Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 30. November 2016

973.
Gesundheits- und Umweltdepartement, Vernehmlassung Anpassung SIL-Objektblatt Flughafen Zürich, Öffentliche Auflage vom 27. September 2016 bis 8. Dezember 2016, Zuschrift

IDG-Status: öffentlich

Gestützt auf Art. 13 des Bundesgesetzes über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 (Raumplanungsgesetz, RPG, SR 700) betreffend Sachplanungspflicht hat der Bund den Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) festzusetzen. Der SIL bestimmt für jeden Flugplatz in einem Objektblatt den Zweck, das beanspruchte Areal, die Grundzüge der Nutzung, die Erschliessung sowie die Rahmenbedingungen zum Betrieb. Zudem werden im SIL die Auswirkungen auf Raum und Umwelt dargestellt (Art. 3a Abs. 2 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt vom 23. November 1994, VIL, SR 748.131.1). Sach- und Richtplan gewähren Rechts- und Planungssicherheit für die Bevölkerung und die Betreiber des Flughafens. Der SIL ist Basis und Voraussetzung für die Genehmigung des Betriebsreglements des Flughafens Zürich und künftiger Bauprojekte im Flughafenperimeter und muss daher mit der kantonalen Richtplanung abgestimmt sein.

Die Erarbeitung des SIL-Objektblatts für den Flughafen Zürich (Teil III C) begann im November 2004. Nach der Durchführung eines Koordinationsverfahrens hat das zuständige Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) im Februar 2010 den Schlussbericht vorgelegt. Gestützt auf den Schlussbericht wurde der Entwurf des SIL-Objektblatt ausgearbeitet, der im August 2010 öffentlich aufgelegt wurde. Am 26. Juni 2013 hat der Bundesrat das SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich im Teil III C verabschiedet. Am 18. September 2015 wurde das Objektblatt ein erstes Mal angepasst.

Am 27. September hat das BAZL weitere Anpassungen des seit 26. Juni 2013 gültigen und am 18. September 2015 überarbeiteten SIL Objektblatts Flughafen Zürich öffentlich aufgelegt, mit der Möglichkeit für Gemeinden hierzu bis am 8. Dezember 2016 eine Stellungnahme einzureichen. Um die gemeinsamen Interessen der Gemeinden im unmittelbaren Süden des Flughafens Zürich koordiniert vorzubringen, hat sich die Stadt Zürich mit weiteren Gemeinden in der «Allianz Ballungsraum Flughafen Süd» zusammengeschlossen (STRB Nr. 26/2016). Die in der «Allianz Ballungsraum Flughafen Süd» organisierten Gemeinden und Städte im Süden des Flughafens – namentlich Opfikon, Wallisellen, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen, Dübendorf und die Stadt Zürich – nehmen diese Gelegenheit wahr, koordiniert zum vorliegenden Entwurf des SIL-Objektblatts Flughafen Zürich Stellung zu nehmen.

Auf Antrag der Vorsteherin des Gesundheits- und Umweltdepartements wird an das Bundesamt für Zivilluftfahrt geschrieben:

In Sachen Stadt Zürich, vertreten durch die Vorsteherin des Gesundheits- und Umweltdepartements der Stadt Zürich (GUD), Walchestrasse 31/33, 8021 Zürich, betreffend Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Teil III C Objektblatt Flughafen Zürich, Anpassung reicht die Stadt Zürich ihre Vernehmlassung ein mit folgenden Anträgen:

1. Das Verfahren zur Anpassung des SIL-Objektblatts sei zu sistieren, bis die Lärmschutzverordnung betreffend das Lärmmass revidiert worden ist.
2. Auf eine Steigerung der Kapazität sei zu verzichten. Die maximale jährliche Flugbewegungszahl sei im SIL-Objektblatt auf 320 000 Flugbewegungen festzusetzen. Bauliche und organisatorische Massnahmen dürfen ausschliesslich dazu dienen, die Sicherheitsmarge weiter zu erhöhen.
3. Auf die Variante «4-LVP» sei teilweise zu verzichten. Für Nebel- und Bisentage seien Varianten zu finden, die weniger gravierende Lärmfolgen für die Bevölkerung haben.

   3a. Insbesondere sei auf die Einführung von jährlich rund 13 000 Südstarts geradeaus zu verzichten.
   3b. Insbesondere sei auf die Routen «short right» und «very short right» zu verzichten.
   3c. Partikulare Interessen der Luftwaffe seien erneut mit den Interessen der Bevölkerung abzuwägen.

Begründungen:

A. Formelles

I. Zuständigkeit

Betroffen ist eine Anpassung des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL), Objektblatt für den Flughafen Zürich. Es handelt sich um einen Sachplan im Sinn von Art. 13 des Bundesgesetzes über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 (RPG, SR 700). Der Sachplan ist vom Bundesrat auf Antrag des in der Sache zuständigen Departements zu verabschieden (Art. 21 der Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 [RPV, SR 700.1]). Nur wenn Anpassungen geltender Sachpläne weder zu neuen Konflikten führen noch erhebliche Auswirkungen auf Raum und Umwelt haben, können sie vom zuständigen Departement verabschiedet werden (Art. 21 Abs. 4 RPV). Letzteres ist vorliegend nicht der Fall.

Steht die Anpassung eines Sachplans zur Diskussion, ist der Sachplan öffentlich aufzulegen (Art. 19 Abs. 4 Satz 1 RPV in Verbindung mit Art. 4 RPG). Die kantonale Fachstelle für Raumplanung hört die interessierten Stellen an und sorgt dafür, dass die Bevölkerung in geeigneter Weise mitwirken kann (Art. 19 Abs. 2 RPV); die zuständige Bundesstelle trägt (nur) die Kosten für die Anzeigen in den amtlichen Publikationsorganen (Art. 19 Abs. 3 RPV). Gemäss den Erläuterungen zur Raumplanungsverordnung (S. 22 zu Art. 19 RPV) liegt die Federführung im Anhörungs- und Mitwirkungsverfahren bei den Kantonen und nicht bei der Bundesstelle.

Sollte sich aufgrund des Vorgesagten ergeben, dass das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) als Zustelladressatin der vorliegenden Stellungnahme unzuständig wäre, müsste die Publikation mit Richtigstellung wiederholt werden.

II. Frist

Der Sachplan ist mindestens 20 Tage öffentlich aufzulegen (Art. 19 Abs. 4 Satz 1 RPV). Die betroffene Anpassung lag vom 30. September 2016 bis zum 8. November 2016 öffentlich auf. Die von den räumlichen Festlegungen im Objektblatt betroffenen Gemeinden und Planungsregionen haben ihre Stellungnahmen gemäss Schreiben des BAZL vom 26. September 2016 bis zum 8. Dezember 2016 einzureichen. Diese Frist ist mit heutiger Eingabe gewahrt.

B. Materielles

I. Vorbemerkungen

Am 27. September 2016 hat das BAZL eine Anpassung des seit 26. Juni 2013 gültigen und am 18. September 2015 angepassten SIL-Objektblatts Flughafen Zürich in die Anhörung gegeben, mit der Möglichkeit, hierzu bis am 8. Dezember 2016 eine Stellungnahme einzureichen. Die in der «Allianz Ballungsraum Flughafen Süd» organisierten Gemeinden im unmittelbaren Süden des Flughafens Zürich – namentlich die Stadt Zürich, Opfikon, Wallisellen, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen und Dübendorf – nehmen diese Gelegenheit gerne wahr und stellen Ihnen die vorliegende, koordinierte Stellungnahme sowie die darin enthaltenen Anträge zu.

II. Grundsätze der «Allianz Ballungsraum Flughafen Süd»

Um die Interessen der Bevölkerung in der unmittelbaren südlichen Umgebung des Flughafens Zürich zu vertreten, haben sich die Städte und Gemeinden Dietlikon, Dübendorf, Opfikon, Wallisellen, Wangen-Brüttisellen und Zürich am 1. Februar 2016 zur «Allianz Ballungsraum Flughafen Süd» zusammengeschlossen.

Der Ballungsraum Flughafen Süd ist eine der dynamischsten Wirtschaftsregionen der Schweiz. Viele national und international tätige Unternehmen sind hier angesiedelt, haben Arbeitsplätze geschaffen und tragen so zu einer starken Wirtschaftsregion bei. Der Flughafen Zürich ist ein bedeutender Standortfaktor für den Erfolg dieser Wirtschaftsregion. Die Allianz unterstützt daher eine nachhaltige Entwicklung des Flughafens Zürich.

Parallel zur Wirtschaft hat sich auch die Wohnbevölkerung im mittleren Glattal und in Zürich-Nord stark entwickelt. Mit rund 180 000 Personen ist das Gebiet eines der dichtest besiedelten Wohngebiete der ganzen Schweiz. Der Schutz vor Lärm durch den Flugbetrieb ist für die Anwohnenden sowie die in den zahlreichen Unternehmen tätigen Personen von hoher gesundheitlicher Bedeutung. Die volkswirtschaftlichen Interessen müssen mit dem Schutz der Bevölkerung vor Lärm durch den Flugbetrieb sorgfältig abgestimmt werden.

Die Allianz vertritt den Grundsatz, dass der Flugbetrieb am Flughafen Zürich möglichst wenige Menschen, und diese mit möglichst wenig Fluglärm belasten soll. Nach diesem Grundsatz sollen die Rahmenbedingungen des Flugbetriebs im SIL-Objektblatt ausgerichtet sein. Gemäss dem Zürcher Fluglärm Index (ZFI) trägt der Süden des Flughafens bereits heute 27 Prozent der Fluglärmbelastung.

Die Allianz ist erleichtert, dass im SIL-Objektblatt Südstarts geradeaus über Mittag nicht vorgesehen sind. Sie kritisiert im vorliegenden Entwurf des SIL-Objektblatts jedoch insbesondere das Vorhaben des BAZL, auf Kosten massiver Mehrbelärmung weiter Teile der Bevölkerung dem Flughafen höhere Kapazitäten bereitzustellen. Die Einführung von jährlich rund 13 000 Südstarts geradeaus bei Nebel und Bise über dichtest besiedeltes Gebiet wird abgelehnt. Südstarts mit Rechtskurve über das bevölkerungsreichste Zürcher Stadtquartier zugunsten intransparenter Interessen der Luftwaffe können nicht akzeptiert werden. Der SIL-Prozess ist zu sistieren, bis die Lärmschutzverordnung (LSV) betreffend das Lärmmass revidiert worden ist.

III. Anforderungen an den Sachplan

Der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt hat Rahmenbedingungen vorzugeben, die im Betriebsreglement konkret auszugestalten sind. Der vorliegende Entwurf für das SIL-Objektblatt genügt den gesetzlichen Anforderungen an einen Sachplan nicht, denn in zahlreichen Punkten macht der Entwurf zu konkrete Vorgaben, die keine weitere Konkretisierung mehr erlauben (Südstarts, Flugrouten, Kapazitätsziele, Öffnungszeiten usw.). Der vorliegende Entwurf gibt somit keine Rahmenbedingungen vor, sondern konkrete Bestimmungen.

Dies zeigt sich vor allem darin, dass der Entwurf zahlreiche Varianten ausschliesst. So enthalten alle geprüften Betriebsvarianten den Südstart geradeaus. Varianten mit Westanflügen oder dem gekröpften Nordanflug werden nicht evaluiert. Die Frage der Südstarts geradeaus kann somit nicht auf der Ebene Betriebsreglement diskutiert werden. Stattdessen gibt das SIL-Objektblatt dem Betriebsreglement Südstarts geradeaus und den Right-Turn zwingend vor. Dies ist umso schwerwiegender, als dass der Sachplan nicht rechtsmittelfähig ist.

IV. Sicherheitsmarge vs. Kapazitätsgrenze

Das BAZL stellt die im vorliegenden Entwurf präsentierten Anpassungen im SIL-Objektblatt als Folge der Sicherheitsüberprüfung von 2012 und somit primär als Umsetzung von Sicherheitsmassnahmen dar. Das Ziel der Anpassung soll die Erhöhung der Sicherheitsmarge im Betrieb des Flughafens Zürich sein. Hier ist zu betonen, dass der Flughafen bereits heute sicher betrieben wird. Ein Nachweis, dass eine hohe Komplexität die Sicherheit beeinträchtigt, ist nicht erbracht.

Der Erhöhung der Sicherheitsmarge ist nichts entgegenzuhalten, da ein sicherer und stabilerer Flugbetrieb auch der Vermeidung von Verspätungen zugutekommt, welche sich v. a. im nächtlichen Verspätungsabbau bemerkbar machen. Die Erhöhung der Sicherheitsmarge ist jedoch nur wirksam, wenn der Flugbetrieb auf der Basis der heutigen Kapazitäten betrieben wird. Die den Anpassungen zugrundeliegende Flugverkehrsprognose des BAZL lässt auf andere Absichten schliessen. Wenn in Folge des angepassten SIL-Objektblatts ein Betriebsreglement erstellt wird, welches erneut einen Flugbetrieb an der Kapazitätsgrenze vorsieht, wird die zusätzlich geschaffene Sicherheitsmarge wieder zunichte gemacht. So resultiert letztendlich ein Kapazitätsausbau bei gleichbleibender Sicherheit. Die Sicherheitsmarge verbessert sich folglich nur, wenn der Betrieb nicht an der Kapazitätsgrenze erfolgt.

Aufgrund der Nachfrageprognose des BAZL versteht die Allianz die im SIL vorgesehenen Massnahmen vor allem als Weg zur Schaffung neuer Kapazitätsgrenzen bei gleichbleibender Sicherheit. So dient der geplante Südstart geradeaus nicht dazu, Lasten von anderen Regionen zu verlagern. Der Südstart geradeaus dient vielmehr dem Ausbau der Gesamtkapazität auf die kommunizierten 346 000 jährlichen Flugbewegungen.

Die im SIL-Objektblatt vorgesehenen baulichen und organisatorischen Massnahmen dienen nur der Steigerung der Sicherheit, wenn der Flughafen auf der Basis der heutigen Kapazität betrieben wird. Wachstum soll prioritär über eine bessere Auslastung der Flugzeuge und nicht über mehr Flugbewegungen stattfinden

V. Festlegung der Stundenkapazität auf 70 Flugbewegungen pro Stunde und Nachfrageprognose

Das SIL-Objektblatt ist für die nächsten 25 Jahre ausgelegt. Mit diesem zeitlichen Horizont kann die Festlegung der maximalen Stundenkapazität auf 70 Flugbewegungen im SIL-Objektblatt akzeptiert werden. Wichtig ist, dass im darauf basierenden Betriebskonzept die maximale Kapazität der Flugkonzepte nicht ausgeschöpft wird, weil dadurch erneute Kapazitätsengpässe geschaffen werden. Dies hätte wiederum negative Auswirkungen auf die neu geschaffene Sicherheitsmarge.

Die Flugbewegungszahlen am Flughafen Zürich bewegen sich seit mehr als zehn Jahren auf dem gleichem Niveau. Dennoch geht die den Änderungen im SIL-Objektblatt zugrundeliegende Nachfrageprognose des BAZL von einem starken Wachstum aus: Für 2020 werden 309 000 Flugbewegungen erwartet, für 2030 deren 376 000. Die Massnahmen im SIL-Objektblatt sind für zukünftige 346 000 Flugbewegungen kalkuliert. Diese Prognose zeigt deutlich den Willen des BAZL, einen Ausbau der Kapazitäten am Flughafen voranzutreiben. Die Allianz spricht sich deutlich gegen diese Kapazitätssteigerung aus. Zumal diese Prognose dem Flughafengesetz des Kantons Zürich widerspricht, in welchem die Flugbewegungen pro Jahr auf 320 000 begrenzt sind.

VI. Kritik an der vorgesehenen Betriebsvariante «4-LVP»

Die im SIL vorgesehene Betriebsvariante «4-LVP» setzt sich aus verschiedenen bestehenden Betriebskonzepten zusammen, die teilweise modifiziert wurden. Grundsätzlich ist die Allianz erleichtert, dass in der Variante «4-LVP» die besonders lärmrelevanten Starts ab Piste 16 Richtung Süden geradeaus weder ganztags noch täglich in den Spitzenzeiten vorgesehen sind. Verschiedene Aspekte der Variante «4-LVP» sind für die Allianz dennoch indiskutabel und werden scharf kritisiert:

a. Südstarts geradeaus nur als Ausnahme

Südstarts geradeaus über das dichtest besiedelte Gebiet müssen die absolute Ausnahme sein. Das BAZL rechnet mit jährlich 13 000 Südstarts geradeaus, was rund 7 Prozent der jährlich stattfindenden Starts entspricht. Diese Menge kann nicht mehr als Ausnahme bezeichnet werden und kommt einer regulären Einführung der Südstarts geradeaus gleich. Bereits heute können die gesetzlichen Vorgaben des per Volksentscheid untermauerten ZFI nicht eingehalten werden. Durch Südstarts geradeaus würden zusätzlich zu den bereits überschrittenen Werten eine grosse Anzahl weiterer Menschen von Fluglärm betroffen. Nirgends würden mehr zusätzliche Menschen betroffen als im dichtest besiedelten nahen Süden. Bereits heute trägt der Süden 27 Prozent des Fluglärms.

b. Rechtskurve über die Stadt Zürich

Die Betriebsvariante «4-LVP» sieht bei Bise und Nebel das neue Konzept N 1.13 A vor. Das Konzept N 1.13 A beinhaltet neben den Südstarts geradeaus auch Südstarts mit Right-Turn. Der Right-Turn ist unter keinen Umständen zu akzeptieren.

Auf diesen neuen Abflugrouten überfliegen Flugzeuge mit westlichen Destinationen die Stadt Zürich unmittelbar nach dem Start in geringer Höhe. Flugzeuge der Kategorie «medium» überfliegen den Kreis 11 (Seebach, Oerlikon und Affoltern) in nur gerade 150–350 Metern (Variante «very short»). Der Kreis 11 ist mit rund 75 000 Bewohnenden der bevölkerungsreichste und am stärksten wachsende Stadtkreis. Allein in den letzten zehn Jahren ist die Bevölkerung im Kreis 11 um 20 000 Personen angewachsen. Schwerere und weniger schnell ansteigende Langstreckenflugzeuge drehen weiter südlich über dem

Zürichberg Richtung Westen ab und überfliegen Fluntern, die Innenstadt in Richtung Enge, Friesenberg und Albisrieden (Variante «short»). Auch diese Flugzeuge haben über dem dicht besiedelten Stadtgebiet eine sehr geringe Flughöhe, beispielsweise über Fluntern je nach Flugzeugtyp eine Höhe von nur 300–800 m über Boden.

Die Auswirkung dieser Flugrouten auf den ZFI muss geprüft werden. Die Befürchtung besteht, dass diese Flugrouten in keiner Art und Weise mit dem ZFI vereinbar sind. Der ZFI wurde von den Stimmberechtigten des Kantons Zürich in einer Volksabstimmung zum Beurteilungsmass der von Fluglärm betroffenen Personen bestimmt. Diese Flugrouten sind daher gesetzeswidrig und widersprechen dem konsequent zu verfolgenden Grundsatz, dass möglichst wenig Menschen und diese mit möglichst wenig Fluglärm zu belasten sind. Es ist davon auszugehen, dass die wichtige Unterstützung für den Flughafen in der Zürcher Bevölkerung durch solche Massnahmen abnehmen wird.

Beide Routen über die Stadt Zürich werden «auf Wunsch der Luftwaffe» geflogen. Die Luftwaffe lehnt weiter südliche Flugrouten Richtung Westen ab, weil diese zwischen Langnau und Affoltern a. A. den Kontrollraum des Militärflugplatzes Emmen tangieren (TMA Emmen 5). Das partikulare Interesse der Luftwaffe steht hier dem Überflug in geringer Höhe von mehreren Hunderttausend Personen im dichtest besiedelten Stadtgebiet gegenüber. Die Allianz – und im speziellen die Stadt Zürich – ist sehr irritiert, dass diese Interessensabwägung bereits im Vorfeld unter Ausschluss der Betroffenen vorgenommen wurde. Dieser wichtige Punkt wurde in den Präsentationen zur Eröffnung der Anhörung und in den veröffentlichten Unterlagen nicht transparent erwähnt. Diese Interessensabwägung muss erneut stattfinden und öffentlich diskutiert werden.

Als weiteren Grund für den Right-Turn kann die möglichst frühe Separation der Flugzeuge nach dem Start Richtung Süden vermutet werden. Mit der frühen Separation können engere Startintervalle geflogen werden, was die kommunizierte Stundenkapazität von 80 Flugbewegungen bei diesem Konzept erklärt. Damit sind die Right-Turns gar nicht notwendig, da der Flugplan ohnehin nur für maximal 70 Flugbewegungen pro Stunde ausgelegt ist.

c. Sicherheit der Variante «4-LVP»

Südstarts geradeaus und mit Right-Turn sind mit Blick auf die Third Party Risk nicht vertretbar. Anhang A4 beurteilt das Third Party Risk und vergleicht neun verschiedene Varianten. Der Vergleich ist unbrauchbar, da sämtliche verglichenen Varianten den Südstart geradeaus vorsehen. Die Beurteilung bewertet einzig, welche Betriebsform der Südstarts geradeaus die geringsten Risiken mit sich bringt, aber lässt Alternativen zu den Südstarts geradeaus ausser Betracht. Eine Abwägung mit anderen Möglichkeiten fehlt. Auch ohne vertiefte Studien ist offensichtlich, dass Südstarts geradeaus mit Blick auf die Bevölkerungszahlen die höchsten Risiken mit sich bringen. Das Risiko am Boden lässt sich nur mit An- und Abflugrouten über unbesiedelte oder weniger dicht besiedelte Gebiete reduzieren.

d. Lärmbelastung der Variante «4-LVP»

Auch die veränderte Lärmbelastung als Folge der Anpassung im SIL-Objektblatt wurde in Varianten untersucht – erneut aber nur verschiedene Ausgestaltungen des Südstarts geradeaus (Anhang A.2b). Auch diesbezüglich fehlt ein Vergleich mit Varianten ohne Südstarts geradeaus. Die Variante «4-LVP» weist daher nicht zwingend, wie im Anhang A bezeichnet, *«das beste Verhältnis zwischen Sicherheitsgewinn und Lärmbelastung»* aus.

e. Optimierung Abflugrouten

Die Betriebsvariante «4-LVP» sieht auch die Optimierung von zwei Abflugrouten vor. Die als «enhanced-left-turn» vorgesehene Erweiterung der Linkskurve nach Osten bei Start ab Piste 16 dient der Aufhebung eines von zwei Konfliktpunkten mit durchstartenden Flugzeugen auf Piste 14. Diese Massnahme ist sinnvoll, wenn dadurch die Sicherheitsmarge weiter erhöht werden kann. Allerdings muss beachtet werden, dass dabei neue Gebiete überflogen werden, die bis anhin keinem Fluglärm ausgesetzt waren. Hier gilt es ebenfalls die Auswirkungen auf den ZFI abzuklären.

Gleiches gilt für die frühere Auftrennung der Abflüge von Piste 28. Auch hier werden neue Gebiete mit Fluglärm belastet. Diese Massnahme kommt vor allem an normalen Tagen bei guter Sicht und günstigen Windverhältnissen zum Tragen, wenn das Nordkonzept geflogen wird. Die frühere Auftrennung der abfliegenden Maschinen erlaubt es, Flugzeuge in engeren Intervallen ab derselben Piste starten zu lassen. Dadurch kann die Stabilität des Flugbetriebs vergrössert werden und somit der Verspätungsabbau in der Nacht verhindert werden. Im Normalfall sollten jedoch bei diesen Verhältnissen – auch in den Tagesspitzen über Mittag – keine Verspätungen entstehen. Die dazugewonnene Kapazität darf daher nicht genutzt werden, um mehr Startslots zur Verfügung zu stellen. Ein zukünftiges Betriebskonzept darf nicht an die theoretisch mögliche Kapazitätsgrenze gehen.

Die Allianz ist irritiert, wie die Interessensabwägung vorgenommen wurde, damit das BAZL die Betriebsvariante «4-LVP» als bestes Verhältnis zwischen Sicherheitsgewinn und Lärmbelastung bezeichnet. Zumal Varianten wie beispielsweise der Westanflug oder der Gekröpfte Nordanflug in den Variantenvergleichen nicht berücksichtigt wurden. Für Nebel- und Bisentage müssen Lösungen gefunden werden, die weniger gravierende Lärmfolgen für die Bevölkerung haben. Insofern ist von der regulären Einführung der Südstarts geradeaus über dichtest besiedeltes Wohngebiet abzusehen. Insbesondere ist auf die Flugrouten mit Right-Turn über die Stadt Zürich gänzlich zu verzichten. Die Auswirkungen der Varianten auf den nach kantonalem Recht verbindlichen ZFI sind zu berechnen und in die Diskussion einzubeziehen. Wenn Partikularinteressen der Luftwaffe einen Einfluss auf den Entscheid haben, so sind diese mit den Interessen der lärmbelasteten Bevölkerung abzuwägen und öffentlich zu diskutieren.

VII. Ertüchtigtes Ostkonzept und bauliche Anpassungen am Pistensystem

Im Entwurf des SIL-Objektblatts ist vorgesehen, dass der Flugbetrieb langfristig auf einem System mit verlängerten Pisten 28 und 32 abgewickelt werden soll. Dadurch werden neue Möglichkeiten für die Abwicklung des Flugverkehrs gewonnen. Die Allianz möchte dem Flughafen im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung diese Möglichkeiten offen lassen, solange der Ausbau der Infrastruktur zur Stabilisierung des Flugbetriebs und zur Erhöhung der Sicherheitsmarge dient und nicht für eine Kapazitätserweiterung genutzt wird. Der Ausbau der Infrastruktur soll dem Flughafen ein grösseres Repertoire an sicheren Varianten für den An- und Abflug bieten, damit die Flugrouten so gewählt werden können, dass möglichst wenige Menschen und diese mit möglichst wenig Lärm belastet werden. Das ertüchtigte Ostkonzept kann diesen Anforderungen genügen. Diesem Grundsatz ist im SIL-Objektblatt Rechnung zu tragen.

VIII. Unzureichende Fluglärmberechnungen

Kantonsinterne Systeme zur Überwachung und Bewertung der Lärmbelastung wie der ZFI sind gemäss SIL-Objektblatt für den Bund nicht verbindlich. Der Bund stützt sich bei der Beurteilung der Lärmauswirkungen auf die LSV. Die Methodik der LSV betreffend Ermittlung der Belastungsgrenzwerte ist für die Beurteilung der Lärmimmissionen durch den Flugverkehr beispielsweise wegen der Mittelwertbildung über den Tag nicht geeignet.

Die dem Entwurf des SIL-Objektblatts zugrundeliegenden Fluglärmberechnungen der EMPA (Anhang A.2b) sind nur auf Varianten mit Südstart geradeaus bezogen. Dabei wird mit Blick auf die geltende LSV die Tag-Belastung mit einer Bezugsdauer von 16 Stunden berechnet (Leq_{16h}). Das Bundesgericht hat indes anerkannt, dass sich der über 16 Stunden gemittelte Leq als Lärmmass für gewisse Fragestellungen nicht eignet und dass in der Folge auch die «geltenden Grenzwerte ergänzungsbedürftig sind» (Urteil 1C_58/2010 des Bundesgerichts vom 22. Dezember 2010, E. 5.3.5). Die Lärmberechnungen für den Südstart geradeaus führen dies deutlich vor Augen: Auf dem Papier ist nahezu kein Effekt erkennbar in der Lärmkurve, weil über 16 Stunden und das ganze Jahr gemittelt wird, obwohl in der Realität eine erhebliche, unzumutbare Lärmintensivierung erfolgt. Hier ist das Lärmmass (Leq_{16h}) nicht in der Lage, die Problematik abzubilden: Gebiete mit stunden- (Nebel) und tageweiser (Bise) massiver Fluglärmbelastung gelten nicht als fluglärmbelastet.

Hinzu kommt, dass durch die Auffächerung von Flugrouten, wie dies mit dem Right-Turn gemacht wird, der Fluglärm auf mehr Gebiete verteilt wird. Diese Auffächerung erschwert die Abbildung des Fluglärms mit der LSV zusätzlich. Die flächendeckende Verteilung des Fluglärms entspricht nicht dem Willen der Stimmberechtigten, die am 27. September 2009 mit grosser Mehrheit (75 %) die «Volksinitiative für eine faire und ausgewogene Verteilung des Fluglärms» abgelehnt haben. Auch widerspricht sie den Mechanismen des ZFI.

Eine Revision der LSV zur Verbesserung solcher Aspekte ist in Vorbereitung: Es soll z. B. ein Stunden-Leq eingeführt werden. Es ist nicht sinnvoll, den auf 25 Jahre angelegten SIL auf ein einziges Lärmmass (Leq_{16h}) auszurichten, wenn absehbar ist, dass in diesem Zeitraum die gesetzlichen Grundlagen erheblich ändern könnten. Angesichts der bundesgerichtlichen Kritik an der LSV ist nicht zu erwarten, dass ein auf Leq_{16h} basierender Sachplan in späteren Rechtsmittelverfahren, im Rahmen der vorfrageweisen Prüfung, Bestand hätte. Aus diesem Grund fordert die Allianz, dass der SIL-Prozess so lange zu sistieren sei, bis die LSV entsprechend überarbeitet sei.

IX. Abschliessende Bemerkungen

Die «Allianz Ballungsraum Flughafen Süd» setzt sich für Rahmenbedingungen ein, die dem Flughafen eine nachhaltige Entwicklung ermöglichen und einen Flugbetrieb zulassen, der möglichst wenige Menschen und diese mit möglichst wenig Fluglärm belastet.

Der Süden des Flughafens ist heute bereits fluglärmbelastet, insbesondere durch Südanflüge, Südstarts mit Linkskurve und Weststarts mit Linkskurve. Gemäss ZFI trägt der Süden daher bereits 27 Prozent des Fluglärms. Die im SIL-Objektblatt definierten Rahmenbedingungen, insbesondere die Einführung von Südstarts geradeaus und Südstarts mit Rechtskurve, führen zu einem Flugbetrieb, welcher den Süden zusätzlich und massiv mit Lärm belastet.

Die Allianz wehrt sich gegen Massnahmen, die den Süden mit zusätzlichen Lärmemissionen beschallen. Daher lehnt die Allianz den Entwurf des SIL-Objektblatts in den genannten Punkten ab.

Der SIL-Prozess ist zu sistieren, bis die LSV überarbeitet wurde. Eine Neubeurteilung der Lärmauswirkungen der beabsichtigten Massnahmen auf Basis der revidierten LSV ist unumgänglich.

Die Stadt Zürich als Teil der «Allianz Ballungsraum Flughafen Süd» dankt für Ihre Kenntnisnahme und ersucht Sie, die eingangs gestellten Anträge gutzuheissen.

Mitteilung an die Stadtpräsidentin, die Vorsteherin des Gesundheits- und Umweltdepartements, die übrigen Mitglieder des Stadtrats, die Stadtschreiberin, den Rechtskonsulenten, den Gesundheits- und Umweltschutz, den Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Generalsekretariat, Martina Ludwig, Neumühlequai 10, 8090 Zürich und per E-Mail an: martina.ludwig@vd.zh.ch, durch Zuschrift per Einschreiben an das Bundesamt für Zivilluftfahrt, Sektion Sachplan und Anlagen, 3003 Bern, und in Kopie an die Mitgliedgemeinden der Allianz Ballungsraum Flughafen Süd: Gemeinderat Wangen-Brüttisellen, Marlis Dürst, Gemeindepräsidentin, Stationsstrasse 10, 8306 Brüttisellen, Stadtrat Dübendorf, Lothar Ziörjen, Stadtpräsident, Usterstrasse 2, 8600 Dübendorf, Gemeinderat Wallisellen, Guido Egli, Präsidialabteilung, Zentralstrasse 9, 8304 Wallisellen, Stadtrat Opfikon, Paul Remund, Stadtpräsident, Oberhauserstrasse 25, 8152 Opfikon und den Gemeinderat Dietlikon, Edith Zuber, Gemeindepräsidentin, Bahnhofstrasse 60, 8305 Dietlikon.

Für getreuen Auszug
die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti