

EINSCHREIBEN

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern

Lindau, 17. November 2014

Stellungnahme zum SIL-Objektblatt Flughafen Zürich; Anpassung vom 9. Oktober 2014

Sehr geehrte Damen und Herren

Gemäss Publikation im Amtsblatt des Kantons Zürich vom 17.10.2014 sind die Behörden zur Mitwirkung eingeladen.

SIL-Prozess unglaublich

Unsere Kritik wendet sich grundsätzlich gegen den Planungsprozess, da die Planungssicherheit nicht gewährleistet ist. Im Amtsblatt vom 31.10.2014 steht: *„Belange der Luftfahrt fallen nach Art. 87 BV in den Kompetenzbereich des Bundes. Als dessen strategisches Planungsinstrument gilt, gestützt auf Art. 13 RPG, der SIL. Das SIL-Objektblatt legt die Vorgaben für die Flughafenentwicklung und den -betrieb fest (Gebiet mit Lärmauswirkungen und Gebiet mit Hindernisbegrenzung). Die Festlegungen im SIL und im kantonalen Richtplan müssen sich gegenseitig ergänzen, um die Rahmenbedingungen für den Flughafen Zürich einerseits und für die Raumentwicklung in der Flughafenregion andererseits widerspruchsfrei aufeinander abzustimmen.“*

Die Vorgabe für das Betriebsreglement und die An- und Abflugrouten bilden im jetzigen Prozess jedoch nicht mehr die Festsetzungen und Zwischenergebnisse im SIL, sondern umgekehrt: Das Betriebsreglement bestimmt die Inhalte des SIL. Dieses Vorgehen kann der Gemeinderat nicht akzeptieren.

Planungssicherheit aufgehoben

Die Gemeinden sind davon ausgegangen, dass mit der Verabschiedung des SIL-Objektblatts im Juni 2013 durch den Bundesrat endlich Planungssicherheit geschaffen ist, und zwar gemäss Medienmitteilung vom 26.6.2013 bis 2030. Dem SIL kommt derselbe Charakter wie einem Richtplan zu. Er ist behördenverbindlich, auch wenn es sich bloss um eine Festlegung des Zwischenergebnisses handelt, und er sollte, entsprechend seinem Zweck, Planungssicherheit zu schaffen, frühestens nach 10 Jahren geändert werden (analog Art. 9 RPG). Es ist dabei nicht relevant, ob es sich bloss um ein Zwischenergebnis handelt oder nicht, weil auch das Zwischenergebnis behördenverbindlich ist und folglich dem Grundsatz der Planbestän-

digkeit unterliegt. Die versprochene langfristige Planungssicherheit wird durch die vorgeschlagene Anpassung des SIL-Objektblatts an das Betriebsreglement 2014 infrage gestellt. Weitere Anpassungen des SIL-Objektblatts sind bereits angekündigt. Der Gemeinderat verlangt vom Bund, dass die Interessen des Flughafens Zürich nicht über die Planungssicherheit gestellt werden.

Sicherheitsbericht nur zu einem kleinen Teil Rechnung getragen

Zwar gilt der Grundsatz der Planbeständigkeit nicht absolut. In Bezug auf die Sicherheitsmassnahmen beruft sich der Gemeinderat denn auch auf den Bericht zur Sicherheitsüberprüfung Flughafen Zürich vom 14. Dezember 2012. Der Bericht prüft darin die verschiedensten Massnahmen und bewertet sie in einem Diagramm nach dem Nutzen für die Sicherheit (Safety Nutzwert) und den Auswirkungen auf den Betrieb und Dritte (Nutzwert Betrieb) (Bericht S. 24). Obwohl im Ergebnis (S. 31) die Varianten mit den Südstarts geradeaus (M8 bis M9b, insbesondere M9a) in Bezug auf die Sicherheit offensichtlich weit besser abschneiden (Bericht S. 31 und S. 34 insbesondere zu P7), werden diese Varianten nicht weiter in Betracht gezogen und ausgeschlossen.

Eine Begründung fehlt jedoch, weshalb diese Massnahmen nicht weiter verfolgt werden, nachdem der Bericht auf S. 38 das Nordkonzept M9a mit den Direktstarts nach Süden als „sehr wirksam“ bezeichnet, während die Massnahmen P11 allein „der Reduktion der Komplexität“ dienen und nur als erster Schritt zur Verbesserung der Sicherheit bezeichnet werden. Im Ergebnis ist nicht ersichtlich, weshalb derart kurzfristig – nachdem der Sicherheitsbericht zudem bereits seit zwei Jahren vorliegt – Massnahmen ergriffen werden sollen, die nur in Teilen Verbesserungen der Sicherheit bringen, und das Konzept mit den Südstarts geradeaus nicht weiter verfolgt wird. Das Nordkonzept ist zudem dasjenige Konzept, mit welchem über die meisten Stunden am Tag geflogen wird.

Lärmschutzverordnung vor SIL anzupassen

Der Gemeinderat ist der Auffassung, dass der Anhang 5 der Lärmschutzverordnung und in der Folge der SIL entsprechend den modernen Erkenntnissen über den Schutz vor Fluglärm anzupassen und die Durchschnittsberechnungen aufgrund des Leq aufzugeben sind. Erst dann können Neuerungen im An- und Abflugverkehr geprüft werden. Dies wird allerdings nicht ohne Berücksichtigung der umweltrechtlichen Vorgaben geschehen können. Namentlich bedeutsam ist, dass es sich beim Flughafen Zürich um eine sanierungsbedürftige Anlage handelt und Mehrbelärmungen der Bevölkerung folglich nicht ohne jede Sanierungsmassnahme genehmigt werden dürfen.

FL80-Regelung gemäss SIL

Gemäss Art. 18 Abs. 2 sollen die Abflugrouten nach Anweisung der Flugverkehrsleitung auf einer Höhe von 5000 ft AMSL verlassen werden. In der Nachtzeit, somit in der Zeit, in welcher das Ostkonzept Regelkonzept zur Anwendung gelangt, soll die FL80-Regel nur noch im Regelfall gelten und werden Abweichungen ab einer Flughöhe von 5000 ft AMSL als zulässig angesehen, um kreuzende Flugzeuge zu staffeln.

Wenn die Abflugrouten auch in der Nacht bereits bei 5000 ft auf Anweisung der Flugverkehrsleitung verlassen werden können, besteht die Gefahr, dass die Bevölkerung in den sensiblen Nachtstunden durch einzelne Flüge geweckt wird. Diese Regelung akzeptiert der Gemeinderat deshalb nicht.

Fünf Stunden länger Ostkonzept nicht akzeptabel

Der Osten trägt jetzt schon sehr viel mehr Fluglärm als der Süden. Die Begründung, dass mit dem Südkonzept oder mit Südstarts geradeaus mehr Menschen belärmt werden, sind gemäss aktuellen Berechnungen falsch.

Der Änderungsvorschlag der Flughafen Zürich AG, das Ostkonzept auch unter der Woche bereits ab 20.00 Uhr zur Anwendung zu bringen, falls der Staatsvertrag in Kraft gesetzt wird,

zielt darauf ab, einzig die Ostgemeinden zusätzlichen Lärmbelastungen auszusetzen. Die Flughafen Zürich AG hat es unterlassen, andere mögliche Varianten überhaupt nur in Betracht zu ziehen. Sie hat folglich den Sachverhalt nicht ausreichend abgeklärt. Auch der Lärmbericht erweist sich in dieser Hinsicht als ergänzungsbedürftig (vgl. Antrag 7 sowie hinten unter Abschnitt III. A.). Dies fällt umso mehr ins Gewicht, wenn das neue Ostkonzept in Kraft gesetzt wird, bei welchem der Anflug auf die Piste 28 ausschliesslich von Norden her erfolgen wird.

Der Gemeinderat fordert deshalb, dass die fünf zusätzlichen Stunden Sperrzeit über deutschem Gebiet, welche nach Unterzeichnung des Staatvertrags zu den bisherigen deutschen Sperrzeiten gewährt werden müssten, nicht über das Ostkonzept, sondern über das Südkonzept abgewickelt werden. Ziel muss sein, den zusätzlichen Fluglärm auf alle Regionen zu verteilen.

Schnellabrollwege

Gemäss Aussage der Flughafen Zürich AG sollen die Schnellabrollwege von der Piste 28 lediglich zwei Anflüge pro Stunde mehr Kapazität bringen. Gibt man so viel Geld für so wenig Nutzen aus?

Die projektierten Schnellabrollwege entsprechen zwar den Vorgaben im Objektblatt des SIL. Damit entfällt auch der wichtigste Einwand, der bei der vorangehenden Projektierung zur Abweisung des entsprechenden Gesuchs durch die Gerichte führte (vgl. BGE 137 II 58 E. 4.3.1). Angesichts der Sanierungsbedürftigkeit des Flughafens Zürich und in Anbetracht dessen, dass Schnellabrollwege für sich genommen auch nicht sicherheitsrelevant sind, ist in der Betriebsvorschrift gestützt auf Art. 12 USG ohne weiteres zulässig, dass die Schnellabrollwege einzig dem Verspätungsabbau und nicht einer Kapazitätserhöhung dienen dürfen. Dies ist umso mehr der Fall, als im SIL-Verfahren die Sanierungspflicht des Flughafens nicht thematisiert wurde und auch nicht thematisiert werden musste.

Der Gemeinderat verlangt, dass die Anzahl der Ostanflüge aufgrund der Schnellabrollwege nicht erhöht wird und die Schnellabrollwege nicht als Argument angeführt werden, um das Ostkonzept vermehrt einzusetzen.

Nachtflugsperrung zu oft nicht eingehalten

Die Nachtflugsperrung wird zu häufig mit der Begründung des Verspätungsabbaus verletzt. Die Analyse des Flugplans zeigt, dass Verspätungen vorprogrammiert sind. Im SIL-Objektblatt sind Vorgaben für den Flugplan zu definieren, damit ein Verspätungsabbau nur aufgrund von unvorhergesehenen Ereignissen notwendig ist.

Alle Aktivitäten zielen darauf ab, das Ostkonzept zu ertüchtigen, damit dereinst, wenn der Staatsvertrag unterschrieben werden sollte, die zusätzlichen Anflüge über den Osten geführt werden können. Der Gemeinderat wehrt sich vehement dagegen, dass nur ein Teil der Sicherheitsverbesserungen umgesetzt werden soll und der Osten sowie der Norden den zusätzlichen Fluglärm tragen sollen, wenn der Staatsvertrag unterschrieben wird. Der SIL wird zum Spielball der Interessen des Flughafens Zürich, der zwar für die Schweiz und die Flughafenregion sehr wichtige Funktionen erfüllt, aber nicht über allen anderen Interessen stehen darf.

Unsere Forderungen im Überblick

- Planungssicherheit und Glaubwürdigkeit beim SIL-Prozess
- Sicherheitsmängel am Flughafen sind konsequent zu eliminieren
- Die Lärmschutzverordnung ist rasch anzupassen
- Die FL80-Regelung nicht zu Lasten des Ostens anpassen
- Einschränkungen durch Staatsvertrag nicht einseitig zu Lasten des Ostens
- Schnellabrollwege nur für den Verspätungsabbau
- Die Nachtflugsperrre konsequent einhalten

Freundliche Grüße

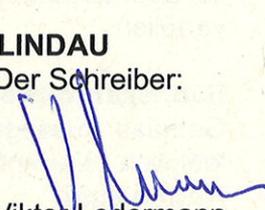
GEMEINDERAT LINDAU

Der Präsident:

Der Schreiber:



Bernard Hosang



Viktor Ledermann