



MASSNAHMEN DES GEMEINDERATES ZUMIKON GEGEN DIE ÖFFNUNG DES SÜDENS FÜR DEN FLUGVERKEHR.

Zumikon, Anfang September 2002

Liebe Zumikerinnen und Zumiker

Wir geben Ihnen mit dieser Aufstellung Auskunft und Rechenschaft über die Massnahmen des Gemeinderates Zumikon im Kampf gegen die Öffnung des Südens für den Flugverkehr seit Mai 2000 bis heute. Daraus können Sie entnehmen, dass die Zumiker Exekutive die Fluglärmfrage prioritär behandelt und alles unternimmt, um unser Dorf vor Beeinträchtigungen zu bewahren. Wir werden selbstverständlich auch weiterhin alle Rechtsmittel ausschöpfen, um die Verletzung des verfassungsmässigen Vorsorgeprinzips sowie des Umweltschutz- und Raumplanungsrechtes abzuwenden.

Gerne orientieren wir Sie weiter laufend über die zukünftigen Entwicklungen und Erkenntnisse in dieser für Zumikon ausserordentlich wichtigen Frage. Weitere Informationen erhalten Sie auch laufend auf unseren Websites unter www.zumikon.ch.

Freundliche Grüsse

GEMEINDERAT ZUMIKON



Martin Kessler, Präsident



Paul Imhof, Gemeindeschreiber



DATUM

EREIGNISSE, MASSNAHMEN

Mai 2000

Durch das zeitliche Aufeinandertreffen der beiden Ereignisse «Temporäre Schliessung der Piste 28 vom 29. Mai 2000 bis August 2000» und der «Kündigung der bestehenden Verwaltungsvereinbarung für An- und Abflüge zum und vom Flughafen Zürich über deutsches Hoheitsgebiet auf Ende Mai 2001» ist Zumikon aufgrund seiner exponierten geografischen Lage mit einem Schlag in den Mittelpunkt des Medieninteresses gerückt. Der Gemeinderat bemüht sich bei all seinen Äusserungen in dieser politisch sensiblen Angelegenheit, über die Medien ausgetragene öffentliche Polemik zwischen den Einwohnern der Gemeinden des Bezirkes Meilen und der übrigen Bevölkerung zu vermeiden, da solch emotional geführte Auseinandersetzungen unseren Interessen nur schaden.

29. Mai 2000

Medieninformation unter dem Titel «Zumikon setzt auf konstruktive Verhandlungen».

8. Juni 2000

An der ausserordentlichen Sitzung vom 8. Juni 2000 lässt sich der Gemeinderat durch Herrn Willy Kämpfer, SAir Group, Projektleiter Optimierung der Rahmenbedingungen Flugbetrieb, eingehend über die bisher gewonnenen Erkenntnisse im Zusammenhang mit dem vorübergehenden Abflugverfahren «straight» orientieren. Gemäss Beschluss des Gemeinderates wird Herr Regierungsrat Dr. Ruedi Jeker ersucht, Zumikon und die betroffenen Gemeinden als echte Partner möglichst frühzeitig in die Entscheidungsfindung über zukünftige, definitive Lösungen einzubeziehen.

16. Juni 2000

Auf Initiative des Gemeinderates Zumikon befasst sich die Gemeindepräsidentenkonferenz des Bezirkes Meilen mit dem brisanten Thema. Die Herren Georg Elser, Generalsekretär der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, und Willy Kämpfer, SAir Group, informieren über das temporäre An- und Abflugregime am Flughafen Zürich-Kloten. Mit Schreiben vom 18. Juni 2000 ersucht die Gemeindepräsidentenkonferenz den Volkswirtschaftsdirektor um frühzeitigen Einbezug der von einem zukünftigen An- und Abflugregime betroffenen Gemeinden in den Entscheidungsprozess und um die Ausarbeitung eines Gesamtverkehrskonzeptes.

19. Juni 2000

Der Gemeinderat erteilt den Auftrag für die Durchführung von Vorabklärungen mit dem Ziel, während des vorübergehenden Abflugverfahrens, Lärmmessungen vorzunehmen.

27. Juni 2000

Herausgabe der zweiten Medieninformation zum Dauerbrenner Fluglärm.

3. Juli 2000

Auftragserteilung an das Ingenieurbüro für Verkehrstechnik und Planung Roland Müller, Künsnacht, zur Durchführung von Fluglärmmessungen an insgesamt drei Messpunkten. Der Gemeinderat bewilligt dafür einen Kredit von Fr. 44 000.–.

Bei der Abstimmung zur 5. Ausbautappe des Flughafens Unique Zürich Airport postulierte der Regierungsrat jährlich 250 000 Flugbewegungen. Heute, 2 Jahre später, sind es effektiv 320 000 pro Jahr. Nicht genug. Unique plant die Zukunft, mit dem Segen unserer Regierung, bereits mit 420 000 Flugbewegungen.

DATUM

EREIGNISSE, MASSNAHMEN

24. bis 31. Juli 2000

Durchführung der Fluglärmmessungen an drei verschiedenen Standorten – im Dorfkern, an der Chapfstrasse und an der Islerenstrasse – während der Hauptflugzeit von 7.00 bis 21.00 Uhr. Die ermittelten Fluglärmpegel liegen unter den in der Lärmschutzverordnung enthaltenen Belastungsgrenzwerten.

31. Juli 2000

Da die Bauarbeiten schneller als geplant vollendet wurden, kann der normale Flugbetrieb bereits am 1. August 2000 wieder aufgenommen werden.

17. August 2000

Zweites Schreiben an Herrn Regierungsrat Dr. R. Jeker. Der Gemeinderat ersucht den Volkswirtschaftsdirektor mit klaren Worten, endlich das Gespräch mit den betroffenen Gemeinden aufzunehmen.

18. September 2000

Der Gemeinderat Zumikon unterbreitet dem Verband der Gemeindepräsidenten des Bezirkes Uster das Gesuch um Einbezug der Gemeinde Zumikon in die gemeinsame Fluglärmkampagne. Damit gibt Zumikon den Anstoss für die spätere Bildung des Fluglärmforums Süd, in welchem nebst den Gemeinden der Bezirke Uster und Pfäffikon, auch jene des Bezirkes Meilen vertreten sind.

20. September 2000

Herausgabe der dritten Medieninformation zum Thema Bekämpfung des Fluglärms.

20. Oktober 2000

Aussprache mit Volkswirtschaftsdirektor Dr. R. Jeker. An dieser Sitzung nehmen Frau Gemeindepräsidentin Dr. U. Gut, Küssnacht, Herr Gemeindepräsident Martin Kessler und Gemeindeglied Paul Imhof, Zumikon, teil. Die Gemeindevertreter ersuchen um die Erstellung einer Studie über die Grundsatzfrage «Flughafen Zürich – ein internationaler Hub?» Gemäss Aussage von Regierungsrat Jeker hat die Volkswirtschaftsdirektion einen entsprechenden Auftrag erteilt (die Studie wurde allerdings bis heute nicht ausgehändigt). Der Volkswirtschaftsdirektor versichert, dass die betroffenen Gemeinden rechtzeitig in den Entscheidungsprozess über zukünftige Flugbetriebsreglemente einbezogen werden.

20. März 2001

Der Gemeinderat Zumikon erhebt Einsprache gegen das Gesuch von Unique Zürich Airport um Erteilung einer Betriebskonzession für den Flughafen Zürich. Diese Einsprache ist zwingende Voraussetzung für die spätere Anfechtung der Betriebskonzession.

9. April 2001

Auftragserteilung für die Erstellung eines Rechtsgutachtens «Fluglärm und Planungssicherheit» durch die Südgemeinden des Flughafens Zürich-Kloten. Der Gemeinderat Zumikon unterstützt dieses Vorgehen und beteiligt sich an den Kosten.

Der Gemeinderat Zumikon hat bislang sämtliche ihm zur Verfügung stehenden Rechtsmittel, sowohl gegen die Betriebskonzession wie auch des Betriebsreglementes des Flughafens, wahrgenommen.

DATUM	EREIGNISSE, MASSNAHMEN
10. April 2001	Schreiben der Gemeindepräsidentenkonferenz des Bezirks Meilen an Herrn Bundespräsident Moritz Leuenberger im Hinblick auf die am 23. April 2001 beginnenden Verhandlungen mit Vertretern der Bundesrepublik Deutschland über die Benutzung des deutschen Luftraumes für Anflüge auf den Flughafen Zürich-Kloten. In dem von den Gemeindepräsidenten von Uetikon am See und Zumikon unterzeichneten Brief wird darauf hingewiesen, dass die Forderungen der Bundesrepublik Deutschland völker- und europarechtlich kaum begründbar sind. Ausserdem listet die Gemeindepräsidentenkonferenz die Gründe auf, weshalb das Szenario «Südanflug», sowohl aus Gründen des Lärmschutzes wie auch aus raumplanerischen und volkswirtschaftlichen Gründen, als schlechteste Lösung beurteilt werden muss.
31. Mai 2001	Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) erteilt der Flughafen Zürich AG die Konzession zum Betrieb des Flughafens Zürich vom 1. Juni 2001 bis 31. Mai 2051. Am gleichen Tag genehmigte das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) das Betriebsreglement der Flughafen Zürich AG.
11. Juni 2001	Medieninformation über die Auftragserteilung für das Rechtsgutachten «Fluglärm und Planungssicherheit».
25. Juni 2001	Der Gemeinderat Zumikon erhebt Verwaltungsbeschwerde gegen die Erteilung der Betriebskonzession für den Flughafen Zürich sowie die Genehmigung des Betriebsreglementes.
28. Juni 2001	Medieninformation über die von Zumikon ergriffenen Rechtsmittel gegen die Erteilung der Betriebskonzession und die Genehmigung des Betriebsreglementes.
10. Juli 2001	Erste Veranstaltung des neu gegründeten Fluglärmforums Süd der Gemeinden der Bezirke Uster und Meilen sowie teilweise des Bezirkes Pfäffikon.
31. August 2001	Ablieferung des Rechtsgutachtens «Zulässigkeit und Rechtsfolgen von neuem Fluglärm in Wohnregionen». Das Gutachten kommt zum Schluss, dass die Öffnung des Südens für den Flugverkehr den Zielen und Grundsätzen der Raumplanung widerspricht und gegen das in der Bundesverfassung verankerte Prinzip der Nachhaltigkeit verstösst. Falls es doch zu Flügen über dem Süden kommen sollte, müsste Unique bei Überschreitung der Lärmgrenzwerte oder bei zu häufigen Einzelschall-Spitzenwerten Entschädigungen bezahlen.

DATUM	EREIGNISSE, MASSNAHMEN
22. Oktober 2001	Der Gemeinderat stimmt der Weiterführung der gemeinsamen Kampagne des Fluglärmforums Süd zu und bewilligt den entsprechenden Kredit.
25. Oktober 2001	Unique präsentiert fünf ausgearbeitete Varianten des zukünftigen Betriebsreglementes.
7. Dezember 2001	<p>Aufgrund von sorgfältigen, technischen Abklärungen nimmt der Gemeinderat im Rahmen einer Umfrage des Fluglärmforums Süd zu den möglichen Varianten des neuen Betriebsreglementes wie folgt Stellung:</p> <p>Das Höhenprofil zeigt, dass bei einer zukünftigen Süd-Nordoperation Wohngebiete in sehr viel geringerer Höhe überflogen werden, als dies bei der gegenwärtigen Operation Nord-Süd der Fall ist. Während etwa zwei Kilometer überfliegen die Flugzeuge im Endanflug vor dem Aufsetzen sehr dicht besiedeltes Gebiet. Damit wird ohne Zwang das Schadenrisiko-Potential vervielfacht! Der Gemeinderat Zumikon bevorzugt deshalb die Variante «grün» und lehnt die Varianten «rot», «pink» und «violett» ab. Falls während einer Übergangszeit die Realisierung von Variante «orange» unumgänglich wäre, muss unbedingt auf einem Anflugwinkel von mindestens 3,5° bestanden werden. Mit einem geplanten Anflugwinkel von nur 3° beträgt die Höhe der Flugzeuge über Grund im Bereich unserer Gemeinde praktisch die Hälfte derjenigen über Kaiserstuhl/Hohentengen. Dies könnte unter keinen Umständen akzeptiert werden.</p>
7. März 2002	Mit Schreiben vom 7. März 2002 an Herrn Ständerat Dr. Hans Lauri, der vom Bundesamt für Zivilluftfahrt mit der Führung der Koordinationsgespräche zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) beauftragt ist, weisen die Gemeindepräsidenten von Zollikon und Zumikon auf die zahlreichen und gewichtigen Gründe hin, welche gegen die Benützung des südlichen Luftraumes für die Zivilluftfahrt sprechen.
25. März 2002	Der Gemeinderat Zumikon erhebt Einsprache gegen das Gesuch der Flughafen Zürich AG um Genehmigung einer provisorischen Änderung des Betriebsreglementes zur Umsetzung der Flugbeschränkungen an Wochenenden und gesetzlichen Feiertagen gemäss Staatsvertrag mit der Bundesrepublik Deutschland.
6. April 2002	Medieninformation über die Einsprache gegen die Anpassung des Betriebsreglementes mit dem Hinweis, dass auch Privatpersonen die Möglichkeit haben, beim Bundesamt für Zivilluftfahrt während der öffentlichen Auflagefrist, Einsprache zu erheben.

DATUM

EREIGNISSE, MASSNAHMEN

3. Juni 2002

Die Volkswirtschaftsdirektion unterbreitet den Gemeinden mit Schreiben vom 3. Juni 2002 vier Konzeptvarianten und setzt dafür eine ausserordentlich kurze Vernehmlassungsfrist von gut zwei Wochen an.

10. Juni 2002

Der Gemeinderat ersuchte den Volkswirtschaftsdirektor mit Schreiben vom 10. Juni 2002 um eine klare Stellungnahme zur Grundsatzfrage, ob die vier Betriebskonzeptvarianten die Bestimmungen des Umweltschutz- und Raumplanungsrechts einhalten und das verfassungsmässige Vorsorgeprinzip nicht verletzen. Die Volkswirtschaftsdirektion kann gemäss Antwortbrief vom 12. Juni 2002 nicht abschliessend beurteilen, ob die vorgeschlagenen Varianten dem Umweltschutz- und Raumplanungsrecht vollumfänglich entsprechen. Es sei Sache des Bundes, bei der Festlegung des SIL-Objektblattes die Bestimmungen des Umweltschutz- und Raumplanungsrechts zu prüfen und zu berücksichtigen.

19. Juni 2002

Der Gemeinderat lehnt alle vier Varianten als im Gesamtinteresse der Bevölkerung nicht akzeptabel ab. Die Ablehnungsgründe lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Die überarbeiteten Varianten bedeuten gegenüber früher als «technisch machbar» bezeichneten Vorschlägen eine massive Verschlechterung für die Bevölkerung. Grosse Gebiete des Kantons Zürich würden neu mit einem Fluglärmteppich überzogen, ohne dass für bisher betroffene Gebiete eine echte Entlastung resultierte. Insbesondere die Südanflüge belasten durch die neuen und viel längeren Anflugwege nebst dem Süden auch andere Regionen (z.B. Bezirk Horgen, Zürcher Oberland) neu mit zivilem Fluglärm, sodass praktisch keine Region des Kantons mehr von Fluglärm verschont bliebe.

Unter dem Schlagwort einer «gerechten» oder «demokratischen» Fluglärmverteilung wird eine Verletzung des verfassungsmässigen Vorsorgeprinzips, des Umweltschutz- und Raumplanungsrechts bewusst in Kauf genommen. Eine Immissionsverteilung nach dem Giesskannen- oder Verdünnungsprinzip widerspricht dem Konzentrationsprinzip des Umweltschutzgesetzes. Es ist rechtsstaatlich bedenklich, wenn der Regierungsrat das Legalitätsprinzip nicht beachtet.

Eine Sicherheitsanalyse über die verschiedenen Varianten fehlt, obwohl der Regierungsrat bei der Definition seiner eigenen Grundsätze der Flughafenpolitik den Aspekt der Sicherheit bei der Diskussion und Prüfung der verschiedenen An- und Abflug-szenarien detailliert und mit hoher Priorität abzuklären versprach. Es ist offensichtlich, dass das Gefährdungspotenzial durch die neu geplanten An- und Abflugachsen über das am dichtesten besiedelte Gebiet des Kantons erheblich zunimmt.



Unter dem Schlagwort einer «gerechten» oder «demokratischen» Fluglärmverteilung wird geltendes Umweltschutz- und Raumplanungsrecht, sowohl von der Zürcher Regierung, wie auch des eidgenössischen SIL-Koordinationsausschusses in Kauf genommen und somit bewusst verletzt.

DATUM

ERGEBNISSE, MASSNAHMEN

Der Gemeinderat ersucht den Regierungsrat, eine rechtsstaatlich einwandfreie Lösung zu suchen, welche den vorgegebenen Kriterien des Umweltschutz- und Raumplanungsrechts Rechnung trägt und der Sicherheit des Flughafenbetriebs (mit Nachweis durch eine umfassende Risikoanalyse) oberste Priorität einräumt.

20. Juni 2002

Medieninformation über die Ablehnung der neuen Betriebskonzeptvarianten für den Flughafen Zürich.

3. Juli 2002

Der Regierungsrat spricht sich im Rahmen des SIL-Koordinationsverfahrens für die Verteilvariante «BV 2 optimiert» als Grundlage für den zukünftigen Betrieb des Flughafens Zürich-Kloten aus.

16. Juli 2002

Mit Schreiben vom 16. Juli 2002 an alle Teilnehmer der SIL-Koordinationsgespräche kommentiert der Gemeinderat Zumikon den Entscheid der Zürcher Regierung wie folgt:

Der Regierungsrat setzt sich damit trotz der mehrheitlichen Ablehnung durch die Zürcher Gemeinden grosszügig über klare Grundsätze des Umweltschutz- und Raumplanungsrechts hinweg und lässt die Sicherheitsfrage völlig ausser Acht. Da bei der Variante «BV 2 optimiert» eine bedeutende Zahl der An- und Abflüge über dem am dichtest besiedelten Gebiet der Schweiz stattfinden würden, kommt der Frage der Sicherheit eine zentrale Bedeutung zu.

Jedem Teilnehmer der SIL-Koordinationsgespräche wird als Entscheidungsgrundlage ein Exemplar der Zumiker Vernehmlassung an die Volkswirtschaftsdirektion vom 19. Juni 2002 zugestellt.

22. Juli 2002

Der Gemeinderat Zumikon spricht sich für die Weiterführung der Fluglärmkampagne des Fluglärmforums Süd aus und bewilligt den erforderlichen Kostenanteil. Das Fluglärmforum Süd beschliesst, die verschiedenen An- und Abflugverfahren durch eine quantitative Risikoanalyse beurteilen zu lassen. Zusätzlich beauftragt der Zumiker Gemeinderat das Ingenieurbüro Roland Müller, Küssnacht, mit der Abklärung der möglichen Auswirkungen des Fluglärms auf die Bautätigkeit im Gemeindegebiet Zumikon.

29. Juli 2002

Medieninformation über die Weiterführung der Fluglärmkampagne und die Auftragserteilung an das Ingenieurbüro Roland Müller.



WIR BLEIBEN AM BALL



Für alle bislang vorgelegten Betriebsvarianten fehlt eine Sicherheitsanalyse, obwohl der Zürcher Regierungsrat den Aspekt der Sicherheit detailliert und mit hoher Priorität abzuklären versprach. Das Fluglärmforum Süd hat dies nachgeholt – vier der fünf Varianten erhöhen das Sicherheitsrisiko um Faktor 2,3 bis 2,7.

DATUM

EREIGNISSE, MASSNAHMEN

21. August 2002

Abprache mit der Stadt Zürich. An der Sitzung mit Stadtrat Robert Neukomm, Gemeindepräsident Martin Kessler, Gemeinderätin Cornelia Bodmer (Zollikon) sowie weiterer Mitarbeiter der Stadt Zürich und der Gemeinde Zollikon werden erstmals Informationen und Vorgehensweise der drei Gemeinden auf oberster Stufe direkt und offen erörtert und – wo sinnvoll – aufeinander abgestimmt. Die gemeinsame Interessenslage der Stadt Zürich mit den Südgemeinden wirkt sich positiv aus und verleiht unseren Anliegen zusätzlich Stosskraft.

27. August 2002

Die SIL-Koordination mit Vertretern von 14 Kantonen, der Flughäfen Zürich und Basel, der Flugsicherung Skyguide und der Airline Swiss veröffentlicht ihren Bericht zu den Betriebskonzeptvarianten. Als Grundlage für das künftige Lärmkorsett um den Flughafen Kloten soll der Bund die Variante «BV2 optimiert» verwenden. Sie basiert auf 420000 Flugbewegungen pro Jahr sowie Starts und Landungen, die in alle Himmelsrichtungen verteilt werden. Das Kontingent von 100000 Anflügen pro Jahr über Süddeutschland wird nur zu 60 Prozent ausgeschöpft. Vorbehalte melden das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) und das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) an. *Anmerkung: Die Variante «BV2 optimiert» geht von einer Pistenverlängerung 10/28 aus, die allerdings vom Zürcher Kantonsrat, bzw. dem Volk (Referendum) erst verabschiedet werden muss.*

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) hat nun den Auftrag, das SIL-Objektblatt auf Basis der Betriebskonzeptvariante «BV2 optimiert» zu erstellen. Vor der Festlegung des Objektblattes durch den Bundesrat muss den Gemeinden und der Bevölkerung gemäss Art. 19 der Eidgenössischen Raumplanungsverordnung eine Mitwirkung und Anhörung eingeräumt werden.

28. August 2002

Das Fluglärmforum Süd präsentiert die unabhängige Flugsicherheitsstudie von Bienz, Kummer & Partner. Bisher wurde weltweit keine vergleichbare Studie dieser Art erstellt. Sie zeigt, dass vier der fünf diskutierten Betriebskonzeptvarianten das Sicherheitsrisiko um Faktor 2,3 bis 2,7 erhöhen. Die aktuelle Betriebsvariante stellt damit das mit Abstand sicherste An- und Abflugregime des Flughafens Zürich dar.