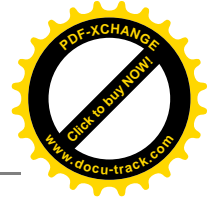
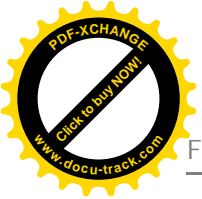


Das grosse Fluglärm poker:

Spielzüge und -regeln unter der Lupe des Juristen

PE7

Dr. Peter Ettler für sbfz, 24.11.2004



PE7

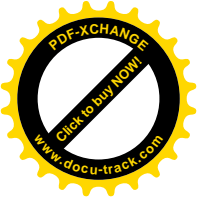
Der Anwalt tritt in den Hintergrund, die wichtigsten Spielzüge gehören den Politikern. Daher müssen Sie nicht befürchten, es meine wieder einmal einer, er habe die Welt für sich gepachtet und könne sie erklären

Peter Ettlér; 22.11.2004



Inhaltsübersicht

- z SIL vor definitivem Betriebsreglement: die Stunde der Politiker
- z Lärmkonzentration oder –verteilung
- z Einfluss der Minderwertsentschädigung für Liegenschaften auf die Planung
- z RELIEF: Erleichterung für wen?
- z Bauen in lärmbelastetem Gebiet



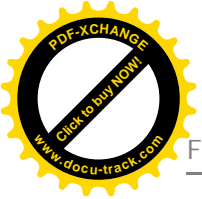
Rechtsverfahren gegen Deutschland

PE6

- z DVO „ohne gesetzliche Grundlage“; Klage beim VwGer Mannheim
- z Deutsche Beschränkungen Verstoss gegen Eu Recht:
 - y Kapazitätsminderung diskriminierend für Fluggesellschaften + Flughafen

PE3

à Wäre auch Kapazitätsminderung aus raumplanerischen Gründen diskriminierend?



PE3 Ungleiche Rechtsanwendung in Deutschland selbst; dadurch ungleiche Spiesse
Peter Ettlter; 22.11.2004

PE6 Vor- und Rahmenbedingung für alle folgenden Entscheide, auch für den SIL, daher zuerst abhandeln
Peter Ettlter; 22.11.2004

SIL vor definitivem Betriebsreglement: die Stunde der Politiker

Bundesrat

- z SIL Objektblatt Flughafen Zürich
- y Plafond à welchen?
- y Betriebskonzepte
- y Lärmbelastungskurven

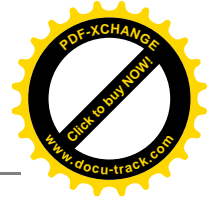
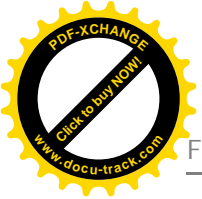
Regierungsrat

- z ZH Richtplan:
- y Plafond?
- y (An- und Abflugrouten)?
- y Raumnutzungskonzept (Bau- und Erschliessungsverbote).

Betriebsreglement:
Details der Nutzung

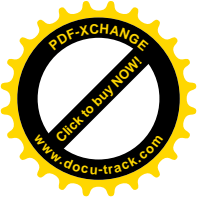
Kantonsrat

- y Genehmigt Richtplan, kann Differenzen schaffen.



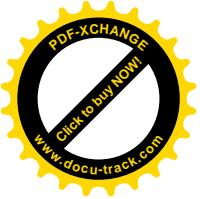
Die Gemeinden haben keinen Einfluss mehr. Wohl aber die Regierungsräte der Nachbarkantone.

Peter Ettlér; 22.11.2004



Beschränkte Überprüfung Betriebsreglement, wenn SIL

- Gerichte weder Oberplanungsbehörde noch Aufsichtsinstanz in Umweltschutzsachen E. 3.2
- Die Rekurskommission UVEK hätte daher die im SIL für den **Regionalflughafen Samedan** festgelegten betrieblichen Rahmenbedingungen und die entsprechenden Bestimmungen des Betriebsreglementes nur ändern dürfen, wenn sich diese mit dem Bundesrecht nicht vereinbaren liessen. E. 4.2 (BGE 129 II 331ff)



Das Poker zum definitiven Betriebsreglement

Bundesrat

Regierungsrat

Kein Bewegungsplafond = Mass für zumutbare Belastung

Lärmplafond

Nicht unbedingt Hub,

= Hub

aber Zürich will ihn...

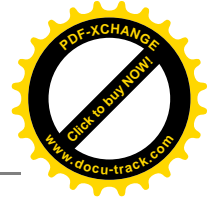
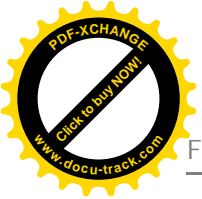
Stabiler, Betrieb

= Nord- + evt. Ostausrichtung,

Bei grösserer
Verkehrszunahme

~~keine~~ Südanflüge

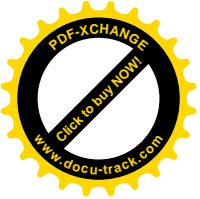
PE9



PE9

Die Gemeinden im äusseren Süden sollten nicht zu früh frohlocken ab den Äusserungen des Regierungsrates.

Peter Ettlter; 22.11.2004



2 Arten von Plafonds

z Bewegungsplafond

- y 320'000 oder 250'000?

z Lärmplafond

- y 3 B-747 Jumbo Jets = 250 A-320.
- y Wer Lärmplafond sagt, befürwortet Wachstum auf Kosten Anwohner

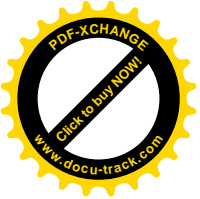
Regierungsrat will Lärmplafond um Initiative zu bodigen, und erhält damit freie Hand für Wachstum.

Die Anwohner werden ab 300'000 Bewegungen progressiv gestört.



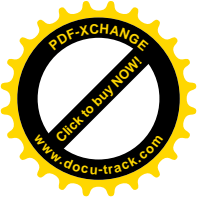
Lärmbelastungsmaß Leq

- Mix von Schallenergie und Anzahl Schallereignisse
 - Pönalisierung sehr laute Flugzeuge
 - Privilegierung wenig laute Flugzeuge und Menge der Bewegungen
 - Entspricht nicht (mehr) Empfinden der Bevölkerung
- Alternativen zum Leq?
 - NNI
 - NAT 60



Folgerung 1:

- z Für einen Bewegungsplafond ist es Fünf vor Zwölf.
- z Ohne Bewegungsplafond werden alle An- und Abflugsektoren künftig mehr belastet.
- z Wer ein Mass für zumutbare Belastung propagiert, will Wachstum ohne Grenzen, ausser er prüfe auch den NAT.
- z Bewegungsplafond = mehr Lebensqualität in der ganzen Region.

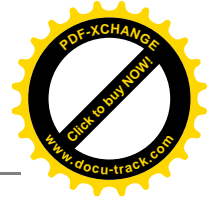
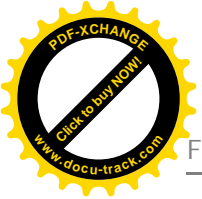


Lärmkonzentration oder - verteilung

- z BGE 1A.172/2004 vom 21.9.2004, E. 4.2
 - y Umweltschutzrechtliches Prinzip, dass die Zahl der Anwohner, die von Lärmeinwirkungen über den Immissionsgrenzwerten betroffen werden, möglichst klein zu halten ist.
 - y Südanflüge im heutigen Ausmass im Prinzip möglich!
- z Besiedlungsdichte im Nahbereich entscheidend.

PE1

PE2



PE1

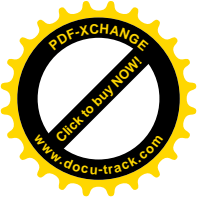
Vergleich mit Strassen

Peter Ettlter; 22.11.2004

PE2

Kein Entscheid gegen Belärmung unterhalb IGW. Ein weiteres wichtiges Argument für den Bewegungsplafond.

Peter Ettlter; 22.11.2004



Folgerung 2

- z Stabiler, Verspätungs resistenter Betrieb unter allen Meteo-Bedingungen heisst ab ca. 350'000 Bewegungen Lärmverteilung auch unter RELIEF.
- z Diffuser Lärm <IGW wird zunehmend lästig. Dieses Problem ist ungelöst.

Einfluss der Minderwertent- schädigung für Liegenschaften

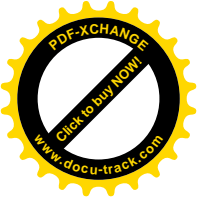
z direkter Überflug

- y Flughöhe?
- y Breite Korridor

z Immissions- entschädigung

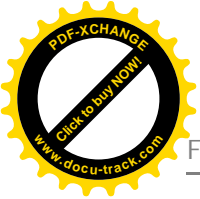
- y Vorhersehbarkeit
- y Spezialität und Schwere
- y Verjährung

Folgerung 3: Unique optimiert Betrieb zur Vermeidung von Entschädigungs-Zahlungen. Noch ist nicht sicher, ob Lärm < Immissionsgrenzwert entschädigt werden muss und welche Flughöhe dafür massgeblich. Das wird das Flugregime beeinflussen, z.B. Südanflüge!



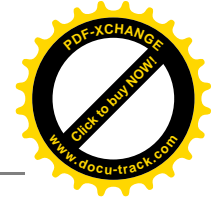
RELIEF-Ideen: Verlängerte Piste 10/28 + Parallelpiste zu 16/34

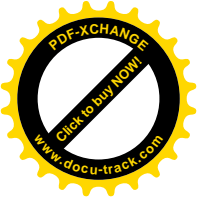
- z Starts + Landungen sowohl Osten wie Westen PE4
- z aber auch Flugbetrieb von und nach Süden PE5
- z Bei Parallelpiste: Moorproblem
- z nicht Kapazitäts erhöhend?
- z double landing Süd und Ost oder Ost und Nord (14)



- PE4 **Kloten + Rümliang noch mehr eingedeckt**
Peter Ettler; 22.11.2004

- PE5 **kein Sackbahnhof**
Peter Ettler; 22.11.2004





RELIEF: Erleichterung für wen?

- z Stabilisiert Flugbetrieb
- z Planungs- und Entschädigungssicherheit

Botschaft 4: RELIEF ändert an den engen räumlichen Verhältnissen nichts. Der Hub geht zu Lasten der ganzen Region inklusive Süden.

- z Interessant Kompensation im Nahbereich
- z Ost- /Nordbetrieb
- z Am wenigsten Anwohner >IGW
- z Keine Steuerung für Lärm <IGW
- z Bei Bewegungswachstum keine Ruhe im Süden

Neue Flugverfahren: die Zukunft hat schon begonnen...

Bsp. gekröpfter Nordanflug

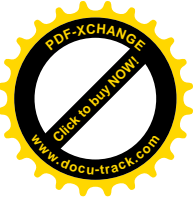
Wozu taugen neue Flugverfahren?

z Kapazitätserhöhung der Luftstrassen !

z Schonung von Siedlungen durch Umfliegen ?

z Problem Greater Zurich Aerea!

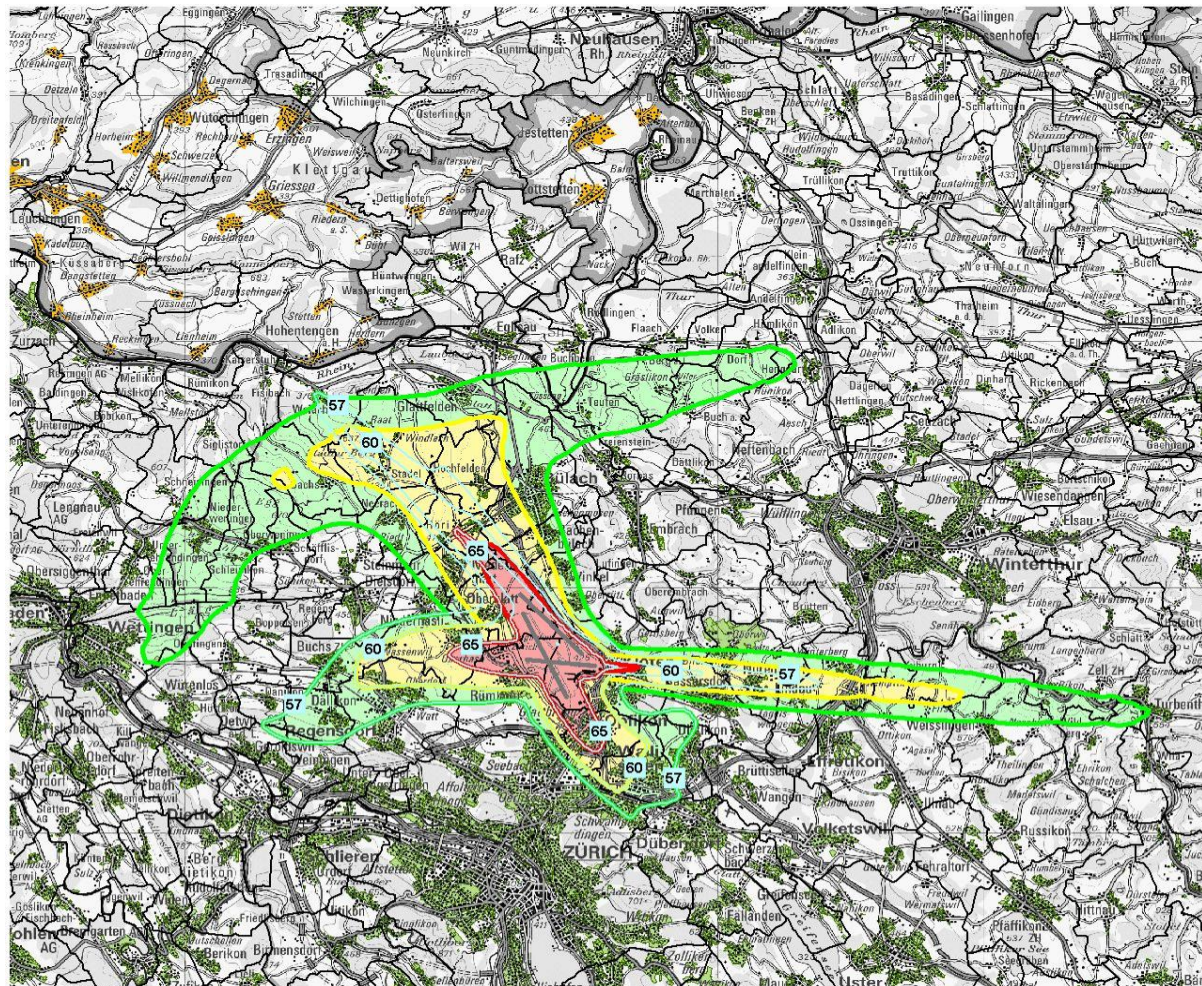
Die Planungsprozesse sind in Zukunft so zu optimieren, dass optimale Fluglärmminderung möglich wird.



Bauen in lärmbelastetem Gebiet

- IGW als Schranke für erschlossene Nutzungszonen
 - Ausnahmen sorgfältig abwägen, BGE 9.9.2003 (1A.108/2003);
 - evt. erhöhte Schallschutzanforderungen
- PW als Schranke für Erschliessung und Einzonungen
 - Boni der Baudirektion für Relief

Bau- und Erschliessungsverbote (Art. 22 und 24 USG)



Abteilung Akustik
Auftrags-Nr.: 427733 - 1

Flughafen Zürich

**UVB Vorläufiges Betriebsreglement (Eingabe 31.12.2003)
Fachbericht Fluglärm**

Karte 35

Betriebszustand Z+
Gebiete der ES II über den Belastungsgrenzwerten der LSV (Stand 3.Juli 2001)

Legende

Grenzwertkurven ES II
(Umhüllende Tag und Nacht)

PW (T: 57; N1: 50; N2, N3: 47)

IGW (T: 60; N1: 55; N2, N3: 50)

AW (T: 65; N1: 65; N2, N3: 60)

Fluglärmbelastung Tag (06 bis 22 Uhr)

Lr_t (57, 60 und 65 dB)

Nutzungsplanung CH / Siedlungsgebiete D

ES II Siedlungs- und Verkehrsflächen

Gemeindegrenzen

Gemeindegrenzen CH und D

0 2000 Meter

Impressum

Übersichtskarte: Pk200; © 2003 Bundesamt für Landestopographie (DVO12771)

Nutzungszone: ZH: ARV Kt.ZH, 31.12.2001

AG: Baudep Kt.AG, 2001

SH: GEOSTAT, 2001

Gemeindegrenzen: GEOSTAT, Mai 2001

Grenzwerte: LSV vom 15. Dezember 1986 (Stand 3. Juli 2001)

Auftraggeber: Unique

Version / Datum / 1 / 2003-06-16 / hup177

Ersteller: 3 / 2003-07-29 / hup177

[95_ZRH2010_NBR_GWK_Z+_ESII_V3]

[Lrzn_nbr_vor2_n_es2_*.shp]

[Geostat_neu.shp][Nutz_ubes_01.shp]

[Es_agshg.shp][D_gemeinde_d_sdlgt.shp]

[zrh_nbr_vk_gwk_2_apr