

Sitzung vom 23. November 2016

Seite im Protokollbuch: 404

- 146 36. Verkehr, Rundfunk, Touristik**
36.08 Luftverkehr
36.08.10 Fluglärm
- Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) Objektblatt Flughafen Zürich
(SIL Teil III C) /
Anhörung der Behörden und Mitwirkung der Bevölkerung**
- Stellungnahme**

Öffentlich

Ausgangslage

Mit Schreiben vom 26. September 2016 wurden die Behörden vom Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL eingeladen, sich zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) Objektblatt Flughafen Zürich (SIL Teil III C) vernehmen zu lassen. Als Mitglied des Vereins Region Ost schliesst sich der Gemeinderat vollumfänglich der vom Verein zur Verfügung gestellten Stellungnahme an.

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern

Lindau, 23. November 2016

Stellungnahme zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL 2), Objektblatt Flughafen Zürich

Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Möglichkeit zur oben erwähnten Vorlage Stellung zu nehmen bedanken wir uns bei Ihnen.

Die Politische Gemeinde Lindau ist Mitglied beim Verein Region Ost. Der Verein vertritt in flugverkehrspolitischen Fragen als schweizweit grösste Behördenorganisation die Exekutiven von 79 Städten und Gemeinden mit über 506'000 Einwohnerinnen und Einwohnern im Osten des Flughafens. Aufgrund dessen schliessen wir uns vollumfänglich der Stellungnahme des Vereins Region Ost an.

Hauptforderungen:

1. Mit dem SIL 2 soll ein verlässliches Planungsinstrument auf der Grundlage einer realitätsbezogenen Nachfrageprognose geschaffen werden, was mit dem vorliegenden Entwurf nicht gegeben ist. Wir fordern eine Revision der Prognose und eine entsprechende Anpassung des SIL-Objektblatts Flughafen Zürich.
2. Pistenverlängerungen sind aus dem SIL 2 zu streichen, da sie weder aus Gründen der Sicherheit noch der Kapazität notwendig sind.
3. Die 7-stündige Nachtruhe ist zu gewährleisten, indem neben weiteren Massnahmen Südabflüge geradeaus nicht nur für Bisen- und Nebellagen, sondern täglich auch in der Mittagsspitze für maximal 30 (zusätzlich zu Tagen mit Bisen- und Nebelkonzept) ohnehin nach Süden startende Langstreckenflüge festgesetzt werden.

Allgemeine Bemerkungen

Der SIL muss so ausgestaltet sein, dass die Möglichkeit zur Siedlungsentwicklung und die Wohnqualität in den Gemeinden erhalten bleiben. Mit Blick auf die Abgrenzungslinie halten wir fest, dass der SIL und die zugehörigen Objektblätter nicht alle paar Jahre neu geschrieben werden dürfen, da sonst deren Stellenwert als verbindliches Planungsinstrument mit Implikationen für die Raumplanung der Kantone und Gemeinden in Frage gestellt ist. Festlegungen, welche die Entwicklungsmöglichkeiten weiter Regionen um den Flughafen nachhaltig beschränken, müssen zwingend mit realistischen Nachfrageprognosen unterlegt sein. Dies ist nicht gegeben.

Positiv zu werten ist die Einsicht, dass ein Parallelpistensystem am Flughafen Zürich nicht umsetzbar ist.

Dezidiert lehnen wir die angestrebte Umstellung des Flugbetriebs auf ein System mit verlängerten Pisten 28 und 32 ab. Diese Festlegung und dereinst darauf beruhende bauliche Pistenveränderungen öffnen Tür und Tor für eine fundamentale Umverteilung der Lasten aus dem Flugbetrieb. Eine Notwendigkeit für die mit den Pistenverlängerungen anvisierte Flugbetriebsumstellung ist weder unter sicherheitsrelevanten Aspekten noch aus Kapazitätsgründen gegeben.

Mit Befremden stellen wir fest, dass der Bundesrat die Mitbestimmung des Kantons Zürich zu Pistenverlängerungen gemäss §§ 10 und §§ 19 des Flughafengesetzes vom 12. Juli 1999, über welches das Volk abgestimmt hat, nicht respektiert. Dies kommt einer zentral verordneten Aufhebung des Referendums zu Pistenausbauten gleich und widerspricht demokratischen Grundsätzen. Diese Entmündigung und Entmachtung des Zürcher Souveräns lehnen wir mit aller Entschiedenheit ab. Pistenverlängerungen wurden bis anhin zudem als Notwendigkeit postuliert, um den Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Deutschland erfüllen zu können. Da der SIL 2 explizit nicht auf den Vorgaben des Staatsvertrags basiert (siehe gestrichene Passage S. 40), wird dieses Argument nichtig.

Wir begrüssen die Einführung von Südstarts geradeaus mit dem neuen Nebel- und Bisenkonzept. Südstarts geradeaus tragen nicht nur zur Sicherheit bei. Sie erhöhen auch die Kapazität in Spitzenzeiten und reduzieren damit den täglichen Verspätungsaufbau, wovon alle Regionen um den Flughafen durch weniger verspätete Abflüge in der zweiten Nachtstunde profitieren würden. Skyguide und SWISS stellten dies mehrfach öffentlich fest. Es ist für uns daher nicht verständlich, dass Südstarts geradeaus in einem beschränkten Zeitfenster über Mittag – wie bereits 2015 von den N-O-W-Gemeinden gefordert – in den SIL-2-Anpassungen keinen Eingang gefunden haben. Wir fordern deshalb eine beschränkte Anzahl Südabflüge geradeaus in Spitzenzeiten als reguläres Flugkonzept aufzunehmen, um den Flugbetrieb leistungsstärker, weniger verspätungsanfällig und noch sicherer abwickeln zu können.

Das gekrümmte Nordanflugverfahren ist – da aus zwischenstaatlichen Gründen chancenlos – aus dem SIL-Objektblatt zu streichen.

Das ertüchtigte Ostkonzept ist zu überprüfen, da durch Starts Richtung Osten Kreuzungspunkte entstehen. Dies verhindert die wirkungsvolle Umsetzung eines zukünftigen lärmärmeren Anflugverfahrens (zum Beispiel CDA). Die Entlastung insbesondere der Stadt St. Gallen durch eine südlichere, direktere Führung der Abflugrouten ist zu forcieren. Wir fordern dazu eine zeitweise Öffnung der militärischen Trainingsräume Speer und Säntis.

Fragen wirft die neue Formulierung der Betriebszeiten auf. Mit Bezug auf die kantonale Flughafen-gesetzgebung halten wir fest, dass die Nachruhe während 7 Stunden zu gewährleisten ist. Verspätungen erachten wir als absolute Ausnahme und nicht als Teil des Regelbetriebs. Diesbezüglich wünschen wir eine Präzisierung im SIL.

Ausführungen zu den Prognose

Es ist fragwürdig, wenn dem SIL-Objektblatt undifferenziert ein möglichst hohes Verkehrsaufkommen zu Grunde gelegt wird. Beim mit Abstand wichtigsten Landesflughafen sollte im ureigenen Interesse ein qualitativ hochstehender Flugbetrieb im Vordergrund stehen, nämlich eine priorisierte Ausrichtung auf den hubrelevanten Linien- und Charterverkehr. Allein daraus ergäbe sich ein Wachstumspotenzial von rund 30'000 Flugbewegungen. Die Forderung nach einem qualitativen Wachstum wird auch von den Stimmbürgern des Standortkantons mit der akzeptierten Zielgrösse von max. 320'000 Flugbewegungen getragen.

Mit allem Nachdruck ist festzuhalten, dass das SIL-Objektblatt insgesamt auf einer realitätsfernen Nachfrageprognose beruht:

- Das prognostizierte Verkehrsvolumen von 346'000 Flugbewegungen im Jahr 2030 (S. 4, 38) ist unrealistisch und zu hoch. Zwar stieg das Passagiervolumen in den letzten Jahren und es wird aller Voraussicht nach auch weiterhin wachsen. Die Flugbewegungen verharren aber seit 2004 auf einem stabilen Niveau, weil der Trend aus wirtschaftlichen Gründen hin zu grösseren und voll ausgelasteten Maschinen geht.
- Die seit über 12 Jahren stabil tiefe Zahl von unter 240'000 Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr liegt rund 20 Prozent unter dem Spitzenjahr 2000.
- Im Licht der realen Entwicklung der Flugbewegungen muss anerkannt werden, dass der Flughafen Zürich – nach dem Grounding der Swissair ohne autochthonen Home Carrier – von einem Wachstums- zu einem Verdrängungs-Hub geworden ist. Auch sind die vorteilhaften Rahmenbedingungen der Nachkriegszeit, welche die langjährige Erfolgsgeschichte der nationalen Fluggesellschaft mit einem leistungsfähigen Interkontinentalflughafen erst möglich gemacht hatten, heute nicht mehr gegeben.
- Die neuen Rahmenbedingungen nach dem Grounding spiegeln sich auch im kontinuierlich sinkenden Anteil der Transfer-Passagiere von 44 Prozent im Jahr 2000 (10 Millionen Transferpassagiere) auf 28,5 Prozent (7,5 Millionen) im Jahr 2015. Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Lufthansa Group den Flughafen Zürich wieder als prioritären Hub fördern wird. Zu hart sind die Realitäten des Wettbewerbs in Flugverkehr.
- Bereits die Intraplan-Studie 2005, welche dem SIL-Prozess als Grundlage diente, erwies sich als völlig realitätsfremd in Bezug auf das prognostizierte Bewegungswachstum, weil sie (neben anderen Schwächen) den neuen, spezifischen Gegebenheiten am Flughafen Zürich nicht Rechnung trug. (Beurteilung der Intraplan-Studien siehe auch Studie der TU Chemnitz, https://www.tu-chemnitz.de/wirtschaft/bwl4/pub/Fehlprognosen_im_Luftverkehr.pdf)

- Die jüngste Intraplan Studie, datiert Juni 2015, welche der Anpassung des SIL-Objektblattes Flughafen Zürich (SIL 2) zu Grunde liegt, geht von einem Wachstum um 48 Prozent auf 337'400 Bewegungen im Linien- und Charterverkehr bis ins Jahr 2030 aus. Breits 2015 liegen die aktuellen Zahlen der Flugbewegungen schon wieder signifikant unter dem prognostizierten Wert. Eine derartige Prognose kann und darf nicht als Grundlage für einen Sachplan mit weitreichenden raumplanerischen Folgen dienen.
- Die unrealistisch überhöhten Flugbewegungszahlen finden ihren Niederschlag in unnötig vergrösserten Lärmperimetern, was die bauliche Entwicklung weiter Gebiete nachteilig beeinflusst und nicht hingenommen werden kann.
- Mit der in verschiedenen SIL-Dokumenten genannten potenziellen Kapazität von 350'000 Flugbewegungen pro Jahr hat das bestehende Pistensystem langfristig ausgelegte Wachstumsreserven, sofern die Pisteninfrastruktur optimal genutzt wird.

Spezifische Bemerkungen

Zu S. 3, „Stand der Planung, Koordination“

Der Bund betont regelmässig, dass die Resultate in den Objektblättern aus einem Koordinationsprozess resultieren, welcher mit betroffenen Stellen, Behörden und Regionen abgestimmt sei. Es muss festgehalten werden, dass sich der Bund ebenso über kompromissorientierte Lösungsvorschläge der hauptbetroffenen Regionen hinweggesetzt hat wie über demokratisch legitimierte Entscheide des Zürcher Kantonsrats, beispielsweise beim Kantonsrats-Entscheid zu Pistenverlängerungen. Dieser hatte sich in der Vergangenheit deutlich dagegen ausgesprochen. Gleiches gilt für die die eigenmächtige Ausweitung der Lärmbelastungskurve im SIL-Objektblatt durch den Bundesrat im September 2015, ohne Abstimmung mit Kantonen oder Gemeinden. Von einer konsensualen Abstimmung, wie der Anschein erweckt wird, kann nicht die Rede sein.

Zu S. 8, Kap. 1 „Zweckbestimmung“ (und insbesondere den Erläuterungen dazu, S. 33)

Wir anerkennen den Zielkonflikt zwischen volkswirtschaftlichem Nutzen und Mobilitätsansprüchen einerseits sowie schädlichen Auswirkungen auf Mensch und Natur, Lärmschutz und Sicherheitsstandards andererseits. Wir fragen uns vor diesem Hintergrund jedoch, warum Massnahmen, die in diesem Kontext für mehr Sicherheit sorgen, ohne dass sie andere Faktoren massgeblich beeinflussen, nicht konsequent ausgeschöpft werden. Namentlich handelt es sich dabei beispielsweise um Südabflüge geradeaus zu Spitzenzeiten. Es ist für uns unverständlich, dass aus politischen Gründen effizienz- und sicherheitsfördernde Optionen von vornherein ausgeschlossen werden, zumal dadurch – im Umfang, wie sie die Nord-, Ost- und West-Gemeinden seit 2015 im Konsens fordern – keine signifikante Mehrbelastung im Süden des Flughafens entstände.

Südstarts geradeaus in der Mittagsspitze für diejenigen (Langstrecken-)Abflüge, die ohnehin Richtung Süden starten müssen, reduzieren die Verspätungsanfälligkeit des Flughafens, wovon die Bevölkerung in allen Regionen um den Flughafen durch weniger Fluglärm in den Nachtstunden profitieren könnte. Dass darauf verzichtet wird, widerspricht dem Zweck eines SIL-Objektblattes, welcher auch darin bestehen sollte, die unvermeidlichen Belastungen der Bevölkerung aus dem Flugbetrieb zu minimieren. Aus unserer Sicht werden mit dem vorliegenden Entwurf verfrüht zu stark einschränkende Tatsachen geschaffen, welche die Ausgestaltung eines fairen und kompromissfähigen Betriebsreglements erheblich erschweren.

Auf einer grundsätzlichen Ebene halten wir darüber hinaus fest, dass für die Festsetzung von Pistenverlängerungen unserer Meinung nach wesentliche Voraussetzungen nicht erfüllt sind, da der gemäss Artikel 15 der Raumplanungsverordnung (RPV) notwendige Bedarf dafür in diesem Fall nicht gegeben ist (siehe S. 55). Auch auf dem bestehenden Pistensystem können realitätsbezogene Kapazitätsbedürfnisse des Flughafens Zürich langfristig und sicher abgedeckt werden. Effizienz- und sicherheitsverbessernde Massnahmen lassen sich ebenfalls auf der heutigen Grundlage umsetzen (z. B. Umrollung, siehe auch Sicherheitsbericht 2012) oder werden umgesetzt (Bremsystem).

Die letzte Argumentationslinie für Pistenverlängerungen stellte die Erfüllung des Staatsvertrags dar. Nachdem mit dessen Umsetzung nicht mehr gerechnet wird, bleiben keine Gründe übrig, die Pistenverlängerungen notwendig machen würden.

Zu S. 8, Kap. 2 „Rahmenbedingungen zum Betrieb“

Betriebszeiten (S. 5, 8, 35)

Die Formulierung auf S. 8, Kap. 2, *Rahmenbedingungen zum Betrieb*: „Der Betrieb des Flughafens ist zu folgenden Zeiten zu gewährleisten ...“ ist nicht eindeutig und zu wenig bindend. Auf Seite 35 wird die Formulierung betreffend Betriebszeiten zusätzlich aufgeweicht: „Die Betriebszeiten zum Tag- und zum Nachtbetrieb gelten als verbindliche Vorgabe für das Betriebsreglement. Mit der Regelung, wonach der ordentliche Flugbetrieb nur bis 23.00 Uhr geplant werden darf (Verspätungsabbau bis 23.30 Uhr) stattfinden darf...“

Diese Formulierungen sind störend. Sie implizieren, dass der Verspätungsabbau zur Normalität wird, was wir dezidiert ablehnen. Wie im Flughafengesetz des Kantons Zürich vorgesehen, fordern wir die Einhaltung der 7-stündigen Nachtruhe. Um diese zu gewährleisten, müsste die Betriebszeit um 2 Minuten verkürzt werden.

Forderung:

Die ursprüngliche Formulierung ist beizubehalten: „Der Betrieb des Flughafens ist auf folgende Zeiten beschränkt ...“ Dies entspricht auch der Formulierung auf Seite 5: „Die Betriebszeiten werden auf die Zeit von 06.00 bis 23.00 Uhr beschränkt ...“

Pistenverlängerungen/Betriebskonzept (S. 9)

Die vom Fluglärm hauptbetroffenen Gemeinden und Regionen im Norden, Osten und Westen des Flughafens Zürich (N-O-W-Gemeinden) präsentierten bereits im Juli 2015 eine kompromissfähige Betriebsvariante, die auf dem bestehenden Pistensystem und mit einer fairen Verteilung der Lärmbelastung den Betrieb sicherstellt. Insbesondere beanstanden wir im vorliegenden SIL-2-Entwurf folgende Punkte:

Pistenverlängerungen

Die reale Entwicklung der Flugbewegungszahlen lässt keinen Ausbaubedarf erkennen (siehe Allgemeine Bemerkungen). Mittels betrieblicher Massnahmen und Optimierungen („Straight-out-16“) kann die notwendige Kapazitätserhöhung in den Spitzenstunden des Flughafens auf dem bestehenden Pistensystem erreicht werden.

Forderung:

Der Flugbetrieb soll als betriebliche Zielsetzung, so lange es die reale Kapazitätsnachfrage erlaubt, auf dem bestehenden Pistensystem abgewickelt werden. Anpassungen im vorliegenden Entwurf, die auf einen Flugbetrieb mit verlängerten Pisten hinzielen, sind rückgängig zu machen. (S. 4, 6, 9, 10, 12, 13)

Südabflüge geradeaus bei Bise und Nebel

Die Einführung von Südabflügen geradeaus bei Bise und Nebel ist im Rahmen einer möglichst effizienten Nutzung der bestehenden Infrastruktur zu begrüssen. Sie geht aber zu wenig weit und muss durch Südstarts geradeaus tagsüber in den Spitzenzeiten ergänzt werden.

Südabflüge geradeaus in den Spitzenstunden von 10 – 14 Uhr

In seiner Evaluation verschiedener Varianten mit Südabflügen geradeaus kommt das BAZL zum Schluss, dass der Einsatz dieses Verfahrens neben Nebel- und Bisenlagen zusätzlich in der Mittagsspitze zu einer übermässigen Belastung der Bevölkerung im Süden führen würde. Dies trifft zu, wenn man in diesen Betriebsstunden, wie in der Variante geprüft, ALLE Abflüge nach Süden abwickeln würde.

Es befremdet, dass der dem BAZL bekannte Kompromissvorschlag der N-O-W-Gemeinden aus dem Jahr 2015 nicht vertieft geprüft wurde, in der Mittagsspitze nicht ALLE Abflüge, sondern nur die ohnehin aus Gewichtsgründen Richtung Süden startenden Langstreckenflüge geradeaus abfliegen zu lassen. Diese Variante bringt neben einer Reduktion der Gesamtbeschallung in der hauptbetroffenen, engeren Flughafenregion vergleichbare Vorteile bezüglich Sicherheit (betrieblicher Komplexität) und betrieblichem Nutzen (Pünktlichkeit, Kapazität) wie die geprüfte Variante, im Gegensatz zu dieser aber nur eine unwesentlich höhere Belastung der Bevölkerung im Süden.

Der verbreiteten Sorge in den Südgemeinden, dass mit Einführung von Südabflügen geradeaus in der täglichen Mittagsspitze eine zeitliche und quantitative Ausweitungsmöglichkeit gegeben wäre, kann mit klaren Leitplanken im SIL-Objektblatt begegnet werden.

Südabflüge geradeaus in der Mittagsspitze sind eines der wenigen Mittel, bereits kurzfristig den Flugbetrieb leistungsstärker, weniger verspätungsanfällig und noch sicherer abwickeln zu können. Nicht umsonst hat sich Skyguide in den Medien bereits wiederholt dafür ausgesprochen. Der resultierende Verspätungsabbau würde auch zu weniger Flügen in den lärmsensiblen Nachtstunden führen, wovon alle Regionen um den Flughafen profitieren.

Forderung:

Das SIL 2 Objektblatt Flughafen Zürich ist dahingehend zu ergänzen, dass täglich von 10 bis 14 Uhr maximal 30 ohnehin nach Süden startende Langstreckenflugzeuge geradeaus abfliegen können (zusätzlich zu Tagen mit Bisen- und Nebelkonzept, als reguläres Flugkonzept).

Zu S. 10, Kap. 3 „Betriebsreglement“

Zu Pistenverlängerungen: siehe oben

Dass die Einführung von Südabflügen geradeaus bei Bise und Nebel mehrere Jahre benötigt, ist erklärungsbedürftig. Zur Minimierung der Lärmbelastung der Bevölkerung, insbesondere durch verspätete Abflüge am Abend, ist eine möglichst rasche Einführung geboten.

Forderung:

Wir erwarten eine Lösung für eine möglichst zeitnahe Umsetzung der Südabflüge geradeaus.

Auch bei einem entflechteten Ostkonzept sind nach wie vor Kreuzungspunkte von an- und abfliegenden Flugzeugen zu verzeichnen. Die FL80-Regel lässt deshalb Abweichungen ab einer Flughöhe von 5000 ft AMSL zu, um kreuzende Flugzeuge zu staffeln (S. 10). Wenn die Abflugrouten bereits bei 5000 ft auf Anweisung der Flugverkehrsleitung verlassen werden können, besteht weiterhin die Gefahr, dass die Bevölkerung in den sensiblen Nachtstunden durch einzelne Flüge geweckt wird (siehe heutige Radarspuren). Diese Regelung akzeptieren wir deshalb nicht. Der wegen der Abflüge Richtung Osten benötigte Luftraum verhindert zudem die wirkungsvolle Umsetzung eines zukünftigen lärmärmeren Anflugverfahrens (z. B. CDA). Ein solches Verfahren benötigt mehr Höhe im Luftraum. Die Entflechtung des Ostkonzepts ist deshalb zu überprüfen.

Forderung:

Bei Starts soll ein Abweichen von den Standardrouten erst über 8'000 Fuss gestattet werden.

Zu S. 10, Kap. 4 „Abstimmungen mit der Raumentwicklung“

Die AGL und die Festlegung der Gebiete mit Lärmauswirkungen werden auf der Grundlage von langfristigen Nachfrageprognosen erstellt und sollen den Gemeinden Planungssicherheit gewährleisten. Wir kritisieren sowohl die Prognosen als auch die häufigen und einseitigen Anpassungen der AGL durch den Bund, welche die Planungssicherheit für die Siedlungsentwicklung torpedieren.

Fluglärmrechnungen, die auf überhöhten Nachfrageprognosen beruhen, führen zu einer unverhältnismässig weit abgesteckten Abgrenzungslinie. Damit schaffen sich Bund und Flughafen einen Sicherheitspuffer, der sich auf die Entwicklung der betroffenen Gemeinden in unverantwortlicher Weise auswirkt. Ausserdem ist die eigenmächtige Verschiebung der AGL durch den Bund ausdrücklich zu beanstanden.

Forderung:

Das SIL-Objektblatt, insbesondere die Planungs- und Immissionsgrenzwertperimeter sowie die daraus resultierende AGL, sind auf eine realitätsbezogene Nachfrageprognose abzustützen und sollen Planungssicherheit gewährleisten.

Zu S. 11, Kap. 5 „Gebiet mit Lärmauswirkungen“

An der vorgängigen Anhörung der betroffenen Kantone bei der Festsetzung des Gebiets mit Lärmauswirkungen ist festzuhalten.

Zudem begrüssen wir, dass eine technologisch oder betrieblich bedingte Anpassung der Lärmsituation antizipiert wird. Wir möchten dies jedoch verbindlich präzisieren. Kann eine Verbesserung der Lärmsituation erreicht werden, MUSS der Bundesrat das Gebiet mit Lärmauswirkungen anpassen. Nur so können auch die Gemeinden in ihrer baulichen Entwicklung von allfälligen Veränderungen profitieren.

Zu S. 12, Kap. 7 „Rahmenbedingungen und Infrastruktur“

Auf Pistenverlängerungen ist zu verzichten (siehe oben).

Zu S. 13, Kap. 9 „Flughafenperimeter“

Auf Pistenverlängerungen ist zu verzichten (siehe oben).

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.

Beschluss

Der Gemeinderat, aufgrund der vorstehenden Ausführungen

beschliesst

1. Die vorliegende Stellungnahme zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL 2), Objektblatt Flughafen Zürich, in zustimmenden Sinn zur Kenntnis genommen.
2. Die Abteilung Präsidiales wird beauftragt, die Stellungnahme fristgerecht einzureichen.
3. Mitteilung durch Protokollauszug an:
 - Bundesamt für Zivilluftfahrt, Sektion Sachplan und Anlagen, 3003 Bern (mittels separatem Schreiben)
 - Geschäftsstelle Verein Region Ost, c/o P-ART, Technoparkstrasse 2, 8406 Winterthur
 - Homepage
 - Akten

GEMEINDERAT LINDAU

Der Präsident:

Der Schreiber:

Bernard Hosang

Viktor Ledermann

versandt am: