



Volkswirtschaftsdirektion
des Kantons Zürich

Konsultative Konferenz Flughafen Zürich

Konsultative Konferenz Flughafen Zürich vom 10. März 2008

Eingereichte Stellungnahmen der Bezirke N-Z



GEMEINDE **LINDAU** Gemeindepräsident

Im Chrummenacher 19 8315 Lindau Tel. 052/345 29 65 - 07/6/813 84 31 fritz.jenzer@lindau.ch www.lindau.ch

Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich						
RR	GS	FRD	KOMM.	F+C	P	VDI
AWA	AFV	ZVV	VIS	EF5	VZ	
GEKO-Nr.	E _{GS}	07. März 2008			Zuständig im GS	
	E _{VZ}				NE	
Befug. Nr.	RR-Antrag	Stgn.	Bespr.	Erfledig.	Ablage	z.K.
Termin GS			Endfrist			
Bemerkungen						

Volkswirtschaftsdirektion des
Kantons Zürich
Generalsekretariat
Neumühlequai 10
Postfach

8090 Zürich

Lindau, 6. März 2008

Stellungnahme Bezirk Pfäffikon SIL-Prozess: Bericht Variantenoptimierung und raumplanerische Abstimmung

Sehr geehrte Frau Regierungspräsidentin

für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum obenerwähnten Bericht danke ich Ihnen bestens. Die meisten Gemeinden des Bezirks Pfäffikon sind durch die gegenwärtige Nord-/Ostausrichtung des Flughafens Zürich am Abend von wesentlich mehr Fluglärm als früher betroffen, obwohl hierfür in der Vergangenheit keine raumplanerischen Vorkehrungen getroffen wurden. Diese können heute auch nicht mehr nachgeholt werden.

Die nachstehende Stellungnahme entspricht der Meinung der Mehrheit, nämlich jener von acht der zwölf Gemeinden des Bezirks Pfäffikon. Sie entspricht weitgehend auch der Stellungnahme des Bezirks Winterthur sowie der „Region Ost“, bei welcher die acht zustimmenden Gemeinden Mitglied sind.

Eine Minderheit von vier Gemeinden kann sich der nachstehenden Stellungnahme nur teilweise anschliessen. Die Meinung dieser Gemeinden ist am Schluss der Stellungnahme aufgeführt.

Den Gemeinden des Bezirks Pfäffikon ist die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich bewusst. Sie möchten die Bedürfnisse des Flughafens mit den Bedürfnissen der Bevölkerung des Bezirkes nach Lebens- und Wohnqualität ins Gleichgewicht bringen. Ohne die Existenz des Flughafens gefährden zu wollen, setzt der Bezirk Pfäffikon alles daran, dass der Flugverkehr nicht einseitig und unsolidarisch in den Osten verlagert wird. Gestützt auf diese Grundhaltung werden die vom BAZL vorgelegten Ergebnisse zur Variantenoptimierung und raumplanerischen Abstimmung wie folgt beurteilt:

Betriebsvarianten E_{opt.} und E_{Dvo}

Grundsätzlich befürworten wir alle Betriebsvarianten, die sich am historisch gewachsenen Flugverkehrsregime orientieren und nicht mit einer massiven Umgestaltung der herkömmli-

chen An- und Abflugverfahren grundlegende Prinzipien wie Planungs- und Rechtssicherheit negieren. Vor diesem Hintergrund sind wir befremdet darüber, dass die Betriebsvariante $E_{opt.}$, die keine Restriktionen zur Benützung des süddeutschen Luftraums (DVO) berücksichtigt, im Zeitraum ab 21 Uhr bis Betriebsende um 23 Uhr weiterhin das Ostkonzept mit Anflügen auf Piste 28 verwendet, obwohl unter diesen Umständen eine vollständige Rückkehr zum ursprünglichen Flugbetrieb (Betrieb 2000) möglich wäre, welcher Ostanflüge nur ausnahmsweise bei starker Westwindlage vorsah. Auch mit Blick auf die Anforderungen an die raumplanerische Vorsorge drängt sich auf, die historisch gewachsene Nordausrichtung des Flughafens so weit als möglich beizubehalten. In diesem Sinn ist es unserem Bezirk ein Anliegen, dass das Ostkonzept in den unter Lärmgesichtspunkten besonders sensiblen Nachtstunden prinzipiell nur soweit zum Einsatz kommt, als nicht – wie im Regelbetrieb von 6 bis 21 Uhr – von Norden her angefliegen werden kann. Zur Betriebsvariante E_{DVO} , die sich an die deutschen Flugsperrezeiten hält, ist anzumerken, dass wir wiederholt verlangt haben, dass der gekröpfte Nordanflug (GNA) nicht nur rasch eingeführt, sondern sobald als möglich auch dazu verwendet werden soll, um die seit 2001 kontinuierlich zugenommenen zusätzlichen Ostanflüge auf die Piste 28 zu kompensieren.

Betriebsvariante $J_{opt.}$

Betriebsvarianten, welche im Osten zu einer höheren Lärmbelastung führen, werden von uns grundsätzlich abgelehnt. Dementsprechend sind wir klar gegen einen weiteren Ausbau bzw. eine grundlegende Änderung des Pistensystems sowie gegen sämtliche Betriebsvarianten, welche in Kombination mit dem Nordbetrieb eine verstärkte Flugverkehrsbelastung des Ostens vorsehen. An diesem Standpunkt hält der Bezirk Pfäffikon zum Schutz der Bevölkerung weiterhin fest. Aus diesem Grund ist für uns die vorgeschlagene Betriebsvariante $J_{opt.}$, zumal diese auf Pistenverlängerungen und einem kombinierten Nord- und Ostbetrieb basiert, auch als mittel- oder langfristig denkbare Option inakzeptabel. Unsere Ablehnung jeglichen Pistenausbaus deckt sich im Übrigen mit der grundsätzlichen Haltung des Zürcher Kantonsrats, welcher Mitte November 2005 ein gleich lautendes Postulat überwies und Mitte April 2007 mit der vorläufigen Unterstützung einer entsprechenden Behördeninitiative seine Haltung bekräftigt hat.

Raumplanerische Sicherung einer Betriebsvariante mit Parallelpistensystem

Wie bereits erwähnt, widersetzen wir uns zum Schutz der Bevölkerung sämtlichen Betriebsvarianten, die mit einer Veränderung des Pistensystems und einem damit verknüpften Kapazitätsausbaus verbunden sind. Abgesehen davon, dass die auf dem Parallelpistensystem basierenden Varianten mit einer weit reichenden Neugestaltung der Pistenanordnung verbunden sind, sind sie durch eine sehr hohe Maximalkapazität (ca. 450'000 Flugbewegungen) gekennzeichnet, bei deren Ausschöpfung mit einer massiv höheren Umweltbelastung zu rechnen wäre. Hinzu tritt, dass durch die raumplanerische Sicherung eines Parallelpistensystems mehrere Flughafengemeinden (Kloten, Winkel, Bülach und Neerach) erheblich in ihrer Siedlungsentwicklung beeinträchtigt würden. Der Bezirk Pfäffikon stellt sich daher in Übereinstimmung mit dem Zürcher Regierungsrat auf den Standpunkt, dass die Erstellung von parallelen Pisten auch nicht als langfristige Entwicklungsperspektive im SIL raumplanerisch verankert werden soll.

Optimierung der An- und Abflüge

Wir nehmen zur Kenntnis, dass der Handlungsspielraum für weitere Verbesserungen bei der Routenführung der Anflüge aus technischen Gründen klein ist. Vor diesem Hintergrund gehen wir insbesondere davon aus, dass auch in Zukunft sowohl von Norden wie auch von Süden her auf den ILS-Anflug auf Piste 28 eingeschwenkt wird. Ferner regen wir an, im Rahmen von Gesprächen mit Deutschland zu prüfen, inwiefern sich eine zusätzliche Verbesserung der Fluglärmbelastung im Osten durch eine Rückverlegung des Warteraumes AMIKI in deutsches Gebiet erreichen liesse.

Ist im vorliegenden Bericht von Lärmschutzmassnahmen auf den Anflugrouten die Rede, so sind wir klar der Meinung, dass sämtliche technischen Möglichkeiten ausgeschöpft werden sollen, um die Lärmbelastung der Bevölkerung möglichst gering zu halten. Bezogen auf Anflüge stellt der "Continuous Descent Approach" (CDA) offensichtlich eine solche Möglichkeit dar. Nach dem Vorsorgeprinzip sind wir – anders als das BAZL – der Meinung, dass es gerechtfertigt wäre, eine Verpflichtung der Flughafenbetreiberin zu verankern, den CDA als Anflugverfahren so häufig wie immer möglich einzusetzen.

Den Gemeinden des Bezirks Pfäffikon ist es schliesslich ein Anliegen, dass unter Lärmaspekten im speziellen die Abflugwege besser voraussehbar sind. Aus diesem Grund befürworten wir im Rahmen einer Interessenabwägung übereinstimmend mit verschiedenen Kantonen eine Regelung, welche ein Abweichen der startenden Flugzeuge von den vorgegebenen Standardrouten erst über 8000 Fuss gestattet, auch wenn dies möglicherweise zulasten der Abflugkapazität geht. Denn eine unerwünschte Begleiterscheinung der heute geltenden 5000 Fuss-Regel ist, dass startende Flugzeuge, die nach Erreichen der relativ tief liegenden Mindestflughöhe die vorgegebene Flugroute verlassen, teilweise dicht besiedeltes Gebiet überfliegen und auf diese Weise eine grosse Anzahl Personen belärmen.

Abweichende Meinungen der übrigen vier Gemeinden des Bezirks Pfäffikon

Diese Gemeinden befürworten, ebenso wie die Mehrheit der Bezirksgemeinden, dass der in Betriebsvariante E_{DVO} genannte gekröpte Nordanflug nicht nur am Morgen, sondern auch am Abend zur Anwendung kommt. Betreffend eines Aus- oder Neubaus von Pisten wollen sie sich aber im Moment noch nicht festlegen. Sie möchten eine Neubeurteilung der Lage beim Erreichen von 320'000 Flugbewegungen vornehmen und unterstützen hiermit den Volksentscheid vom 25. November 2007, mit welchem der Gegenvorschlag des Kantonsrates (ZFI Plus) mit 62 % der Stimmen angenommen wurde.

Mit freundlichen Grüssen



Fritz Jenzer, Gemeindepräsident Lindau
Delegierter des Bezirks Pfäffikon

**Vertretung der Städte und Gemeinden des Bezirks Uster
an der Konsultativen Konferenz**

Sachplan Infrastruktur Luftfahrt

**Stellungnahme „SIL-Prozess: Bericht Variantenoptimierung
und raumplanerische Abstimmung“**

1. Ausgangslage

Gemäss Schreiben der Volkswirtschaftsdirektorin des Kantons Zürich, Frau Regierungsrätin Rita Fuhrer, reichen wir die Stellungnahme des Bezirks Uster, wie untenstehend, fristgerecht, vorab auf dem elektronischen Weg, ein.

Die Städte und Gemeinden des Bezirks Uster 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 Städte und Gemeinden des Bezirks Uster

Die Vertreter der Städte und Gemeinden des Bezirks Uster 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 Sicht 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 E_{DVO}).

Nicht akzeptiert werden von den Städten und Gemeinden des Bezirks Uster:

- Sowohl die Variante E_{DVO} als auch die Variante E_{opt.} 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 Versätungsabbau.
- Gleiches gilt für die Variante J_{opt.}. 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 geradeaus (straight) „optimiert“, um so die vorhandenen Kapazitäten des Pistensystems mit grundsätzlich zwei Abflugkorridoren möglichst auszuschöpfen. Die Varianten E_{opt.} und E_{DVO} 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 Städte und Gemeinden des Bezirks Uster 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 Städte und Gemeinden des Bezirks Uster 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 Uster die Planung eines Parallelpistensystems ab, das als politisch nicht realisierbar eingestuft wird und deshalb nicht weiter zu verfolgen 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 Städte und Gemeinden des Bezirks Uster 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 Uster stellt daher in Vorbereitung der 9. Konsultativen Konferenz Flughafen Zürich folgende Fragen an die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich:

- 4.1 Weshalb hat der Kanton Zürich 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, nachdem in der Vernehmlassung unter den Kantonen Südabflüge als Variation zur Kapazitätssteigerung aufgetaucht sind?
- 4.4 Im November 2007 hat die Bevölkerung des Kantons Zürich einem Lärmbegrenzungskonzept in der Form des ZFI plus zugestimmt. 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 4.6 auf die Raum- und Zonenplanung im Süden des Flughafens Zürich und auf alle anderen Himmelsrichtungen?

5. Abschliessende Würdigung

Die Vertretung der Gemeinden des Bezirks Uster 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 Städte und Gemeinden des Bezirks Uster lehnen die vorliegenden SIL-Varianten mit neuen Südstarts vehement ab. Sie fordern zudem Bund sowie Kantone auf, den SIL-Prozess, der auf langfristige Lösungen ausgerichtet sein sollte, zu sistieren, bis mit Deutschland eine neue Vereinbarung bezüglich der Nordanflüge über süddeutsches Gebiet gefunden worden ist.

Dieser Stellungnahme haben alle Gemeinden im Bezirk Uster (Städte Uster und Dübendorf, Gemeinden Egg, Fällanden, Greifensee, Maur, Mönchaltorf, Schwerzenbach, Volketswil, Wangen-Brüttisellen) zugestimmt.

Vertreter des Bezirks Uster an der Konsultativen Konferenz:

Lothar Ziörjen, Stadtpräsident Dübendorf
Prof. Richard Hirt, Gemeindepräsident Fällanden

5. März 2008



Stadthaus
8402 Winterthur

Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich						
RR	GS	FRD	KOMM	F+C	P	VDI
AWA	APV	ZVV	VIS	EFS	VZ	
GEKO-Nr.	07. März 2008			Zuständig im GS		
	Evz					NE
Bil/Vlg RF	RR-Antrag	Stgn.	Bespr.	Erledigt	Ablage	z.K.
Termin GS			Endfrist			
Bemerkungen						

7.308

Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich
Regierungspräsidentin Rita Furrer
Neumühlequai 10
Postfach
8090 Zürich

5. März 2008 SR.08.350-1

SIL-Prozess Flughafen Zürich / Stellungnahme zum Bericht Variantenoptimierung und raumplanerische Abstimmung

Sehr geehrte Frau Regierungspräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben die Bezirksvertretungen eingeladen, am 10. März 2008 im Vorfeld des dritten Koordinationsgesprächs eine Stellungnahme zu den Ergebnissen der Optimierungsarbeiten an den Betriebsvarianten und zur Abklärung des Bundes zu den Auswirkungen einer raumplanerischen Sicherung eines Parallelpistensystems abzugeben. Der Stadtrat macht von dieser Möglichkeit gerne Gebrauch, und zwar erneut im Sinn einer Ergänzung zur Stellungnahme der Vereinigung Gemeindepräsidenten Winterthur-Land. Wie bereits im vorgegangenen Vernehmlassungsverfahren zu den 19 im SIL-Koordinationsprozess erarbeiteten Betriebsvarianten stimmt seine Haltung dabei mit jener der Vereinigung Gemeindepräsidenten Winterthur-Land und jener der Interessengemeinschaft *Region Ost* überein.

Betriebsvarianten E_{opt.} und E_{DVO}

Grundsätzlich befürwortet der Stadtrat alle Betriebsvarianten, die sich am historisch gewachsenen Flugverkehrsregime orientieren und nicht mit einer Umkrempelung der herkömmlichen An- und Abflugverfahren grundlegende Prinzipien wie Planungs- und Rechtssicherheit negieren. Vor diesem Hintergrund ist der Stadtrat befremdet darüber, dass die Betriebsvariante E_{opt.}, die keine Restriktionen zur Benützung des süddeutschen Luftraums (DVO) berücksichtigt, im Zeitraum ab 21 Uhr bis Betriebsende um 23 Uhr weiterhin das Ostkonzept mit Anflügen auf Piste 28 verwendet, obwohl unter diesen Umständen eine vollständige Rückkehr zum ursprünglichen Flugbetrieb (Betrieb 2000) möglich wäre, welcher Ostanflüge nur ausnahmsweise bei starker Westwindlage vorsah. Auch mit Blick auf die Anforderungen an die raumplanerische Vorsorge drängt sich auf, die historisch gewachsene Nordausrichtung des Flughafens so weit als möglich beizubehalten. In diesem Sinn ist es dem Stadtrat ein Anliegen, dass das Ostkonzept in den unter Lärmgesichtspunkten besonders sensiblen Nachtstunden prinzipiell nur soweit zum Ein-

satz kommt, als nicht – wie im Regelbetrieb von 6 bis 21 Uhr – von Norden her angefliegen werden kann. Zur Betriebsvariante E_{DVO}, die sich an die deutschen Flugsperrezeiten hält, ist anzumerken, dass die Städte und Gemeinden im Osten wiederholt verlangt haben, dass der gekröpte Nordanflug (GNA) nicht nur rasch eingeführt, sondern sobald als möglich auch dazu verwendet werden soll, um die seit 2001 kontinuierlich zugenommenen zusätzlichen Ostanflüge auf die Piste 28 zu kompensieren. Diese Haltung unterstützen wir weiterhin mit Nachdruck.

Betriebsvariante J_{opt.}

Betriebsvarianten, die im Osten zu einer höheren Lärmbelastung führen, werden vom Stadtrat grundsätzlich abgelehnt. Bereits in unserer Stellungnahme zu den 19 Betriebsvarianten haben wir uns klar gegen einen weiteren Ausbau bzw. eine grundlegende Änderung des Pistensystems sowie gegen sämtliche Betriebsvarianten ausgesprochen, die in Kombination mit dem Nordbetrieb eine verstärkte Flugverkehrsbelastung des Ostens vorsehen. An diesem Standpunkt halten wir zum Schutz der Bevölkerung weiterhin fest. Aus diesem Grund ist für den Stadtrat die vorgeschlagene Betriebsvariante J_{opt.}, zumal diese auf Pistenverlängerungen und einem kombinierten Nord- und Ostbetrieb basiert, auch als mittel- oder langfristig denkbare Option inakzeptabel. Unsere Ablehnung jeglichen Pistenausbaus deckt sich im Übrigen mit der grundsätzlichen Haltung des Zürcher Kantonsrats, welcher Mitte November 2005 ein gleich lautendes Postulat überwies und Mitte April 2007 mit der vorläufigen Unterstützung einer entsprechenden Behördeninitiative seine Haltung bekräftigt hat.

Raumplanerische Sicherung einer Betriebsvariante mit Parallelpistensystem

Wie bereits erwähnt, widersetzt sich der Stadtrat zum Schutz der Bevölkerung sämtlichen Betriebsvarianten, die mit einer Veränderung des Pistensystems und einem damit verknüpften Kapazitätsausbau verbunden sind. Abgesehen davon, dass die auf dem Parallelpistensystem basierenden Varianten mit einer weit reichenden Neugestaltung der Pistenanordnung verbunden sind, sind sie durch eine sehr hohe Maximalkapazität (ca. 450'000 Flugbewegungen) gekennzeichnet, bei deren Ausschöpfung mit einer massiv höheren Umweltbelastung zu rechnen wäre. Hinzu tritt, dass durch die raumplanerische Sicherung eines Parallelpistensystems mehrere Flughafengemeinden (Kloten, Winkel, Bülach und Neerach) erheblich in ihrer Siedlungsentwicklung beeinträchtigt würden. Der Stadtrat stellt sich daher in Übereinstimmung mit dem Zürcher Regierungsrat auf den Standpunkt, dass die Erstellung von parallelen Pisten auch nicht als langfristige Entwicklungsperspektive im SIL raumplanerisch verankert werden soll.

Optimierung der An- und Abflüge

Der Stadtrat begrüsst es sehr, dass die Abflugrouten nach Osten südlich der Achse Winterthur – Wil nach Süden verschoben werden, führt diese Massnahme doch dazu, dass dichter besiedelte Gebiete spürbar von Fluglärm entlastet werden. Ferner regt der Stadtrat an, im Rahmen von Gesprächen mit Deutschland zu prüfen, inwiefern sich eine zusätzliche Verbesserung der Fluglärmbelastung im Osten durch eine Rückverlegung des Warteraums Amiki in deutsches Gebiet erreichen liesse.

Andererseits nimmt der Stadtrat zur Kenntnis, dass der Handlungsspielraum für weitere Verbesserungen bei der Routenführung der Anflüge aus technischen Gründen klein ist. Vor diesem Hintergrund gehen wir insbesondere davon aus, dass auch in Zukunft sowohl von Norden wie auch von Süden her auf den ILS-Anflug auf Piste 28 eingeschwenkt wird.

Ist im vorliegenden Bericht von Lärmschutzmassnahmen auf den Anflugrouten die Rede, so ist der Stadtrat klar der Meinung, dass sämtliche technischen Möglichkeiten ausgeschöpft werden sollen, um die Lärmbelastung der Bevölkerung möglichst gering zu halten. Bezogen auf Anflüge stellt der "Continuous Descent Approach" (CDA) offensichtlich eine solche Möglichkeit dar.

Nach dem Vorsorgeprinzip sind wir – anders als das BAZL – der Auffassung, dass es gerechtfertigt wäre, eine Verpflichtung der Flughafenbetreiberin zu verankern, den CDA als Anflugverfahren so häufig wie immer möglich einzusetzen.

Dem Stadtrat ist es schliesslich ein Anliegen, dass unter Lärmaspekten im Speziellen die Abflugwege besser voraussehbar sind. Aus diesem Grund befürworten wir im Rahmen einer Interessenabwägung übereinstimmend mit verschiedenen Kantonen eine Regelung, welche ein Abweichen der startenden Flugzeuge von den vorgegebenen Standardrouten erst über 8000 Fuss gestattet, auch wenn dies möglicherweise zulasten der Abflugkapazität geht. Denn eine unerwünschte Begleiterscheinung der heute geltenden 5000 Fuss-Regel ist, dass startende Flugzeuge, die nach Erreichen der relativ tief liegenden Mindestflughöhe die vorgegebene Flugroute verlassen, teilweise dicht besiedeltes Gebiet überfliegen und auf diese Weise eine grosse Anzahl Personen belärmen.

Wir wären Ihnen, sehr geehrte Frau Regierungspräsidentin, sehr zu Dank verpflichtet, wenn Sie unsere Anregungen im Rahmen des bevorstehenden dritten Koordinationsgesprächs möglichst vollumfänglich berücksichtigen würden.

Mit freundlichen Grüssen

Im Namen des Stadtrates

Der Stadtpräsident:



E. Wohlwend

Der Stadtschreiber:



A. Frauenfelder

Vereinigung Gemeindepräsidenten Winterthur-Land

Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich						
RR	GS	FRD	KOMM	F+G	P	VDI
AWA	AFV	ZVV	VIS	EFS	VZ	
GEKO-Nr.	E _{GS}	07. März 2008			Zuständig im GS	
	E _{VZ}				NE	
BI/Vig RF	RR-Antrag	Stgn.	Bespr.	Erledig.	Ablage	Z.K.
Termin GS			Endfrist			
Bemerkungen						

VZ
7.3.08

Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich
Generalsekretariat
z. Hd. lic. iur. Michael Egli
Neumühlequai 10
Postfach
8090 Zürich

Elsau, 6. März 2008

SIL-Prozess Flughafen Zürich / Stellungnahme zum Bericht Variantenoptimierung und raumplanerische Abstimmung

Sehr geehrte Frau Regierungspräsidentin

Sie haben die Bezirksvertretungen eingeladen, am 10. März 2008 im Hinblick auf das dritte Koordinationsgespräch eine Stellungnahme zu den Ergebnissen der Optimierungsarbeiten an den Betriebsvarianten und der Abklärung des Bundes zu den Auswirkungen einer raumplanerischen Sicherung eines Parallelpistensystems abzugeben. Die Vereinigung der Gemeindepräsidenten Winterthur-Land macht von dieser Möglichkeit gerne Gebrauch; die Stadt Winterthur wird Ihnen ergänzend dazu eine separate Stellungnahme zukommen lassen. Wie bereits im vorgegangenen Vernehmlassungsverfahren zu den 19 im SIL-Koordinationsprozess erarbeiteten Betriebsvarianten stimmt unsere Stellungnahme mit jener der Stadt Winterthur und jener der Interessengemeinschaft *Region Ost* überein.

Betriebsvarianten $E_{opt.}$ und E_{DVO}

Grundsätzlich befürwortet die Vereinigung der Gemeindepräsidenten Winterthur-Land alle Betriebsvarianten, die sich am historisch gewachsenen Flugverkehrsregime orientieren und nicht mit einer Umkrempelung der herkömmlichen An- und Abflugverfahren grundlegende Prinzipien wie Planungs- und Rechtssicherheit negieren. Vor diesem Hintergrund ist die Vereinigung der Gemeindepräsidenten Winterthur-Land befremdet darüber, dass die Betriebsvariante $E_{opt.}$, die keine Restriktionen zur Benützung des süddeutschen Luftraums (DVO) berücksichtigt, im Zeitraum ab 21 Uhr bis Betriebsende um 23 Uhr weiterhin das Ostkonzept mit Anflügen auf Piste 28 verwendet, obwohl unter diesen Umständen eine vollständige Rückkehr zum ursprünglichen Flugbetrieb (Betrieb 2000) möglich wäre, welcher Ostanflüge nur ausnahmsweise bei starker Westwindlage vorsah. Auch mit Blick auf die Anforderungen an die raumplanerische Vorsorge drängt sich auf, die historisch gewachsene Nordausrichtung des Flughafens so weit als möglich beizubehalten. In diesem Sinn ist es der Vereinigung der Gemeindepräsidenten Winterthur-Land ein Anliegen, dass das Ostkonzept in den unter Lärmgesichtspunkten besonders sensiblen Nachtstunden prinzipiell nur soweit zum

Einsatz kommt, als nicht – wie im Regelbetrieb von 6 bis 21 Uhr – von Norden her angefliegen werden kann. Zur Betriebsvariante E_{DVO}, die sich an die deutschen Flugsperzeiten hält, ist anzumerken, dass die Städte und Gemeinden im Osten wiederholt verlangt haben, dass der gekröpte Nordanflug (GNA) nicht nur rasch eingeführt, sondern sobald als möglich auch dazu verwendet werden soll, um die seit 2001 kontinuierlich zugenommenen zusätzlichen Ostanflüge auf die Piste 28 zu kompensieren.

Betriebsvariante J_{opt}

Betriebsvarianten, die im Osten zu einer höheren Lärmbelastung führen, werden von der Vereinigung der Gemeindepräsidenten Winterthur-Land grundsätzlich abgelehnt. Bereits in unserer Stellungnahme zu den 19 Betriebsvarianten haben wir uns klar gegen einen weiteren Ausbau bzw. eine grundlegende Änderung des Pistensystems sowie gegen sämtliche Betriebsvarianten ausgesprochen, die in Kombination mit dem Nordbetrieb eine verstärkte Flugverkehrsbelastung des Ostens vorsehen. An diesem Standpunkt hält die Vereinigung der Gemeindepräsidenten Winterthur-Land zum Schutz der Bevölkerung weiterhin fest. Aus diesem Grund ist für unsere Organisation die vorgeschlagene Betriebsvariante J_{opt}, zumal diese auf Pistenverlängerungen und einem kombinierten Nord- und Ostbetrieb basiert, auch als mittel- oder langfristig denkbare Option inakzeptabel. Unsere Ablehnung jeglichen Pistenausbaus deckt sich im Übrigen mit der grundsätzlichen Haltung des Zürcher Kantonsrats, welcher Mitte November 2005 ein gleich lautendes Postulat überwies und Mitte April 2007 mit der vorläufigen Unterstützung einer entsprechenden Behördeninitiative seine Haltung bekräftigt hat.

Raumplanerische Sicherung einer Betriebsvariante mit Parallelpistensystem

Wie bereits erwähnt, widersetzt sich die Vereinigung der Gemeindepräsidenten Winterthur-Land zum Schutz der Bevölkerung sämtlichen Betriebsvarianten, die mit einer Veränderung des Pistensystems und einem damit verknüpften Kapazitätsausbau verbunden sind. Abgesehen davon, dass die auf dem Parallelpistensystem basierenden Varianten mit einer weit reichenden Neugestaltung der Pistenanordnung verbunden sind, sind sie durch eine sehr hohe Maximalkapazität (ca. 450'000 Flugbewegungen) gekennzeichnet, bei deren Ausschöpfung mit einer massiv höheren Umweltbelastung zu rechnen wäre. Hinzu tritt, dass durch die raumplanerische Sicherung eines Parallelpistensystems mehrere Flughafengemeinden (Kloten, Winkel, Bülach und Neerach) erheblich in ihrer Siedlungsentwicklung beeinträchtigt würden. Unsere Vereinigung stellt sich daher in Übereinstimmung mit dem Zürcher Regierungsrat auf den Standpunkt, dass die Erstellung von parallelen Pisten auch nicht als langfristige Entwicklungsperspektive im SIL raumplanerisch verankert werden soll.

Optimierung der An- und Abflüge

Die Vereinigung der Gemeindepräsidenten Winterthur-Land begrüsst es sehr, dass die Abflugrouten nach Osten südlich der Achse Winterthur – Wil nach Süden verschoben werden, führt diese Massnahme doch dazu, dass dichter besiedelte Gebiete spürbar von Fluglärm entlastet werden. Ferner regt die Vereinigung der Gemeindepräsidenten Winterthur-Land an, im Rahmen von Gesprächen mit Deutschland zu prüfen, inwiefern sich eine zusätzliche Verbesserung der Fluglärmbelastung im Osten durch eine Rückverlegung des Warteraums Amiki in deutsches Gebiet erreichen liesse.

Andererseits nimmt die Vereinigung der Gemeindepräsidenten Winterthur-Land zur Kenntnis, dass der Handlungsspielraum für weitere Verbesserungen bei der Routenführung der Anflüge aus technischen Gründen klein ist. Vor diesem Hintergrund gehen wir insbesondere davon aus, dass auch in Zukunft sowohl von Norden wie auch von Süden her auf den ILS-Anflug auf Piste 28 eingeschwenkt wird.

Ist im vorliegenden Bericht von Lärmschutzmassnahmen auf den Anflugrouten die Rede, so sind wir klar der Meinung, dass sämtliche technischen Möglichkeiten ausgeschöpft werden sollen, um die Lärmbelastung der Bevölkerung möglichst gering zu halten. Bezogen auf Anflüge stellt der "Continuous Descent Approach" (CDA) offensichtlich eine solche Möglichkeit dar. Nach dem Vorsorgeprinzip sind wir – anders als das BAZL – der Meinung, dass es gerechtfertigt wäre, eine Verpflichtung der Flughafenbetreiberin zu verankern, den CDA als Anflugverfahren so häufig wie immer möglich einzusetzen.

Der Vereinigung der Gemeindepräsidenten Winterthur-Land ist es schliesslich ein Anliegen, dass unter Lärmaspekten im Speziellen die Abflugwege besser voraussehbar sind. Aus diesem Grund befürworten wir im Rahmen einer Interessenabwägung übereinstimmend mit verschiedenen Kantonen eine Regelung, welche ein Abweichen der startenden Flugzeuge von den vorgegebenen Standardrouten erst über 8000 Fuss gestattet, auch wenn dies möglicherweise zulasten der Abflugkapazität geht. Denn eine unerwünschte Begleiterscheinung der heute geltenden 5000 Fuss-Regel ist, dass startende Flugzeuge, die nach Erreichen der relativ tief liegenden Mindestflughöhe die vorgegebene Flugroute verlassen, teilweise dicht besiedeltes Gebiet überfliegen und auf diese Weise eine grosse Anzahl Personen belärmen.

Wir wären Ihnen, sehr geehrte Frau Regierungspräsidentin, sehr zu Dank verpflichtet, wenn Sie unsere Anregungen im Rahmen des bevorstehenden dritten Koordinationsgesprächs möglichst vollumfänglich berücksichtigen würden.

Freundliche Grüsse

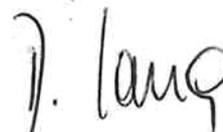
Vereinigung der Gemeindepräsidenten Winterthur-Land

Der Präsident:



Meinrad Schwarz
Gemeindepräsident Elsau

Delegierter KKFZ:



Dieter Lang
Gemeindepräsident Hofstetten



Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich
Lic. iur. Michael Egli
Neumühlequai 10
Postfach
8090 Zürich

Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich						
RR	GS	FRD	KOMM	F+C	P	VDI
AWA	AEV	ZVV	VIS	EFS	VZ	
GEKO-Nr.	E _{GS} E _{VZ}	05. März 2008			Zuständig im GS HE	
BI/Wg RF	RR-Antrag	Stgn.	Bespr.	Erledigt	Ablage	ZK.
Termin GS			Endfrist			
Bemerkungen						

Zürich, 27. Februar 2008

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Allgemeine Bemerkungen

Zwei der neu vorgestellten optimierten Varianten, E_{opt} und J_{opt} gehen von einem Wegfall der Einschränkungen der deutschen Durchführungsverordnung zum Luftverkehr über Süddeutschland (DVO) aus. Es ist für die Stadt Zürich nicht ersichtlich, weshalb in diesem Fall nicht eine Betriebsvariante ohne Südanflüge und –abflüge vorgeschlagen wird und sie ist höchst erstaunt darüber, weshalb diesfalls bei den Optimierungen auf dem bestehenden Pistensystem von der Variante E ausgegangen wird.

Im Weiteren ist völlig unverständlich, weshalb im vorliegenden Bericht zu den optimierten Betriebsvarianten weder Aussagen bezüglich der Kapazität, noch der betroffenen Personen über dem Immissionsgrenzwert (IGW) und dem ZFI-Wert gemacht werden, die im Bericht „Betriebsvarianten“ noch ausgewiesen werden konnten. Diese Werte sind für eine Beurteilung der optimierten Varianten unumgänglich, insbesondere da sich die nun vorliegenden Varianten erheblich von den Varianten im Bericht „Betriebsvarianten“ unterscheiden. Somit kann nicht beurteilt werden, was die Optimierungen letztendlich für Auswirkungen auf die lärmgeplagte Bevölkerung haben.



2 / 7

Da weder Immissions- noch Kapazitätswerte ausgewiesen sind, kann auch nicht beurteilt werden, ob der Grenzwert von 47'000 ZFI Punkten nicht überschritten wird und ob die vorgeschlagenen Varianten nicht auf eine Kapazität über die in der Volksabstimmung vom 25. November 2007 vorgesehene vorläufige Plafonierung auf 320'000 Flugbewegungen ausgelegt sind.

Der fehlende Nachweis der Umweltauswirkungen dieser neuen Betriebsvarianten wie auch der angeblichen Betriebseinschränkungen des Flughafens, sollte auf die Optimierungsmassnahmen verzichtet werden, lässt weiter die erforderliche Abwägung zwischen den Interessen der Bevölkerung sowie denjenigen des Flughafens einmal mehr nicht zu. Auf dieser Basis kann keine fundierte Entscheidung über die Wahl der geeignetsten Betriebsvariante gefällt werden.

Ferner fällt auf, dass die angeblichen Optimierungsmassnahmen vorwiegend der betrieblichen nicht aber der Lärmoptimierung dienen, was die Vermutung nahe legt, dass die Anliegen der lärmgeplagten Bevölkerung zu wenig stark gewichtet wurden.

Schliesslich ist es aus Sicht der Stadt Zürich inakzeptabel, dass den Bezirken trotz bereits jahrelanger Verspätung im SIL-Prozess lediglich 5 Wochen zur Verfügung standen, um zu drei faktisch völlig neuen Variantenkonstruktionen Stellung nehmen zu können.

Aus all diesen Gründen beantragt die Stadt Zürich, dass der Bericht im Sinne der obigen Ausführungen zur Überarbeitung und Ergänzung an das BAZL zurückgewiesen wird und den beteiligten Parteien in der Folge eine angemessene Frist zur Beurteilung der neuen Varianten eingeräumt wird. Trotz dieser unbefriedigenden Ausgangslage nimmt die Stadt Zürich zu den einzelnen Varianten im Folgenden Stellung, wobei diese Ausführungen aufgrund der mangelhaften Beurteilungsgrundlage nicht vollständig ausfallen können.



Beurteilung der Varianten auf dem bestehenden Pistensystem

Betriebsvariante E_{opt}

Diese Variante geht davon aus, dass die Einschränkungen der DVO entfallen. Wie bereits ausgeführt, ist die Stadt Zürich diesfalls der klaren Auffassung, dass zur bisherigen Nordausrichtung des Flughafens zurückzukehren ist. Südanflüge und -abflüge können unter diesen Umständen nicht akzeptiert werden.

Im Gegensatz zur Variante E sieht die optimierte Variante (E_{opt.}) gemäss Bericht zwar nur noch eine geringe Anzahl Südanflüge in der ersten Nachtstunde (22-23/23.30 Uhr) vor. Dafür sind neu Starts auf der Piste 16 Richtung Süden geradeaus und nach rechts vorgesehen (Konzepte N 2.13 und N 1.13). Diese beiden Konzepte haben überdurchschnittlich viele betroffene Personen über dem Immissionsgrenzwert zur Folge, wobei das Konzept N 2.13 mit Abstand die stärksten Lärmimmissionen aller Konzepte mit sich führt (ca. 38000 Personen über dem IGW, vgl. Abbildung 2, S. 21 Bericht).

Beide Optimierungsmassnahmen dienen einzig der Steigerung der Kapazität mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung, weshalb diese abgelehnt werden. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass dem Flughafen durch die Einführung des Ostkonzepts am Abend bereits eine erhebliche Kapazitätssteigerung gegenüber dem ursprünglichen Nordkonzept eingeräumt würde.

Das neu von 06:00 bis 06:30 Uhr vorgesehene Unterkonzept N 1.11^{*} – das Starts nach Süden mit einer Linkskurve nur vorsieht, wenn auf der Piste 28 Richtung Westen wegen zu kurzer Pistenlänge nicht gestartet werden kann – stellt für die Stadt Zürich keine relevante Kompensationsmassnahme bezüglich Lärmimmissionen dar. Zudem werden die genaue Durchführung und das Lärmverringierungspotential nicht ausgewiesen, womit der Nutzen generell fragwürdig bleibt.



4 / 7

Betriebsvariante E_{DVO} (vBr inkl. gekröpfter Nordanflug)

Die Stadt Zürich setzt sich nach wie vor mit allen Mitteln dafür ein, dass während den Restriktionen durch die DVO Südanflüge durch gekröpfte Nordanflüge ersetzt werden. Diesem Ziel wird die hier vorgeschlagene Variantenoptimierung in keiner Weise gerecht. Die Optimierungen zielen vielmehr wiederum hauptsächlich auf eine Erhöhung der Kapazität nicht aber auf eine Reduktion der Lärmbelastung:

Die Betriebsvariante sieht einerseits massiv Südanflüge in der ersten Nachtstunde (20%) und in den Morgenstunden vor (4% der Flüge von 6-22 Uhr, wobei von 7-9 Uhr morgens an den Wochenend- und Feiertagen regelmässig Südanflüge vorgesehen sind). Der gekröpfte Nordanflug würde, wenn überhaupt, nur zwischen 6 und 7 Uhr zur Anwendung kommen. Zudem soll bei sehr schlechter Sicht ebenfalls das Konzept N 1.13 zur Anwendung kommen, das wie bereits erwähnt Starts nach Süden geradeaus vorsieht. Bei der von der Stadt Zürich bevorzugten Variante B (Nord gekröpft) war dieses Konzept nicht vorgesehen.

Da der Bericht wie ausgeführt keine Aussagen zu Lärmbelastung und Kapazität dieser Konzepte macht, können deren Auswirkungen nicht beurteilt werden. Es wird jedoch erwartet, dass die Variante E_{DVO} bezüglich Lärms erheblich schlechter ausfallen wird als die Variante „Nord gekröpft“ im Bericht „Betriebsvarianten“.

Gemäss Bericht kommen die Varianten eines gekröpften Nordanfluges GNA 1 (Endanflug auf Sicht) und GNA 2 (Endanflug mit ILS; engl. instrument landing system) nur als Übergangslösung in Frage. Er soll als blosser Option im SIL aufgenommen werden, soweit die Verkehrsnachfrage angemessen befriedigt und ein sicherer Betrieb nachgewiesen werden kann. Diese unverbindliche Aufnahme des GNA lässt die begründete Befürchtung zu, dass dieser nicht zum Tragen kommen könnte und in den Morgenstunden weiterhin ab 6 Uhr über den stark besiedelten Süden gelandet würde. Zudem macht der vorliegende Bericht keine Aussagen darüber, ab wann mit GNA 2 und 3 gerechnet werden kann, womit deren Einführung völlig offen ist.



5 / 7

Aus diesen Gründen lehnt die Stadt Zürich die Betriebsvariante E_{DVO} ab und ist nach wie vor der Auffassung, dass der gekröpte Nordanflug zur möglichst umfassenden Aufhebung der Südanflüge verbindlich einzuführen sei.

Pistensystem mit Pistenverlängerungen

Betriebsvariante J_{opt}

Die Betriebsvariante J_{opt} ist ebenfalls nicht DVO-konform. Wie in der Stellungnahme zur Variante E_{opt} bereits ausgeführt, verlangt die Stadt Zürich diesfalls eine Betriebsvariante ohne Südanflüge und -abflüge. Die vorgeschlagenen Optimierungsmassnahmen werden aus den gleichen Gründen wie bei der Variante E_{opt} abgelehnt.

Optimierung der An- und Abflugrouten

Abflugroute Piste 16 Richtung Süd

Die Stadt Zürich lehnt die Abflugroute Süden geradeaus wegen der sehr hohen Anzahl lärm betroffener Personen ab. Begrüssst wird einzig, dass auf den Right Turn über die Stadt verzichtet wird.

Raumplanerische Sicherung der Betriebsvarianten auf einem Parallelpistensystem

Die Betriebsvarianten auf dem Parallelpistensystem werden vorläufig nicht weiter bearbeitet. Jedoch wurden die Auswirkungen einer raumplanerischen Sicherung vertieft geprüft, was mit Blick auf die Zielsetzung des SIL-Prozesses sinnvoll erscheint.

Zusammenfassung

Die Stadt Zürich lehnt alle vorgeschlagenen Betriebsvarianten ab. Die Varianten stellen für die Wohngebiete der Stadt Zürich sowohl eine Verschlechterung gegenüber dem Bericht „Betriebsvarianten“ als auch gegenüber der heutigen, höchst unbefriedigenden Situation dar.



6 / 6

Mit vorzüglicher Hochachtung
im Namen des Stadtrats

Der Stadtpräsident

Dr. Elmar Ledergerber

Der Stadtschreiber

Dr. André Kuy