

Stellungnahme des ZgF zu den 19 vorgeschlagenen Betriebsvarianten

Der Flughafen Zürich-Kloten soll als **City-Flughafen** positioniert werden, d.h.

- **Direktverbindungen** von und zu wichtigen Destinationen in Europa und weltweit anbieten,
- **Direktpassagiere**, die in Zürich ein- oder aussteigen, transportieren,
- **Koordiniert** mit den anderen Landesflughäfen und den Bahnbetrieben den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrsbedarf der Schweiz abdecken,
- Den **Transitverkehr und die General Aviation minimieren**, z.B. mittels geeigneten Gebühren,
- Die Flugbewegungen auf die Tageszeiten zwischen **07h und 22h konzentrieren**, z.B. mittels tageszeitlich variierenden Gebühren und Slot-Pricing,
- Flugrouten und Kapazitäten auf die **gewachsenen Strukturen ausrichten**, d.h. keine Ost- und Südanflüge.

Die Betriebsvarianten bewerten wir wie folgt:

- Varianten **A und B** sind akzeptabel.
- Jegliche **Ausweitung der Startrouten** nach Süden (wide left turn, straight, right turn) lehnen wir strikte ab, und damit auch die Variante C-G.
- Jeglichen **Pistenausbau** lehnen wir strikte ab, damit auch die Varianten H-S.

Die Varianten A und B sollen durch flankierende Massnahmen (z.B. Gebühren, Zölle, etc.) dahingehend optimiert werden, dass

- Die **Lärmbelastung** minimiert wird,
- Die **Umweltbelastung** minimiert wird,
- Die **Zahl der Flugbewegungen** minimiert wird,
- Der **Verkehr** zwischen den Landesflughäfen und den Bahnen **aufgeteilt** wird,
- Der Verkehr auf die Tageszeiten zwischen **07h und 22h** konzentriert wird.

Die Raumplanung soll derart ausgestaltet werden, dass

- Die **Lebensqualität** der Wohnbevölkerung auf hohem Niveau erhalten bleibt,
- Ein grösstmöglicher Teil der Wohnbevölkerung grösstmögliche **Ruhe** geniesst,
- **Planungs- und Rechtssicherheit** herrschen,
- Der **Werterhalt** des Wohneigentums gewährleistet ist.