



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
**Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL**

18.09.2015

---

# **Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)**

## **Teil IIIC Objektblatt Flughafen Zürich**

---

### **Erläuterungsbericht nach Art. 16 RPV**

mit Auswertung der Eingaben aus der Anhörung der Behörden und der Mitwirkung  
der Bevölkerung vom 20. Oktober 2014 bis 15. Januar 2015

**Impressum****Herausgeber**

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL  
Bundesamt für Raumentwicklung ARE

**Grafische Gestaltung**

SIRKOM GmbH, 3184 Wünnewil

**Bezugsquelle**

In elektronischer Form: [www.sil-zuerich.admin.ch](http://www.sil-zuerich.admin.ch)

09.2015

## Inhalt Erläuterungsbericht nach Art. 16 RPV

<b>1 Gegenstand der Planung</b>	5
<b>2 Planungsablauf und Zusammenarbeit</b>	6
<b>3 Behandlung der Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung</b>	7
3.1 Ausgangslage	7
3.2 Rechts- und Planungssicherheit, Koordination der Instrumente	8
3.3 Lärmschutz	12
3.4 Flugbetrieb	16
<b>Anhänge</b>	
1 Verzeichnis der eingegangenen Stellungnahmen aus der Anhörung und Mitwirkung	23
2 Zusammenfassung der Stellungnahmen	25



## 1 Gegenstand der Planung

Für die Erarbeitung und Verabschiedung des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) wurde ein zweistufiges Vorgehen gewählt. In einem ersten Schritt verabschiedete der Bundesrat am 18. Oktober 2000 den Konzeptteil (Teile I bis III B). Seither werden nun schrittweise die Objektblätter mit den anlagespezifischen Vorgaben zu den einzelnen Flugplätzen erarbeitet (Teil III C). In den Jahren 2002 bis 2014 verabschiedete der Bundesrat die Objektblätter für insgesamt 50 Flugplätze, darunter am 26. Juni 2013 das Objektblatt für den Flughafen Zürich. Konzeptteil und Objektblätter sind im Internet unter [www.bazl.admin.ch/sil](http://www.bazl.admin.ch/sil) publiziert.

Das Objektblatt für den Flughafen Zürich beschränkt sich auf die Festlegung von Sachverhalten, welche die geltenden Bestimmungen für die Benützung des süddeutschen Luftraums einhalten und die unabhängig von künftigen Vereinbarungen mit Deutschland getroffen werden können (Objektblatt erste Etappe). Dem «Gebiet mit Lärmauswirkungen», das die künftige Entwicklung des Flugbetriebs begrenzt, sind die Lärmberechnungen zur Betriebsvariante  $E_{DVO}$  (Verkehrsprognose 2030) auf dem bestehenden Pistensystem sowie die Lärmberechnungen zum geltenden Betriebsreglement vom 30. Juni 2011<sup>1</sup> hinterlegt. Es ist erst als Zwischenergebnis festgelegt, weil die Bereinigung mit den Richtplänen der betroffenen Kantone Zürich und Aargau dazu noch nicht abgeschlossen werden konnte.

Verschiedene Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit beim Flugbetrieb, die bei der Gesamtüberprüfung der Sicherheit am Flughafen Zürich von 2012<sup>2</sup> empfohlen wurden, sind im Objektblatt bereits berücksichtigt. Die Flughafen Zürich AG (FZAG) will nun einen ersten Teil davon umsetzen. Sie hat ein entsprechendes Gesuch zur Anpassung des Betriebsreglements<sup>3</sup> eingereicht. Das Gesuch beinhaltet unter anderem die Entflechtung der An- und Abflugrouten im Osten des Flughafens. Es baut auf vertieften sicherheitstechnischen Erkenntnissen zur Linienführung und Belegung der Flugrouten auf. Die damit verbundenen Lärmbelastungskurven beruhen auf der bereits für das Objektblatt verwendeten Verkehrsprognose, beschränkt auf den Zeithorizont 2020. Sie weichen an verschiedenen Stellen von dem im Objektblatt festgelegten «Gebiet mit Lärmauswirkungen» ab. Eine zusätzliche Lärmbelastung im Nachtbetrieb ist insbesondere im Westen (Limmattal), bedingt durch die Abflüge, und im Süden, bedingt durch die Anflüge, ausgewiesen.

Das im Objektblatt festgelegte «Gebiet mit Lärmauswirkungen» soll nun entsprechend dem Gesuch der FZAG erweitert werden. Damit sollen die raumplanerischen Voraussetzungen für die Genehmigung des BR2014 resp. die geplante schrittweise Umstellung des Flugbetriebs auf die neuen satellitengestützten Abflugrouten, wie sie dem Objektblatt zu Grunde gelegt sind, geschaffen werden. Das «Gebiet mit Lärmauswirkungen» verbleibt im Zwischenergebnis; eine Festsetzung mit abschliessender Bereinigung mit den Richtplänen der Kantone ist erst angezeigt, wenn der langfristige Flughafenbetrieb zur Umsetzung weiterer Sicherheitsmassnahmen gemäss Gesamtüberprüfung 2012 oder des Staatsvertrags mit Deutschland vom 4. September 2012 bekannt ist (Objektblatt zweite Etappe).

---

<sup>1</sup> Betriebsreglement 2011, vormals vorläufiges Betriebsreglement (vBR)

<sup>2</sup> Schlussbericht «Sicherheitsüberprüfung Flughafen Zürich: Risiko- und Massnahmenbeurteilung» vom 14. Dez. 2012. Bericht und Dokumentation sind im Internet unter [www.bazl.admin.ch/aktuell](http://www.bazl.admin.ch/aktuell) publiziert.

<sup>3</sup> Betriebsreglement 2014 (BR2014), Gesuch der FZAG vom 25. Oktober 2013

Neben der Anpassung des «Gebiet mit Lärmauswirkungen», einschliesslich des dazu gehörenden Erläuterungstextes, werden im Objektblatt im Sinne einer Fortschreibung weitere (sehr wenige) Textanpassungen vorgenommen.

## **2 Planungsablauf und Zusammenarbeit**

Vom Oktober 2014 bis Januar 2015 wurde, nach einer ersten Konsultation der in der Raumordnungskonferenz des Bundes (ROK) vertretenen Bundesstellen, die Anhörung der von der Anpassung des Objektblatts betroffenen Kantone und Gemeinden durchgeführt. Dabei prüften die Kantone auch, ob die Anpassung des Objektblatts mit den Zielen und Grundsätzen ihrer Richtplanung übereinstimmt und keine Widersprüche zum Richtplan bestehen. Gleichzeitig fand eine Information und Mitwirkung der Bevölkerung statt. Parallel zu dieser Anhörung und Mitwirkung legte das BAZL die Gesuche der FZAG zum BR2014 und zum Bau von neuen Schnellabrollwegen (Pisten 28 und 34) öffentlich auf.

An der Anhörung und Mitwirkung zum Objektblatt beteiligten sich vier Kantone, 36 Gemeinden (wovon 17 in einer gemeinsamen Stellungnahme), 21 Verbände, Unternehmungen und Interessengruppen sowie einige Privatpersonen. Diese Eingaben sind im Anhang 1 aufgelistet und im Anhang 2 zusammengefasst. Die Erwägungen zu den Anträgen sowie deren Berücksichtigung im Objektblatt sind, nach Themen geordnet, im nachfolgenden Kapitel enthalten.

Differenzen zwischen den Festlegungen zum Betrieb («Gebiet mit Lärmauswirkungen», Abgrenzungslinie) und den Richtplänen der Kantone Aargau und Zürich werden bei der Festsetzung des definitiven Betriebs im Objektblatt bereinigt (Objektblatt zweite Etappe). Über die andern Differenzen zwischen dem geltenden SIL-Objektblatt und den Richtplänen hat der Bundesrat im Rahmen der Genehmigung der Richtpläne entschieden.

In der anschliessenden zweiten Ämterkonsultation vom Juli 2015 prüften die Bundesstellen, ob die Anpassung des Objektblatts mit den Zielen und Grundsätzen ihrer Sachbereichsplanung übereinstimmen und keine Widersprüche zu den bestehenden Konzepten und Sachplänen nach Art. 13 bestehen. Die Stellen, die sich an dieser Konsultation beteiligten, sind mit der vorliegenden Planung einverstanden.

### 3 Behandlung der Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

#### 3.1 Ausgangslage

Mit den Festlegungen im SIL soll für die nachgelagerten Planungs- und Bewilligungsverfahren ein planungsrechtlich verlässlicher und zeitlich beständiger Rahmen abgesteckt werden. Mit dem Objektblatt vom 26. Juni 2013 war dies für den Flugbetrieb noch nicht möglich, weil der 2012 mit Deutschland ausgehandelte Staatsvertrag noch nicht von beiden Parteien ratifiziert gewesen war. Zudem hatte die Gesamtüberprüfung der Sicherheit am Flughafen Zürich zu neuen Erkenntnissen geführt, die zu diesem Zeitpunkt für eine planerische Umsetzung im SIL noch nicht reif waren. Deshalb entschied sich der Bundesrat, das «Gebiet mit Lärmauswirkungen» im Objektblatt nur als Zwischenergebnis festzulegen und die Festlegung einer Abgrenzungslinie (AGL) vorerst zurückzustellen.

Das im SIL-Objektblatt enthaltene «Gebiet mit Lärmauswirkungen» definiert den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb. Das heisst, die vom Flugbetrieb verursachten und mit der Genehmigung des Betriebsreglements festgelegten «zulässigen Lärmimmissionen»<sup>4</sup> sind nur innerhalb des «Gebiets mit Lärmauswirkungen» gestattet. Es beruht auf den gleichen Lärmbelastungskurven wie die AGL. Die AGL wird sowohl im SIL als auch in den kantonalen Richtplänen festzulegen sein. Sie definiert den Spielraum für die Siedlungsentwicklung nach den Bestimmungen, die im Richtplan enthalten sind.

Mit Beschluss vom 24. März 2014 hat der Kantonsrat von Zürich bereits eine AGL im Richtplan festgesetzt, die mit dem «Gebiet mit Lärmauswirkungen» gemäss SIL-Objektblatt von 2013 abgestimmt ist. Der Richtplan gibt vor, dass diese AGL zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen ist, wenn die Lärmbelastungskurven und die AGL im SIL-Objektblatt angepasst werden. Dies wird spätestens bei der Festlegung des langfristigen Betriebs fällig (Objektblatt zweite Etappe).

Mit Hinweis auf die noch anstehende Bereinigung der Differenzen zum Flugbetrieb hat der Grosse Rat des Kantons Aargau bei seinem Beschluss zum Richtplan vom 20. September 2011 darauf verzichtet, eine AGL festzulegen.

Am 1. Februar 2015 ist die LSV mit besonderen Bestimmungen für Flughäfen ergänzt worden<sup>5</sup>. Damit konnte der Handlungsspielraum für die Siedlungsentwicklung in Gebieten mit Planungs- oder Immissionsgrenzwertüberschreitung in der Nacht vergrössert werden.

---

<sup>4</sup> Art. 37a der Lärmschutz-Verordnung (LSV; SR 814.41)

<sup>5</sup> Art. 31a, Besondere Bestimmungen bei Flughäfen mit Verkehr von Grossflugzeugen

## 3.2 Rechts- und Planungssicherheit, Koordination der Instrumente

### 3.2.1 Planbeständigkeit, Reihenfolge der Verfahren

*Eingaben aus der Anhörung und Mitwirkung:*

Die Kantone, verschiedene Gemeinden und Planungsverbände weisen darauf hin, dass Sachpläne erst angepasst werden sollen, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthaft bessere Lösung möglich ist<sup>6</sup>. Sachpläne sollen eine langfristige Rechts- und Planungssicherheit schaffen (Horizont von mindestens 10 bis 15 Jahren) und für die nachgelagerten Planungen einen verlässlichen Rahmen vorgeben. Insbesondere in der Flughafenregion sei die Beständigkeit und Verlässlichkeit der planerischen Vorgaben sowohl für die Flughafen- als auch für die Siedlungsentwicklung von zentraler Bedeutung.

Vor diesem Hintergrund sei auf die vorliegende Änderung des SIL-Objektblatts, insbesondere die Anpassung des «Gebiets mit Lärmauswirkungen», zu verzichten. Eine solche Anpassung nach nur zwei Jahren widerspreche dem Grundsatz der Rechts- und Planungssicherheit. Das Gebot der Planbeständigkeit werde verletzt. Daran ändere auch die Einstufung der Änderung als Zwischenergebnis nichts; auch Zwischenergebnisse seien behördenverbindlich und unterlägen diesem Gebot. Werde der SIL als übergeordnete Planung ständig geändert, seien darauf abgestützte längerfristige Planungen der Gemeinden nicht mehr möglich. Zudem sei die zwar geringfügige aber einseitige Anpassung des Lärmgebiets zugunsten des Flugbetriebs vom Prinzip her fragwürdig; das Lärmgebiet sollte gegenüber Veränderungen im Betrieb des Flughafens stabil sein. Die Interessen des Flughafens dürften nicht über die Planungssicherheit gestellt werden.

Das SIL-Objektblatt sei zu gegebenem Zeitpunkt unter Einbezug von allen in Aussicht stehenden Änderungen gesamthaft und koordiniert aufzulegen. Diese gesamthafte Überarbeitung des Objektblatts sei vor der Genehmigung des Betriebsreglements vorzunehmen. Nur so könnten die Rechts- und Planungssicherheit gewährleistet und häufige Änderungen im SIL vermieden werden. Die Aufteilung von Sachplanfestlegungen in mehrere Etappen sei nicht zweckmässig. Die Gesamtschau über den Flughafenbetrieb und die Umweltauswirkungen gingen dadurch verloren, das umweltrechtliche Koordinationsprinzip sei damit verletzt.

Zudem werde das Ziel der langfristigen Rechts- und Planungssicherheit mit der Festlegung verschiedener Betriebsvarianten nicht erreicht. Das SIL-Objektblatt müsse sich auf die Festsetzung einer Betriebsvariante beschränken. Dazu müsse vorgängig auch mit Deutschland eine Einigung gefunden werden, sofern mit einer Ratifizierung des Staatsvertrags überhaupt noch gerechnet werden kann.

Schliesslich werde mit der beantragten Anpassung des SIL lediglich die Voraussetzung für die Genehmigung eines Betriebsreglements geschaffen, das die Vorgaben des geltenden SIL-Objektblatts nicht einhält. Dieses Vorgehen widerspreche der gesetzlichen Hierarchie der Planungsinstrumente; die Inhalte des Objektblatts würden durch das Gesuch für die Änderung des Betriebsreglements bestimmt. Diese Umkehr in der Reihenfolge der Instrumente sei unzulässig. Bei geplanten Änderungen im Flugbetrieb, welche die Vorgaben des SIL-Objektblatts nicht einhalten, müssten die Einsprachen zu diesen Änderungen eigentlich bereits im Mitwirkungsverfahren zum Objektblatt behandelt werden können und nicht erst im nachgelagerten Verfahren zum Betriebsreglement.

---

<sup>6</sup> Art. 9 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG; SR 700)



### *Erwägungen zu den Eingaben, Haltung des UVEK:*

Das Gebot der Planbeständigkeit steht auch für das UVEK im Zentrum. Der SIL soll für die Entwicklung des Flughafens und der Flughafenregion eine langfristige Rechts- und Planungssicherheit schaffen. Auf das Ziel, im SIL-Objektblatt einen gesamthaften und beständigen Rahmen für die Infrastruktur und den künftigen Betrieb des Flughafens festzusetzen, wird hingearbeitet. Die Erfahrung aus dem bisherigen Planungsprozess hat aber deutlich gezeigt, dass es kaum je gelingen wird, eine derart komplexe und von vielen Faktoren beeinflusste Gesamtplanung innert nützlicher Frist in einem Umgang abzuschliessen. Deshalb hat der Bundesrat ein schrittweises Vorgehen gewählt und 2013 ein erstes Objektblatt verabschiedet. Namentlich beim politisch umstrittenen, langfristigen Flugbetrieb konnte bisher noch keine definitive Lösung gefunden werden. Unter Berücksichtigung der neuen Erkenntnisse aus der Gesamtüberprüfung der Sicherheit am Flughafen soll dies ab 2016 nachgeholt werden. Solange keine Lösung mit Deutschland vorliegt und die künftige Nutzung auf dem Flugplatz Dübendorf noch nicht festgelegt ist, wird dabei aber weiterhin mit Varianten zu arbeiten sein.

Mit einer vergleichbaren Schwierigkeit ist die Umsetzung der im Objektblatt enthaltenen Vorgaben zum Flugbetrieb verbunden. Deshalb hat auch die FZAG ein etappiertes Vorgehen bei der Anpassung ihres Betriebsreglements gewählt. Nach Luftfahrtrecht kann das Betriebsreglement aber nur genehmigt werden, wenn es den Zielen und Vorgaben des SIL entspricht. Das UVEK erachtet die von der FZAG angestrebte, schrittweise Verbesserung der Sicherheit und der betrieblichen Abläufe am Flughafen als zweckmässig und unterstützt die dazu notwendigen raumplanerischen Vorkehrungen. Dass dies nicht innerhalb der im SIL vorgegebenen Grenzen abgewickelt werden kann, liegt in neuen, vertieften sicherheitstechnischen Erkenntnissen zur Linienführung und Belegung der Flugrouten begründet.

Bei langfristigen Planungsvorgaben zum Flugbetrieb auf Sachplanstufe muss generell festgestellt werden, dass sich das Gebot der Planbeständigkeit und das Interesse, die Sicherheit gemäss den technischen Möglichkeiten und neuen Erkenntnissen laufend zu verbessern, oftmals entgegenstehen. Dies zeigt sich bei der Abgrenzung des «Gebiets mit Lärmauswirkungen» besonders deutlich. Die dem Gebiet hinterlegten Lärmberechnungen reagieren relativ sensibel auf veränderte Annahmen zur Linienführung und Belegung der Flugrouten, namentlich bei der Berechnung des Fluglärms während den Nachtstunden (22 – 06 Uhr). Während der Fluglärm am Tag über 16 Stunden gemittelt wird und sich diese Lärmbelastungskurven bei betrieblichen Veränderungen relativ stabil verhalten, gelten in den Nachtstunden einstündige Mittelwerte. In dieser Zeit können sich einzelne Flugbewegungen spürbar auf den Verlauf der Lärmbelastungskurven auswirken.

Um diesem Problem zu begegnen, bestehen zwei Alternativen. Entweder wird auf die laufenden resp. etappierten betrieblichen Verbesserungen zugunsten der Sicherheit verzichtet und der Flughafen bei Anpassungen des Betriebsreglements konsequent auf die Einhaltung des im Objektblatt festgelegten «Gebiets mit Lärmauswirkungen» verpflichtet. In diesem Fall könnten Verbesserungen bei der Sicherheit, die sich auf die Lärmbelastungskurven auswirken, nur zu Lasten der Kapazität erreicht werden. Die Erhaltung der Kapazität ist aber Voraussetzung, dass der Flughafen die ihm zugesprochene Drehscheibenfunktion im Luftverkehrsnetz weiterhin erfüllen kann. Oder man müsste, um die erwünschten Verbesserungen bei der Sicherheit ohne Kapazitätseinbusse zu erreichen und ohne das Gebot der Planbeständigkeit zu verletzen, im Objektblatt ein «Gebiet mit Lärmauswir-

kungen» mit hinreichend grossem Pufferbereich ausscheiden. Ein solches Vorgehen würde aber dem Interesse der Siedlungs- und Nutzungsplanung sowie des Umweltschutzes entgegenstehen, aus deren Sicht der Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb auf das notwendige, betrieblich begründete Mass zu begrenzen ist.

In Erwägung dieser Vor- und Nachteile hält das UVEK an der vorgesehenen Erweiterung des «Gebiets mit Lärmauswirkungen» fest. Die Anträge, auf die vorgesehene Anpassung des SIL-Objektblatts zu verzichten, sind abzulehnen.

### **3.2.2 Verhältnis zu den kantonalen Richtplänen, Koordinationsstand**

#### *Eingaben aus der Anhörung und Mitwirkung:*

Der Kanton Zürich gibt weiter zu bedenken, dass das vom Kanton beantragte Verfahren zur Bereinigung der Differenzen zwischen dem geltenden SIL-Objektblatt und dem vom Kantonsrat beschlossenen Richtplan noch hängig ist. Bevor dieses Verfahren abgeschlossen ist, sei eine Anpassung des SIL-Objektblatts nicht angebracht.

Verschiedene Gemeinden beantragen, die Änderung des SIL-Objektblatts abzuweisen, weil sie weder mit dem kantonalen Richtplan noch mit den regionalen Richtplänen abgestimmt sei. Der Bund verstosse damit gegen seine Koordinationspflicht. Ohne Anpassung der AGL im Richtplan sei eine Anpassung des Lärmgebiets im SIL nicht zulässig; diese Anpassungen müssten koordiniert erfolgen. Für eine Anpassung der AGL im Richtplan seien die rechtlichen Voraussetzungen zum jetzigen Zeitpunkt aber nicht gegeben.

Die FZAG beantragt, das «Gebiet mit Lärmauswirkungen» gleichzeitig mit der geplanten Änderung in eine Festsetzung zu überführen. Wird es im Zwischenergebnis belassen, genüge es als Planungsgrundlage für das Betriebsreglement nicht. Mit der Begründung, dass die Abstimmung (resp. die Differenzbereinigung) mit dem kantonalen Richtplan und die abschliessende Interessenabwägung noch nicht stattgefunden haben, beantragen demgegenüber der Kanton Aargau sowie verschiedene Gemeinden, das «Gebiet mit Lärmauswirkungen» wie geplant im Zwischenergebnis zu belassen.

#### *Erwägungen zu den Eingaben, Haltung des UVEK:*

Das anzupassende «Gebiet mit Lärmauswirkungen» bildet nach wie vor nicht den definitiven Flugbetrieb ab, der für die Bereinigung des SIL-Objektblatts mit den Richtplänen der betroffenen Kantone heranzuziehen sein wird. Es ist deshalb weiterhin im Zwischenergebnis zu belassen. Nach rechtlicher Einschätzung des UVEK genügt dies als Grundlage für eine Genehmigung des Betriebsreglements.

Während die AGL als Vorgabe für die Ausscheidung von Siedlungsgebiet wirkt, beschränkt sich das «Gebiet mit Lärmauswirkungen» auf die Begrenzung der Entwicklung des Flugbetriebs. Im SIL-Objektblatt ist noch keine Abgrenzungslinie festgelegt. Eine Anpassung des «Gebiet mit Lärmauswirkungen» ohne gleichzeitige Anpassung der AGL im kantonalen Richtplan ist zulässig. Dadurch ergibt sich kein Widerspruch zwischen den Planungsinstrumenten. Die abschliessende Koordination mit den kantonalen und regionalen Richtplänen ist erforderlich, sobald der definitive Flugbetrieb und damit auch die AGL im SIL festgesetzt werden.

Die vom Kanton Zürich angesprochenen Differenzen zwischen dem Richtplan und dem geltenden SIL-Objektblatt von 2013 haben mit der vorgesehenen Anpassung des «Gebiet mit Lärmauswirkungen» keinen inhaltlichen Zusammenhang. Eine getrennte Behandlung der beiden Verfahren ist möglich. Dennoch soll mit der Verabschiedung des angepassten SIL-Objektblatts zugewartet werden, bis der kantonale Richtplan genehmigt und die Differenzen mit dem geltenden SIL-Objektblatt bereinigt sind. Dem Antrag des Kantons Zürich wird somit entsprochen.

### **3.2.3 Anordnungsspielraum der Behörden in nachgelagerten Verfahren**

#### *Eingaben aus der Anhörung und Mitwirkung:*

Der Kanton Zürich ist schliesslich der Ansicht, dass das Betriebsreglement 2014 auch ohne Anpassung des SIL-Objektblatts behandelt werden kann. Das geltende Objektblatt decke die Auswirkungen des Flugbetriebs gemäss BR2014 vollumfänglich ab: Die geplanten Änderungen im Flugbetrieb seien entweder nur vorübergehend oder hätten in der geltenden Lärmkurve Platz. Konkret sei die geringfügige Ausdehnung der Lärmkurve im Nordwesten (bezogen auf den Immissionsgrenzwert resp. die AGL) durch eine bloss temporäre Änderung im Flughafenbetrieb bedingt (weil die im SIL festgelegte Surbtalroute für Starts in der Nachtstunde noch nicht benützt wird). Zudem liege diese Ausdehnung innerhalb des Anordnungsspielraums der nachfolgenden Behörden. Im Süden werde das Lärmgebiet nicht überschritten (ebenfalls bezogen auf den Immissionsgrenzwert resp. die AGL). Bezogen auf die Ausdehnung des «Gebiets mit Lärmauswirkungen» im Bereich der Planungswerte führe die geplante Änderung im Flugbetrieb zu keinen neuen bau- oder planungsrechtlichen Einschränkungen, weil mit der Revision der LSV (vgl. nachstehende Ziffer d) neu Erleichterungen bei Einzonungen oder Erschliessungen bei Überschreitung der Planungswerte in der Nacht gewährt werden können.

Die Stadt Kloten ist ebenfalls der Meinung, dass der SIL (analog dem Richtplan) einen genügenden Spielraum für nachgeordnete Festlegungen offen lassen soll. Nicht jede nachgeordnete Festlegung, wie z. B. die Genehmigung des BR2014, bedinge zwingend eine Anpassung im SIL.

#### *Erwägungen zu den Eingaben, Haltung des UVEK:*

Als übergeordnete, nicht grundeigentümerverbindliche Planung überlässt der SIL den Behörden in den nachfolgenden Verfahren selbstverständlich einen gewissen Anordnungsspielraum. Dieser ist durch den Massstab der Karten und die Darstellungsart der Festlegungen im Objektblatt bestimmt. Die Anpassungen des «Gebiets mit Lärmauswirkungen» im Bereich der Planungswerte übersteigen diesen Spielraum bei weitem. Daran ändert auch die Tatsache nichts, dass es sich dabei um vorübergehende Festlegungen im Zwischenergebnis handelt. Ebenso verliert die Planungswert-Kurve für den Nachtbetrieb im SIL auch nach erfolgter Revision der LSV ihre Bedeutung nicht, weil das «Gebiet mit Lärmauswirkungen» ausdrücklich den künftigen Flugbetrieb und nicht die Siedlungsentwicklung begrenzt. Nach Luftfahrtrecht ist eine Genehmigung des Betriebsreglements nur möglich, wenn es den Zielen und Vorgaben des SIL entspricht.

### 3.3 Lärmschutz

#### 3.3.1 Ausdehnung Lärmgebiet

*Eingaben aus der Anhörung und Mitwirkung:*

Der Kanton Aargau beantragt, das «Gebiet mit Lärmauswirkungen» auf seinem Gebiet auf die Grenzwertkurven gemäss dem Gesuch zum BR2014 zu reduzieren; Gebiete im SIL-Objektblatt ausserhalb dieser Grenzwertkurven (Surbtal) seien aus dem «Gebiet mit Lärmauswirkungen» zu entlassen. Die Surbtalroute stehe aus Gründen der Sicherheit für Abflüge in der Nacht nicht, wie ursprünglich geplant, zur Verfügung (Konflikt mit dem Warteraum Gipol) und sei deshalb in der Lärmberechnung zum BR2014 auch nicht berücksichtigt worden. Folglich dürfe diese Route auch dem «Gebiet mit Lärmauswirkungen» nicht mehr zu Grunde gelegt werden.

Der Kanton Schaffhausen verlangt, dass die Zahl der Starts über den Gemeinden Buchberg und Rüdlingen gegenüber dem geltenden Betriebsreglement nicht erhöht werden dürfe (keine Ausdehnung der Planungswertkurven).

Die Stadt Zürich und verschiedene Gemeinden im Süden des Flughafens beantragen, auf die vorgesehene Erweiterung des «Gebiets mit Lärmauswirkungen» im Bereich des Südanflugs zu verzichten. Diese Erweiterung sei materiell nicht hinreichend begründet resp. sei diese Begründung nur schwer nachvollziehbar. Zudem würde das «Gebiet mit Lärmauswirkungen» einseitig zugunsten des Flughafens ausgeweitet. Wenn an der neuen Lärmberechnung zum BR2014 festgehalten werde, sei das «Gebiet mit Lärmauswirkungen» entsprechend zu reduzieren (u.a. um die Möglichkeiten zur Siedlungsentwicklung im Stadtteil Seebach/Schwamendingen zu verbessern).

Die Region und Gemeinden im Zürcher Weinland verlangen, auf die nördliche Erweiterung des «Gebiets mit Lärmauswirkungen» (Gebiet Flaachthal) zu verzichten. Diese Erweiterung sei nicht gerechtfertigt, der Luftraum werde nur in Ausnahmefällen für Abflüge in der Nacht genutzt. Neue Flugzeuge seien leistungsstärker und emissionsärmer. Die Planungswertkurve für den Nachtbetrieb sei unverhältnismässig, eine massvolle bauliche Entwicklung sei weiterhin zu gewähren.

Gemeinden der Region Baden verlangen, dass auf die Ausdehnung des «Gebiets mit Lärmauswirkungen» im Limmattal zu verzichten sei. Dies widerspreche dem regionalen Entwicklungskonzept, betroffen seien unerschlossene Wohnzonen und neues Siedlungsgebiet gemäss kantonalem Richtplanentwurf 2014. Die Lärmbelastung sei durch eine Optimierung des Flugbetriebs zu minimieren. Der Kanton Aargau stellt in diesem Zusammenhang fest, dass die Ausweitung des «Gebiets mit Lärmauswirkungen» zwar verschiedene Flächen betrifft, die in der Richtplanrevision 2014 als langfristiges Siedlungsgebiet bezeichnet sind. Mit der angepassten LSV könne dieser Konflikt aber entschärft werden, so dass der Genehmigung dieser Siedlungsflächen nichts mehr im Weg stehen sollte.

Vor dem Hintergrund der LSV-Ergänzung vom 2. Februar 2015 beurteilt die FZAG die mit der Anpassung des Objektblatts verbundenen Lärmauswirkungen für die Gemeinden als verhältnismässig; die Planungswertüberschreitungen während den Nachtstunden könnten weitgehend abgedeckt werden. Der Kanton Zürich empfiehlt, die im Objektblatt enthaltenen Festlegungen und Erläuterungen zur Abstimmung mit der Raumentwicklung entsprechend zu ergänzen.

Die FZAG macht darauf aufmerksam, dass die Lärmberechnungen so angepasst werden müssten, dass sie in den Lärmkurven des Objektblatts 2013 Platz finden würden, sollte das «Gebiet mit Lärmauswirkungen» nicht wie vorgesehen erweitert werden können. Dies liesse sich nur mit einer Reduktion der Flugbewegungen im Nachtbetrieb bewerkstelligen, was für den Drehkreuzbetrieb schwerwiegende Folgen nach sich ziehen würde.

Der Kanton Zürich weist darauf hin, dass im Objektblatt (Karte 1) nicht die Lärmkurven zum geltenden Betriebsreglement (ehemals vBR), sondern diejenigen zum BR2014 als Hinweis dargestellt werden sollten. Verschiedene Gemeinden weisen darauf hin, dass das geltende Betriebsreglement (gemäss Bundesgerichtsentscheid) als «vorläufig» zu bezeichnen ist, bis der Flugbetrieb im SIL-Objektblatt definitiv festgesetzt ist und im Betriebsreglement umgesetzt werden kann. Beim vBR handle es sich um einen Zwischenschritt auf dem Weg zum definitiven Betrieb. Die Änderung des Begriffs «vBR» zu «Betriebsreglement» im Objektblatt sei deshalb nicht gerechtfertigt.

#### *Erwägungen zu den Eingaben, Haltung des UVEK:*

Mit der geplanten Anpassung des «Gebiets mit Lärmauswirkungen» soll der Weg für die vorgesehene schrittweise Umsetzung der im Objektblatt enthaltenen Vorgaben zum Flugbetrieb resp. schrittweise Verbesserung der Sicherheit und der betrieblichen Abläufe am Flughafen geebnet werden. Sie ist insbesondere die Voraussetzung für die Genehmigung des BR2014, ein Zwischenschritt in der Umsetzung der im Objektblatt festgelegten Betriebsvariante E<sub>DVO</sub>. Auf eine gleichzeitige Reduktion des «Gebiets mit Lärmauswirkungen» in den Regionen, die von der Lärmkurve des BR2014 nicht betroffen sind, wird verzichtet, um weitere Schritte in dieser Umsetzung nicht zu verhindern. Eine solche Reduktion wird dann im Zuge der Festlegung des definitiven Betriebs vorzunehmen sein (Objektblatt zweite Etappe). Zudem beruht die Lärmkurve zum BR2014 auf einer Verkehrsprognose für 2020, das «Gebiet mit Lärmauswirkungen» ist dagegen auf eine Verkehrsentwicklung bis 2030 ausgelegt. Mit der beantragten Reduktion zum heutigen Zeitpunkt würde dieser Entwicklungsspielraum beschnitten. Aus diesen Überlegungen hält das UVEK an der vorgesehenen Erweiterung des «Gebiets mit Lärmauswirkungen» fest.

Auf die Richt- und Nutzungsplanung hat dieses Vorgehen keinen Einfluss, weil das «Gebiet mit Lärmauswirkungen» ausdrücklich den künftigen Flugbetrieb und nicht die Siedlungsentwicklung begrenzt. Die mit den Lärmgrenzwerten verbundenen und für die Richt- und Nutzungsplanung relevanten Bestimmungen der LSV zur Ausscheidung und Erschliessung von Bauzonen und zur Erteilung von Baubewilligungen werden erst mit der Festlegung der «zulässigen Lärmimmissionen» zusammen mit der Genehmigung des Betriebsreglements wirksam. Mit den ergänzenden Bestimmungen in der LSV zu den Grenzwerten in den Nachtstunden, die im Februar 2015 in Kraft gesetzt worden sind, kann der Konflikt mit geplanten Siedlungserweiterungen entschärft werden. Im Objektblatt wird im Kapitel «Stand der Planung und Koordination» auf diese LSV-Ergänzung hingewiesen.

In der Karte 1 im Objektblatt wird speziell auf die heute «zulässigen Lärmimmissionen» gemäss geltendem Betriebsreglement hingewiesen. Diese Lärmkurven sind Teil des «Gebiets mit Lärmauswirkungen». Eine gesonderte Darstellung der Lärmkurven zum BR2014 im SIL-Objektblatt macht erst dann Sinn, wenn diese dereinst als «zulässige Lärmimmissionen» genehmigt und anstelle der heute geltenden anzuwenden sind.

Das geltende Betriebsreglement vom Juni 2011 behält den von ihm zugedachten (und vom Bundesgericht bestätigten) vorläufigen Charakter, unabhängig von der Bezeichnung im Objektblatt. Bis ein «definitives» Betriebsreglement, das sowohl die Massnahmen aus der Gesamtüberprüfung der Sicherheit als auch eine abschliessende Regelung mit Deutschland umsetzt, wird noch einige Zeit verstreichen. Darum soll jetzt auch im SIL-Objektblatt der im Luftfahrtrecht verwendete Begriff «Betriebsreglement» verwendet werden.

### **3.3.2 Berechnung Nachtlärm, Lärmcontrolling**

#### *Eingaben aus der Anhörung und Mitwirkung:*

Der Kanton Zürich beantragt, die Lärmbelastung zum BR2014 resp. zum «Gebiet mit Lärmauswirkungen» neu zu berechnen. Die vorliegende Berechnung gehe von 2600 Flugbewegungen in der zweiten Nachtstunde aus. Dies stehe im Widerspruch zum SIL-Objektblatt, das für die Zeit nach 23 Uhr lediglich einen Verspätungsabbau vorsieht (verkehrsfree zweite Nachtstunde). Mit einer solchen Lärmkurve würden Reserven in der zweiten Nachtstunde geschaffen, die zu einer unerwünschten Mehrbelastung der Bevölkerung führen würde. Diese 2600 Flugbewegungen könnten der ersten Nachtstunde zugewiesen werden, ohne dass das geltende SIL-Objektblatt angepasst werden müsste (wie bereits in vorangehenden Kapiteln beantragt); mit der Prognose 2030 gemäss Variante E<sub>DVO</sub> wäre eine solche Verkehrsentwicklung abgedeckt. Wenn diese Reserve in der zweiten Nachtstunde nicht geschaffen wird, müsste die Verkehrsüberlastung in dieser Zeit ausgewiesen und könnte dann mit geeigneten Massnahmen behoben werden (jährliches Lärmcontrolling gemäss Vorgaben im SIL-Objektblatt).

Der Kanton Schaffhausen fordert in diesem Zusammenhang, die Zahl der Landungen in der zweiten Nachtstunde gemäss vBR beizubehalten.

Der Kanton Aargau stellt fest, dass die gemäss Betriebsreglement zulässigen Lärmimmissionen jedes Jahr teilweise massiv überschritten werden (insbesondere in der zweiten Nachtstunde). Er beantragt, dass das BAZL in Anwendung der Vorgaben im SIL-Objektblatt zum Lärmcontrolling aufzeigen soll, welche Massnahmen zur Verminderung der Lärmbelastung zu treffen sind.

#### *Erwägungen zu den Eingaben, Haltung des UVEK:*

Das «Gebiet mit Lärmauswirkungen» für den Nachtbetrieb beruht auf der Lärmberechnung für die erste Nachtstunde (22 bis 23 Uhr). Im Objektblatt ist festgehalten, dass sich der Flugbetrieb der zweiten Nachtstunde innerhalb dieser Kurve bewegen muss (Erläuterungen zum «Gebiet mit Lärmauswirkungen»). Dies muss nun bei der Lärmberechnung für die «zulässigen Lärmimmissionen» nachgewiesen werden (Umweltverträglichkeitsbericht zum Betriebsreglement 2014). Soll der Flugverkehr in der zweiten Nachtstunde eingeschränkt werden, wäre diese Lärmberechnung entsprechend anzupassen. Die Anträge der Kantone sind im Genehmigungsverfahren zum Betriebsreglement zu behandeln.

Die gemäss geltendem Betriebsreglement von 2011 «zulässigen Lärmimmissionen» konnten erst anfangs 2015 festgelegt werden, zu diesem Entscheid ist allerdings noch ein Gerichtsverfahren hängig. Auf dieser Basis wird dann das Verfahren zum jährlichen Nachweis der Lärmbelastung, wie es im Objektblatt festgelegt ist, angewandt werden können.

### 3.3.3 Überprüfung der Lärmgrenzwerte

#### *Eingaben aus der Anhörung und Mitwirkung:*

Verschiedene Gemeinden und Organisationen streichen hervor, dass der Flughafen eine sanierungsbedürftige Anlage ist. Bevor eine zusätzliche Lärmbelastung im SIL-Objektblatt festgelegt oder ein definitives Betriebsreglement genehmigt werde, sei die notwendige lärmschutzrechtliche Sanierung vorzunehmen. Zudem sei mit der definitiven Festlegung des «Gebiets mit Lärmauswirkungen» zu warten, bis die vom Bundesgericht verlangte Überprüfung der Belastungsgrenzwerte in den Nacht- und Tagesrandstunden abgeschlossen ist.<sup>7</sup>

In verschiedenen Eingaben werden weitere Änderungen im Lärmschutzrecht als Voraussetzung für die Festlegung des «Gebiets mit Lärmauswirkungen» resp. des Flugbetriebs gefordert: Auf der einen Seite seien die Bestimmungen zu den Planungswerten ausserhalb der AGL zu flexibilisieren oder aufzuheben (auch im Tagbetrieb), damit die Planungssicherheit für die Siedlungsentwicklung ausserhalb der AGL erhöht werden könne. Eine solche Flexibilisierung müsse durch geeignete Schutzmassnahmen für die Bevölkerung begleitet werden. Auf der andern Seite sei die Beurteilung der Lärmbelastung neu auf die Basis von einstündigen Durchschnittswerten zu stellen, der Immissionsgrenzwert sei auf 55 dB(A) zu senken. Damit könne die effektive Lärmbelastung in der Umgebung des Flughafens besser erfasst werden. Weiter seien die Nachtgrenzwerte aufgrund der Schlafgewohnheiten zu überprüfen.

#### *Erwägungen zu den Eingaben, Haltung des UVEK:*

Die Festlegungen zur Lärmbelastung im SIL-Objektblatt beruhen auf den geltenden Bestimmungen im Lärmschutzrecht. Für die Genehmigung von Änderungen im Betriebsreglement sind sie unabdingbar, weshalb damit nicht mehr länger zugewartet werden kann. Künftige Änderungen im Lärmschutzrecht, wie sie sich z. B. aus der vom Bundesgericht verlangten Überprüfung der Lärmgrenzwerte ergeben könnten, würden im SIL zu gegebener Zeit zu berücksichtigen sein. Konkret müssten bei einer Anpassung der Belastungsgrenzwerte oder der Vorgaben für deren Berechnung das «Gebiet mit Lärmauswirkungen» und die AGL neu definiert werden.

Im Übrigen sind die Möglichkeiten für eine lärmschutzrechtliche Sanierung am Flughafen Zürich nach geltenden gesetzlichen Vorgaben ausgeschöpft. Weitere betriebliche Optimierungen im Hinblick auf Sicherheit und Lärmschutz können nur durch Anpassungen im Betriebsreglement resp. wenn nötig im SIL-Objektblatt erreicht werden. Solche Anpassungen dürfen nicht umgekehrt unter dem Vorwand fehlender Sanierungsmassnahmen oder unzureichender rechtlicher Grundlagen blockiert werden.

### 3.3.4 Fluglärmverteilung

#### *Eingaben aus der Anhörung und Mitwirkung:*

Für den Kanton Schaffhausen sowie verschiedene Gemeinden und Organisationen im Norden und Westen des Flughafens widerspricht die vorgesehene Intensivierung der Nordausrichtung des Flugbetriebs (Kanalisation der Flüge in lärmsensiblen Tagesrand- und Nachtstunden) dem Grundsatz

---

<sup>7</sup> Bundesgerichtsentscheid zum vBR vom 22. Dezember 2010 (BGE 137 II 58).

der gerechten Verteilung des Fluglärms auf alle Lufträume. Diese Intensivierung sei unzumutbar, der Süden werde einseitig und aus rein politischen Überlegungen entlastet. Auf zusätzliche Starts gegen Norden mit Ausweitung des «Gebiets mit Lärmauswirkungen» sei zu verzichten. Der Verzicht auf Südstarts geradeaus sei nicht nachvollziehbar, solche Starts seien zeitgleich und gleichberechtigt zu behandeln. Anzustreben sei weiterhin eine faire Gesamtlösung. Die vorgeschlagenen Änderungen im SIL-Objektblatt seien deshalb zurückzuweisen, die beantragte Genehmigung des BR2014 sei zu verweigern.

Der Anspruch, den Fluglärm auf alle Regionen zu verteilen, wird auch von Gemeinden im Osten des Flughafens geltend gemacht. Der Osten trage heute mehr Fluglärm als der Süden. Für die staatsvertraglich bedingte Verkehrsumlagerung seien auch Varianten mit dem Südkonzept in Betracht zu ziehen.

#### *Erwägungen zu den Eingaben, Haltung des UVEK:*

Mit dem BR2014 soll der im geltenden Objektblatt festgelegte Flugbetrieb umgesetzt werden, die vorgesehenen Anpassungen am «Gebiet mit Lärmauswirkungen» sind durch neue, sicherheitstechnische Erkenntnisse zur Linienführung und Belegung der Flugrouten bedingt. Der Einsatz der Flugbetriebskonzepte im Tagesverlauf resp. die damit verbundene Fluglärmverteilung sind nicht Gegenstand der vorliegenden Anpassung des Objektblatts. Sie werden bei der Festlegung des definitiven, langfristigen Flughafenbetriebs (Objektblatt zweite Etappe) zu prüfen und zu diskutieren sein. Namentlich werden die Südstarts geradeaus und der Betrieb auf den verlängerten Pisten Teil dieser Prüfung sein.

### **3.4 Flugbetrieb**

#### **3.4.1 Sicherheit**

##### *Eingaben aus der Anhörung und Mitwirkung:*

Der Kanton Thurgau, Gemeinden und Organisationen im Osten fordern, dass bei dieser Überarbeitung alle sicherheitsrelevanten Massnahmen aus der Gesamtüberprüfung der Sicherheit am Flughafen Zürich sowie die künftigen Ausbauschritte zu berücksichtigen seien. Dies betreffe insbesondere die Massnahmen, die nachgewiesenermassen wesentlich zur Verbesserung der Sicherheit beitragen können. Dazu gehörten die Starts auf der Piste 16 geradeaus. Warum diese Starts jetzt nicht weiterverfolgt und die Anpassung des Objektblatts auf die Entflechtung des Ostkonzepts beschränkt werden soll, sei unter dem Aspekt der Sicherheit nicht nachvollziehbar. Damit würden die Sicherheitsempfehlungen nur für 9 % der Tages-Bewegungen und 15 % der Tages-Betriebszeiten berücksichtigt. Die Forderung, den Südstart geradeaus als wirksame Massnahme zur Verbesserung der Sicherheit im Flugbetrieb raumplanerisch zu sichern, wird von Skyguide unterstützt.

Gemeinden und Interessengruppen im Süden verlangen, dass ein langfristig lärmoptimiertes und mit der Raumplanung abgestimmtes Betriebskonzept auf der Basis der Satellitennavigation festgesetzt wird (u.a. mit dem gekrümmten Nordanflug). In diesem Zusammenhang seien die Inhalte im Objektblatt zum Südabflug geradeaus ersatzlos zu streichen. Die Stadt Zürich weist mit Nachdruck da-



rauf hin, dass sie sich mit allen rechtlichen Mitteln gegen diesen Südabflug einsetzen wird; der Sicherheitsbericht von 2012 sei als mangelhaft zu betrachten.

Die Gemeinde Winkel lehnt den Entwurf zur Anpassung des SIL-Objektblatts ab. Das geltende Betriebsreglement sei ausser Kraft zu setzen, soweit es den Erkenntnissen aus der Sicherheitsprüfung widerspricht. Die beantragte Anpassung von SIL-Objektblatt und Betriebsreglement beriefen sich auf diese Sicherheitsüberprüfung, der rechtserhebliche Sachverhalt sei in den Gesuchen aber unrichtig und unvollständig festgehalten. Die Gemeinde sei bei der Erarbeitung des Objektblatts nicht einbezogen worden, was im Rahmen von neuen Perimetergesprächen nachzuholen sei.

Verschiedene Gemeinden und Organisationen stimmen der vorgesehenen Anpassung des Objektblatts ausdrücklich zu. Sie sei Voraussetzung für die notwendigen sicherheitstechnischen und betrieblichen Optimierungen. Damit könne für Sicherheit, Stabilität und Effizienz im Flughafenbetrieb gesorgt werden. Die FZAG macht darauf aufmerksam, dass die beantragten betrieblichen Sicherheitsverbesserungen nicht zeitnah umgesetzt werden könnten, sollte das Objektblatt nicht wie vorgesehen angepasst werden.

Skyguide unterstützt die vorgesehene Anpassung des SIL-Objektblatts ebenfalls vollumfänglich. Um den Flughafenbetrieb robuster zu gestalten, müssten die Komplexität verringert und die Sicherheitsmarge erhöht werden. Mit der Entflechtung des Ostkonzepts erfolge dazu ein erster Schritt. Die geplante zweite Etappe des SIL sei verzugslos weiterzuführen, damit die Sicherheit am Flughafen kontinuierlich und nachhaltig verbessert werden kann. Unter den heute bestehenden Rahmenbedingungen lasse sich die geforderte Kapazität kaum mehr halten, geschweige denn weiterentwickeln.

#### *Erwägungen zu den Eingaben, Haltung des UVEK:*

Wie von verschiedener Seite vermerkt, können die Südstarts geradeaus gemäss den Erkenntnissen aus der Gesamtüberprüfung wesentlich zur Verbesserung der Sicherheit am Flughafen Zürich beitragen. Deshalb soll deren raumplanerische Sicherung, wie auch die Sicherung anderer neuer Betriebs-elemente (z. B. Betrieb auf verlängerten Pisten), bei der Festlegung des definitiven, langfristigen Flughafenbetriebs (Objektblatt zweite Etappe) geprüft und diskutiert werden. Das UVEK lehnt jedoch den Antrag ab, sie bereits bei der vorliegenden Anpassung des Objektblatts zu berücksichtigen. Mit der vorliegenden Anpassung soll lediglich der Weg für die angestrebte schrittweise Verbesserung der Sicherheit und der betrieblichen Abläufe am Flughafen, wie sie bereits im geltenden Objektblatt vorgegeben ist, geebnet werden.

Gleichermassen kann das UVEK auch Anträgen nicht folgen, die sich vorsorglich gegen die Realisierung dieses Südabflugs geradeaus wenden, denn dieses Thema ist nicht Gegenstand der vorliegenden SIL-Anpassung. Die Interessenabwägung zu diesem Abflugverfahren wird bei der Behandlung des langfristigen Flughafenbetriebs vorzunehmen sein. Die Kantone und Gemeinden werden wiederum gemäss den planungsrechtlichen Bestimmungen in dieses Verfahren einbezogen werden.

### 3.4.2 Flugrouten, Flugverfahren

#### *Eingaben aus der Anhörung und Mitwirkung:*

Verschiedene Anträge betreffen die Linienführung der An- und Abflugrouten sowie die An- und Abflugverfahren. So sei das langfristige Betriebskonzept konsequent auf die Möglichkeiten auszurichten, die die Satellitennavigation eröffnet. Mit Überflugpunkten und verbesserten Navigationsverfahren (RNAV) seien die Flugrouten lärmässig zu optimieren. Das CDA-Verfahren («continuous descent approach») sei für alle Anflüge als Standard-Anflugverfahren festzusetzen. Die FL80-Regel im Nachtbetrieb sei beizubehalten, bei einer Auffächerung der Flugrouten bereits auf 5000 Fuss würden Aufwachreaktionen durch einzelne Flüge verursacht.

Weiter seien über dem dicht besiedelten Gebiet im Süden des Flughafens keine Abflugrouten zu führen. Die Routenentflechtung im Osten diene nicht der Sicherheit, sondern der Erhaltung der Kapazität; Sicherheit könne auch mit einer Verkehrsreduktion erreicht werden. Im Limmattal seien zur Entlastung der Gemeinden eine engere Führung der Flüge auf der vorgesehenen Route und ein steilerer Abflugwinkel vorzusehen. Die Flugrouten resp. das «Gebiet mit Lärmauswirkungen» dürfe den Betrieb des Flugplatzes Dübendorf nicht beinhalten, für dessen künftige Nutzung sei kein Präjudiz zu schaffen.

Der Kanton Thurgau beantragt, bei der Entflechtung des Ost- und Südkonzepts die Abflugroute südlich des Kantons auch in der Nacht als Hauptroute verbindlich zu verwenden; beim Nordkonzept sei auch tagsüber ein Teil der Abflüge ab Piste 28 südlich des Kantons, auf einer zusätzlichen Abflugroute zu führen.

Die Gemeinden Regensdorf und Dällikon stellen fest, dass sie von der Anpassung des «Gebiets mit Lärmauswirkungen» zwar nicht betroffen sind, weisen aber auf die Störwirkung des Lärms hin. Sie beantragen, den bestehenden Abdrehpunkt der Abflugroute über ihrem Gemeindegebiet möglichst rasch zu verschieben. Die technischen Möglichkeiten dazu würden heute schon bestehen, der satellitengestützte Navigationsstandard (RNAV-RNP 0.3) müsse nicht abgewartet werden. Im Objektblatt seien die Erläuterungen entsprechend neu zu formulieren mit dem Auftrag, die Verschiebung des Abdrehpunkts möglichst rasch umzusetzen (auf der Grundlage von RNAV1).

#### *Erwägungen zu den Eingaben, Haltung des UVEK:*

Die Flugrouten (mit Linienführung, Überflug- und Abdrehpunkten) und die Flugverfahren werden nicht im Objektblatt, sondern im Betriebsreglement verbindlich festgelegt. Entsprechende Anträge werden deshalb in diesem Verfahren abschliessend zu behandeln sein. Der Spielraum für Änderungen an den Routen, ohne das gesamte Routengefüge in Frage zu stellen, wird dabei aber sehr eng sein.

Die im Erläuterungsteil des Objektblatts (Abbildung 2) dargestellten Flugrouten dienen als Grundlage für die Lärmberechnung resp. das «Gebiet mit Lärmauswirkungen». Sie sind das Ergebnis einer sorgfältigen Planung und einer eingehenden Abwägung zwischen den Interessen der betrieblichen Kapazität, der Sicherheit und des Lärmschutzes. Zudem sind die Grundsätze, dass die Flugrouten dem Lärmschutz soweit wie möglich Rechnung tragen sollen und sich die Routenführung der Anflüge nach der zur Verfügung stehenden Navigationstechnologie richten soll, im SIL-Objektblatt bereits festgesetzt. Die Möglichkeit, über dicht besiedeltem Gebiet im Nahbereich des Flughafens Überflug-

punkte einzuführen, ist in den Erläuterungen dazu ausdrücklich erwähnt. In den Grundsätzen zum Betriebsreglement ist ebenfalls festgesetzt, dass sich die Nutzung der Routen nach den geltenden Regeln der Flugsicherung, ihre Belegung in erster Linie nach der Destination der Flüge und dem Verkehrsaufkommen richten soll.

Weiter im Objektblatt festgelegt ist die Flugfläche 80-Regel im Nachtbetrieb. Die Ausnahmeregelung, wonach die Flugsicherung zur Staffelung von kreuzenden Flugzeugen davon abweichen kann, soll zur Erhaltung der Kapazität resp. zur Verminderung der Komplexität im Flugbetrieb beitragen. An dieser Regelung ist festzuhalten.

Das CDA-Verfahren kann gemäss Betriebsreglement bei geringem Verkehrsaufkommen bereits heute angewandt werden. Bei starkem Verkehrsaufkommen würde es hingegen zu Kapazitätseinbussen führen, weshalb eine verbindliche Festlegung im Objektblatt nicht zweckmässig ist.

Die geforderte Verschiebung des Abdrehpunkts über Regensdorf/Dällikon muss im Rahmen des Betriebsreglements behandelt werden. Eine Abhängigkeit zum generellen Hinweis im Erläuterungstext des Objektblatts, wonach die Linienführung der Abflugrouten einen satellitengestützten Navigationsstandard voraussetzen und die Umstellung des Flugbetriebs auf diese Routen in Etappen vorgenommen wird, besteht nicht.

Solange die künftige Nutzung auf dem Flugplatz Dübendorf noch nicht definitiv festgelegt ist, sind im Objektblatt bei den Festlegungen zum Flugbetrieb weiterhin zwei Varianten zu berücksichtigen (mit und ohne zivilaviatische Weiternutzung). Der bestehende Hinweis im Objektblatt (Kapitel «*Stand der Planung und Koordination*») wird dem aktuellen Stand der Planung angepasst.

### **3.4.3 Betriebszeiten**

*Eingaben aus der Anhörung und Mitwirkung:*

In verschiedenen Eingaben wird verlangt, die Nachtflugsperrung konsequent einzuhalten. Auf den Verspätungsabbau zwischen 23 und 23.30 Uhr sei zu verzichten bzw. Verspätungen nur bei unvorhergesehenen Ereignissen zuzulassen.

*Erwägungen zu den Eingaben, Haltung des UVEK:*

Der Bundesrat hat die Betriebszeiten und die Rahmenbedingungen für den Verspätungsabbau im Nachtbetrieb im Objektblatt bereits verbindlich festgesetzt. Für eine Änderung dieser Vorgaben besteht derzeit kein Anlass.

### **3.4.4 Infrastruktur**

*Eingaben aus der Anhörung und Mitwirkung:*

Verschiedene Eingaben enthalten die Forderung, dass die Schnellabrollwege einzig dem Verspätungsabbau, jedoch nicht der Kapazitätserhöhung dienen sollen. Sie dürften nicht zu einem vermehrten Einsatz des Ostkonzepts führen. In vereinzelt eingaben wird weiter verlangt, auf die im Objektblatt als Vororientierung enthaltenen Pistenverlängerungen zu verzichten. Die Gemeinde

Winkel fordert, der Verzicht auf eine Parallelpiste sei ausdrücklich als Festlegung in den SIL aufzunehmen.

Die Stadt Zürich wünscht, die Inhalte des Sicherheitszonenplans so rasch wie möglich im Kataster der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkungen (ÖREB-Kataster) offen zu legen.

*Erwägungen zu den Eingaben, Haltung des UVEK:*

Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Genehmigung der beantragten Schnellabrollwege sind erfüllt. Im Objektblatt ist festgelegt, dass das Rollwegsystem zur Verbesserung der Sicherheit und der betrieblichen Abläufe zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen sei. Wo möglich seien Massnahmen vorzusehen, um die Pistenbelegungsdauer zu minimieren. Die Schnellabrollwege sind zudem bei der Lärmberechnung resp. der Abgrenzung des «Gebiets mit Lärmauswirkungen» bereits berücksichtigt. Die abschliessende Güterabwägung für den Bau und die Nutzung der Rollwege ist Gegenstand des Plangenehmigungsverfahrens.

Im Weiteren besteht derzeit kein Anlass für Änderungen an den Festlegungen zum Pistensystem. Die Aufnahme der Inhalte des Sicherheitszonenplans in den ÖREB-Kataster ist ein berechtigtes Anliegen, hat aber keinen Zusammenhang mit dem SIL-Objektblatt.

## **Anhänge zum Erläuterungsbericht**



## Anhang 1

### Verzeichnis der eingegangenen Stellungnahmen aus der Anhörung und Mitwirkung

#### Kantone

- Regierungsrat Zürich 14. Januar 2015
- Regierungsrat Aargau 17. Dezember 2014
- Regierungsrat Schaffhausen (nur zum Betriebsreglement) 13. Januar 2015
- Regierungsrat Thurgau (Betriebsreglement mit Bezug zum SIL) 13. Januar 2015

#### Gemeinden

- Stadt Kloten (RA Schaub&Bachmann) 17. Dezember 2014
- Stadtrat Illnau-Effretikon 21. November 2014
- Stadtrat Opfikon 13. Januar 2015
- Stadtrat Zürich 7. Januar 2015
- Stadt Dübendorf, Stadt Uster, Gemeinden Egg, Erlenbach, Fällanden, Greifensee, Herrliberg, Küsnacht, Männedorf, Maur, Meilen, Schwerzenbach, Stäfa, Volketswil, Wangen-Brüttisellen, Zollikon, Zumikon (RA Baur Hürlimann) 18. November 2014
- Gemeinderat Regensdorf / Gemeinderat Dällikon 15. Januar 2015
- Gemeinderat Berg am Irchel 25. November 2014
- Gemeinderat Dorf 18. Dezember 2014
- Gemeinderat Elgg 20. November 2014
- Gemeinderat Flaach 13. November 2014
- Gemeinderat Volken 17. November 2014
- Gemeinderat Wallisellen 18. Dezember 2014
- Gemeinderat Wiesendangen 20. November 2014
- Gemeinderat Zollikon 17. Dezember 2014
- Gemeinderat Ehrendingen (AG) 7. Januar 2015
- Gemeinderat Neuenhof (AG) 11. Dezember 2014
- Gemeinderat Wettingen (AG) 9. Januar 2015
- Gemeinderat Winkel (RA Ueberwasser) 17. November 2014
- Stadt Engen im Hegau (D) 13. November 2014
- Gemeinde Gaienhofen (D) 12. November 2014
- Gemeinde Gottmadingen (D) 13. November 2014
- Gemeinde Mühlhausen-Ehingen (D) 13. November 2014
- Gemeinde Rielasingen-Worblingen (D) 12. November 2014

#### Konsultative Konferenz Flughafen Zürich

- Protokoll 1. Dezember 2014
- Stadt Zürich (Gesundheits- und Umweltdepartement) 27. November 2014
- Bezirk Dielsdorf (Verband Gemeindepräsidenten) November 2014
- Bezirk Dietikon 25. November 2014
- Bezirk Bülach Nordgemeinden November 2014
- Gemeindepräsidenten-Verband Bezirk Andelfingen 15. Januar 2015

### Planungsverbände

- RZU Regionalplanung Zürich und Umgebung 15. Januar 2015
- ZPG Zürcher Planungsgruppe Glattal 10. Dezember 2014
- ZPP Zürcher Planungsgruppe Pfannenstil 22. Dezember 2014
- RWU Regionalplanung Winterthur und Umgebung 18. November 2014
- ZPW Zürcher Planungsgruppe Weinland 6. Januar 2015
- Baden Regio 26. November 2014

### Organisationen/Unternehmungen

- Flughafen Zürich AG 12. Januar 2015
- Skyguide 14. Januar 2015
- Komitee weltoffenes Zürich 11. November 2014
- Pro Flughafen 14. November 2014
- VZAI 17. November 2014
- Zürcher Bankenverband 14. November 2014
- Bürgerprotest Fluglärm Ost 31. Oktober 2014
- Region Ost 18. November 2014
- IG West 6. Januar 2015
- sbfz Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich (ettlersuter RA) 18. November 2014
- Hausverein Schweiz/Hausverein Zürich 17. November 2014
- VFSN Verein Flugschneise Süd – Nein / 14 Private (Legis RA AG) 18. November 2014
- Interessengemeinschaft pro zürich 12 (Legis RA AG) 18. November 2014
- Bürgerinitiative gegen Flugverkehrsbelastung im Landkreis Konstanz /  
BI Schwarzwald-Baar-Kreis gegen Zürcher Flugverkehrsbelastungen 17. November 2014

### Info-Forum Flughafen Zürich

- Protokoll 2. Dezember 2014

### Private

- HP. Tschanz Oberrohrdorf 17. November 2014
- Adolf Flüeli, Winterthur 18. November 2014
- Hans Burkhardt, Birchwil 18. November 2014



## Anhang 2

### Zusammenfassung der Stellungnahmen

#### 11 Regierungsrat Zürich (14. Januar 2015)

Antrag: auf die Anpassung des geltenden SIL-Objektblatts ist zu verzichten. Das Objektblatt deckt die Auswirkungen des Flugbetriebs gemäss BR2014 vollumfänglich ab. Die geplanten Anpassungen im Flugbetrieb sind entweder nur vorübergehend oder haben in der geltenden Lärmkurve Platz.

Das BR2014 wirkt sich nur geringfügig auf das Gebiet mit Lärmauswirkungen im Objektblatt aus, es erfordert keine Anpassung.

- IGW ES 2: die geringfügige Ausdehnung der Lärmkurve im Nordwesten ist durch die vorübergehende Nochnichtbenützung der Surbtalroute für Starts in der Nachtstunde bedingt (d.h. diese Route ist Bestandteil des definitiven Betriebs gemäss der bisher im SIL festgelegten Variante  $E_{DVO}$ ). Der SIL muss jedoch nur geändert werden, wenn sich die Verhältnisse ändern, eine bloss temporäre Änderung im Flughafenbetrieb kann keine Änderung des SIL-Objektblatts nach sich ziehen. – Im Süden wird das Gebiet mit Lärmauswirkungen nicht überschritten.
- PW ES 2: Nach der Revision der LSV (Erleichterungen bei Einzonungen/Erschliessungen bei Überschreitung der Planungswerte in der Nacht) führt die Ausdehnung des Gebiets mit Lärmauswirkungen zu keinen neuen bau- oder planungsrechtlichen Einschränkungen.
- Abgrenzungslinie im RP ZH: die geringfügige Ausdehnung der Lärmkurve im Nordwesten liegt innerhalb des Anordnungsspielraums.

Die Lärmbelastung zum BR2014 ist noch einmal neu zu berechnen. Die vorliegende Berechnung geht von 2600 Flugbewegungen in der zweiten Nachtstunde aus. Dies steht im Widerspruch zum SIL-Objektblatt, das für die Zeit nach 23 Uhr lediglich einen Verspätungsabbau vorsieht (verkehrsfreie zweite Nachtstunde). Mit dieser Lärmkurve würden Reserven in der zweiten Nachtstunde geschaffen, die zu einer Mehrbelastung der Bevölkerung führen würde. Würden die 2600 Flugbewegungen selbst der ersten Nachtstunde zugewiesen, wäre keine Anpassung des SIL-Objektblatts erforderlich. Mit der Prognose 2030 gemäss Variante  $E_{DVO}$  wäre diese Verkehrsentwicklung abgedeckt. Überschreitungen der Lärmkurve in der zweiten Nachtstunde wären dann im Lärmcontrolling auszuweisen und mit geeigneten Massnahmen zu beheben.

Der Zeitpunkt für die Anpassung des SIL-Objektblatts ist nicht angebracht. Das vom Kanton beantragte Verfahren zur Bereinigung der Differenzen zwischen dem geltenden SIL-Objektblatt und dem vom Kantonsrat beschlossenen Richtplan ist noch nicht abgeschlossen. Deshalb ist eine materielle Stellungnahme zum Objektblatt grundsätzlich nicht möglich. Zudem widerspricht die Anpassung eines Sachplans nach nur zwei Jahren dem Grundsatz der Planungssicherheit. Die Verlässlichkeit der planerischen Rahmenbedingungen ist in der Flughafenregion zentral. Kleinere und bezüglich Raum- und Umweltauswirkungen eher untergeordnete Änderungen (wie vorliegend) bedingen keine Anpassung des Objektblatts, ein gewisser Anordnungsspielraum für die nachfolgenden Planungen muss bestehen bleiben.

Hinweis Objektblatt/Karte 1: Als Hinweis dargestellt werden sollten nicht die Lärmkurven zum geltenden Betriebsreglement (ehemals vBR), sondern zum BR2014.

Nach dem Beschluss zur Revision der LSV drängt sich im Objektblatt eine Überprüfung / Anpassung der Festlegungen und Erläuterungen zur Abstimmung mit der Raumentwicklung auf (Kapitel 4). Wichtig ist der Hinweis, dass in Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht ein grösserer Handlungsspielraum für die Siedlungsentwicklung besteht.

## 12 Regierungsrat Aargau (17. Dezember 2014)

Antrag: Das Gebiet mit Lärmauswirkungen ist auf dem Gebiet des Kantons Aargau auf die Lärmkurve gemäss Betriebsreglement 2014 zu reduzieren; Gebiete ausserhalb der Grenzwerte gemäss BR2014 (Surbtal) sind aus dem Gebiet mit Lärmauswirkungen zu entlassen.

Sachpläne werden angepasst, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthaft bessere Lösung möglich ist. Die Begründung, weshalb das SIL-Objektblatt angepasst wird, fehlt. Mit der beantragten Anpassung des SIL wird lediglich die Voraussetzung für die Genehmigung des Betriebsreglements geschaffen (das die Vorgaben des SIL nicht einhält). Mit diesem Vorgehen wird die gesetzliche Hierarchie der Planungsinstrumente umgangen und der Grundsatz der langfristigen Verlässlichkeit der Sachpläne ausgehöhlt.

Die Anpassung des Objektblatts wird mit der Sicherheit begründet. Demnach steht die Surbtalroute für Abflüge in der Nacht nicht, wie ursprünglich geplant, zur Verfügung (Konflikt mit dem Warteraum Gipol) und ist in der Lärmkurve zum BR2014 nicht enthalten. Folglich darf diese Route auch dem Gebiet mit Lärmauswirkungen nicht mehr zu Grunde gelegt werden.

Antrag: Das Gebiet mit Lärmauswirkungen ist wie geplant im Zwischenergebnis zu belassen und nicht in eine Festsetzung zu überführen (wie von der FZAG beantragt). Die Abstimmung (resp. die Differenzbereinigung) mit dem kantonalen Richtplan und die abschliessende Interessenabwägung haben noch nicht stattgefunden.

Die Ausweitung des Gebiets mit Lärmauswirkungen betrifft verschiedene Flächen, die in der Richtplanrevision 2104 als langfristiges Siedlungsgebiet bezeichnet sind. Mit der vom Bundesrat beschlossenen Anpassung der LSV kann dieser Konflikt entschärft werden, der Genehmigung der im Richtplan vorgesehenen Siedlungsentwicklung sollte nichts mehr im Weg stehen. Antrag: Andernfalls wäre ein Bereinigungsverfahren mit umfassender Interessenabwägung durchzuführen und der Nachtbetrieb des Flughafens anzupassen.

Die gemäss Betriebsreglement zulässigen Lärmimmissionen werden jedes Jahr teilweise massiv überschritten (insbesondere zweite Nachtstunde). Antrag: In Anwendung der Vorgaben im SIL-Objektblatt zum Lärmcontrolling hat das BAZL aufzuzeigen, welche Massnahmen zur Verminderung der Lärmbelastung durch den tatsächlichen Betrieb zu treffen sind.

## 13 Regierungsrat Schaffhausen (nur zum Betriebsreglement, 13. Januar 2015)

Die vorgesehene Intensivierung der Belastung im Norden des Flughafens widerspricht dem Grundsatz der gerechten Verteilung des Fluglärms auf alle Lufträume. Die beantragte Genehmigung des BR2014 ist zu verweigern. Einzelne Anträge: das CDA-Verfahren ist für alle Anflüge als Standard-Anflugverfahren im Betriebsreglement festzusetzen; die Zahl der Landungen in der zweiten Nachtstunde gemäss vBR ist beizubehalten; die Zahl der Starts über den Gemeinden Buchberg und Rüdlingen darf gegenüber dem vBR nicht erhöht werden (keine Ausdehnung der Planungswertkurven); der Abdrehpunkt in Richtung der Destination ist im Nachtbetrieb bei 8000 ft zu belassen; die Schnellabrollwege sollen einzig dem Verspätungsabbau dienen resp. nicht für zusätzliche Kapazitäten genutzt werden.

## 14 Regierungsrat Thurgau (Betriebsreglement mit Bezug zum SIL, 13. Januar 2015)

Antrag: Vor der Genehmigung des BR2014 soll das SIL-Objektblatt neu festgesetzt werden (inkl. Starts 16 geradeaus). Die vorliegende Fassung wird abgelehnt. Die Gesamtüberprüfung der Sicherheit am Flughafen Zürich hat gezeigt, dass nicht nur die Entflechtung des Ostkonzepts, sondern auch andere Massnahmen wesentlich zur Steigerung der Sicherheit beitragen können (z.B. Massnahme 9a: Starts 16 geradeaus während dem ganzen Tag).

Wird der Antrag abgelehnt, ist auf die «Vorabprämie» zum Staatsvertrag zu verzichten; bei der Entflechtung des Ost- und Südkonzepts ist die Abflugroute südlich des Kantons Thurgau auch in der Nacht als Hauptroute verbindlich zu verwenden; beim Nordkonzept soll auch tagsüber ein Teil der Abflüge ab Piste 28 südlich des Kantons geführt werden (zusätzliche Abflugroute); bei Ostanflügen soll das CDA-Verfahren grundsätzlich angewandt werden; die Schnellabrollwege sollen einzig dem Verspätungsabbau dienen.

## **21 Stadt Kloten** (RA Schaub&Bachmann, 17. Dezember 2014)

Antrag: Auf die Änderung des SIL-Objektblatts, insbesondere die Anpassung des Gebiets mit Lärmauswirkungen, ist zu verzichten. Die Begründung, wonach das Betriebsreglement anzupassen ist, reicht für eine Sachplanänderung nach bereits zwei Jahren bei weitem nicht aus. Im Interesse der Planbeständigkeit müssen die Gründe für eine Planänderung desto gewichtiger sein, je jünger der Plan ist. Daran ändert auch die Einstufung als Zwischenergebnis nichts; im Gegenteil besteht umso weniger Anlass, das mit weniger Verbindlichkeit ausgestattete Zwischenergebnis zu modifizieren, ohne dass sein Verbindlichkeitsgrad erhöht wird.

Die beabsichtigte Anpassung des SIL zum Zeitpunkt, in dem die Differenzbereinigung zum Richtplan (mit Abgrenzungslinie) noch im Gang ist, verstösst gegen die Koordinationspflicht des Bundes. Der SIL soll (analog dem Richtplan) für nachgeordnete Festlegungen genügend Spielraum offen lassen. Nicht jede nachgeordnete Festlegung bedingt eine Anpassung im SIL; dass die Genehmigung des BR2014 eine SIL-Anpassung erfordert, ist nicht nachgewiesen. Namentlich fällt die Begründung weg, dass das Betriebsreglement im Hinblick auf den Staatsvertrag anzupassen ist. Mit einer Ratifizierung des Staatsvertrags ist nicht mehr zu rechnen.

Die vorgesehene SIL-Änderung ist nicht mit dem bereits mit dem Bund koordinierten Richtplan (Abgrenzungslinie) vereinbar. Zudem wird der Stellenwert des SIL durch die «Dauerrevision» geschmälert, auf seine Beständigkeit kann nicht mehr vertraut werden.

## **22 Stadtrat Illnau-Effretikon** (21. November 2014)

Auf die vorgeschlagene Anpassung des SIL ist zu verzichten. Der SIL soll langfristig Planungssicherheit schaffen und frühestens erst nach 10 Jahren geändert werden. Auch Zwischenergebnisse sind behördenverbindlich und unterliegen dem Grundsatz der Planbeständigkeit. Die Interessen des Flughafens dürfen nicht über die Planungssicherheit gestellt werden.

Aus Gründen der Sicherheit darf der Grundsatz der Planbeständigkeit relativiert werden. Die Sicherheitsüberprüfung am Flughafen hat aber gezeigt, dass ein Betrieb mit Südstarts geradeaus weit besser abschneidet. Trotzdem werden diese Varianten nicht weiterverfolgt (ohne Begründung) und soll nur die Entflechtung Ostkonzept (das nur der Reduktion der Komplexität dient) umgesetzt werden.

Neuerungen im An- und Abflug sollen erst geprüft werden, wenn die LSV (Anhang 5) den modernen Erkenntnissen über Lärmschutz angepasst ist (Ersatz Lr durch Leq). Der Flughafen ist eine sanierungsbedürftige Anlage, Mehrlärm darf nicht ohne Sanierung genehmigt werden.

FL80-Regel beibehalten, ansonsten Aufweckreaktionen in sensiblen Nachtstunden durch einzelne Flüge. Nachtflugsperrre konsequent einhalten, Verspätungsabbau nur bei unvorhergesehenen Ereignissen (Verspätungen sind im heutigen Flugplan einprogrammiert).

Der Osten trägt heute mehr Fluglärm als der Süden. Die staatsvertraglich bedingte Verkehrsumlagerung (5 Abendstunden) soll zulasten des Ostens gehen. Andere mögliche Varianten wurden nicht in Betracht gezogen, der Lärmbericht ist ergänzungsbedürftig. In deutschen Sperrzeiten soll das Südkonzept eingesetzt werden, der Fluglärm soll auf alle Regionen verteilt werden.

Die Schnellabrollwege sollen einzig dem Verspätungsabbau, nicht der Kapazitätserhöhung dienen. Sie dürfen nicht zu einem vermehrten Einsatz des Ostkonzepts führen.

## **23 Stadtrat Opfikon** (13. Januar 2015), **Gemeinderat Wallisellen** (18. Dezember 2014)

Stimmen der Anpassung des SIL zu.

## **24 Stadtrat Zürich** (7. Januar 2015)

Antrag: Auf die vorliegende Anpassung des SIL ist zu verzichten; alle in Aussicht stehenden Änderungen im SIL sind zu gegebenem Zeitpunkt gesamthaft und koordiniert aufzulegen. Der SIL soll als Planungsgrundlage dienen und Rechtssicherheit schaffen (wesentlicher Baustein für das Nebeneinander von Flugbetrieb und Siedlungsentwicklung). Ständige Änderungen führen zu Problemen, längerfristige Planungen der Gemeinden gestützt auf den SIL sind nicht mehr möglich.

Antrag: Auf die Erweiterung des Gebiets mit Lärmauswirkungen im Süden ist zu verzichten; wenn nicht, sind die Lärmkurven in Seebach/Schwamendingen gemäss tatsächlicher Situation zu verkleinern. Diese Erweiterung erschwert/verunmöglicht eine Siedlungsentwicklung in diesem Stadtteil. Die Begründung für diese Erweiterung (Lärberechnung mit Rückenwindkomponente von 2 statt 5 Knoten) ist für Laien nur schwer nachvollziehbar (bzw. ist nicht ersichtlich, warum sich die FZAG in diesem Punkt irren konnte, wenn der Unterschied gravierend ist). Umgekehrt würde die neue Lärberechnung eine Verkleinerung des Gebiets mit Lärmauswirkungen erlauben, die im Objektblatt aber nicht berücksichtigt wurde. So wird das Gebiet mit Lärmauswirkungen einseitig zugunsten des Flughafens ausgeweitet.

Antrag: Die Inhalte des Sicherheitszonenplans (Eigentumsbeschränkungen) sind so rasch wie möglich im Öreb offen zu legen.

Die Stadt weist mit Nachdruck darauf hin, dass sie sich mit allen rechtlichen Mitteln gegen die vorgesehenen Südstarts geradeaus einsetzen wird. Sie betrachtet den Sicherheitsbericht von 2012 als mangelhaft.

## **25 Stadt Dübendorf, Stadt Uster, Gemeinden Egg, Erlenbach, Fällanden, Greifensee, Herrliberg, Küsnacht, Männedorf, Maur, Meilen, Schwerzenbach, Stäfa, Volketswil, Wangen-Brüttisellen, Zollikon, Zumikon (RA Baur Hürlimann, 18. November 2014)**

Antrag: Das Gesuch um Änderung des SIL-Objektblatts ist abzuweisen.

Der SIL beruht auf einem umfassenden Koordinationsprozess mit Abstimmung mit den kantonalen Richtplänen und einer Abwägung der betroffenen Interessen in einer Gesamtschau.

Die Änderung des Betriebs würde auch die Anpassung der AGL im Richtplan bedingen, eine solche Anpassung ist nicht beantragt. Die rechtlichen Voraussetzungen dazu wären auch nicht gegeben.

Materiell ist die Ausdehnung des Lärmgebiets im Süden nicht hinreichend begründet, die Begründung für den hinterlegten Betrieb fehlt. Das Lärmgebiet beruht auf dem Gesuch zum BR2014; die darin enthaltenen Lärberechnungen und der UVB sind jedoch nicht nachvollziehbar. Diese Unterlagen geben keine Auskunft, welche Änderung im Lärmgebiet durch welche BR-Änderung bedingt ist. (Die Änderung der Rückenwindkomponente kann nicht die einzige Begründung sein, diese ist zudem im BR2014 gar nicht beantragt.)

Es kann nicht sein, dass das Objektblatt auf der Grundlage der ungenügend begründeten BR-Änderung angepasst wird. Sonst müsste man die im Einspracheverfahren zu behandelnden Themen bereits in der vorgelagerten Mitwirkung (im falschen Verfahren) behandeln. (Das Einspracheverfahren könnte zu andern Ergebnissen führen als im Objektblatt festgelegt.) Zudem hält das Objektblatt die Abgrenzungslinie im Richtplan nicht ein. Ohne Anpassung der AGL ist eine Anpassung des Lärmgebiets im SIL nicht zulässig; diese Anpassungen müssen koordiniert erfolgen.

Das Gebiet mit Lärmauswirkungen kann nicht in eine Festsetzung überführt werden, weil die Planung noch nicht abschliessend koordiniert ist.

Die Änderung des Begriffs «vBR» zu «Betriebsreglement» ist nicht berechtigt, weil der Betrieb im SIL noch nicht festgesetzt ist (nach BGE ist das Betriebsreglement vorläufig, weil das SIL-Verfahren noch nicht abgeschlossen ist).

Die zweite SIL-Etappe (abhängig von der Ratifikation des Staatsvertrags) kann nicht auf 2015 terminiert werden.

Das Gebiet mit Lärmauswirkungen darf nicht den Betrieb des Flugplatzes Dübendorf beinhalten. Der Flugplatz Dübendorf ist im Objektblatt zu streichen, um kein Präjudiz für dessen künftige Nutzung zu schaffen.

Die Routenentflechtung im Osten dient nicht der Sicherheit, sondern der Erhaltung der Kapazität. Sicherheit kann auch mit einer Verkehrsreduktion erreicht werden. Die Aufnahme der Entflechtung ins Objektblatt ist nicht begründet, sie ist im Verfahren zum Betriebsreglement zu behandeln.

## **26 Gemeinderat Regensdorf / Gemeinderat Dällikon** (15. Januar 2015)

Von der Anpassung des Gebiets mit Lärmauswirkungen nicht betroffen. Problem Abdrehpunkt über dem Siedlungsgebiet, Störwirkung. Gemäss Hinweis im Objektblatt soll die Abflugroute nach Westen erst ab 2020 angepasst werden, mit satellitengestütztem Navigationsstandard (RNAV-RNP 0.3). Die technischen Möglichkeiten für die Verschiebung des Abdrehpunktes würden aber schon heute bestehen. Im Sinne der Vorsorge und der Vorgaben im SIL sollen Massnahmen zur Vermeidung von Lärm eingeführt werden, sobald dies möglich ist. Mit dem Hinweis im SIL darf dies nicht verhindert werden. Antrag: Neuformulierung der Erläuterung mit Auftrag, die Verschiebung des Abdrehpunkts möglichst rasch umzusetzen (auf der Grundlage von RNAV1).

## **27 Gemeinderat Berg am Irchel** (25. November 2014), **Gemeinderat Dorf** (18. Dezember 2014), **Gemeinderat Flaach** (13. November 2014), **Gemeinderat Volken** (17. November 2014)

Antrag: Verzicht auf nördliche Erweiterung des Gebiets mit Lärmauswirkungen, angemessene Reduktion der bestehenden Lärmkurve (Flaachtal). Erweiterung ist nicht gerechtfertigt. Luftraum wird nur in Ausnahmefällen für Abflüge in der Nacht genutzt; die Mehrheit der Nordstarts nach Osten drehen nach dem Start nach Links. Neue Flugzeuge sind leistungsstärker und emissionsärmer. Die Planungswertkurve für den Nachtbetrieb ist unverhältnismässig, beschränkt die Gemeinde nur auf dem Papier, nicht aber effektiv.

## **28 Gemeinderat Elgg, Gemeinderat Wiesendangen** (je 20. November 2014)

Der SIL-Prozess ist unglaublich, das Betriebsreglement bestimmt jetzt die Inhalte des SIL statt umgekehrt. Das bestehende Objektblatt ist behördenverbindlich (gilt auch für Zwischenergebnisse) und sollte frühestens erst nach 10 Jahren geändert werden, um Planungssicherheit zu schaffen.

Sicherheitsmängel am Flughafen sind konsequent zu eliminieren. Der Sicherheitsbericht von 2012 wird mit dem BR2014 nur teilweise umgesetzt (Massnahmen zur Verbesserung Ostkonzept), warum ist nicht ersichtlich. Massnahmen mit grösserem Sicherheits-Verbesserungspotenzial (Verbesserung Nordkonzept) werden nicht weiter in Betracht gezogen und ausgeschlossen (u.a. die Varianten mit Südstarts geradeaus), eine Begründung dazu fehlt.

Lärmschutzverordnung Anhang 5 ist anzupassen, Durchschnittsberechnungen (Leq) sind aufzugeben, bevor Neuerungen im An- und Abflugverkehr geprüft werden. Der Flughafen ist sanierungsbedürftig, eine Mehrbelärmung der Bevölkerung darf nicht ohne Sanierungsmassnahme genehmigt werden.

FL80-Regel darf nicht zulasten des Ostens angepasst werden; vermehrte Gefahr dass die Bevölkerung in sensiblen Nachtstunden durch einzelne Flüge geweckt wird.

Der Osten trägt jetzt schon mehr Fluglärm als der Süden. Einschränkungen durch den Staatsvertrag mit Deutschland sollen nicht einseitig nur mit dem Ostkonzept, sondern auch mit dem Südkonzept abgewickelt werden. Zusätzlicher Lärm soll auf alle Regionen verteilt werden.

Der militärische Trainingsraum Säntis soll zeitweise geöffnet werden (wir von der Luftwaffe kaum mehr genutzt, Flugplatz Dübendorf ist militärisch nicht mehr aktiv), damit die Abflugrouten nach Osten weiter südlich geführt werden können.

Die beantragten Schnellabrollwege dürfen einzig dem Verspätungsabbau und nicht der Kapazitätserhöhung dienen.

Die Nachtflugsperrung ist konsequent einzuhalten. Im SIL sind Vorgaben für den Flugplan zu definieren, damit der Verspätungsabbau nur bei unvorhergesehenen Ereignissen notwendig wird.

## **29 Gemeinderat Winkel** (RA Ueberwasser, 17. November 2014)

Antrag: Der Entwurf zur Anpassung des SIL-Objektblatts ist abzulehnen. Mit der Gemeinde sind neue Perimetergespräche aufzunehmen (Thema Sicherheit im aktuellen Flughafenbetrieb und bei künftigen Änderungen im SIL). Der Verzicht auf eine Parallelpiste ist ausdrücklich als Festlegung in den SIL aufzunehmen. Auf die Vororientierung zu den Pistenverlängerungen ist zu verzichten. Das geltende Betriebsreglement ist ausser Kraft zu setzen, soweit es den Erkenntnissen der Sicherheitsüberprüfung widerspricht.

Die Gemeinde ist an einer positiven und sicheren Entwicklung des Flughafens interessiert. Diese darf nicht auf Kosten der Gemeinde erfolgen. Anpassung SIL und Betriebsreglement berufen sich auf die Sicherheitsüberprüfung. Der rechtserhebliche Sachverhalt ist in den Gesuchen unrichtig und unvollständig festgehalten. Die Sicherheitsüberprüfung beruht zu Unrecht auf dem Abschluss des Staatsvertrags. Gemäss Erkenntnissen der Sicherheitsüberprüfung wird der Flughafen vorsätzlich gefährlich betrieben, das Betriebsreglement widerspricht diesen Erkenntnissen. Der Sicherheitsbericht ist ein Parteigutachten und nicht neutral, die Gemeinden wurden nicht einbezogen.

### **30 Gemeinderat Zollikon** (17. Dezember 2014)

Antrag: Mit der Revision des SIL-Objektblatts soll (anstelle der vorgeschlagenen Themen) ein langfristig lärmoptimiertes und mit der Raumplanung abgestimmtes Betriebskonzept festgesetzt werden, mit lärmoptimierten Flugverfahren auf der Basis der Satellitennavigation, ausgewählt nach der Zahl der Lärmbetroffenen und der Sicherheit und evtl. der Umsetzung des Staatsvertrags (als Vororientierung). Auf die vorliegende Anpassung des Objektblatts ist zu verzichten, das Objektblatt ist zu überarbeiten und neu aufzulegen. Auf die Anpassung des Gebiets mit Lärmauswirkungen ist zu verzichten. Die Lärmbelastung ist durch die Abgrenzungslinie im Richtplan begrenzt, eine Anpassung nach nur wenigen Monaten spricht nicht für die Gründlichkeit der Planung.

Das vorläufige Betriebsreglement soll ohne die angekündigte Lärmoptimierung und Abstimmung mit der Raumplanung mit wenigen Anpassungen zu einem definitiven Betriebsreglement umgewandelt werden. Dies widerspricht klar dem Auftrag des Bundesgerichts. Zudem muss der Flughafen lärmschutzrechtlich saniert werden.

Das langfristige Betriebskonzept soll konsequent auf die Möglichkeiten ausgerichtet werden, die die Satellitennavigation eröffnet. Eine Lärmverteilung ohne Notwendigkeit und unter Missachtung der Sicherheit hat hier keinen Platz.

### **31 Gemeinderat Ehrendingen** (7. Januar 2015)

Antrag: Auf die Ausdehnung der Abgrenzungslinie ist zu verzichten. Die Überschreitung der Lärmkurven gemäss vBR bzw. die Ausweitung der Planungswertkurve ins Limmattal widerspricht dem regionalen Entwicklungskonzept und ist nicht akzeptabel. Betroffen sind unerschlossene Wohnzonen und neues Siedlungsgebiet gemäss kant. Richtplanentwurf. Zudem stellt sich die Frage der Rechtssicherheit, wenn die AGL alle paar Jahre geändert wird. Das Gebot der Planbeständigkeit wird verletzt. Die Lärmbelastung ist durch die Optimierung des Flugbetriebs zu minimieren, die Nachtgrenzwerte sind aufgrund der Schlafgewohnheiten zu überprüfen.

### **32 Gemeinderat Neuenhof** (11. Dezember 2014)

Antrag: Die bewilligte zulässige Lärmbelastung für das Siedlungsgebiet der Gemeinde ist einzuhalten (keine Veränderung der im Objektblatt festgelegten Abgrenzungslinie). Das Siedlungsgebiet darf durch die Planungswertkurve nicht beeinträchtigt werden. Einschränkungen in der Siedlungsentwicklung werden nicht akzeptiert, künftige Konflikte zwischen Flughafenbetrieb und umgebenden Nutzungen sind durch geeignete raumplanerische Vorkehrungen zu vermeiden.

### **33 Gemeinderat Wettingen** (9. Januar 2015)

Antrag: Die vorliegende Änderung des Objektblatts wird abgelehnt. Damit der negative Einfluss auf die Limmattaler Gemeinden moderater ausfällt, sind eine engere Führung der Flüge auf der vorgesehenen Route und ein steilerer Abflugwinkel vorzusehen. Im Bereich der Abflugroute ist heute bereits ein Siedlungstrenngürtel im regionalen Richtplan ausgeschieden.

### **34 Stadt Engen im Hegau, Gemeinden Gaienhofen, Gottmadingen, Mühlhausen-Ehingen, Rielasingen-Worblingen (D; 12./13. November 2014)**

Die Gemeinden lehnen das SIL-Objektblatt ab. Ostkonzept regelt den Anflugverkehr während den sensiblen Abend- und Nachtstunden; Flugzeuge sollen über deutschem Gebiet aufliniert werden, was zu erheblicher Mehrbelastung in den Sperrzeiten führt. Zementiert die Nordausrichtung zulasten Deutschlands dauerhaft. Demgegenüber soll der Süden von Flugbewegungen freigestellt bleiben. Gemäss Studie 2012 ist Südausrichtung weitaus sicherer als Nord- und Ostkonzept (weniger Kreuzungspunkte), weshalb das UVEK Südabflüge geradeaus fordert. Sind im Objektblatt/BR2014 jedoch nicht aufgenommen, Alternativen zum beantragten Betrieb wurden demnach nicht ernsthaft geprüft. Der Vorfall auf dem Pistenkreuz führt nicht für Verbesserungen im Tagbetrieb, sondern wird als Grundlage für Regelungen während den Sperrzeiten herangezogen (ist unverständlich); Sicherheitsprobleme tagsüber können nicht durch Änderungen im Flugregime in den Tagesrandstunden gelöst werden (vorgeschobenes Argument).

Zudem wird leichtfertig, anstatt den militärisch kaum noch genutzten Sperrbereich über Dübendorf aufzuheben, der im eigenen Land entstehende Flugverkehr flächendeckend ins benachbarte Ausland verlagert. Eine neutrale Bewertung der vorhandenen Alternativen wird vermisst, die Verfügbarkeit des militärischen Sperrgebiets wird unter dem Aspekt der Sicherheit nicht ausreichend berücksichtigt (solche hausgemachte Restriktion dürfen in diesem Planungsverfahren nicht als unveränderlich hingenommen werden).

Schliesslich wurden die Umweltauswirkungen des beantragten Betriebs über Deutschland bisher nicht geprüft resp. in den Antragsunterlagen nicht dargestellt. Die Fremdenverkehrsziele gelten als besonders lärmempfindlich (Urteil EuGH 2012), tragen erheblich zur volkswirtschaftlichen Wertschöpfung der Region bei. Die beantragten weitgreifenden Umwegflüge ab Warteraum Amiki sind ökologisch und ökonomisch äusserst fragwürdig; mit denkbaren Alternativen setzt sich das Gesuch nicht auseinander.

### **40 Konsultative Konferenz Flughafen Zürich**

Stadt Zürich, Gesundheits- und Umweltsdep. (27. November 2014): analog Stadt Zürich

Bezirk Dietikon (25. November 2014): Das Zürcher Limmattal ist von der Anpassung des Gebiets mit Lärmauswirkungen nicht betroffen, Verzicht auf eine Stellungnahme

Bezirk Bülach Nordgemeinden, Verband Gemeindepräsidenten Bezirk Dielsdorf (November 2014): Das Betriebsreglement sieht eine unzumutbare Intensivierung der Nordausrichtung vor, der Süden wird einseitig und aus rein politischen Überlegungen entlastet. Aus diesem Grund sind auch die vorgeschlagenen Änderungen im SIL-Objektblatt zurückzuweisen. Auf zusätzliche Starts gegen Norden mit Ausweitung des Gebiets mit Lärmauswirkungen ist zu verzichten (gemäss Testphase 30 Starts zu empfindlichen Tageszeiten). Gefordert wird weiterhin eine faire Gesamtlösung. Vor der Einführung zusätzlicher Starts müssen sämtliche Alternativen geprüft und ausgewertet werden. Der Verzicht auf Südstarts geradeaus ist nicht nachvollziehbar, solche Starts sind zeitgleich und gleichberechtigt zu behandeln (nicht erst in einer zweiten SIL-Etappe). Zudem werden die Pistenverlängerungen abgelehnt, sie sind aus dem SIL zu streichen. Ohne Staatsvertrag besteht keine Notwendigkeit, an dieser Option festzuhalten.

### **41 RZU Regionalplanung Zürich und Umgebung (15. Januar 2015)**

Antrag: Das Gebiet mit Lärmauswirkungen soll nicht erweitert werden. Die Festlegung von Abgrenzungslinie und Gebiet mit Lärmauswirkungen hat zum Ziel, einen verlässlichen Rahmen für die Entwicklung des Flughafens und der Siedlungsentwicklung im Flughafengebiet zu schaffen. Sie soll nach dem Grundsatz der Rechts- und Planungssicherheit langfristig Bestand haben und gegenüber Veränderungen im Betrieb des Flughafens stabil sein. Die einseitige (wenn auch geringfügige) Anpassung des Lärmgebiets zugunsten des Flugbetriebs ist vom Prinzip her fragwürdig.

Antrag: Künftige Anpassungen von Betriebsreglement und Gebiet mit Lärmauswirkungen müssen mit einer Flexibilisierung der Planungswerte verknüpft werden. Eine solche Flexibilisierung muss durch geeignete Schutzmassnahmen für die Bevölkerung begleitet werden; die Planungssicherheit muss gewährleistet bleiben. Verschiebungen in den Planungswertkurven (auch zum Tagbetrieb) bedeuten eine erhebliche Herausforderung für die betroffenen Gemeinden.

#### **42 ZPG Zürcher Planungsgruppe Glattal** (10. Dezember 2014)

Antrag: Mit der Anpassung der Lärmbelastungskurve bzw. des Flugbetriebs ist zuzu erwarten, bis die Wirkung der Planungswerte ausserhalb der AGL aufgehoben ist. Die gesetzlichen Grundlagen sind entsprechend anzupassen. Damit kann die Planungssicherheit für die Siedlungsentwicklung ausserhalb der AGL erhöht werden.

Der Entwurf des Objektblatts ist mit den Zielen der regionalen Richtplanung nicht abgestimmt. Die Grenzwertkurven werden erheblich vergrössert. Dies ist für die Koexistenz von Siedlung und Flugbetrieb grundsätzlich unzweckmässig.

#### **43 ZPP Zürcher Planungsgruppe Pfannenstil** (22. Dezember 2014)

Antrag: Das Gebiet mit Lärmauswirkungen bzw. die AGL sollen gemäss heutigem Stand beibehalten werden. Diese Festlegungen sollen einen verlässlichen Rahmen sowohl für die Flughafen- als auch die Siedlungsentwicklung schaffen und nach dem Grundsatz der Rechts- und Planungssicherheit langfristig Bestand haben. Die zwar geringfügige aber einseitige Anpassung des Lärmgebiets zugunsten des Flugbetriebs nach nur einem Jahr ist prinzipiell fragwürdig.

#### **44 RWU Regionalplanung Winterthur und Umgebung** (18. November 2014)

Auf kurzfristige Anpassung SIL-Objektblatt verzichten, strategische Planung des Flughafens in Abstimmung mit dem Richtplan Zürich vornehmen. Die versprochene langfristige Planungssicherheit soll eingehalten werden, das Betriebsreglement darf nicht die Inhalte des SIL bestimmen. Flughafeninteressen dürfen nicht über die Planungssicherheit gestellt werden.

Betriebsvarianten mit Südstarts geradeaus schneiden in Bezug auf Sicherheit besser ab, werden aber ohne Begründung nicht weiter in Betracht gezogen. Sicherheitsmängel am Flughafen sind konsequent, unter Einbezug aller Optionen zu beheben.

Bevor Neuerungen im An- und Abflug geprüft werden, sind die Vorgaben in der LSV Anhang 5 den modernen Erkenntnissen über den Fluglärmschutz anzupassen (keine Durchschnittsberechnungen mehr). Der Flughafen ist eine sanierungsbedürftige Anlage.

Weiter soll die FL80-Regel in der Nacht beibehalten werden. Sonst besteht die Gefahr, dass die Bevölkerung wegen einzelnen Flügen geweckt wird. Die Nachtflugsperre soll konsequent eingehalten werden, ein Verspätungsabbau soll nur bei unvorhergesehenen Ereignissen notwendig sein.

Während den neuen Sperrzeiten über deutschem Gebiet (unter der Woche ab 20 Uhr) sollen die Flüge nicht mit dem Ostkonzept, sondern mit dem Südkonzept abgewickelt werden. Zusätzlicher Fluglärm soll auf die Regionen verteilt werden. Die Schnellabrollwege auf der Piste 28 dürfen nicht dazu führen, dass die Zahl der Ostanflüge erhöht und das Ostkonzept vermehrt eingesetzt wird.

#### **45 ZPW Zürcher Planungsgruppe Weinland** (6. Januar 2015), **Gemeindepräsidenten-Verband Bezirk Andelfingen** (15. Januar 2015)

Antrag: Die Planungswertkurve ist im Bereich Flaachtal unter die heutigen Werte zu reduzieren. Damit soll eine massvolle bauliche Entwicklung im Weinland weiterhin gewährt werden.  
(Begründung gemäss Ziff. 27)

#### **46 Baden Regio** (26. November 2014)

Antrag: Auf eine Ausdehnung der AGL ist zu verzichten. Das Limmattal ist der Entwicklungsschwerpunkt im Metropolitanraum Zürich. Eine Ausweitung der Planungswertkurve ES II ist nicht akzeptabel; widerspricht dem Regionalen Entwicklungskonzept resp. dem kantonalen Richtplan (Anpassungen Siedlungsgebiet). Mit der AGL soll die langfristige betriebliche Entwicklung des Flughafens sichergestellt werden; eine wiederholte Änderung der AGL verletzt das Gebot der Planbeständigkeit. Die Lärmbelastung ist durch eine Optimierung des Flugbetriebs zu minimieren. Die Nachtgrenzwerte sind aufgrund der Schlafgewohnheiten der Bevölke-



zung zu überprüfen. Eine Aufweichung der Nachtflugsperrung mit Ausnahmegenehmigungen ist auf ein Minimum zu beschränken. Der gekrümmte Nordanflug soll nicht weiterverfolgt werden.

#### **50 Flughafen Zürich AG** (12. Januar 2015)

Antrag: Das SIL-Objektblatt ist wie vorgesehen anzupassen. Das Gebiet mit Lärmauswirkungen ist gleichzeitig in eine Festsetzung zu überführen. Der Antrag an den Bundesrat hat innerhalb des ersten Quartals 2015 zu erfolgen.

Sollte das Objektblatt nicht wie vorgesehen angepasst werden, hätte dies gravierende Konsequenzen: Die beantragten betrieblichen Sicherheitsverbesserungen könnten nicht zeitnah umgesetzt werden. Die Lärmrechnungen müssten so angepasst werden, dass sie in den Lärmkurven des Objektblatts 2013 Platz finden würden. Dies liesse sich nur mit einer Reduktion der Flugbewegungen im Nachtbetrieb bewerkstelligen, mit schwerwiegenden Folgen für den Drehkreuzbetrieb.

Die mit der Anpassung des Objektblatts verbundenen Auswirkungen für die Gemeinden sind als verhältnismässig zu beurteilen. Die Planungswertüberschreitungen während den Nachtstunden können durch die LSV-Anpassung weitgehend abgedeckt werden.

Wird das Gebiet mit Lärmauswirkungen im Zwischenergebnis belassen, besteht das Risiko, dass Beschwerden gegen das Betriebsreglement wegen mangelnden Planungsgrundlagen vor Gericht Erfolg haben könnten.

Die Umsetzung der Sicherheitsmassnahmen im SIL2 sollte unverzüglich an die Hand genommen werden. Vor der Kommunikation zu den Inhalten des SIL2 sollten aber die Bereinigung mit dem Richtplan Zürich und der vorliegende SIL1 abgeschlossen sein.

#### **51 Skyguide** (14. Januar 2015)

Die vorgesehene Anpassung des SIL-Objektblatts wird vollumfänglich unterstützt. Um den Flughafenbetrieb robuster zu gestalten, müssen die Komplexität verringert und die Sicherheitsmarge erhöht werden. Mit der vorliegenden Anpassung (Entflechtung Ostkonzept) erfolgt dazu ein erster Schritt. Allfälligen Einsprachen/Beschwerden zum BR2014 sei die aufschiebende Wirkung zu entziehen.

Die für 2015 geplante zweite Etappe des SIL soll verzugslos weitergeführt werden, damit die Sicherheit am Flughafen kontinuierlich und nachhaltig verbessert werden kann. Unter den heute bestehenden Rahmenbedingungen lässt sich die geforderte Kapazität kaum mehr halten, geschweige denn weiterentwickeln. Das zentrale und wirksamste Element gemäss Sicherheitsüberprüfung ist der Südstart geradeaus, der als Option raumplanerisch ohne Einschränkungen zuzulassen ist.

#### **52 Komitee weltoffenes Zürich** (11. November 2014)

Antrag: Die für die Anwendung des BR2014 nötigen Anpassungen im SIL sind festzusetzen. Sie dienen der Verbesserung der Sicherheit im Flugbetrieb und werden unterstützt. Die Auswirkungen für die Bevölkerung werden als marginal beurteilt. Die Planungswertüberschreitungen sind zwar weitreichend, vergleichsweise aber geringfügig (mit Blick auf die Anpassung der LSV). Die nötigen umweltrechtlichen Erleichterungen (Lärmgrenzwertüberschreitungen) sind dem Flughafen zu gewähren.

#### **53 Pro Flughafen** (14. November 2014)

**VZAI**, Arbeitgeber-Dachverband (17. November 2014)

BR2014 und Anpassung SIL werden mit Nachdruck begrüsst und unterstützt; sind Voraussetzung für sicherheitstechnische und betriebliche Optimierungen (Umsetzung Vorgaben Bund, Sicherheitsempfehlungen SUST, Entlastung dicht besiedelte Wohngebiete, Verkürzung Roll- und Wartezeiten).

#### **54 Zürcher Bankenverband** (14. November 2014)

Zeitgemässe und bedürfnisgerechte Entwicklung des Flughafens ist für den Finanzplatz von zentraler Bedeutung. SIL und BR2014 sorgen für Sicherheit, Stabilität und Effizienz des Flughafenbetriebs (Umsetzung Vorgaben Bund, Sicherheitsempfehlungen SUST, Entlastung dicht besiedelte Wohngebiete, Verkürzung Roll- und Wartezeiten).

#### **55 Bürgerprotest Fluglärm Ost** (31. Oktober 2014)

SIL-Objektblatt wird vollumfänglich abgelehnt. Es berücksichtigt die Sicherheitsempfehlungen für nur 9% der Tages-Bewegungen und 15% der Tages-Betriebszeiten. Als Basis für das Objektblatt sind alle sicherheitsrelevanten Massnahmen aus dem Sicherheitsbericht sowie künftige Ausbauschritte einzurechnen. Die Selektion von nur einem Konzept (Ostkonzzept) als Grundlage für das Objektblatt ist unverständlich.

Sachpläne sollen der langfristigen Planungssicherheit dienen (Horizont von mindestens 15 Jahren) und nicht von Veränderungen aus kurzfristigen Einzelprojekten tangiert werden. (Weitere Versionen des Objektblatts sind, in Abhängigkeit einer ganzen Reihe von Ausbauschritten, in kurzer Zeit in Aussicht gestellt.)

Zusätzliche übergeordnete Forderung: Die Lärmbewertung ist neu auf die Basis mit einstündiger Betrachtungsweise zu stellen, der IGW ist auf 55 dB(A) zu senken. (Beispiel: Bassersdorf mit jährlich 20'000 Starts und 18'000 Landungen hat gemäss LSV keinen Fluglärm.) Die Betriebszeiten sind auf 6h30 bis 23h00 zu verkürzen (ohne Verspätungsabbau).

#### **56 Region Ost** (18. November 2014)

Der SIL-Prozess ist unglaublich, das Betriebsreglement bestimmt jetzt die Inhalte des SIL statt umgekehrt. Das bestehende Objektblatt ist behördenverbindlich (gilt auch für Zwischenergebnisse) und sollte frühestens erst nach 10 Jahren geändert werden, um Planungssicherheit zu schaffen.

Sicherheitsmängel am Flughafen sind konsequent zu eliminieren. Der Sicherheitsbericht von 2012 wird mit dem BR2014 nur teilweise umgesetzt (Massnahmen zur Verbesserung Ostkonzept), warum ist nicht ersichtlich. Massnahmen mit grösserem Sicherheits-Verbesserungspotenzial (Verbesserung Nordkonzept) werden nicht weiter in Betracht gezogen und ausgeschlossen (u.a. die Varianten mit Südstarts geradeaus), eine Begründung dazu fehlt.

Lärmschutzverordnung Anhang 5 ist anzupassen, Durchschnittsberechnungen (Leq) sind aufzugeben, bevor Neuerungen im An- und Abflugverkehr geprüft werden. Der Flughafen ist sanierungsbedürftig, eine Mehrberlärmung der Bevölkerung darf nicht ohne Sanierungsmassnahme genehmigt werden.

FL80-Regel darf nicht zulasten des Ostens angepasst werden; vermehrte Gefahr dass die Bevölkerung in sensiblen Nachtstunden durch einzelne Flüge geweckt wird.

Der Osten trägt jetzt schon mehr Fluglärm als der Süden. Einschränkungen durch den Staatsvertrag mit Deutschland sollen nicht einseitig nur mit dem Ostkonzept, sondern auch mit dem Südkonzept abgewickelt werden. Zusätzlicher Lärm soll auf alle Regionen verteilt werden.

Der militärische Trainingsraum Säntis soll zeitweise geöffnet werden (wir von der Luftwaffe kaum mehr genutzt, Flugplatz Dübendorf ist militärisch nicht mehr aktiv), damit die Abflugrouten nach Osten weiter südlich geführt werden können.

Die beantragten Schnellabrollwege dürfen einzig dem Verspätungsabbau und nicht der Kapazitätserhöhung dienen.

Die Nachtflugsperrung ist konsequent einzuhalten. Im SIL sind Vorgaben für den Flugplan zu definieren, damit der Verspätungsabbau nur bei unvorhergesehenen Ereignissen notwendig wird.