



Volkswirtschaftsdirektion  
des Kantons Zürich

Konsultative Konferenz Flughafen Zürich

# Konsultative Konferenz Flughafen Zürich vom 10. März 2008

## Eingereichte Stellungnahmen der Bezirke A-M



## GEMEINDEPRÄSIDENTEN-VERBAND DES BEZIRKES AFFOLTERN

Sekretariat c/o Gemeindekanzlei, Marktplatz 1, 8910 Affoltern am Albis

Tel. 044/762 56 32 Fax 044/762 56 92 e-Mail [gemeinde@affoltern-am-albis.ch](mailto:gemeinde@affoltern-am-albis.ch)

Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich						
RR	GS	FRD	KOMM	F+C	P	VDI
AWA	AFV	ZVV	VIS	EFB	VZ	
GEKO-Nr.	E <sub>GS</sub> E <sub>VZ</sub>	03. März 2008			Zuständig im GS ne	
Bf/Vg RF	RR-Antrag	Stgn.	Bespr.	Erledigt	Ablage	z.K.
Termin GS			Endfrist			
Bemerkungen						

Volkswirtschaftsdirektion  
des Kantons Zürich  
Herr  
lic.iur. Michael Egli  
Postfach  
8090 Zürich

Affoltern a.A., 29. Februar 2008/boe

### **Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) Stellungnahme des Gemeindepräsidenten-Verbandes des Bezirkes Affoltern zum "SIL-Prozess: Bericht Variantenoptimierung und raumplanerische Abstimmung" zuhanden der Konsultativen Konferenz vom 10. März 2008**

Sehr geehrter Herr Egli

Entsprechend Ihrem Brief vom 31. Januar 2008 nimmt der GPV des Bezirkes Affoltern Stellung zu den aktuellen Unterlagen im SIL-Prozess Flughafen Zürich. Die nachfolgende Stellungnahme soll als Grundlage für die Diskussion an dem am 10. März 2008 stattfindenden dritten SIL-Koordinationsgesprächs dienen:

#### **1. Ausgangslage**

Gemäss Schreiben vom 31. Januar 2008 der Volkswirtschaftsdirektorin des Kantons Zürich, Frau Regierungsrätin Rita Fuhrer, reichen wir die Stellungnahme des Bezirkes Affoltern wie untenstehend, fristgerecht vorab auf dem postalischen und elektronischen Weg ein.

Die Gemeinden des Bezirkes Affoltern danken für die erneute Möglichkeit zur Stellungnahme und verweisen auf die zuhanden der Konsultativen Konferenz gestellten Fragen unter Punkt 4.

#### **2. Die bisher vertretene Haltung der Gemeinden des Bezirkes Affoltern**

Die Vertretungen der Gemeinden des Bezirkes Affoltern haben unmissverständlich und basierend auf den bekannten Überlegungen zur Rechtmässigkeit, Verfassungskonformität und Sicherheit der Nutzung des bestehenden Pistensystems bereits zuhanden der Konsultativen Konferenz im Mai 2007 festgestellt:

- i. Der Gekröpfte Nordanflug muss als Bestandteil in mindestens einer der SIL-Varianten enthalten sein.
- ii. Die Nordausrichtung muss möglichst wieder hergestellt werden, sowohl mit wie auch ohne die Auflagen aus Deutschland.

- iii. Südlandungen müssen - ausser in klar definierten Schlechtwetterlagen - vermieden werden.
- iv. Ideal ist aus dieser Argumentation ein Betriebssystem, das Osten als Hauptlanderichtung vorsieht und den Norden als Hauptstartrichtung.

### 3. Gegenüberstellung mit der Optimierung der Betriebsvarianten

Grundsätzlich positiv zu werten ist folgender Punkt:

Der Gekröpfte Nordanflug wird auch auf Stufe SIL verankert (Variante EDVO).

Nicht akzeptiert werden von den Gemeinden des Bezirks Affoltern:

- Sowohl die Variante EDVO als auch die Variante E<sub>opt.</sub> sehen nebst Südanflügen am Morgen und Abend zusätzliche neue Starts nach Süden (geradeaus) vor.
- Diese Starts sind nicht ausschliesslich sicherheitstechnisch begründet - was allenfalls akzeptiert werden könnte - sondern dienen auch dem Verspätungsabbau.
- Gleiches gilt für die Variante Jopt. Auch hier werden Südabflüge und Südstarts eingeplant.

Richtigerweise betonen die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich und das Bundesamt für Zivilluftfahrt immer wieder, dass SIL-Varianten keine Betriebsreglemente sind. Entsprechend seien die vorgeschlagenen Flugkorridore und die Verteilung der An- und Abflüge auf die Flugkorridore nicht im Sinn einer definitiven Betriebsvariante zu lesen.

Dem entgegenzuhalten ist, dass die Verankerung von Südan- und -abflügen im SIL-Objektblatt sehr wohl:

- eine Vorwirkung auf den kantonalen Verkehrsrichtplan "Kapitel Flughafen Zürich" entfalten kann und
- Rechtswirksamkeit hat, indem der Flughafen Zürich früher oder später einen Rechtsanspruch darauf erheben wird, ein Betriebsreglement für den Flughafen zu erhalten, welches die Möglichkeiten des SIL-Objektblatts voll ausschöpft.

Die ursprüngliche Variante E wurde neu mit Südstarts straight optimiert, um so die vorhandenen Kapazitäten des Pistensystems mit grundsätzlich zwei Abflugkorridoren möglichst auszuschöpfen. Die Varianten E<sub>opt.</sub> und EDVO entsprechen nun weitgehend den von keiner Gruppierung gewünschten Varianten C und F. Der Unterschied liegt einzig in den unterschiedlichen Betriebszeiten, die den verschiedenen Varianten zugrunde gelegt wurden. Diese Betriebszeiten lassen sich jedoch jederzeit den jeweiligen Bedürfnissen anpassen.

Das gleiche gilt für die Variante J. Anstelle der von der Mehrheit der Bezirke gewünschten Varianten H und I wurde die Variante J primär mit Südstarts straight optimiert, um so die vorhandenen Kapazitäten des Pistensystems mit zwei Abflugkorridoren möglichst auszuschöpfen. Mit Ausnahme der Betriebszeiten entspricht die Variante J der Variante K, die weder von den Bezirken, noch von den Bevölkerungsbewegungen in Betracht gezogen wurden. Auch hier lassen sich die Betriebszeiten den Bedürfnissen des Flughafens anpassen.

Die Gemeinden des Bezirks Affoltern vertreten klar die Auffassung, dass die Öffnung des Abflugkorridors Süd (geradeaus und rechts) auf Stufe SIL-Objektblatt sowohl politisch wie auch rechtlich nicht akzeptierbar ist und mit allen Mitteln bekämpft werden muss. Denn es geht beispielsweise nicht um die Herstellung von zusätzlicher Sicherheit im Flugbetrieb rund um den Flughafen, sondern rein darum, die Kapazität des Flughafens auf dem bestehenden Pistensystem und auf dem System mit verlängerten Pisten zu erhöhen.

Eine Pistenverlängerung akzeptieren die Gemeinden des Bezirks Affoltern nur, wenn die entsprechenden Varianten sicherstellen, dass weniger Menschen von Fluglärm betroffen sind und keine Kapazitätsausweitung für den Flughafen erzielt wird.

Grundsätzlich lehnt die Vertretung des Bezirks Affoltern die Planung eines Parallelpistensystems ab, das als politisch nicht realisierbar eingestuft wird und deshalb nicht weiter zu verfol-

gen ist. Die daraus entstehenden raumplanerischen Massnahmen sind für die betroffenen Gemeinden wie für den Kanton volkswirtschaftlich nicht vertretbar. Sie werden deshalb klar abgelehnt.

#### **4. Politische Aussagen zuhanden der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich**

Die Gemeinden des Bezirks Affoltern stellen fest, dass der Kanton Zürich am 6. Juli 2007 anlässlich des zweiten Koordinationsgesprächs die Varianten E (optimiert), A und B vertreten hat. Der Bezirk Affoltern stellt daher in Vorbereitung der 9. Konsultativen Konferenz Flughafen Zürich folgende Fragen an die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich:

4.1 Weshalb hat der Kanton ZH die Variante E als Ausgangsbasis für die Weiterentwicklung vorgegeben (das BAZL spricht im Bericht [S. 6] .... "*Für die Variantenoptimierung auf dem bestehenden Pistensystem ist auftragsgemäss von der Betriebsvariante E auszugehen*"), obwohl nur eine bevölkerungsmässig kleine Minderheit und die Minderheit der Bezirke diese Variante gefordert hat.

4.2 Wie und warum ist die Variante E (optimiert) entstanden, nachdem bis zum 1. Februar 2008, dem Datum der Veröffentlichung des Berichts über die Optimierungen, Südabflüge geradeaus nicht zur Diskussion gestanden haben?

4.3 Welche Haltung hat der Kanton Zürich eingenommen, nach dem in der Vernehmlassung unter den Kantonen Südabflüge als Variation zur Kapazitätssteigerung aufgetaucht sind?

Im November 2007 hat die Bevölkerung des Kantons Zürich einem Lärmbegrenzungskonzept in der Form des ZFI plus zugestimmt.

4.4 Warum taucht der bindende Auftrag durch die Bevölkerung des Kantons Zürich an den Regierungsrat des Kantons Zürich im Optimierungsbericht nicht auf, nachdem genügend Zeit bestanden hätte, die Varianten auf den ZFI zu überprüfen?

4.5 Was gedenkt der Regierungsrat des Kantons Zürich zu unternehmen, damit dies rechtzeitig nachgeholt werden kann? Bekanntlich ist das revidierte Flughafengesetz bereits seit 31. Januar 2008 in Kraft.

4.6 Es besteht völlige Unklarheit, welche Folgen die Öffnung eines Abflugkorridors Süd bezüglich der Raum- und Zonenplanung im Süden des Flughafens hätte. Was gedenkt der Regierungsrat des Kantons Zürich diesbezüglich vor der Ausarbeitung eines allfälligen definitiven Betriebsreglements zu unternehmen?

4.7 Welche Vorwirkung hat der Vorgang unter 4.5 auf die Raum- und Zonenplanung im Süden des Flughafens Zürich und auf alle anderen Himmelsrichtungen.

#### **5. Abschliessende Würdigung**

Die Vertretung der Gemeinden des Bezirks Affoltern drückt ihre Enttäuschung über den derzeitigen Stand der Dinge aus. Das aufwändige Verfahren zur Variantenoptimierung bringt als Resultat ausser den zusätzlichen Südstarts und der Schaffung neuer Abflugkorridore in alle Richtungen keine neuen Erkenntnisse oder Elemente in die Diskussion ein. Vielmehr legen die vorgeschlagenen Varianten die Vermutung nahe, dass die am SIL Beteiligten die umweltrechtlich und raumplanerisch illegalen Südanflüge durch die Hintertür rechtlich - und dies ohne Rekursmöglichkeit - absichern wollen.

Entgegen den mehrfach wiederholten Absichten des Regierungsrats des Kantons Zürich (zum Beispiel RRB 1409) wird dem Grundsatz, dass möglichst wenig Menschen mit möglichst wenig Fluglärm belastet werden, nicht Rechnung getragen. Dagegen wurden ausschliesslich die Bedürfnisse des Flughafens im Sinn einer Kapazitätserhöhung berücksichtigt.

Die Gemeinden des Bezirks Affoltern lehnen die vorliegenden SIL-Varianten mit neuen Südstarts vehement ab. Sie fordern zudem Bund sowie Kantone auf, Varianten weiter zu verfolgen, die sich weitestgehend auf die An- und Abflugkorridore konzentrieren, wie sie in den früheren Richtplänen enthalten waren.

Mit freundlichen Grüßen

GEMEINDEPRÄSIDENTEN-VERBAND  
DES BEZIRKES AFFOLTERN

Präsidentin

Sekretär



Irene Enderli



Silvio Böni

**Kopie an**

- Gemeinderäte Bezirksgemeinden (14)
- Gemeindepräsidentin Irene Enderli, Affoltern am Albis (Vertreterin Konsultative Konf.)
- Gemeindepräsident Charles Höhn, Bonstetten (Vertreter Konsultative Konf.)
- Gemeindepräsident Walter Ess, Stallikon (stv. Vertreter Konsultative Konf.)
- übrige Mitglieder und Sekretär Gemeindepräsidenten-Verband Bezirk Affoltern
- GPV-Akten

**Hinweis**

*Der vorliegende Brief wird per A-Post auf dem postalischen Weg versandt und zudem per eMail an folgende Adresse übermittelt: [michael.egli@vd.zh.ch](mailto:michael.egli@vd.zh.ch)*

Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich						
RR	GS	FRD	KOMM	F+C	P	VDI
AWA	AFV	ZVW	VIS	EFS	VZ	
GEKO-Nr.	E <sub>GS</sub>	07. März 2008		Zuständig im GS		
	E <sub>VZ</sub>			ME		
ZH/RF	RR-Antrag	Stgn.	Bespr.	<u>Erledigt</u>	Ablage	z.K.
Termin GS			Endfrist			
Bemerkungen						

7.3.08

Volkswirtschaftsdirektion  
des Kantons Zürich  
Herrn Martin Egli  
Postfach  
8090 Zürich

Dorf, 5. März 2007  
baf/std

### **SIL-Prozess Flughafen Zürich Stellungnahme zu den drei optimierten SIL-Betriebsvarianten**

---

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne senden wir Ihnen vorgängig zur 9. Konsultativen Konferenz vom 10. März 2008 unsere Stellungnahme. Wir beziehen uns auf den aktuellen Bericht der Variantenoptimierung und raumplanerischen Abstimmung vom 29. Januar 2008 des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich und der Unique.

Aufgrund der im Rahmen des SIL-Prozesses optimierten Betriebsvarianten ist nun für das bestehende Pistensystem von der Betriebsvariante E auszugehen. Das vorgeschlagene Pistensystem mit Verlängerung basiert auf der Betriebsvariante J. Zudem soll eine Betriebsvariante mit Parallelpisten raumplanerisch gesichert werden.

Bereits in unserer Stellungnahme vom 4. Mai 2007 zur 8. Konsultativen Konferenz bevorzugten wir die Varianten B, E und G. Kapazitätserhöhende bauliche Veränderungen und speziell die Varianten mit Parallelpisten haben wir abgelehnt.

### **Anzustrebende Entwicklung und Funktion des Flughafens Zürich**

Die internationale Anbindung des Flughafens Zürich als Landesflughafen soll sichergestellt werden. Gleichzeitig ist der Lebensqualität in der Region hohe Priorität zu geben. Auf dem Flughafen Zürich sind deshalb maximal 320'000 Flugbewegungen pro Jahr zu gestatten. Der verlangte Bewegungsplafond lässt dem Flughafen auch weiterhin Entwicklungsmöglichkeiten offen. Die Entwicklung der Flugbewegungen soll auf einem Stand gehalten werden, welcher die wirtschaftlich interessanten internationalen Verbindungen ermöglicht.

## **Auswirkungen der optimierten Betriebsvarianten auf das Weinland**

Mit den sich abzeichnenden oder teilweise bestehenden Umweltproblemen sind Pistensysteme mit Pistenverlängerungen sowie insbesondere ein Parallelpistensystem für die um den Flughafen liegenden Siedlungsräume nicht zu verantworten.

Aus den optimierten Betriebsvarianten  $E_{opt.}$  und  $E_{DVO}$  resultieren für das Weinland im Tagesbetrieb keine wesentlichen Einschränkungen. In den Nachtstunden dagegen ergeben sich aus wenigen Flugbewegungen in einigen Gebieten des Bezirks Andelfingen massive Einschränkungen. Diese sind für die künftige Siedlungsentwicklung des Flaachtals inakzeptabel.

## **Korrektur der Betriebsvarianten $E_{opt.}$ und $E_{DVO}$**

Die innerhalb der Betriebsvarianten  $E_{opt.}$  und  $E_{DVO}$  vorgesehenen Flugbetriebskonzepte S 18 und O 1.0n für die erste Nachtstunde sind zu korrigieren. Die Nachtflugsperrung ist zudem auf 8 Stunden anzusetzen.

## **Forderungen an die übergeordnete Planung**

Die Entwicklung des Flughafens darf nicht höher gewertet werden als die Anliegen der Gemeinden, der Bevölkerung, der Grundeigentümer, der Raumplanung und der Umwelt. Die Regionen und Gemeinden im Einzugsgebiet des Flughafens sind möglichst gleich zu behandeln. Eine einseitige Nordausrichtung sowie kapazitätserhöhende bauliche Veränderungen und Erweiterungen am Pistensystem sowie die raumplanerische Sicherung des Parallelpisten-Systems sind keine Option für die künftige räumliche Entwicklung und werden entschieden abgelehnt.

Für die wirtschaftliche Entwicklung des Weinlandes und seiner Wohnqualität muss auch in Zukunft eine bauliche Entwicklung möglich sein. Für die von Planungswertüberschreitungen tangierten Gebiete, ausgelöst durch wenige Flugbewegungen in den Nachtstunden, sind Lösungen zu erarbeiten und bindend festzulegen.

Wir danken Ihnen für Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen für allfällige Auskünfte gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

ZÜRCHER PLANUNGSGRUPPE  
WEINLAND

Der Präsident:

Die Sekretärin:



Hugo Bretscher

Ursula Spitzli

GEMEINDEPRÄSIDENTEN-VERBAND  
DES BEZIRKS ANDELFINGEN

Der Präsident:

Der Sekretär:



Martin Farner

Heinz Frick

Kopie an:  
Gemeinderäte aller Verbandsgemeinden



Bezirk Bülach

Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich  
Generalsekretariat  
Neumühlequai 10  
Postfach  
8090 Zürich

Nürensdorf, im März 2008

**SIL-Prozess Flughafen Zürich / Stellungnahme zum Bericht Variantenoptimierung und raumplanerische Abstimmung vom 29. Januar 2008**

Sehr geehrte Frau Regierungspräsidentin

Unsere Stellungnahme für den Bezirk Bülach stimmt in praktisch allen Punkten überein. Beim gekröpften Nordanflug bestehen Differenzen zwischen den drei Himmelsrichtungen Norden, Osten und Süden, wir haben dies in unserer Stellungnahme entsprechend ausgeführt. Vor allem wird die Stadt Opfikon ihre Stellungnahme im Rahmen der Perimetergespräche selbst einbringen. Wie angeboten werden wir unsere Stellungnahme an der Konferenz vom 10. März auch gerne mit einer kurzen Powerpoint Präsentation erläutern.

Auf dieser Grundlage ersuchen wir Sie, unsere Bewertungen und Anregungen zu den einzelnen Betriebsvarianten in Ihre eigene Beurteilung sowie in das bevorstehende SIL-Koordinationsgespräche 3 einfließen zu lassen.

Freundliche Grüsse

Franz Brunner  
Gemeindepräsident  
Nürensdorf

Hanspeter Lienhart  
Stadtrat  
Bülach

Kurt Schreiber  
Gemeindepräsident  
Dietlikon

**SIL-Prozess Flughafen Zürich / Stellungnahme des Bezirks Bülach**

## Bericht Variantenoptimierung und raumplanerische Abstimmung

### Zusammenfassung

#### Eckwerte

- Beschränkung der Flugbewegungen auf 320'000 pro Jahr
- Nachtflugsperre von mindestens 7 Stunden ohne Verspätungsabbau
- keine Veränderungen am Pistensystem

#### Varianten

- Der Bezirk Bülach spricht sich für eine Weiterverfolgung der Variante E (DVO oder Opt.) aus.
- Der Bezirk Bülach lehnt die Varianten J und P ab

### Ausgangslage

Eine vernünftige und tragfähige Lösung in der Luftfahrtpolitik muss die Interessen der Wirtschaft, der Wohnbevölkerung und des Flughafens ausgewogen berücksichtigen. Wir bekennen uns klar zum Wirtschaftsstandort Zürich und damit auch zum Flughafen Zürich-Kloten. Die Bevölkerung der Gemeinden des Bezirks Bülach weiss um den wirtschaftlichen Nutzen des Flughafens für den Wirtschaftsplatz Zürich und die ganze Region und ist deshalb auch bereit, wie bisher einen erheblichen Anteil des Fluglärms zu tragen und dem Flughafen einen angemessenen Wachstumsspielraum zu gewähren.

Es darf aber nicht sein, dass der Flughafen unkontrolliert wächst und die Bevölkerung plötzlich, wie von mehreren Studien prognostiziert, 450'000 Flüge zu verkraften hat. Mit der im Rekordjahr 2000 registrierten Marke von 320'000 Flugbewegungen ist die Schmerzgrenze für die Wohnbevölkerung erreicht. Eine Verkehrskapazität von 320'000 Flügen befriedigt die Bedürfnisse der Wirtschaft mehr als genug. 320'000 Flugbewegungen sind auch aus ökologischer Perspektive vertretbar. Betriebsvarianten, die auf die Abwicklung von mehr als 320'000 Flugbewegungen pro Jahr tendieren, lehnen wir ab. Mit dem bestehenden Pistensystem können 320'000 Flüge pro Jahr und mehr problemlos abgewickelt werden. Deshalb halten wir am bestehenden Pistensystem fest. Forderungen nach Pistenverlängerungen und Parallelpisten dienen aus unserer Sicht nicht dem Schutz der Bevölkerung sondern lediglich dem Kapazitätsausbau des Flughafens Zürich-Kloten.

Der Flughafen hat eine Nordausrichtung. Die Bevölkerung der Gemeinden des Bezirks Bülach weiss das und ist bereit, ihren Anteil an der durch den Flughafen verursachten Lärmimmissionen zu tragen. Aber vom Flughafen profitiert die ganze Region. Deshalb sollen auch alle einen Anteil der Lärmimmissionen tragen. Aus diesem Grund kommen nur Varianten mit einer solidarischen Lärmverteilung in die engere Wahl. Lärmkanalisierungen lehnen wir entschieden ab.

Wir halten die Einhaltung von 8 Stunden Nachtruhe brutto, mindestens aber 7 Stunden netto (ohne Verspätungsabbau) für die Gesundheit und Lebensqualität der Wohnbevölkerung für unabdingbar.

## Stellungnahme zu den Varianten

### **Variante E<sub>DVO</sub>**

Die Variante E<sub>DVO</sub> berücksichtigt die deutschen Sperrzeiten. Von 6 bis 7 Uhr an Wochentagen und zwischen 6 und 9 Uhr am Wochenende sieht diese Variante einen instrumentengestützten gekröpften Nordanflug vor. Das derzeit dem BAZL vorliegenden Gesuch um Einführung des gekröpften Nordanflugs sieht allerdings einen Endanflug auf Sicht vor und ist mit dem für die Variante E<sub>DVO</sub> vorgesehenen Gekröpften nicht identisch. (Siehe auch abweichende Punkte)

### **Variante E<sub>Opt</sub>**

Diese Variante geht von einer Aufhebung der deutschen Sperrzeiten aus. Von 6 bis 21 sind Nordanflüge vorgesehen, wobei primär nach Westen und nach Süden gestartet werden soll. Ab 21 Uhr sind Ostanflüge und Starts vor allem nach Norden, partiell nach Westen vorgesehen. Die ohnehin schon stark vom Fluglärm geplagte Nordbevölkerung wird durch die Variante E<sub>Opt</sub> zusätzlicher Lärmbelastung ausgesetzt. Der Osten des Bezirks fordert zudem, dass nach 21 Uhr auch der Osten, der durch den Leftturn bei den Südstarts und die Westwindwetteranflüge seinen Teil an den Flugimmissionen trägt von den Ostanflügen entlastet wird. Wir erachten zudem das Ignorieren der deutschen Sperrzeiten als sehr unrealistischen und politisch heiklen Standpunkt. Darüber hinaus dürfte diese Haltung nicht zur Entspannung der grenzübergreifenden Fluglärmdebatte beitragen.

### **Ablehnung Variante J / Pistenverlängerung**

Den Unterlagen zum SIL-Prozess kann entnommen werden, dass die Pistenverlängerungen zur Sicherung der Kapazität der Betriebsvariante J durch „flexibleren Flugbetrieb“ notwendig sei. Der direkte Zusammenhang zwischen Pistenlänge und Kapazität respektive Kapazitätssteigerung ist nicht nachvollziehbar. Ebenso wenig wird auf die Prüfung der erforderlichen Pistenlänge in Abhängigkeit des Start- oder Landevorganges der relevanten Flugzeugtypen und den meteorologischen und topographischen Begebenheiten eingetreten. Ferner ist es nicht nachvollziehbar, weshalb die Betriebsvariante E nicht gleichermassen in der Lage sein soll die für die Variante J zu erwartenden Flugzeugtypen über die bestehenden Pistenlängen und mit angemessener Optimierung ohne Zunahme von Verspätungen abwickeln zu können. Eine auf die Verspätungen bezogene Untersuchung fehlt.

Wir lehnen jeglichen Pistenausbau ab, mit dem bestehenden Pistensystem können problemlos 320'000 Flüge abgewickelt werden. Betriebsvariante J, die auf einer Pistenverlängerung aufbaut und eine Kapazitätssteigerung ermöglichen soll, lehnen wir ab. Der Osten des Bezirks lehnt die Einführung von zusätzlichen Ostanflügen in der Zeit zwischen 14:00 h bis 21:00 h vehement ab. Dies würde bedeuten, dass der Osten nicht nur abends und von den Südstarts mit Leftturn, sondern auch von diesen zusätzlichen Landungen stark belastet würde.

Die Gemeinde Wallisellen weicht in ihrer Stellungnahme leicht ab, sie fordert dass Pistenverlängerungen (insbesondere Piste 16/34) geprüft werden, dies mit dem Ziel die Überflughöhen über bewohntem Gebiet zu erhöhen.

### **Raumplanerische Sicherung einer Parallelpiste**

Die Forderung nach einer raumplanerischer Sicherung einer Betriebsvariante mit Parallelpistensystem basiert auf der Prämisse einer prognostizierten Nachfragesteigerung im Luftverkehr. Einerseits sind die Wachstumsprognosen vor dem Hintergrund der sukzessiven Investitionen und dem Ausbau des europäischen Bahnsystems mit Vorbehalt zu betrachten. Ande-

rerseits sehen wir aus Lärmschutz-Gründen in 320'000 Flugbewegungen pro Jahr das Höchstmass der zumutbaren Bewegungskapazität für die Region. Vor diesem Hintergrund erachten wir die raumplanerische Sicherung einer Parallelpiste nicht für notwendig und halten die damit verbundenen raumplanerischen und wirtschaftlichen Konsequenzen für die Flughafenregion nicht für vertretbar.

Wir stehen hinter dem Flughafen und anerkennen, dass der Flughafen gewisse Entwicklungsperspektiven braucht. Bei einem heutigen Verkehrsvolumen von gut 270'000 Flugbewegungen pro Jahr verfügt der Flughafen bis zum von uns geforderten Plafond bei 320'000 Flugbewegungen über grosszügige Wachstumsmöglichkeiten. Neben der Entwicklungsperspektive für den Flughafen darf nicht vernachlässigt werden, dass sich auch die Gemeinden und die Flughafenregion weiterentwickeln wollen. Die raumplanerische Sicherung einer Parallelpiste hätte für Flughafengemeinden einschneidende Konsequenzen. Einerseits aufgrund der Lärmbelastung, andererseits aufgrund der Hindernisbegrenzung.

Durch die zusätzliche Raumsicherung für die Betriebsvariante P sind das Siedlungsgebiet und das potenzielle Bauentwicklungsgebiet in verschiedenen Gemeinden im Bezirk Bülach stark betroffen. Die Ausscheidung neuer Siedlungsgebiete bzw. Neueinzonungen für Wohnnutzung wäre innerhalb der sogenannten Abgrenzungslinie (AGL) nicht mehr möglich. Auch die angestrebte Verdichtung in überbauten Gebieten innerhalb der AGL wäre erheblich erschwert oder gar verunmöglicht. Attraktive Kompensationsmöglichkeiten sind nur begrenzt verfügbar und widersprechen teilweise erheblich der historisch gewachsenen Raumplanungs- und Infrastrukturpolitik der Gemeinden. Der damit verbundene raumplanerische Rückschritt macht die Gemeinden als Wohnort und Firmenstandort nicht attraktiv. Nicht zu vernachlässigen ist der damit verbundene Image-Schaden als Lärmgemeinde. Das raumplanerische Korsett bringt den Gemeinden erhebliche wirtschaftliche Nachteile. Aus unserer Sicht ist es höchst bedenklich, wenn die Entwicklungsbedürfnisse einer ganzen Region der Luftfahrtspolitik geopfert werden.

Die Realisierung einer Betriebsvariante mit Parallelpiste hätte einschneidende infrastrukturelle Anpassungen zur Folge. So müsste die Autobahn A51 zwischen Kloten und Bachenbülach sowie die Kantonsstrassen S-2 (Oberglatt-Bachenbülach) und S-4 (Kloten-Winkel) verlegt werden.

Unmittelbar an den Flughafen angrenzend befinden sich Mooregebiete. Diese ökologisch wichtigen Moore geniessen den Schutz der Bundesverfassung. Betriebsvarianten, die auf einer Parallelpiste beruhen, beanspruchen unvermeidlich Teile der geschützten Mooregebiete. Eine Anpassung der Bundesverfassung wäre für eine auf Parallelpisten fussenden Betriebsvariante zwingend. Zwar verweist das BAZL im Bericht auf die Möglichkeit einer Verfassungsänderung, „welche den Grundsatz des Moorschutzes in der Schweiz unangetastet lässt und nur gerade eine Beanspruchung für einen Parallelpistenbau am Flughafen Zürich zulässt.“ Wir halten die Zerstörung der Mooregebiete und eine Verfassungsänderung, mit dem Ziel, die Expansionsbestrebungen einer privaten Organisation zu bedienen, für sehr bedenklich. Das BAZL bemüht sich, die raumplanerische Sicherung einer Parallelpiste als langfristige Option abzutun. Für die Flughafengemeinden sind damit aber schon jetzt einschneidende Konsequenzen verbunden.

Die Raumsicherung für eine Parallelpiste auf der Basis einer unsicheren Prognose würde das Gleichgewicht zwischen Flughafen- und Gemeindeentwicklung in unverantwortlicher Weise beeinträchtigen und die für die Gemeinden wichtige Entwicklung einseitig beeinträchtigen.

Wir lehnen deshalb die Variante P ab und fordern, dass diese nicht mehr weiterverfolgt wird.

***Empfehlung Optimierung Variante E<sub>DVO</sub>***

Wir empfehlen, die Variante E<sub>DVO</sub> weiterzuverfolgen. Der Norden, Osten und Süden des Bezirks Bülach haben allerdings bezüglich des gekröpften Nordanfluges verschiedene Meinungen.

- Der Norden lehnt den gekröpften Nordanflug ab und schlägt statt dessen vor, die Variante E<sub>DVO</sub> zu optimieren: Während den frühen Morgenstunden könnten die Anflüge gemäss einem Rotationsprinzip zu gleichen Teilen über den Zeitraum eines Jahres von Osten, Südosten und Süden vorgenommen werden.
- Der Osten fordert, dass der gekröpfte Nordanflug statt der abendlichen Ostanflüge eingesetzt wird.
- Der Süden fordert, dass die Variante E<sub>DVO</sub> wie vorgeschlagen umgesetzt wird.