



Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich

Einschreiben  
Bundesamt für Zivilluftfahrt  
3003 Bern

Zürich, 13. September 2010

**Stellungnahme zum Objektblatt Flughafen Zürich des Sachplan Infrastruktur  
Luftfahrt (SIL)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Rahmen der öffentlichen Anhörung zum rubrizierten Objektblatt erstatten wir innert  
Frist unsere Vernehmlassung.

Gemäss laufender Praxis sind wir nicht bloss zur Stellungnahme in der öffentlichen Anhö-  
rung, sondern auch in späteren allfälligen Rechtsmittelverfahren gegen das gestützt auf  
das Objektblatt zu erlassende Betriebsreglement legitimiert, gegebenenfalls unsere Par-  
teirechte wahrzunehmen.

Geschäftsstelle:  
Dorfstrasse 17  
Postfach  
8155 Niederhasli  
Telefon 044 850 11 81  
Fax 044 850 49 83

Postcheckkonto: 80-31543-9  
Bankverbindung:  
Zürcher Kantonalbank, 8010 Zürich  
1125-0556.480 725  
Info@SchutzverbandZuerich.ch  
www.SchutzverbandZuerich.ch

Zu den Festsetzungen im Objektblatt nehmen wir Stellung wie folgt:

### **1. Keine sachgerechte Abwägung der Nutzungs- und Schutzinteressen zufolge Fehlens einer strategischen UVP**

Der Koordinationsprozess zwischen Bund, Kanton Zürich sowie den Nachbarkantonen und die Bewertung nach den Kriterien der Nachhaltigkeit (Objektblatt S. 6) war nicht geeignet, die Interessen der Gemeinden innerhalb der Abgrenzungslinie sowie des Gebietes mit Lärmauswirkungen und die ökologische Dimension der Nachhaltigkeit in diesem Gebiet konkret zu ermitteln. Zwar ergab die Bewertung bezüglich Nachhaltigkeit, dass auf eine Parallelpiste zu verzichten ist, was wir ausdrücklich begrüssen (vgl. Ziff. 3 unten). Es gilt daran zu erinnern, dass die bisherige Entwicklung des Flughafens und der Ausrichtung von Siedlungsgebiet in den umliegenden Gemeinden geprägt war von Koexistenz. Eine einseitige und alleinige Priorisierung von Flughafenanlagen und die Änderung von langjährig praktizierten Flugregimes missachten den Schutz der Bevölkerung vor schädlichen Immissionen und widersprechen dem Grundsatz von Treu und Glauben gegenüber den Gemeinden, die sich bei der Siedlungsentwicklung Zurückhaltung auferlegt hatten. Ebenfalls begrüssen wir, dass die Festsetzung im Konzeptteil des SIL in dem Sinne geändert wird, dass die nachfrageorientierte Entwicklung der Landesflughäfen nicht mehr unbeschränkt erfolgen kann, „sondern nur soweit dies mit den Grundsätzen der Nachhaltigkeit in Einklang steht“ (Objektblatt S. 9).

Was die Nachhaltigkeit verlangt, müsste allerdings den sozialen und ökologischen Auswirkungen gleich grosse Berücksichtigung zugemessen werden wie den wirtschaftlichen. Es bleiben eine *sehr grosse Zahl von Personen und grosse Flächen an Natur- und Erholungsraum übermässigen Lärmeinwirkungen ausgesetzt:*

- über 55'000 Personen sind über dem IGW (Gesamt) und ca. 43'000 über dem IGW (Nacht)
- ca. 141'000 Personen sind über dem PW (Gesamt) und ca. 120'000 über dem PW (Nacht) belastet.

Die *Entwicklungschancen der Gemeinden innerhalb der Abgrenzungslinie* sind stark reduziert. Die Voraussetzungen für die Erneuerung ihrer Bausubstanz zum Schutz der ansässigen Bevölkerung sowie die Verdichtung im Sinne des haushälterischen Umgangs mit dem Boden gemäss Vorgaben RPG sind noch nicht geregelt; Auszonungen RPG-konform eingezoner, aber noch nicht überbauter Gebiete kaum angedacht. Eine Abstufung zu einer weniger lärmempfindlichen Nutzung ist weder im ganzen betroffenen Gebiet koordiniert angedacht noch realistisch, da im Kanton Zürich eine so grosse Fläche von Industrie- und Gewerbebezonen nicht benötigt wird (Art. 15 Abs. 2 RPG).

Auch die *Entwicklungschancen der Gemeinden im Gebiet mit Lärmauswirkungen* sind erheblich reduziert, ist doch auf die Erschliessung RPG konform eingezoner Nutzungszonen sowie auf Neueinzonungen zu verzichten. Damit ist an vielen Orten die Wohnnutzung von bestens mit dem öV erschlossenen Gebieten nicht mehr möglich und bereits erstellte Anlagen für die Erschliessung mit Wasser, Abwasser und Energie sowie für den MIV sind überdimensioniert.

Keine Beachtung findet die Betrachtung der gesundheitlichen Schäden und ihrer Folgekosten, die der Bevölkerung aus Änderung und Entwicklung der Flughafenanlagen und des damit verbundenen Luftverkehrs zugefügt werden.

Mit all dem erleiden die betroffenen Gemeinden einen sehr hohen Schaden, der zu beziffern, und dem Nutzen der mit dem Objektblatt ermöglichten Flughafenentwicklung gegenüberzustellen wäre. Diese Arbeit wurde aber in der raumplanerischen Koordination gerade nicht geleistet. Weder der Schlussbericht des SIL noch der koordiniert aufgelegte Richtplanentwurf des Kantons Zürich enthält dazu konkrete Angaben.

Der an der Koordination hauptbeteiligte Kanton Zürich nahm diese Interessen offensichtlich nicht wahr.

Aus allen diesen Gründen beantragen wir vertiefte Abklärungen i.S. einer strategischen UVP (Antrag 1). Spätere UVPs im Rahmen Betriebsreglement oder PGV werden eine solche gebietsweise Betrachtungsweise nicht mehr ermöglichen, da die Behörden an die Vorentscheide, welche im Objektblatt gefallen sind, gebunden bleiben.

Unter Aufrechterhaltung dieses generellen Vorbehalts treten wir nachfolgend auf die einzelnen Festlegungen ein.

## **2. Verzicht auf Pistenausbauten generell**

Wir fordern die *Streichung des Konzepts  $J_{opt}$* , welche eine Verlängerung der Piste 14/32 und 28/10 beinhalten würde (Festsetzung Objektblatt S. 11, Begründung S. 19).

Wie die Konzepte  $E_{opt}$  und  $E_{DVO}$  zeigen, kann die künftig mögliche Verkehrsmenge von ca. 350'000 Bewegungen pro Jahr ohne weitere Pistenverlängerungen absorbiert werden. Damit können auch die längerfristigen künftigen Bedürfnisse unseres Landes abgedeckt werden, werden doch die Bewegungen wie schon in den letzten Jahren weiterhin stark unterproportional zu den verzeichneten Passagierzunahmen wachsen. Wie der A-380 zeigt, hält der Trend zu grösseren Flugzeugen ungebrochen an. Dieses enorme technische Potenzial ist auszuschöpfen.

## **3. Verzicht auf eine Parallelpiste**

Wir begrüssen diesen Vorentscheid des UVEK ausdrücklich (Objektblatt S. 7). Die Parallelpiste würde ein massives weiteres Wachstum des Flugverkehrs ermöglichen. Ein solches wäre nicht zu vereinbaren mit der im Kantonalen Richtplan festgelegten Siedlungsentwicklung in der grösseren Flughafenregion und mit dem Interesse der betroffenen Kantone an der Förderung und Verdichtung der Siedlungsstrukturen im Bereich der mit Milliardenaufwand geschaffenen Erschliessung durch den öffentlichen und privaten Verkehr. Der Verzicht ist auch im Allgemeinen Teil des SIL bereits vorweggenommen, der eine verstärkte Verkehrsteilung zwischen den drei Landesflughäfen und einen Ausbau der internationalen Bahninfrastruktur mit entsprechender Verlagerung der Passagierströme im Verkehr mit den nahen europäischen Zentren auf die Bahn fordert.

Die durch eine Parallelpiste ermöglichte Verkehrsmengenausweitung würde auch eine erhebliche Verstärkung der Störwirkung für die Anwohnerinnen und Anwohner in einem weiteren Umfeld um den Flughafen bewirken ganz unabhängig von der im geltenden

Lärmbelastungsmass Lr ausgedrückten Lärmzunahme. Denn wie schon das Bundesgericht in BGE 126 II 522 feststellte, sind starke Anhaltspunkte dafür vorhanden, dass das heute gesetzlich institutionalisierte Lärmbelastungsmass Lr bzw. Leq das Störempfinden der Betroffenen bei starken Bewegungszunahmen nicht korrekt abbildet.

Daher fordern wir vom Bundesrat, dass er bei seinem Vorentscheid anlässlich des Erlasses des Allgemeinen Teils des SIL bleibt und das weitere Verkehrswachstum nicht einseitig auf den Flughafen Zürich konzentriert. Eine Parallelpiste hätte genau diese auch im Landesinteresse unerwünschte Wirkung.

#### **4. Kein Aufweichen der Nachtsperrezeiten**

Die im Objektblatt vorgegebene Nachtsperrezeit vermag uns zwar nicht zu befriedigen. Denn sie wird den Schutzziele von Art. 13 und 15 USG weiterhin nicht gerecht, da eine grosse Zahl von Anwohnerinnen und Anwohnern rund um den Flughafen übermässigen Lärmbelastungen ausgesetzt bleiben (vgl. Ziff. 1). Immerhin stellt sie einen – bereits mit dem vorläufigen Betriebsreglement eingeleiteten – Schritt in die richtige Richtung dar. Daher fordern wir mit Nachdruck, dass die Nachtsperrezeit von 23.00 (bzw. 23.30, Verspätungsabbau) – 06.00 Uhr als Minimallösung auch in Zukunft integral Bestand hat.

Die Möglichkeit, im Betriebsreglement *Ausnahmeregelungen für den zusätzlichen Verspätungsabbau in der Zeit zwischen 23.30 und 00.30 Uhr* vorzusehen, lehnen wir ab (Objektblatt S. 10 und 19). Im Objektblatt S. 7 wird als Stand der Koordination der Kompromiss zwischen Mobilitäts- und Schutzinteressen der betroffenen Bevölkerung dargestellt und damit korrekt die auf 7, bzw. 6,5 Stunden festgesetzte Nachtruhe begründet. Damit wird indessen weiterhin nicht einmal dem durchschnittlichen Schlafbedarf Rechnung getragen, und schon gar nicht dem erweiterten Schlafbedürfnis von Personengruppen mit erhöhter Empfindlichkeit, wie Kinder, Kranke, Betagte und Schwangere (Art. 13 USG). Da schon die Interessenabwägung zuungunsten der Bevölkerung ausfällt, hat es keinen Platz für die Erteilung erweiterter Ausnahmen. Solche tragen auch dem Umstand nicht Rechnung, dass ein jedes Verkehrssystem störungsanfällig ist und dass es somit keine Garantie dafür gibt, dass der ganze geplante tägliche Verkehr unter sämtlichen

denkbaren Umständen abgewickelt werden kann. Wie die weltweiten Reaktionen auf den kürzlichen Vulkanausbruch und die eine zeitlang europaweit annullierten Flüge zeigen, ist das Verständnis für ausserordentliche Situationen beim reisenden Publikum gross. Es sind damit nicht dessen Interessen, die mit der Ausnahmereglung geschützt werden sollen, sondern einzig und allein wirtschaftliche Interessen der Luftfahrtunternehmen.

Offenbar beabsichtigt der Bundesrat, Art. 39d VIL so abzuändern, dass vorübergehende Starts und Landungen von Luftfahrzeugen zur Nachtsperrezeit möglich werden „zur Wahrung bedeutender öffentlicher Interessen“ sowie für Messflüge. Auch diese Ausdehnung beruht auf einer offensichtlich einseitigen Interessenabwägung, gegen welche wir uns verwahren.

Die Nachtsperrezeit ist damit unter Vorbehalt von Flügen im übergeordneten Interesse (Notlandungen, Rettungs-, Polizeiflüge etc. wie im heutigen Betriebsreglement definiert) nicht verhandelbar.

##### **5. Betriebsbeschränkung für die erste Nachtstunde (22.00–23.00 Uhr) sowie für die erste Tagesrandstunde am Morgen (06.00–07.00 Uhr)**

Wie die sehr hohe Zahl der zur Nachtzeit übermässig mit Lärm Belasteten zeigt, sind die im Objektblatt S. 21 erwähnten 10'100 Nachtflüge nicht mit einem angemessenen Bevölkerungsschutz vereinbar. Das Objektblatt gewährleistet aber nicht, dass es bei 10'100 Nachtflügen bleibt. Wir fordern daher, dass wenigstens diese Zahl als Begrenzung ins Objektblatt aufzunehmen ist (Antrag 5).

Um den Druck auf Belegung der ersten Nachtstunde mit geplanten Flügen zu mindern, verlangen wir zusätzlich dass zu diesen Zeiten nur hubrelevante Flüge zuzulassen sind.

Der Schlussbericht S. 7 geht davon aus, dass in der Nacht nur knapp 3% der gesamten Flugbewegungen abgewickelt werden. Das entspricht den bereits heute erreichten etwas mehr als 10'000 Bewegungen pro Jahr (SB 34). Diese verursachen bei über 42'000 Personen IGW-Überschreitungen. Die Nachtlärmbelastung wird separat ausgewiesen (SB 7).

Eine weitere Steigerung der Bewegungszahlen zur Nachtzeit ist mit Art. 13 und 15 USG, welche auch die Berücksichtigung von besonders sensiblen Personengruppen fordern, nicht vereinbar. Zur Schlafenszeit sind am offenen Fenster gemessene Spitzenpegel von über 70 dB(A), ergebend im Rauminnern bei spaltbreit geöffnetem Fenster einen solchen von über 55 dB(A) für die Störwirkung entscheidend. Bei Pegeln von über 55 dB(A) ist gemäss neueren Erkenntnissen der Schlafforschung mit Aufweckreaktionen zu rechnen. Je mehr Pegel sich in kurzen Abständen folgen, desto grösser wird die Wahrscheinlichkeit, dass eine Person auch tatsächlich aufwacht. Jede Bewegung mehr erhöht die Wahrscheinlichkeit stark, dass Personen geweckt werden oder nicht einschlafen können. Das gilt auch für die erste Tagesrandstunde am Morgen von 06.00 – 07.00 Uhr. Diesbezüglich ist darauf hinzuweisen, dass sich in unserer Dienstleistungsgesellschaft der Tagesgang der Bevölkerung verschoben hat. Ein grosser Teil der Bevölkerung in den grossen Zentrumsgebieten steht nicht mehr vor 07.00 Uhr auf.

Dass die Bewegungen zur Nachtzeit im Gegensatz zu jenen tagsüber nicht zunehmen sollen, ist nicht glaubwürdig. Gerade wenn die Kapazität am Tag voll ausgeschöpft wird, ist zu erwarten, dass die Fluggesellschaften auch sämtliche slots in der ersten Nachtstunde belegen. Dann aber käme man auf eine verdoppelte Verkehrsleistung, d.h. auf mehr als 20'000 Bewegungen. Es ist zu vermuten, dass der technische Fortschritt an den Flugzeugen eine solche Bewegungszunahme erlauben wird, ohne dass die für den Nachtlärm massgebliche Abgrenzungslinie überschritten wird, und dass die Flughafen Zürich AG bereits jetzt mit einer solchen Entwicklung rechnet.

## **6. Nutzbarmachung des technischen Fortschritts zugunsten der Anwohnerinnen und Anwohner**

Es gibt im Objektblatt S. 10 zwar eine begrüssenswerte Festsetzung, dass „die Möglichkeiten technischer Fortschritte“ zur Reduktion der Umweltbelastung auszuschöpfen sind. Auch in den Erläuterungen S. 21, 22 wird dies bezogen auf bestimmte Problembereiche erwähnt.

Diese abstrakten Zielformeln genügen uns nicht. Wir verlangen, dass für den Flughafen Reduktionsziele bezüglich Lärmbelastung festzulegen sind. Sie sollen die Umhüllende der vom Lärm übermässig belasteten Gebiete kontinuierlich verkleinern. Aber auch ausserhalb dieser Umhüllenden ist die Lärmbelastung dem technischen Fortschritt folgend schrittweise zu reduzieren. Die Lärmbekämpfung hört nicht auf, wenn der Immissionsgrenzwert nicht mehr überschritten ist (Art. 11 Abs. 2 USG). Diese Ziele sind periodisch, zum Beispiel alle 10 Jahre, zu überprüfen und anzupassen.

Eine solche Festsetzung gewährleistet, dass alle Anwohnerinnen und Anwohner des Flughafens vom technischen Fortschritt profitieren und dass dieser zugleich sichtbar wird. Dies liegt auch im Interesse des Flughafens, welcher als guter Nachbar seine sich verbessernde Umweltleistung belegen kann. Und stützt das Prinzip der koexistenziellen Entwicklung von Flughafen und Gemeinden.

Wie die Flughafen Zürich AG diese Reduktionsziele jeweils erreichen will, kann ihr überlassen bleiben. Dazu wird ein ganzes Bündel von Massnahmen erforderlich sein, wie z.B. die kontinuierliche Anpassung der Lärmgebühren an den technischen Fortschritt sowie die Einführung und Durchsetzung lärmindernder Flugverfahren, sobald sie verfügbar sind (vgl. Ziff. 8-7 unten).

## **7. Anwendung der besten anwendungsreifen Technologie**

Das Objektblatt S. 10 enthält begrüssenswerte Ansätze zu einer *konsequenten kontinuierlichen Reduktion der Umweltbelastung*. In Anbetracht der vom Flugverkehr ausgehenden übermässigen Lärmbelastung sind diese aber zu wenig konsequent umschrieben. So sagt die Umschreibung, dass „die Möglichkeiten technischer Fortschritte ausgeschöpft ... werden“ insbesondere nichts dazu, in welchem Zeitraum die entsprechenden Umrüstungen beispielsweise bei der Flugsicherung zu erfolgen haben. Die Auslegung, dass dies jeweils bei einer Neubeschaffung von Flugsicherungsmaterial im Rahmen der ordentlichen Investitionszyklen erfolgen soll, ist ohne weiteres möglich. Auch schweigt die Festsetzung dazu, ob bloss durchschnittliche oder die jeweils beste anwendungsreife Technologie zum Einsatz kommen soll. Immerhin enthalten die Erläuterungen auf S. 21 den An-

satz, dass technologische Neuerungen geprüft und eingeführt werden sollen, „sobald sie anwendungsreif sind“. Daher ist nicht einzusehen, weshalb eine entsprechende Formulierung nicht auch in den Festlegungen figuriert. Wir fordern daher die Ergänzung (*kursiv*) der Festlegung auf S. 10, dass „die Möglichkeiten technischer Fortschritte, *die zum Lärm-schutz beitragen, konsequent ausgeschöpft werden, sobald sie anwendungsreif sind*“.

## **8. Befolgung der Abflugrouten (SID)**

Die SID auf dem satellitengestützten Navigationsstandard „RNP-RNAV 0.3“ basierenden Abflugrouten erlauben eine stark flexibilisierte Routenführung. Zudem sind pro Ausflug-richtung ab jeder Piste zwei Routen vorgesehen, „um die vorhandenen Kapazitäten des Pistensystems möglichst gut ausschöpfen zu können“. Mit den fix programmierten zwei Routen wird es m.a.W. möglich, schnelle und langsame bzw. schnell und langsam steigende Flugzeuge zu trennen und aneinander vorbeizuführen.

Daher ist nicht einsehbar, dass „operationell“ die Regel bestehen bleiben soll, dass die festgelegten Abflugrouten tagsüber ab 5'000 ft verlassen werden dürfen, um den Anschlusspunkt an die Luftstrassen direkt anzufliegen (Objektblatt Festsetzung S. 12 in Verbindung mit Erläuterungen S. 20).

Das Objektblatt verweist auf befürchtete Kapazitätsengpässe, wenn die Freigabe ab 5'000 ft tagsüber nicht mehr möglich wäre. Deutlicher ist der Schlussbericht: „Durch diese Massnahme können die Flugwege verkürzt, die Kapazität des Gesamtsystems gesteigert und gleichzeitig der Treibstoffverbrauch bzw. die Schadstoffemissionen optimiert werden“ (SB 28). Diese Begründung bevorzugt klar die Ökonomie vor der Ökologie. Dass sich deshalb die Schadstoffemissionen auch ein wenig reduzieren, ist nicht mehr als ein umweltpolitisches Feigenblatt. Die Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner an Flugrouten, welche die Siedlungsräume tatsächlich so weit als möglich meiden, haben das Nachsehen. Auch wenn die 5'000 ft-Grenze im heutigen Flugbetrieb geografisch etwa mit der Lage der Umhüllenden des Immissionsgrenzwerts korrespondiert, ist dies kein Grund, um den Anwohnenden, die knapp unterhalb des Immissionsgrenzwerts belastet sind,

keine Lärmvorsorge mehr zukommen zu lassen. Diese auf den Immissionsgrenzwert fixierte Betrachtungsweise ist mit Art. 11 Abs. 2 USG nicht vereinbar.

## **9. Wegpunkte**

Sofern dem Antrag 8 nicht stattgegeben wird, sind im Nahbereich des Flughafens längs Abflugrouten *zwingend zu überfliegende Wegpunkte festzulegen*. Die Festsetzung im Objektblatt S. 12 und die dazugehörige Erläuterung auf S. 21 ermöglicht zwar deren Einrichtung. In Anbetracht der Widerstände der Flughafen Zürich AG und von Skyguide gegen eine Erhöhung der Freigabe der Flugzeuge auf 8'000 ft (Ziff. 8 oben) ist aber absehbar, dass auch Wegpunkte kaum in Betracht gezogen werden werden. Daher sind sie verpflichtend vorzuschreiben, wie dies auch die Kantone Zürich und Aargau verlangen. Dann kann wenigstens im Bereich dicht besiedelter Gebiete sichergestellt werden, dass keine Streuung der Flugspuren entstehen kann und die Flugzeuge nach zufälliger Verteilung die exponierten Wohnsiedlungen überfliegen.

## **10. Continuous Descent Approach (CDA) und „kanalisiertes Vectoring“**

Im Sinne der jeweils besten anwendungsreifen Technologie (vgl. Ziff. 7) sind der vom Kanton Aargau geforderte CDA und das vom Kanton Thurgau geforderte kanalisierte Vectoring (SB 68 und 57 sowie 60) Massnahmen zur Reduktion der Lärmbelastung von Gebieten, welche zwischen den Warteräumen und der Zone auf dem Leitstrahl eines jeden ILS der verschiedenen Landepisten liegen, wo die Flugzeuge an diesem andocken. Mit dem CDA bauen die Flugzeuge quasi im Segelflug und ohne Schubsetzung Höhe ab. Damit vermeiden sie unnötigen Lärm. Mit dem kanalisierten Vectoring soll das Überfliegen von Siedlungsgebieten vermieden werden. Beide Massnahmen können – möglicherweise vorerst nur bei nicht zu hohem Verkehrsaufkommen – eingeführt werden, setzen aber eine Sensibilisierung und Schulung der Flugverkehrsleiter voraus. Gerade zu verkehrssarmen Zeiten während den Tagesrandstunden und der ersten Nachtstunde würden sie zu einer massgeblichen Lärmentlastung führen. Sie sind damit Musterbeispiele für eine bereits heute mögliche Durchsetzung des Vorsorgeprinzips (vgl. Ziff. 6 und 7 oben).

Es ist zudem davon auszugehen, dass die in den nächsten Jahren anwendungsreifen Bordcomputer- und Satellitengestützten Navigationssysteme verbesserte Möglichkeiten bieten werden, Flugzeuge im Nahbereich der Flughäfen auch bei hohem Verkehrsaufkommen Lärm vermeidend zu führen. Wir fordern, dass diese Möglichkeiten konsequent ausgeschöpft werden, sobald sie zur Verfügung stehen.

Wir fordern daher eine Aufnahme des Continuous Descent Approach (CDA) und eines „kanalisierten Vectoring“ in die Festsetzung 4 auf S. 12 als Lärmbekämpfungsmöglichkeit im Segment ab Warteraum bis Aufnahme der Eigennavigation auf dem ILS, soweit das Verkehrsaufkommen nach Massgabe der jeweils zur Verfügung stehenden Flugsicherungstechnologie dies gestattet.

#### **11. Ausnahmen vom Prinzip des vollen Betriebs ohne Restriktionen während der ordentlichen Betriebszeit**

Im Objektblatt ist eine Regelung vorzusehen, welche den Weg zu Schonzeiten wenigstens solange offenhält, als dies betrieblich möglich ist: „Zum Schutz besonders stark belasteter Regionen sind bei der jeweiligen Änderung des Betriebsreglements zeitliche Betriebsbeschränkungen für einzelne Pisten zu prüfen“.

Gemäss Auffassung des UVEK ist die Drehkreuzfunktion des Flughafens nicht in Gefahr, solange *das vorhandene Potenzial voll ausgeschöpft werden kann* (SB 19). Das heisst nichts Anderes, als dass grundsätzlich ein *voller Betrieb ohne Restriktionen von 06.00 - 23.00 Uhr vorausgesetzt* wird. Die heute vorhandene Schonzeit für Opfikon und die Westgemeinden des Flughafens durch um eine Stunde verzögerte Öffnung der Pisten 16 und 28 für Starts sowie durch um eine Stunde frühere Schliessung dieser Pisten hat künftig keinen Platz mehr.

Ob diese *zusätzlichen Kapazitäten* bei Vollaustattung mit knapp 350'000 Bewegungen benötigt werden, wird sich zeigen. Sicher ist aber, dass sie bei der *heutigen und der in näherer Zukunft* zu erwartenden Auslastung nicht notwendig sind. Die Schonzeiten sind eine wichtige Schutzmassnahme für die sehr stark belasteten Anwohnerinnen und An-

wohner im Abflugsektor 16 und 28. Es wäre daher unverhältnismässig, sie bereits bei Erlass des Definitiven Betriebsreglements zu streichen.

Im Übrigen fordern wir, dass im Rahmen der Strategie der Lärmentlastung (Ziff. 6 oben) auch zu prüfen ist, ob für andere hochbelastete Regionen als die genannten Ruhefenster eingebaut werden können.

## **12. Landseitiger Verkehr und „modal split“**

Der „modal split“ für den öV und den Langsamverkehr ist zu erhöhen auf 47% im Jahre 2020 und auf 52% im Jahre 2030 (Festsetzung 11 S. 16 und Erläuterung S. 28f Objektblatt).

Es ist daran zu erinnern, dass der MIV in der Flughafenregion an seine Kapazitätsgrenzen gestossen ist, dass hier tägliche, auch länger dauernde Staus auftreten, was nicht bloss die Autobahnen übermässig belastet, sondern auch die längs geeigneten „Schleichwegen“ gelegenen Ortschaften und Ortsteile. Dazu trägt der Flughafen Zürich als Magnet nicht nur für Passagiere, sondern auch als Einkaufs- und Vergnügungszentrum massgeblich bei und Grossprojekte wie „The Circle“ werden diese Entwicklung noch befördern. Das Verkehrsmanagement am Flughafen Zürich ist daher weiter zu verstärken, damit dieser lastengleich an den Bemühungen zur Beschränkung des Individualverkehrs partizipiert.

Die im Entwurf anvisierte Steigerung von 42% im Jahre 2009 innert 11 Jahren um gerade 2% und innert 21 Jahren um weitere 2% ist bei der erwarteten weiteren Verkehrszunahme absolut unzureichend und trägt nichts zu einer massgeblichen Verbesserung der Verkehrssituation in der Flughafenregion bei.

Abschliessend stellen wir folgende **Anträge**:

1. Mittels *vertieften Abklärungen i.S. einer strategischen UVP* sind die verminderten Entwicklungschancen der Gemeinden innerhalb der Abgrenzungslinie und innerhalb des Gebietes mit Lärmauswirkungen sowie die ökologische Dimension der Nachhaltigkeit in diesem Gebiet konkret zu ermitteln und den Nutzungsinteressen am Flughafen gegenüberzustellen. Solange dies nicht geschehen ist, ist auf eine Festsetzung des Objektblattes zu verzichten.

Die Änderung der Festsetzung im Konzeptteil des SIL, dass die nachfrageorientierte Entwicklung der Landesflughäfen nicht mehr unbeschränkt erfolgen kann, „sondern nur soweit dies mit den Grundsätzen der Nachhaltigkeit in Einklang steht“, wird hingegen ausdrücklich begrüsst.

Soweit Sie diesem Antrag nicht folgen, stellen wir folgende materiellen Anträge:

2. Auf Pistenausbauten ist generell zu verzichten und deshalb ist das Konzept  $J_{opt}$ , welche eine Verlängerung der Piste 14/32 und 28/10 beinhalten würde, zu streichen.
3. Am Verzicht auf eine Parallelpiste ist festzuhalten.
4. Die – noch immer zu kurzen – Nachtsperrezeiten sind unter Vorbehalt von Flügen im übergeordneten Interesse (Notlandungen, Rettungs-, Polizeiflüge etc. wie im heutigen Betriebsreglement definiert) strikte einzuhalten. Ein Verspätungsabbau zw. 2330 und 0030 Uhr (Festsetzung S. 10 und Text S. 19) z.B. bei besonderen Wettersituationen oder bei Störungen im europäischen Luftverkehr ist aus dem Objektblatt zu streichen.
5. Die Festsetzung 3, „Rahmenbedingungen zum Betrieb“ auf S. 10 Objektblatt ist um folgende Bestimmungen zu ergänzen:
  - Die Anzahl der Nachtflugbewegungen ist im Objektblatt auf max 10'100 zu begrenzen.
  - Während der ersten Nachtstunde (22.00–23.00 Uhr) sowie der ersten Tagesrandstunde am Morgen (06.00–07.00 Uhr) sind nur hubrelevante Flüge zuzulassen.

6. Die Festsetzung 3 zur Umweltbelastung auf S. 10 Objektblatt ist um folgende Bestimmung zu ergänzen:  
Für den Flughafen sind Reduktionsziele bezüglich Lärmbelastung festzulegen. Sie sollen die Umhüllende der vom Lärm übermässig belasteten Gebiete kontinuierlich verkleinern.
7. Die Festlegung zur Reduktion der Umweltbelastung auf S. 10 ist wie folgt zu ergänzen (*kursiv*): „Die Möglichkeiten technischer Fortschritte, *die zum Lärmschutz beitragen, sollen konsequent ausgeschöpft werden, sobald sie anwendungsreif sind*“.
8. Die festgelegten Abflugrouten sind tagsüber grundsätzlich bis zu einer Höhe von 8'000 ft einzuhalten. Auf das Verlassen ab 5'000 ft ist zu verzichten. Im Betriebsreglement sind gegebenenfalls Ausnahmen über wenig dicht besiedelten Gebieten zu prüfen, wobei aber auch dort Siedlungsgebiete zu schonen sind. Der Satz zu den Bedingungen, unter denen die Abflugrouten verlassen werden können, in Ziff. 4 von S. 12 Objektblatt ist entsprechend zu ergänzen.
9. Sofern dem Antrag 8 nicht stattgegeben wird, sind im Nahbereich des Flughafens längs Abflugrouten zwingend zu überfliegende Wegpunkte festzulegen, sodass keine Streuung der Flugspuren entstehen kann. Der Satz zu den Bedingungen, unter denen die Abflugrouten verlassen werden können, in Ziff. 4 von S. 12 Objektblatt ist entsprechend zu ergänzen.
10. Der Continuous Descent Approach (CDA) und ein „kanalisiertes Vectoring“ sind als Lärmbekämpfungsmöglichkeit im Segment ab Warteraum bis Aufnahme der Eigennavigation auf dem ILS ausdrücklich vorzusehen, soweit das Verkehrsaufkommen nach Massgabe der jeweils zur Verfügung stehenden Flugsicherungstechnologie dies gestattet. Der Satz zur „Routenführung der Anflüge“ in Ziff. 4 von S. 12 Objektblatt ist entsprechend zu ergänzen.
11. Im Sinne der Vorsorge sind zum Schutz besonders stark belasteter Regionen bei der jeweiligen Änderung des Betriebsreglements zeitliche Betriebsbeschränkungen für einzelne Pisten zu prüfen. Die Festsetzungen von Ziff. 4 von S. 12 Objektblatt sind entsprechend zu ergänzen.

12. Der „modal split“ für den öV und den Langsamverkehr ist zu erhöhen auf 47% im Jahre 2020 und auf 52% im Jahre 2030 (Festsetzung 11 S. 16 und Erläuterung S. 28f Objektblatt).

Niederhasli, 13. September 2010

Schutzverband der Bevölkerung  
um den Flughafen Zürich

Die Präsidentin

Der Geschäftsführer

U. Moor

R. Bänziger