



Uster, 17. Dezember 2013  
Nr. 585/2013  
V4.04.71

Seite 1/7

An die  
Mitglieder des  
Gemeinderates Uster

**BEANTWORTUNG**  
**ANFRAGE NR. 585**  
**MEHR FLUGLÄRM FÜR USTER?**  
**BEA MISCHOL**

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 1. Oktober 2013 reichte Bea Mischol bei der Präsidentin des Gemeinderates eine Anfrage betreffend « Mehr Fluglärm für Uster?» ein.

Die Anfrage hat folgenden Wortlaut:

*Die Stadt hat das Patronat für zwei interessante, hochkarätig besetzte Veranstaltungen zum Thema „Mehr Fluglärm für Uster“ übernommen und die Bevölkerung eingeladen, sich selber eine Meinung zu bilden. Die zwei gegensätzlichen Lager, der Verein Flugschneise Süd Nein und die Flughafen Zürich AG konnten je einen Abend über ihre Standpunkte informieren und Fakten präsentieren. Der Stadtpräsident hat dabei beide Abende eingeleitet, fair und ohne Position zu beziehen.*

*Mit dieser Anfrage wollen wir erreichen, dass der Stadtrat seine Position darlegt.*

*Auf der Website der Stadt Uster findet sich unter dem Eintrag Fluglärm (<http://www.uster.ch/de/aktuelles/aktuellesfluglaerm/>) ein letzter Eintrag vom 13. September 2007. Darin heisst es:*

*„Uster ist nur am Rande von den Südanflügen auf den Flughafen Zürich-Kloten betroffen. Die Gemeinde ist Mitglied im Fluglärmforum Süd. Es erfolgen keine Landeanflüge über Uster.“*

*Und weiter unten:*

*„Uster liegt im Streubereich der Auflinierung auf die per ILS geführten Ostanflüge auf die Piste 28. Die Überflüge finden in einer Höhe von 1300 bis 2900 Meter über Grund statt. (...) Das Fluglärmforum Süd setzt sich zum Ziel, «mit allen politischen und rechtlichen Mitteln die widerrechtlichen und volkswirtschaftlich schädlichen Südanflüge*



zu stoppen». Es fordert «die sofortige Einführung des gekröpften Nordanflugs, der erwiesenermassen technisch möglich ist und weit weniger Menschen neu mit Fluglärm belastet als in allen Regionen rund um den Flughafen».

In einem noch älteren Dokument

<http://www.uster.ch/dl.php/de/20070130105150/erklaerung-stadtrat-suedanfluege.pdf> heisst es auf Seite 2. „Wir versichern Ihnen, dass wir als Behörde und auch persönlich zu Ihrem Schutz alles Mögliche unternommen haben und weiter unternehmen werden, um Südanflüge oder Schlimmeres zu verhindern. Wir lassen nicht nach und setzen alle erlaubten Mittel für die Einhaltung des Rechts ein. Dies ist ein Auftrag, den Sie uns gegeben haben.“

Die Präsentationen haben gezeigt, dass sich seit 2003 und 2007 vieles geändert hat. Neben den Südanflügen sind nun auch der Südstart Straight (geradeaus – das heisst dann ab dem Greifensee mit einer Schlaufe genau über Uster) in der Diskussion. Diese wären in der Tat das für Uster „Schlimmere“. Zudem werden Pistenausbauten geplant, welche eine neue Süd-Anflugflugroute auf Piste 32 über den Greifensee möglich machen.

Uns interessiert nun die aktuelle Haltung des Stadtrates zur Fluglärmproblematik.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Steht der Stadtrat weiterhin hinter dem Ziel, möglichst wenige Menschen mit Fluglärm zu belasten?
2. Was unternimmt der Stadtrat – im Verbund mit anderen und alleine – um die Menschen in Uster vor Fluglärm zu schützen? Wie hat er die Interessen der Bevölkerung eingebracht? Wie gedenkt er das in Zukunft zu tun?
3. Welche Variante für einen Betrieb des Flughafens bevorzugt der Stadtrat? Wie setzt er sich dafür ein, dass diese Variante umgesetzt wird?
4. Wie beurteilt der Stadtrat die Gefahr einer zusätzlichen Belastung von Uster durch neue An- und Abflugregimes insbesondere bei einem Pistenausbau?
5. Wie stellt sich der Stadtrat zu allfälligen Pistenausbauten wie der Verlängerung der Piste 14/32 und einer damit möglichen neuen Südanflugroute?
6. Welche Bedeutung hat der Flughafen Zürich für den Standort Uster? (Wertschöpfung, Vorteile bei der Ansiedlung von Firmen usw.)



**Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:**

**Frage 1:**

«Steht der Stadtrat weiterhin hinter dem Ziel, möglichst wenige Menschen mit Fluglärm zu belasten?»

Antwort:

Ja. Die gewünschte Kanalisierung des Fluglärms ist eine Forderung aus der Umweltschutzgesetzgebung des Bundes. Fluglärm kanalisieren bedeutet, möglichst wenig Menschen mit Fluglärm zu belasten.

**Frage 2:**

«Was unternimmt der Stadtrat – im Verbund mit anderen und alleine – um die Menschen in Uster vor Fluglärm zu schützen? Wie hat er die Interessen der Bevölkerung eingebracht? Wie gedenkt er das in Zukunft zu tun?»

Antwort:

Die Stadt Uster ist seit Gründung des Fluglärms Süd ([www.fluglaermforum.ch](http://www.fluglaermforum.ch)) im Jahr 2000 Mitglied und im Steuerungsausschuss dieser Plattform der Städte und Gemeinde im Süden des Flughafens vertreten. Das Fluglärmforum Süd nutzt alle politischen und juristischen Möglichkeiten, um den Süden des Flughafens Zürich als eines der dichtest besiedelten Gebiete der Schweiz vor übermässigem, schädlichem Fluglärm zu schützen bzw. im Fall der Südanflüge, zu entlasten. Darunter fällt zum Beispiel die Forderung nach dem «Gekröpften Nordanflug», welche das Fluglärmforum Süd in die politische Diskussion eingebracht hat. Der «Gekröpfte Nordanflug» kann den Süden des Flughafens entlasten und ist fester Bestandteil des aktuellen Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL). Das Objektblatt Zürich ist vom Bundesrat auf den 26. Juni 2013 in Kraft gesetzt worden und für das zukünftige Betriebsreglement auf dem Flughafen Zürich rechtsverbindlich.

**Frage 3:**

«Welche Variante für einen Betrieb des Flughafens bevorzugt der Stadtrat? Wie setzt er sich dafür ein, dass diese Variante umgesetzt wird?»

Antwort:

Der Stadtrat fordert die Rückkehr zum Flugregime, wie es vor 2000 geflogen worden ist und der über die Jahrzehnte gewachsenen Ost-Nord-Ausrichtungen entspricht. Das heisst: Landungen von Norden und Osten, Starts Richtung Norden. Vor 2000 stand der Flughafen nicht in wesentlicher Kritik aus der Bevölkerung, obwohl er mehr Flugbewegungen verzeichnete als dies heute der Fall ist.

Der Bundesrat ist im SIL dieser Forderung weitgehend entgegenkommen – mit zwei Ausnahmen: Aufgrund der deutschen Sperrverordnung sind die Südanflüge fester Bestandteil des SIL-Objektblatts Zürich. Zudem gewährt der Bundesrat dem Flughafen das Recht, bis zu 1000 Starts im Jahr Richtung Süden geradeaus zu fliegen. Dies bei Schlechtwettersituationen und zum Verspätungsabbau. Die entsprechenden SIL-Varianten heissen  $E_{opt}$  und  $E_{DVO}$ .



Der Stadtrat ist fest überzeugt, dass ohne das Engagement der Städte und Gemeinden im Süden des Flughafens die Fluglärm-Situation heute auch in Uster wesentlich schlechter wäre. Der Stadtrat ist sich bewusst, dass in Teilen von Uster die Ostanflüge wahrgenommen werden. Die ursprünglich politisch geforderte Verteilung der An- und Abflüge im Windrosenprinzip und die verschiedentlich wieder geplante vollständige Öffnung des Südens für Anflüge auf den Flughafen Zürich haben den Stadtrat darin bestärkt, das Gewicht seines Engagement auf das Fluglärmforum Süd zu legen. Er beabsichtigt nicht, dies zu ändern, zumal mit der geplanten zivilaviatischen Nutzung des Flugplatzes Dübendorf (Businessjet-Betrieb) und der drohenden Öffnung des Südens für Abflüge geradeaus Richtung Süden Szenarien auftauchen, welche Uster wesentlich mehr belasten würden.

**Frage 4:**

«Wie beurteilt der Stadtrat die Gefahr einer zusätzlichen Belastung von Uster durch neue An- und Abflugregimes insbesondere bei einem Pistenausbau?»

Antwort:

Der Stadtrat beurteilt die Gefahr einer zusätzlichen Belastung von Uster im Fall einer vollständigen Öffnung des Südens für Starts und im Fall eines Businessjet-Betriebs auf dem Flugplatz Dübendorf als erheblich. Der Pistenausbau - das heisst die Verlängerung der Ost-West-Piste - dürfte zu einer Stabilisierung des Ostanflugs auch in Schlechtwettersituationen führen. In diesem Fall müssten weniger Südanflüge durchgeführt werden. Der Stadtrat setzt sich vehement dafür ein, dass ein Pistenausbau nicht zu einer Kapazitätserhöhung des Flughafens führt. 320'000 Flugbewegungen, wie sie im Zeitraum vor dem Jahr 2000 geflogen worden sind, wurden damals von der Bevölkerung rund um den Flughafen akzeptiert. Der Stadtrat ist klar der Meinung, dass die Zahl von 320'000 auf keinen Fall überschritten werden darf. Die aktuelle Lärmbelastung darf in Zukunft nicht zunehmen.

Der Stadtrat setzt sich mit dem Fluglärmforum Süd politisch dafür ein, dass dem Umsteigerverkehr Einhalt geboten wird. Es darf nicht sein, dass der Flughafen Zürich zum Umsteigehub für ganz Europa wird. Der Flughafen ist verpflichtet, ein nachfragegerechtes Angebot an Flugverbindungen bereitzustellen. Die Debatte, welche Direktverbindungen ab Zürich notwendig sind und welche nicht, muss noch geführt werden.

**Frage 5:**

«Wie stellt sich der Stadtrat zu allfälligen Pistenausbauten wie der Verlängerung der Piste 14/32 und einer damit möglichen neuen Südanflugroute?»

Antwort:

Die Verlängerung der Piste 10/28 nach Westen ist nach heutigem Wissensstand der Auswirkungen für das Fluglärmforum Süd unbestritten und dient der Stabilisierung und Erhöhung der Sicherheit der Ost-Nord-Ausrichtung. Eine Verlängerung der Piste 14/32 nach Norden würde der Stadtrat ablehnen, wenn diese bauliche Massnahme zu einer Kapazitätserhöhung oder zu einer neuen Südanflugroute führen würde. In jedem Fall wird es zu dieser Fragestellung eine kantonale Volksabstimmung geben. In den vorgelagerten politischen Verfahren wird der Stadtrat Uster direkt sowie über das Fluglärmforum Süd Einfluss nehmen.



**Frage 6:**

«Welche Bedeutung hat der Flughafen Zürich für den Standort Uster? (Wertschöpfung, Vorteile bei der Ansiedlung von Firmen usw.)»

Antwort:

Die Flughafen Zürich AG hat die Forschungsinstitute BAK Basel und INFRAS beauftragt, eine Studie zur volkswirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens Zürich (gesamtes Flughafensystem) durchzuführen. Es ist leider nicht möglich, die einzelnen Resultate auf die Stadt Uster herunterzubrechen. Jedoch ist klar, dass auch Uster von den positiven Effekten des Flughafens Zürich profitiert.

**Mitarbeitende am Flughafen Zürich mit Wohnsitz in Uster**

Von den rund 25'500 Mitarbeitenden, die in einem der 280 am Flughafen Zürich angesiedelten Unternehmen arbeiten, leben insgesamt 17'600 im Kanton Zürich (Headcount). Die Flughafen Zürich AG beschäftigt total 1562 Berufsleute, davon haben 1253 ihren Wohnsitz im Kanton Zürich, davon wiederum leben 35 Personen in Uster. Hochgerechnet kann man somit von rund 490 Personen ausgehen, die in Uster leben und einer Arbeit in einem der insgesamt 280 Unternehmen am Flughafen nachgehen. Diese Mitarbeitenden tragen einerseits zum Wohlergehen des Luftverkehrssystems Flughafen Zürich bei, andererseits konsumieren sie an ihrem Wohnort und bezahlen dort Steuern.

Die Verwendung des Einkommens aus dem direkten und indirekten Effekt induziert zudem weitere 43'400 Vollzeitstellen.

**Wertschöpfung**

Die direkte und indirekte volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich beträgt CHF 6.1 Mia. Das entspricht rund 3.5% des gesamten Bruttoinlandprodukts des Kantons Zürich und 1.1% des BIP der Schweiz.

Volkswirtschaftliche Bedeutung im engeren Sinn

- Direkter Effekt CHF 4.4 Mia.
- Indirekter Effekt CHF 1.7 Mia.
- **Total CHF 6.1 Mia.**

Diese Wertschöpfung bewirkt eine zusätzliche induzierte Wertschöpfung von CHF 7.2 Mia.

Es ist davon auszugehen, dass auch die Stadt Uster als drittgrösste Stadt des Kantons Zürich zu dieser Wertschöpfung beiträgt und gleichzeitig daran partizipieren kann.

(Quelle: BAK Basel/INFRAS, 2013)

**Standortfaktor Erreichbarkeit**

70 Linien-Fluggesellschaften nutzen den Flughafen Zürich und verbinden Zürich mit 188 Destinationen weltweit. Die Erreichbarkeit ist eine wichtige Voraussetzung für eine wirtschaftliche erfolgreiche Region. Der Flughafen Zürich schafft die Voraussetzungen, damit die Schweiz optimal an die kontinentalen und interkontinentalen Metropolen angebunden ist. Zürich ist sowohl kontinental wie auch global eine der am besten erreichbaren Regionen Europas. Dank dem



Flughafen Zürich sind 50% des europäischen BIP innerhalb von 3.5 Stunden erreichbar. Ohne Flughafen Zürich sinkt dieser Wert auf nur noch 13%.

Die fortschreitende Globalisierung führt dazu, dass vermehrt auch kleinere und mittlere Unternehmen auf der ganzen Welt tätig sind und darum eine überdurchschnittliche Anbindung an die wichtigsten Weltmetropolen benötigen, um schnell bei ihren Kunden und Absatzmärkten zu sein oder um nahe an den Rohstoff- und Beschaffungsmärkten zu sein. Von diesen Vorteilen profitieren auch Unternehmen am Standort Uster.

Die Stadt Uster sowie Wirtschaftsförderung Uster werben auf ihren Webseiten mit der Nähe zum Flughafen Zürich und der damit verbundenen europäischen und weltweiten Erreichbarkeit. Grosse und global tätige Unternehmen mit Standort Uster, wie beispielsweise die «Lenzinger Söhne AG», die «Multanova AG» oder die «Uster Technologies AG» – um nur einige wenige zu nennen -, sind auf eine effiziente, weltweite Erreichbarkeit angewiesen. Solche Unternehmen bieten Arbeitsplätze an und tragen zum Steuersubstrat der Stadt Uster bei.

Im Weiteren trägt die sehr gute Anbindung von Uster mit dem Flughafen Zürich durch den öffentlichen Verkehr ebenfalls zur Attraktivität des Wohn- Unternehmensstandorts Uster bei.

(Quellen: Flughafen Zürich AG und BAK Basel/Infras, 2013)

### **Frachtstandort**

Am Flughafen Zürich werden täglich über 1000 Tonnen Fracht abgefertigt. Über 35% der wertmässigen Exporte der Schweiz werden mittels Luftfracht exportiert.

Güter mit hoher Wertdichte werden per Luftfracht transportiert: Maschinen und Ausrüstungen, Metalle und chemische Erzeugnissen gehören zu den bedeutendsten Export-Gütergruppen. Exportorientierte Unternehmen am Standort Uster profitieren ebenfalls von der effizienten Frachtinfrastruktur am Flughafen Zürich.

(Quelle: BAK Basel/INFRAS, 2013)

### **Fazit**

Der Flughafen Zürich hat eine hohe wirtschaftliche Bedeutung für die ganze Schweiz und selbstverständlich auch für den Wirtschaftsstandort Uster. Die Wirtschaft gedeiht am Standort Uster jedoch nicht ohne Lebensqualität. Der Stadtrat ist der Meinung, dass diese Tatsache in der Flughafendiskussion nicht vergessen gehen darf.

Politisch zu beurteilen gilt es, wann die Belastung der Bevölkerung und Umwelt rund um den Flughafen den volkswirtschaftlichen Nutzen in Frage stellt. Der Stadtrat ist der Meinung, dass es die Wirtschaft ist, welche die Nachfrage nach Flugverbindungen generiert, und nicht umgekehrt möglichst viele Flugverbindungen ein nachhaltiges wirtschaftliches Wachstum garantieren. Aus diesen Überlegungen heraus ist eine reine Hub-Strategie der Swiss/Lufthansa in Frage zu stellen.



Seite 7/7

Der Stadtrat bitte den Gemeinderat, von der Beantwortung der Anfrage Nr. 585 des Ratsmitglieds Bea Mischol betreffend «Mehr Fluglärm für Uster?» Kenntnis zu nehmen.

STADTRAT USTER

Martin Bornhauser  
Stadtpräsident

Hansjörg Baumberger  
Stadtschreiber