zu 7 Stimmen äusserst knapp ausgefallen ist. Offenbar ist es im Vorfeld gelungen, eine sehr grosse Minderheit der KEVU von den Argumenten der Gemeinde Rümlang zu überzeugen.

Wir fordern, dass der Kantonsrat der vertretenen Bevölkerung in derart knappen Stimmverhältnissen keine unnötigen und kostspieligen Infrastrukturbauten aufzwingt. (pd)

AUS DEM
GEMEINDERAT

Verschiedene Gemeinden gegen Pistenausbau

Bachenbülach, Bülach, Hochfelden, Höri und Winkel lehnen die Vorlage 5720 des Regierungsrats und damit den geplanten Ausbau der Pisten 28 und 32 am Flughafen Zürich ab. Sie machen dafür formelle und materielle Gründe geltend.

REGION. Der jetzige Betrieb des Flughafens Zürich und jede künftige Anpassung der Infrastruktur und des Betriebs sollen sich primär an der Sicherheit des Flugbetriebs, dem Verspätungsabbau und der Respektierung der Nachtruhe sowie an der Siedlungsqualität und der raumplanerischen Entwicklungsmöglichkeit der Region orientieren. Dies dient der Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit der Gemeinden und Städte der Flughafenregion wie auch dem Flughafen selbst. Die angestrebten Pistenverlängerungen tun dies nicht und die kantonale Vorlage 5720 zum Pistenausbau überzeugt aus formellen und materiellen Gründen nicht. Die Gemeinden Bachenbülach, Bülach, Hochfelden, Höri und Winkel weisen die Vorlage daher zurück.

Ungenügende Entscheidungsgrundlagen

In der Vorlage 5720 wird begründet, dass mit den geplanten Pistenverlängerungen die Abwicklung des Flugbetriebs und dessen Sicherheit wesentlich verbessert werde. Der Regierungsrat verweist in diesem Zusammenhang

auf eine Sicherheitsüberprüfung am Flughafen Zürich-Kloten und auf Festlegungen im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL). Die Ergebnisse der Sicherheitsüberprüfung und die daraus zu ziehenden Konsequenzen sind jedoch zu wenig in den SIL eingeflossen.

Dazu kommt, dass das Bundesverwaltungsgericht (BVG) aufgrund der rechtlichen Schritte der IG Nord auch beim SIL-Objektblatt Nachholbedarf sieht. Es ist jedoch unabdingbar, dass der Entscheid auf einen formell vollständig vorliegenden und anwendbaren SIL gestützt wird. Denn dieser regelt die Rahmenbedingungen für die Infrastruktur, den Betrieb und die Sicherheit des Flughafens Zürich-Kloten als Ganzes. Schliesslich hängt die Frage, welcher Betrieb mit welcher Infrastruktur möglich und verhältnismässig ist, auch von betrieblichen Aussagen ab. Folgende Entscheidungsgrundlagen der Vorlage 5720 müssen also gemäss BVG-Urteil überprüft, überarbeitet und als Entwurf neu zur Vernehmlassung aufgelegt und neu beschlossen werden: das SIL-Objektblatt durch den Bund und der Kantonale Richtplan durch den Kanton. Denn das SIL-Objektblatt und der kantonale Richtplan sind auch formale Voraussetzungen für die Pistenverlängerungen. Die Gemeinden und Städte rund um den Flughafen sind darauf angewiesen, dass der Bund und die Kantone mit den genann-

ten Planungsinstrumenten die vitalen Grundanforderungen bei der Raumplanung abklären und die Rahmenbedingungen für die Gemeinde- und Stadtentwicklungen setzen.

Materielle Argumente überzeugen nicht

Die Gemeinden weisen die Vorlage 5720 nicht nur aus formellen, sondern auch aus materiellen Gründen zurück. Die materiellen Argumente, welche vorgebracht werden, überzeugen nicht. Es ist nicht einzusehen, weshalb nun mit den beiden Pistenverlängerungen der Flugbetrieb insgesamt einfacher gestaltet werden könne. Es ist zu befürchten, dass der Flughafen die bei einer Pistenverlängerung zusätzlich entstehenden Kapazitäten nicht primär zur Regulierung des vorhandenen Flugbetriebs beziehungsweise zum Abbau von Verspätungen nutzen wird. Die Pistenverlängerungen erscheinen also als «faktisches» Entgegenkommen, indem eine Kapazitätssteigerung später auch bei jetziger Einschränkung durch Änderung der rechtlichen Grundlage möglich werden kann.

Zudem ergibt sich aus der jüngeren Geschichte, dass mit der geplanten Ertüchtigung des Ost-Konzepts auch eine Kanalisierung des Lärms einhergehen soll. Dies würde eine ungerechtfertigte Erhöhung der Lärmbelastung für Bewohnerinnen und Bewohner im Osten und Norden des Flughafens mit sich bringen. (pd)

Flughafen begrüsst positiven Kommissions-Entscheid

Die Flughafen Zürich AG nimmt erfreut zur Kenntnis, dass die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) dem Zürcher Kantonsrat empfiehlt, dem Projekt der Pistenverlängerungen am Flughafen Zürich zuzustimmen.

FLUGHAFEN. Die Pistenverlängerungen sind eine wichtige Massnahme, um die Sicherheitsmarge am Flughafen Zürich zu erhöhen und den Betrieb zu stabilisieren. Dank eines stabileren Flugbetriebs mit besserer Einhaltung der vorgegebenen Betriebskonzepte kommt es zu weniger Verspätungen und damit zu mehr Nachtruhe. Schliesslich reduzieren die Pistenverlängerungen insgesamt die Anzahl Fluglärm-Betroffener. Die KEVU folgt damit dem Zürcher Regierungsrat, der dem Projekt bereits zugestimmt hat.

Keine Kapazitätserhöhung

Die Pistenverlängerungen wurden im Bericht «Sicherheitsüberprüfung Flughafen Zürich» 2012 als wesentliche Sicherheitsmassnahme identifiziert und durch den Bund in den Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) aufgenommen. Durch die Verlängerungen der Pisten steht den Pilotinnen und Piloten mehr Bremsweg bei einem Startab-

bruch und bei Landungen zur Verfügung. Weiter ergibt sich eine Reduktion von Kreuzungspunkten am Boden und in der Luft und eine Verkürzung der Rollzeit von Langstreckenflugzeugen am Abend. Es gibt keine alternativen Massnahmen im Flugbetrieb, die dieselben Verbesserungen punkto Sicherheit und Reduktion von Verspätungen mit sich bringen.

Die Pistenverlängerungen führen nicht zu einer Kapazitätserhöhung, da kein Zusammenhang zwischen Pistenlänge und Anzahl Flugbewegungen besteht. Auf einer längeren Piste können nicht mehr Flugzeuge starten oder landen. Das Projekt ändert nichts an den für den Flughafen geltenden Rahmenbedingungen, welche der Bund vorgibt.

Vorlage reif zur Entscheidung

Eine Rückweisung der Vorlage an den Regierungsrat, so, wie das Minderheiten der Kommission beantragen, ändert nichts am Projekt. Die Vorlage ist reif zur Entscheidung. Sie würde lediglich die Umsetzung verzögern. Je zeitnäher der Kantonsrat und eventuell das Zürcher Stimmvolk entscheidet, desto früher kann die Flughafen Zürich AG bei einem positiven Entscheid das Plangenehmigungsgesuch beim Bund einreichen, damit die Verbesserungen umgesetzt werden können. (pd)