



Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern

Winterthur, im Oktober 2010

Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) / Flughafen Zürich; Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren

Die *Region Ost* vertritt in flugverkehrspolitischen Fragen als schweizweit grösste Behördenorganisation die Exekutiven von 86 Städten und Gemeinden mit insgesamt rund 450'000 Einwohnerinnen und Einwohnern im Osten des Flughafens. Unsere Interessengemeinschaft bedankt sich für die Zustellung des oben erwähnten Entwurfs und nimmt gerne im Rahmen der öffentlichen Anhörung innert Vernehmlassungsfrist schriftlich Stellung dazu. Unsere Vernehmlassung ist insbesondere vor dem Hintergrund zu sehen, dass die Flughafen Zürich AG und mit ihr nach wie vor auch eine Mehrheit im Zürcher Regierungsrat zur künftigen Ausrichtung des Flughafens eine Haltung einnehmen, die unter dem Vorwand der Lärmoptimierung mit der Realisierung von Pistenverlängerungen einen gänzlichen Verzicht auf Südanflüge und dafür eine umso höhere Konzentration der Flugbewegungen im Osten vorsieht. Weil dadurch die Lebens- und Wohnqualität in unseren Städten und Gemeinden ernsthaft gefährdet wird, betrachten wir es als unsere Pflicht als Exekutivmitglieder, den Schutzbedürfnissen unserer Bevölkerung Gehör zu verschaffen.

1. Grundsätzliche Bemerkungen

Grundsätzlich befürworten wir die Bestrebungen, mit dem Objektblatt Flughafen Zürich verbindliche Rahmenbedingungen für die Genehmigung künftiger Flughafenbetriebsreglemente und Infrastrukturprojekte zu schaffen. Einerseits erhalten die Städte und Gemeinden damit eine langfristige Planungssicherheit, die ihnen bisher gefehlt hat, und andererseits wird für die Bevölkerung die Entwicklung des Fluglärms in den nächsten Jahren berechenbarer. Zu begrüssen ist ferner, dass der Bund die Entwicklung der Landesflughäfen mit einer entsprechenden Anpassung des Grundsatzes 6 im SIL Teil IIIB-4 verstärkt an den Zielvorgaben der nachhaltigen Entwicklung ausrichten will. Die verschiedenen Dimensionen der Nachhaltigkeit sollen bei der Entwicklung der Luftfahrt al-



RegionOst

lerdings möglichst gleichwertig berücksichtigt werden. Im Übrigen lässt sich unsere Stellungnahme in den folgenden Anträgen und Positionen zusammenfassen:

- *Die weitere Arbeit am SIL-Objektblatt ist auszusetzen, bis das Ergebnis der kantonalen Volksabstimmung zur Behördeninitiative II "Keine Neu- und Ausbauten von Pisten" vorliegt und die noch laufenden Verhandlungen mit Deutschland über die Beilegung des Fluglärmstreits abgeschlossen sind.*
- *Die Variante J_{opt} ist aus dem SIL-Objektblatt zu streichen. Abgrenzungslinie, Gebiete mit Hindernisbegrenzung sowie Flughafenperimeter sind auf die Varianten E_{opt} und E_{DVO} unter Einbezug von Südlandungen zu beschränken.*
- *Eine wetterbedingte Umstellung von Nord- auf Ostanflug soll nur aus sicherheitsrelevanten Gründen gestattet sein und der gekröpfte Nordanflug ist möglichst rasch einzuführen. Dazu sind im SIL-Objektblatt die nötigen Vorkehrungen zu treffen.*
- *Im Zeitraum zwischen 23.30 und 0.30 Uhr sollen keine Ausnahmen für den Verspätungsabbau möglich sein (ausgenommen Notfälle).*
- *Beim Abflugverkehr ist zu gewährleisten, dass Abweichungen von den Standardrouten grundsätzlich erst über 8000 Fuss erfolgen und es sind entsprechende Wegpunkte festzulegen.*
- *Die Festlegungen sind dahingehend zu ergänzen, dass die Möglichkeiten technischer Fortschritte, die zum Lärmschutz beitragen, konsequent ausgeschöpft werden, sobald sie anwendungsreif sind.*

Gemäss diesen flugverkehrspolitischen Standpunkten und Anträgen nehmen wir zum vorliegenden Entwurf für das SIL-Objektblatt Flughafen Zürich wie folgt Stellung:

1. Demokratische Legitimation der Flughafenplanung

Die *Region Ost* vertritt nach wie vor die Haltung, dass die Ergebnisse der noch bevorstehenden kantonalen Volksabstimmung zur so genannten Behördeninitiative II ("Keine Neu- und Ausbauten von Pisten") sowie zum Gegenvorschlag in die planerischen Festlegungen für den Flughafen Zürich einfließen müssen. Falls die Initiative oder der Gegenvorschlag angenommen wird, so hätte das einen erheblichen Einfluss auf die Festlegung der Abgrenzungslinie, der Gebiete mit Hindernisbegrenzung und des Flughafenperimeters; die planerische Ausgangslage für das SIL-Objektblatt wäre damit eine andere und die Variante J_{opt} hinfällig. Vor diesem Hintergrund sollte bis zum Vorliegen des Abstimmungsergebnisses mit der Weiterbearbeitung des SIL-Objektblatts zugewartet werden. Der Zürcher Kantonsrat hat sich bereits verschiedentlich und mit grosser Mehrheit dafür ausgesprochen, dass das Pistensystem am Flughafen Zürich nicht ausgebaut werden soll. Der Regierungsrat hat sich jedoch bisher über diese klare parlamentarische Willensbekundung hinweggesetzt, indem er im Rahmen seiner Mitwirkung am SIL-Koordinationsprozess mit dem Argument der Lärmoptimierung stets an der Variante J_{opt} als bevorzugter Planungsoption festgehalten hat.

Die Ausgestaltung des künftigen Flugbetriebs am Flughafen Zürich hängt zudem massgeblich vom Ausgang der noch laufenden Verhandlungen mit Deutschland über die Bei-



RegionOst

legung des Fluglärmstreits ab. Von Bedeutung ist in diesem Zusammenhang auch das noch nicht abgeschlossene Verfahren vor den europäischen Gerichten über die Benützung des süddeutschen Luftraums. Angesichts dieser unklaren Rahmenbedingungen ist es nicht sinnvoll, im SIL-Objektblatt raumplanerische Dispositionen für den Flughafen zu treffen, die unter Umständen schon bald wieder revidiert werden müssen.

2. Keine Variante mit Pistenverlängerungen (Variante J_{opt})

Die Varianten E_{opt} und E_{DVO} stellen einerseits sicher, dass sich der Betrieb des Flughafens Zürich auch langfristig am historisch gewachsenen Flugregime mit Nordausrichtung und der damit verbundenen Siedlungsentwicklung orientieren wird. Andererseits wird im Interesse der Planungssicherheit gewährleistet, dass die Fluglärmentwicklung, welche die Raumplanung rund um den Flughafen massgebend beeinflusst, besser voraussehbar bleibt und die betroffenen Städte und Gemeinden in der Flughafenregion nicht unnötig in ihrer Siedlungsentwicklung einschränkt. Demgegenüber würde die Variante J_{opt} die Möglichkeit eröffnen, den herkömmlichen Flugbetrieb dank einer höheren Flexibilität bei den An- und Abflügen weitgehend umzustellen und auch neue, bisher unbelastete Gebiete zu belärmen. Eine solche Veränderung, die durch eine einseitige Interessenwahrnehmung motiviert ist, steht in einem augenfälligen Widerspruch zu grundlegenden Prinzipien wie Planungs- und Rechtssicherheit.

Die *Region Ost* kann zudem nicht gutheissen, dass in den Ausbau der Pisten 14/32 und 28/10 (Variante J_{opt}) schätzungsweise über zwei Milliarden Franken investiert werden sollen, ohne dass dadurch die Kapazität gegenüber den Varianten E_{opt} und E_{DVO} wesentlich erhöht werden kann (vgl. Stammbblatt zur Variante J, SIL-Koordinationsgespräch 2, Teil 1); die Kosten eines solchen Pistenbaus stünden mit andern Worten in keinem Verhältnis zum Kapazitätsgewinn. Allein die geltend gemachte Verbesserung der Lärmsituation dürfte wohl kaum ein genügender Investitionsanreiz für ein derart teures Vorhaben sein. Denn abgesehen davon, dass die im Schlussbericht enthaltenen Lärmbeurteilungen auf relativ unsicherem Zahlenmaterial beruhen, käme es wohl beispielsweise im Strassenverkehr auch niemandem in den Sinn, mit dem Argument des Lärmschutzes eine Milliardensumme auszugeben, um Teile einer Autobahn aus einem Siedlungsgebiet in eine allenfalls etwas bevölkerungsärmere Region zu verlegen.

Ausdrücklich zu begrüssen ist in diesem Zusammenhang, dass der Bund auf die raumplanerische Sicherung einer Betriebsvariante mit Parallelpiste im vorliegenden Objektblatt verzichtet hat.

3. Nordausrichtung des Flughafenbetriebs

Die *Region Ost* bekräftigt ihr Befremden, dass die Betriebsvariante E_{opt} im Zeitraum ab 21 Uhr bis zum Betriebsende um 23 Uhr immer noch Anflüge auf die Piste 28 vorsieht. Da diese Betriebsvariante die Sperrzeiten im süddeutschen Luftraum (DVO) ohnehin nicht berücksichtigt, wäre unseres Erachtens eine vollständige Rückkehr zum ursprünglichen Flugbetrieb möglich, welcher Ostanflüge nur ausnahmsweise bei starker Westwindlage erlaubt hat. Zur Betriebsvariante E_{DVO} ist anzumerken, dass die Städte und Gemeinden im Osten nach wie vor erwarten, dass der gekröpte Nordanflug (GNA) möglichst rasch eingeführt wird. Mit diesem Anflugverfahren sollen die Ostanflüge, die seit



RegionOst

2001 kontinuierlich zugenommen haben, im Sinn einer Annäherung an die gewachsene Nordausrichtung möglichst umfassend kompensiert werden können. Ferner ist in geeigneter Weise sicherzustellen, dass die zulässige Benutzung des süddeutschen Luftraums für Anflüge quantitativ voll ausgeschöpft wird. Wie wir verschiedentlich festgestellt haben, wird heute der Landeanflug bereits bei relativ geringen Windgeschwindigkeiten auch tagsüber ausserhalb der deutschen Sperrzeiten über die Piste 28 abgewickelt. Aus diesem Grund verlangen wir eine klare Regelung, die sicherstellt, dass eine solche – an sich konzeptwidrige – Umstellung im Sinn des Prinzips "safety first" nur aus sicherheitsrelevanten Motiven geschieht. Sinnvollerweise ist eine solche Anweisung bereits im SIL-Objektblatt und nicht erst im Betriebsreglement zu verankern.

Ferner sind wir klar der Meinung, dass die Südanflüge weiterhin zwingend in das Flugregime mit einzubeziehen sind, falls die seit Inkrafttreten der deutschen Anflugbeschränkungen mit massiv mehr Fluglärm belasteten Gebiete im Osten auch in Zukunft nicht mit weniger Überflügen rechnen dürfen. Das ist in den Festlegungen entsprechend zu berücksichtigen.

4. Nachtsperrezeiten dürfen nicht aufgeweicht werden

Die Festlegung der Betriebszeiten von 6 bis 23 Uhr mit Verspätungsabbau bis 23.30 Uhr betrachten wir hinsichtlich der Nachtsperrezeit als eine Minimallösung, mit welcher wir einverstanden sind. Die Möglichkeit, im Betriebsreglement Ausnahmeregelungen für einen Flugbetrieb zwischen 23.30 und 0.30 Uhr vorzusehen, lehnen wir hingegen klar ab. Dies würde die ohnehin sehr knapp bemessene Nachtruhe von 6,5 bzw. 7 Stunden zusätzlich schmälern, was mit den Lärmschutzinteressen der Bevölkerung nicht zu vereinbaren wäre. Denn nicht einmal die reguläre Nachtsperrezeit trägt dem durchschnittlichen Schlafbedarf Rechnung, geschweige denn dem erweiterten Schlafbedürfnis von Personengruppen mit erhöhter Empfindlichkeit wie Kinder, Kranke, Betagte oder Schwangere. Umso weniger wäre es gerechtfertigt, im Betriebsreglement Raum für erweiterte Ausnahmen zu schaffen.

5. Geführte Abflüge bis zu einer Höhe von 8'000 Fuss

Schliesslich halten wir übereinstimmend mit verschiedenen Kantonen auch weiterhin an der Auffassung fest, dass bei Starts ein Abweichen von den Standardrouten erst über 8'000 Fuss gestattet werden soll. Bis auf diese Höhe soll der Abflugverkehr über vorgegebene Wegpunkte geführt werden. Die aktuell geltende 5'000-Fuss-Regel hat teilweise zur Folge, dass dicht besiedeltes Gebiet durch startende Flugzeuge belärmt wird, welche die vorgegebene Route verlassen, sobald sie die relativ niedrige Mindestflughöhe erreicht haben.

6. Anwendung der besten anwendungsreifen Technologie

Im Objektblatt sind begrüssenswerte Ansätze zu einer konsequenten kontinuierlichen Reduktion der Umweltbelastung enthalten. Allerdings sind diese zu wenig greifbar umschrieben und werden damit den übermässigen Immissionen, die mit dem Flughafenbetrieb verbunden sind, nicht gerecht. Es ist uns deshalb ein Anliegen, dass die betreffen-



RegionOst

den Festlegungen klarer und verbindlicher formuliert werden. Den Lärmschutz unterstützende technische Neuerungen sollen konsequent ausgeschöpft werden, sobald sie anwendungsreif sind.

Abschliessend bitten wir Sie, unsere Anträge und Standpunkte bei der weiteren Bearbeitung des Objektblattes Flughafen Zürich im dargelegten Sinn zu berücksichtigen, und danken Ihnen dafür.

Freundliche Grüsse

REGION OST

Im Namen des Lenkungsausschusses:

Michael Künzle, Präsident
Stadtrat Winterthur

Franz Brunner, Vizepräsident
Gemeindepräsident Nürensdorf