



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

26.06.2013

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 23. August bis 29. Oktober 2010**

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

06.2013

Inhalt Erläuterungsbericht nach Art. 16 RPV

1 Gegenstand und Grundlagen der Planung	5
2 Inhalt des Objektblatts	5
3 Planungsablauf	7
4 Berücksichtigung der Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung	
4.01 Nachfrageorientierte Entwicklung, Nachhaltigkeit – Anpassung Konzeptteil	9
4.02 Zweckbestimmung, Funktion und Leistungsangebot des Flughafens	9
4.03 Nachfrageorientierte Entwicklung, Nachhaltigkeit (Interessenabwägung)	10
4.04 Verkehrsarten (Prioritäten), Flüge nach Sichtflugregeln (VFR-Verkehr)	11
4.05 Raumsicherung für Parallelpistensystem	11
4.06 Raumsicherung für Pistenverlängerungen (Variante J_{opt})	12
4.07 Wahl der Betriebsvarianten, Ausrichtung Betrieb (Verteilung Flugbewegungen)	13
4.08 Beschränkung Flugbewegungszahl	15
4.09 Südabflüge geradeaus, wetterbedingte Südlandungen	16
4.10 Gekröpfter Nordanflug (gNA)	17
4.11 Betriebszeiten	18
4.12 Ausnahmeregelung Nachtflugsperre (ab 23.30 Uhr)	18
4.13 Pistenbenützung, zeitliche Beschränkungen im Tagbetrieb von 06.00 bis 22.00 Uhr (Starts vor 07.00 Uhr, Ostanflug)	20
4.14 Beschränkungen im Nachtbetrieb von 22.00 bis 23.00 Uhr, Annahmen zur Lärmberechnung	21
4.15 An- und Abflugrouten (Festlegung, Linienführung)	22
4.16 Einhaltung der Standard-Abflugrouten (Mindestüberflughöhen, Wegpunkte, 5'000-Fuss-Regel)	24
4.17 Anflüge (Continuous Descent Approach [CDA], kanalisiertes Vectoring)	25
4.18 Sicherheit, Absturzrisiko	25
4.19 Abstimmung mit der Raumentwicklung, Abgrenzungslinie (AGL), Anpassung Lärmschutzverordnung (LSV)	26
4.20 Gebiet mit Lärmauswirkungen	28
4.21 Zielvorgaben Lärmschutz, Luftreinhaltung, Vorsorgeprinzip	29
4.22 Emissionsgebühren (Lärm, Schadstoffe), Lenkungsabgaben	30
4.23 Lärmentschädigungen, Schallschutz	31
4.24 Betriebslärm, Standläufe (Schalldämpferanlage)	31

4.25	Lärmcontrolling (Methode, Vorgehen), Lärmmeßungen	31
4.26	Kantonale Systeme zur Fluglärmüberwachung	33
4.27	Abgrenzung Flughafenperimeter, Nutzung Flughafen-areal	33
4.28	Retentionsfilterbecken (RFP)	35
4.29	Sicherheitsfläche Piste 28, Glattüberdeckung	36
4.30	Fruchtfolgeflächen (FFF), Glattrevitalisierung	36
4.31	Ökologische Aufwertung (Ersatz- und Ausgleichsflächen), Schutzgebiete, Wald	37
4.32	Abstimmung mit Militär und Luftwaffe	38
4.33	Gebiet mit Hindernisbegrenzung	41
4.34	Landseitige Verkehrserschliessung – Erreichbarkeit Flughafen, Verkehrsangebot	42
4.35	Landseitige Verkehrserschliessung – Modalsplit (Zielwert, Überprüfung)	43
4.36	Landseitige Verkehrserschliessung – Parkplätze, Vorfahrt, Gebühren	45
4.37	Abstimmung SIL mit andern Planungen und Verfahren	46
4.38	Abstimmung mit Deutschland	47
4.39	SIL-Verfahren sistieren, zusätzliche Grundlagen erarbeiten	48
4.40	SIL-Verfahren: Rechtsgrundlagen, Beteiligung bei Vernehmlassung und Mitwirkung	48
4.41	Bundeseinfluss Flughafen Zürich	48
4.42	Flugplatznetz Schweiz	49
5	Ergebnisse aus der Ämterkonsultation	49
6	Abstimmung mit der Richtplanung der Kantone	53

Anhänge

- 1 Verzeichnis der eingegangenen Stellungnahmen aus der Anhörung und Mitwirkung
- 2 Zusammenstellung der Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung nach Themen
- 3 Zusammenfassung der Stellungnahmen der Kantone und der Flughafen Zürich AG
- 4 Bisheriger Planungsablauf im SIL

1 Gegenstand und Grundlagen 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 IIIB). Seither werden nun schrittweise die Objektblätter mit den anlagen spezifischen Vorgaben zu den einzelnen Flugplätzen erarbeitet (Teil IIIC).

In den Jahren 2002 bis 2013 verabschiedete der Bundesrat die Objektblätter für 42 Flugplätze. Der detaillierte Planungsablauf ist im Anhang 4 dargestellt. Konzeptteil und Objektblätter sind im Internet unter www.bazl.admin.ch/sil publiziert.

Nun liegt das Objektblatt für den Landesflughafen Zürich im Entwurf vor. Es baut auf den Vorgaben des Konzeptteils auf. Es 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). Im Hinblick auf die Umsetzung des Staatsvertrags vom 4. September 2012 oder die Umsetzung weitergehender Sicherheitsanforderungen wird das Objektblatt zu gegebener Zeit noch einmal anzupassen sein (Objektblatt zweite Etappe).

Weiter hat der Bundesrat in seinem Bericht über die Luftfahrt politik vom 10. Dezember 2004 festgehalten, dass der Flughafen Zürich seine Funktion als Drehscheibe für internationale Luftverkehrsverbindungen und als Schlüsselinfrastruktur für die Befriedigung der Nachfrage nach Mobilität von Wirtschaft und Gesellschaft auch in Zukunft erfüllen soll. Die nachfrageorientierte Entwicklung des Flughafens sei aber mit den Grundsätzen der Nachhaltigkeit in Einklang zu bringen. Mit der Anpassung im Konzeptteil vom 15. Mai 2013 (Teil IIIB – Generelle Ausrichtung der Zivilluftfahrt, Grundsatz 6) hat der Bundesrat dieser Haltung Nachdruck verschafft. Das SIL-Objektblatt orientiert sich an dieser Vorgabe.

Schliesslich beruht das Objektblatt auf dem Schlussbericht zum SIL-Prozess vom 2. Februar 2010. In diesem Schlussbericht sind die Ergebnisse des Koordinationsprozesses von 2004 bis 2009 zur künftigen Entwicklung des Flughafens zusammengefasst und erläutert. Dieser Schlussbericht ist ebenfalls im Internet unter www.bazl.admin.ch/sil-zuerich publiziert.

2 Inhalt des Objektblatts

Auf der Grundlage des Schlussberichts zum SIL-Prozess erarbeitete das BAZL 2010 einen ersten Entwurf zum Objektblatt. Die Zweckbestimmung des Flughafens, die Ausrichtung und Ausgestaltung des Betriebs (inkl. Lärmbelastungskurven) sowie der Flughafenperimeter (Umgrenzung der Flughafeninfrastruktur) konnten als Ergebnis des Koordinationsprozesses direkt ins Objektblatt übernommen werden.

Die Auswahl und die Ausgestaltung der in diesem Entwurf enthaltenen Betriebsvarianten beruhen auf dem Entscheid des UVEK vom 2. Juli 2008. Demnach waren die Varianten E_{opt} und E_{DVO} auf dem bestehenden Pistensystem sowie die Variante J_{opt} mit einer Verlängerung der Piste 28 nach Westen und 32 nach Norden weiterzuverfolgen. Die Varianten E_{opt} und J_{opt} erfordern eine Vereinbarung mit Deutschland über die Benützung des süddeutschen Luftraums, E_{DVO} berücksichtigt die geltenden deutschen Einschränkungen und lehnt sich an den heutigen Betrieb an.

Auf die raumplanerische Sicherung einer Betriebsvariante mit Parallelpiste verzichtete das UVEK mit dem Argument, dass eine solche Raumsicherung nur dann vorzunehmen sei, wenn das Vorhaben dereinst auch realisiert werden könnte. Die Realisierungschancen einer Parallelpiste in der dicht besiedelten Flughafenregion stufte es jedoch als gering ein. Als Begründung führte es in erster Linie die ausgewiesenen Verschiebungen in der Lärmbelastung (betroffene Städte Kloten und Bülach), die Beanspruchung der verfassungsmässig geschützten Flachmoore sowie die Verlegung der Autobahn, des Waffenplatzes Kloten-Bülach und verschiedener Wohngebäude (mit damit verbundenen Kosten) an.

Mit diesem Entscheid nahm das UVEK in Kauf, dass der Flughafen die prognostizierte Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen langfristig nicht wird befriedigen können. Unter der Voraussetzung, dass beim Betrieb auf dem bestehenden Pistensystem wie allenfalls auch mit verlängerten Pisten das sich bietende Potenzial ausgeschöpft werden kann, sah es die Funktion des Flughafens als Drehzscheibe im internationalen Luftverkehr jedoch nicht in Gefahr.

Andere Themenbereiche des Objektblatts waren, in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Fachstellen von Bund, Kantonen, Gemeinden und Flughafenhalterin, nach dem Abschluss des Koordinationsprozesses 2010 noch weiter zu vertiefen. Zu erwähnen sind hier insbesondere

- die Definition der «Abgrenzungslinie» in Abstimmung mit den Vorgaben zur Siedlungsentwicklung im Richtplan des Kantons Zürich;
- die Konstruktion des «Gebiets mit Hindernisbegrenzung» (resp. der Sicherheitszonen);
- die Erarbeitung eines «regionalen Gesamtverkehrskonzepts Flughafenregion» als Grundlage für die Festlegungen zur landseitigen Erschliessung des Flughafens;
- der Umgang mit den Fruchfolge- und Waldfächern im Flughafenperimeter;
- die Ermittlung des Flächenbedarfs für ökologische Ersatzmassnahmen als Grundlage für die Festlegungen zum Natur- und Landschaftsschutz; und
- die Abstimmung des Flugbetriebs mit der künftigen Nutzung der militärischen Lufträume durch die Luftwaffe (Flugplatz Dübendorf, Trainingsraum Säntis).

Weil zur künftigen Nutzung des Militärflugplatzes Dübendorf durch die Luftwaffe noch kein definitiver Entscheid vorliegt, waren die Betriebsvarianten mit Abflugrouten zu ergänzen, die bei einem Weiterbetrieb in Dübendorf eine konfliktfreie Nutzung des Luftraums von zivilen und militärischen Flügen ermöglichen würden.

Nachdem der mit Deutschland 2012 abgeschlossene Staatsvertrag noch nicht in Kraft gesetzt werden konnte, beschränken sich die Festlegungen zum Betrieb im vorliegenden, überarbeiteten Objektblatt auf die Betriebsvariante E_{DVO}. Neue Betriebselemente wie die Verlängerung der Pisten 28 und 32 oder der gekrümmte (vormals gekröpfte) Nordanflug, die im ersten Entwurf zum Objektblatt enthalten waren, sind lediglich als Vororientierung aufgeführt. Für deren Festsetzung ist eine Anpassung des Objektblatts im ordentlichen Verfahren erforderlich.

Der Flughafenbetrieb wurde 2011 einer Gesamtüberprüfung der Sicherheit unterzogen. Über die Umsetzung verschiedener, sachplanrelevanter Massnahmen, die zur Verbesserung der Sicherheit beitragen sollen, ist noch nicht definitiv entschieden worden. Weil zudem der im Objektblatt festgelegte Betrieb noch nicht abschliessend mit den Richtplanungen der Kantone abgestimmt werden konnte, ist das «Gebiet mit Lärmauswirkungen» erst als Zwischenergebnis festgelegt. Überdies wird auf die ursprünglich vorgesehene Festlegung einer Abgrenzungslinie vorerst verzichtet. Dies wird

nachzuholen sein, sobald über die Optionen der langfristigen Entwicklung des Flughafens Klarheit herrscht.

3 Planungsablauf

Zum ersten Entwurf des Objektblatts wurden die Bundesstellen im April 2010 konsultiert. Nach einer ersten Überarbeitung führten das BAZL und das ARE ab dem 23. August 2010 eine Anhörung der Behörden (raumplanerisch betroffene Kantone und Gemeinden, Flughafenhalterin) und eine Information und Mitwirkung der Bevölkerung zum Objektblatt durch. Koordiniert mit diesem SIL-Verfahren legten der Kanton Zürich eine Teilrevision des Richtplans (Kapitel Flughafen) und der Kanton Aargau eine Gesamtrevision des Richtplans (inkl. Kapitel Luftverkehr) öffentlich auf.

An der Anhörung und Mitwirkung beteiligten sich 13 Kantone, 128 Gemeinden, über 100 Verbände, Unternehmungen, politische Parteien und Interessengruppen sowie über 15'000 Privatpersonen (wovon 99 % mit Standardbriefen oder -postkarten). Die Eingaben sind im **Anhang 1** aufgelistet. Im **Anhang 2** sind die in den Eingaben enthaltenen Anträge nach Themen geordnet zusammengefasst. Die Stellungnahmen der Kantone und der Flughafen Zürich AG sind zusätzlich im **Anhang 3** zusammengefasst.

Zahlreiche Eingaben zu den Richtplanentwürfen, welche die Kantone Zürich und Aargau auflegten, beziehen sich auf die Inhalte des SIL-Objektblatts. Inhaltlich decken sie sich mit den im Anhang 2 aufgelisteten Anträgen.

2011 wertete das BAZL die Eingaben aus. Die Erwägungen zu den eingegangenen Anträgen waren innerhalb des UVEK zu konsolidieren, zu verschiedenen Sachverhalten waren Zwischenentscheide zu treffen. Diese Erwägungen und Zwischenentscheide sind, nach Sachbereichen geordnet, im nachfolgenden Kapitel 4 enthalten. Auf dieser Grundlage überarbeitete das BAZL das Objektblatt im Hinblick auf die zweite Ämterkonsultation.

Zu den Ergänzungen der Betriebsvarianten, die für den Fall der Weiterführung des Luftwaffenbetriebs auf dem Flugplatz Dübendorf vorzunehmen waren, wurden die betroffenen Kantone im vierten Quartal 2011 angehört.

Während den Staatsvertrags-Verhandlungen zwischen der Schweiz und Deutschland im ersten Halbjahr 2012 wurde das Verfahren zum Objektblatt unterbrochen. Die Sachverhalte im überarbeiteten Objektblatt, die unabhängig vom Ergebnis dieser Verhandlungen festgelegt werden können, wurden den interessierten Bundesstellen im September 2012 ein zweites Mal zur Konsultation unterbreitet. Diese prüften, ob das Objektblatt mit den Zielen und Grundsätzen ihrer Sachbereichsplanaung übereinstimmt und keine Widersprüche zu den bestehenden Konzepten und Sachplänen bestehen. Die Ergebnisse dieser Ämterkonsultation sind im nachfolgenden Kapitel 5 zusammengefasst.

Nachdem sich die Ratifizierung des Staatsvertrags mit Deutschland entgegen den ursprünglichen Erwartungen verzögert, entschied das UVEK im Frühjahr 2013, die Verabschiedung des Objektblatts zu etappen und dem Bundesrat in einer ersten Etappe das nun vorliegende Objektblatt zu unterbreiten, das die vom Staatsvertrag unabhängigen Sachverhalte regelt. Die Bundesstellen wurden dazu im Mai 2013 konsultiert. Die Ergebnisse sind ebenfalls im Kapitel 5 aufgeführt.

Gleichzeitig wurden die direkt betroffenen Kantone Zürich, Aargau und Schaffhausen gemäss Art. 20 der Raumplanungsverordnung (RPV) zur Prüfung eingeladen, ob das Objektblatt mit den Zielen und Grundsätzen ihrer Richtplanung übereinstimmt und keine Widersprüche zum gültigen Richtplan bestehen. Die Ergebnisse sind ebenfalls im Kapitel 6 aufgeführt.

4 Berücksichtigung der Anträge

Die Behandlung der Anträge folgt thematisch der Zusammenstellung in Anhang 2.

4.01 Nachfrageorientierte Entwicklung, Nachhaltigkeit – Anpassung Konzeptteil

Die Anpassung des Grundsatzes zur nachfrageorientierten Entwicklung der Landesflughäfen im Konzeptteil des SIL (Teil IIIB, Generelle Ausrichtung der Luftfahrt, Effiziente Nutzung der Luftfahrtinfrastruktur, Grundsatz 6) hat der Bundesrat am 15. Mai 2013 zusammen mit dem Objektblatt für den Flughafen Basel-Mulhouse verabschiedet.

4.02 Zweckbestimmung, Funktion und Leistungsangebot des Flughafens

Zweckbestimmung und Funktion des Flughafens sind durch die bestehenden Festlegungen im Konzeptteil des SIL und die Luftfahrtspolitik des Bundesrats vorgezeichnet. Sie werden im Objektblatt noch einmal an den Anfang der Festlegungen gestellt: «Der Flughafen Zürich ist ein Landesflughafen. Er soll Voraussetzungen schaffen, damit die Fluggesellschaften möglichst gute Direktverbindungen in Europa und zu den wichtigen Zentren weltweit anbieten und im Wettbewerb mit ihrer Konkurrenz auf andern Flughäfen bestehen können. ~~Der Flughafen stellt ... Standard entsprechen.~~ Ein Drehkreuzbetrieb soll möglich sein. Der Flughafen soll ~~sieh~~ im Interesse des Wirtschaftsstandortes Schweiz ~~nachfrageorientiert entwickeln können. Er soll~~ die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen abdecken, soweit dies mit den Grundsätzen der Nachhaltigkeit vereinbar ist.»

In verschiedenen Eingaben wird diese Zweckbestimmung – insbesondere die Aussage zum Drehkreuzbetrieb – unterstützt, in andern in Frage gestellt. Weiter wird eine ergänzende Festlegung beantragt, wonach gute Direktverbindungen in Europa erst ab Distanzen von 500 bis 800 km zu verankern seien und damit die Umlagerung des Flugverkehrs auf die Schiene gefördert würde. In diesem Zusammenhang wird auch gefordert, die verstärkte Zusammenarbeit unter den Landesflughäfen zu verlangen.

Vorgaben über die Rollenverteilung und die Zusammenarbeit unter den verschiedenen Verkehrsträgern machen der Sachplan Verkehr (Programmteil vom 26. April 2006) bzw. der Konzeptteil des SIL. Der Zusammenarbeit zwischen den Landesflughäfen widmet sich ebenfalls der Konzeptteil des SIL. Das Objektblatt verzichtet auf weitergehende Ausführungen zu diesen Themenbereichen. Demgegenüber wird der Anspruch, dass die Voraussetzungen für einen Drehkreuzbetrieb zu schaffen sind, in Anlehnung an die geltenden luftfahrtpolitischen Ziele aufrecht erhalten.

Weiter soll in der Zweckbestimmung verdeutlicht werden, dass das Objektblatt nicht nur den Raum für die künftige Entwicklung des Flughafens reserviert, sondern die Flughafenhalterin im Grundsatz auch verpflichtet, diesen Raum gemäss den luftfahrtpolitischen Zielen und der Zweckbestimmung des Flughafens sowie unter Berücksichtigung der umweltrechtlichen Bestimmungen auszunützen. Namentlich soll sie nicht nur eine der Funktion des Flughafens entsprechende leistungsfähige Infrastruktur, sondern auch die dieser Funktion entsprechende Kapazität bereit stellen. Dazu wird folgenden Anpassung im Objektblatt vorgenommen:

«... soweit dies mit den Grundsätzen der Nachhaltigkeit vereinbar ist ~~und die dazu notwendige Kapazität im Rahmen der nachfolgenden Bestimmungen bereitgestellt werden kann.~~»

«Der Flughafen stellt eine leistungsfähige Infrastruktur und betriebliche Rahmenbedingungen bereit, die ~~dieser seiner~~ Funktion und dem internationalen Standard entsprechen. *Er stellt eine auf diese Funktion*

ausgerichtete Kapazität bereit, soweit dies im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen und der nachfolgenden Festlegungen zum Betrieb und zur Infrastruktur möglich ist. Das An- und Abflugregime im Tagesverlauf soll einen auf diese Zweckbestimmung ausgerichteten, leistungsfähigen und sicheren Flugbetrieb ermöglichen. Der Flugbetrieb soll im in diesem Rahmen der nachfolgenden Festlegungen so organisiert sein, dass ein sicherer und leistungsfähiger Flugbetrieb möglich ist und die für die Abwicklung des Verkehrsaufkommens erforderlichen Stundenkapazitäten zur Verfügung stehen bereitgestellt werden können.»

Auf eine weitergehende Festlegung von Kriterien für das zu leistende Angebot und die Verankerung entsprechender Steuerungs- und Aufsichtsinstrumente im Objektblatt, wie dies in der Anhörung auch angeregt wurde, wird verzichtet. Das Objektblatt soll der Flughafenhalterin keinen konkreten Leistungsauftrag erteilen, sondern sich auf die raumplanerische Sicherstellung möglicher Optionen der baulichen und betrieblichen Entwicklung des Flughafens konzentrieren. Die im Objektblatt enthaltenen Festlegungen erfüllen diese Anforderung in ausreichender Weise. Weitere Fragen im Zusammenhang mit der Leistung, welche die Flughafenhalterin als Konzessionärin zu erbringen hat, werden im Zuge der Vorbereitungsarbeiten zur vorgesehenen Revision des Luftfahrtgesetzes vertieft zu behandeln sein.

4.03 Nachfrageorientierte Entwicklung, Nachhaltigkeit (Interessenabwägung)

Die im Objektblatt enthaltenen Festlegungen sind das Ergebnis eines umfassenden Optimierungsprozesses mit einer generellen Interessenabwägung. Dabei wird davon ausgegangen, dass sie mit den Grundsätzen der Nachhaltigkeit in Einklang stehen, soweit dies auf Sachplanstufe beurteilt werden kann. Im Kapitel zum Stand der Planung und Koordination sowie in den Erläuterungen (Kapitel Zweckbestimmung) wird darauf hingewiesen.

In den Festlegungen zur Zweckbestimmung wird diese Beurteilung wie folgt unterstrichen: «... soweit dies mit den Grundsätzen der Nachhaltigkeit vereinbar ist und die dazu notwendige Kapazität im Rahmen der nachfolgenden Bestimmungen bereitgestellt werden kann. Die nachfolgenden Festlegungen stehen mit dieser Vorgabe im Einklang. Der Flughafen stellt eine leistungsfähige Infrastruktur ...». Dies bedeutet, dass bei künftigen Vorhaben zum Bau und Betrieb des Flughafens kein erneuter Nachhaltigkeitsnachweis zu erbringen ist. Nachzuweisen bleibt, dass sich das Vorhaben im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen und der Festlegungen im Objektblatt bewegt. Das heisst, der Nachweis bzw. die abschliessende Prüfung der Umweltverträglichkeit von Projekten nach den Bestimmungen des Umweltschutzrechts bleiben immer vorbehalten.

Die Aussage zur Nachhaltigkeit wird von zahlreichen Eingaben aus der Anhörung und Mitwirkung in Frage gestellt: Die Nachfrageorientierung stehe im Widerspruch zur Nachhaltigkeit; die Interessen von Bevölkerung und Umwelt seien höher zu gewichten als die wirtschaftlichen Aspekte; der Luftverkehr habe sich angebotsorientiert zu entwickeln, die Nachfrage sei auf dem bestehenden Pistensystem abzuwickeln; die steigende Nachfrage könne nur bei gleichzeitiger Reduktion von Ressourcenverbrauch und Emissionen abgedeckt werden; anstelle einer Nachfrageorientierung seien die Flüge nach deren volkswirtschaftlichem Nutzen zu priorisieren; die Folgekosten in den Bereichen Ökologie und Soziales seien aufzuzeigen, Zielvorgaben für deren Reduktion festzulegen.

Die Abwägung zwischen den wirtschaftlichen Interessen, den gesellschaftlichen Interessen und den Interessen des Umweltschutzes ist letztlich immer stark politisch geprägt. Mit dem luftfahrtpolitischen Bericht und dem Konzeptteil des SIL hat der Bundesrat eine Richtung für die Landesflughäfen vorgegeben, die im Objektblatt jetzt umzusetzen ist. Grundlage bildet der SIL-Prozess, der nach den

Regeln der Nachhaltigkeit gestaltet wurde. Das vorliegende Ergebnis entspricht den Grundsätzen der Nachhaltigkeit, soweit dies auf Sachplanstufe beurteilt werden kann.

4.04 Verkehrsarten (Prioritäten), Flüge nach Sichtflugregeln (VFR-Verkehr)

Das Objektblatt sieht in der Zweckbestimmung die Regelung vor, dass Flüge des Linienverkehrs vor solchen des Charterkettenverkehrs Priorität haben. «Priorität haben Flüge des Linienverkehrs vor solchen des Charterkettenverkehrs. Soweit es die verbleibende Kapazität erlaubt, steht der Flughafen dem übrigen Flugverkehr offen. Vorrang haben dabei die nach Instrumentenflugregeln operierenden Flüge.»

Diese Festlegung soll dazu beitragen, die beschränkte Kapazität des Flughafens, insbesondere während der Hauptverkehrszeiten, optimal für den im öffentlichen Interesse stehenden Luftverkehr zu nutzen (Linien- und Charterkettenverkehr). Für Flüge der Allgemeinen Luftfahrt (General Aviation) soll der Flughafen offen stehen, soweit es die verbleibende Kapazität erlaubt. Einzelne Verkehrsarten sollen wie bis anhin aber nicht ausgeschlossen werden (insbesondere Flüge, die nach Sichtflugregeln operieren), so wie dies unter anderen die Flughafen Zürich AG verlangt. Die Nutzung der Infrastruktur soll mit marktwirtschaftlichen Mitteln, z. B. soweit wie möglich über die Ausgestaltung des Gebührensystems, gelenkt werden.

Die Interessenvertreter der Allgemeinen Luftfahrt und der Kleinaviatik wünschen, dass der Flughafen diesen Flugarten weiterhin offen steht, solange keine Ausweichmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Sollten sie vom Flughafen ausgeschlossen oder verdrängt werden, müsse der Bund für Alternativstandorte besorgt sein.

Zur langfristigen Benützbarkeit der Landesflughäfen für Flüge nach Sichtflugregeln (VFR-Verkehr) wird der Bund noch eine abschliessende Regelung zu treffen haben. Im Objektblatt wird in den Erläuterungen (Kapitel Zweckbestimmung) darauf hingewiesen. Eine Gelegenheit dazu bietet die vorgesehene Revision des Luftfahrtgesetzes. Die Möglichkeiten einer allfälligen Unterstützung der Kleinluftfahrt bei der Suche nach Alternativstandorten werden in diesem Zusammenhang ebenfalls zu prüfen sein.

Weitere Eingaben verlangen, dass der Betrieb der Kleinaviatik besser zu berücksichtigen sei (z. B. Überwachung der Flugrouten). Diese Aufsicht richtet sich nach den geltenden Bestimmungen der Luftfahrt und muss im Objektblatt nicht speziell erwähnt werden.

4.05 Raumsicherung für Parallelpistensystem

Der Grundsatzentscheid, wonach im SIL-Objektblatt auf die raumplanerische Sicherung einer Betriebsvariante mit Parallelpiste zu verzichten ist, wird vom Standortkanton Zürich, vom Kanton Aargau sowie der Mehrzahl der Gemeinden in der Flughafenregion ausdrücklich begrüßt. Viele Eingaben verlangen, dass dieser Verzicht mit einer Festlegung im Objektblatt untermauert werde. Gegen die Parallelpiste sind implizit auch alle privaten Lärmschutzgruppierungen im Osten, Norden und Westen des Flughafens, die den Ausbau des Pistensystems grundsätzlich ablehnen.

Unternehmungen und Organisationen der Luftfahrt, wirtschaftsnahe Organisationen sowie verschiedene Kantone aus der Zentralschweiz und den Alpen fordern die Raumsicherung für eine Parallelpiste (im Objektblatt zumindest als Zwischenergebnis oder Vororientierung). Der Handlungsspielraum für eine nachfragegerechte Flughafenentwicklung müsse zu Gunsten des Wirtschafts- und

Tourismusstandortes Schweiz langfristig erhalten bleiben, was nur mit dem Bau einer Parallelpiste erreicht werden könne.

Aus fachlicher Sicht (Luftfahrt, Raumplanung), gestützt auf die vorliegenden Gutachten, sprechen zwar viele Gründe für die raumplanerische Sicherung einer Betriebsvariante mit Parallelpiste. Die Raumsicherung für einen derart weitgehenden Ausbau des Flughafens ist jedoch nur zweckmäßig, wenn er dereinst auch realisiert werden kann. Das UVEK erachtet dies im angespannten politischen Umfeld in der dicht besiedelten Flughafenregion nicht als realistisch. Es bestätigt damit seinen Entscheid von 2008, auf die Raumsicherung für eine Parallelpiste im Objektblatt zu verzichten und nimmt damit bewusst in Kauf, dass der Flughafen die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen langfristig voraussichtlich nicht abdecken kann.

Mit diesem Entscheid unterstützt das UVEK Massnahmen, die zur Ausschöpfung des Potenzials auf dem bestehenden Pistensystem beitragen (z. B. Pistenbenützung in den Tagesrandstunden, Kapazität der An- und Abflugrouten, Ausnahmeregelung während der Nachtflugsperre; vgl. nachfolgende Ziffern).

4.06 Raumsicherung für Pistenverlängerungen (Variante J_{opt})

Der erste Entwurf zum Objektblatt sah eine Raumsicherung für die Betriebsvariante J_{opt} vor. Mit dieser Betriebsvariante ist die Verlängerung der Piste 28 nach Westen und der Piste 32 nach Norden verbunden. Sie bietet damit gleichwertige Pisten für alle Flugzeugtypen bei normalen Wetterlagen. Sie ermöglicht phasenweise wechselnde Landungen von Norden und Starts nach Westen oder Süden bzw. Landungen von Osten und Starts nach Norden. Die Lande- und Startwellen von Langstreckenflugzeugen können nach Norden ausgerichtet werden. Im Tagbetrieb führt sie im Vergleich zu den Varianten auf dem bestehenden Pistensystem bei ähnlicher Kapazität zu weniger Lärm betroffenen.

Die in der Anhörung und Mitwirkung eingereichten Anträge nahmen auf diesen ersten Objektblattentwurf Bezug:

Die Raumsicherung für die Betriebsvariante J_{opt} wurde vom Kanton Zürich (unter der Voraussetzung einer dauerhaften Vereinbarung mit Deutschland und der Zustimmung der Bevölkerung bei einer Realisierung der Pistenverlängerungen) sowie von Unternehmungen der Luftfahrt und von verschiedenen Organisationen unterstützt. Teilweise wurde eine Priorisierung dieser Variante im Objektblatt gefordert.

Die Nachbarkantone Aargau, St. Gallen und Thurgau, die Gemeinden und privaten Lärmschutzgruppierungen im Osten, Norden und Westen des Flughafens sowie zahlreiche Privatpersonen lehnten diese Pistenverlängerungen ab oder verlangten einen generellen Verzicht auf Pistenausbauten. Der Kanton Schaffhausen wandte sich gegen die Verlängerung der Piste 32. Generell wurde bemängelt, dass mit den Pistenverlängerungen trotz hoher Investitionskosten nur ein kleiner Kapazitätsgewinn erzielt werden kann (350'000 Bewegungen könnten auch auf dem bestehenden Pistensystem abgewickelt werden). Die Kantone, Gemeinden und Organisationen im Osten kritisierten insbesondere die Umlagerung von Lärmimmissionen in ihr Gebiet. Diese widerspreche der traditionellen Nordausrichtung des Flugbetriebs und sei aufgrund der Bestimmungen der DVO nicht notwendig. Weiter wurde darauf hingewiesen, dass die Pistenverlängerungen politisch unerwünscht seien (Entscheide des Zürcher Kantonsparlaments) oder dass die Piste 28 trotz Verlängerung die kürzeste bleibe und Sicherheitsrisiken berge (Überrollen der Piste, ungünstige Hindernissituation).

Schliesslich wurde angezweifelt, dass die Zahl der Lärm betroffenen am Tag signifikant tiefer liegt als bei den Betriebsvarianten auf dem bestehenden Pistensystem.

Mit dem Entscheid, die Festlegungen im Objektblatt vorerst auf diejenigen Sachverhalte zu beschränken, die unabhängig von künftigen Vereinbarungen mit Deutschland getroffen werden können, entfällt die Raumsicherung für den Betrieb der Variante J_{opt} («Gebiet mit Lärmauswirkungen»). Trotz der breit gefächerten Opposition hält das UVEK aber an der Verlängerung der Pisten 28 und 32 als Option für die Flughafenentwicklung fest. Es erachtet einen Betrieb auf verlängerten Pisten als vorteilhaft, weil er eine gute Kapazität und eine hohe Stabilität bei gleichzeitig günstiger Fluglärm situation aufweist. Zudem ist die Verlängerung der Piste 28 eine der möglichen Massnahmen, die zur Verbesserung der Sicherheit empfohlen (Gesamtüberprüfung der Sicherheit des Flughafenbetriebs 2001 / 2012) und die noch vertieft zu prüfen sein werden (vgl. Ziffer 4.18).

Die Einführung eines Betriebs mit verlängerten Pisten ist an die Umsetzung des Staatsvertrags oder die Umsetzung weitergehender Sicherheitsanforderungen geknüpft. Erforderlich ist zwingend eine Anpassung des Objektblatts mit vorgängiger Anhörung der Behörden und Mitwirkung der Bevölkerung. Dementsprechend werden die Festlegungen zu den Rahmenbedingungen zum Betrieb wie folgt ergänzt, als Festsetzung: «*Im Hinblick auf die Umsetzung der mit Deutschland vereinbarten Bestimmungen zur Nutzung des süddeutschen Luftraums oder für die Umsetzung weitergehender Sicherheitsanforderungen sind die «Rahmenbedingungen zum Betrieb» nach Anhörung der betroffenen Kantone anzupassen.*» und als Vororientierung: «*Unter diesen Voraussetzungen kann auch ein Betrieb auf einem System mit verlängerten Pisten 28 und 32 vorgesehen werden. Die Erarbeitung der für diesen Entscheid notwendigen Unterlagen ist an die Hand zu nehmen.*»

Mit dieser Vororientierung stellt der Bundesrat die Möglichkeit einer Verlängerung der Pisten zur Diskussion. Verbunden mit der Anpassung der «Rahmenbedingungen zum Betrieb» ist auch eine Anpassung des «Gebiets mit Lärmauswirkungen» (vgl. Ziffer 4.20). Nach den Bestimmungen des Raumplanungsgesetzes ist dazu eine Anhörung der Behörden sowie eine Information und Mitwirkung der Bevölkerung (Art. 4 RPG) vorzusehen. Überdies behält sich der Kanton Zürich zu allfälligen Pistenverlängerungen seine Zustimmung nach §§ 10 und 19 des Flughafengesetzes vom 12. Juli 1999 vor. Im Objektblatt wird in den Erläuterungen darauf hingewiesen (Kapitel Rahmenbedingungen zum Betrieb). Das Verfahren zur Überführung der Vororientierung in eine Festsetzung ist ebenfalls in den Erläuterungen umschrieben (Kapitel zur Verbindlichkeit der Inhalte des vorliegenden Objektblatts).

4.07 Wahl der Betriebsvarianten, Ausrichtung Betrieb (Verteilung Flugbewegungen)

Die Wahl der im ersten Entwurf zum Objektblatt verankerten Betriebsvarianten, welche das UVEK bereits 2008 im Grundsatz getroffen hatte, beruhte auf dem Ergebnis des SIL-Prozesses. Sie ging aus der Bewertung und dem Vergleich aller technisch und betrieblich möglicher Betriebsvarianten hervor. Dabei liess das UVEK den berechtigten politischen Anspruch einer gewissen regionalen Verteilung der Lasten nicht ausser Acht, indem es Varianten mit einer extremen Konzentration der Fluglärm belastung in einer Himmelsrichtung (insbesondere Varianten mit fast ausschliesslichem Ostflug) nicht weiterverfolgte.

Sehr viele Eingaben aus der Anhörung und Mitwirkung befassten sich mit dieser generellen Wahl der Betriebsvarianten. Die Mehrzahl dieser Eingaben beinhaltete den Antrag, einen bestimmten An- oder Abflugkorridor von Fluglärm zu entlasten. In der Regel ist eine solche Entlastung mit einer zu-

sätzlichen Belastung in einem andern Korridor verbunden. In zahlreichen Eingaben wurde explizit eine ausgewogene Verteilung des Fluglärms auf alle Regionen verlangt (z. B. gleichwertige Behandlung der Süd- und Ostanflüge, grösserer Anteil an Südflügen in den Tagesrandzeiten, vom gekröpften Nordanflug habe auch der Osten zu profitieren, ausgewogene Verteilung der Starts nach Süden und Westen). Analog der Forderung nach einem Verzicht auf Pistenverlängerungen wurde häufig beantragt, die Festlegungen im Objektblatt auf die Betriebsvarianten E_{opt} und/oder E_{DVO} zu beschränken, wobei sich die unterschiedlichen Forderungen nach der Ausrichtung des Betriebs auch hier die Waage hielten (z. B. vermehrt von Süden landen – Süden entlasten, gekröpfter Nordanflug forcieren – Verzicht auf gekröpften Nordanflug, Umstellung von Nord- auf Ostbetrieb nur aus Sicherheitsgründen – keine zusätzliche Belastung im Norden). In verschiedenen Eingaben wurde gefordert, den Betrieb an die gewachsene Nordausrichtung anzulehnen, Verhandlungsgewinne mit Deutschland oder technische Neuerungen seien den seit 2000 neu beschallten Gebieten gutzuschreiben. Unter DVO-Bedingungen seien Südflüge zu reduzieren, regelmässige Südflüge seien bis zum Jahr 2015 zu befristen, Südflüge seien nicht oder nur in Notsituationen zuzulassen. Schliesslich wurde verlangt, die Festlegungen im Objektblatt auf nur eine Betriebsvariante zu begrenzen.

Insgesamt führten die Ergebnisse aus der Anhörung und Mitwirkung bezüglich der Wahl der Betriebsvarianten zu keinen neuen Erkenntnissen. Gemeinsamer Nenner der kritischen Stimmen gegenüber den vorliegenden Betriebsvarianten war der Verzicht auf Änderungen am Pistensystem (vgl. Ziffer 4.06) und die grösstmögliche Reduktion der Bewegungszahl (Ziffer 4.08). Dies lässt die Schlussfolgerung zu, dass mit den drei ursprünglich vorgesehenen Betriebsvarianten ein ausgewogenes Spektrum möglicher und vorteilhafter Optionen für die künftige Entwicklung des Flughafens unter den verschiedenen Rahmenbedingungen zur Verfügung stand. Viele der eingebrachten spezifischen Ideen zur Verbesserung der Betriebsvarianten wurden bereits bei der Evaluation der Varianten im SIL-Prozess geprüft und dann aus Gründen der Sicherheit, der technischen Machbarkeit oder der Lärmbelastung verworfen.

Nach dem Entscheid, die Festlegungen im Objektblatt vorerst auf diejenigen Sachverhalte zu beschränken, die unabhängig von künftigen Vereinbarungen mit Deutschland getroffen werden können, werden die Festlegungen zum Betrieb auf die Betriebsvariante E_{DVO} beschränkt. Die andern beiden Betriebsvarianten entfallen. Die Umschreibung des Flugbetriebs in den Festlegungen wird entsprechend gekürzt und angepasst (Rahmenbedingungen zum Betrieb): *«Der Flugbetrieb wird auf dem bestehenden Pistensystem abgewickelt. Im Tagbetrieb wird in der Regel von Norden, bei starkem Westwind von Osten angeflogen. Sind aufgrund der Wind- oder Wetterverhältnisse Landungen von Norden oder von Osten nicht möglich, wird von Süden angeflogen. Die Starts erfolgen nach Westen (bei Bise nach Osten) und nach Süden mit Linkskurve. Bei Nebel- und Bisenlagen sind für die Stabilisierung der Kapazität zusätzlich auch Starts nach Süden geradeaus möglich. Während der morgendlichen Sperrzeiten wird von Süden gelandet, sofern die Sicht- und Windwerte dies zulassen. Gestartet wird nach Westen und Norden, bei Nordlandungen (Ausnahme gemäss DVO) nach Süden und Westen. Vor 06.30 Uhr sind Starts nach Süden nur zulässig, wenn Starts nach Westen aus technischen oder betrieblichen Gründen nicht möglich sind. Am Abend nach 21.00 Uhr bzw. während der abendlichen Sperrzeiten und im Nachtbetrieb nach 22.00 Uhr wird in der Regel von Osten gelandet, bei ungenügenden Wetterbedingungen oder ungenügender Pistenlänge für Ostlandungen von Süden oder Norden. Die Starts erfolgen in der Regel nach Norden und Westen, im Nachtbetrieb in der Regel nur nach Norden. Bei Landungen von Norden sind auch Starts nach Westen (oder Osten bei Bise) möglich. Ein gegenläufiger Verkehr mit Landungen von Norden und Starts nach Norden ist nur im Nachtbetrieb für jene Fälle vorzusehen, in denen keine Alternative besteht.»*

Eine Gemeinde forderte, auf der Grundlage von satellitengestützter Navigationstechnologie und mit Einsatz eines «arrival manager systems» neue Betriebsvarianten zu erarbeiten (gekrümmte Anflüge auf verschiedene Pisten).

Den Abflugrouten wurde die satellitengestützte Navigationstechnologie hinterlegt, deren Einführung bis 2020 vorgesehen ist. Damit können die Flugrouten im Nahbereich des Flughafens optimal auf die Besiedlung abgestimmt und die nach LSV relevante Lärmbelastung reduziert werden. Demgegenüber handelt es sich bei den in den Betriebsvarianten eingesetzten Anflügen um ILS-Standardanflüge. Mit Ausnahme des gekröpfte Nordanflugs (vgl. Ziffer 4.10) wurden in den ursprünglichen Betriebsvarianten keine satellitengestützten, gekrümmten Anflüge berücksichtigt. Bei satellitengestützten Anflügen wird der Endanflug auf den letzten Kilometern wie bei den ILS-Standardanflügen in der Pistenachse verlaufen. Damit soll die Stabilität des Flugzeugs im Anflug gewährleistet bleiben (Sicherheit). Solche Anflüge führen im Bereich der Immissionsgrenzwerte zu einer vergleichbaren Lärmbelastung wie die Standardanflüge; d. h. durch die Berücksichtigung satellitengestützter Anflüge wäre in Gebieten mit IGW-Überschreitung keine signifikante Lärmentlastung zu erwarten. Eine Umlagerung der Lärmbelastung auf andere Gebiete ergäbe sich ausserhalb der gesetzlichen Lärmgrenzwerte, allenfalls im Bereich der Planungswerte. Auf die Erarbeitung neuer Betriebsvarianten mit gekrümmten, satellitengestützten Anflügen für das Objektblatt wird deshalb verzichtet.

Das Objektblatt schliesst eine künftige Einführung satellitengestützter Anflüge jedoch nicht aus. Im Gegenteil, neue Technologien, die zur Lärmbremsung beitragen, sollen eingesetzt werden, sobald sie anwendungsreif sind (vgl. auch Ziffer 4.21). Zudem gibt das Objektblatt für die Routenführung ausserhalb der Gebiete mit IGW-Überschreitung einen Spielraum vor, indem es Abweichungen vom «Gebiet mit Lärmauswirkungen» im Bereich der Planungswerte explizit ermöglicht (vgl. auch Ziffer 4.20). Bei einer Neugestaltung der Anflugrouten im Hinblick auf die Verbesserung der Lärmsituation wäre dann zu beachten, dass die in den Betriebsvarianten enthaltenen, lärmäßig optimierten Startrouten unter Umständen ebenfalls angepasst werden müssten.

4.08 Beschränkung Flugbewegungszahl

Die Grenzen der künftigen Entwicklung des Flugbetriebs sind im Objektblatt durch das «Gebiet mit Lärmauswirkungen» hinreichend definiert (vgl. auch Ziffer 4.20). Für die raumplanerische Abstimmung zwischen der Siedlungsentwicklung und der Entwicklung des Flugbetriebs ist eine solche räumliche Festlegung zweckmäßig. Sie garantiert die erforderliche Rechts- und Planungssicherheit in der Flughafenregion. Sie gewährt den Fluggesellschaften und der Flughafenbetreiberin zudem einen zusätzlichen Anreiz, mit dem Einsatz von leiserem Fluggerät die möglichen Kapazitäten des Pisten-systems besser auszuschöpfen, ohne dass die Gesamtlärmbelastung zunimmt. Auf die Festlegung einer maximalen Flugbewegungszahl, wie dies in verschiedenen Eingaben verlangt wird, wird explizit verzichtet.

Der Kanton Zürich macht darauf aufmerksam, dass der Kantonsrat bei Erreichen von 320'000 Flugbewegungen (gestützt auf das Flughafengesetz und auf Antrag des Regierungsrats) Beschluss darüber fassen wird, ob der Kanton auf eine Bewegungsbeschränkung hinwirken soll. Diese 320'000 Flugbewegungen liegen ca. 10 % unter der Kapazität der im Objektblatt enthaltenen Betriebsvarianten.

4.09 Südabflüge geradeaus, wetterbedingte Südlandungen

Das Objektblatt sieht die Möglichkeit von Südabflügen geradeaus für die Stabilisierung der Kapazität bei Nebel- und Bisenlagen im Tagbetrieb vor (rund 1'000 Bewegungen pro Jahr). Damit kann die Zuverlässigkeit und Qualität des Flughafenbetriebs sowie die Sicherheit bei diesen besonderen Wetterlagen verbessert werden. Diese Südabflüge sind, ausser bei den direkt betroffenen Gemeinden und Interessengruppen im Süden, unbestritten. Die Betroffenen machen geltend, dass sie technisch und betrieblich nicht notwendig seien, die Kapazität bei erheblicher Mehrbelastung nur gering verbessern würden, dass die Interessen der Anwohner und des Lärmschutzes höher zu gewichten seien und dass die Sicherheit nicht ausreichend gewährleistet sei.

Das UVEK hält an der Option der kapazitätsstabilisierenden Südabflüge geradeaus im Objektblatt fest. Die Vorteile der Zuverlässigkeit und Sicherheit im Betrieb überwiegen die verhältnismässig geringfügige Mehrbelastung der betroffenen Bevölkerung.

Der Kanton Zürich teilt diese Beurteilung; nach seiner Meinung sind diese Abflüge jedoch nur zuzulassen, wenn gleichzeitig am Morgen keine regelmässigen Südflüge mehr stattfinden. Damit soll eine «Doppelbelastung» der Bevölkerung im Süden vermieden werden. Dieser Antrag wird abgelehnt, weil zu den Südlandungen, wie sie in Variante E_{DVO} enthalten sind, kein betrieblicher Zusammenhang besteht.

Aus Sicht der Lärbekämpfung sollen diese Abflüge dereinst nur mit grosser Zurückhaltung, insbesondere wenn dadurch Verspätungen in die Nachtstunden hinein verhindert werden können, bewilligt werden. Die abschliessende Prüfung nach Umweltschutzrecht bleibt den nachfolgenden Verfahren vorbehalten.

Das Objektblatt verzichtet auf die Raumsicherung für Südabflüge geradeaus zur Steigerung der Kapazität in den Hauptverkehrszeiten, obwohl solche Südstarts die einzige mögliche Massnahme zur namhaften Erhöhung der Kapazität auf dem bestehenden Pistensystem darstellen (rund 8'000 Bewegungen pro Jahr). In diesem Fall ist dem Lärmschutz in den dicht besiedelten Gebieten im Süden auch langfristig ein höheres Gewicht als dem Verkehrsangebot des Flughafens beizumessen. Dieser Entscheid deckt sich mit der Haltung des Kantons Zürich sowie der betroffenen Regionen, Gemeinden und Interessengruppen im Süden des Flughafens.

Mit diesem Entscheid stellt sich das UVEK gegen den Antrag der Unternehmungen und Organisationen der Luftfahrt, verschiedener Wirtschaftsverbände und einzelner Kantone, wonach der Raum für solche Südabflüge gesichert werden soll. Diese Antragsteller machen geltend, dass auf diese einzige verbleibende kapazitätssteigernde Massnahme auf dem bestehendem Pistensystem nicht von vorneherein zu verzichten sei, dass im Hinblick auf die Konkurrenzfähigkeit des Flughafens eine hohe Stundenkapazität während der Umsteigewellen (10.00 bis 13.30 und 16.00 bis 18.00 Uhr) bereitzustellen sei, dass diese Starts zur Reduktion der Komplexität der Flugoperationen und zur Entschärfung der Kreuzungspunkte auf den Flugrouten beitragen würden und dass die lärmsensiblen Tagesrandzeiten nicht betroffen seien.

Noch zu prüfen bleibt hingegen, ob der verstärkte Einsatz von Südabflügen geradeaus aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Diese Massnahme wurde im Rahmen der Gesamtüberprüfung der Sicherheit empfohlen, welcher der Flughafenbetrieb 2011 / 2012 unterzogen wurde (vgl. Ziffer 4.18). Ziel ist die Eliminierung von Kreuzungspunkten beim Start- und Landebetrieb (auf dem Pistenkreuz sowie zwischen den An- und Abflugrouten). Die Umsetzung dieser Massnahme würde die Anpas-

sung des vorliegenden Objektblatts mit allen ordentlichen Verfahrensschritten bedingen. Im Kapitel zum Stand der Planung und Koordination wird auf diesen Sachverhalt hingewiesen.

Schliesslich sieht das Objektblatt die Möglichkeit von Südlandungen in den seltenen Fällen vor, in denen die Wind- und Wetterverhältnisse keine Landungen von Norden oder von Osten her erlauben. Diese Massnahme dient der Flugsicherheit. Eine weitergehende Definition der Kriterien für die Anordnung solcher Südlandungen, wie sie der Kanton Zürich im Interesse der Überprüfbarkeit wünscht, ist nicht erforderlich und auch nicht ohne weiteres möglich: Die Verhältnisse, in denen Südlandungen angeordnet werden müssen, ergeben sich aus einem komplexen Zusammenspiel von Variablen, das eine einzelfallweise Beurteilung erfordert.

4.10 Gekrüppelter Nordanflug (gNA)

Im ersten Entwurf zum Objektblatt war festgesetzt, dass der auf Satellitentechnologie basierende gekrümmte Nordanflug (vormals gekröpfter Nordanflug gNA) als betriebliche Option offen gehalten werden soll, solange die Restriktionen im deutschen Luftraum bestehen bleiben (Variante E_{DVO}). Er kann anstelle der Südflüge eingesetzt werden, sofern er bezüglich der Sicherheit, der Umweltauswirkungen und der Kapazität gleichwertig ist. Eine betriebliche Notwendigkeit für diesen Anflug besteht nicht, er soll einzig der Lärmentlastung in den bevölkerungsreichen Gebieten im Süden des Flughafens dienen.

Die Stellungnahmen zum gNA waren sehr kontrovers. Der Kanton Zürich unterstützte den gNA. Er forderte, dass dessen Einführung nach Kräften voranzutreiben sei. Die von den Südflügen betroffenen Regionen, Gemeinden und Interessengruppen nahmen die gleiche Haltung ein. Gemeinden und Organisationen im Osten des Flughafens forderten ebenfalls eine rasche Einführung des gNA. Sie erwarteten aber, dass er auch zur Kompensation der zusätzlichen Ostflüge eingesetzt werde; der Fluglärm sei ausgewogen zu verteilen (vgl. auch Ziffer 4.07).

Der Kanton Aargau, unterstützt von den direkt betroffenen Regionen, Gemeinden und Lärmschutzorganisationen im Norden und Westen des Flughafens, lehnte den gNA ab. Als Hauptproblem führte er die Doppelbelastung im Surbtal durch die Kombination der letzten Abflüge am Abend und der ersten Anflüge am Morgen an. Weiter sei mit dem Überflug der bestehenden Kernanlagen ein Sicherheitsrisiko verbunden. Falls der gNA trotzdem eingeführt werde, sei der Auflinierbereich der Flugzeuge so zu gestalten, dass die stark bebauten Gebiete nicht oder nur in möglichst grosser Höhe überflogen werden (Ausflugspunkt GIPOL, Flugfläche 80).

Das UVEK hält an der Option eines gekrümmten Nordanflugs im Grundsatz fest, er soll jedoch nur als Vororientierung ins Objektblatt aufgenommen werden. Die Einführung des gNA ist an die Umsetzung des Staatsvertrags mit Deutschland geknüpft. Dementsprechend werden die Festlegungen zu den Rahmenbedingungen zum Betrieb wie folgt ergänzt, als Festsetzung: «*Im Hinblick auf die Umsetzung der mit Deutschland vereinbarten Bestimmungen zur Nutzung des süddeutschen Luftraums ... sind die «Rahmenbedingungen zum Betrieb» nach Anhörung der betroffenen Kantone anzupassen.*» und als Vororientierung: «... Unter den gleichen Voraussetzungen kann anstelle der Südflüge auch ein auf Satellitentechnologie basierender gekrümpter Nordanflug eingesetzt werden, wenn dieser bezüglich der Sicherheit, den Umweltauswirkungen und der Kapazität gleichwertig ist.» Die Erläuterungen im Objektblatt werden sinngemäss ergänzt (vgl. Ziffer 4.06).

4.11 Betriebszeiten

Die Betriebszeiten sind im Objektblatt von 06.00 bis 23.00 Uhr (Verspätungsabbau bis 23.30 Uhr) festgelegt. Sie sind das Ergebnis einer Abwägung zwischen den verkehrs- und volkswirtschaftlichen Interessen einerseits und dem Schutz der Bevölkerung vor Lärmimmissionen andererseits. Sie entsprechen der politischen Vorgabe des Standortkantons Zürich, sind mit dem vorläufigen Betriebsreglement (vBR) bereits in Kraft gesetzt und vom Bundesgericht bestätigt worden.

Mit Hinweis auf die Konkurrenzfähigkeit des Flughafens (Drehkreuzbetrieb) fordern die Swiss, verschiedene Organisationen der Luftfahrt und Wirtschaftsverbände längere Öffnungszeiten des Flughafens am Abend, einen bewilligungsfreien Verspätungsabbau bis 24.00 Uhr oder zumindest eine weniger restiktive Ausnahmeregelung bis 00.30 Uhr (vgl. Ziffer 4.12). Diese Flexibilisierung sei notwendig, weil viele Verspätungen nicht in der Verantwortung der Airlines lägen und mit dem Ausfall geplanter Flüge der Unmut der Passagiere, hohe Betreuungskosten und ein Imageverlust verbunden seien.

Demgegenüber verlangen zahlreiche Gemeinden und Interessengruppen eine Verlängerung der Nachtflugsperre auf 9 Stunden, wobei als Begründung das Ruhebedürfnis der Anwohner und der Lärmschutz angeführt werden. Im Einklang mit dem Standortkanton, den Nachbarkantonen sowie vielen Gemeinden und privaten Organisationen hält das UVEK an den im Objektblatt festgelegten Betriebszeiten mit einer Nachtflugsperre von 7 Stunden fest.

Verschiedene Parteien, darunter auch die Betreiber der Flughäfen Genève (AIG) und Basel-Mulhouse (EAP), verlangen einheitliche Betriebszeiten für alle Landesflughäfen. Vorgeschlagen wird eine Öffnungszeit bis 00.30 Uhr (inkl. Verspätungsabbau) gemäss den Bestimmungen der Nachtflugordnung (Art. 39ff VIL). AIG und EAP befürchten Konsequenzen aus den eingeschränkten Betriebszeiten und einer zu restiktiven Ausnahmeregelung in Zürich für ihren Betrieb. Der politische Druck auf eine Verlängerung der Nachtflugsperre auf ihren Anlagen sei zu vermeiden. Die Umleitung verspäteter Flüge von Zürich nach Genève oder Basel sei mit einer entsprechenden Regelung im SIL und im Betriebsreglement zu unterbinden. Die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt wollen ebenfalls sichergestellt haben, dass die Restriktionen in Zürich ab 23.30 Uhr nicht zu einer Verlagerung von Flügen nach Basel führen.

Diesem Anliegen soll im Rahmen der Möglichkeiten, welche die Umsetzung der Ausnahmeregelung während der Nachtflugsperre bietet, Rechnung getragen werden (vgl. Ziffer 4.12). Es ist nicht im Sinne der zuständigen Behörden, Verkehrsverspätungen, die in Zürich wegen der restiktiven Nachtflugsperre entstehen, durch eine Umleitung auf die andern Landesflughäfen, die längere Öffnungszeiten haben, abzubauen. Solche Ausweichflüge nach Genève oder Basel-Mulhouse werden jedoch nie ganz zu vermeiden sein. Das UVEK beabsichtigt derzeit auch nicht, sie durch Bestimmungen in einem Rechts- oder Planungserlass vollständig zu unterbinden (VIL, SIL-Objektblatt oder Betriebsreglement Zürich). In dieser Hinsicht kann es dem Antrag aus Basel und Genève nicht stattgeben.

Der Verspätungsabbau bis 23.30 Uhr soll gemäss geltender Regelung im vBR und bestehender Praxis ohne besondere Bewilligung zugelassen bleiben. Die Festlegung im Objektblatt wird entsprechend präzisiert: «Der Betrieb des Flughafens ist auf folgende Zeiten beschränkt: Tagbetrieb 06.00 bis 22.00 Uhr, Nachtbetrieb bis 23.00 Uhr. ~~mit Verspätungsabbau~~ Verspätete Starts und Landungen sind bis 23.30 Uhr ohne besondere Bewilligung zuzulassen.»

4.12 Ausnahmeregelung Nachtflugsperre (ab 23.30 Uhr)

Nach 23.30 Uhr gilt heute die Ausnahmeregelung nach Art. 39d VIL in Verbindung mit dem vBR: Ausnahmebewilligungen sind bei «unvorhergesehenen ausserordentlichen Ereignissen, insbesondere bei schwerwiegenden meteorologischen Verhältnissen» möglich. Der Entwurf zum Objektblatt sah eine Öffnung dieser Ausnahmeregelung vor: Das Betriebsreglement soll zwischen 23.30 und 00.30 Uhr weitere Fälle bestimmen können, bei denen der Flughafen eine Ausnahme von der Nachtflugsperre erteilen kann.

Die Unternehmungen und Organisationen der Luftfahrt, die für eine Flexibilisierung der Nachtflugsperre eintreten (vgl. Ziffer 4.11), fordern mit den gleichen Argumenten, die Ausnahmetatbestände während der Sperrzeiten weit zu fassen. Ausnahmebewilligungen seien zu erteilen bei Verspätungen im europäischen Verkehrsfluss aufgrund meteorologischer Ereignisse, Enteisung von Flugzeugen, hohem Verkehrsaufkommen (z. B. Ferienbeginn, Grossanlässe), Ausfällen oder Einschränkungen in der Luftverkehrsinfrastruktur (z. B. technische Probleme Flugsicherung, Behinderungen durch Streiks), technischen Problemen an Langstreckenflugzeugen. Die Flughafenbetreiberin schlägt vor, anstelle der Ausnahmetatbestände und zusätzlich zu den «ausserordentlichen und unvorhersehbaren Ereignissen» ein Kontingent von 15 (evtl. 40) Tagen für den Verspätungsabbau festzulegen. Eine solche Kontingentregelung sei transparenter und biete einen klareren Rahmen.

Auf der andern Seite lehnen die Nachbarkantone, die Mehrzahl der Gemeinden sowie die Lärm- schutzorganisationen jede Lockerung der Ausnahmeregelung während der Nachtflugsperre ab. Ausnahmen seien nur bei überwiegendem öffentlichem Interesse und zur Wahrung der Sicherheit oder weiterhin gemäss der Regelung im vBR nur bei «unvorhersehbaren ausserordentlichen Ereignissen, insbesondere schwerwiegenden meteorologischen Verhältnissen» zu gewähren. In verschiedenen Eingaben wird verlangt, den Verspätungsabbau nach 23.30 Uhr ganz auszuschliessen und die Ausnahmeregelung zu streichen. Sie untergrabe die verlängerte Nachtruhe, die Ausnahmegründe seien nur schwer überprüfbar und der Lärmschutz sei höher zu gewichten als die wirtschaftlichen Interessen des Luftverkehrs.

Im Vergleich zum bestehenden Betrieb eröffne das Objektblatt dem Flughafen die Möglichkeit zu- sätzlicher Kapazitäten am Tag. Diese Kapazitätssteigerung sei als Kompensationsmassnahme für die längere Nachtflugsperre begründet worden. Werde die Nachtflugsperre nun gelockert, so würde sich diese Kapazitätssteigerung nicht mehr rechtfertigen lassen. Insbesondere sei zu vermeiden, dass die Ausnahmeregelung zum Regelbetrieb wird: Würden vorhersehbare Ereignisse als Ausnahmefälle definiert, würde dies die Luftfahrtunternehmen zu einer dichteren Flugplangestaltung verleiten (Ver- gabe von mehr Slots), Verspätungen bzw. Ausnahmen wären vorprogrammiert.

Der Kanton Zürich steht ebenfalls für die Einhaltung der siebenstündigen Nachtruhe und die Auf- rechterhaltung der geltenden Ausnahmeregelung ein. Er verlangt, dass die Tatbestände für eine Ausnahmebewilligung in einem Bundeserlass (oder im Sachplan) verankert werden und diese Kom- petenz nicht mit dem Betriebsreglement an den Flughafen delegiert werde.

Angesichts der im internationalen Vergleich strengen Nachtflugregelung auf dem Flughafen Zürich erachtet es das UVEK als unumgänglich, auf unverschuldete Verspätungen mit Ausnahmebewilli- gungen reagieren zu können. Es hält deshalb an einer moderaten und zielgerichteten Öffnung der bestehenden Ausnahmeregelung fest. Die Ausnahmen von der Nachtflugsperre zwischen 23.30 und 00.30 Uhr sollen aber vernünftig geregelt werden. Diese Regelung soll der Konkurrenzfähigkeit des Flughafens (Drehkreuzbetrieb) Rechnung tragen. Sie soll auf der heutigen Praxis aufbauen und si-

cherstellen, dass der während der ordentlichen Betriebszeiten geplante Flugverkehr auch in ausserordentlichen Betriebssituationen abgewickelt werden kann. Die Festlegungen zu den Rahmenbedingungen zum Betrieb werden dementsprechend angepasst: «... *Verspätete Starts und Landungen sind bis 23.30 Uhr ohne besondere Bewilligung zuzulassen. Nach 23.30 Uhr kann die Flughafenhalterin auf begründetes Gesuch der betroffenen Fluggesellschaft eine Ausnahmebewilligung erteilen, wobei sie die Grundsätze der Verhältnismässigkeit berücksichtigt. Sie muss gewährleisten, dass Flüge nach 23.30 Uhr den Ausnahmearakter behalten und Verspätungen nicht zur Regel werden; die Nachtflugsperre soll über das Jahr gesehen grossmehrheitlich ausnahmenfrei bleiben.*»

Damit wird in Zürich eine im internationalen Vergleich immer noch sehr strenge Regelung für einen Flughafen mit interkontinentalen Direktverbindungen und Drehkreuzbetrieb getroffen. Diesem Umstand gilt es im Rahmen der Interessenabwägung, die bei der Erteilung von Ausnahmebewilligungen für Flüge während der Nachtflugsperre erforderlich ist, Rechnung zu tragen. Die Ausnahmeregelung für Starts und Landungen während der Nachtflugsperrenzeiten wird im Betriebsreglement verankert. Sie muss die geltende Bundesgesetzgebung (Art. 39d VIL) einhalten und sicherstellen, dass die Funktionsfähigkeit des Flughafens auch in ausserordentlichen Betriebssituationen gewährleistet ist. Darunter können beispielsweise schwerwiegende meteorologische Verhältnisse sowie technische oder betriebliche Störungen fallen. Bei der Prüfung der Ausnahmegesuche sind namentlich auch die Anstrengungen der Fluggesellschaften zur Vermeidung der Verspätungen sowie die Folgen einer Verweigerung der Ausnahmebewilligung für Passagiere und Fluggesellschaft zu veranschlagen und dem erhöhten Ruhebedürfnis der Bevölkerung in der Nacht gegenüberzustellen.

Entgegen dem Antrag des Kantons Zürich erachtet es das UVEK nicht als zweckmässig, die einzelnen Tatbestände für eine Ausnahmebewilligung im Objektblatt zu verankern, weil diese Tatbestände vorausschauend nie vollständig erfasst werden können. Entscheide über Ausnahmebewilligungen werden immer am besten situativ – in Erwägung aller Interessen – zu treffen sein, wobei der Einschätzung der Flughafenhalterin wie bis anhin eine tragende Rolle zukommen wird. Auch die Bestimmungen im Betriebsreglement werden diesen Spielraum offen halten müssen. Wichtig ist der im Objektblatt festzulegende Grundsatz, dass die Flüge nach 23.30 Uhr den Ausnahmearakter behalten, Verspätungen nicht zur Regel werden und die Nachtflugsperre über das Jahr gesehen grossmehrheitlich ausnahmenfrei bleibt. Damit kann bei der Erteilung von Ausnahmebewilligungen die Verhältnismässigkeit gewahrt und dem erhöhten Ruhebedürfnis der Bevölkerung in der Nacht hinreichend Rechnung getragen werden.

4.13 Pistenbenützung, zeitliche Beschränkungen im Tagbetrieb von 06.00 bis 22.00 Uhr (Starts vor 07.00 Uhr, Ostanflug)

Die mögliche Pistenbenützung (bzw. der Einsatz der Flugbetriebskonzepte) im Tagesverlauf ist im Objektblatt definiert. Sie folgt dem Gebot der optimalen Ausnützung des Pistensystems in den zur Verfügung stehenden Betriebszeiten – in Abwägung mit den Anforderungen des Lärmschutzes (insbesondere Nacht und Tagesrandstunden). Diese Möglichkeiten können durch die Bestimmungen im Betriebsreglement grundsätzlich ausgeschöpft werden, müssen im Einzelfall im jeweiligen Genehmigungsverfahren aber noch abschliessend geprüft werden. Einschränkungen in der Pistenbenützung betreffen unter anderem die Starts in der Morgenstunde (erst ab 06.30 Uhr auf zwei Pisten; vorher Starts nach Süden nur, wenn nach Westen nicht möglich); ab 21.00 Uhr soll im Regelbetrieb von Osten angeflogen werden (Flugbetriebskonzepte mit Ostanflug führen insgesamt zu weniger Lärm-betroffenen).

Verschiedene Eingaben zur Pistenbenützung zielen in die gleiche Richtung wie die Eingaben zur Wahl der Betriebsvarianten (vgl. Ziffer 4.07) und fordern eine ausgewogene Verteilung der Fluglärmbelastung. Viele Gemeinden, vornehmlich im Norden und Westen des Flughafens, sowie verschiedene Organisationen verlangen, im Sinne der Vorsorge und zum Schutz stark belasteter Regionen bei Betriebsreglementsänderungen zeitliche Betriebsbeschränkungen zu prüfen.

Der Kanton Aargau, unterstützt von Gemeinden und Lärmschutzorganisationen im Westen des Flughafens, beantragt, Starts nach Westen und Süden erst ab 07.00 Uhr zuzulassen (gemäss heutiger Regelung). Der Süden und der Westen seien nicht ungleich zu behandeln. Weitere fordern den Verzicht auf Starts nach Westen nach 21.00 Uhr («Caravelle-Regelung»).

Kantone, Gemeinden und Lärmschutzorganisationen im Osten des Flughafens lehnen die im Regelbetrieb nach 21.00 Uhr geplanten Anflüge von Osten ab (auch mit Hinweis auf das Gebot, den Betrieb soweit als möglich nach Norden auszurichten und das nach DVO zulässige Mass an Überflügen über Deutschland auszunützen).

Demgegenüber spricht sich die Fluggesellschaft Swiss für eine weitergehende Flexibilisierung der Pistenbenützung aus (z. B. Südstarts und Südlandungen, vgl. auch Ziffer 4.14). Aus Sicht der Flughafenbetreiberin sind zumindest alle Forderungen nach weitergehenden betrieblichen Einschränkungen im Tagbetrieb abzulehnen, damit die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens nicht zusätzlich geschränkt werde.

An der im Objektblatt festgelegten Pistenbenützung im Tagesverlauf ist festzuhalten. Die im Vergleich zum bestehenden Betrieb ausgeweiteten Möglichkeiten lassen sich mit der Verlängerung der Nachtflugsperre begründen. Eine weitergehende Beschränkung der Pistenbenützung (verbunden mit einer Einschränkung der Kapazität) ist mit der Funktion des Flughafens, eine weitergehende Öffnung mit den Prinzipien des Umweltschutzes nicht vereinbar.

Für die im ersten Entwurf zum Objektblatt festgelegte Variante J_{opt} beantragten der Kanton Zürich und die Stadt Kloten, den Ostanflug über Mittag auf 10.00 bis 14.00 Uhr zu begrenzen; die längere Phase bis 16.00 Uhr sei weder betrieblich noch bezüglich des Verkehrsaufkommens der Langstreckenflugzeuge nachvollziehbar. Mit dem Verzicht auf die Variante J_{opt} im vorliegenden Objektblatt (vgl. Ziffer 4.06) entfällt auch die Festlegung der für einen Ostanflug über Mittag erforderlichen Pistenverlängerungen; der Antrag wird gegenstandslos.

4.14 Beschränkungen im Nachtbetrieb von 22.00 bis 23.00 Uhr, Annahmen zur Lärmberechnung

Der betriebliche Entwicklungsspielraum ist durch das im Objektblatt festgelegte «Gebiet mit Lärm-auswirkungen» begrenzt (vgl. Ziffer 4.20). Dieses unterscheidet gemäss LSV zwischen dem Tagbetrieb (06.00 bis 22.00 Uhr) und dem Nachtbetrieb (ab 22.00 Uhr). Es beruht auf den Lärmberechnungen zur Betriebsvariante E_{DVO} und den «zulässigen Lärmimmissionen» gemäss vBR. Den Lärmberechnungen liegen das für 2030 prognostizierte jährliche Verkehrsaufkommen (für den Nachtbetrieb: 10'100 Flugbewegungen), die für diesen Zeitpunkt anzunehmende Zusammensetzung der Flotte sowie die eingesetzten Flugbetriebskonzepte (resp. die darin enthaltenen Flugrouten) zu Grunde.

Der Kanton Aargau möchte den Nachtbetrieb so überarbeitet haben, dass die Planungswerte nach LSV in seinem Kantonsgebiet grösstmöglich eingehalten sind. Er wird dabei von verschiedenen Gemeinden und Schutzorganisationen unterstützt. Namentlich beantragt er, den Verteilschlüssel bei

den nach 22.00 Uhr startenden Flugzeugen entsprechend deren Destination festzulegen (Verhältnis auf den Abflugrouten nach rechts und links von 1:1, höchstens 1:2).

Bei der Festlegung der Annahmen zur Lärmberechnung wurde bereits versucht, die Verkehrsentwicklung gemäss Nachfrageprognose und die Anforderungen des Lärmschutzes in ein ausgewogenes Verhältnis zu bringen. Weitergehende Anpassungen dieser Annahmen zur Verkleinerung der Lärmkurven (z. B. weniger Flugbewegungen oder Reduktion der Starts schwerer Flugzeuge nach 22.00 Uhr) wären mit dem Ziel, die Funktion des Flughafens langfristig aufrecht zu erhalten, nicht mehr vereinbar. Eine blosse Umverteilung des prognostizierten Verkehrs auf andere Startrouten würde lediglich zu einer Umlagerung der Lärmelastung ohne Verbesserung der Gesamtsituation führen. Deshalb wird auf eine Anpassung des «Gebiets mit Lärmauswirkungen» resp. eine Änderung der Annahmen zur Lärmberechnung verzichtet. Allenfalls trägt die vorgesehene Überprüfung der LSV zur Entschärfung des Problems im Kanton Aargau bei (vgl. Ziffer 4.19).

Weiter beantragt die Fluggesellschaft Swiss eine flexible Pistenbenützung bis Betriebsschluss. Namentlich seien Starts nach Süden bei schlechten Wetterverhältnissen bei allen Betriebsvarianten (statt gegenläufigem Betrieb), Landungen von Süden bei den Varianten E_{opt} und J_{opt} bei schlechter Sicht und schwachen Winden als normale Option vorzusehen (Objektblatt erster Entwurf). Demgegenüber werden in verschiedenen Eingaben Einschränkungen im Nachtbetrieb zwischen 22.00 und 23.00 Uhr verlangt, unter anderem, dass nur «hubrelevante» Flüge zuzulassen seien (ebenso zwischen 06.00 und 07.00 Uhr) oder dass die jährliche Zahl der Nachtflugbewegungen auf 10'000 (oder 5'000) zu begrenzen sei. Der Kanton Zürich beantragt, den Charterverkehr gemäss dem vBR (Entscheid Bundesgericht) zu regeln (keine Starts nach 22.00 Uhr).

Im Objektblatt sind die Prioritäten der Verkehrsarten in der Zweckbestimmung geregelt. Weitergehende Differenzierungen (z. B. Einschränkungen von Verkehrsarten nach Tageszeiten) sind im SIL nicht stufengerecht und können bei Bedarf im Betriebsreglement festgelegt werden (z. B. Ausschluss Charterverkehr nach 22.00 Uhr). Eine Plafonierung der Bewegungszahl ist nicht zweckmässig (vgl. auch Ziffer 4.08); im Objektblatt bleibt das Verkehrsaufkommen in der Nachtstunde durch das «Gebiet mit Lärmauswirkungen» begrenzt. Umgekehrt ist eine weitergehende Flexibilisierung bei der Pistenbenützung mit den Prinzipien des Umweltschutzes nicht vereinbar (vgl. Ziffer 4.13).

4.15 An- und Abflugrouten (Festlegung, Linienführung)

Die An- und Abflugrouten, bzw. die damit verbundenen An- und Abflugverfahren, sollen nicht im SIL, sondern erst im Betriebsreglement definitiv festgelegt werden. Die Flugrouten sind im Objektblatt in den Erläuterungen dargestellt.

Der Kanton Aargau erachtet die Lage der An- und Abflugrouten als räumlich abgestimmt. Sie seien im Objektblatt verbindlich festzulegen, neue Flugrouten oder wesentlich veränderte Linienführungen müssten mit den betroffenen Kantonen vorgängig abgestimmt werden. Der Wunsch nach einer verbindlichen Festlegung der Routen im SIL wird von den Kantonen Thurgau und St. Gallen geteilt. Mit dem Ziel der Lärmverminderung seien zumindest klarere Vorgaben zur Routenführung im Objektblatt zu verankern. Der Kanton Zürich verlangt eine Präzisierung der Festlegungen im Objektblatt, wonach sich die Belegung der Flugrouten – im Rahmen der Regeln für die Pistenbenützung – in erster Linie nach der Destination der Flüge und dem Verkehrsaufkommen richten solle.

Die Festlegung der Flugrouten im Betriebsreglement erfordert eine umfassende Sicherheitsprüfung nach den geltenden Normen, die im Rahmen des SIL noch nicht erbracht werden kann. Dabei ist

nicht auszuschliessen, dass in einzelnen Fällen von der im Koordinationsprozess geplanten Linienführung abgewichen werden muss. Vor der definitiven Festlegung der Flugrouten im Betriebsreglement werden die betroffenen Kantone aber wiederum angehört, wie dies die gesetzlichen Bestimmungen zum Verfahren verlangen.

Im Übrigen beruhen die Lärmberechnungen bzw. das im Objektblatt festgelegte «Gebiet mit Lärm-auswirkungen» auf den Flugrouten. Die Linienführung dieser Flugrouten wurde zusammen mit den Kantonen bezüglich der Lärmauswirkungen bereits soweit optimiert, wie dies die betrieblichen und flugtechnischen Bedingungen zulassen. Die Belegung der Flugrouten beruht auf Annahmen zum künftigen Betrieb, die das Anliegen, die Flüge möglichst direkt in die Richtung der jeweiligen Destination zu führen, berücksichtigen. Die Festlegung des «Gebiets mit Lärmauswirkungen» lässt dem Betriebsreglement letztlich nur wenig Spielraum für eine Abweichung von der geplanten Linienführung und der einberechneten Belegung der Flugrouten: Einzig für die Umsetzung von Sicherheitsauflagen oder die Verbesserung der Lärmsituation sieht das Objektblatt die Möglichkeit von solchen Abweichungen im Bereich der Planungswerte vor (vgl. Ziffer 4.20). Solche Abweichungen werden jedoch gut zu begründen sein. In diesem Sinne kann den Anliegen der Nachbarkantone weitgehend nachgekommen werden. Die vom Kanton Zürich vorgeschlagene Präzisierung ist nicht erforderlich.

Der Kanton Aargau akzeptiert die Surbtalroute nur, wenn gleichzeitig auf den gNA verzichtet wird (vgl. Ziffer 4.10) und die Lärmauswirkungen im Nachtbetrieb reduziert werden (vgl. Ziffer 4.14). Er wird von seinen Planungsregionen und Gemeinden sowie den dort ansässigen Organisationen und Parteien unterstützt. Weitere Eingaben aus dem Westen des Flughafens fordern, dass die nach Westen startenden Flugzeuge mit Destinationen im Osten und Süden möglichst rasch abdrehen.

Parteien und Interessengruppen im Osten des Flughafens verlangen, dass die An- und Abflüge im Osten zu entflechten, der Luftraum TMA 4 auf die ursprüngliche Höhe anzuheben, der Warterraum AMIKI wieder zurückzusetzen und direkte Abflüge nach Norden zuzulassen seien.

Verschiedene Eingaben Privater befassen sich mit der Linienführung einzelner Routen. Unter anderem seien die Startrouten nach Süden so anzulegen, dass genügend Luftraum für Sichtflugverkehr im Gebiet Flugplatz Hausen (Untergrenze Luftraum mind. 1'500 m) zur Verfügung steht. Weiter werden möglichst direkte Abflugrouten oder die Einhaltung der Standardabflugrouten im Nahbereich Flughafen gewünscht.

Soweit diese Vorschläge ins Gefüge des festgelegten Flugbetriebs eingreifen, kann darauf nicht eingetreten werden (vgl. Ziffer 4.07). Inwieweit sie bei der definitiven Festlegung der Flugrouten im Betriebsreglement und unter Beachtung des festgelegten «Gebiets mit Lärmauswirkungen» berücksichtigt werden können, wird dannzumal zu prüfen sein.

Die von verschiedener Seite gestellte Forderung, die verbesserte Startroute nach Westen – wie sie im Objektblatt enthalten ist (über den Mutschellen inkl. Verschiebung des Navigationspunktes BREGO nach Norden) – umgehend einzuführen, bezieht sich auf den heutigen Betrieb und muss in einem separaten Verfahren zum Betriebsreglement behandelt werden.

4.16 Einhaltung der Standard-Abflugrouten (Mindestüberflughöhen, Wegpunkte, 5'000-Fuss-Regel)

Gemäss Vorgabe des vorläufigen Betriebsreglements (vBR) und der bestehenden Praxis der Flugsicherung können die Flugzeuge beim Abflug die Standardrouten am Tag (06.00 bis 22.00 Uhr) auf einer Höhe von 5'000 Fuss, in der Nacht (ab 22.00 Uhr) in der Regel auf der Flugfläche 80 verlassen und direkt zum Ausflugpunkt in die Luftstrasse fliegen.

Der Kanton Zürich verlangt, dass diese Regel nur in betriebskritischen Phasen angewandt wird. Die Standardrouten seien einzuhalten, wenn die Anwendung der 5'000-Fuss-Regel bzw. Flugfläche-80-Regel aus Kapazitätsgründen nicht erforderlich sei. Die Einführung von Wegpunkten im Nahbereich des Flughafens sei bei der Erarbeitung des definitiven Betriebsreglements sorgfältig zu prüfen.

Der Kanton Aargau fordert auf den Abflugrouten Wegpunkte mit definierten Mindestflughöhen und die Ausdehnung der Flugfläche-80-Regel auf die Tagesrandstunden; als Massnahme zur Lärmreduktion sollen die Standardrouten möglichst weitgehend eingehalten werden. Die Kantone St. Gallen und Thurgau verlangen die Einhaltung der Standard-Abflugrouten ebenfalls. Bei einer Anwendung der 5'000-Fuss-Regel seien zwingend zu überfliegende Wegpunkte mit definierten Mindestflughöhen einzuführen (mit Anhebung der Luftraum-Untergrenzen, nicht nur im Nahbereich des Flughafens). Mit dieser Massnahme sei die Streuung der Flugspuren im dicht besiedelten Gebiet zu minimieren, die Flugrouten seien lärmässig zu optimieren. Allenfalls sei auf die 5'000-Fuss-Regel ganz zu verzichten. Die Haltung der Nachbarkantone wird von der Mehrzahl der Gemeinden, von Verbänden, politischen Parteien, Interessengruppen und zahlreichen Privaten mitgetragen. Einige Gemeinden und Gruppierungen fordern die Festlegung steilerer Startrouten nach Westen (Mutschellen).

Die Umsetzung dieser von Kantonen, Gemeinden und Privaten geforderten Massnahmen zur Einhaltung der Standard-Abflugrouten würde zu einer Erhöhung der Komplexität des Gesamtsystems führen, die von der Flugsicherung kaum mehr zu bewältigen wäre und die aus Sicherheitsgründen zu vermeiden ist. Zudem würden die damit verbundenen Kapazitätseinbussen dem Gebot widersprechen, das sich bietende Potenzial auf dem bestehenden Pistensystem optimal zu nutzen. An der heute im Tagbetrieb angewandten 5'000-Fuss-Regel soll deshalb festgehalten werden. Insbesondere in den Zeiten mit grossem Verkehrsaufkommen ist eine flexible Verkehrsführung über 5'000 Fuss nötig, um die Kapazität des Flughafens aufrecht zu erhalten und Verspätungen zu vermeiden. Zur Konzentration der Lärmimmissionen über dicht besiedeltem Gebiet im Nahbereich des Flughafens können mit dem Betriebsreglement zudem Wegpunkte eingeführt werden, die zwingend überflogen werden müssen. Im Nachtbetrieb sollen die Abflugrouten grundsätzlich erst auf der Flugfläche 80 verlassen werden dürfen, für die Koordination mit dem Anflugverkehr sollen Abweichungen jedoch zulässig sein. Mit diesem Zusatz wird die bestehende Regelung für den Nachtbetrieb ergänzt.

Die Festlegungen zum Betriebsreglement werden gemäss diesem Grundsatz wie folgt ergänzt: «*Die Abflugrouten können nach Anweisung der Flugsicherung auf einer Höhe von 5'000 Fuss verlassen werden. In der Zeit zwischen 22.00 und 06.00 Uhr werden die Flugzeuge in der Regel auf der zugeteilten Abflugroute geführt, bis sie die Flugfläche 80 erreichen; zur Staffelung von kreuzenden Flugzeugen kann die Flugsicherung ab einer Flughöhe von 5'000 Fuss davon abweichen.*» Die Erläuterungen im Objektblatt werden dementsprechend angepasst (Kapitel Betriebsreglement).

Mit dieser Anpassung soll eine zweckmässige und verbindliche Leitplanke für die Regelung zu den Standard-Abflugrouten im definitiven Betriebsreglement gesetzt werden. Das UVEK unterstützt da-

mit die Haltung der Flughafenhalterin und trägt den Anforderungen der Flugsicherung Rechnung. An der im Nachtbetrieb (nach 22.00 Uhr) praktizierten Flugfläche-80-Regel soll hingegen – unter bestimmten Voraussetzungen – auch in Zukunft festgehalten werden.

4.17 Anflüge (Continuous Descent Approach [CDA], kanalisiertes Vectoring)

Im Objektblatt soll festgelegt werden, dass sich die Routenführung der Anflüge bis zum Endanflugpunkt nach der zur Verfügung stehenden Navigationstechnologie richtet. Technologische Neuerungen in der Navigation, die zur Sicherheit oder zum Lärmschutz beitragen, sollen geprüft und eingeführt werden, sobald sie anwendungsreif sind.

Die Kantone St. Gallen und Thurgau erachten diese Festlegung als zu wenig konkret. Das heute praktizierte «Radar-Vectoring» führt zu einer weitflächigen Belärmung und entspricht nicht dem umweltrechtlichen Vorsorgeprinzip. Sie verlangen, dass beim Anflug das «kanalisierte Vectoring» (kanalisierte Heranführung der Anflüge bis zum Endanflugpunkt) als Option verbindlicher festgelegt wird. Diesen Antrag stellen auch zahlreiche Gemeinden, Verbände und Interessengruppen rund um den Flughafen.

Die Kantone Aargau und Zug, ebenfalls unterstützt von zahlreichen Gemeinden, Verbänden, Interessengruppen und Privaten rund um den Flughafen, verlangen beim Anflug als Lärmbekämpfungsmassnahme zusätzlich die verbindliche Anwendung des «Continuous Descent Approach (CDA)».

Am Grundsatz, wonach technologische Neuerungen zur Verminderung der Lärmbelastung geprüft und eingeführt werden sollen, sobald sie anwendungsreif sind (z. B. «kanalisiertes Vectoring»), wird festgehalten (vgl. auch Ziffer 4.21). Damit wird dem Gebot der Umweltvorsorge ausreichend Rechnung getragen; eine Ergänzung im Objektblatt ist nicht erforderlich. Der CDA weicht vom Standardanflugverfahren ab, kann gemäss Betriebsreglement bei geringem Verkehrsaufkommen aber bereits heute angewandt werden. Bei starkem Verkehrsaufkommen würde er zu Kapazitätseinbussen führen, weshalb eine verbindliche Festlegung nicht zweckmässig ist.

4.18 Sicherheit, Absturzrisiko

Beim Betrieb des Flughafens ist die Sicherheit jederzeit zu gewährleisten. Die international und national geltenden Normen sowie die Ergebnisse von Sicherheitsprüfungen sind – abgestimmt auf die Verhältnisse am Flughafen und unter Berücksichtigung der im Objektblatt enthaltenen Festlegungen zum Betrieb und zur Infrastruktur – umzusetzen. Mit den Festlegungen im Objektblatt wird dieser allgemeingültige Grundsatz unterstrichen (Rahmenbedingungen zum Betrieb).

In verschiedenen Eingaben wird verlangt, dass die Betriebsvarianten (bzw. der festgelegte Flugbetrieb) hinsichtlich des Absturz-Risikos (Drittparteien-Risikos) geprüft, allenfalls optimiert werden. Die Sicherheits-Normen seien immer und nicht nur grundsätzlich einzuhalten; sie seien auch beim Ost-anflug durchzusetzen.

Ein erhöhtes Unfallrisiko durch einen Flugzeugabsturz besteht beim An- und Abflug in der näheren Umgebung des Flughafens (Gebiete in den verlängerten Pistenachsen). Dieses Gefahrenpotenzial wurde beim Vergleich und bei der Bewertung der Betriebsvarianten im Koordinationsprozess als Kriterium beigezogen. Die im ersten Entwurf des Objektblatts enthaltenen Betriebsvarianten schnitten im Vergleich zu andern möglichen Betriebsszenarien in dieser Hinsicht gut ab, weil der Überflug

dicht besiedelter Gebiete (auch schon aus Gründen des Lärmschutzes) bereits auf das Notwendige reduziert wurde.

Die Gewährleistung der Sicherheit war bei der Erarbeitung der Betriebsvarianten im Koordinationsprozess eine feste Vorgabe. Um die bezüglich Sicherheit kritischen Elemente eines künftigen Flughafenbetriebs frühzeitig zu erkennen und zu beheben, wurden die Betriebsvarianten bereits während der Erarbeitung einer Sicherheitseinschätzung unterzogen. Diese Einschätzung ergab, dass die Sicherheit bei den vorliegenden Betriebsvarianten gewährleistet werden kann bzw. dass sich die Varianten unter Beachtung der Sicherheitsanforderungen dereinst umsetzen lassen. Sie ersetzt die umfassende Sicherheitsprüfung nach den geltenden nationalen und internationalen Richtlinien jedoch nicht. Eine solche Prüfung (Safety Assessment, PANS-OPS-Bericht) wird im Zuge der Genehmigung des Betriebsreglements bzw. vor der Aufnahme des Flugbetriebs vorzunehmen sein. In der Sachplanung wäre eine Sicherheitsprüfung in dieser Tiefe weder machbar noch stufengerecht. Für den Ausschluss sicherheitskritischer Betriebselemente oder Flugbetriebskonzepte und die Identifikation möglicher Schwachstellen in den Betriebsvarianten genügte diese Einschätzung volumnfähiglich. Im Kapitel zum Stand der Planung und Koordination wird auf die noch anstehende Sicherheitsprüfung hingewiesen.

Hingewiesen wird hier auch auf die Gesamtüberprüfung der Sicherheit des Flughafenbetriebs 2011 / 2012, die nach dem Zwischenfall auf dem Pistenkreuz vom Frühjahr 2011 unabhängig vom Koordinationsprozess durchgeführt wurde. Ein Teil der Massnahmen, die zur Verbesserung der Sicherheit empfohlen wurden, ist im vorliegenden Objektblatt berücksichtigt, soweit sie sachplanrelevant und den betroffenen Stellen bereits zur Anhörung unterbreitet worden sind. Ein anderer Teil bleibt Gegenstand einer weitergehenden Prüfung. Dazu gehört insbesondere der verstärkte Einsatz von Südabflügen geradeaus. Ziel dieser Massnahme ist die Eliminierung von Kreuzungspunkten beim Start- und Landebetrieb (auf dem Pistenkreuz, zwischen den An- und Abflugrouten). Deren Umsetzung würde in jedem Fall die Anpassung des vorliegenden Objektblatts mit allen ordentlichen Verfahrensschritten bedingen.

4.19 Abstimmung mit der Raumentwicklung, Abgrenzungslinie (AGL), Anpassung Lärm-schutzverordnung (LSV)

Die AGL ist das Verbindungsstück zwischen dem SIL und den kantonalen Richtplänen. Sie soll die Koordination zwischen den Bestimmungen zur Entwicklung des Flugbetriebs («Gebiet mit Lärmauswirkungen», vgl. Ziffer 4.20) und der Siedlungsentwicklung sicherstellen. Die Vorgaben zur Siedlungsentwicklung innerhalb der AGL sind Gegenstand der Richtpläne.

Nach dem Entscheid, die Festlegungen zum Betrieb im vorliegenden Objektblatt auf die Betriebsvariante E_{DVO} zu beschränken, wird auf die räumliche Festlegung einer AGL vorerst verzichtet. Dies wird nachzuholen sein, sobald über die Optionen der langfristigen Entwicklung des Flughafens Klarheit herrscht (Objektblatt zweite Etappe, vgl. auch Ziffern 4.06 / 4.07).

Der überwiegende Teil der in der Anhörung und Mitwirkung eingereichten Anträge zur AGL bezieht sich auf diese Vorgaben zur Siedlungsentwicklung. Zahlreiche Gemeinden, Organisationen und Private verlangen, dass die Siedlungsentwicklung ausserhalb der AGL nicht eingeschränkt wird und dort die Erschliessung oder Einzonung von Baugebiet ermöglicht bzw. die Planungswerte im Umweltschutzgesetz aufgehoben werden. Die AGL sei auf die umhüllende Lärmkurve für den IGW am Tag und den Alarmwert in der Nacht zu beschränken, die Siedlungsentwicklung zwischen den IGW-

Lärmkurven am Tag und in der Nacht sei zu ermöglichen. Ziel sei, der Siedlungsentwicklung nach innen den Weg zu ebnen und die Zersiedlung im weniger gut erschlossenen Umland zu verhindern. Die AGL habe als Lärmkorsett für den Flughafen und nicht als Planungskorsett für die Gemeinden zu wirken, sie müsse die Gesamtsituation einer Gemeinde würdigen und ihr genügend Entwicklungsspielraum offen lassen.

Zur Beständigkeit der AGL bestehen kontroverse Meinungen. Zum einen wird das Konzept der langfristigen Rechts- und Planungssicherheit unterstützt. Zum andern wird verlangt, dass die AGL periodisch zu überprüfen sei, Anpassungen bei veränderten Verhältnissen sollten möglich bleiben. Die Swiss und Luftfahrtverbände wünschen, dass die AGL potenzielle Ausbauten des Flughafens nicht verhindern solle, mögliche Entwicklungsoptionen seien in der AGL verstärkt zu berücksichtigen (Parallelpiste, vermehrte Süd'anflüge und Südabflüge geradeaus).

Einige Gemeinden verlangen, dass die AGL parzellenscharf definiert werde. Auf den vorgesehenen Anordnungsspielraum sei zu verzichten, um Konflikte bei der Übertragung in die Nutzungsplanung zu vermeiden.

Der Kanton Zürich verlangt die Festlegung eines Auftrags im Objektblatt, wonach die umweltschutzrechtlichen Rahmenbedingungen zu überprüfen und so auszugestalten seien, dass sich gewachsene Siedlungsstrukturen in der Umgebung von Landesflughäfen nach bewährten raumordnungspolitischen Kriterien weiterentwickeln können und dass genügend Anreize bestehen, damit sich die Bausubstanz zeitgemäss erneuert.

Mit dieser Überprüfung befasste sich eine vom UVEK eingesetzte Arbeitsgruppe, in der die zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton vertreten waren. In dieser Arbeitsgruppe hatte der Kanton Zürich sein Anliegen präzisiert und in Absprache mit den betroffenen Gemeinden einen Lösungsvorschlag zur Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und Lärmschutzbestimmungen präsentiert. Neues Siedlungsgebiet sowie neue Bauzonen für Wohnen sollen nur noch ausserhalb der AGL möglich sein; vorbehalten bleibe die Aufzonung eingezonter und erschlossener Gebiete innerhalb der AGL (in den Handlungsräumen «Stadtlandschaft» und «urbane Wohnlandschaft» gemäss Richtplan), bei denen die Überschreitung des IGW ausschliesslich durch den Flugbetrieb während der ersten Nachtstunde verursacht wird. Innerhalb der AGL seien die Möglichkeiten zur Nutzung von belasteten Wohngebieten auszuschöpfen, die zeitgemäss Erneuerung und qualitative Aufwertung des Wohnungsbestandes aktiv zu fördern und die Wohnungen mit hochwertigen Schallschutzmassnahmen auszustatten. Ausserhalb der AGL soll die Siedlungsentwicklung aufgrund einer umfassenden raumplanerischen Interessenabwägung auch bei einer Überschreitung der Planungswerte möglich sein. Die Bestimmungen im Umweltrecht seien entsprechend anzupassen.

Das UVEK hat die Ergebnisse dieser Arbeitsgruppe im November 2012 zur Kenntnis genommen und das BAFU beauftragt, eine Vorlage zur Anpassung der LSV zu erarbeiten. Ziel dieser Vorlage soll sein, die Planung und Erschliessung von Bauzonen sowie den Bau von Gebäuden in Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht zu ermöglichen, ohne die Gesundheit der Bevölkerung zu schmälern.

Im übrigen hält das UVEK am Konzept der AGL fest. Die Festlegungen werden wie folgt angepasst: *«Werden die «Rahmenbedingungen zum Betrieb» an neue Bestimmungen zur Nutzung des süddeutschen Luftraums oder für die Umsetzung weitergehender Sicherheitsanforderungen angepasst, legen Bund und Kantone eine deckungsgleiche Abgrenzungslinie fest. Die als Ergebnis des Koordinationsprozesses zwischen Sach- und Richtplanung gemeinsam mit den Kantonen festgelegte Diese Abgrenzungslinie sichert*

den Raum für die langfristige betriebliche Entwicklung des Flughafens und gewährleistet deren Abstimmung mit den umgebenden Raumnutzungen. ... ». Die AGL soll den nachfolgenden Behörden einen angemessenen Anordnungsspielraum für die Nutzungsplanung gewähren, wie dies bei Sach- und Richtplänen üblich ist. Im Hinblick auf die angestrebte Beständigkeit der AGL soll jedoch auf periodische Überprüfungen und Anpassungsmechanismen verzichtet werden. Unter Beachtung der Rechts- und Planungssicherheit können bei grundlegend veränderten Verhältnissen Anpassungen jedoch nie ausgeschlossen werden.

4.20 Gebiet mit Lärmauswirkungen

Das «Gebiet mit Lärmauswirkungen» begrenzt die Entwicklung des Flugbetriebs. Das Objektblatt sieht die Möglichkeit von Abweichungen im Bereich der Planungswerte vor, wenn dies die Umsetzung von Sicherheitsauflagen erfordert (z. B. bei der definitiven Festlegung der Linienführung von An- und Abflugrouten, vgl. Ziffer 4.15) oder wenn damit eine Verbesserung der Lärmsituation insgesamt erreicht werden kann.

Der Kanton Zürich erachtet die Möglichkeit, solche Ausnahmen zu gewähren, als unumgänglich, fixe Rahmenbedingung für die Raumentwicklung bleibe die AGL. Der Kanton Aargau beantragt, auf diese Möglichkeit zu verzichten, damit die Planungssicherheit auch in weiter vom Flughafen entfernten Gebieten gewährleistet bleibe. Das «Gebiet mit Lärmauswirkungen» habe als maximaler Perimeter für die Entwicklung des Flugbetriebs zu gelten. Bei veränderten Verhältnissen müsse der SIL angepasst werden. Die Stadt Zürich beantragt, dass das Gebiet für jede Betriebsvariante separat ausgewiesen werde. Falle eine Variante weg, sei das «Gebiet mit Lärmauswirkungen» entsprechend zu verkleinern.

Das UVEK hält am Prinzip fest, dass unter den bezeichneten Umständen vom «Gebiet mit Lärmauswirkungen» im Bereich der Planungswerte abgewichen werden darf. Allerdings soll ein solcher Entscheid nicht in einem künftigen Betriebsreglementsverfahren ohne vorangehende raumplanerische Abstimmung gefällt werden, sondern eine Anpassung des Objektblatts voraussetzen. Im Zusammenhang mit einer Änderung der «Rahmenbedingungen zum Betrieb» an neue Bestimmungen zur Nutzung des süddeutschen Luftraums ist eine solche Anpassung zwingend (Objektblatt zweite Etappe, vgl. Ziffer 4.06). Die Festlegungen zum Gebiet mit Lärmauswirkungen werden wie folgt ergänzt: «Kann eine Verbesserung der Lärmsituation erreicht werden, ~~darf vom Gebiet mit Lärmauswirkungen im Rahmen eines künftigen Betriebsreglements abgewichen werden~~ kann der Bundesrat das «Gebiet mit Lärmauswirkungen» nach Anhörung der betroffenen Kantone anpassen. Der Nachweis, dass eine solche Verbesserung erreicht werden kann, ist in der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zum Betriebsreglement zu erbringen. ~~Vom Gebiet mit Lärmauswirkungen darf ebenfalls abgewichen werden~~ Eine solche Anpassung ist ebenfalls möglich, wenn dies ~~zu einer Lösung mit Deutschland beiträgt~~ oder wenn dies durch neue Sicherheitsauflagen erforderlich wird. ~~Im Zusammenhang mit einer Anpassung der «Rahmenbedingungen zum Betrieb» an neue Bestimmungen zur Nutzung des süddeutschen Luftraums ist eine solche Anpassung zwingend vorzunehmen.~~» Der Text in den Erläuterungen im Objektblatt wird entsprechend angepasst. Die Bedingung, wonach die AGL in keinem Fall überschritten werden darf, entfällt, weil auf deren räumliche Festlegung vorerst verzichtet wird (vgl. Ziffer 4.19).

Das im ersten Entwurf zum Objektblatt enthaltene «Gebiet mit Lärmauswirkungen» entsprach der umhüllenden Lärmbelastungskurve aller festgelegten Betriebsvarianten. Nach dem Entscheid, die Festlegungen zum Betrieb im vorliegenden Objektblatt auf die Betriebsvariante E_{DVO} zu beschränken (vgl. auch Ziffern 4.06 / 4.07), wird das Gebiet neu als umhüllende Lärmbelastungskurve dieser Vari-

ante und der mit dem vBR genehmigten Lärmbelastungskurve definiert. Mit dem Einbezug der Lärmbelastungskurve zum vBR soll sichergestellt werden, dass die Umstellung von den bestehenden, auf konventioneller Navigationstechnologie beruhenden Flugrouten hin zu den Flugrouten mit satellitengestützter Navigationstechnologie in Etappen vorgenommen werden kann. D. h. die «zulässigen Lärmimmissionen» eines Betriebsreglements, das teilweise konventionelle, teilweise satellitengestützte Abflugrouten beinhaltet, sollen im «Gebiet mit Lärmauswirkungen» auch Platz finden.

Zudem wird das «Gebiet mit Lärmauswirkungen» neu als Zwischenergebnis festgelegt. Eine Festsetzung ist nicht angezeigt, weil einerseits noch nicht über alle sachplanrelevanten Massnahmen aus der Gesamtüberprüfung der Sicherheit entschieden worden ist (vgl. Ziffer 4.18), andererseits weil der im Objektblatt festgelegte Betrieb noch nicht abschliessend mit den Richtplanungen der Kantone abgestimmt werden konnte. Das Verfahren zur Überführung in eine Festsetzung ist in den Erläuterungen umschrieben (Kapitel zur Verbindlichkeit der Inhalte des vorliegenden Objektblatts): *«Das als Zwischenergebnis gekennzeichnete «Gebiet mit Lärmauswirkungen» kann in eine Festsetzung überführt werden, sobald es mit den Richtplänen der betroffenen Kantone (Zürich, Aargau, Schaffhausen) abschliessend abgestimmt ist und allfällige Differenzen nach Art. 7 Abs. 2 und Art. 12 des Raumplanungsgesetzes (RPG) bereinigt sind. Diese Abstimmung wird mit einer Anhörung der Kantone nach Art. 20 der Raumplanungsverordnung (RPV) eingeleitet. Sie wird parallel zum nächsten Betriebsreglements- oder Plangenehmigungsverfahren, das eine UVP mit einer Lärmberechnung erfordert, oder zusammen mit der Anpassung des Objektblatts, die im Hinblick auf die Umsetzung des Staatsvertrags mit Deutschland oder weitergehender Sicherheitsmassnahmen vorzunehmen ist, durchzuführen sein.»*

Die Flughafenhalterin fordert, dass der Bund die Kantone anweist, das «Gebiet mit Lärmauswirkungen» (insbesondere das Gebiet mit Planungswertüberschreitungen) in ihrem Richtplan zu berücksichtigen. Das UVEK unterstützt einen solchen Richtplaneintrag. Es wird vor der Genehmigung des Richtplans zu prüfen haben, ob er zwingend zu verlangen ist.

4.21 Zielvorgaben Lärmschutz, Luftreinhaltung, Vorsorgeprinzip

Die Festlegungen im Objektblatt beruhen auf den übergeordneten gesetzlichen, planerischen und politischen Vorgaben. Dazu gehört insbesondere auch das im Umweltschutzgesetz festgehaltene Vorsorgeprinzip. Das Objektblatt zitiert diesen allgemeingültigen Grundsatz in den Festlegungen (Rahmenbedingungen zum Betrieb) und wiederholt die für den Luftverkehr zu treffenden Massnahmen, wie sie der Bundesrat bereits im Konzeptteil des SIL verabschiedet hat.

Der Kanton Aargau verlangt, dass der Flughafen ausdrücklich zu verpflichten sei, dauernd alle technisch und betrieblich möglichen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen zu ergreifen, um die Umweltbelastung (insbesondere Lärm) zu reduzieren. Neue technische Entwicklungen seien laufend zu prüfen und gegebenenfalls rasch umzusetzen. Zahlreiche Gemeinden, Verbände und Private wollen präzisiert haben, dass die Möglichkeiten technischer Fortschritte, die zum Lärmschutz beitragen, konsequent ausgeschöpft werden sollen, sobald sie anwendungsreif sind. Der Kanton Zürich begrüßt die Vorsorge bei der Umweltbelastung und wünscht, dass die Öffentlichkeit regelmässig und in allgemein verständlicher Form über die entsprechenden Anpassungsprozesse informiert wird.

Zahlreiche Gemeinden und Verbände verlangen die Festlegung von Reduktionszielen für Lärm- und Schadstoffemissionen und für Klimaschutz (CO_2), wobei verschiedene mögliche Massnahmen genannt werden (z. B. Verkehrs- und Betriebsabläufe optimieren, bei den Gebühren emissionsarme Flugzeuge bevorzugen, Verlagerung von Verkehr auf die Schiene). Bezüglich Lärmbelastung sei die

umhüllende Lärmkurve (AGL, Gebiet mit Lärmauswirkungen) periodisch zu überprüfen und kontinuierlich zu verkleinern; auf die Möglichkeit einer Anpassung der zulässigen Lärmbelastung sei zu verzichten. Bei der Abwägung zwischen technischen Fortschritten zur Kapazitätssteigerung und zur Lärmreduktion sei die Lärmreduktion in den Vordergrund zu stellen. Schliesslich seien das Umweltrecht (Lärmschutz- und Luftreinhalte-Verordnung) und der SIL besser aufeinander abzustimmen.

Grundsätzlich sollen gesetzliche Bestimmungen und andere übergeordnete Vorgaben im Objektblatt nur mit grosser Zurückhaltung wiederholt werden. Beim Betrieb des Flughafens ist die Flughafenhalterin verpflichtet, das Vorsorgeprinzip auch unabhängig von den Festlegungen im Objektblatt anzuwenden. Die Behörden sind verpflichtet, diesem Prinzip bei der Genehmigung von Flughafenanlagen und Betriebsreglement sowie bei ihrer Aufsichtstätigkeit ebenfalls Rechnung zu tragen. Mit der vorgesehenen Festlegung im Objektblatt wird in diesem Sinne kein Mehrwert geschaffen, dem Vorsorgeprinzip aber Nachdruck verschafft. Dass technische Entwicklungen laufend geprüft und rasch und konsequent umgesetzt werden müssen, sobald sie anwendungsreif sind, versteht sich angesichts der politischen Erwartungen in der Flughafenregion von selbst. Eine solche weitergehende Präzisierung ist im Objektblatt zwar nicht erforderlich, soll – soweit es die Infrastruktur betrifft (umfasst u. a. auch die Navigationstechnologie) – als Zeichen der zu unternehmenden Anstrengungen für den Immissionsschutz aber dennoch aufgenommen werden (Rahmenbedingungen zum Betrieb, Festlegungen zur Umweltbelastung): «... Namentlich sollen *einerseits* die Lärm- und Schadstoff-Emissionen begrenzt werden, indem die Verkehrs- und Betriebsabläufe optimiert, ~~die Möglichkeiten technischer Fortschritte ausgeschöpft~~ und bei der Festlegung der Gebühren emissionsarme Luftfahrzeuge bevorzugt werden. *Infrastrukturseitig sollen andererseits die Möglichkeiten technischer Fortschritte konsequent ausgeschöpft werden, sobald sie anwendungsreif sind.* Besondere Beachtung ist der Begrenzung der Lärmbelastung in der Nacht zu schenken.»

Auf die Festlegung quantitativer Reduktionsziele zu den Lärm- und Schadstoffbelastungen wird weiterhin verzichtet. Solche Konkretisierungen werden allenfalls in den nachlaufenden Verfahren in der jeweiligen UVP zu ermitteln und festzulegen sein (z. B. Festhalten der «zulässigen Lärmimmissionen» gemäss LSV). Auf Stufe des SIL-Objektblatts ergibt sich die Begrenzung der Verkehrsentwicklung aus den Rahmenbedingungen zum Betrieb und dem «Gebiet mit Lärmauswirkungen». Eine kontinuierliche Verkleinerung des «Gebiets mit Lärmauswirkungen», wie sie auch gefordert wird, würde dem Gebot der Planbeständigkeit und Planungssicherheit widersprechen. Als Vorgabe für künftige Betriebsreglemente des Flughafens soll es nicht nur eine langfristig verlässliche Vorgabe für die Raumentwicklung, sondern auch für die Entwicklung des Flugbetriebs darstellen.

Schliesslich orientiert sich die Abwägung der Interessen von Wirtschaft und Umweltschutz am Prinzip der Nachhaltigkeit (vgl. Ziffer 4.03). Mit der besseren Abstimmung von Umweltrecht und Raumplanung hat sich die vom UVEK eingesetzte Arbeitsgruppe befasst (vgl. Ziffer 4.19).

4.22 Emissionsgebühren (Lärm, Schadstoffe), Lenkungsabgaben

In einzelnen Eingaben wird verlangt, dass ein emissionsabhängiges Landegebührenmodell zu erarbeiten sei, das den neuesten Stand der Technik berücksichtigt und eine Grundlage für Treibstoffsteuern auf Kerosin und für Lenkungsabgaben für Kurzstreckenflüge schafft. Bei der Gebührenfestsetzung seien die emissionsärmsten Flugzeuge zu bevorzugen.

Der Flughafen Zürich verfügt bereits über ein emissionsabhängiges Landegebührenmodell, wie es das Luftfahrtgesetz in Art. 39 verlangt (konkretisiert in der neuen Flughafengebührenverordnung).

Aufgrund des Bundesgerichtsurteils zum vorläufigen Betriebsreglement vom 22. Dezember 2010 ist die Flughafenhalterin nun verpflichtet, ihr Gebührenreglement dem heutigen Stand der Technik anzupassen (Neuklassierung der Luftfahrzeuge in Lärmklassen). Diese Arbeiten sind abgeschlossen, die entsprechende Anpassung des Reglements soll 2013 in Kraft treten. Unter diesen Umständen erübrigts sich eine Festlegung im Objektblatt. In den Erläuterungen wird darauf hingewiesen (Kapitel Gebiet mit Lärmauswirkungen), dass die Flughafenhalterin gemäss den geltenden gesetzlichen Grundlagen ein Gebührenmodell anwendet, welches die Lärm- und Schadstoffemissionen der Flugzeuge entsprechend dem aktuellen Stand der Technik angemessen berücksichtigt.

Die Treibstoffsteuern werden ebenfalls bundesgesetzlich geregelt. Gewerbsmässige internationale Flüge sowie zum Teil innerschweizerische Linienflüge sind von der Mineralölbesteuerung ausgenommen. Der SIL hat hier keinen Regelungsspielraum. Dasselbe gilt auch bezüglich Lenkungsabgaben für Kurzstreckenflüge.

4.23 Lärmentschädigungen, Schallschutz

In verschiedenen Eingaben wird verlangt, dass passive Schallschutzmassnahmen für die Anwohner unter den Flugschneisen (z. B. Südflugkorridor) getroffen werden. Für bereits getroffene Massnahmen habe der Flughafen die Kosten zurückzuerstatten.

Das Erfordernis und die Entschädigung von Schallschutzmassnahmen sind in der LSV abschliessend geregelt. Betreffend Schallschutzmassnahmen in der Südflugschneise ist überdies das Bundesgerichtsurteil vom 22. Dezember 2010 zum vorläufigen Betriebsreglement massgebend. Das Objektblatt hat hier keine weitergehenden Regelungen vorzusehen.

4.24 Betriebslärm, Standläufe (Schalldämpferanlage)

In einzelnen Eingaben wird beantragt, dass die Lärmbelastung aus dem Unterhalt (namentlich Triebwerkstests) durch geeignete Festlegungen zum Betrieb zu reduzieren sei. Testläufe ausserhalb der Schallschutzanlagen seien zu untersagen, Lärm durch Unterhaltsarbeiten an Flughafenanlagen und Flugzeugen in den Nacht- und Tagesrandstunden sei zu unterbinden.

Grundsätzlich haben auch die durch den Flughafenbetrieb am Boden verursachten Lärmimmissionen (Unterhalt, Flugvorbereitung und Rollverkehr) die geltenden Grenzwerte einzuhalten. Massgebend für die Beurteilung ist hier Anhang 6 der LSV zum Industrie- und Gewerbelärm. Der Lärmnachweis sowie die Festlegung der zulässigen Lärmimmissionen und der erforderlichen Massnahmen zur Lärmdämmung erfolgen in den jeweiligen Genehmigungsverfahren. Im Objektblatt sind dazu keine speziellen Vorgaben aufzunehmen, es gelten die allgemeinen Grundsätze zur Lärmvorsorge (vgl. Ziffer 4.21).

4.25 Lärmcontrolling (Methode, Vorgehen), Lärmessungen

Das Objektblatt legt die Regeln fest, nach denen der Nachweis, ob die mit dem Betriebsreglement bewilligte Lärmbelastung («zulässige Lärmimmissionen» nach LSV) eingehalten ist, zu erbringen und zu beurteilen ist. Demnach treffen die zuständigen Bundesstellen die zur Verminderung der Lärmbelastung notwendigen Massnahmen, wenn feststeht oder zu erwarten ist, dass die Lärmimmissionen die zulässige Belastung auf Dauer (3 Jahre oder mehr) wesentlich (1 dB(A) oder mehr) überschreiten.

Der Kanton Aargau bemängelt, dass das bestehende Lärmcontrolling ungenügend sei. Bestehende Lücken in der Fluglärmüberwachung seien zu schliessen. Im Objektblatt seien die zuständigen Bundesstellen zu verpflichten, den Flugbetrieb hinsichtlich der Einhaltung der Vorschriften zu überwachen und bei einer Überschreitung der zulässigen Lärmbelastung unverzüglich einzutreten. Viele aargauische Gemeinden und Verbände unterstützen diese Haltung und verlangen, dass Massnahmen bereits nach einem Jahr der Lärmüberschreitung anzuordnen seien. Deren Umsetzung sei konsequent zu überwachen. Die vorgesehene Mindestdauer von 3 Jahren komme faktisch einer Erhöhung der Grenzwerte um 1 dB(A) gleich.

Mit der Frist von 3 Jahren soll sichergestellt werden, dass Massnahmen zur Lärmverminderung erst getroffen werden, wenn die Lärmüberschreitungen durch dauerhafte Veränderungen im Betrieb bedingt sind. Lärmüberschreitungen wegen einmaligen Situationen (z. B. aussergewöhnliche Wittersituationen, Pistenschliessungen wegen Bauarbeiten) sollen nicht unmittelbar zu solchen Massnahmen führen.

Die bei der geforderten Situationsanalyse anzuwendende Methode und deren genauer Inhalt werden zu gegebener Zeit zu prüfen und zwischen BAZL und Flughafenhalterin zu vereinbaren sein. Das Objektblatt gibt hier keine detaillierten Anweisungen. Namentlich wird festzulegen sein, nach welcher Methode die Lärmüberschreitung um 1 dB(A) zu erheben und in welchen Fällen eine solche Überschreitung gegeben ist. Das Objektblatt hält in den Erläuterungen dazu fest (Kapitel Nachweis der Lärmbelastung), dass im Nachweis mindestens Angaben zur Bewegungsstatistik, eine kartografische Darstellung der Ergebnisse der Berechnung der effektiven Lärmbelastung sowie eine Differenzbetrachtung der Resultate (Differenzplot) für den nach der LSV relevanten Bereich (PW ES I), eine Analyse der Situation und, im Falle einer Überschreitung der zulässigen Lärmbelastung, ein Vorschlag für Massnahmen zur Verminderung des Lärms enthalten sein müssen. Der Lärmnachweis soll auf dem gleichen Lärmberechnungsmodell beruhen wie die vorangehend festgelegten zulässigen Lärmimmissionen. Massnahmen zur Verminderung der Lärmimmissionen sollen insbesondere dann angeordnet werden, wenn die Überschreitung der zulässigen Lärmbelastung grossflächig ist und dadurch die Lärmbelastung nicht in andere Gebiete verlagert wird (Gesamtbetrachtung).

In diesem Zusammenhang wird auch der Bedarf nach Daten zu den Einzonungen innerhalb des Planungswerts und den Baubewilligungen innerhalb des Immissionsgrenzwerts zu prüfen sein. Die Flughafen Zürich AG fordert, dass die Kantone angewiesen werden, diese Daten im Rahmen des Lärmcontrollings auszuweisen. Der Forderung der Flughafenhalterin, das Lärmcontrolling auf Tagesstunden begrenzen, kann hingegen nicht nachgekommen werden. Die Lärmbelastung in den Nachtstunden ist Bestandteil der «zulässigen Lärmimmissionen» und muss demzufolge auch in den Lärmnachweis einbezogen werden.

Die durch den Flughafenbetrieb am Boden verursachte Lärmbelastung (vgl. Ziffer 4.24) muss im jährlichen Nachweis der Lärmbelastung nicht ausgewiesen werden. Es genügt, wenn die Annahmen, auf denen der zulässige Betriebslärm beruht, in einer ersten Betriebsphase validiert werden. Lärmberechnungen werden nur nötig sein, wenn sich die Verhältnisse wesentlich verändert haben und Verdacht auf Überschreitung der Grenzwerte bzw. auf eine Abweichung von den bewilligten Lärmimmissionen besteht. Das Objektblatt wird entsprechend präzisiert (Festlegungen zum Nachweis der Lärmbelastung): «**Die vom Flugbetrieb verursachte Fluglärmelastung ist jährlich auszuweisen und zu analysieren.»** In den entsprechenden Erläuterungen wird zudem darauf hingewiesen, dass der Rollverkehr zum Industrie- und Gewerbelärm zählt, der nach Anhang 6 LSV zu beurteilen ist.

4.26 Kantonale Systeme zur Fluglärmüberwachung

Die Kantone Aargau und Schaffhausen fordern, unterstützt von verschiedenen Gemeinden und Organisationen, dass kantonale Lärmüberwachungssysteme und Lärmessungen beim Nachweis der Lärmbelastung berücksichtigt werden. Namentlich sei der «Aargauer Routenindex» für das Lärm-controlling zu anerkennen. Der Kanton Zürich wünscht, dass kantonale Lärmüberwachungssysteme zumindest bei der Situationsanalyse und der Beurteilung von Massnahmen zur Lärminderung berücksichtigt werden (Zürcher ZFI), soweit sie zu zusätzlichen Erkenntnissen führen und den Vollzug der Umweltschutzgesetzgebung unterstützen.

Entgegen diesen Forderungen soll sich der Bund beim Nachweis und bei der Beurteilung der Fluglärmbelastung weiterhin ausschliesslich an den Vorgaben des Umweltschutzgesetzes bzw. der LSV orientieren. Kantonale Systeme zur Fluglärmüberwachung sollen lediglich der kantonsinternen Meinungsbildung dienen und für den Bund nicht verbindlich sein.

4.27 Abgrenzung Flughafenperimeter, Nutzung Flughafenareal

Der Flughafenperimeter umgrenzt das Areal, das von der Bodeninfrastruktur der Betriebsvarianten beansprucht wird. Für die Flächen, die der Erweiterung der bestehenden Flughafenanlagen dienen, legt das Objektblatt die Zweckbestimmung fest. Auf dem Gemeindegebiet von Rümlang ist der Verlauf des Perimeters mit dem kantonalen Projekt zum Hochwasserschutz und zur Revitalisierung der Glatt, auf dem Stadtgebiet von Kloten mit der kantonalen Gebietsplanung Kloten abgestimmt.

Unternehmungen und Organisationen der Luftfahrt machen darauf aufmerksam, dass der Flughafen zunehmend von grösseren Flugzeugen angeflogen werde und die Ausbaumöglichkeiten für Standplätze begrenzt seien. Die einzigen grösseren, zusammenhängenden Flächen für Standplätze seien noch im Bereich Midfield und im Westen (südlich der Piste 28) verfügbar. Sie verlangen, dass das Areal im Westen entlang der Glatt wie bisher in den Perimeter einzubeziehen und im Objektblatt Erweiterungsgebiete für Standplätze zu bezeichnen seien.

Die Rega verlangt, dass der vorgesehene Ausbau des Rollwegsystems am östlichen Ende der Piste 28 überprüft und dessen Notwendigkeit besser begründet werde. Es sei fraglich, ob die Verlegung der bestehenden Gebäude, die durch diesen Ausbau notwendig würde, verhältnismässig ist. Der für die General Aviation auf der Westseite des Flughafens postulierte Alternativstandort sei im Objektblatt konkret aufzuzeigen und verbindlich zu verankern.

Der im Objektblatt enthaltene Flughafenperimeter beruht auf einer Abschätzung des künftigen Flächenbedarfs für Flughafenanlagen und ist das Ergebnis einer breit abgestützten Abwägung zwischen diesem Bedarf und den Nutzungsabsichten der umliegenden Gemeinden. Entlang der Glatt war eine raumplanerische Abstimmung zwischen dem Entwicklungsgebiet für Flughafenanlagen und dem geplanten Flusskorridor zwingend, der künftige Flusslauf mit seinen seitlich angelegten Grünflächen soll langfristig als Trennlinie zwischen dem Flughafen und den umgebenden Nutzungen wirken. Den Verlauf des Flughafenperimeters an der heutigen Situation zu orientieren wäre unzweckmässig.

Innerhalb des Perimeters soll die künftige Zweckbestimmung der einzelnen Reserveflächen nur so weit konkretisiert werden, als damit den Gemeinden eine ausreichende Information für die Gestaltung ihrer Nutzungsplanung zur Verfügung steht. Auf der andern Seite soll dem Flughafen ein genügend grosser Spielraum für eine situationsgerechte Detailplanung seiner Anlagen gewährt wer-

den. Auf eine weitergehende Definition der Zweckbestimmung der einzelnen Entwicklungsflächen innerhalb des Perimeters wird somit weiterhin verzichtet.

Die vorgesehene Ergänzung des Rollwegsystems am östlichen Ende der Piste 28 wird, wie dies die Rega verlangt, noch einer eingehenden Prüfung zu unterziehen sein; insbesondere wird deren Nutzen für die Verbesserung der Sicherheit zu beurteilen sein. Dass damit gleichzeitig die Verhältnismässigkeit einer Umlagerung der an diesem Standort bestehenden Gebäude nachgewiesen werden muss, ist unbestritten.

Die Gemeinde Rümlang und weitere beantragen, auf die geplante Verlegung des Helikopterlandeplatzes zu verzichten. Eventualiter seien die An- und Abflüge nur von und nach Süden zu führen. Dieser Forderung ist entgegen zu halten, dass mit der vorgesehenen Verlegung des Landeplatzes an die Peripherie des Flughafenareals die heutige Situation in verschiedener Hinsicht verbessert werden kann: Einerseits soll der Helikopterverkehr unabhängig vom Flugbetrieb auf den Pisten betrieben werden können, was mit zunehmender Auslastung der Pisten immer wichtiger wird. Dies erfordert den vorgesehenen Mindestabstand des Landeplatzes zur Piste. Andererseits soll der Landeplatz so angelegt werden, dass sein Abstand zum Dorf möglichst gross ist und dass keine Konflikte mit den künftigen Flughafenbauten entstehen (Gewährleistung der Hindernisfreiheit). Insgesamt kann der im Objektblatt bezeichnete Standort diese Anforderungen am besten erfüllen, weshalb daran festgehalten werden soll. Der Helikopterbetrieb kann auf den bestehenden An- und Abflugrouten weitergeführt werden, so dass sich für die umgebende Siedlung keine Mehrbelastung ergibt. Im einzelnen wird er dann im nachgelagerten Genehmigungsverfahren zu regeln sein. Auf das «Gebiet mit Lärm-auswirkungen» hat er keine Auswirkungen, die vom Helikopterverkehr verursachten Lärmmissio-nen werden durch den Flugverkehr auf der Piste 16 überlagert.

Die Stadt Opfikon beantragt, ihr Stadtgebiet westlich der Rohrholz-Strasse mit Schiessanlage und Abfallsammelstelle aus dem Perimeter zu entlassen. Diesem Antrag ist entgegen zu halten, dass diese Nutzungen kurzfristig nicht aufgehoben werden sollen. Im Koordinationsprozess wurde der Verlauf des Perimeters mit der Stadt Opfikon diskutiert und gemeinsam festgelegt. Demnach soll das Areal langfristig für Flughafenlanlagen zur Verfügung stehen, wenn sich die Aufgabe des Schiessbe-triebs abzeichnen sollte. Eine mögliche Nutzung von beiderseitigem Interesse ist die Erweiterung der Kläranlage, die aus Sicht des Flughafens insbesondere bei einer Zunahme des Flugbetriebs in den Vordergrund rückt. Einer Weiterführung der Abfallsammelstelle steht auch innerhalb des Flughafen-perimeters grundsätzlich nichts im Weg (Nebenanlage ausserhalb des Flughafenzauns).

Die Erweiterungsfläche 4 im Westen des Flughafenareals soll landseitig über die Flughofstrasse und das Tor 130 erschlossen werden. Der Kanton Zürich beantragt, diesen Sachverhalt im Objektblatt zu erwähnen. Das mit dieser Erschliessung ausgelöste Verkehrsaufkommen müsse Bestandteil der Fest-legungen und des Controllings im landseitigen Verkehr bilden. Diesem Antrag wird mit einer Ergän-zung der Erläuterungen im Objektblatt (Kapitel Flughafenperimeter) Rechnung getragen.

Das Gebiet «Holberg» figuriert nicht im Flughafenperimeter, die Abbildung 3 zu den Erläuterungen wird gemäss Antrag der Stadt Kloten entsprechend angepasst.

Nebenanlagen innerhalb des Flughafenperimeters können nicht ausgeschlossen werden, sie haben sich aber nach der Zonenordnung der Gemeinden zu richten und haben sich baulich und bezüglich Zweckbestimmung den Flughafenlanlagen unterzuordnen. Auf Forderungen, die kommerziellen Nut-zungen am Flughafen mit Bestimmungen im Objektblatt weitergehend einzuschränken, kann nicht eingetreten werden.

Der Perimeter umfasst auch die mit der ursprünglichen Betriebsvariante J_{opt} verknüpfte Verlängerung der Pisten 28 und 32. In verschiedenen Eingaben aus der Anhörung und Mitwirkung wird verlangt, den Flughafenperimeter auf das bestehende Pistensystem zu reduzieren bzw. auf die Flächen für Pistenverlängerungen zu verzichten.

Mit dem Entscheid, die Festlegungen im Objektblatt vorerst auf diejenigen Sachverhalte zu beschränken, die unabhängig von künftigen Vereinbarungen mit Deutschland getroffen werden können, entfällt die Raumsicherung für den Betrieb der Variante J_{opt} («Gebiet mit Lärmauswirkungen»). Analog dazu sollen die Festlegungen zu den Pistenverlängerungen in den Rahmenbedingungen zur Infrastruktur gestrichen: «Der Flughafen stellt eine Infrastruktur bereit ... Sie beruht auf dem bestehenden Pistensystem. *Eine Verlängerung der Piste 28 nach Westen für Landungen und eine Verlängerung der Piste 32 nach Norden für Starts mit der entsprechenden Anpassung des Rollwegsystems und der übrigen Infrastrukturanlagen sind möglich.*» und durch folgende Vororientierung ersetzt werden: «*Im Zusammenhang mit der Umsetzung der mit Deutschland vereinbarten Bestimmungen zur Nutzung des süddeutschen Luftraums oder für die Umsetzung weitergehender Sicherheitsanforderungen ist die Verlängerung der Piste 28 nach Westen und 32 nach Norden eine Option.*». An der Verlängerung der Pisten 28 und 32 als Option für die Flughafenentwicklung soll im Grundsatz aber festgehalten werden (vgl. Ziffer 4.06). Die für diese Verlängerungen benötigten Flächen sollen deshalb vorsorglich im Flughafenperimeter belassen und damit raumplanerisch gesichert werden.

4.28 Retentionsfilterbecken (RFB)

Die Gemeinden Oberglatt und Rümlang und weitere verlangen, auf den Bau weiterer RFB bzw. auf die zu diesem Zweck vorgesehene Erweiterung des Flughafenperimeters (Areal «Elektrohof») zu verzichten. Die Vorbehandlung der Abwässer sei technisch zu lösen bzw. die RFB seien auf Flächen im bestehenden Flughafenareal zu konzentrieren. Das landwirtschaftliche Kulturland sei zu schonen. Die RFB seien als ökologische Ausgleichsflächen zu gestalten.

Die RFB dienen der Behandlung der Schmutzfracht der Vorfeldflächen (Regenwasser). Die benötigte Fläche leitet sich aus der versiegelten Vorfeld- und Strassenbetriebsfläche ab (gemäss Betriebspraxis 2,5–5 % der zu entwässernden Fläche). Andere Lösungen (Kläranlagen) kommen für die Regenwasserbehandlung aus hydraulischen (Wassermenge), technischen und finanziellen Gründen nicht in Frage. Kläranlagen sind für die Reinigung von Siedlungsabwässern konzipiert. Schwach belastete Enteiserabwässer können verregnet werden.

Flächenbedarf und potenzielle Standorte der RFB wurden in einer breit gefassten Studie ermittelt. Das im Objektblatt ausgewiesene Areal (Erweiterungsfläche 3 Elektrohof) hat sich dabei als das am besten geeignete erwiesen. Es bietet eine ausreichend grosse zusammenhängende Fläche in geeigneter Höhenlage und in geringer Entfernung zum Flughafen. Der mögliche Alternativstandort im Gebiet Riedmatt wird durch die geplante Umlegung der Glatt beansprucht.

Mit dem Flughafenperimeter wird lediglich das Areal für künftige RFB gesichert. Der effektive Flächenbedarf der RFB wird im Rahmen der konkreten Projekte zu ermitteln und zu begründen sein. Der Aspekt des ökologischen Ausgleichs wird dabei zu berücksichtigen sein. Der Flughafenperimeter und die Festlegungen zu den RFB werden im Objektblatt so belassen.

4.29 Sicherheitsfläche Piste 28, Glattüberdeckung

Für den Fall einer Verlängerung der Piste 28 nach Westen sieht das Objektblatt am Pistenende genügend Raum für Sicherheitsmassnahmen für Flugzeuge vor, die nach der Landung oder bei einem Startabbruch über die Piste hinaus rollen.

Für das bestehende Pistensystem soll im Objektblatt festgelegt werden, dass Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit am westlichen Ende der Piste zu prüfen seien (nach Empfehlung ICAO). Denkbar ist entweder der Einbau eines Bremssystems (EMAS, Engineered Material Arresting System) oder eine Verlängerung der Pistenend-Sicherheitsfläche (RESA, Runway End Safety Area). Eine Verlängerung der RESA würde die Verlegung der Glatt nach Westen oder deren Überdeckung bedingen.

Das kantonale Projekt zum Hochwasserschutz und zur Revitalisierung der Glatt sieht eine Verlegung des Flusslaufs nach Westen mit zwei Varianten vor (mit und ohne Pistenverlängerung). Wird das Projekt umgesetzt, würde für eine Verlängerung der RESA genügend Raum zur Verfügung stehen. Demgegenüber würde eine Überdeckung der Glatt im Konflikt zum Gewässerschutzgesetz stehen, das solche Überdeckungen nur im Ausnahmefall zulässt. Für den Kanton Zürich kommt eine Überdeckung der Glatt für die blosse Verlängerung der RESA nicht in Betracht; eine solche Verlängerung bedinge eine Verlegung der Glatt gemäss kantonalem Projekt.

Aus Sicht des UVEK sind – solange die Verlängerung der Piste 28 als Option offen bleibt und die Verlegung der Glatt noch nicht umgesetzt wird – Lösungen für die Sicherheit am Pistenende ohne Überdeckung der Glatt zu bevorzugen. Dies entspricht auch der Haltung der Flughafen Zürich AG.

Darüber hinaus sind, als Ergebnis der Gesamtüberprüfung der Sicherheit des Flughafenbetriebs 2011 / 2012, die Kreuzungen zwischen dem An- und Abflugverkehr und dem Rollverkehr so weit wie möglich zu eliminieren. Dementsprechend werden die Festlegungen zu den Rahmenbedingungen zur Infrastruktur wie folgt geändert: «... Zur Verbesserung der Sicherheit *und der betrieblichen Abläufe sind das Rollwegsystem und die übrigen Infrastrukturanlagen zu überprüfen und bei Bedarf den Anforderungen anzupassen. Insbesondere sind bei der Kreuzung des Rollverkehrs mit dem Start- und Landeverkehr auf der Piste 28 geeignete Massnahmen zur Entschärfung der Situation zu ergreifen. Weiterzuverfolgen sind Lösungen mit einer Umrollung der Piste am östlichen Ende. Am westlichen Ende der Piste sind bauliche Massnahmen zum Schutz der Flugzeuge, die bei der Landung oder bei einem Startabbruch über die Piste hinaus rollen, vorzusehen. Weiter sind wo möglich Massnahmen am Rollwegsystem vorzusehen, um die Pistenbelegungsdauer zu minimieren. ...» Der Text in den Erläuterungen im Objektblatt (Kapitel Rahmenbedingungen zur Infrastruktur) wird dementsprechend ebenfalls angepasst.*

4.30 Fruchtfolgeflächen (FFF), Glattrevitalisierung

Das Objektblatt legt fest, dass der Kanton innerhalb des Flughafenperimeters keine Fruchtfolgeflächen (FFF) bezeichnet. Als Ergänzung zu dieser Festlegung verlangt der Kanton Zürich, dass bereits bestehende FFF im Flughafenperimeter aufgrund der Vorgaben in seinem Richtplan zu kompensieren seien. Damit will er vermeiden, dass sein FFF-Kontingent gemäss Sachplan FFF durch den Bau künftiger Flughafenanlagen zusätzlich belastet wird. In den Erläuterungen sei anzufügen, dass Verluste an FFF aufgrund von Erweiterungen des Flughafenperimeters oder aufgrund von ökologischen Ersatzmassnahmen zu kompensieren seien. Dies betreffe insbesondere die Fläche Elektrohof (vgl. Ziffer 4.28).

Im Zusammenspiel zwischen der Kompensation von FFF beim Bau nationaler Infrastrukturanlagen und den kantonalen FFF-Kontingenten bestehen noch verschiedene Probleme, die auf Bundesebene zu lösen sind. Eine Strategie soll demnächst vorliegen. Weil die Verfahren zum SIL-Objektblatt und zum Richtplan bereits früher abzuschliessen sein werden, kann bei der Abstimmung dieser Planungen nicht auf eine konsolidierte Regelung zu den FFF zurückgegriffen werden. Im Objektblatt wird in den Erläuterungen auf die laufenden Abklärungen des Bundes hingewiesen (Kapitel Flughafenperimeter): «Das landwirtschaftliche Kulturland innerhalb des Flughafenperimeters wird entweder durch den Ausbau der Flughafenanlagen oder die ökologische Aufwertung beansprucht. Eine intensive ackerbauliche Nutzung wird nicht mehr möglich sein, solange der Flughafen in Betrieb bleibt. In dieser Hinsicht ist der Einbezug dieser Kulturlandflächen ins kantonale Kontingent der Fruchtfolgeflächen nicht zweckmässig. *Innerhalb des Flughafenperimeters befinden sich auch Fruchtfolgeflächen, die der Kanton bisher seinem Kontingent zugerechnet hat. Die Modalitäten einer allfälligen Kompensation dieser Flächen richten sich nach den generellen Vorgaben des Bundes, die noch zu treffen sind.*» Der Text in den Festlegungen zum Flughafenperimeter bleibt unverändert: «Innerhalb des Flughafenperimeters legt der Kanton keine Fruchtfolgeflächen fest.»

Die Gemeinde Rümlang verlangt, dass beim Projekt Glattrevitalisierung die Anliegen der Gemeinde bezüglich der Entwicklungsflächen sowie jene der Landwirtschaft bezüglich der FFF zu berücksichtigen seien; Flughafen und umliegende Gemeinden hätten sich an den Unterhaltskosten zu beteiligen. In weiteren Eingaben wird gefordert, dass für die ökologische Aufwertung keine FFF geopfert würden; solche Aufwertungen seien auf ackerbaulich minderwertigen Flächen zu realisieren. Auf dieses Anliegen wird im Objektblatt in den Erläuterungen bereits hingewiesen: «Bei der Sicherung der Standorte für die ökologischen Ersatzmassnahmen ausserhalb des Flughafenperimeters sollen die FFF so weit wie möglich geschont werden. Eine allfällige Beanspruchung von FFF bedingt eine sorgfältige Interessenabwägung und richtet sich nach den Vorgaben des kantonalen Richtplans.» Die Abwägung der Interessen beim Projekt der Glattrevitalisierung ist nicht Gegenstand des SIL.

4.31 Ökologische Aufwertung (Ersatz- und Ausgleichsflächen), Schutzgebiete, Wald

Der Kanton Zürich weist daraufhin, dass die Flughafenhalterin als Verursacherin für die Ersatzmassnahmen verantwortlich ist. Er beantragt eine entsprechende Präzisierung im Objektblatt. Diesem Anliegen wird wie folgt Rechnung getragen (Festlegungen zum Natur- und Landschaftsschutz): «... *Die Flughafenhalterin ist für die Realisierung der Ersatzmassnahmen verantwortlich. Sie kann ihre Ersatzpflicht ganz oder teilweise auch durch Beiträge der Flughafenhalterin an Aufwertungen im Rahmen eines an einen kantonalen Massnahmenpools erfüllen erfolgen.*»

Die Flughafen Zürich AG möchte sichergestellt haben, dass sich der verlangte periodische Nachweis zum Erhalt der Naturwerte nicht auf den heutigen prozentualen Anteil an Ausgleichsflächen, sondern auf die dannzumal noch vorhandenen Flächen innerhalb des Flughafenperimeters bezieht. Diese Forderung ist erfüllt: Bestehende Ausgleichsflächen, die überbaut werden, müssen entsprechend ihrem Naturwert ersetzt werden. Diese Ersatzflächen können auch ausserhalb des Perimeters realisiert werden. Demzufolge bleibt zwar die Gesamtsumme an ökologischen Ausgleichsflächen in der Flughafenregion konstant, diejenige innerhalb des Flughafenperimeters wird jedoch abnehmen. Der von der Flughafenhalterin zu erbringende Nachweis kann sich nur auf die dannzumal noch vorhandenen Flächen innerhalb des Perimeters beziehen.

In verschiedenen Eingaben wird gewünscht, dass die Naturwerte im Flughafen nicht nur erhalten, sondern gesteigert werden; für neue Infrastrukturen seien zusätzliche Ausgleichsmassnahmen vor-

zusehen (z. B. im Bereich der Glattrevitalisierung). Auf die Zusicherung der Rodungsbewilligung sei zu verzichten, die Eichenwälder im Raum Brand und Grüt seien zu belassen. Andere Eingaben weisen auf die Gefahren naturnaher Räume für die Luftfahrt hin (z. B. Vogelschlag) oder verlangen zu gunsten einer zweckmässigen Entwicklung der Flughafeninfrastruktur eine Zurückstufung des Naturschutzes.

Auf dem Flughafenareal sind die Anlagen einer nationalen Verkehrsinfrastruktur und Schutzgebiete von nationaler Bedeutung (Flachmoore) räumlich eng miteinander verflochten. Das vorliegende Objektblatt trägt sowohl der Entwicklung der Flughafeninfrastruktur als auch dem Erhalt der geschützten Lebensräume Rechnung, es beruht auf einer ausgewogenen Abstimmung dieser beiden Interessen. Änderungen an den getroffenen Festlegungen drängen sich nicht auf.

4.32 Abstimmung mit Militär und Luftwaffe

Die dem ersten Entwurf zum Objektblatt zu Grunde gelegten Betriebsvarianten (mit Flugrouten, Lärm- und Kapazitätsberechnungen) beruhten auf dem Stationierungskonzept der Armee von 2005, wonach sich die Luftwaffe bis 2014 vom Flugplatz Dübendorf zurückzieht und der Luftraum ab diesem Datum vollumfänglich dem Betrieb des Flughafens Zürich zur Verfügung steht. Derzeit prüft das VBS die Weiternutzung des Flugplatzes Dübendorf als Basis der Luftwaffe über das Jahr 2014 hinaus (Helikopter und Flächenflugzeuge, keine Kampfjets). Der Entscheid dazu steht noch aus. Weiter besteht ein Abstimmungsbedarf zwischen den geplanten zivilen Abflugrouten nach Osten und dem von der Luftwaffe genutzten Trainingsraum «Säntis».

Im Bereich des Waffenplatzes Kloten-Bülach wird der Ausbau der Flughafenanlagen militärisch genutzte Flächen beanspruchen. Dies erfordert einen Ersatz nach Vorgabe des Sachplans Militär (SPM) des Bundes. Im SPM kann der Waffenplatzperimeter erst angepasst werden, wenn dieser Ersatz sichergestellt ist. Das Objektblatt legt weiter fest, dass zwischen dem Kasernenareal und dem Fahrschulgelände Holberg eine Strassenverbindung gewährleistet bleiben muss.

Verschiedene Verbände, Parteien und Interessengruppen weisen auf die Bedeutung des Flughafens für die Wirtschaft und den Tourismus in der Schweiz hin. Die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens dürfe nicht durch das Militär beeinträchtigt werden. Sie verlangen, dass der Flughafen gegenüber den Interessen des Militärs bevorzugt behandelt werde – sowohl bezüglich der Nutzung des Luftraums als auch gegenüber der Nutzung des Waffenplatzes. Diese Priorität sei im Objektblatt und nicht erst im Betriebsreglement zu verankern. Der Luftraum (Flugplatz Dübendorf, Trainingsraum Säntis) müsse im Hinblick auf Sicherheit und Kapazität flexibel genutzt werden können. Für das für die Flughafenentwicklung benötigte Gebiet auf dem Areal des Waffenplatzes habe der Bund für Ersatzflächen zu sorgen; die Strassenverbindung zwischen Kasernenareal und Fahrschulgelände Holberg dürfe die künftige Flughafennutzung nicht einschränken. Der Kanton St. Gallen fordert, dass die Luftraumnutzung im Gebiet Säntis weiter optimiert werde, wobei dem Interesse der Lärmminde rung bei den zivilen Flügen gegenüber den militärischen Bedürfnissen Vorrang einzuräumen sei.

Zur Abstimmung der Luftraumnutzung zwischen Flughafen Zürich und Luftwaffe haben Experten von BAZL, Skyguide und Luftwaffe eine Studie erarbeitet. Diese Untersuchung hat ergeben, dass eine Koordination der zivilen und militärischen Flüge im Bereich der Kontrollzone des Flugplatzes Dübendorf auf operationeller Ebene nicht möglich ist. Die Umsetzung der geplanten Betriebsvarianten würde die Weiternutzung des Flugplatzes Dübendorf in der von der Luftwaffe gewünschten Form verunmöglichen (namentlich den IFR-Verkehr). Soll der Flugplatz Dübendorf der Luftwaffe

auch nach 2014 zur Verfügung stehen, müssen die in den Betriebsvarianten enthaltenen zivilen Abflugrouten horizontal oder vertikal um die Kontrollzone Dübendorf herum geführt werden.

Gestützt auf die in der Studie enthaltenen Empfehlungen beabsichtigte das UVEK, zusätzlich zu den bestehenden Betriebsvarianten auch Betriebsvarianten ins Objektblatt aufzunehmen, die den Weiterbetrieb des Militärflugplatzes Dübendorf ermöglichen. Nach dem Entscheid, die Festlegungen im Objektblatt vorerst auf diejenigen Sachverhalte zu beschränken, die unabhängig von künftigen Vereinbarungen mit Deutschland getroffen werden können, verbleibt davon die mit dem Weiterbetrieb des Militärflugplatzes Dübendorf kompatible Variante E_{DVO} (vgl. Ziffer 4.07). Diese ergänzende Betriebsvariante beruht auf Abflugrouten, welche die Kontrollzone Dübendorf nicht mehr durchstossen, damit in diesem Bereich ein unabhängiger IFR-Betrieb der Luftwaffe möglich bleibt. Neu zu konzipieren war insbesondere die Routenführung der Abflüge ab Piste 28 Richtung Südwesten (Ausflugpunkte VEBIT, ROTOS), Süden (Ausflugpunkt GERSA) und Osten im Grenzbereich der Kantone Zürich und Aargau: Der zweite Abdrehpunkt nach links (bisher im Furttal über Dällikon) musste nach Westen ins Limmattal verschoben werden (neu zwischen Dietikon und Spreitenbach).

Zu dieser ergänzenden Betriebsvariante wurden Lärmberechnungen durchgeführt. Die Lärmbelastungskurven zeigen nur geringe Unterschiede zu den Kurven der bestehenden Betriebsvariante. Die deutlichste Abweichung ist im Bereich der Planungswerte im Gebiet zwischen Furt- und Limmattal, überwiegend ausserhalb des Siedlungsgebiets, festzustellen. Betroffen ist der Kanton Zürich. In den Kantonen Aargau und Schaffhausen erfahren die Lärmbelastungskurven durch die neue Linienführung der Abflugrouten keine Änderung.

Das BAZL hat den von der Änderung der Lärmbelastungskurve betroffenen Kanton Zürich am 15. November 2011 zur Stellungnahme eingeladen. Den von den Routenführungen in der Region Mut schellen betroffenen Kanton Aargau sowie die andern Nachbarkantone hat es gleichzeitig über die vorgesehenen Anpassungen informiert.

Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat dazu keinen materiellen Einwand. Er stellt fest, dass die ergänzende Betriebsvariante nur zu einer geringfügigen Veränderung der AGL führt und die veränderten Flugrouten erst im Betriebsreglement verbindlich festgelegt werden. Im Übrigen bestehe kein Abstimmungsbedarf mit dem Richtplan. Grundsätzlich spricht er sich jedoch entschieden gegen eine Weiternutzung des Flugplatzes Dübendorf durch Flächenflugzeuge aus. Er beanstandet den Anlass und den Zeitpunkt der vorgeschlagenen Ergänzung im Objektblatt in politischer und formeller Hinsicht. Nachdem der mehrjährige Planungsprozess und die Mitwirkung der Bevölkerung unter andern Voraussetzungen abgeschlossen wurden, sei jetzt der falsche Zeitpunkt für eine derartige Änderung der Vorlage. Um die Planungs- und Rechtssicherheit zu wahren, seien Objektblatt und Richtplan nun auf der Basis der bisherigen Varianten möglichst rasch zu verabschieden. Anpassungen seien erst vorzunehmen, wenn der Grundsatzentscheid des Bundes über die künftige Nutzung des Flugplatzes Dübendorf dies tatsächlich erforderte.

Der Regierungsrat des Kantons Aargau zeigt sich in seiner Stellungnahme vom 21. Dezember 2011 ebenfalls befremdet, dass der Bund die ergänzende Betriebsvariante erst in der letzten Phase des Verfahrens – nach Abschluss des mehrjährigen Koordinationsprozesses und ohne Einbezug des Kantons – ins Spiel gebracht hat. Die Angaben dazu seien rudimentär und nicht nachvollziehbar. Er gibt seiner Erwartung Ausdruck, dass ein Weiterbetrieb des Flugplatzes Dübendorf für militärische oder zivile Nutzung nun umfassend evaluiert und dokumentiert werde. Die Kontrollzone sei in ihrer Abgrenzung und Höhe sowie hinsichtlich ihrer Benützungspriorität zu überprüfen. In die Evaluation

seien Alternativen einzubeziehen, der Entscheid sei nach klaren Kriterien zu treffen und zu begründen (analog der Vergleichswertanalyse, die bei der Beurteilung der Betriebsvarianten 2006 zur Anwendung kam). Sofern die Kontrollzone Dübendorf für Starts ab Piste 28 nicht unbeschränkt zur Verfügung stehe, sei das Sachplanverfahren unter Einbezug von Kanton, Gemeinden und Bevölkerung (Mitwirkung) teilweise zu wiederholen. Weiter macht der Regierungsrat darauf aufmerksam, dass die neuen Routenführungen im Widerspruch zum Richtplan stünden (Festlegungen zum Routen-Index) und dass ein Differenzbereinigungsverfahren dazu einzuleiten sei. Schliesslich fordert er das VBS auf, auf die aviatische Nutzung des Flugplatzes Dübendorf zu verzichten (gemäss früheren Absichtserklärungen) oder den zivilen Flügen grundsätzlich Priorität einzuräumen.

Der Kanton St. Gallen beanstandet die ergänzende Betriebsvariante nicht (Stellungnahme vom 5. Dezember 2011). Er bekräftigt aber seine Haltung, wonach die Luftraumnutzung im Gebiet Säntis und der Verlauf der Abflugrouten über seinem Kantonsgebiet weiter zu optimieren seien (vgl. auch Ziffer 4.15). An seiner bisherigen Haltung hält ebenfalls der Kanton Thurgau fest (Stellungnahme vom 9. Dezember 2011). Die Linienführung der neuen Abflugrouten sei mit ihm und den betroffenen Regionen abzusprechen und der öffentlichen Diskussion zugänglich zu machen. Er bemängelt zudem fehlende Angaben zur Belegung dieser Routen und zu den Überflughöhen, um die Lärmauswirkungen abschätzen zu können.

Das UVEK hält an der ergänzenden Betriebsvariante fest. Damit soll gewährleistet werden, dass der im Objektblatt festgelegte Betrieb des Flughafens unabhängig von der künftigen Nutzung des Flugplatzes Dübendorf umgesetzt werden kann. Der Ausgestaltung dieser Variante bzw. der Organisation des Luftraums sind technisch sehr enge Grenzen gesetzt, für eine Optimierung der Abflugrouten besteht kein Spielraum. Deshalb wären aus zusätzlichen Konsultationen oder Mitwirkungen keine neuen Erkenntnisse zu erwarten, die zur Verbesserung der allgemeinen Lärmsituation beitragen könnten. Wird auf eine aviatische Nutzung des Flugplatzes Dübendorf verzichtet, sollen die bisherige Betriebsvariante zur Anwendung kommen. Weiter wird auf die Anträge der Kantone nicht eingetreten.

Im Objektblatt werden die Festlegungen zum Betriebsreglement entsprechend ergänzt: «*Solange der militärische Flugbetrieb auf dem Flugplatz Dübendorf aufrecht erhalten bleibt, ist bei der Linienführung der Abflugrouten auf diesen Betrieb Rücksicht zu nehmen.*» Die Lärmbelastungskurven zur ergänzenden Betriebsvariante werden ins «Gebiet mit Lärmauswirkungen» (Karte 1) integriert, der Text in den Erläuterungen im Objektblatt wird entsprechend angepasst. Die Abflugrouten für die Starts nach Süden geradeaus durchstossen die Kontrollzone des Flugplatzes Dübendorf. Die Benützung dieser Abflugrouten muss mit den Flügen der Luftwaffe koordiniert werden, falls der Betrieb der Luftwaffe aufrecht erhalten bleibt. Abflugrouten für Starts nach Süden geradeaus, die um diese Kontrollzone herumführen, sind technisch nicht machbar.

Zur Koordination der zivilen und militärischen Flüge im Gebiet des Trainingsraums Säntis sind Lösungen unter Beibehaltung des im Objektblatt festgelegten Betriebs möglich. Erforderlich sind entweder geringfügige Anpassungen in der Linienführung der Abflugrouten nach Osten und in der Abgrenzung des Trainingsraums oder eine Anpassung der geltenden Staffelungsnorm (Reduktion der horizontalen Separation der Flugzeuge). In beiden Fällen werden jedoch noch detaillierte Analysen vorzunehmen sein. Die Umsetzung der mit der Luftwaffe getroffenen Regelung erfolgt zusammen mit dem Betriebsreglement.

Die künftige Nutzung des von den Flughafenanlagen beanspruchten Areals auf dem Waffenplatz Kloten-Bülach kann im Objektblatt nicht abschliessend festlegt werden, bevor sie mit der im SPM festgelegten militärischen Nutzung abgestimmt ist. Das Objektblatt soll den Auftrag für diese Abstimmung erteilen, die Festlegungen und Erläuterungen dazu werden unverändert belassen.

4.33 Gebiet mit Hindernisbegrenzung

Grundsätzlich soll das «Gebiet mit Hindernisbegrenzung» die Hindernisbegrenzungsflächen (bzw. Sicherheitszonen) umgrenzen, die durch den Sicherheitszonenplan für den bestehenden Betrieb grundeigentümerverbindlich geschützt werden (inkl. genehmigte aber noch nicht in Betrieb genommene Elemente). Zusätzlich soll es die mit künftigen (geplanten aber noch nicht genehmigten) Betriebselementen verbundenen Hindernisbegrenzungsflächen enthalten (Pistenverlängerungen, Verlegung Helikopterbasis). Kanton und Gemeinden sollen alle diese Flächen gemäss den Festlegungen im Objektblatt in ihrer Richt- und Nutzungsplanung berücksichtigen. Diese Festlegungen sollen wie folgt präzisiert werden: *«Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung umgrenzt das von einer Höhenbeschränkung betroffene Areal (Karte 2). Es beruht auf den Sicherheitszonen für den bestehenden Betrieb. Zusätzlich weist es die Flächen aus, die bei einem Betrieb auf dem System mit Pistenverlängerungen, bei der Einführung eines gekröpften Nordanflugs oder bei der Verlegung der Helikopterbasis von Hindernissen freizuhalten sind (Karten 2a und 2b). Kanton und Gemeinden berücksichtigen das Gebiet mit Hindernisbegrenzung bei ihrer Richt- und Nutzungsplanung. Die Ausscheidung neuer oder die Revision bestehender Bauzonen, die bei späterer Überbauung in Widerspruch geraten mit den massgebenden Hindernisbegrenzungsflächen, ist nicht zulässig.»*

Der heute geltende Sicherheitszonenplan vom 04.07.1983 beinhaltet nicht alle massgebenden Hindernisbegrenzungsflächen für den bestehenden Betrieb. Unter anderem müssen die Hindernisbegrenzungsflächen für den ILS-Anflug auf die Piste 28, die komplettierten Hindernisbegrenzungsflächen für den ILS-Anflug auf die Pisten 14 und 16 und die Hindernisbegrenzungsflächen für den Schutz der Helikopterrouten in den Plan aufgenommen werden. Das «Gebiet mit Hindernisbegrenzung» berücksichtigt bereits einen wesentlichen Teil dieser zusätzlichen Flächen. Der Auftrag, den Sicherheitszonenplan zu überarbeiten, wird neu in die Festlegungen aufgenommen: *«Der geltende Sicherheitszonenplan ist unter Berücksichtigung der internationalen Vorgaben zu überarbeiten und öffentlich aufzulegen. Gleichzeitig ist das «Gebiet mit Hindernisbegrenzung» zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen.»*

Auf die Darstellung der einzelnen Hindernisbegrenzungsflächen (bzw. Sicherheitszonen) für den bestehenden Betrieb, wie sie im ersten Entwurf zum Objektblatt enthalten war, wird verzichtet. Diese detaillierte Darstellung beschränkt sich auf die Hindernisbegrenzungsflächen der künftigen Betriebselemente (Karten 2a und 2b). Auf diesen Sachverhalt sowie auf die anstehende Überprüfung und Anpassung des Sicherheitszonenplans wird in den Erläuterungen im Objektblatt näher eingegangen (Kapitel zum Gebiet mit Hindernisbegrenzung).

Das «Gebiet mit Hindernisbegrenzung» (bzw. die damit umgrenzten Hindernisbegrenzungsflächen) soll die Ausscheidung neuer oder die Revision bestehender Bauzonen unterbinden, die bei späterer Überbauung zur Durchstossung einer massgebenden Hindernisbegrenzungsfläche führen würden. Soweit diese Flächen bereits im geltenden Sicherheitszonenplan enthalten sind, sollte dies gewährleistet sein. Für die Beurteilung von Planungsvorhaben muss der Sicherheitszonenplan konsultiert werden. Diejenigen Hindernisbegrenzungsflächen, die neu in den Sicherheitszonenplan aufzunehmen sind, können ihre rechtliche Wirkung jedoch erst mit der Auflage des überarbeiteten Sicher-

heitszonenplans entfalten. Um die vorsorgliche raumplanerische Sicherung der relevanten Hindernisbegrenzungsflächen bis zum Zeitpunkt dieser Auflage dennoch zu gewährleisten, ist bei der Beurteilung von Planungsvorhaben der Plan der Flughafenhalterin zu den vorgesehenen Ergänzungen des Sicherheitszonenplans beizuziehen. Demgegenüber wirken die detailliert dargestellten Hindernisbegrenzungsflächen der künftigen Betriebselemente ab Verabschiedung durch den Bundesrat.

Der Kanton Zürich erachtet die in der VIL getroffene Regelung zur Freihaltung der An- und Abflugrouten von Hindernissen als unklar und empfiehlt deren systematische Überprüfung. Der Kanton werde in seinem Richtplan die Gemeinden anweisen, keine Ein- oder Umzonungen vorzunehmen, die im Widerspruch zu den Hindernisbegrenzungsflächen stehen. Um bei den Gemeinden Ab- oder Auszonungen zur Freihaltung zukünftiger An- und Abflugrouten von Hindernissen einzufordern, bedürfe es aber einer gesetzlichen Grundlage. Eine Sachplanfestlegung genüge hier nicht. Im Objektblatt sei der Auftrag festzulegen, eine solche gesetzliche Grundlage zu schaffen. Zudem sei die Festlegung zu streichen, wonach die Kantone dafür sorgen, dass die Gemeinden ihre Zonenordnung dem Gebiet mit Hindernisbegrenzung anpassen, soweit die Hindernisbegrenzung nicht bereits durch den Sicherheitszonenplan grundeigentümerverbindlich sichergestellt ist.

Die vom Kanton aufgeworfene Frage zur Verbindlichkeit des Sachplans betreffend die Anpassung der bestehenden Bauzonenordnung im Bereich künftiger Hindernisbegrenzungsflächen wurde mit einem Rechtsgutachten geklärt. Demnach bewegen sich die Festlegungen im Objektblatt innerhalb des gesetzlichen Rahmens. Unabhängig vom Ergebnis des Gutachtens wird sich die Frage der Entschädigungspflicht stellen, wenn trotz der Festlegung im SIL Bauten im Bereich der künftigen Hindernisbegrenzung erstellt und zu einem späteren Zeitpunkt wieder zurückgebaut werden müssen. Um dem Antrag des Kantone entgegenzukommen, werden die Festlegungen wie folgt ergänzt: «... sorgen die Kantone dafür, dass die Gemeinden ihre Zonenordnung *überprüfen und bei Bedarf* dem «Gebiet mit Hindernisbegrenzung» anpassen. Sie leiten die dazu notwendigen Verfahrensschritte ein ...»

4.34 Landseitige Verkehrserschliessung – Erreichbarkeit Flughafen, Verkehrsangebot

Mit dem landseitigen Verkehrsanschluss soll die gute Erreichbarkeit des Flughafens für den Personen- und Güterverkehr auch langfristig aufrecht erhalten werden. Zur Gewährleistung der Zuverlässigkeit, der Sicherheit und einer ausreichenden Kapazität auf dem Schienen- und Strassennetz sollen sowohl der Bund, der Kanton als auch der Flughafen entsprechend ihren Kompetenzen ihren Beitrag leisten.

In diesem Zusammenhang wünscht der Kanton Zürich eine Präzisierung seines Auftrags. Diesem Wunsch wird mit der folgenden Anpassung der Festlegungen stattgegeben (Kapitel zum landseitigen Verkehrsanschluss): «Der Kanton Zürich sorgt für attraktive und leistungsfähige Angebote des öffentlichen Regional- und Agglomerationsverkehrs vom und zum Flughafen auf der S-Bahn, auf der Glatttalbahn und auf dem Busnetz. Er leitet rechtzeitig weitere Ausbauschritte *im öffentlichen Personenverkehr der Glatttalbahn* ein und ~~verbindet den Flughafen mit schnellen Busverbindungen mit den Regionalzentren in der nördlichen Flughafenregion. Der Kanton Zürich~~ sorgt mit einem Verkehrsmanagement auf der Strasse für eine hohe Fahrplanstabilität der Buslinien und für eine Optimierung des Verkehrsflusses des Individualverkehrs. ~~Er~~ Kanton, Gemeinden und die Flughafenhalterin sorgen in ihrem Zuständigkeitsbereich für sichere und attraktive Verkehrsnetze für den Fuss- und Radverkehr vom und zum Flughafen.»

Weiter beantragt der Kanton eine zusätzliche Festlegung, wonach von Zürich und Basel aus der Flughafen der andern Stadt mit einer direkten, umsteigefreien Bahnverbindung in einer Richtzeit von

höchstens einer Stunde zu erreichen sei. Angesichts der begrenzten Kapazität des Flughafens Zürich gewinne die Verkehrsteilung mit dem Flughafen Basel an Bedeutung. Dieser Antrag betrifft das übergeordnete Verkehrsnetz der Schweiz. Er greift über die Festlegungen hinaus, welche im Objektblatt zum Flughafen Zürich geregelt sind. Er zielt aber in die gleiche Richtung wie der bestehende Grundsatz im Konzeptteil des SIL, wonach die Landesflughäfen optimal ins nationale Eisenbahnnetz zu integrieren sind. Ein weiterer Grundsatz im Konzeptteil des SIL verpflichtet die Landesflughäfen, zusammenzuarbeiten und die sich bietenden marktwirtschaftlichen Möglichkeiten für eine sinnvolle Verkehrsteilung zu nutzen. Schliesslich hat sich der Bundesrat zum Grundsatz bekannt, dass der Flughafen Basel-Mulhouse an das Schienennetz anzuschliessen sei. In diesem Kontext und in Abstimmung mit den Vorgaben des Sachplans Verkehr wird der Antrag bei der anstehenden Revision des Konzeptteils weiter zu prüfen sein. Festlegungen zum Bahnanschluss des Flughafens Basel-Mulhouse hat der Bundesrat im Objektblatt zu diesem Flughafen vom 15. Mai 2013 verabschiedet.

Die Region Glatttal und die Stadt Kloten bemängeln, dass die Aufgaben an Bund, Kanton und Flughafenhalterin zu wenig verbindlich festgehalten seien. Sie verlangen, dass der landseitige Verkehrsanschluss zeitgleich mit dem Flughafenwachstum auszubauen sei (Festlegung von Wenn-Dann-Voraussetzungen zur Sicherung der Infrastruktur und des Betriebs); insbesondere sei die Glatttalautobahn als Voraussetzung für die Bewältigung des landseitigen Verkehrs zu bezeichnen. Im Hinblick auf eine verursachergerechte Finanzierung des ÖV-Angebots am Flughafen habe der Bund oder die Flughafenhalterin einen substanziellem Kostenanteil für den Betrieb der öffentlichen Verkehrsmittel zu übernehmen.

Konkrete Festlegungen zum Ausbau bestimmter landseitiger Verkehrsträger sind nicht Gegenstand des SIL-Objektblatts, sondern der Verkehrsplanungen von Bund und Kanton. Dazu gehören auch die Festlegung der Prioritäten und Vorgaben zur Finanzierung von Strassen- und Schienenanlagen. Das Objektblatt soll die Abstimmung der Flughafenplanung mit diesen Planungen gewährleisten, was mit den vorliegenden Festlegungen sichergestellt ist.

4.35 Landseitige Verkehrserschliessung – Modalsplit (Zielwert, Überprüfung)

Das Objektblatt sieht für den Modalsplit am Flughafen (Anteil der mit dem öffentlichen Verkehrsmittel zurückgelegten Personenwege am gesamten Ziel- und Quellverkehr) einen Zielwert von 42 % bis 2020 und von 44 % bis 2030 vor. 2007 betrug dieser Wert 40 %. Der Zielwert von 44 % entspricht der optimistischen Trendprognose, liegt aber 2 Prozentpunkte unter dem von Verkehrsexperten im regionalen Gesamtverkehrskonzept für die Flughafenregion (rGVK) empfohlenen Zielwert. Diese Zahlen beruhen auf der im rGVK (definitive Fassung vom 8. Februar 2011) enthaltenen neuen Definition zum Modalsplit und sind mit den früher verwendeten Zahlen nur bedingt vergleichbar. Insbesondere liegen sie um 2 Prozentpunkte tiefer als die im Entwurf zum Objektblatt (Fassung vom 16. August 2010) aufgeführten Zahlen (Zielwert 2020: 44 %, 2030: 46 %).

Die Flughafen Zürich AG, unterstützt von verschiedenen Organisationen aus Wirtschaft und Luftfahrt, stellen sich gegen die vorgesehene Erhöhung des Zielwerts. Der Flughafen sei bereits heute vorbildlich durch den ÖV erschlossen, eine weitere Steigerung des ÖV-Anteils sei nur durch unverhältnismässige Massnahmen zu erzielen. Die Erreichbarkeit des Flughafens dürfe durch solche Massnahme nicht gefährdet werden. Die Finanzierung zusätzlicher Bahnkapazitäten sei nicht gesichert. Die SBB empfehlen, die angestrebte Steigerung des Zielwerts im Hinblick auf die Bahnentwicklung zu überprüfen. Sie befürchten, dass dieser Zielwert nicht ausreichend auf die postulierten Verbesserungen des ÖV-Anschlusses am Flughafen abgestimmt ist.

Dementgegen verlangt der Kanton Zürich, unterstützt von Standortregion und -gemeinde, einen Modalsplit-Zielwert von 46 % für 2030 (unter Einbezug des gesamten Ziel- und Quellverkehrs am Flughafen, entsprechend der Empfehlung aus dem rGVK), den er auch in seinem Richtplan verankern will. Es sei notwendig, ehrgeizige Ziele zu setzen, welche die beteiligten Verantwortungsträger herausfordern, damit sie die notwendigen Investitionen in die Infrastruktur tätigen. Für 2020 stimmt er dem Wert von 42 % zu. Zahlreiche Gemeinden und Organisationen fordern eine weitere Erhöhung der Zielwerte für 2020/2030 auf 44/48 %, 45/50 % oder sogar 48/58 %. Die anvisierte Steigerung des Zielwerts sei angesichts der erwarteten Verkehrszunahme unzureichend und trage nicht zur Verbesserung der Verkehrssituation in der Flughafenregion bei. Die Kapazitätsgrenze der Strassenverkehrsinfrastruktur sei erreicht.

Der Kanton ist damit einverstanden, dass ihm die Verantwortung für die Überwachung der Verkehrsentwicklung zugewiesen wird. Er verlangt, dass die Details für die Verkehrserhebungen und die Modalitäten für die Berechnung des Modalsplits mit ihm abgesprochen würden. Neben dem Verkehrsaufkommen der Anlagen innerhalb des Flughafenperimeters und den nach Nutzergruppen differenzierten Verkehrsanteilen habe ihm der Flughafen auch eine aktualisierte Parkplatzbilanz zur Verfügung zu stellen. Er unterstreicht, dass bei der Umsetzung der Modalsplitziele die Erreichbarkeit des Flughafens insbesondere für die Nutzer der Flughafenanlagen sicherzustellen sei.

Das wichtigste Ziel aus Sicht des UVEK ist, die Erreichbarkeit des Flughafens langfristig aufrecht zu erhalten, indem auf dem Schienen- und Strassennetz in der Flughafenregion eine ausreichende Kapazität und Zuverlässigkeit gewährleistet wird. Der Flughafen ist bereits heute sehr gut an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen; Anstrengungen zur weiteren Verbesserung dieses Anschlusses sollen aber nicht unterlassen werden. Ein ehrgeiziger Modalsplit-Zielwert ist ein geeignetes Mittel dazu. Um diesen Zielwert zu erreichen, sollen dereinst aber keine Massnahmen getroffen werden müssen, welche die Erreichbarkeit des Flughafens – insbesondere für die Nutzer der Flughafenanlagen – einschränken.

Ein landseitiger Verkehrsanschluss von dieser Qualität kann nur mit gemeinsamer Anstrengung der verantwortlichen Behörden von Bund und Kanton erreicht werden. Im Objektblatt und im kantonalen Richtplan muss der gleiche Zielwert zum Modalsplit verankert sein, diese übergeordneten Planungen dürfen keine Differenzen aufweisen. Dem Antrag des Kantons Zürich folgend soll im Objektblatt für das Jahr 2030 für den Modalsplit ein Zielwert von 46 % festgesetzt werden. Für das Jahr 2020 soll der Zielwert auf 42 % belassen werden. Damit kann die Koordination mit der kantonalen Verkehrspolitik gewährleistet und auch dem umweltrechtlichen Vorsorgeprinzip Genüge getan werden. Als Grundlage für die Bemessung des Zielwerts wird die im rGVK enthaltene Definition des Modalsplits herangezogen. Demnach werden neu auch der Begleitverkehr sowie die Taxis, Hotel- und Reisebusse berücksichtigt. Der Langsamverkehr (Radfahrer, Fussgänger) wird demgegenüber nicht berücksichtigt; er ist gemäss rGVK kaum erfassbar und für die künftige langfristige Verkehrsentwicklung am Flughafen nicht relevant.

In Erwägung der eingegangenen Anträge werden Festlegungen im Objektblatt wie folgt angepasst (Kapitel zum landseitigen Verkehrsanschluss): «Im Personenverkehr ist der Anteil der mit dem öffentlichen Verkehr, ~~mit dem Fahrrad oder zu Fuß~~ zurückgelegten Wege am gesamten landseitigen Ziel- und Quellverkehr am Flughafen (Modalsplit) bis zum Jahr 2020 auf 42 44%, bis zum Jahr 2030 auf 46 % zu steigern (Zielwert). Dazu ist die Erreichbarkeit des Flughafens für Personen, die mit dem öffentlichen Verkehr ~~oder dem Langsamverkehr~~ anreisen, zu verbessern.» Ziffer 11, 9. Abschnitt: «Die Flughafenthalterin erhebt alle vier Jahre *das Verkehrsaufkommen der Anlagen innerhalb des Flughafenperimeters und*

die Verkehrsanteile differenziert nach Nutzergruppen, des öffentlichen Verkehrs, des Langsamverkehrs und des motorisierten Individualverkehrs am gesamten landseitigen Verkehrsaufkommen und Sie stellt diese Daten und die aktualisierte Parkplatzbilanz dem Kanton Zürich zur Verfügung. Sind die Zielwerte für den Modalsplit nicht erreicht, analysiert der Kanton die Ursachen und vereinbart mit den zuständigen Bundesstellen und der Flughafenhalterin die notwendigen Massnahmen. Diese Massnahmen dürfen die Erreichbarkeit des Flughafens, insbesondere für die Nutzer der Flughafenanlagen, nicht schmälern.»

In den Erläuterungen im Objektblatt werden zum Modalsplit und zum Verkehrscontrolling folgende Anpassungen vorgenommen (Kapitel zum landseitigen Verkehrsanschluss): «Mit der Genehmigung der 5. Bauetappe wurde die Flughafenhalterin auf einen Anteil an öffentlichem Verkehr von 42 % verpflichtet (Modalsplit bezogen auf Passagiere, Flughafenangestellte und Besucher von Freizeit-, Einkaufs- und anderen Dienstleistungseinrichtungen; Begleitverkehr sowie Taxis, Hotel- und Reisebusse wurden nicht berücksichtigt); 2009 betrug dieser Anteil 46 %. Neu soll nun der gesamte Ziel- und Quellverkehr am Flughafen (Ziel- und Quellverkehr der Flughafen- und Nebenanlagen innerhalb des Flughafenperimeters) in den Modalsplit einbezogen werden (alle Nutzergruppen einschliesslich Begleitpersonen). Der Modalsplit entspricht somit dem Anteil der mit dem öffentlichen Verkehrsmittel zurückgelegten Wege an der Gesamtzahl der im landseitigen Personenverkehr am Flughafen zurückgelegten Wege (bimodaler Modalsplit). Neu werden die Taxis dem motorisierten Individualverkehr, die Hotel- und Reisebusse dem öffentlichen Verkehr zugerechnet. Demgegenüber wird der Radfahrer- und Fussgängerverkehr im Modalsplit nach wie vor nicht berücksichtigt; er ist kaum erfassbar und für die künftige Entwicklung kaum relevant. Nach dieser neuen Definition betrug der Modalsplit 2007 40 %. Gestützt auf die neue Trendprognose und die Ziele aus dem rGVK soll er als Zielwert nun neu auf 42 % (2020) bzw. 46 % (2030) festgelegt werden. ... Erhebungen der Flughafenhalterin, in welchen die Wege und die Fahrten der einzelnen Nutzergruppen separat auszuweisen sind. Die Details für die Verkehrserhebungen sind in Absprache mit der für das Gesamtverkehrscontrolling zuständigen Stelle des Kantons festzulegen, damit im Verkehrscontrolling des Kantons neben den Eigenheiten des auf den Flughafen bezogenen Verkehrs auch Quervergleiche mit andern Regionen und vor allem mit anderen verkehrsintensiven Nutzungen angestellt werden können. Allfällige Massnahmen zur Erhöhung des Modalsplits ...»

4.36 Landseitige Verkehrserschliessung – Parkplätze, Vorfahrt, Gebühren

Das Objektblatt verlangt von der Flughafenhalterin, dass sie bei der Planung, Realisierung und Bewirtschaftung von Parkplätzen im Flughafenperimeter neben der Flugverkehrsentwicklung auch die Modalsplitziele berücksichtigt. Bei Ausbauten des Parkplatzangebots soll sie neben dem Parkplatzbedarf auch das daraus resultierende Fahrtenaufkommen ausweisen. Bei der Bewirtschaftung der Parkplätze soll sie in erster Priorität für ein ausreichendes Angebot für Passagiere und Angestellte des Flughafens sorgen.

Verschiedene Organisationen und Gruppierungen fordern unter anderem, die Zahl der Parkplätze am Flughafen auf dem heutigen Bestand zu plafonieren und bei einem Rückgang der Passagiere abzubauen. Die Qualität der ÖV-Erschliessung sei ausreichend, das Privileg des Flughafens (inkl. Einkaufszentren) bezüglich der Parkplatzzahl gegenüber andern publikumsorientierten Einrichtungen sei nicht gerechtfertigt. Statt zusätzliche Parkplätze zu planen sei ein Fahrtenmodell zur Verbesserung des Modalsplitziels einzuführen. Für Nutzungen, die nicht dem Flugbetrieb dienen, seien keine Parkplätze mehr zu bewilligen. Transitpassagiere seien bei der Bemessung der Parkplatzzahl nicht einzurechnen. Als Lenkungsmassnahme für den Verkehr seien Gebühren auf der Vorfahrt einzuführen. Die zuständigen Behörden von Bund und Kanton hätten in den Genehmigungs- und Überprü-

fungsverfahren bei Parkierungsanlagen von Flughafen- und Nebennutzungen eng zusammenzuarbeiten. Diese Anlagen seien auf die Kapazitäten des Verkehrssystems rund um den Flughafenkopf, das sowohl den Bedürfnissen des Flugbetriebs als auch den andern Nutzungsansprüchen zu genügen habe, auszurichten.

Die Steuerung des Verkehrsaufkommens am Flughafen soll nur noch über den Modalsplit, nach den im Objektblatt festgelegten Regeln zum Verkehrscontrolling erfolgen (vgl. Ziffer 4.35). Auf die Festlegung eines Parkplatzkontingents bzw. auf eine Beschränkung der Gesamtzahl an Parkplätzen am Flughafen soll in Zukunft verzichtet werden. Die Parkplatzbilanz bleibt im Rahmen des Verkehrscontrollings, das aus den Parkplätzen resultierende Fahrtenaufkommen im Gesuch für den Ausbau von Parkierungsanlagen aber auszuweisen. In den Genehmigungsverfahren bleiben die Behörden frei, mit Blick auf das Modalsplitziel oder bei fehlendem Bedarfsnachweis bei der Erstellung von Parkplätzen eine Etappierung zu verlangen oder die Plätze nur in reduzierter Zahl zu genehmigen. Die Gesamtzahl der Parkplätze, die sich aus solchen Entscheiden ergibt und die in der Parkplatzbilanz jeweils auszuweisen ist, kann jedoch nicht mehr als Kontingent bzw. Obergrenze wirken. Die Zusammenarbeit der zuständigen Behörden von Bund und Kanton in diesen Verfahren ist selbstverständlich. Die bevorzugte Behandlung der Parkplätze für die Flughafennutzungen ergibt sich aus den Festlegungen im Objektblatt.

Der Kanton Zürich stimmt zu, dass ihm die Verantwortung für die Off-Airport-Parkplätze zugewiesen wird. Die Regelung dieser Anlagen sei dem kantonalen Richtplan zu überlassen, die entsprechenden Vorgaben im Objektblatt seien zu streichen. Auf diese Forderung wird eingetreten (Kapitel zum landseitigen Verkehrsanschluss): «Parkplätze für Flugpassagiere ausserhalb des Flughafenperimeters, die von Dritten betrieben werden (z. B. Valet-Parkplätze), gelten nicht als Flughafenanlagen und werden nach kantonalem Recht genehmigt. Im Hinblick auf die Modalsplitziele sorgt der Kanton dafür, dass solche Parkplätze nur in begrenzter Zahl erstellt und analog den Parkplätzen im Flughafenperimeter bewirtschaftet werden.»

In weiteren Eingaben wird gefordert, dass die Off-Airport-Parkplätze in den Modalsplit integriert und in der Gesamtbilanz ausgewiesen würden. Sie seien der bewilligten Gesamtzahl an Parkplätzen anzurechnen, die dadurch ausgelösten Mehrfahrten seien bei der Überprüfung der Modalsplitziele zu berücksichtigen. Diese Forderungen sind insofern erfüllt, als die aus den Off-Airport-Parkplätzen resultierenden Fahrten in den Erhebungen zum Verkehrsaufkommen in jedem Fall erscheinen (werden dem Anteil des motorisierten Individualverkehrs auf der Vorfahrt zugerechnet) und keine Gesamtzahl an Parkplätzen mehr zu bewilligen ist.

4.37 Abstimmung SIL mit andern Planungen und Verfahren

Der Kanton Aargau verlangt, die Abstimmung des künftigen Flugbetriebs (insbesondere Nachtbetrieb) mit der Raumentwicklung des Kantons Aargau nachzuholen. Er ortet einen Konflikt zwischen den künftigen planerischen Einschränkungen durch den Fluglärm und den im kantonalen Richtplan postulierten Siedlungsentwicklungsräumen (vgl. auch Ziffer 4.14).

Im Rahmen des Koordinationsprozesses wurde versucht, Flughafenentwicklung und Raumentwicklung möglichst weitgehend aufeinander abzustimmen. Für die Lösung der verbleibenden Konflikte ist auf das Differenzbereinigungsverfahren nach Raumplanungsgesetz zurückzugreifen. Allenfalls wird die vom BAFU zu erarbeitende Vorlage zur Anpassung der LSV zur Lösung des Problems im Kanton Aargau beitragen können (vgl. Ziffer 4.19).

Weil ein solches Differenzbereinigungsverfahren erst im Zuge der Anpassung des Objektblatts vorzusehen ist, die für die Umsetzung des Staatsvertrags oder neuer Sicherheitsanforderungen notwendig sein wird (Objektblatt zweite Etappe), wird das «Gebiet mit Lärmauswirkungen» im vorliegenden Objektblatt erst als Zwischenergebnis festgelegt (vgl. Ziffer 4.20). Dem Antrag des Kantons Aarau kann so entgegen gekommen werden. Andere Betriebselemente wie die Pistenverlängerungen oder der gekröpfte Nordanflug, die der Kanton Aargau ablehnt, sind im vorliegenden Objektblatt erst als Vororientierung aufgeführt (vgl. Ziffer 4.06 und 4.10).

In weiteren Eingaben wird verlangt, dass das Verfahren zum SIL-Objektblatt ausgesetzt wird, bis das Ergebnis der kantonalen Volksabstimmung zur Behördeninitiative über die Pistenausbauten vorliegt. Dieses Ergebnis liegt vor, das Volk hat die Initiative verworfen.

Schliesslich wird verlangt, vor dem Entscheid zum Objektblatt den Flugbetrieb mit den im Sachplan zur Entsorgung atomarer Abfälle festzulegenden Standorte für ober- und unterirdische Atomanlagen abzustimmen. Ziel sei die Minimierung des Risikos atomarer Unfälle. Das potenzielle Unfallrisiko durch einen Flugzeugabsturz wurde bei der Beurteilung der Betriebsvarianten berücksichtigt, soweit dies relevant ist (vgl. auch Ziffer 4.18). Im Bereich der bestehenden Kernkraftwerke gelten im Übrigen minimale Überflughöhen, um dort ein erhöhtes Sicherheitsrisiko im Falle eines Flugzeugabsturzes zu vermeiden.

Zu den weiteren Gründen, die für eine Sisitierung des SIL-Verfahrens angeführt werden (Umsetzung neuer Technologien bei Anflügen, Lockerung der LSV, Einführung eines genügenden Lärmesssystems), wird auf die an anderer Stelle in diesem Bericht getroffenen Erwägungen verwiesen.

4.38 Abstimmung mit Deutschland

Die im ersten Entwurf zum Objektblatt enthaltenen Betriebsvarianten E_{opt} und J_{opt} erforderten eine Vereinbarung mit Deutschland über die Benützung des süddeutschen Luftraums. Sie waren im Sinne von Art. 5 Abs. 2 RPV noch nicht abschliessend abgestimmt.

Verschiedene Gemeinden aus dem Norden und Westen des Flughafens verlangten, dass Betriebsvarianten mit Nordausrichtung, sofern sie deutsches Gebiet beanspruchen resp. eine Duldung von Deutschland voraussetzen, auszuschliessen seien. Es sei unzulässig, dass das Objektblatt Betriebsvarianten in die Planung einbeziehe, die von vorneherein nicht realisierbar seien. Solange keine staatsvertragliche Lösung mit Deutschland bestehe, fehle die Grundlage für eine verbindliche Festlegung solcher Varianten im Objektblatt bzw. für die damit verbundenen raumplanerischen Einschränkungen in den betroffenen Gemeinden. Könne mit Deutschland ein Staatsvertrag abgeschlossen werden, müsse das Objektblatt-Verfahren neu aufgenommen werden.

Im Hinblick auf die Rechtssicherheit in der Flughafenregion drängten andere Eingaben auf den raschen Abschluss eines verbindlichen Staatsvertrags zwischen der Schweiz und Deutschland, der das Problem der Flug- und Kapazitätsbeschränkungen über deutschem Gebiet zu lösen habe. Weiter wurde gefordert, das Objektblatt erst nach der Einigung auf eine definitive Betriebsvariante festzulegen.

In der Zwischenzeit wurde mit Deutschland ein Staatsvertrag ausgehandelt, der von den Parlamenten beider Staaten noch ratifiziert werden muss. Vor diesem Hintergrund hat das UVEK entschieden, im Objektblatt nur diejenigen Sachverhalte festzusetzen, welche die deutschen Vorgaben zur Benützung des süddeutschen Luftraums einhalten und unabhängig vom Staatsvertrag geregelt werden

können. Die Umsetzung des Staatsvertrags soll dann in einer zweiten Etappe, mit einer Anpassung des Objektblatts erfolgen. Die Anträge werden damit gegenstandslos.

4.39 SIL-Verfahren sistieren, zusätzliche Grundlagen erarbeiten

Verschiedene Gemeinden und Organisationen verlangen, dass als Grundlage für die Festlegungen im Objektblatt die verminderten Entwicklungschancen der Gemeinden innerhalb der AGL und innerhalb des «Gebiets mit Lärmauswirkungen» sowie die ökologische Dimension der Nachhaltigkeit konkret zu ermitteln und den Nutzungsinteressen am Flughafen gegenüberzustellen seien («strategische Umweltverträglichkeitsprüfung»). Andere fordern ein neues Objektblatt, das dem dringenden Handlungsbedarf in den Problemfeldern Luft, Lärm und Umweltschutz genüge, oder das SIL-Verfahren zu sistieren, bis die Auswirkungen der prognostizierten maximalen Verkehrsbelastung (350'000 Bewegungen) auf die betroffenen Gebiete ermittelt sind.

Die im Objektblatt enthaltenen Festlegungen sind das Ergebnis intensiver Abklärungen zu den technischen und betrieblichen Möglichkeiten des künftigen Flughafenbetriebs sowie einer umfassenden Abwägung zwischen den Interessen der Wirtschaft, der Gesellschaft und des Umweltschutzes (vgl. Ziffer 4.03). Die Auswirkungen der Betriebsvarianten auf die Umgebung wurden so weitreichend untersucht, wie dies auf Stufe der Sachplanung möglich und zweckmäßig ist. Weitere Untersuchungen sind für die raumplanerische Sicherung der Betriebsvarianten nicht erforderlich. Die abschliessende Prüfung der Umweltverträglichkeit bleibt Gegenstand der nachfolgenden Genehmigungsverfahren zum Betriebsreglement oder zu den einzelnen Bauprojekten. Die im Objektblatt festgelegten Betriebsvarianten können nur unter Vorbehalt der Ergebnisse dieser Prüfung umgesetzt werden.

4.40 SIL-Verfahren: Rechtsgrundlagen, Beteiligung bei Vernehmlassung und Mitwirkung

Der Kanton Aargau beantragt, dass die Verfahrensprozesse und die einschlägige Bundesgesetzgebung so angepasst werden, dass alle durch den Fluglärm massgeblich betroffenen Kantone die gleichen Mitwirkungsrechte besitzen. Ein Ausbau dieser Rechte wird auch in andern Eingaben gefordert (z. B. Einbezug der Kantone mit Regionalflughäfen in die Planung der Landesflughäfen; Einbezug der Flugplätze, die von neuen An- und Abflugverfahren des Flughafens tangiert werden). Demgegenüber verlangen einzelne Organisationen vernünftige regulatorische Rahmenbedingungen und eine Straffung der Verfahren zur Stärkung der Investitionssicherheit.

Insgesamt garantieren die bestehenden gesetzlichen Grundlagen hinreichende Mitwirkungsrechte. Im Koordinationsprozess und im Verfahren zum Objektblatt für den Flughafen Zürich wurden diese Rechte den Betroffenen auch gewährt. Eine Verbesserung der gesetzlichen Bestimmungen soll dennoch nicht ausgeschlossen werden, sie wäre im Rahmen der anstehenden Revision des Raumplanungsgesetzes zu prüfen.

4.41 Bundeseinfluss Flughafen Zürich

Gemäss Betriebskonzession vom 31. Mai 2001 richten sich «Menge und Abwicklung des zulässigen Flugverkehrs nach den Vorgaben des SIL». In diesem Sinne ist die Flughafenhalterin an die Festlegungen im Objektblatt gebunden. Weiter ist der SIL auch nach Art. 22 RPV für «Organisationen und Personen des öffentlichen oder privaten Rechts, soweit sie mit der Wahrnehmung öffentlicher Aufgaben betraut sind», verbindlich. Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass die Festlegun-

gen im Objektblatt direkt an die Flughafenhalterin adressiert werden dürfen. Auf diesen Sachverhalt wird in den Erläuterungen im Objektblatt bereits hingewiesen. Dieser Erläuterungstext wird durch einen Hinweis auf die Betriebskonzession ergänzt (Kapitel zur Verbindlichkeit der Inhalte des vorliegenden Objektblatts): «... *Zudem haben sich gemäss Betriebskonzession vom 31. Mai 2001 «Menge und Abwicklung des zulässigen Flugverkehrs nach den Vorgaben des SIL» zu richten.*»

Gemäss dem luftfahrtpolitischen Bericht des Bundesrats will der Bund seinen Einfluss auf die Landesflughäfen verstärken, was auch in einer Eingabe zum Objektblatt gefordert wird. Damit will er sicherstellen, dass die Flughäfen die ihnen zukommende Funktion gemäss den Vorgaben des SIL auch tatsächlich ausfüllen. Diesem Anliegen wird im Objektblatt Rechnung getragen, indem die Flughafenhalterin in den Festlegungen zur Zweckbestimmung verpflichtet wird, eine der Funktion des Flughafens entsprechende Infrastruktur und Kapazität bereitzustellen (vgl. Ziffer 4.02). Dies entspricht auch der Empfehlung aus dem Gutachten «Verstärkung des Bundeseinflusses auf die Landesflughäfen» (Meyer/Hafner, Basel 2008), das im Auftrag des BAZL erstellt wurde.

4.42 Flugplatznetz Schweiz

Die Eingaben, die sich auf die Ausgestaltung des Flugplatznetzes der Schweiz beziehen, sind allenfalls Gegenstand des SIL-Konzeptteils und nicht im Rahmen des Objektblatts für den Flughafen Zürich zu behandeln.

5 Ergebnisse aus der Ämterkonsultation

Die auf Grund der Anhörung und Mitwirkung überarbeiteten Teile des Objektblatts, die unabhängig vom Staatsvertrag mit Deutschland festgelegt werden können, wurden den interessierten Bundesstellen am 20. September 2012 zur Konsultation unterbreitet. An dieser Ämterkonsultation haben sich folgende 12 Stellen beteiligt:

- Bundesamt für Strassen (ASTRA), 30.11.2012
- Bundesamt für Umwelt (BAFU), 12.11.2012
- Bundesamt für Kultur (BAK), 07.11.2012
- Bundesamt für Verkehr (BAV), 13.11.2012
- Bundesamt für Bauten und Logistik (BBL), 12.11.2012
- Bundesamt für Energie (BFE), 20.11.2012
- Bundesamt für Statistik (BFS), 29.10.2012
- Bundesamt für Landwirtschaft (BLW), 08.11.2012
- Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung (BWL), 12.11.2012
- Bundesamt für Wohnungswesen (BWO), 19.11.2012
- Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport, Generalsekretariat (GS-VBS), 19.11.2012
- Schweizerische Bundesbahnen SBB, 01.11.2012

Das GS VBS stellt fest, dass die Festlegungen und Erläuterungen zum Flughafenperimeter (Realersatz Kasernenareal, Zufahrt Fahrschulgelände Holberg) die Anliegen der Armee berücksichtigen. Es stellt weiter fest, dass die Abstimmung des Flugbetriebs mit der militärischen Nutzung des Flugplatzes Dübendorf erfolgt ist. Es begrüsst das Vorgehen, wonach im Objektblatt zwei Szenarien zur künftigen Nutzung des Militärflugplatzes berücksichtigt sind.

Das GS VBS macht darauf aufmerksam, dass sich das «Gebiet mit Hindernisbegrenzung» teilweise mit der Kontrollzone des Flugplatzes Dübendorf überschneidet. Dies könnte unter Umständen zu Einschränkungen für die Luftwaffe führen (z. B. Installation einer Antenne). Es beantragt, dass das «Gebiet mit Hindernisbegrenzung» vor dessen Festsetzung mit der Luftwaffe abzustimmen sei. Das «Gebiet mit Hindernisbegrenzung» zeigt lediglich den Umriss der massgebenden Hindernisbegrenzungsflächen (resp. Sicherheitszonen) und weist auf den Sicherheitszonenplan hin. Dieser Sicherheitszonenplan wird gemäss den Festlegungen im Objektblatt noch zu überprüfen und anzupassen sein. Die vom VBS geforderte Abstimmung wird in diesem Rahmen vorzunehmen sein, dem Antrag kann in diesem Sinne stattgegeben werden. Im Objektblatt werden keine Änderungen vorgenommen.

Das GS VBS beantragt weiter, dass bei der Abstimmung zwischen den Abflugrouten und dem militärischen Trainingsraum Säntis die prioritäre Nutzung des Trainingsraums durch die Luftwaffe während den militärischen Flugzeiten weiterhin zu respektieren bzw. zu gewährleisten sei. Im Objektblatt wird darauf hingewiesen, dass die mit der Luftwaffe getroffene Regelung noch umzusetzen sei. Dies wird zusammen mit dem Betriebsreglement zu erfolgen haben. Zu diesem Zeitpunkt werden auch die Nutzungsrioritäten festzulegen sein. Zur Koordination der zivilen und militärischen Flüge im Gebiet des Trainingsraums Säntis sind Lösungen unter Beibehaltung des im Objektblatt festgelegten Betriebs möglich. Erforderlich sind entweder geringfügige Anpassungen in der Linienführung der Abflugrouten nach Osten und in der Abgrenzung des Trainingsraums oder eine Anpassung der geltenden Staffelungsnorm (Reduktion der horizontalen Separation der Flugzeuge). In beiden Fällen werden jedoch noch detaillierte Analysen vorzunehmen sein.

Schliesslich macht das GS VBS noch auf das Programm «Natur-Landschaft-Armee» (NLA) aufmerksam, welches das VBS auf dem Waffenplatz Kloten-Bülach unterhält und welches die vorhandenen Naturwerte darstellt. Im Rahmen der Umsetzung des SIL sei abzuklären, ob allfällige Ersatzmassnahmen notwendig seien.

Das BAFU begrüsst aus Sicht der Luftreinhaltung die festgelegten Modalsplit-Ziele. Aus Sicht der Lärmbekämpfung seien die Südstarts geradeaus weiterhin möglichst zurückhaltend zu bewilligen, um den Überflug dicht besiedelter Gebiete zu vermeiden. Starts nach Süden geradeaus für die Stabilisierung der Kapazität seien nur zuzulassen, wenn dadurch Verspätungen in die Nacht hinein verhindert werden können. Kommende Betriebsreglemente würden vom BAFU nach diesem Grundsatz beurteilt. Weiter weist das BAFU auf den Entscheid des Bundesgerichts zum vBR vom 22. Dezember 2010 hin, wonach die geltenden Belastungsgrenzwerte den Fluglärm nicht störungsgerecht abbilden würden und zu überprüfen (und soweit nötig anzupassen) seien. Das Bundesgericht gehe davon aus, dass beim Erlass des definitiven Betriebsreglements gesetzeskonforme Belastungsgrenzwerte vorliegen. Das BAFU beantragt, dass dieser wichtige Punkt im Objektblatt zumindest im erläuterten Text erwähnt werde. Diesem Antrag wird stattgegeben, indem der Text im Kapitel «Ausgangslage» wird wie folgt ergänzt wird: «*Sollten hingegen die Lärmgrenzwerte – gestützt auf den Entscheid des Bundesgerichts zum vBR – geändert werden, wäre das im Objektblatt festgelegte Gebiet mit Lärmauswirkungen entsprechend anzupassen.*»

Das ASTRA stellt fest, dass die Ergebnisse der verschiedenen Besprechungen zum Ausbau der Parkhäuser und zum Bauprojekt «Circle» im Objektblatt stufengerecht Niederschlag gefunden haben. Die Leistungsfähigkeit der Nationalstrasse zur landseitigen Erschliessung des Flughafens sei als kritisch zu beurteilen. Zusätzliche Nutzungen und Flugbewegungen könnten zu Behinderungen des Verkehrsablaufs an den Anschlüssen führen. Unter diesen Vorzeichen unterstützt das ASTRA das festgelegte Modalsplit-Ziel und legt Wert auf das vorgesehene Verkehrsmonitoring. Zur Umsetzung der Verkehrsziele seien in erster Linie das regionale Gesamtverkehrskonzept (rGVK) und die regionale Verkehrssteuerung (RVS) des Kantons beizuziehen. Die Bewilligung neuer Nutzungen oder weiterer Parkierungsanlagen bedürfte einer detaillierten Prüfung; neue Nutzungen seien mit der Kapazitätslage auf dem Strassennetz abzustimmen, die Aktivierung der verbleibenden Kapazitäten auf der Strasse und die Verhinderung von Rückstau auf der Nationalstrasse hätten höchstes Gewicht. Die Verantwortung für das Verkehrsmanagement auf der Nationalstrasse (inkl. Verknüpfungsbereich zum kantonalen Strassennetz) liege beim ASTRA. Das ASTRA weist weiter darauf hin, dass die Massnahmen der Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz einen Parlamentsbeschluss erfordern und daher heute als nicht gesichert betrachtet werden müssen. Insgesamt stellt das ASTRA fest, dass die wesentlichen Aussagen zur strassenseitigen Erschliessung des Flughafens im Objektblatt korrekt wiedergegeben seien. Es vermisst jedoch teilweise die Betonung der Zuständigkeitsordnung und stellt den Antrag, dass dies in den Erläuterungen ergänzt wird. Diesem Antrag wird entsprochen, der Erläuterungstext wird gemäss dem Formulierungsvorschlag des ASTRA angepasst.

Das BAV stellt fest, dass die Festlegungen zum landseitigen Verkehrsanschluss mit der Entwicklungsstrategie für das Schieneninfrastrukturnetz, wie sie der Bundesrat in der Botschaft FABI vom 18. Januar 2012 festgelegt hat, kompatibel ist. Es weist darauf hin, dass diese Beschlüsse des Bundesrats in den Sachplan Infrastruktur Schiene (SIS) Eingang finden werden. Es begrüsst, dass die Erreichbarkeit des Flughafens für Personen, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen, verbessert werden soll. Schliesslich beantragt das BAV, dass der Text in den Erläuterungen dem aktuellen Stand der Planung angepasst werde. Diesem Antrag wird entsprochen, der Erläuterungstext wird gemäss dem Formulierungsvorschlag des BAV angepasst.

Die SBB ist damit einverstanden, dass der Kanton die Verkehrsentwicklung alle vier Jahre analysiert und die notwendigen Massnahmen zur Erreichung der Modalsplit-Ziele mit den zuständigen Bundesstellen und der Flughafenhalterin vereinbart. Die SBB möchte dazu jeweils frühzeitig einbezogen werden.

Das BLW und das BWL stellten keine Widersprüche zum Sachplan Fruchtfolgeflächen fest. Das Objektblatt berücksichtige die Anliegen des Kulturlandschutzes.

Die andern Stellen hatten keine Bemerkungen.

An der abschliessenden Ämterkonsultation vom Mai 2013 beteiligten sich 15 Bundesstellen.

Das BAFU weist darauf hin, dass der im Hinblick auf die zweite Etappe des Objektblatts zu prüfende verstärkte Einsatz von Südabflügen geradeaus aus der Sicht der Lärmbekämpfung problematisch sei und nur sehr zurückhaltend bewilligt werden sollte. Bei der Beurteilung dieser Südabflüge seien nicht nur die Kriterien Sicherheit und Lärm, sondern auch die Kapazität zu betrachten.

Das BAFU weist weiter darauf hin, dass die Lärmekämpfung primär bei der Lärmquelle, d.h. beim Flugverkehr am Fluggerät ansetzt. Die Möglichkeiten technischer Fortschritte sollen nicht nur infra-

strukturseitig ausgeschöpft werden, sobald sie anwendungsreif sind, sondern auch beim Fluggerät. Die Öffentlichkeit sei über diese Massnahmen zu informieren, wie dies der Kanton Zürich in seiner Stellungnahme gewünscht hat. Das BAFU beantragt, die Festlegungen wie folgt anzupassen: «Technologische Neuerungen beim Fluggerät oder in der Navigation, die zur Sicherheit oder zum Lärmschutz beitragen, sollen geprüft und eingeführt werden, sobald sie anwendungsreif sind. Die Flughafenhalterin informiert die Öffentlichkeit regelmässig über die getroffenen Vorkehrungen.»

Die vom BAFU angesprochene Festlegung bezieht sich auf das umweltrechtliche Vorsorgeprinzip. Im Objektblatt wird dieser allgemeingültige Grundsatz wiederholt und für den Luftverkehr so präzisiert, wie dies bereits im Konzeptteil des SIL enthalten ist. Selbstverständlich gilt das Vorsorgeprinzip – unabhängig von den Festlegungen im Objektblatt – nicht nur für die Infrastruktur, sondern auch für das Fluggerät. Überdies versteht sich angesichts der politischen Erwartungen in der Flughafenregion von selbst, dass technische Entwicklungen laufend geprüft und rasch und konsequent umgesetzt werden müssen. Das gleiche gilt für die Information der Bevölkerung. An der im Objektblatt enthaltenen Präzisierung des Vorsorgeprinzips für die Infrastruktur und deren Betrieb soll festgehalten werden, um ein Zeichen für die zu unternehmenden Anstrengungen im Immissionsschutz zu setzen. Auf die vom BAFU beantragten Ausführungen kann verzichtet werden.

Das GS VBS ist mit der vorliegenden Fassung des Objektblatts grundsätzlich einverstanden. Es erwartet, dass die Luftwaffe bei der Erarbeitung des Betriebsreglements einbezogen wird. Einerseits sei bei den Abflugrouten über dem Flugplatz Dübendorf auf den militärischen Flugbetrieb Rücksicht zu nehmen. Andererseits sei bei der Umsetzung der mit der Luftwaffe getroffenen Regelung im Gebiet Säntis die prioritäre Nutzung des Trainingsraums durch die Luftwaffe festzulegen. Schliesslich seien bei der Überarbeitung des Sicherheitszonenplans die Hindernisbegrenzungsflächen mit der Luftwaffe abzustimmen.

Die anderen Stellen sind mit dem Inhalt des Objektblatts einverstanden oder hatten keine Bemerkungen dazu.

6 Abstimmung mit der Richtplanung der Kantone

Kanton Zürich

Im Kanton Zürich steht der Beschluss des Kantonsrats zur Revision des Richtplans noch bevor. Dazu gehört insbesondere auch die Teilrevision des Kapitels zum Flughafen. Der Regierungsrat hat dem Kantonsrat am 30 März 2011 eine entsprechende Vorlage überwiesen.

In seiner Stellungnahme vom 12. Juni 2013 zeigt der Regierungsrat Verständnis für das etappierte Vorgehen bei der Verabschiedung des SIL-Objektblatts. Er unterstützt es grundsätzlich, dass der Bund die entscheidungsreifen, vom Staatsvertrag unabhängigen Sachverhalte nun festlegt. Damit könne die angestrebte Planungs- und Rechtssicherheit zumindest teilweise hergestellt werden. Ein weiteres Zuwarten würde auch die anstehende Revision des kantonalen Richtplans in Mitleidenschaft ziehen. Allerdings sei eine abschliessende Antwort auf die Frage, ob das Objektblatt Widersprüche zur kantonalen Richtplanung aufweise, zum heutigen Zeitpunkt nicht möglich. Für diese Prüfung werde deshalb der vom Regierungsrat verabschiedete Entwurf zum Richtplan herangezogen.

Der Regierungsrat stellt fest, dass in der zweiten Etappe des Objektblatts weitreichende Veränderungen am Betrieb des Flughafens zur Diskussion gestellt werden sollen. Er legt deshalb Wert darauf, dass in diesem Verfahren ausreichend Zeit für eine Gesamtschau der betroffenen Interessen und eine fundierte politische Meinungsbildung eingeräumt werden wird. Die im Objektblatt verlangten Planungsarbeiten dürften die künftigen Entscheide zum Betrieb des Flughafens nicht präjudizieren. Der Regierungsrat weist in diesem Zusammenhang noch einmal auf §19 des kantonalen Flughafengesetzes hin, der das Mitbestimmungsrecht des Kantons bei einer Veränderung der Lage und Länge der Pisten regelt.

Weiter wendet sich der Regierungsrat wiederholt entschieden gegen eine aviatische Weiternutzung des Flugplatzes Dübendorf durch Flächenflugzeuge. Er hält an der zu diesem Zweck vorgesehenen Änderung des Richtplans fest. Er beantragt, die Festlegung im Objektblatt zu streichen, wonach bei der Linienführung der Abflugrouten auf den militärischen Flugbetrieb in Dübendorf Rücksicht zu nehmen sei, solange dieser aufrecht erhalten bleibt.

Der Regierungsrat misst der Abgrenzungslinie (AGL) als zentrales Bindeglied zwischen der Richt- und der Sachplanung eine entscheidende Bedeutung zu. Er sieht vor, diese AGL im Richtplan von Beginn weg festzulegen (umhüllende Lärmimmissionsgrenzwertkurve der im Objektblatt festgelegten Betriebsvarianten EDVO und vBR). Er beantragt, sie in gleicher Weise auch in die vorliegende erste Etappe des Objektblatts aufzunehmen. Bei künftigen Änderungen des Flugbetriebs habe die Anpassung der AGL im Objektblatt in Koordination mit dem kantonalen Richtplan zu erfolgen.

Schliesslich weist der Regierungsrat auf die Pflicht des Kantons hin, das vom Bund vorgegebene Kontingent an landwirtschaftlichen Fruchtfolgeflächen (FFF) langfristig zu sichern. Der Kanton Zürich erfülle dieses Kontingent nur knapp und sehe deshalb im Richtplan eine Kompensationspflicht vor, wenn FFF beansprucht werden. Der Flughafen könne aus dieser Kompensationspflicht nur entlassen werden, wenn der Bund das kantonale FFF-Kontingent verkleinere. Vor diesem Hintergrund beantragt der Regierungsrat, die Festlegung im Objektblatt, wonach der Kanton innerhalb des Flughafenperimeters keine FFF ausscheiden darf, lediglich als Vororientierung zu treffen. Eine Festsetzung sei erst möglich, wenn die Modalitäten zur Kompensation der FFF beim Bau nationaler Infrastrukturen auf Bundesebene geregelt seien.

Kanton Aargau

Der Regierungsrat des Kantons Aargau stützt seine Stellungnahme vom 12. Juni 2013 auf den revidierten Richtplan, den der Grosse Rat am 20. September 2011 beschlossen hat. Er akzeptiert das Vorgehen des Bundes, wonach eine erste Etappe des Objektblatts auf der Grundlage des heutigen Flugbetriebs verabschiedet werden soll. Er stellt jedoch fest, dass die umfassende Interessenabwägung und Abstimmung mit der Raumentwicklung des Kantons noch nicht abschliessend erfolgt sei. Bei der beabsichtigten Anpassung des Objektblatts in der zweiten Etappe sei dies nachzuholen. Für diese Überarbeitung sei genügend Handlungsspielraum zu belassen und es sei eine öffentliche Mitwirkung durchzuführen. Bei der nun anstehenden Verabschiedung des Objektblatts in der ersten Etappe sei klar auf dessen vorläufigen Charakter hinzuweisen.

Der Regierungsrat stellt fest, dass der Flughafen hinsichtlich der Lärmauswirkungen sanierungspflichtig ist. Die im Bundesgerichtsurteil zum vBR vom 22. Dezember 2010 verlangte Sanierung sei noch nicht umgesetzt und im vorliegenden Objektblatt auch nicht erwähnt. Dazu gehöre eine umfassende Evaluation alternativer lärmoptimierter Betriebsvarianten. Bei der Gewährung von Erleichterungen seien die technisch und betrieblich möglichen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen umzusetzen und eine Interessenabwägung vorzunehmen. Der Regierungsrat verlangt, dass diese Sanierungspflicht spätestens bei der nächsten Änderung des Betriebsreglements und bei der Anpassung des Gebiets mit Lärmauswirkungen (bzw. der Festsetzung der AGL) in der zweiten Etappe des Objektblatts erfüllt werde.

Der Regierungsrat bemerkt, dass Objektblatt und Richtplan nun nicht wie ursprünglich geplant zeitgleich und koordiniert genehmigt werden. Er verlangt, dass der Richtplan dereinst unvoreingenommen geprüft werde und allfällige Differenzen nicht mit einem formellen Hinweis auf das verabschiedete Objektblatt abgetan würden. Aus der Verabschiedung des Objektblatts dürfe kein Präjudiz im Hinblick auf die Genehmigung des Richtplans entstehen.

Sollten der Flugbetrieb in Dübendorf entgegen der ursprünglichen Planung weitergeführt und die Abflugrouten nach Osten um die Kontrollzone des Militärflugplatzes herumgeführt werden, befürchtet der Regierungsrat eine markante Mehrbelastung durch den Fluglärm über seinem Kantonsgebiet. Diese Flugrouten führten teilweise über dicht besiedeltes Gebiet im Limmattal und seien mit dem Kanton nie abgestimmt worden. Der Regierungsrat sieht in der Festsetzung im Objektblatt, wonach bei der Linienführung der Abflugrouten auf den militärischen Flugbetrieb in Dübendorf Rücksicht zu nehmen sei, solange dieser aufrecht erhalten bleibt, einen Widerspruch zum kantonalen Richtplan (Kapitel M 7.1: Planungsgrundsatz C, Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen Ziffer 2.2). Er beantragt, diese Festsetzung in ein Zwischenergebnis zurückzustufen, die Routenführung zu optimieren und noch einmal mit dem Kanton abzustimmen.

Weiter hält der Regierungsrat fest, dass er die Einführung eines gekröpften Nordanflugs über dem Aargauer Kantonsgebiet nach wie vor ablehnt. Weil dieser Anflug im Objektblatt lediglich als Vororientierung aufgeführt ist, stehe er nicht im Widerspruch zum Richtplan. Im Hinblick auf eine allfällige spätere Festsetzung sei eine Differenz zum Richtplan (Kapitel M 7.1, Planungsgrundsatz D) jedoch schon vorzumerken.

Der Regierungsrat erwartet, dass der Kanton Aargau bei der Planung neuer Flugrouten von Beginn weg einbezogen wird, so wie dies im geltenden Planungsrecht vorgegeben ist (Raumplanungsverordnung, SIL-Konzeptteil). Im Richtplan sei ein entsprechender Grundsatz enthalten. Die Lage der Flugrouten sei für die Lärmbelastung der Bevölkerung von zentraler Bedeutung.

Schliesslich nimmt der Regierungsrat zur Kenntnis, dass das Gebiet mit Lärmauswirkungen im Objektblatt erst als Zwischenergebnis festgelegt ist. Für die spätere Überführung in eine Festsetzung müsse der Nachtbetrieb so überarbeitet werden, dass die Lärmelastung über dem Kantonsgebiet massiv reduziert und die vorgesehene AGL den Kanton nicht mehr tangieren wird. Bei Bedarf sei dazu auch eine Reduktion der Flugbewegungen in der Nacht zu prüfen. In diesem Zusammenhang sei auch die Ausnahmeregelung zur Nachtflugsperre sehr restriktiv zu handhaben. Kein Verständnis zeigt der Regierungsrat, dass im Objektblatt keine Rücksichtnahme auf die Bevölkerung in den Tagesrandstunden verlangt wird, insbesondere in der ersten Betriebsstunde zwischen 6 und 7 Uhr.

Kanton Schaffhausen

Der Regierungsrat des Kantons Schaffhausen akzeptiert in seiner Stellungnahme vom 11. Juni 2013 ebenfalls, dass der Erlass des Objektblatts in zwei Etappen erfolgen und eine erste Etappe auf der Grundlage des heutigen Flugbetriebs genehmigt werden soll. Er bemerkt, dass eine umfassende Interessenabwägung und eine Abstimmung mit der Raumentwicklung der Kantone noch nicht erfolgt sind. Diese Abstimmung und die Mitwirkung der Bevölkerung seien in der vorgesehenen zweiten Etappe nachzuholen. Der Regierungsrat erwartet, dass dafür genügend Handlungsspielraum verbleibt.

Der Regierungsrat nimmt zur Kenntnis, dass das Gebiet mit Lärmauswirkungen erst als Zwischenergebnis festgelegt wird. Er erwartet, dass dieses Gebiet für die Richtplanung des Kantons noch nicht als verbindliche Vorgabe zu behandeln sei. Im Hinblick auf eine spätere Festsetzung hält er unmissverständlich fest, dass insbesondere der Nachtbetrieb zu überarbeiten sei. Der von diesem Betrieb betroffene Kantonsteil Buchberg/Rüdlingen sei zu entlasten. Die dort im Richtplan vorgesehene Siedlungsentwicklung müsse weiterhin möglich sein. Allenfalls sei dazu auch eine Reduktion der Flugbewegungen in der Nacht zu prüfen.

Im Übrigen hält der Regierungsrat fest, dass der Entwurf des Objektblatts mit den Zielen und Grundsätzen der Richtplanung des Kantons Schaffhausen übereinstimmt bzw. nicht im Widerspruch dazu steht.

Haltung des Bundes – Behandlung der Anträge im Objektblatt

Das auf dem Betrieb des Flughafens beruhende «Gebiet mit Lärmauswirkungen» konnte mit den Richtplänen der betroffenen Kantone noch nicht abschliessend abgestimmt werden, so wie dies namentlich die Kantone Aargau und Schaffhausen für den Nachtbetrieb verlangen. Deshalb ist es im Objektblatt erst als Zwischenergebnis festgelegt. Es ist das Resultat umfassender Abwägungen, namentlich auch unter Einbezug der Auswirkungen des Betriebs auf die raumplanerisch betroffenen Kantone. Im Rahmen der Arbeiten am Objektblatt in der zweiten Etappe sollen die Aspekte der Fluglärmelastung trotzdem noch einmal geprüft werden und zwar wenn möglich unter Einbezug der betrieblichen Regelungen zur Umsetzung des Staatsvertrags und der Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit (einschliesslich der Verlängerung der Pisten 28 und 32 und des gekrümmten Nordanflugs). Damit kann der Forderung der Kantone Rechnung getragen werden. Mit den Richtplänen besteht keine Differenz. Andererseits bleiben bei der Umsetzung der Vorgaben des Objektblatts in ein Betriebsreglement die Bestimmungen von Umweltschutzgesetz und Lärmschutzverordnung immer vorbehalten.

Im Hinblick auf die Festsetzung des «Gebiets mit Lärmauswirkungen» sind Veränderungen an der Lärmkurve zu erwarten oder können zumindest nicht ausgeschlossen werden. Aus diesem Grund ist auch die räumliche Festlegung einer AGL im vorliegenden Objektblatt nicht zweckmässig. Mit der AGL soll eine langfristig stabile Abgrenzung zwischen der Siedlungsentwicklung und der Entwicklung des Flugbetriebs markiert werden und eine dauerhafte Rechts- und Planungssicherheit verbunden sein. Eine solche Abgrenzung ist erst möglich, wenn die langfristige Ausrichtung des Flugbetriebs in Abhängigkeit des Staatsvertrags mit Deutschland oder weitergehender Sicherheitsanforderungen bekannt ist. Sie soll im Rahmen der zweiten Etappe des Objektblatts erarbeitet und diskutiert werden. Ob das Aargauer Kantonsgebiet dann von der AGL tangiert werden wird, kann keine Vorgabe sein, sondern wird sich aus der Abwägung aller Interessen ergeben. Die vorzeitige Festlegung der AGL, wie sie der Kanton Zürich in seinem Richtplan nun vorsieht, widerspricht dem Gebot der langfristigen Planbeständigkeit und ist aus der Sicht des Bundes nicht zweckmässig. Eine Differenz zum vorliegenden Objektblatt besteht jedoch nicht, weil der kantonale Richtplan noch nicht beschlossen ist. Zum andern würde inhaltlich auch keine solche Differenz entstehen, wenn der Kanton die AGL ohne Entsprechung im Objektblatt nun in seinem Richtplan festsetzt, weil die zu Grunde gelegten Lärmkurven identisch mit dem im Objektblatt enthaltenen «Gebiet mit Lärmauswirkungen» sind.

Der Entscheid zum Weiterbetrieb des Militärflugplatzes Dübendorf ist nicht Gegenstand des vorliegenden Objektblatts für den Flughafen Zürich. Das Objektblatt ist bewusst darauf ausgelegt, dass es unabhängig von diesem Entscheid umgesetzt werden kann. Bei der Linienführung der Abflugrouten ist auf den Flugbetrieb in Dübendorf Rücksicht zu nehmen ist, solange dieser aufrecht erhalten bleibt. Wird dieser Flugbetrieb aufgegeben, sollen die im SIL-Prozess ursprünglich geplanten Routen umgesetzt werden. Der Bund sieht in dieser Festlegung keinen Widerspruch zu den Richtplänen der Kantone Zürich und Aargau. Differenzen, die sich je nach Entscheid zum Flugbetrieb in Dübendorf zwischen der Bundesplanung und den kantonalen Richtplänen ergeben könnten, sind zu gegebener Zeit in einem andern Verfahren zu bereinigen (Stationierungskonzept der Armee / Sachplan Militär für den Luftwaffenbetrieb, SIL-Objektblatt für den Flugplatz Dübendorf für einen zivilaviatischen Betrieb).

Der Einwand des Kantons Zürich, wonach zu den FFF innerhalb des Flughafenperimeters noch keine abschliessende Regelung getroffen werden kann, ist gerechtfertigt. Die Festsetzung «Innerhalb des Flughafenperimeters legt der Kanton keine Fruchtfolgefächern fest.» wird in ein Zwischenergebnis zurückgestuft. Die Voraussetzung für eine Festsetzung ist erfüllt, wenn die Modalitäten zur Kompensation von FFF, die durch nationale Infrastrukturen beansprucht werden, auf Bundesebene geregelt und mit dem Richtplan des Kantons Zürich abgestimmt sind. Im Objektblatt wird unter der Ausgangslage darauf hingewiesen: «*Zum Umgang mit Fruchtfolgefächern (FFF), die durch den Bau von nationalen Infrastrukturen beansprucht werden, wird auf Bundesebene eine generelle Regelung zu treffen sein. Betroffen sind auch FFF innerhalb des Flughafenperimeters.*» Die Erläuterungen im Objektblatt werden wie folgt ergänzt (Kapitel 12): «*Die als Zwischenergebnis festgelegte Bestimmung zu den Fruchtfolgefächern (FFF) innerhalb des Flughafenperimeters kann in eine Festsetzung überführt werden, sobald die Modalitäten zum Umgang mit diesen Flächen auf Bundesebene bekannt und mit den Vorgaben im kantonalen Richtplan abgestimmt sind.*»

Schliesslich wird zusammen mit der Überarbeitung des Objektblatts, die für die Umsetzung des Staatsvertrags oder neuer Sicherheitsanforderungen notwendig sein wird (Objektblatt zweite Etappe), das von den Kantonen geforderte, breit angelegte Anhörungs- und Mitwirkungsverfahren ge-

mäss den planungsrechtlichen Bestimmungen durchzuführen sein. Bei dieser Gelegenheit wird auch die Abstimmung mit den kantonalen Richtplanungen abzuschliessen sein. Die Bereinigung allfälliger Differenzen zwischen dem Objektblatt und den Richtplänen wird spätestens zu diesem Zeitpunkt vorzunehmen sein. Vor diesem Hintergrund ist die Verabschiedung der vorliegenden ersten Etappe des Objektblatts kein Präjudiz für die anstehende Genehmigung des Richtplans des Kantons Aargau.

Anhänge zum Erläuterungsbericht

Anhang 1

Verzeichnis der eingegangenen Stellungnahmen aus der Anhörung und Mitwirkung

Kantone (raumplanerisch betroffen)

- | | |
|--------------------------------------|------------|
| • Kanton Zürich, Regierungsrat | 01.12.2010 |
| • Kanton Aargau, Regierungsrat | 24.11.2010 |
| • Kanton Schaffhausen, Regierungsrat | 23.11.2010 |

Kantone (raumplanerisch nicht betroffen)

- | | |
|---|------------|
| • Kanton Basel-Landschaft, Finanz- und Kirchendirektion | 28.10.2010 |
| • Kanton Basel-Stadt, Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt | 22.10.2010 |
| • Kanton Luzern, Bau-, Umwelt und Wirtschaftsdepartement | 30.11.2010 |
| • Kanton Nidwalden, Volkswirtschaftsdirektion | 29.10.2010 |
| • Kanton St. Gallen, Regierungsrat | 27.10.2010 |
| • Kanton Schwyz, Regierungsrat | 29.10.2010 |
| • Kanton Thurgau, Regierungsrat | 26.10.2010 |
| • Cantone Ticino, Consiglio di Stato | 09.11.2010 |
| • Kanton Wallis, Departement für Volkswirtschaft, Energie und Raumplanung | 10.12.2010 |
| • Kanton Zug, Baudirektion | 27.10.2010 |

Deutschland

- | | |
|--|------------|
| • Landkreise Konstanz, Lörrach, Schwarzwald-Baar, Tuttlingen, Waldshut | 19.10.2010 |
|--|------------|

Gemeinden (raumplanerisch betroffen)

Kanton Zürich

- | | |
|---|--------------------------|
| • Bachenbülach (Eingabe IG Nord-Gemeinden, Dr. iur. H. Ueberwasser) | 26.10.2010 |
| • Bachs (Eingabe IG Nord-Gemeinden, Dr. iur. H. Ueberwasser) | 26.10.2010 |
| • Bassersdorf, Gemeinderat | 05.10.2010 |
| • Berg am Irchel, Gemeinderat | 21.10.2010 |
| • Boppelsen, Gemeinderat | 27.10.2010 |
| • Buchs, Gemeinderat | 22.10.2010 |
| • Stadt Bülach (Eingabe IG Nord-Gemeinden, Dr. iur. H. Ueberwasser) | 26.10.2010 |
| • Dällikon, Gemeinderat | 22.10.2010 |
| • Dielsdorf, Gemeinderat | 28.09.2010 |
| • Dietlikon, Gemeinderat | 22.10.2010 |
| • Stadt Dübendorf, Stadtrat | 21.10.2010 |
| • Eglisau, Gemeinderat
(Beteiligung an Eingabe IG Nord-Gemeinden, Dr. iur. H. Ueberwasser) | 29.10.2010
26.10.2010 |
| • Fällanden, Gemeinderat | 08.10.2010 |
| • Flaach, Gemeinderat | 28.10.2010 |
| • Glattfelden (Eingabe IG Nord-Gemeinden, Dr. iur. H. Ueberwasser) | 26.10.2010 |
| • Hochfelden (Eingabe IG Nord-Gemeinden, Dr. iur. H. Ueberwasser) | 26.10.2010 |
| • Höri (Eingabe IG Nord-Gemeinden, Dr. iur. H. Ueberwasser) | 26.10.2010 |
| • Stadt Illnau-Effretikon, Stadtrat | 28.10.2010 |
| • Stadt Kloten, Stadtrat | 26.10.2010 |
| • Küsnacht, Gemeinderat | 27.10.2010 |
| • Kyburg, Gemeinderat | 15.10.2010 |
| • Lindau, Gemeinderat | 27.10.2010 |

• Maur, Gemeinderat	21.10.2010
• Neerach (Eingabe IG Nord-Gemeinden, Dr. iur. H. Ueberwasser)	26.10.2010
• Niederglatt, Gemeinderat	25.10.2010
• Niederhasli, Gemeinderat	28.10.2010
• Niederweningen, Gemeinderat	27.10.2010
• Nürensdorf, Gemeinderat	19.10.2010
• Oberglatt, Gemeinderat	22.10.2010
• Oetwil an der Limmat, Gemeinderat	21.10.2010
• Stadt Opfikon, Stadtrat	21.10.2010
• Otelfingen, Gemeinderat	25.10.2010
• Regensdorf, Gemeinderat	08.10.2010
• Rorbas, Gemeinderat	03.11.2010
• Rümlang, Gemeinderat	25.10.2010
• Schöftlisdorf, Gemeinderat	29.10.2010
• Stadel, Gemeinderat (Beteiligung an Eingabe IG Nord-Gemeinden, Dr. iur. H. Ueberwasser)	19.10.2010 26.10.2010
• Turbenthal, Gemeinderat	27.10.2010
• Volken, Gemeinderat	26.10.2010
• Weiach, Gemeinderat	08.11.2010
• Weiningen, Gemeinderat	07.10.2010
• Weisslingen, Gemeinderat	28.10.2010
• Wila, Gemeinderat	26.10.2010
• Winkel, Gemeinderat (vertreten durch Dr. iur. H. Ueberwasser) (Beteiligung an Eingabe IG Nord-Gemeinden, Dr. iur. H. Ueberwasser)	28.10.2010 26.10.2010
• Stadt Winterthur, Stadtrat	27.10.2010
• Zell, Gemeinderat	11.10.2010
• Zollikon, Gemeinderat	29.10.2010
• Zumikon, Gemeinderat	28.10.2010
• Stadt Zürich, Stadtrat	27.10.2010

Kanton Aargau

• Böbikon, Gemeinderat	21.10.2010
• Ehrendingen, Gemeinderat	20.10.2010
• Endingen, Gemeinderat	25.10.2010
• Fisibach, Gemeinderat (Beteiligung an Eingabe IG Nord-Gemeinden, Dr. iur. H. Ueberwasser)	25.10.2010 26.10.2010
• Lengnau, Gemeinderat (Beteiligung an Eingabe IG Nord-Gemeinden, Dr. iur. H. Ueberwasser)	25.10.2010 26.10.2010
• Schneisingen, Gemeinderat (Beteiligung an Eingabe IG Nord-Gemeinden, Dr. iur. H. Ueberwasser)	26.10.2010 26.10.2010
• Siglistorf, Gemeinderat (Beteiligung an Eingabe IG Nord-Gemeinden, Dr. iur. H. Ueberwasser)	19.10.2010 26.10.2010
• Untersiggenthal, Gemeinderat	26.10.2010
• Wettingen, Gemeinderat	07.10.2010
• Wislikofen, Gemeinderat (Beteiligung an Eingabe IG Nord-Gemeinden, Dr. iur. H. Ueberwasser)	25.10.2010 26.10.2010
• Würenlingen, Gemeinderat	22.10.2010
• Würenlos, Gemeinderat	29.10.2010

Kanton Schaffhausen

• Buchberg (Eingabe IG Nord-Gemeinden, Dr. iur. H. Ueberwasser)	26.10.2010
• Rüdlingen (Eingabe IG Nord-Gemeinden, Dr. iur. H. Ueberwasser)	26.10.2010

Gemeinden (raumplanerisch nicht betroffen)

Kanton Zürich

• Dägerlen, Gemeinderat	03.11.2010
• Stadt Dietikon, Stadtrat	18.10.2010
• Egg, Gemeinderat	20.10.2010
• Elgg, Gemeinderat	26.10.2010
• Elsau, Gemeinderat	29.10.2010
• Erlenbach, Gemeinderat	26.10.2010
• Geroldswil, Gemeinderat	07.10.2010
• Herrliberg, Gemeinderat	27.10.2010
• Hofstetten, Gemeinderat	25.10.2010
• Kilchberg, Baukommission	23.09.2010
• Männedorf, Gemeinderat	27.10.2010
• Meilen, Gemeinderat	29.10.2010
• Oberengstringen, Gemeinderat	13.10.2010
• Schlatt, Gemeinderat	29.10.2010
• Schwerzenbach, Gemeinderat	27.10.2010
• Stäfa, Gemeinderat	22.10.2010
• Sternenberg, Gemeinderat	27.10.2010
• Uetikon am See, Gemeinderat	29.10.2010
• Uitikon, Gemeinderat	28.10.2010
• Unterengstringen, Gemeinderat	25.10.2010
• Stadt Uster, Stadtrat	26.10.2010
• Volketswil, Gemeinderat	28.10.2010
• Wasterkingen (Eingabe IG Nord-Gemeinden, Dr. iur. H. Ueberwasser)	26.10.2010
• Wiesendangen, Gemeinderat	27.10.2010

Kanton Aargau

• Stadt Baden, Stadtrat	18.10.2010
• Baldingen, Gemeinderat (Beteiligung an Eingabe IG Nord-Gemeinden, Dr. iur. H. Ueberwasser)	22.10.2010
• Bergdietikon, Gemeinderat	26.10.2010
• Bellikon, Gemeinderat	25.10.2010
• Berikon, Gemeinderat	25.10.2010
• Döttingen, Gemeinderat	27.10.2010
• Effingen, Gemeinderat	26.10.2010
• Eggenwil, Gemeinderat	26.10.2010
• Full-Reuenthal, Gemeinderat (Beteiligung an Eingabe IG Nord-Gemeinden, Dr. iur. H. Ueberwasser)	25.10.2010
• Gallenkirch, Gemeinderat	18.10.2010
• Gansingen, Gemeinderat	26.10.2010
• Gipf-Oberfrick, Gemeinderat	26.10.2010
• Stadt Kaiserstuhl, Stadtrat (Beteiligung an Eingabe IG Nord-Gemeinden, Dr. iur. H. Ueberwasser)	28.10.2010
• Gallenkirch, Gemeinderat	26.10.2010
• Gansingen, Gemeinderat	27.10.2010
• Gipf-Oberfrick, Gemeinderat	26.10.2010
• Stadt Kaiserstuhl, Stadtrat (Beteiligung an Eingabe IG Nord-Gemeinden, Dr. iur. H. Ueberwasser)	19.10.2010
• Stadt Klingnau, Gemeinderat (Beteiligung an Eingabe IG Nord-Gemeinden, Dr. iur. H. Ueberwasser)	26.10.2010
• Koblenz, Gemeinderat	26.10.2010
• Künten, Gemeinderat	26.10.2010
• Leibstadt, Gemeinderat (Beteiligung an Eingabe IG Nord-Gemeinden, Dr. iur. H. Ueberwasser)	19.10.2010
• Leuggern, Gemeinderat (Beteiligung an Eingabe IG Nord-Gemeinden, Dr. iur. H. Ueberwasser)	20.10.2010
• Mellikon, Gemeinderat (Beteiligung an Eingabe IG Nord-Gemeinden, Dr. iur. H. Ueberwasser)	26.10.2010
• Möhlin, Gemeinderat	21.10.2010
• Möhlin, Gemeinderat	26.10.2010
• Möhlin, Gemeinderat	22.10.2010
• Möhlin, Gemeinderat	26.10.2010
• Möhlin, Gemeinderat	25.10.2010

• Mumpf, Gemeinderat	19.10.2010
• Niederrohrdorf, Gemeinderat	26.10.2010
• Oberbözberg, Gemeinderat	26.10.2010
• Oberrohrdorf, Gemeinderat	25.10.2010
• Oberwil-Lieli, Gemeinderat	26.10.2010
• Rekingen, Gemeinderat (Beteiligung an Eingabe IG Nord-Gemeinden, Dr. iur. H. Ueberwasser)	18.10.2010 26.10.2010
• Remigen, Gemeinderat	22.10.2010
• Rietheim, Gemeinderat	26.10.2010
• Riniken, Gemeinderat	25.10.2010
• Rudolfstetten-Friedlisberg, Gemeinderat	29.10.2010
• Rüfenach, Gemeinderat	28.10.2010
• Rümikon, Gemeinderat (Beteiligung an Eingabe IG Nord-Gemeinden, Dr. iur. H. Ueberwasser)	21.10.2010 26.10.2010
• Schwaderloch, Gemeinderat	21.10.2010
• Tegerfelden, Gemeinderat (Beteiligung an Eingabe IG Nord-Gemeinden, Dr. iur. H. Ueberwasser)	25.10.2010 26.10.2010
• Turgi, Gemeinderat	20.10.2010
• Unterendingen, Gemeinderat (Beteiligung an Eingabe IG Nord-Gemeinden, Dr. iur. H. Ueberwasser)	20.10.2010 26.10.2010
• Villigen, Gemeinderat	27.10.2010
• Widen, Gemeinderat	26.10.2010
• Witnau, Gemeinderat	26.10.2010
• Zeiningen, Gemeinderat	28.10.2010
• Bad Zurzach, Gemeinderat (Beteiligung an Eingabe IG Nord-Gemeinden, Dr. iur. H. Ueberwasser)	21.10.2010 26.10.2010

Nachbarkantone

• Braunau (TG), Gemeinderat	26.10.2010
• Eschlikon (TG), Gemeinderat	25.10.2010
• Feusisberg (SZ), Gemeinderat	22.10.2010
• Flawil (SG), Gemeinderat	20.10.2010
• Freienbach (SZ), Gemeinderat	28.10.2010
• Niederhelfenschwil (SG), Gemeinderat	20.10.2010
• Stadt Rapperswil-Jona (SG), Stadtrat	25.10.2010
• Sirnach (TG), Gemeinderat	26.10.2010
• Wängi (TG), Gemeinderat	21.10.2010
• Wollerau (SZ), Gemeinderat	18.10.2010

Planungsregionen

Kanton Zürich

• Zürcher Planungsgruppe Furttal ZPF	29.10.2010
• Zürcher Planungsgruppe Glatttal ZPG	20.10.2010
• Zürcher Planungsgruppe Limmattal ZPL	21.09.2010
• Zürcher Planungsgruppe Pfannenstil ZPP	25.10.2010
• Zürcher Planungsgruppe Weinland ZPW und Gemeindepräsidenten-Verband des Bezirks Andelfingen	04.10.2010
• Regionalplanung Winterthur und Umgebung RWU	27.10.2010
• Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg ZPZ	28.10.2010
• Region Zürcher Oberland RZO	14.10.2010
• Planungsgruppe Zürcher Unterland PZU	14.10.2010
• Regionalplanung Zürich und Umgebung RZU	11.10.2010

Nachbarkantone

- | | |
|---|------------|
| • Regionalplanungsverband Mutschellen-Reusstal-Kelleramt
Regionalplanungsverband Rohrdorferberg-Reusstal | 22.10.2010 |
| • Planungsverband Zurzibiet
(Eingabe IG Nord-Gemeinden, Dr. iur. H. Ueberwasser) | 26.10.2010 |
| • Fricktal Regio Planungsverband | 28.10.2010 |
| • Regio Frauenfeld | 26.10.2010 |
| • Interkantonale Regionalplanungsgruppe Wil | 28.10.2010 |

Unternehmungen

- | | |
|---|------------|
| • Flughafen Zürich AG | 21.10.2010 |
| • Rega, Geschäftsleitung | 26.10.2010 |
| • Swiss International Air Lines AG, Konzernleitung | 28.10.2010 |
| • Skyguide, swiss air navigation services ltd | 18.10.2010 |
| • Eurocontrol, Directorate Cooperative Network Design | 27.10.2010 |
| • Aéroport International de Genève, Direction Générale | 27.10.2010 |
| • EuroAirport, Flughafen Basel-Mulhouse | 29.10.2010 |
| • Schweizerische Bundesbahnen SBB, Infrastruktur Fahrplan und Netzdesign | 28.10.2010 |
| • Avireal AG, vertreten durch Hadorn Hollenstein Huber Jost Rechtsanwälte | 29.10.2010 |

politische Parteien

- | | |
|--|------------|
| • CVP Bezirk Zurzach | 23.10.2010 |
| • Evangelische Volkspartei EVP Kanton Zürich | 27.08.2010 |
| • FDP die Liberalen | 01.11.2010 |
| • FDP die Liberalen, Kanton Zürich | 29.10.2010 |
| • FDP die Liberalen, Bezirk Zurzach | 26.10.2010 |
| • FDP die Liberalen, Winterthur Sektion Seen | 28.10.2010 |
| • FDP die Liberalen, Widen | 19.10.2010 |
| • Grüne Partei des Kantons St. Gallen | 28.10.2010 |
| • Grüne Partei des Kantons Thurgau | 27.10.2010 |
| • Grüne Kanton Zürich | 27.10.2010 |
| • Grüne Bezirk Bremgarten | 26.10.2010 |
| • Grüne Bezirk Bülach | 27.10.2010 |
| • Grüne Bezirk Dielsdorf | 28.10.2010 |
| • Grüne Partei der Stadt Bülach | 28.10.2010 |
| • Grüne Kloten | 27.10.2010 |
| • Grünliberale Partei Kanton Zürich glp | 29.10.2010 |
| • Sozialdemokratische Partei SP des Kantons Aargau | 28.10.2010 |
| • Sozialdemokratische Partei SP Kanton Zürich | 28.10.2010 |
| • SP Winterthur | 29.10.2010 |
| • SP Bezirk Zurzach | 20.10.2010 |
| • Ortspartei SP Zurzach | 24.10.2010 |
| • Schweizerische Volkspartei SVP, Generalsekretariat | 29.10.2010 |

Verbände und Interessengruppen

- | | |
|---|------------|
| • Aero-Club Zürich, Regionalverband des AeCS | 25.10.2010 |
| • Aerosuisse, Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt | 28.10.2010 |
| • Aircraft Owners And Pilots Association AOPA Switzerland | 27.10.2010 |
| • Airports Council International ACI Europe | 29.10.2010 |
| • Aktion für zumutbaren Luftverkehr AFZL | 29.10.2010 |
| • Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz | 29.10.2010 |
| • Aviasuisse, Verband für die Schweizer Luftfahrt | 29.10.2010 |

• Betriebsgemeinschaft Ammann / Marthaler	25.10.2010
• Bürgerforum Küsnacht	27.10.2010
• Bürgerkomitee Bellikon	26.10.2010
• Bürgerprotest Fluglärm Ost	21.10.2010
• Bürgerprotest Fluglärm Ost, Region Will und Region Uzwil	24.10.2010
• Cargo Forum Schweiz	28.10.2010
• Dachverband FlugLÄRMschutz DVFS	20.10.2010
• economiesuisse, Verband der Schweizer Unternehmen	18.10.2010
• Flugplatzgenossenschaft Hausen-Oberamt FGHO	29.10.2010
• Flugwehr Ost	29.10.2010
• Flurgenossenschaft Rümlang	27.10.2010
• FSU Fachverband Schweizer RaumplanerInnen, Ortsgruppe Zürich	20.10.2010
• Gemeindeallianz Lebensqualität Limmattal	21.10.2010
• Hauseigentümerverband HEV Kanton Zürich	28.10.2010
• Hauseigentümerverband HEV Kloten	07.10.2010
• Hausverein Schweiz, Sektion Zürich	29.10.2010
• Hotelleriesuisse Schweizer Hotelier-Verein	15.10.2010
• Hotelleriesuisse Graubünden	21.10.2010
• Hotelleriesuisse Luzern	20.10.2010
• Hotelleriesuisse Zürich und Region	22.10.2010
• IG-BREGO	21.10.2010
• Interessengemeinschaft IG Flughafen Zürich	18.10.2010
• Interessengemeinschaft IG pro zürich 12	27.10.2010
• Initiativkomitee Fairflug	29.10.2010
• Itten Treuhand und Verwaltungen, Bachs	12.10.2010
• Komitee weltoffenes Zürich	15.10.2010
• Konferenz kantonaler Volkswirtschaftsdirektoren	11.01.2011
• Motorfluggruppe Zürich MFGZ	22.10.2010
• Natur und Umwelt Rümlang NUR	26.10.2010
• Osec Business Network Switzerland	08.10.2010
• Pro Dällikon	28.10.2010
• Pro Ehrendingen	26.10.2010
• Pro Flughafen	29.10.2010
• Region Ost	Okt. 2010
• RFZ Genossenschaft Regionalflugplatz Zürich	25.10.2010
• Rigel 28! Rümlanger IG zur Erhaltung der Lebensqualität	24.10.2010
• Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich sbfz	13.09.2010
• Schweiz Tourismus	08.11.2010
• Schweizer Tourismus-Verband STV	29.10.2010
• Schweizerische Liga gegen den Lärm SLL	29.10.2010
• Schweizerischer Schutzverband gegen Flugemissionen SSF	27.10.2010
• Segelfluggruppe Schaffhausen	28.10.2010
• SIAA Swiss International Airports Association	28.10.2010
• Speedlogswiss Verband schweiz. Speditions- und Logistikunternehmen	11.10.2010
• Spital Zollikerberg	28.10.2010
• Stiftung Diakoniewerk Neumünster – Schweizerische Pflegerinnenschule	29.10.2010
• Swissholdings, Verband der Industrie- und Dienstleistungskonzerne Schweiz	27.10.2010
• Überparteiliche Arbeitsgruppe Zürich Nord	29.10.2010
• Verband öffentlicher Verkehr VÖV	29.10.2010
• Verband Schweizer Flugplätze Swiss Aerodromes	29.10.2010
• Verein Flugschneise Süd NEIN VFSN	28.10.2010
• Verein Gekröpfter Nordanflug NEIN	25.10.2010
• Verein Ikarus Erben	29.10.2010
• Vereinigung für erträglichen Fluglärm (VeFeF), Sektion Baden-Wettingen	25.10.2010
• Vereinigung schweizerischer Unternehmungen in Deutschland VSUD	20.10.2010

- Verkehrs-Club der Schweiz VCS, Sektion Zürich 29.10.2010
- Zürcher Handelskammer ZHK 27.10.2010
- Zürich Tourismus 26.10.2010

Private (Einzelpersonen)

Individuelle Eingaben 152

Standardbriefe

- Fluglärmforum Süd, Brief unverändert 240
- desgl. Brief verändert 25
- Verein Flugschneise Süd - Nein, Brief unverändert 2'905
- desgl. Brief verändert 30
- Bürgerinitiative Fluglärmsolidarität Ost / Bürgerprotest Fluglärm Hinterthurgau, Briefe unverändert 1'084
- desgl. Brief verändert 13
- Brief «im Sinne der Fairflug-Initiative» 408
- desgl. Brief verändert 2
- Region Ost, Brief unverändert 393
- desgl. Brief verändert 8
- IG Nord 70
- Rigel 28 32
- Gekröpfter Nordanflug Nein, Brief unverändert 615
- desgl. Brief verändert 22
- IG BREGO, Brief unverändert 200
- desgl. Brief verändert 9
- desgl. Zeitungsinserate (inkl. analoge Briefe) 188

Postkartenaktionen

- Bürgerprotest Fluglärm Ost / Region Ost 7'206
- Fluglärmsolidarität (inkl. Zeitungsinserate) 1'763

Petition «Komitee Gekröpfter Nordanflug Nein» 13

Zahl der Eingaben

• Kantone (ZH, AG, SH, SG, SZ, TG, ZG, BL, BS, LU, NW, TI, VS)	13
• Gemeinden ZH	73
• Gemeinden AG, SH	53
• Gemeinden SH	2
• Gemeinden Nachbarkantone	10
• Deutschland (Landkreise)	1
• Planungsregionen	15
• Unternehmungen	9
• politische Parteien	22
• Verbände und Interessengruppen	65
• Private (individuelle Eingaben)	152
• Private (Standardbriefe und Postkarten)	15'226
Total	15'641

Eingegangene Stellungnahmen zur Anpassung SIL-Konzeptteil III B-4, Grundsatz 6

- Canton de Genève, Département de la solidarité et de l’emploi,
Département des constructions et des technologies de l’information 16.09.2010
- Kanton Basel-Landschaft, Finanz- und Kirchendirektion 14.09.2010
- Kanton Basel-Stadt, Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt 24.08.2010
- Aéroport International de Genève, Direction Générale 22.09.2010

Anhang 2

Zusammenstellung der Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung nach Themen

Inhalt

- 01 Nachfrageorientierte Entwicklung, Nachhaltigkeit – Konzeptteil Anpassung Grundsatz 6
- 02 Zweckbestimmung, Funktion und Leistungsangebot des Flughafens
- 03 Nachfrageorientierte Entwicklung, Nachhaltigkeit (Interessenabwägung)
- 04 Verkehrsarten (Prioritäten), Flüge nach Sichtflugregeln (VFR-Verkehr)
- 05 Raumsicherung für Parallelpistensystem
- 06 Raumsicherung für Pistenverlängerungen (Variante J_{opt})
- 07 Wahl der Betriebsvarianten, Ausrichtung Betrieb (Verteilung Flugbewegungen)
- 08 Beschränkung Flugbewegungszahl
- 09 Südabflüge geradeaus, wetterbedingte Südlandungen
- 10 Gekröpfter Nordanflug (gNA)
- 11 Betriebszeiten
- 12 Ausnahmeregelung Nachtflugsperre (ab 23.30 Uhr)
- 13 Pistenbenützung, zeitliche Beschränkungen im Tagbetrieb von 06.00 bis 22.00 Uhr (Starts vor 07.00 Uhr, Ostanflug)
- 14 Beschränkungen im Nachtbetrieb von 22.00 bis 23.00 Uhr, Annahmen zur Lärmberechnung
- 15 An- und Abflugrouten (Festlegung, Linienführung)
- 16 Einhaltung der Standard-Abflugrouten (Mindestüberflughöhen, Wegpunkte, 5'000-Fuss-Regel)
- 17 Anflüge (Continuous Descent Approach [CDA], kanalisiertes Vectoring)
- 18 Sicherheit, Absturzrisiko
- 19 Abstimmung mit der Raumentwicklung, Abgrenzungslinie (AGL), Anpassung Lärmschutzverordnung (LSV)
- 20 Gebiet mit Lärmauswirkungen
- 21 Zielvorgaben Lärmschutz, Luftreinhaltung, Vorsorgeprinzip
- 22 Emissionsgebühren (Lärm, Schadstoffe), Lenkungsabgaben
- 23 Lärmentschädigungen, Schallschutz
- 24 Betriebslärm, Standläufe (Schalldämpferanlage)
- 25 Lärmcontrolling (Methode, Vorgehen), Lärmessungen
- 26 Kantonale Systeme zur Fluglärmüberwachung
- 27 Abgrenzung Flughafenperimeter, Nutzung Flughafenareal
- 28 Retentionsfilterbecken (RFP)
- 29 Sicherheitsfläche Piste 28, Glattüberdeckung
- 30 Fruchtfolgeflächen (FFF), Glattrevitalisierung
- 31 Ökologische Aufwertung (Ersatz- und Ausgleichsflächen), Schutzgebiete, Wald
- 32 Abstimmung mit Militär und Luftwaffe
- 33 Gebiet mit Hindernisbegrenzung
- 34 Landseitige Verkehrserschliessung – Erreichbarkeit Flughafen, Verkehrsangebot
- 35 Landseitige Verkehrserschliessung – Modalsplit (Zielwert, Überprüfung)
- 36 Landseitige Verkehrserschliessung – Parkplätze, Vorfahrt, Gebühren
- 37 Abstimmung SIL mit andern Planungen und Verfahren
- 38 Abstimmung mit Deutschland
- 39 SIL-Verfahren sistieren, zusätzliche Grundlagen erarbeiten
- 40 SIL-Verfahren: Rechtsgrundlagen, Beteiligung bei Vernehmlassung und Mitwirkung
- 41 Bundeseinfluss Flughafen Zürich
- 42 Flugplatznetz Schweiz

01 Nachfrageorientierte Entwicklung, Nachhaltigkeit - Konzeptteil Anpassung Grundsatz 6

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Kanton: Zürich	1	Der Begriff Nachhaltigkeit ist im Konzeptteil SIL zu definieren oder durch einen Hinweis auf die Erwägungen im luftfahrtpolitischen Bericht des Bundes zu klären.	Der Begriff ist zuwenig fassbar, um bei Konflikten als Entscheidungshilfe zu dienen.
Kantone: Aargau, Thurgau, Schaffhausen, St. Gallen, Zug	5		
Gemeinden: Bachenbülach, Bachs, Bülach, Dägerlen, Dällikon, Dielsdorf, Dübendorf, Egg, Eglisau, Erlenbach, Fällanden, Glattfelden, Herrliberg, Hochfelden, Höri, Kloten, Küsnacht, Kyburg, Männedorf, Maur, Meilen, Neerach, Niederhasli, Nürensdorf, Oberengstringen, Obergлатt, Otelfingen, Regensdorf, Rümlang, Schwerzenbach, Stadel, Stäfa, Uetikon am See, Uster, Volketswil, Wasterkingen, Weiach, Weiningen, Winkel, Zell, Zumikon, Bad Zurzach, Baldingen, Fisibach, Kaiserstuhl, Klingnau, Lengnau, Leibstadt, Leuggern, Mellikon, Oberrohrdorf, Rekingen, Rümikon, Schneisingen, Siglistorf, Tegerfelden, Unterendingen, Wislikofen, Buchberg, Rüdlingen, Feusisberg, Freienbach, Wollerau, Rapperswil-Jona	64	Die Festsetzung, wonach die Flughafenentwicklung mit den Grundsätzen der Nachhaltigkeit im Einklang stehen muss, wird begrüßt / unterstützt / ist zwingend beizubehalten	* nachfrageorientierte Entwicklung darf nicht unbegrenzt erfolgen * ist bei einem Verzicht auf die Parallelpiste konsequent
Planungsregionen: Glatttal ZPG, Zurzibiet	2		
Politische Partei: SP Kanton Zürich	1		
Verbände und Interessengruppen: SBFZ, Bürgerforum Küsnacht, Hausverein Schweiz, SSF, Ärzte für Umweltschutz, SLL, Gemeindeallianz Limmattal, Region Ost	9		
Kantone: Basel-Landschaft, Basel-Stadt	2	Einverstanden, dass eine rein nachfrageorientierte Entwicklung der Landesflughäfen ohne Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsüberlegungen nicht zweckmäßig und kaum mehrheitsfähig ist. Die Interessenabwägung darf nicht zu einer Erschwerung oder Verunmöglichung substantieller Ausbau- und Erweiterungsschritte führen.	

Kanton: Genève	1	Unterstützt das Prinzip der Nachhaltigkeit; die Luftfahrtinfrastruktur soll die Anforderungen des Umweltschutzes berücksichtigen, die Priorität soll aber nach wie vor aber dem Bedarf eingeräumt werden. Auf die vorgesehene Anpassung des Grundsatzes 6 ist zu verzichten.	
Unternehmung: Flughafen Genève	1	Das Prinzip der Nachhaltigkeit ist wichtig und ist in jedem Fall anzuwenden. Es ist im Konzeptteil des SIL bereits an verschiedenen Stellen verankert. Die vorgesehene Anpassung des Grundsatzes 6 ist unter diesem Gesichtspunkt nicht notwendig.	* Anpassung soll nur dazu dienen, nachträglich einen Entscheid zur Entwicklung des Flughafens Zürich zu legitimieren (Verzicht auf eine nachfrageorientierte Entwicklung unter Berücksichtigung der Haltung des Kantons). Dies ist nicht gerechtfertigt. In Genf wird auch eine Güterabwägung zwischen Flughafenentwicklung und Ansprüchen der Umgebung erforderlich sein. Mit der vorgesehenen Anpassung des Grundsatzes würde der Bund ein Signal aussenden, das diese Güterabwägung und damit die künftigen Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens Genf beeinflussen könnte (Anknüpfungspunkt für die Gegner der Flughafenentwicklung). Als Konsequenz aus der Entscheidung in Zürich könnte eigentlich statt der Anpassung des Grundsatzes 6 ebenso die im Konzeptteil des SIL festgelegte Rollenteilung der drei Landesflughäfen hinterfragt werden.
Politische Parteien: SP Bezirk Zurzach, SP Kanton Aargau, SP Zurzach	3	Der Grundsatz 6 des SIL sollte hinterfragt werden. Die nachfrageorientierte Entwicklung soll nicht explizit gefordert werden.	Nachfrageorientierte Ansätze können nicht Grundlage der Luftverkehrspolitik sein.
Private	296	Die nicht uneingeschränkte nachfrageorientierte Entwicklung wird begrüßt. Diesem Grundsatz soll auch gefolgt werden, wenn wirtschaftliche Interessen geltend gemacht werden	nachhaltiger Flughafenbetrieb, Schutz der Bevölkerung vor unnötigen Lärmimmissionen
Verbände und Interessengruppen: SSF, Ärzte für Umweltschutz	2	Streichung der Einschränkungen im Grundsatz 6, wonach im Interesse der ökonomischen und sozialen Dimension der Mobilität in genommen werden muss, dass die Grenzwerte der Umweltbelastung nicht überall eingehalten werden können.	Die Einschränkungen verletzen die Grundsätze der Nachhaltigkeit, welche per Definition ein Gleichgewicht von Ökonomie, Ökologie und sozialen Aspekten verlangen.
Private	2		

02 Zweckbestimmung, Funktion und Leistungsangebot des Flughafens

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Kanton: Zürich	1	Festlegung betreffend Drehkreuzfunktion stimmt mit Flughafenpolitik des Regierungsrats überein.	unterschiedliche Formulierungen im Objektblatt (Festlegungen, Erläuterungen) sind unbefriedigend.
Politische Partei: FDP Kanton Zürich	1	Der Flughafen Zürich muss ein Drehkreuzbetrieb bleiben.	Anbindung an die wichtigen Zentren der Welt
Verbände und Interessengruppen: VÖV, Pro Flughafen	2		
Kanton: Zug	1	Formulierung ergänzen: Flughafen ZH ist grösster interkontinentaler Flughafen der Schweiz	Für Zug ist nicht nur die internationale, sondern auch die interkontinentale Erreichbarkeit wichtig. Widerspruch zwischen Zweckbestimmung Flughafen und der Beschränkung der Betriebsvarianten, welche die Nachfrage nicht abdecken.
Kanton: Ticino	1	Der Flughafen muss seine Funktion im nationalen und internationalen Luftverkehr weiterhin erfüllen können.	Anbindung Tessin an übrige Schweiz für nationalen Zusammenhalt wichtig (Aufrechterhaltung Anschlussflüge vom Tessin nach Zürich); mit Blick auf internationale Konkurrenz ist eine Einschränkung der Entwicklung gefährlich.
Politische Partei: Grüne Bülach	1	Streichung des Drehkreuzbetriebs und Anpassung daraus folgender Punkte; stattdessen leistungsfähiger Landesflughafen	Drehkreuz verursacht unnötige Bewegungen; wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Nutzen stehen in einem Missverhältnis zu den negativen Auswirkungen.
Private	2		
Verbände und Interessengruppen: Natur und Umwelt Rümlang	1	Satzteil in den Festlegungen löschen: "...gute Direktverbindungen in Europa ... und im Wettbewerb mit ihrer Konkurrenz auf anderen Flughäfen bestehen können."	* Mit der Streichung der Parallelpiste so oder so in naher Zukunft eingeschränkt. * Umlegung gewisser Distanzen auf die Bahn
Private	8		
Verbände und Interessengruppen: SSF, Ärzte für Umweltschutz	2	Zweckbestimmung, Ergänzung im zweiten Satz: "Er soll Voraussetzungen schaffen, damit die Fluggesellschaften möglichst gute Direktverbindungen in Europa für Distanzen ab 500 km und zu den wichtigen Zentren weltweit anbieten und im Wettbewerb mit ihrer Konkurrenz auf anderen Flughäfen bestehen können."	* Das Flugzeug ist ein Verkehrsmittel zur Überwindung grosser Distanzen. * Verlegung auf Schienenverkehr ist aus Gründen der Lärmbelastung, Luftverschmutzung, Klimaschädigung vorzugeben.

Verbände und Interessengruppen: SSF, Ärzte für Umweltschutz	2	Statt auf andere Flughäfen auszuweichen, soll eine Verlagerung von Flugverkehr auf die Schiene stattfinden - vorerst für Ziele unter 500 km, später auch für 1000 km; entsprechende Textanpassung, wonach bis ins Jahr 2030 15 % der Flugbewegungen und 12% der Passagiere auf die Schiene verlagert werden müssten.	Schienenverkehr verursacht weniger Belastung für die Bevölkerung und das Klima
Verbände und Interessengruppen: Natur und Umwelt Rümlang	1	Ein Satz ist anzufügen: "... Ein Drehkreuzbetrieb soll möglich sein. Dabei ist bis 800 km auch der Bahnverkehr einzubeziehen."	* Umlegung gewisser Distanzen auf die Bahn * weniger Lärm / ökologischere Variante
Private	7		
Kanton: Aargau	1	Im SIL (Konzeptteil oder Objektblatt) müssen die notwendigen Kriterien für das zu leistende Angebot und die entsprechenden Steuerungs- und Aufsichtsinstrumente verankert werden (Beispiele: keine Charterflüge in der Nacht, Einfluss Bund bei der Slot-Vergabe).	Flughafen soll sein Wachstum auf Rahmenbedingungen ausrichten, welche die Anforderungen von Raumnutzung, Umwelt und Bevölkerung berücksichtigen. Er muss im Angebot Konzessionen eingehen und verstärkt auf qualitatives Wachstum fokussieren.
Private	1	Keine Hubfunktion	
Private	1	Prüfen, inwiefern der Flughafen Basel in Ergänzung zu Kloten einen Beitrag zur Verkehrsbelastigung liefern kann.	
Private	1	Interkontinental-Flüge auf Zürich, Basel und Genf verteilen	Anreisezeiten sind im internationalen Vergleich immer noch kurz.
Private	1	Vermehrte Kooperation mit anderen in- und ausländischen Flughäfen. Kapazität im Gesamtkontext betrachten sowie spezifische Lage (Stadt Nähe) berücksichtigen.	Arbeitsteilung; Flughafen nahe an Stadt kann nicht gleiche Funktionen wie Flughafen weit von Siedlung entfernt übernehmen.
Private	1	keinerlei Restriktionen gegen Flughafen	
Private	1	keine Kapazitätslimiten	Luftfahrt strengt sich stark für Verminderung der Emissionen an.
Private	1	Flughafengröße auf Verhältnisse des Landes anpassen.	
Private	1	Flughafenhalterin hat sich auf Betrieb und Abwicklung des Flugverkehrs zu konzentrieren (Kernkompetenz).	

Private	2	Arbeitsplatzargument ist wenn schon nur mit grösser Zurückhaltung vorzubringen.	Auch Drogenhandel und Geldwäsche erzeugen Arbeitsplätze, was deren Ausführung aber auch nicht legitimiert.
Private	1	Sofortiger Ausbau Eisenbahnnetz (Level TGV) von Zürich zu den hauptsächlichen Handelspartnern	

03 Nachfrageorientierte Entwicklung, Nachhaltigkeit (Interessenabwägung)

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Kantone: Luzern, Nidwalden, Wallis	2		
Gemeinden: Geroldswil, Uitikon	2		
Planungsregion: ZPL Limmattal	1		
Politische Parteien: FDP Schweiz, Euroairport	2		
Verbände und Interessengruppen: Aero Suisse, Pro Flughafen, avia suisse, Schweiz Tourismus, STV, Zürich Tourismus, Zürcher Handelskammer, hotelleriesuisse (Schweiz, Luzern, Graubünden, Zürich und Region), OSEC, IG Flughafen ZH, ACI Europe, Eurocontrol	15	Der Flughafen soll sich im Interesse des Wirtschaftsstandortes Schweiz nachfrageorientiert entwickeln können / die Möglichkeit einer nachfrageorientierten Entwicklung wird unterstützt / ist aufrecht zu erhalten.	<ul style="list-style-type: none"> * Vernetzte Verkehrsinfrastrukturen sind ein wichtiger Standortfaktor für die Exportwirtschaft, international tätige Unternehmen, die einen neuen Standort suchen und für den Tourismus. * Rund ein Drittel der Touristen und Geschäftsleute reisen mit dem Flugzeug in die Schweiz (70% der Freizeit- und Businessgäste in der Region Zürich). * Leistungsfähigkeit Flughafen ist für die Erreichbarkeit über grössere Distanzen entscheidend * Aufteilung Nachfrageüberhang auf andere CH-Flughäfen nicht umsetzbar
Kantone: Basel-Landschaft, Basel-Stadt	2	betriebliche Rahmenbedingungen sind nachvollziehbar	Ausdruck der Güterabwägung zwischen volkswirtschaftlicher Bedeutung des Flughafens und Fluglärm- bzw. Anwohnerschutz
Politische Partei: Grünliberale Kt. Zürich	1	Die Nachfrageorientierung steht im Widerspruch zur Nachhaltigkeit	
Politische Partei: Grüne Bülach	1		
Private	1	Interessen der Bevölkerung und der Umwelt sind höher zu gewichten als die der Fluggesellschaften und der Flughafenbetreiberin. Grundsätze der Nachhaltigkeit sind zu nennen und bei Interessenabwägungen zu berücksichtigen.	
Gemeinde: Illnau-Effretikon	1	Die Landesflughäfen sind den Grundsätzen der Nachhaltigkeit verpflichtet und entwickeln ihren Luftverkehr angebotsorientiert. Er hat eine steigende Nachfrage nur im Rahmen des bestehenden Pistensystems und bei gleichzeitiger Reduktion von Ressourcenverbrauch und Emissionen zu berücksichtigen.	Die Anpassung von Grundsatz 6 geht auch in der neuen Fassung von einem völlig falschen Verständnis der Nachhaltigkeit aus.
Planungsregion: RWU Winterthur	1		
Private	1	Qualitative Gewichtung zwischen echter und künstlich generierter Nachfrage	

Politische Partei: Grüne Kt. St. Gallen	1	Anstelle einer Nachfrageorientierung soll eine Kapazität nach der Priorisierung der Flüge gemäss ihrem volkswirtschaftlichen Nutzen gemacht werden.	Festlegung im Objektblatt ist zu wenig auf die Umweltbelastung ausgerichtet.
Private	1		
Private	1	Die erforderlichen Stundenkapazitäten zur Abwicklung des Verkehrsaufkommens haben sich nach den Ruhe- und Erholungsbedürfnissen der Bevölkerung zu richten.	
Verbände und Interessengruppen: SSF, Ärzte für Umweltschutz	2	Der Satz des Im Abschnitt zum Stand der Planung und Koordination muss der Satz gestrichen werden: "Der Betrieb und die Entwicklung des Flughafens Zürich, wie sie im vorliegenden Objektblatt festgelegt sind, entsprechen diesen Grundsätzen".	Der vorgesehene Betrieb wird dem Grundsatz der Nachhaltigkeit nicht gerecht: nicht verträglich mit Klimaschutz und der 2000 Watt Gesellschaft.
Verbände und Interessengruppen: SSF, Ärzte für Umweltschutz	2	Die Folgekosten in den Bereichen Ökologie und Soziales sind aufzuzeigen und Zielvorgaben für deren Reduktion festzusetzen.	Wenn schon Forderungen nach Nachhaltigkeit eingeschränkt werden, dann sind wenigstens die Folgekosten davon aufzuzeigen und langfristig Ziele zur Reduktion dieser festzulegen.
Private	1	Die Schweizer Zivilluftfahrt ist gemäss ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung zu behandeln.	wird im Moment nicht so gehandhabt
Private	1	Gleichbehandlung der Sachpläne Verkehr für sämtliche Verkehrsträger des öV, ganzheitliche Ausrichtung auf nationale Interessen, Anerkennung Linienflug als öV, Behandlung als wichtige Teilmenge des öV.	Luftfahrt wurde durch UVEK diskriminierend behandelt, Akteure der Aviatik werden durch BAZL entwürdigend behandelt, insb. Luftsportbasis
Private	1	Statuten der Flughafen Unique AG sehen vor, dass der Betrieb unter Berücksichtigung der Anliegen der Bevölkerung erfolgt: dies ist einzuhalten	

04 Verkehrsarten (Prioritäten), Flüge nach Sichtflugregeln (VFR-Verkehr)

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Verbände und Interessengruppen: Aero Suisse	1	In erster Priorität Linienflüge und in zweiter Priorität alle Flüge von Luftfahrtunternehmen mit einer Betriebsbewilligung (Charterverkehr und Geschäftsluftfahrt)	
Verbände und Interessengruppen: AOPA, MFGZ	2	Die neue Prioritätenregelung: Linienverkehr, Charterverkehr, übriger IFR-Verkehr, übriger VFR Verkehr ist rückgängig zu machen	Motorfluggruppe ZH würde stark benachteiligt, diese ist für die Wahrnehmung des Flughafens von grossem Nutzen.
Private	1	Privatverkehr einschränken	
Politische Parteien: FDP Kt. Zürich, FDP Schweiz,	2	Festlegungen für eine Ausweichung der Freizeitfliegerei auf Flughäfen und Flugplätzen in der Umgebung ZH.	* Kapazitäten für den Linien- und Charterverkehr werden knapp, Priorisierung erforderlich * Freizeitfliegerei behindert den Linien- und Charterverkehr in Spitzenzeiten
Verbände und Interessengruppen: Komitee weltoffenes Zürich, Pro Flughafen, avia suisse, Zürcher Handelskammer, OSEC, IG Flughafen ZH, ACI Europe	7	Flughäfen im Kanton ZH und AG sollen eine Entlastungsfunktion übernehmen.	
Unternehmung: Flughafen Zürich	1	VFR-Verkehr - vorbehältlich Helikopter - durch eine entsprechende Regelung im Betriebsreglement vom Flughafen ZH ausschliessen.	* VFR-Verkehr stellt bei einem Verkehrswachstum ein Sicherheitsrisiko dar. * VFR-Verkehr hat eine hohe Rate an Unfällen und ernsthaften Vorfällen.
Gemeinde: Bassersdorf	1	Die General Aviation ist wenn notwendig zu bremsen.	Wird der öffentliche Flugverkehr durch die GA gehemmt, ist diese zu bremsen. Das öffentliche Interesse an der Privatfliegerei ist nur untergeordnet.
Verbände und Interessengruppen: RFZ, Aero Club ZH, MFGZ	3	Im LSZH muss der GA ein auch kostenmässig vertretbarer Rahmen an Aktivitäten gewährt werden.	* Kein Ausschluss der GA durch eine schlechende Taxenerhöhung. * Die kleinen Flugschulen leisten einen besonderen Beitrag zur ausbildung des Pilotennachwuchses.
Verbände und Interessengruppen: AOPA, MFGZ	2	Solange kein Ausweichplatz besteht, muss die GA im Objektblatt gebührend eingebunden werden. Der Passus "...soweit es die verbleibende Kapazität erlaubt..." ist zu streichen.	GA spielt eine wichtige Rolle in der Schweizer Luftfahrt (15% Trafic Share)

Verbände und Interessengruppen: RFZ, Aero Club ZH, MFGZ	3	Bei einer allfälligen Wegweisung der General Aviation und der VFR-Luftfahrt müssen vom Bund alternative Standorte benannt werden (konkrete und kostenmäßig vertretbare Alternative zu LSZH). Neue Flugplätze sind im Objektblatt mit den notwendigen Bewegungsrastern zu bezeichnen und die Kosten für Landungen sind klar festzulegen.	
Verbände und Interessengruppen: AOPA, MFGZ	2	Der Satz " Die Nutzung der Infrastruktur soll im Übrigen mit marktwirtschaftlichen Mitteln z. B. soweit wie möglich über die Ausgestaltung des Gebührensystems, gelenkt werden" ist zu streichen.	Dies würde die Leichtaviatik unter einem Gebührendiktat zugrunde gehen lassen.
Gemeinde: Rümlang	1	Der Flughafen steht der Kleinaviatik nur zur Verfügung, wenn diese mit den technischen erforderlichen Ausrüstung ausgestattet ist, die eine Überwachung der Flugwege erlaubt.	Die Kleinaviatik verlässt oft die vorgegebenen Routen und überfliegt auf tiefer Höhe Siedlungsgebiet.
Private	1		
Private	4	Im Umkreis von 5 km sind die Flugrouten für die Kleinaviatik verbindlich festzulegen und die Bewegungen zu kontrollieren; Wohngebiete mind. 600m umfliegen, Verzeigung bei Verstößen.	Kleinaviatik hält sich vielfach nicht an Routen und stört gerade an Sonntagen und Schönwettertagen.

05 Raumsicherung für Parallelpistensystem

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Kantone: Luzern, Nidwalden, Schwyz, Ticino, Wallis, Konferenz Kantonaler Volkswirtschaftsdirektoren	6	Raumplanerische Sicherung der Parallelpiste (mit entsprechender Anpassung der Abgrenzungslinie AGL) / der auf einem Parallelpistensystem beruhenden Betriebsvariante P (evtl. als Zwischenergebnis oder Vororientierung).	* Prognostizierte Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen in Zürich kann einzig mit dem Parallelpistensystem befriedigt werden. * Gewährleistung des Betriebs über 2030 hinaus, langfristige Perspektive eines Parallelpistensystems muss erhalten bleiben (auf bestehendem Pistensystem können 2030 können 12% der Nachfrage nicht mehr gedeckt werden) * Negative Folgen für die Exportwirtschaft und die Konkurrenzfähigkeit des Unternehmensstandorts, wenn die Nachfrage langfristig nicht gedeckt werden kann; umständlichere und zeitaufwendigere Reisewege für lokale Passagiere
Gemeinde: Unterengstringen	1		
Unternehmungen: Flughafen Zürich, Swiss Airlines	2		
Politische Parteien: SVP Schweiz, FDP Schweiz	2		
Verbände und Interessengruppen: Komitee weltoffenes Zürich, Aero Suisse, Cargo Forum Schweiz, avia suisse, Schweiz Tourismus, STV, FSU Ortsgruppe Zürich, Zürich Tourismus, Zürcher Handelskammer, hotelleriesuisse (Schweiz, Luzern, Graubünden, Zürich und Region), OSEC, Spedlogswiss, VSUD, IG Flughafen ZH, ACI Europe, Eurocontrol, Economiesuisse, Swiss Holdings	21		
Private	2		* Nutzen einer nachfragegerechten Anbindung der Schweiz muss mehr gewichtet werden als Schutz einer relativ kleinen Minderheit vor Fluglärm * parallele Pisten haben gegenüber sich kreuzenden Pisten einen Sicherheitsvorteil * Verhinderung des fortschreitenden Landverbrauchs um den Flughafen herum
Planungsregionen: ZPZ Zimmerberg, RZU Zürich	2	Die AGL ist im Raum Bülach/Bachenbülach so festzulegen, dass raumplanerisch auch die Option einer Parallelpiste gesichert wird.	
Kanton: St. Gallen	1	Planung über 2030 hinaus frühzeitig an die Hand zu nehmen, um Betrieb zukunftgerichtet zu gewährleisten.	fraglich, wie nachfrageorientierter Entwicklung ohne Sicherung der Parallelpiste langfristig nachgekommen werden soll
Kanton: Aargau	1	Verzicht auf Parallelpiste wird begrüßt	

Gemeinden: Bachenbülach, Bachs, Bassersdorf, Boppelsen, Buchs, Bülach, Dällikon, Dielsdorf, Dietlikon, Dübendorf, Egg, Eglisau, Erlenbach, Fällanden, Glattfelden, Herrliberg, Hochfelden, Hofstetten, Höri, Kloten, Küsnacht, Kyburg, Männedorf, Maur, Meilen, Neerach, Niederhasli, Oberengstringen, Oetwil an der Limmat, Otelfingen, Regensdorf, Rümlang, Schöftlisdorf, Schwerzenbach, Stadel, Uetikon am See, Uster, Volketswil, Wasterkingen, Weininingen, Winkel, Weiach, Bad Zurzach, Baldingen, Fisibach, Kaiserstuhl, Klingnau, Lengnau, Leibstadt, Leuggern, Mellikon, Oberrohrdorf, Rekingen, Rümikon, Schneisingen, Siglistorf, Tegerfelden, Unterendingen, Wislikofen, Buchberg, Rüdlingen, Feusisberg, Freienbach, Wollerau, Rapperswil-Jona	65	Verzicht auf die Parallelpiste festlegen	* Parallelpiste wäre nicht zu vereinbaren mit der im kantonalen Richtplan festgelegten Siedlungsentwicklung * erhebliche Störwirkung für die Anwohner * würde Lebensqualität insb. im Norden zerstören * zusätzliche Belastung durch vermehrte Flüge
Planungsregionen: ZPF Furttal, Zurzibiet	2		
Politische Parteien: SP Kanton Zürich, EVP Zürich	2		
Verbände und Interessengruppen: SBFZ, Hausverein Schweiz, Pro Dällikon, Itten Treuhand und Verwaltung, SLL, Rigel 28, HEV Kloten, Gemeindeallianz Limmattal, Niederrohrdorf	8		
Private	117		

06 Raumsicherung für Pistenverlängerungen (Variante J-opt)

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Kanton: Zürich	1	Variante J-opt berücksichtigen unter Vorbehalt der Zustimmung der Bevölkerung und einer dauerhaften Vereinbarung mit Deutschland.	wichtige Möglichkeit für Lärmoptimierung und Handlungsspielraum für Flughafenentwicklung offen halten
Kanton: Schwyz	1	Variante J-opt ist zu bevorzugen / im Sinne einer Priorisierung im Objektblatt zu favorisieren	Geringste Anzahl Personen, die von Grenzwertüberschreitungen betroffen sind (signifikant bezüglich Lärmbelastung am Tag).
Gemeinden: Opfikon, Uitikon	2		
Unternehmung: Flughafen Zürich	1		
Politische Partei: FDP Schweiz	1		
Verbände und Interessengruppen: Pro Flughafen	1		
Private	6	Variante J-opt beibehalten / Pistenverlängerungen sollen möglich sein.	
Kantone: Aargau, St.Gallen, Thurgau	3	Verzicht auf die Variante J-opt (mit entsprechender Anpassung der Abgrenzungslinie AGL, AGL auf Varianten E-opt und E-DVO beschränken) / Variante J-opt wird als nicht zweckmäßig beurteilt / Festsetzungen zur Umsetzung von Variante J-opt ersatzlos streichen / auf Pistenausbauten generell verzichten	* Pistenverlängerungen sind aufgrund der beschränkten Vorteile nicht vertretbar. * Verlagerung der Anflüge nach Osten aufgrund der DVO nicht notwendig / widerspricht der Forderung, den Betrieb an der gewachsenen Nordausrichtung auszurichten (Varianten E und E-opt sind näher beim historisch gewachsenen Flugregime); im Norden geringste Siedlungsdichte * zusätzliche Belastung im Norden durch höhere Kapazität und stärkeren Ausrichtung nach Norden * baulicher Aufwand / Investitionen stehen in keinem Verhältnis zur Verbesserung der Kapazität (Pistenverlängerung bringt keine Kapazitätssteigerung) * Zweifel, ob Zahl der Fluglärm betroffenen signifikant tiefer liegt / Aussage zu lärm betroffenen Personen am Tag nicht zulässig (Unsicherheiten bei Lärm berechnungen, veraltete Bevölkerungsdaten VZ 2000) * viele neue Fluglärm betroffene / Belärmung bisher unbelasteter Gebiete / belastet den Osten übermäßig / belärmte Region im Osten wird noch stärker benachteiligt und Liegenschaften verlieren an Wert * Tagbetrieb führt zu mehr Lärm betroffenen (Aargau)
Gemeinden: Bachenbülach, Bachs, Bassersdorf, Berg am Irchel, Boppelsen, Buchs, Bülach, Dägerlen, Dällikon, Dielsdorf, Dietikon, Eglisau, Elgg, Elsau, Flaach, Geroldswil, Glattfelden, Hochfelden, Hofstetten, Höri, Illnau-Effretikon, Kloten, Kyburg, Lindau, Neerach, Niederweningen, Niederglatt, Niederhasli, Nürensdorf, Oberengstringen, Oberglatt, Oetwil an der Limmat, Otelfingen, Regensdorf, Rorbas, Rümlang, Schlatt, Schöftlisdorf, Stadel, Sternenberg, Turbenthal, Volken, Wasterkingen, Weiach, Weiningen, Weisslingen, Wiesendangen, Wila, Winkel, Winterthur, Zell, Bad Zurzach, Baldingen, Böbikon, Döttingen, Effingen, Ehrendingen, Endingen, Fisibach, Full-Reuenthal, Gallenkirch, Gansingen, Gipf-Oberfrick, Kaiserstuhl, Klingnau, Koblenz, Leibstadt, Lengnau, Leuggern, Mellikon, Möhlin, Mumpf, Niederrohrdorf, Oberbözberg, Oberrohrdorf, Rekingen, Remigen, Rietheim, Riniken, Rüfenach, Rümikon, Schneisingen, Schwaderloch, Siglistorf, Tegerfelden, Turgi, Unterendingen, Untersiggenthal, Villigen, Wettingen, Wislikofen, Wittnau, Würenlingen, Würenlos, Zeiningen, Buchberg, Rüdlingen, Braunau, Eschlikon, Flawil, Niederhelfenschwil, Sirnach, Wängi	103		

Planungsregionen: IGR Wil, RPV Fricktal, Regio Frauenfeld, RWU Winterthur, ZPW Weinland, ZPF Furttal, ZPL Limmattal, PZU Unterland, Zurzibiet	9		* 350'000 Bewegungen können auch ohne Pistenverlängerungen absorbiert werden / Trend zu grösseren Flugzeugen, weniger Flugbewegungen nötig * J-opt ist eine unverständliche einseitige Veränderung der Variante J und keine Optimierung * auch mit einer Verlängerung bleibt die Piste 28 die kürzeste Piste; Überrollen als Sicherheitsrisiko; ungünstige Hindernissituation steht diametral gegenüber dem Grundsatz "best practices" * ILS Cat I erfüllt ICAO-Vorgaben nicht und führt zu höherem Minimum als 200 ft, Cat III wird nie möglich sein * verstösst gegen die Sperrzeiten der DVO * einseitige Bevorzugung Süden, Fluglärm lasten müssen fairer aufgeteilt werden * Ausbauten würden den Norden beim heutigen und insb. bei einem höherem Flugvolumen zusätzlich belasten * Kantonsparlament ZH hat den Pistenausbau mehrmals abgelehnt * berücksichtigt die Anzahl und Dauer der täglichen Überschreitungen der Lärmgrenzwerte bzw. deren Intensität für die betroffenen Personen nicht * würde wertvolle FFF beanspruchen
Politische Parteien: SP Winterthur, SP Bezirk Zurzach, SP Kanton Zürich, SP Kanton Zürich, SP Zurzach, Grüne Kt. St.Gallen, Grüne Kt. Thurgau, Grüne Kt. Zürich, Grüne Bezirk Bülach, Grüne Bülach, Grüne Kloten, Grüne Bezirk Dielsdorf, Grünliberale Kt. Zürich, FDP Winterthur, FDP Zurzach, CVP Zurzach, EVP Zürich	17		
Verbände und Interessengruppen: SBFZ, pro ehrendingen, Hausverein Schweiz, Pro Dällikon, Verein Ikarus Erben, Initiativkomitee Fairflug, Flugwehr Ost, Itten Treuhand und Verwaltung, Segelfluggruppe Schaffhausen, SLL, VCS, Natur und Umwelt Rümlang, Bürgerprotest Fluglärm Ost, Bürgerprotest Fluglärm Ost Wil, Dachverband Fluglärm schutz, Rigel 28, HEV Kloten, Flurgenossenschaft Rümlang, VeFeF, Verein gekröpfter Nordanflug Nein, Region Ost, BFO Uzwil, SSF, Ärzte für Umweltschutz, Gemeindeallianz Limmattal	25		
Private	12189		
Kanton: Schaffhausen	1	Keine Verlängerung der Piste 14-32 ins Objektblatt aufnehmen, solange dadurch die Lärmbelastung im Norden zunehmen würde.	Mit der Pistenverlängerung wird nur eine marginale Kapazitätserweiterung erzielt, die für SH zu einer beträchtlichen Mehrbelastung mit Lärm führt.
Gemeinde: Geroldswil	1	Auf die Verlängerung der Westpiste 10/28 um 459 Meter ist zu verzichten.	Entwicklungsregion Limmattal, welche durch Nationalstrassen, Bahn- und Güterverkehr, den Flugverkehr sowie mehrere Staatsstrassen schon heute stark belärmst wird, ist nicht noch mehr zu belasten.

07 Wahl der Betriebsvarianten, Ausrichtung Betrieb (Verteilung Flugbewegungen)

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Kanton: Zürich	1	Festlegen, dass die Anflüge ausserhalb der deutsche Sperrzeiten von Norden her erfolgen	Variante E-opt in betrieblicher und lärmässiger Hinsicht der optimale Betriebszustand
Kanton: Aargau	1	Variante E-opt setzt Entlastungsmassnahmen für aargauische Gemeinden voraus. Objektblatt auf der Grundlage von E-DVO ausarbeiten – ohne gekröpften Nordanflug.	
Gemeinden: Bad Zurzach, Baldingen, Böbikon, Döttingen, Effingen, Ehrendingen, Endingen, Fisibach, Full-Reuenthal, Gallenkirch, Gansingen, Gipf-Oberfrick, Kaiserstuhl, Klingnau, Koblenz, Leibstadt, Lengnau, Leuggern, Mellikon, Möhlin, Mumpf, Oberbözberg, Rekingen, Remigen, Rietheim, Riniken, Rudolfstetten-Friedlisberg, Rüfenach, Rümikon, Schneisingen, Schwaderloch, Siglistorf, Tegerfelden, Turgi, Unterendingen, Untersiggenthal, Villigen, Wislikofen, Wittnau, Würenlingen, Würenlos, Zeiningen	42	Bei den Varianten E-opt und E-DVO soll dem Süden ein höherer Anteil von Flugbewegungen v. a. in den Betriebsrandzeiten zugewiesen werden. Fluglärm soll fair und ausgewogen auf alle Regionen verteilt werden.	* eine ausgewogene Fluglärmverteilung ist anzustreben * den Süden mit Tausenden von Vielfliegern von Flugbewegungen fast vollständig zu verschonen ist ungerecht * Gleichbehandlung von Osten und Süden * Bundesgericht hat Süd'anflüge als zulässig erklärt
Planungsregionen: RPV Fricktal	1		
Politische Parteien: SP Bezirk Zurzach, SP Kanton Aargau, FDP Bezirk Zurzach, CVP Bezirk Zurzach	4		
Verbände und Interessengruppen: pro ehrendingen, Initiativkomitee Fairflug, Flugwehr Ost, VeFeF, Verein gekröpfter Nordanflug Nein	5		
Private	639		
Gemeinde: Bellikon	1	Faire Startverteilung auf Pisten 16 und 28, vermehrter Einsatz der Piste 16 mit Südstarts straight	* Südstarts ab P16 haben sich seit 2003 fast halbiert. * zu starke Verlagerung der Flüge in den Aargau * einseitige Bevorzugung des Zürcher Südens (Nur 1000 Südabflüge, aber bis 00.30 Uhr Verspätungsabbau über dem AG)
Verbände und Interessengruppen: IG Brego, Bürgerkomitte Bellikon	2		
Kanton: Thurgau	1		
Planungsregion: Regio Frauenfeld	1		
Private	1	Im Objektblatt festlegen, dass auf dem bestehenden Pistensystem im Tagesbetrieb von Norden, bei Überschreitung der erlaubten Werte für Rückenwindlandungen von Osten angeflogen wird.	Betrieb soweit als möglich nach Norden ausrichten, das gemäss DVO zulässige Mass an Überflügen voll ausnutzen. Meteorologisch bedingte Wechsel von Nord- auf Ostanflugkonzepte nur bei sicherheitsrelevanten Wind- und Sichtverhältnissen

Gemeinden: Dägerlen, Schlatt, Turbenthal, Wila, Winterthur, Flawil, Eschlikon	7	wetterbedingte Umstellung von Nord- auf Ostanflug soll nur aus sicherheitsrelevanten Gründen gestatten	* Ostanflüge widersprechen der Nordausrichtung des Flughafens * bereits heute werden bei teilweise schwachen Westwinden Ostanflüge ausserhalb der vorgesehenen Zeiten durchgeführt.
Politische Partei: Grüne Kt. St.Gallen	1		
Verbände und Interessengruppen: Region Ost	1		
Politische Partei: Grüne Kt. St.Gallen	1		
Private	12	Der Betrieb hat soweit als möglich nach der gewachsenen Nordausrichtung zu erfolgen; E-DVO unter Einbezug von Südlandungen weiterverfolgen.	* Das gemäss DVO zulässige Mass an Überflügen des süddeutschen Luftraums ist voll auszunützen. * Flughafen wurde für dieses Regime geplant, andere Nutzung ist viel unsicherer * keine Befreiung des Südens von Fluglärm
Gemeinde: Lindau	1	Allfällige Südflüge sind - generell - bei Bedarf im gleichen Masse wie Ostanflüge als Möglichkeit beizubehalten.	
Gemeinden: Niederhelfenschwil, Eschlikon	2		
Verbände und Interessengruppen: Initiativkomitee Fairflug, Flugwehr Ost	2		
Private	409	In einem allfälligen SIL-Objektblatt sei der Osten und Süden gleich zu behandeln; entweder auf Flughafenperimeter im kant. Richtplan und SIL-Objektblatt verzichten oder im Süden einen Flughafenperimeter und Flugzonen gleich denjenigen im Osten vorsehen.	* Verschonung von Tausenden Vielfliegern im Süden und Aufbürdung der Lasten des Flugverkehrs auf die übrigen Regionen. * Ungleichbehandlung des Südens und des Ostens, Varianten ohne regelmässige Süd- und abflüge (inkl. Straight) bevorzugen den Süden und sind willkürlich.
Politische Parteien: Grüne Kt. St.Gallen, Grüne Kt. Thurgau	2		
Private	1	Verhandlungsgewinne mit Deutschland und technische Erneuerungen sollen so angestrebt werden, dass sie angemessen verteilt den seit 2000 neu beschallten Gebieten zu Gute kommen.	* Ein zukünftiges Verhandlungsresultat mit Deutschland darf nicht auf J-opt eingeschränkt werden. * Eine einseitige Bevorzugung des Südens ist nicht zulässig.
Private	1	bei Westwind und Nord-Westwind ist bevorzugterweise die Landung von Süden und nicht von Osten durchzuführen	
Private	803	Der Flugverkehr resp. Fluglärm ist fair und ausgewogen zu verteilen (ohne Rücksicht auf Gesellschaftsschichten), vom GNP muss auch der Osten profitieren.	18 betroffene Gemeinden im Osten haben sich mit Fairflugabstimmung dafür ausgesprochen
Politische Partei: Grünliberale Kt. Zürich	1	Einzig die Variante E-opt soll weiterentwickelt werden. E-DVO nur als Übergangslösung bis zur Einführung des GNP.	Flugverkehr an gewachsener Nordorientierung ausrichten

Kanton: Schwyz	1	Flugverkehr an gewachsener Nordorientierung ausrichten, Süden wieder entlasten; gekröpfter Nordanflug als Option	
Private	3	E-opt und E-DVO weiter verfolgen	
Private	70	E-opt soll fallen gelassen werden	zusätzliche Kapazität des Flughafens würde Norden zusätzlich belasten
Private	1	Flughafen von Norden anfliegen und Starts nach Süden und Osten ausrichten.	
Private	1	möglichst Regime von früher übernehmen in den von der DVO nicht betroffenen Zeiten	
Private	1	Wiedereinführung An- und Abflugregime wie 2002	
Planungsregion: ZPP Pfannenstil	1	AGL, die auf Südflügen und Südstarts (geradeaus) beruhen, werden zugunsten optimierter Betriebsvarianten mit mehr Nordanflügen und -starts, basierend auf der Lärmbelastungsanalyse vom Oktober 2009, abgelehnt.	* Da seit der Inbetriebnahme des Flughafens nie mit Südflügen gerechnet werden konnte, waren entsprechende Fluglärmbelastungen unvorhersehbar. * Die Optimierung der Lärmbelastung im Bereich des Flughafens hat deshalb unbedingt auch das deutsche Territorium einzubeziehen.
Gemeinden: Stadt Zürich	1	Auf Südflüge ist in Betriebsvarianten, welche von einem Wegfall der Einschränkungen der Benützung des süddeutschen Luftraums ausgehen, gänzlich zu verzichten.	* nicht nachvollziehbar, weshalb Varianten ohne DVO dennoch Südflüge und -starts miteinbeziehen * Südbetrieb verursacht eine erhebliche Mehrbelastung der Bevölkerung bei nur geringer Kapazitätsverbesserung
Gemeinde: Stadt Zürich	1	Südlandungen in DVO-konformen Betriebsvarianten sind, falls dies vom Bundesgericht nicht oder nur eingeschränkt für zulässig erklärt werden, entsprechend aufzuheben oder zu reduzieren.	
Gemeinden: Dübendorf, Fällanden, Egg, Erlenbach, Herrliberg, Küsnacht ZH, Männedorf, Maur, Meilen, Schwerzenbach, Stäfa, Uetikon am See, Uster, Volketswil, Zollikon, Zumikon, Feusisberg, Freienbach, Rapperswil-Jona, Wollerau	20	Die regelmässigen Südflüge auf Piste 34 sind bis max. 2015 zu befristen. Auf sie ist zu verzichten, sobald und soweit die Varianten E-Opt. und J-Opt. oder der gekröpfte Nordanflug als Surrogat zur Verfügung umgesetzt werden können.	* Überflug eines der dichtbesiedelten Gebiete des Kantons Zürichs während Schlafens- und Ruhezeiten. * Überschreitung der Aufweckschwelle alle 2-3 Minuten * nicht vereinbar mit dem Gebot, lästige Einwirkungen zu vermeiden (Art. 74 BV)
Private	242		
Private	2	Südflüge auf Piste 34 bis max. 31.12.2012	

Verbände und Interessengruppen: Bürger Forum Küsnacht, FAZL, Spital Zollikerberg, Diakoniewerk Neumünster, IG pro ZH 12	5	Südanflüge sollen nicht oder lediglich in Notsituationen zugelassen werden.	Südanflüge wurden gegen den Richtplan im Notrecht eingeführt, dies mit der Begründung, dass damit kein Präjudiz geschaffen werde. Dieses soll nun durch Objektblatt geschaffen werden. Der Süden ist das dichtest besiedelte Gebiete. Südanflüge sprechen gegen das Umweltschutzgesetz, wonach möglichst wenige Menschen von negativen Einflüssen zu treffen sind.
Private	2938		
Gemeinde: Zumikon	1		
Politische Partei: Grünliberale Kt. Zürich	1	Die provisorisch eingeführten Südanflüge und zusätzlichen Ostanflüge sind durch den GNP oder den Nordanflug über Deutschland mit leiseren Anflugverfahren zu ersetzen und vollständig aufzuheben.	widersprechen der gewachsenen Siedlungsstruktur und Raumplanung
Verbände und Interessengruppen: Flugschneise Süd-NEIN	1	Für 350'000 Flugbewegungen sind permanente Südlandungen und Südstarts nicht notwendig.	* Nachfrageprognose 2030 wurde um über 20% reduziert, Betriebskonzepte sind dementsprechend anzupassen. * Südstarts straight verletzen die Regeln safety first, führen über dicht besiedelte Wohngebiete
Gemeinde: Dietlikon	1	Auf Starts in Richtung Süden mit left turn ist soweit als möglich zu verzichten.	Durch die Südstarts mit left turn wird die Gemeinde Dietlikon mit Immissionen belastet
Gemeinde: Bassersdorf	1	keine einseitige Entlastung vom Flugverkehr: kein Verzicht auf Südstarts und "right turn"	* gewisse Gemeinden dürfen nicht künstlich von Fluglärm entlastet werden * alle profitieren gleichmässig vom Flughafen, also sollen auch die Belastung gleichmässig verteilt werden
Gemeinden: Bachenbülach, Bachs, Bülach, Eglisau, Glattfelden, Hochfelden, Höri, Neerach, Stadel, Wasterkingen, Weiach, Winkel, Bad Zurzach, Baldingen, Fisibach, Kaiserstuhl, Klingnau, Leibstadt, Lengnau, Leuggern, Mellikon, Rekingen, Rümikon, Schneisingen, Siglistorf, Tegerfelden, Unterendingen, Wislikofen, Buchberg, Rüdlingen	30	Es ist unzulässig, dass das SIL Objektblatt von vornehmerein nicht realisierbare Varianten mit starkem Nordbetrieb in seine Planung miteinbezieht. Die Grenzwertkurven bzw. die AGL sind entsprechend anzupassen.	Der Nordbetrieb, soweit er deutsches Gebiet oder den Grenzabstand in Anspruch nimmt, setzt eine unwiderrufliche Duldung durch Deutschland voraus. Die ist aber keineswegs gegeben.
Planungsregion: Planungsverband Zurzibiet	1		
Verbände und Interessengruppen: HEV Kloten	1	Wenn der Nordanflug nicht mehr möglich ist, ist sicherzustellen, dass der GNP oder der Südanflug mit raumplanerischer Verankerung und aufgrund entsprechender AGL auch in den dortigen An- und Abflugbereichen durchgeführt werden kann.	Die Bewohner sollen nicht weniger Fluglärm haben als die Leute im Osten.

Private	1	mehr Starts nach Norden und Aufhebung Restriktionen von Deutschland	
Private	1	Flugbewegungen sind, wenn nicht über Norden abwickelbar, auf Regionen und Zeitfenster auszurichten	Lärmverteilung
Private	11	Ausgewogene Verteilung des wirtschaftlichen Nutzens und Schadens durch den Flughafen Zürich - Wer profitiert, soll die Lasten tragen	Gemeinden im Kt. AG leiden mehr als sie profitieren
Private	2	Grundsatz aufnehmen, dass eine gleichmässige Lärmverteilung erfolgt	Gerechte Lärm- und Risikoverteilung Gestützt auf BV Art. 8 Abs 1 und 2 sowie Art. 35 (Rechtsgleichheit und Grundrechte)
Private	2	Schutz der Bevölkerung in allen Himmelsrichtungen unabhängig von Bevölkerungsdichte bei Entscheiden betr. Betriebsreglement und Raumplanung.	
Private	1	Keine Verlagerung des Flugverkehrs über dünn besiedelte Gebiete.	Wohn-, Lebens- und Erholungsqualität erhalten
Private	1	Rechnerische Lösung zur Fluglärmverteilung: Für jede der 6 Pisten Produkt der Faktoren (Starts*1.5+Landungen)*(Anzahl Einwohner mit Distanz 300m zu Flugzeug*4+Anzahl Einwohner mit Distanz 700-1500m*2). Bewegungen so verteilen, dass alle Richtungen gleiches Produkt erhalten	Fluglärmverteilung auf rechnerischer Basis. Ansatz jedoch wohl nicht korrekt, da sich deutsche Bürgermeister mit diesem Ansatz profilieren
Gemeinde: Zollikon	1	Neue Betriebsvariante zu entwickeln; Betriebskonzepte mit An- und Abflugverfahren unter vollständiger Berücksichtigung der satellitengestützten Navigationstechnologie und mit Einsatz eines "arrival manager systems". Wegleitend für dieser Variante sind das Gewährleisten der erforderlichen Kapazität, die Sicherheit sowie der Grundsatz, die geringst mögliche Anzahl Personen mit Lärm zu belasten.	* SIL berücksichtigt nicht alle technisch möglichen An- und Abflugverfahren und führt nicht zu einem lärm-/umweltoptimierten Betrieb. * Abgrenzungslinie ist unnötig gross * Das BAZL hat entgegen seinen Behauptungen noch nicht alle technisch machbaren An- und Abflugmöglichkeiten geprüft (avtech Studie nicht berücksichtigt).

Private	2961	Aufnahme von nur einer Betriebsvariante inkl. An- und Abflugrouten im Objektblatt	Mit dem Objektblatt soll für Flughafen und Bevölkerung eine langfristige Rechts- und Planungssicherheit garantiert werden.
Deutschland (Konstanz, Lörrach, Schwarzwald-Baar, Tuttlingen, Waldshut)	1	Ablehnung aller drei Betriebsvarianten	J-opt und E-opt sehen bereits ab 6 Uhr Landungen von Norden vor, J-opt enthält darüber hinaus Direktstarts nach Norden.

08 Beschränkung Flugbewegungszahl

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Kanton: Zürich	1		
Private	1	Bei Erreichen von 320'000 Flugbewegungen beschliesst der Kantonsrat (gestützt auf Flughafengesetz und Antrag Regierungsrat), ob der Kanton auf eine Bewegungsbeschränkung hinwirken soll.	Dass im Objektblatt keine Bewegungsobergrenze festgelegt wird, wird begrüsst.
Gemeinden: Bassersdorf, Flaach, Niederhasli, Stäfa, Volken, Stadt Zürich	6	320'000 Bewegungen pro Jahr als feste Obergrenze	* Flughafen kann mit dieser Obergrenze gut leben, die Obergrenze gibt den Anwohnern Sicherheit. * Entwicklung der Flugbewegungen soll auf dem Stand gehalten werden, welcher die wirtschaftlich interessanten int. Verbindungen ermöglicht. * Stimmvolk des Kanton ZH hat sich 2008 klar für Bewegungsgrenze 320'000 ausgesprochen.
Planungsregion: ZPW Weinland	1		
Politische Partei: Grüne Bülach	1		
Private	3		
Private	9	Begrenzung der Flugbewegungen auf 300'000/Jahr	* Nachhaltiges Wachstum und Schutz der Bevölkerung vor Lärm * auch mit 300'000 satter Gewinn für Flughafen möglich
Private	1	Plafonierung auf 280'000 Bewegungen pro Jahr	Schutz der Bevölkerung
Private	2	Beschränkung von Starts und Landungen insbesondere für Transitverkehr (Hubfunktion, max. 33% Transitpassagiere pro Flug)	
Private	1	massive Reduktion der Flugbewegungen	
Private	3	Glaubwürdige Beschränkung der Flugbewegungen auf heutigen Stand	Ausbau ist zum Wohle der Bevölkerung nicht nötig.
Deutschland (Konstanz, Lörrach, Schwarzwald-Baar, Tuttlingen, Waldshut)	1	Beschränkung der Nordanflüge auf 75'000 pro Jahr	

09 Südabflüge geradeaus / wetterbedingte Südlandungen

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Kanton: Zürich	1	Starts nach Süden geradeaus zur Stabilisierung der Kapazität bei Nebel und Bise nur unter der Voraussetzung zulassen, dass keine regelmässigen Südflüge durchgeführt werden.	Diese Südstarts tragen zur Zuverlässigkeit und Qualität des Flughafens bei, führen nur zu einer verhältnismässig geringen Mehrbelastung der Bevölkerung.
Politische Partei: FDP Schweiz	1	Starts nach Süden geradeaus bei Nebel und Bisenlagen für die Stabilisierung der Kapazität sind beizubehalten.	<ul style="list-style-type: none"> * Gewährleistung stabiler Betrieb * damit internationale Gäste möglichst ohne grössere Verspätungen reisen können * komplizierte Verfahren müssen zugunsten der Sicherheit, wenn möglich immer vereinfacht werden * reduziert die Komplexität der Flugoperationen
Verbände und Interessengruppen: Aero Suisse, Swiss Holdings, Pro Flughafen, STV, Zürich Tourismus, Zürcher Handelskammer, hotelleriesuisse (Schweiz, Luzern, Graubünden, Zürich und Region), OSEC, Spedlogswiss, IG Flughafen ZH, ACI Europe, Eurocontrol, Economiesuisse	16		
Gemeinden: Dübendorf, Egg, Erlenbach, Fällanden, Herrliberg, Küsnacht, Männedorf, Maur, Meilen, Schwerzenbach, Uetikon am See, Uster, Volketswil, Feusisberg, Freienbach, Rapperswil-Jona, Wollerau	17	Auf Flüge im Südsektor unter speziellen Wetterbedingungen ist zu verzichten. Der Satz "Bei Nebel- und Bisenlagen sind für die Stabilisierung der Kapazität auch Starts nach Süden geradeaus möglich" ist zu streichen (auch bei Kapazitätseinbusse).	<ul style="list-style-type: none"> * Die vorgesehenen Flugverfahren sind technisch und betrieblich nicht notwendig. * Die Abwägung zwischen den Interessen zwischen den Anwohner und der Luftfahrtindustrie ist fehlerhaft. * widersprechen dem Umweltschutzgesetz * verletzen ICAO Sicherheitsregeln
Politische Parteien: Grüne Kt. Zürich, Grüne Bezirk Bülach, Grüne Kloten	3		
Verbände und Interessengruppen: Bürger Forum Küsnacht, FAZL, Spital Zollikerberg, Diakoniewerk Neumünster, SSF, Ärzte für Umweltschutz, Flugschneise Süd-NEIN	7		
Private	1		
Kanton: Schwyz	1	Auf Südstarts geradeaus ist in allen Betriebsvarianten generell zu verzichten.	<ul style="list-style-type: none"> * Südabflüge bringen nur eine geringe Kapazitätsverbesserung, führen aber bei der Bevölkerung zu einer erheblichen Mehrbelastung. * aus Lärm- und Sicherheitsgründen
Gemeinde: Stadt Zürich	1		

Kantone: Schaffhausen, Nidwalden	2	Südstarts geradeaus sind zur Kapazitätserhöhung für die Mittags- und Nachmittagswelle (Hauptverkehrszeiten 10 - 13.30 und 16 - 18 Uhr) vorzusehen, unabhängig von Wetterbedingungen. / Die Betriebsvarianten im Objektblatt sind mit dieser Option zu ergänzen.	* letzte verbliebene kapazitätssteigernde Massnahme auf bestehendem Pistensystem * Ein interkontinentaler Flughafen muss Umsteigewellen mit hoher Stundenkapazität abwickeln können / internationale Konkurrenz wie München, Mailand verfügt über höhere Stundenkapazität / für den Home Carrier Swiss ist die Stundenkapazität entscheidend für den Netzwerkbetrieb. * Sensible Tagesrandzeiten sind nicht betroffen / Lärmproblem wird dank Einsatz von leiserem Fluggerät nicht massgeblich zunehmen. * Schon heute übersteigt die Nachfrage nach Slots in den Spitzenzeiten das verfügbare Angebot / nur so können kurz bis mittelfristig die Kapazitäten überhaupt noch erweitert werden. * Reduziert die Komplexität der Flugoperationen / komplizierte Verfahren müssen zugunsten der Sicherheit, wenn möglich immer vereinfacht werden / Entschärfung Kreuzungspunkt Start Piste 16 Linkskurve mit Durchstart Piste 14. * gerechte Verteilung der Vor- und Nachteile des Flughafens
Unternehmungen: Flughafen Zürich, Swiss Airlines	2		
Politische Partei: SVP Schweiz	1		
Verbände und Interessengruppen: Komitee weltoffenes Zürich, Aero Suisse, Cargo Forum Schweiz, STV, Spedlogswiss, VSUD, ACI Europe, Eurocontrol, Economiesuisse	9		
Verbände und Interessengruppen: Segelfluggruppe Schaffhausen	1	Auf Südstarts straight ist nicht von vorne herein zu verzichten.	Die Bevölkerung im Osten und im Süden sollen gleich behandelt werden.
Private	1097		
Private	187	Direkte Südstarts sollen jederzeit möglich sein.	

Kanton: Zürich	1		* Südstarts verstossen gegen die ökologischen und gesellschaftlichen Aspekte der Nachhaltigkeit. * Massgebliche Verschlechterung für den Flugplatz Hausen-Oberamt (SIL garantiert eine reguläre Benutzbarkeit des Flugplatzes).
Gemeinden: Dübendorf, Egg, Erlenbach, Fällanden, Herrliberg, Küsnacht, Männedorf, Maur, Meilen, Schwerzenbach, Stäfa, Uetikon am See, Uster, Volketswil, Zumikon, Feusisberg, Freienbach, Rapperswil-Jona, Wollerau	19	Südstarts zur Kapazitätssteigerung in Hauptverkehrszeiten sind grundsätzlich auszuschliessen / Festhalten am Verzicht der kapazitätssteigernden Südstarts.	
Verbände und Interessengruppen: Flugplatzgenossenschaft Hausen-Oberamt, Bürger Forum Küsnacht, FAZL, Spital Zollikerberg, Diakoniewerk Neumünster, IG pro ZH 12	6		
Private	3208		
Kanton: Zürich	1	Die wetterbedingten Kriterien für die Anordnung von Südflügen sind zu definieren (abgeleitet von internationalen Standards und Empfehlungen).	Rechtssicherheit
Kanton: Schwyz	1	Präzisierung der Festlegungen zum Anflugregime bei schlechten Sicht- und Windverhältnisse im Süden.	

10 Gekröpfter Nordanflug (gNA)

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Kanton: Zürich	1	Rasche Einführung des gekröpften Nordanflugs / Die Einführung eines auf Satellitentechnologie gestützten gNA ist nach Kräften voranzutreiben.	Mit dem GNA sollen die Ostanflüge, die seit 2001 kontinuierlich zugenommen haben, umfassend kompensiert werden können.
Gemeinden: Dägerlen, Lindau, Sternenberg, Turbenthal, Wiesendangen, Weisslingen, Winterthur, Zell, Braunau, Eschlikon, Flawil, Sirnach	12		
Planungsregionen: IGR Wil, Regio Frauenfeld	2		
Verbände und Interessengruppen: HEV Kloten, Region Ost	2		
Private	404		
Kanton: Schwyz	1	Solange die deutschen Sperrzeiten bestehen soll der gekröpfte Nordanflug eine Option bleiben.	
Kanton: Thurgau	1	Vom gNA soll nicht nur der Süden, sondern muss zwingend auch der Osten profitieren (entsprechende Ergänzung der Bestimmungen im Objektblatt).	ausgewogene Verteilung Fluglärm
Kanton: Aargau	1	Der gekröpfte Nordanflug wird abgelehnt, auf Betriebsvariante E-DVO-G ist endgültig zu verzichten	* Kombination der letzten Starts am Abend (Surbtalroute) und der ersten Anflüge am Morgen / Doppelbelastung durch den Flugbetrieb für das Surbtalgebiet * Auflinierung auf tiefer Flughöhe über stark bebautem Gebiet, Auflinierbereich über dem Freiamt/Reusstal, massive Zunahme der Lärmbelastung für Bellikon und die Region Mutschellen * Sicherheitsbedenken bei der Satellitentechnologie * Sicherheitsrisiko Überflug über Kernanlagen (Beznau, Würenlingen)
Gemeinden: Bachenbülach, Bachs, Bülach, Eglisau, Elgg, Glattfelden, Hochfelden, Höri, Neerach, Stadel, Wasterkingen, Weizach, Winkel, Baden, Bad Zurzach, Baldingen, Bellikon, Bergdietikon, Berikon, Böbikon, Döttingen, Eggenwil, Effingen, Ehrendingen, Endingen, Fisibach, Full-Reuenthal, Gallenkirch, Gansingen, Gipf-Oberfrick, Kaiserstuhl, Klingnau, Koblenz, Künten, Leibstadt, Lengnau, Leuggern, Mellikon, Möhlin, Mumpf, Oberbözberg, Oberwil-Lieli, Rekingen, Remigen, Rietheim, Riniken, Rudolfstetten-Friedlisberg, Rüfenach, Rümikon, Schneisingen, Schwaderloch, Siglistorf, Tegerfelden, Turgi, Unterendingen, Untersiggenthal, Villigen, Wettingen, Widen, Wislikofen, Wittnau, Würenlingen, Würenlos, Zeiningen, Buchberg, Rüdlingen	66		
Planungsregionen: RPV Fricktal, Planungsverband Zurzibiet	2		
Politische Parteien: SP Bezirk Zurzach, SP Kanton Aargau, SP Zurzach, Grüne Bezirk Bremgarten, FDP Widen, FDP Bezirk Zurzach, CVP Zurzach, Grüne Bülach	8		

Verbände und Interessengruppen: pro ehrendingen, Itten Treuhand und Verwaltung, IG Brego, Bürgerkomitee Bellikon, VeFeF, Verein gekröpfter Nordanflug Nein	7		
Private	1049		
Deutschland (Konstanz, Lörrach, Schwarzwald-Baar, Tuttlingen, Waldshut)	1		
Kanton: Aargau	1	Sollte der gNA in Betracht gezogen werden, ist das Auflinieren über dem Reuss- und Limmattal zu verbieten. Der Auflinierbereich müsste zwingend auf Flugfläche 80 sein und über den Ausflugspunkt des Warteraums GIPOL geführt werden.	eidg. Nuklearsicherheitsinspektorat beauftragen, die bestehenden Sicherheitsabklärungen unter den veränderten Umständen zu betätigen.
Private	2	Safety first, darum Verzicht auf gekröpften Nordanflug, insb. wenn auf Südflüge verzichtet wird	Gleichbehandlung

11 Betriebszeiten

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Kanton: Nidwalden	1		
Unternehmung: Swiss Airlines	1		
Politische Partei: SVP Schweiz	1		
Verbände und Interessengruppen: Komitee weltoffenes Zürich, SIAA, Aero Suisse, Cargo Forum Schweiz, avia suisse, Schweiz Tourismus, STV, Zürich Tourismus, Zürcher Handelskammer, hotelleriesuisse (Schweiz, Luzern, Graubünden, Zürich und Region), OSEC, Spedlogswiss	15	bewilligungsfreier Verspätungsabbau bis 24 Uhr	<ul style="list-style-type: none"> * Regelung ehrlicher und politisch weniger problematisch als die vorgesehene Ausnahmeregelung * Flexibilisierung beim Abbau von Verspätungen * Faktoren ausserhalb des Flughafens Zürich und der Airlines führen zu Schwierigkeiten: Enteisung der Flugzeuge in den Wintermonaten, Sommerferienverkehr * gestrandete Passagiere führen zu hohen Betreuungskosten * Passagiere die aufgrund der strengen Nachtsperre ihren Anschlussflug mehrmals verpassen, fliegen nicht mehr Swiss. * Aus ökologischer und aus Sicht des Passagiers macht es keinen Sinn, wenn die Flüge auf Basel oder Genf ausweichen müssen, Lärm bleibt der Gleiche. * Für den Ruf der Reisedestination Schweiz wäre es extrem schädlich, wenn ausländische Touristen wegen der strengen Nachtregelung unfreiwillig und ungeplant in ZH festgehalten werden.
Verbände und Interessengruppen: SIAA	1	Die heute geltenden Betriebszeiten für den Verspätungsabbau der Flughäfen Basel und Genf sollen in der VIL für alle Landesflughäfen verbindlich festgelegt werden.	<ul style="list-style-type: none"> * Befürchtung das aufgrund der strengen Nachtsperre in Zürich die verspäteten Flüge nach Basel und Genf umgeleitet werden. * Der politische Druck könnte zunehmen, dass auch Basel und Genf ihren Verspätungsabbau reduzieren müssen, wirtschaftlich untragbar.
Kanton: Wallis	1		
Politische Partei: FDP Schweiz	1		
Verbände und Interessengruppen: Swiss Holdings, Pro Flughafen, ACI Europe, Eurocontrol, Economiesuisse	5		
Private	1	Flexible Handhabung beim Verspätungsabbau, so dass in Ausnahmefällen bis 00.30 Uhr verspätete Flüge abgefertigt werden können	<ul style="list-style-type: none"> * Für die Exportwirtschaft und den Investitionsstandort schädlich, wenn wegen annullierten Flügen Passagiere und Fracht gestrandet werden. * Ein strikte Nachregelung in ZH hätte zur Folge, dass der Lärm auf andere Flughäfen exportiert wird, da die Flugzeuge irgendwo landen müssen. * Regelung in ZH könnte ähnliche Einschränkungen in Basel und Genève zu Folge haben.

Kantone: Basel-Landschaft, Basel-Stadt	2		
Unternehmung: EuroAirport	1	Restriktionen in Zürich dürfen nicht zu einer Verlagerung von Flügen nach Basel führen / Vorgabe im Objektblatt, wonach das Betriebsreglement so auszustalten ist, dass ein allfälliger Verspätungsabbau nicht zu Diversionen nach Basel führt.	* Befürchtung das aufgrund der strengen Nachtsperre in Zürich die verspäteten Flüge nach Basel umgeleitet werden. * EuroAirport kann aus politischen Gründen keine umgeleiteten Flüge von Zürich nach 23.30 annehmen. * EuroAirport will nicht die Nachtflugregelungsprobleme von Zürich übernehmen und ökonomische Nachteile erleiden.
Unternehmung: AIG	1	Politisch inakzeptabel, dass verspätete Flüge mit Destination ZH nach 23.30 Uhr in Genf landen.	* Befürchtung das aufgrund der strengen Nachtsperre in Zürich die verspäteten Flüge nach Genf umgeleitet werden. * AIG kann aus politischen Gründen keine umgeleiteten Flüge von Zürich nach 23.30 annehmen.
Gemeinden: Bachenbülach, Bachs, Bassersdorf, Bülach, Eglisau, Glattfelden, Hochfelden, Höri, Neerach, Opfikon, Stadel, Wasterkingen, Weiach, Winkel, Klingnau, Leibstadt, Lengnau, Leuggern, Mellikon, Rekingen, Rümikon, Schneisingen, Siglistorf, Tegerfelden, Unterendingen, Wislikofen, Buchberg, Rüdlingen, Eschlikon	29	Einhaltung einer Nachtruhe von mindestens 7 Stunden	* Erhaltung der Lebensqualität * Berücksichtigung der Lärmschutzinteressen der Bevölkerung
Planungsregionen: ZPZ Zimmerberg, Planungsverband Zurzibiet, RPG Glatttal	3		
Politische Parteien: EVP Zürich, Grüne Bülach	2		
Verbände und Interessengruppen: Dachverband Fluglärmenschutz, Rigel 28	2		
Private	7245		
Private	1	Verspätungsabbau nur von 22.30 bis 23 Uhr, danach nur Landungen gemäss VIL Art. 39d); keine Starts nach 23 Uhr	
Verbände und Interessengruppen: SSF, Ärzte für Umweltschutz	2	Der Betrieb des Flughafens ist auf 6.30 bis 22.30 Uhr beschränkt. Der Verspätungsabbau hat innerhalb dieser Zeit zu erfolgen. Aussnahmen regelt die VIL.	8 Std. Nachtruhe sind als Ruhebedürfnis notwendig

Gemeinden: Bassersdorf, Stadt Zürich, Bad Zurzach, Baldingen, Böbikon, Döttingen, Effingen, Ehrendingen, Endingen, Fisibach, Full-Reuenthal, Gallenkirch, Gansingen, Gipf-Oberfrick, Kaiserstuhl, Klingnau, Koblenz, Leibstadt, Lengnau, Leuggern, Mellikon, Möhlin, Mumpf, Oberbözberg, Rekingen, Remigen, Rietheim, Riniken, Rüfenach, Rümikon, Schneisingen, Schwaderloch, Siglistorf, Tegerfelden, Turgi, Unterendingen, Untersiggenthal, Villigen, Wislikofen, Wittnau, Würenlingen, Würenlos, Zeiningen	43	8 Stunden Nachtruhe von 22 bis 06 Uhr	* Ruhe und Schlafbedürfnis der Bevölkerung * Vermeidung der Überschreitung des Planungswerts ES II im Nachtbetrieb
Planungsregion: RPV Fricktal	1		
Politische Parteien: SP Bezirk Zurzach, SP Kanton Aargau, SP Zurzach, FDP Zurzach, CVP Zurzach	5		
Verbände und Interessengruppen: pro ehrendingen, VCS, VeFeF, Verein gekröpfter Nordanflug Nein	4		
Private	640		
Verbände und Interessengruppen: Natur und Umwelt Rümlang	1	Nachtflugverbot von 22 bis 07 Uhr	* Zehntausende leiden für wenige hundert Profiteure. * Durch den Wegfall der Nachrandstunden kann in grossen Gebieten das Bauen wieder erlaubt werden. * Der Bevölkerung ist zumindest in den Nachtstunden etwas Ruhe zu gönnen.
Private	7		
Private	2	Betriebszeit Flughafen 07 bis 22 Uhr	
Private	1	Nachtruhezeit von 22 bis 07 Uhr mit Ausnahme von Notfällen	
Politische Partei: Grüne Bülach	1	Der Tagbetrieb ist auf die Zeiten zwischen 07 und 21 Uhr zu beschränken; der Nachtbetrieb von 06 bis 07 sowie von 21 bis 23 Uhr	
Private	2	Tagbetrieb 07 bis 21 Uhr; Nachtbetrieb 06 bis 07 und 21 bis 22.30 Uhr	
Private	1	Nachtruhezeit soll Werktags bis 07 und am Wochenende bis 08 Uhr gelten	City-Airport Zürich dient dem Wohle der Bevölkerung, der Flughafen hat sich dem Volk und nicht umgekehrt anzupassen.
Private	1	Ausdehnung Nachtruhe von 22 bis 08 Uhr; Langstreckenflugzeuge am Morgen ab 07 Uhr	Wenige Langstreckenflugzeuge nach 22 Uhr verursachen die grösste subjektive Lärmemission. Zusätzlich fällt dieser Lärm in die Einschlafphase, was die Schlafqualität massiv stört.

Private	1	Nachtruhe für Gemeinden innerhalb Flugtiefe 1500 m über Grund von 22 bis 06 Uhr und Sonntags bis 07 Uhr	
Private	1	Auf die vorgehsehene Abweichung von +/- 15 min bei Betriebszeiten ist zu verzichten, Betriebszeiten sind genau einzuhalten.	

12 Ausnahmeregelung Nachtflugsperre (ab 23.30 Uhr)

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Unternehmung: Flughafen Zürich	1	Für den Verspätungsabbau nach 23.30 Uhr sei zusätzlich zu den ausserordentlichen und unvorhersehbaren Ereignissen ein Kontigent von mind. 15 Tagen vorzusehen (eventualiter Gesamtkontigent von 40 Tagen pro Jahr).	<ul style="list-style-type: none"> * Verspätungsabbau von lediglich 30 Min. ist sehr knapp bemessen. * Ein Kontigent bringt mehr Transparenz und bietet einen klaren Rahmen für Verspätungsabbau.
Unternehmung: Swiss Airlines	1	Ausnahmebewilligungen zu erteilen bei Verspätungen im europäischen Verkehrsfluss aufgrund meteorologischer Ereignisse, Enteisung von Flugzeugen, hohem Verkehrsaufkommen (z. B. Ferienbeginn, Grossanlässe), Ausfällen oder Einschränkungen in der Luftverkehrsinfrastruktur (z. B. technische Probleme Flugsicherung, Behinderungen durch Streiks), technischen Problemen an Langstreckenflugzeugen.	
Kanton: Zürich	1	Verspätungsabbau bis 23.30; die Tatbestände, unter denen der Flughafen Ausnahmen von der Nachtflugsperre erteilen kann, ergeben sich aus dem Bundesrecht.	<ul style="list-style-type: none"> *keine Aufweichung der mit dem vBR getroffenen Regelung (Ausnahmebewilligung nur bei "unvorhersehbaren ausserordentlichen Ereignissen, insbesondere schwerwiegenden meteorologischen Verhältnissen"). * Einhaltung 7-stündige Nachtruhe von zentraler politischer Bedeutung * Regelung Nachtflugsperre darf nicht an Flughafen delegiert werden; muss in massgeblichen Bundeserlassen getroffen werden

Kantone: Schaffhausen, Thurgau	2	Festlegung zur Ausnahmeregelung nach 23.30 Uhr aus dem Objektblatt streichen / kein Verspätungsabbau zwischen 23.30 und 00.30 Uhr bei besonderen Wettersituationen oder bei Störungen im europäischen Luftverkehr.	* würde erweiterte Nachtruhe von 23 bis 6 Uhr unwirksam machen, Verweis auf Bestimmung VIL genügt; 7 resp. 6.5 Stunden Nachtruhe sind das absolute Minimum * vorgeschlagene Ausnahmeregelung wäre eine einseitige Interessenabwägung zugunsten des Flughafens. * Besondere Wettersituationen oder Störungen im europäischen Luftverkehr können leicht geltend gemacht werden und sind nur schwer überprüfbar. * wird den Artikeln 13 und 15 USG nicht gerecht
Gemeinden: Bachenbülach, Bachs, Bassersdorf, Berg am Irchel, Buchs, Bülach, Dägerlen, Dällikon, Dielsdorf, Dietikon, Dietlikon, Dübendorf, Egg, Eglisau, Erlenbach, Fällanden, Glattfelden, Herrliberg, Hochfelden, Hofstetten, Höri, Illnau-Effretikon, Kloten, Küsnacht, Kyburg, Lindau, Männedorf, Maur, Meilen, Neerach, Niederweningen, Niederglatt, Niederhasli, Nürensdorf, Oberengstringen, Oberglatt, Oetwil an der Limmat, Opfikon, Otelfingen, Regensdorf, Rorbas, Rümlang, Schlatt, Schwerzenbach, Stadel, Stäfa, Sternenberg, Turbenthal, Uetikon am See, Uster, Volketswil, Wasterkingen, Weiach, Weinigen, Weisslingen, Wiesendangen, Wila, Winkel, Winterthur, Zell, Zumikon, Stadt Zürich, Baden, Bad Zurzach, Baltingen, Bellikon, Bergdietikon, Berikon, Böbikon, Döttingen, Eggenwil, Effingen, Ehrendingen, Endingen, Fisibach, Full-Reuenthal, Gallenkirch, Gansingen, Gipf-Oberfrick, Kaiserstuhl, Klingnau, Koblenz, Künten, Leibstadt, Lengnau, Leuggern, Mellikon, Möhlin, Mumpf, Niederrohrdorf, Oberbözberg, Oberrohrdorf, Oberwil-Lieli, Rekingen, Remigen, Rietheim, Riniken, Rudolfstetten-Friedlisberg, Rüfenach, Rümikon, Schneisingen, Schwaderloch, Siglistorf, Tegerfelden, Turgi, Unterendingen, Untersiggenthal, Villigen, Wettingen, Widen, Wislikofen, Witnau, Würenlingen, Würenlos, Zeiningen, Buchberg, Rüdlingen, Braunau, Feusisberg, Flawil, Freienbach, Rapperswil-Jona, Sirnach, Wängi, Wollerau	125		
Planungsregionen: IGR Wil, RGV Mutschellen, RPV Fricktal, Regio Frauenfeld, RWU Winterthur, ZPF Furttal, PZU Unterland, Planungsverband Zurzibiet, RPG Glatttal	9		
Politische Parteien: SP Kanton Zürich, Grüne Kt. Zürich, Grüne Bezirk Bülach, Grüne Kloten, Grüne Bezirk Dielsdorf, Grüne Bezirk Bremgarten, Grünliberale Kt. Zürich, FDP Widen, FDP Zurzach, CVP Zurzach, EVP Zürich, Grüne Bülach	12		

Verbände und Interessengruppen: SBFZ, FSU Ortsgruppe Zürich, pro ehrendingen, Hausverein Schweiz, Pro Dällikon, Verein Ikarus Erben, Bürger Forum Küschnacht, FAZL, Spital Zollikerberg, Diakoniewerk Neumünster, SLL, Bürgerprotest Fluglärm Ost, Bürgerprotest Fluglärm Ost Wil, HEV Kloten, Gemeindeallianz Limmattal, IG pro ZH 12, IG Brego, Bürgerkomitee Bellikon, VeFeF, Verein gekröpfter Nordanflug Nein, Region Ost	21		
Private	4639		
Kanton: Aargau	1	Nachtruhe zwingend von 23 bis 06 Uhr (Verspätungsabbau bis 23.30 Uhr); offen formulierte Möglichkeit, im Betriebsreglement Ausnahmen für Verspätungsabbau zwischen 23.30 und 00.30 Uhr zu gewähren, ist abzulehnen. Ausnahmen nur bei unvorhersehbaren ausserordentlichen Verhältnissen zulässig (soweit notwendig aus überwiegenden öffentlichen Interessen, zur Wahrung der Sicherheit).	geordneter Flugbetrieb in Ausnahmesituationen auf Ausnahmemöglichkeit angewiesen; Ausnahmen in VIL Art. 39d geregelt; zusätzliche Ausnahmen nur sehr restriktiv handhaben, Gründe detailliert auflisten.
Gemeinden: Villigen	1	Die Nachtruhe von 23 bis 06 Uhr darf nicht durch eine Ausnahmeregelung in der Kompetenz des Flughafenbetreibers aufgeweicht werden / keine spätere Regelung von Ausnahmen von der Nachflugsperre im Betriebsreglement	
Politische Parteien: Grüne Kt. St.Gallen, Grüne Kt. Thurgau, Grüne Bülach	3		
Verbände und Interessengruppen: Itten Treuhand und Verwaltung	1		
Private	1173		
Politische Partei: Grüne Bülach	1	Auf eine Delegation der Kompetenz zur Bewilligung von Ausnahmebewilligungen an die Flughafenhalterin über die VIL ist zu verzichten. Die möglichen Ausnahmetatbestände (Gewitter, Schnee usw.) sind abschliessend im Sachplan anzuführen.	
Verbände und Interessengruppen: FAZL	1	Zwischen 23.30 und 06 Uhr sind Starts und Landungen ausschliesslich zur Wahrung bedeutender gesamtschweizerischen Staatsinteressen zu gestatten.	

Private	7	Die Nachtruhe ist strikte einzuhalten / jeglicher Verspätungsabbau ist ausgeschlossen	Fluglärm ist langfristig gesundheitsschädigend
Private	3	Bedürfnis der Bevölkerung nach Nachtruhe ist auch in Sondersituationen höher zu gewichten als wirtschaftliche Interessen.	
Private	1	Bei Ausnahmen von 23.30 bis 00.30 sind die Kantons- und Bundesbehörden und die Flughafenhalterin zu verpflichten, diese in geeigneter Form zu veröffentlichen. Bei widerrechtlichen Ausnahmen sind Sanktionen anzutragen. Diese sind im SIL und in der Betriebsbewilligung verbindlich festzuschreiben.	

13 Pistenbenützung, zeitliche Beschränkungen im Tagbetrieb von 6 bis 22 Uhr (Starts vor 7 Uhr, Ostanflug)

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Unternehmung: Flughafen Zürich	1	Forderungen nach weiteren betrieblichen Einschränkungen wie ein Bewegungsplafond (in den Randstunden), ein Lärmkorsett oder kürzere Betriebszeiten sind abzuweisen.	<ul style="list-style-type: none"> * Gefährdung der Wettbewerbsfähigkeit des Home Carriers Swiss * Gefährdung des Drehkreuzbetriebs * bereits heute die strengste Nachtflugregelung in Europa
Gemeinden: Bachenbülach, Bachs, Boppelsen, Buchs, Bülach, Dällikon, Dielsdorf, Eglisau, Glattfelden, Hochfelden, Höri, Kyburg, Neerach, Niederglatt, Niederhasli, Niederweningen, Nürensdorf, Oberengstringen, Oberglatt, Oetwil an der Limmat, Otelfingen, Regensdorf, Rorbas, Rümlang, Stadel, Wasterkingen, Weiach, Weiningen, Winkel, Bad Zurzach, Baldingen, Fisibach, Kaiserstuhl, Klingnau, Leibstadt, Lengnau, Leuggern, Mellikon, Oberrohrdorf, Rekingen, Rümikon, Schneisingen, Siglistorf, Tegerfelden, Unterendingen, Wislikofen, Buchberg, Rüdingen	48	Im Sinne der Vorsorge sind zum Schutz besonders stark belasteter Regionen bei der jeweiligen Änderung des Betriebsreglements zeitliche Betriebsbeschränkungen zu prüfen.	<ul style="list-style-type: none"> * Die Schonzeiten sind eine wichtige Schutzmassnahme für die sehr stark belasteten Anwohner im Abflugsektor 16 und 28. * Bei der heutigen und der in näherer Zukunft zu erwartenden Auslastung sind solche Betriebsbeschränkungen möglich.
Planungsregionen: ZPF Furttal, PZU Unterland, Planungsverband Zurzibiet	3		
Politische Partei: SP Kanton Zürich	1		
Verbände und Interessengruppen: SBFZ, Hausverein Schweiz Sektion ZH, Ikarus Eerben, Gemeindeallianz Limmattal	4		
Private	4		
Kanton: Aargau	1	Starts Richtung Süden und Westen sind erst ab 07 Uhr zuzulassen; Massnahmen zur Rücksichtnahme auf die Bevölkerung auch im Tagbetrieb und insbesondere in den Tagesrandstunden (06 bis 07 Uhr, 21 bis 22 Uhr) sind im Betriebsreglement umzusetzen.	Wie bisher und vom BVGer am 10.12.2010 bestätigt; die vorgesehene Ungleichbehandlung mit der Einschränkung der Starts nach Süden bis 06.30 Uhr ist nicht gerechtfertigt und wird nicht akzeptiert.
Gemeinden: Bellikon, Bergdietikon, Berikon, Eggenwil, Oberwil-Lieli, Rudolfstetten-Friedlisberg, Wettingen, Widn	8	Starts ab Piste 28 erst ab 07 Uhr	<ul style="list-style-type: none"> * Die Bevölkerung der Region Mutschellen/Rohrdorferberg trägt ohnehin schon die Hauptlast der Starts.
Planungsregion: RGV Mutschellen	1		<ul style="list-style-type: none"> * Es muss eine ausgeglichener Verteilung stattfinden (zugunsten Aargau in den Tagesrandstunden).
Verbände und Interessengruppen: IG Brego, Bürgerkomitee Bellikon	2		

Private	3	Schonzeit für Westgemeinden (Betriebsbeschränkungen für erste Nacht- und erste Morgenrandstunde sind beizubehalten)	Kompensation für die täglich 14-stündige Belastung
Gemeinde: Buchs	1	Caravelle-Regel (keine Weststarts 21 bis 07 Uhr) nicht aufheben	
Private	1	Weststarts Werktags nur von 07 bis 21 Uhr und an Wochenenden nur von 09 bis 20 Uhr	* Schutz der Bevölkerung im Westen
Private	1	Länger Pausen für Starts mit Überflügen Limmattal	
Kanton: Zürich	1	Umsetzung von Variante J-opt: im Regelbetrieb ist die Ostanflugphase über Mittag auf die Zeit zwischen 10 und 14 Uhr zu beschränken.	* eine Verlängerung dieser Phase ist weder betrieblich noch bezüglich des Verkehrsaufkommen der Langstreckenflugzeuge nachvollziehbar * Landefenster von 10-16 Uhr ist meteorologisch ungünstig.
Private	1	keine Nordstarts zwischen 10 und 16 Uhr; eventuell auf 2 oder max. 4 Stunden beschränken	
Kanton: St.Gallen	1	keine Anflüge von Osten am Abend nach 21 Uhr	keine zwingende Vorgabe der DVO, widersprechen der Forderung, den Flugbetrieb an der gewachsenen Nordausrichtung auszurichten
Gemeinden: Sternenberg, Weisslingen	2	Ostanflüge von 21 Uhr bis Betriebsende nur bei starkem Westwind	
Private	402		
Politische Partei: Grüne Bülach	1	Auf dem bestehenden Pistensystem ist hauptsächlich von Norden anzufliegen. Dies hat auch für den Betrieb ab 21 Uhr und insbesondere für den Nachtbetrieb zu gelten.	
Gemeinde: Lindau	1	Variante E-opt: Abendanflüge über den Osten streichen	
Private	1	Keine An- und Abflüge über dem Hinterthurgau von 22 bis 07 Uhr, für Ausnahmen schafft Kt. ZH Möglichkeiten auf eigenem Hoheitsgebiet.	
Private	1	Keine Starts nach Norden in den Nachtstunden mit schlecht steigenden A340	
Private	1	Keine Nordstarts nach 21 Uhr	

Private	1	Nordstarts ab Pisten 34 und 32 in den Randzeiten ohne Right-Turn-Out sondern wie in der Fliegerei üblich nach Links abdrehen.	
Private	1	Der Norden soll nicht auch noch in den heiklen Randstunden durch Lärm belastet werden.	
Private	1	Auf vierte Welle ist zu verzichten	
Private	1	Flugbetrieb so ausgestalten, dass Verspätungsabbau praktisch nicht nötig ist; Reserven durch Tag vorsehen, dass Abbau bereits während ordentlicher Betriebszeit abgebaut wird.	

14 Beschränkungen im Nachtbetrieb von 22 bis 23.30 Uhr, Annahmen zur Lärmberechnung

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Unternehmung: Swiss Airlines	1	Starts nach Süden bei schlechten Wetterverhältnissen bei allen Betriebsvarianten vorsehen (statt gegenläufigem Nordbetrieb); bei Varianten E-opt und J-opt bei schlechter Sicht und schwachen Winden Landungen aus dem Süden als normale Option vorsehen.	möglichst flexible Pistenbenützung bis Betriebsschluss; gegenläufiger Betrieb verschärft die Problematik des Verspätungsabbaus
Gemeinden: Bachenbülach, Bachs, Bassersdorf, Boppelsen, Buchs, Bülach, Dällikon, Dielsdorf, Dietikon, Eglisau, Glattfelden, Hochfelden, Höri, Kloten, Kyburg, Neerach, Niederhasli, Nürensdorf, Oberglatt, Oetwil an der Limmat, Otelfingen, Regensdorf, Rümlang, Stadel, Wasterkingen, Weiach, Weinigen, Winkel, Bad Zurzach, Baldingen, Böbikon, Döttingen, Effingen, Ehrendingen, Endingen, Fisibach, Gallenkirch, Gansingen, Gipf-Oberfrick, Kaiserstuhl, Klingnau, Koblenz, Leibstadt, Lengnau, Leuggern, Mellikon, Möhlin, Mumpf, Oberbözberg, Oberrohrdorf, Rekingen, Remigen, Rietheim, Riniken, Rümikon, Schneisingen, Schwaderloch, Siglistorf, Tegerfelden, Turgi, Unterendingen, Untersiggenthal, Villigen, Wislikofen, Wittnau, Würenlingen, Würenlos, Zeiningen, Buchberg, Rüdlingen	70	Während der ersten Nachtstunde (22 bis 23 Uhr) sowie der ersten Tagesrandstunde (06 bis 07 Uhr) sind nur hubrelevante Flüge zuzulassen.	* Eine Steigerung der heutigen Bewegungszahlen zur Nachtzeit ist mit Art.13 und 15 USG nicht vereinbar * Jede zusätzliche Bewegung erhöht das Aufwachrisiko, Weckflüge können reduziert werden
Planungsregionen: RPV Fricktal, ZPF Furttal, Planungsverband Zurzubiet	3		
Politische Parteien: SP Kanton Zürich, FDP Zurzach	2		
Verbände und Interessengruppen: SBFZ, Hausverein Schweiz, Pro Dällikon, Verein Ikarus Erben, SLL, Gemeindeallianz Limmattal, VeFeF, Verein gekröpfter Nordanflug Nein	8		
Private	2		
Kanton: Zürich	1	Planung von Starts Charterverkehr nach 22 Uhr: Das Objektblatt hat dem Ausgang des Beschwerdeverfahrens zum vBR beim Bundesgericht Rechnung zu tragen.	Der Entscheid ist noch hängig.

Gemeinden: Bachenbülach, Bachs, Bassersdorf, Berg am Irchel, Boppelsen, Buchs, Bülach, Dällikon, Dielsdorf, Eglisau, Glattfelden, Hochfelden, Höri, Kloten, Kyburg, Neerach, Niederglatt, Niederhasli, Niederweningen, Nürensdorf, Oberglatt, Oetwil an der Limmat, Otelfingen, Regensdorf, Rorbas, Rümlang, Stadel, Wasterkingen, Weiach, Weiningen, Winkel, Bad Zurzach, Baltingen, Fisibach, Kaiserstuhl, Klingnau, Leibstadt, Lengnau, Leuggern, Mellikon, Niederrohrdorf, Oberrohrdorf, Rekingen, Rümikon, Schneisingen, Siglistorf, Tegerfelden, Unterendingen, Wislikofen, Buchberg, Rüdlingen	51	Anzahl Nachtflugbewegungen ist im Objektblatt auf max. 10'000 (10'100) Bewegungen zu begrenzen.	* Eine Steigerung der der heutigen Bewegungszahlen zur Nachtzeit ist mit Art.13 USG nicht vereinbar * Jede Bewegung mehr erhöht das Aufwachrisiko
Planungsregionen: ZPF Furttal, ZPU Unterland, Planungsverband Zurzibiet	3		
Politische Parteien: Grüne Kt. Zürich, Grüne Bezirk Bülach, Grüne Kloten, Grüne Bezirk Dielsdorf	4		
Verbände und Interessengruppen: SBFZ, Hausverein Schweiz, Pro Dällikon, Verein Ikarus Erben, SLL, Gemeindeallianz Limmattal	6		
Politische Parten: SP Kanton Zürich	1	Anzahl Nachtflugbewegungen ist im Objektblatt auf max. 5000 Bewegungen zu begrenzen.	* Eine Steigerung der der heutigen Bewegungszahlen zur Nachtzeit ist mit Art.13 USG nicht vereinbar * Jede Bewegung mehr erhöht das Aufwachrisiko
Kanton: Aargau	1	Überarbeitung Nachtbetrieb zusammen mit dem Kanton, so dass die PW gemäss LSV grösstmöglich eingehalten werden. Bei den nach 22 Uhr startenden Flugzeugen ist entsprechend Destination ein Verteilschlüssel von 1:1, höchstens 1:2 festzulegen.	Flughafen ist hinsichtlich Lärmbelastung sanierungspflichtig abschliessende Beurteilung möglicher Sanierungsmassnahmen nach Verabschiedung Objektblatt. Objektblatt missachtet diese Ausgangslage: stärkere Belastung Bevölkerung anstelle von Lärmsanierungsmassnahmen. Interessenabwägung bei Gewährung von Erleichterungen an der gerichtlichen Praxis ausrichten.

Gemeinden: Bad Zurzach, Baldingen, Böbikon, Döttingen, Effingen, Ehrendingen, Endingen, Fisibach, Full-Reuenthal, Gallenkirch, Gansingen, Gipf-Oberfrick, Kaiserstuhl, Klingnau, Koblenz, Leibstadt, Lengnau, Leuggern, Mellikon, Möhlin, Mumpf, Oberbözberg, Rekingen, Remigen, Rietheim, Riniken, Rüfenach, Rümikon, Schneisingen, Schwaderloch, Siglistorf, Tegerfelden, Turgi, Unterendingen, Untersiggenthal, Villigen, Wislikofen, Wittnau, Würenlingen, Würenlos, Zeiningen	41	Das nächtliche Abflugregime nordwärts ist derart abzuändern, dass die umhüllende Lärmbelastungskurve ES II Nachtbetrieb, nicht mehr die Gebiete Lengnau, Schneisingen, Siglistorf, Fisibach, Wislikofen und Ehrendingen tangiert.	* Die betroffenen Gemeinden erleiden aufgrund der Überschreitung des Planungswerts starke Einschränkungen in ihren Entwicklungsmöglichkeiten
Planungsregion: RPV Fricktal	1		
Politische Parteien: FDP Zurzach, CVP Zurzach	2		
Verbände und Interessengruppen: VeFeF, Verein gekröpfter Nordanflug Nein	2		
Gemeinden: Bellikon, Bergdietikon, Berikon, Eggenwil, Oberwil-Lieli, Rudolfstetten-Friedlisberg, Wettingen, Widen	8	Änderung des Nachtbetriebs zugunsten des Aargaus	* Die Bevölkerung der Region Mutschellen/Rohrdorferberg trägt ohnehin schon die Hauptlast der Starts. * ausgeglichenere Verteilung Fluglärm
Planungsregion: RGV Mutschellen	1		
Verbände und Interessengruppen: IG Brego, Bürgerkomitee Bellikon	2		
Gemeinde: Baden	1	Der Planungswert gemäss Lärmschutzverordnung ist im gesamten Regionsgebiet einzuhalten.	Die Region Baden-Wettingen als einwohnerreichstes Gebiet des Kantons soll vor übermässigen Belastungen durch Fluglärm verschont werden.
Gemeinde: Künten	1	Starts nach 22 Uhr dürfen höchstens zur Hälfte über den Aargau führen.	
Politische Partei: FDP Widen	1		
Private	391		

15 An- und Abflugrouten (Festlegung, Linienführung)

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Kanton: Aargau	1	Die in den Erläuterungen zum SIL-Objektblatt dargestellten An- und Abflugrouten gelten in ihrer Lage als räumlich abgestimmt, sie sind festzulegen. Neue Flugrouten oder wesentlich veränderte Linienführungen müssen mit den betroffenen Kantonen vorgängig abgestimmt werden.	
Kantone: St. Gallen, Thurgau	2	Verbindliche Festlegung der Flugrouten; eventuelliter die Festlegungen zur Ausgestaltung der Flugrouten mit klaren Vorgaben zur Lärmvermeidung konkretisieren.	* Abflugroutenrouten führen über dicht besiedelte Gebiete und sind mit Kanton nicht abgestimmt * mit Verweis auf Betriebsreglement nur allgemeine und vage Grundsätze
Verbände und Interessengruppen: IG Brego, Bürgerkomitee Bellikon	2	Definitive Festlegung der im SIL Prozess erarbeiteten Flugrouten im Objektblatt (und nicht erst später im Betriebsreglement).	* Nur so kann die Belastung der Regionen beurteilt werden; ansonsten nicht ersichtlich, wo genau die (neuen) Routen durchführen, keine spezifische Referenz ist möglich. * detaillierte Karten mit den neuen Routen aufzuzeigen (Transparenz)
Kanton: Zürich	1	Die Belegung der Flugrouten soll sich im Rahmen der Regeln für die Pistenbenützung in erster Linie nach der Destination der Flüge und dem Verkehrsaufkommen richten (Präzisierung der Festlegungen im Objektblatt).	
Politische Partei: Grüne Kt. St.Gallen	1		
Verbände und Interessengruppen: Bürgerprotest Fluglärm Ost, Bürgerprotest Fluglärm Ost Wil, Dachverband Fluglärmschutz	3	Der Warterraum AMIKI ist wieder in den südlichen Schwarzwald zurück zu verlegen und direkte Abflüge nach Norden sind zuzulassen.	* würde die Kanalisierung der Ostabflüge und die anfängliche Führung von Nordabflügen nach Osten vermeiden * würde den militärischen Trainingsraum im Gebiet Säntis öffnen und mehr Spielraum lassen
Private	1		
Politische Parteien: Grüne Kt. St.Gallen, Grüne Kt. Thurgau	2	Die An- und Abflüge sind im Hinterthurgau und im Westen des Kantons St. Gallen zu entflechten und der Luftraum TMA 4 im Osten des Flughafens ist wieder auf seine ursprüngliche Höhe anzuheben.	Sicherheitsbedenken der Fluglotsen zu den knapp unter den Ostanflügen durchführenden Abflügen nach Osten
Verbände und Interessengruppen: Bürgerprotest Fluglärm Ost, Bürgerprotest Fluglärm Ost Will	2		
Private	2		

Kanton: Aargau	1	Surbtalroute wird nur akzeptiert, wenn gleichzeitig die Lärmauswirkungen in der Nacht reduziert und auf den gNA verzichtet wird.	
Gemeinden: Bad Zurzach, Baldingen, Böbikon, Döttingen, Effingen, Ehrendingen, Endingen, Fisibach, Gallenkirch, Gansingen, Gipf-Oberfrick, Kaiserstuhl, Klingnau, Koblenz, Leibstadt, Lengnau, Leuggern, Mellikon, Möhlin, Mumpf, Oberbözberg, Rekingen, Remigen, Rietheim, Riniken, Rümikon, Schneisingen, Schwaderloch, Siglistorf, Tegerfelden, Turgi, Unterendingen, Untersiggenthal, Villigen, Wislikofen, Wittnau, Würenlingen, Würenlos, Zeiningen	39	Auf eine Abflugroute Surbtal-Aarau/Suhr ist zu verzichten, die entsprechende Abflugroute ist im Objektblatt zu streichen.	<ul style="list-style-type: none"> * Stark reduzierte Entwicklungsmöglichkeiten für die Gemeinden, die von einer Planungswertüberschreitung betroffen sind / Überschreitung des Planungswerts ES II Nachtbetrieb in den Aargauer Gemeinden * Sicherheitsüberlegungen: Flugroute nahe Kernanlagen KKW Beznau, ZWILAG Würenlingen, Paul Scherrer Institut) * unfaire Lärmverteilung zu Ungunsten des Aargaus
Planungsregionen: RGV Mutschellen, RPV Fricktal	2		
Politische Parteien: SP Bezirk Zurzach, SP Kanton Aargau, SP Zurzach, CVP Zurzach, FDP Zurzach	5		
Verbände und Interessengruppen: pro ehrendingen, Itten Treuhand und Verwaltung, VeFeF, Verein gekröpfter Nordanflug Nein	4		
Private	638		
Kanton: Aargau	1		
Gemeinden: Bellikon, Bergdietikon, Berikon, Eggwil, Künten, Oberwil-Lieli, Rudolfstetten-Friedlisberg, Widen	8	Verbesserte Routenführung über den Mutschellen/Rohrdorfberg soll umgehend eingeführt werden (neu definierten Route S28_1001 gemäss SIL-Bericht) mit Versetzung des Navigationspunkts BREGO nach Norden	<ul style="list-style-type: none"> * Entlastung von sehr vielen Lärm betroffenen in der Region Mutschellen * nicht nachvollziehbar, wieso bis zur Einführung der GPS gestützten Navigation im Jahr 2015 zugewartet werden soll
Planungsregion: RGV Mutschellen	1		
Politische Parteien: Grüne Bezirk Bremgarten, FDP Widen	2		
Verbände und Interessengruppen: IG Brego, Bürgerkomitee Bellikon	2		
Private	392		
Gemeinde: Künten	1		
Politische Parteien: Grüne Bezirk Bremgarten, FDP Widen	2	Flugzeuge mit Destination Osten und Süden, die nach Westen starten, sollen möglichst schnell in die vorgesehene Flugrichtung abdrehen.	faire Fluglärmverteilung, keine Umwegflüge über dem Kanton Aargau
Private	213		
Private	6	Verschiebung Navigationspunkt BREGO um 700m nördlich	Gebiet dort ist unüberbaut
Private	1	Gleicher Abdrehpunkt für Routen S28-1008 und S28-1009	Gleichbehandlung von Kt. ZH und Kt. AG, kein zusätzlicher Höhengewinn auf Kosten Kt. AG zugunsten Kt. ZH

Private	1	Abflüge zwischen Dällikon und Dänikon resp. zwischen Dänikon und Würenlos durchführen statt über Dällikon	
Private	1	Abdrehpunkt Westabflug bei Kläranlage Regensdorf	Entlastung Schulhäuser vor Lärm
Private	1	Überflug Furttal über Industriezone statt Wohnzone	
Private	1	Für Abflüge von Piste 16 mit Linkskurve, welche die Route über den Hardwald nicht korrekt einhalten können (z. B. A340), soll die Regel der Nachtstunden gelten, also Start nach Norden	Zu späte Linkskurve führt zu Überflug von Opfikon-Glattbrugg, Wallisellen und Dietlikon im Tiefflug.
Private	1	Flüge über Region Zürichsee sind, wenn nicht zu vermeiden, so hoch und geradlinig wie möglich auszuführen.	Über der Region werden sehr enge Kurven mit viel Triebwerkschub geflogen.
Verbände und Interessengruppen: Flugplatzgenossenschaft Hausen-Oberamt	1	Die Flugrouten bei Start nach Süden und geradem Abflug nach Süden sind derart anzulegen, dass im Gebiet des Flugplatzes Hausen-Oberamt genügend Luftraum für den Sichtflugverkehr frei gehalten werden kann. Die Untergrenze des kontrollierten Luftraumes im Gebiet Albis-Zug darf nicht tiefer als 1500m MSL liegen.	eine tiefere MSL würde eine massgebliche Verschlechterung für den Flugplatz Hausen-Oberamt bedeuten
Private	1	Südstart geradeaus im Verhältnis 50/50 zu Südstart Leftturn anwenden	
Kanton: Thurgau	1	Abflugroute nach Norden geradeaus bei allen Betriebsvarianten einsetzen (darauf hinwirken).	
Private	1	Anflug Nord zu Sperrzeiten via Winterthur mit anschliessender 180 Grad-Rechtskurve und einer weiteren 180 Grad-Linkskurve auf Höhe Lauchringen, anschliessend Landung auf Piste 14. Abgeltung deutscher Bürger für Lärm.	Lärm der Flughafenregion zuordnen
Gemeinde: Hofstetten	1	Die Abflugrouten sind möglichst direkt auszugestalten mit Verzicht auf diskriminierende Schlaufen (insbesondere keine Left Turns über 270°).	

Private	3	Abflugrouten möglichst direkt ausgestalten und Verzicht auf diskriminierende Schlaufen	* keine Lärmschleppen durch Kurven
Private	2	An- und Abflugscheisen sind besser zu entflechten	* zur Sicherheit und gegen Lärmkumulierung
Gemeinde: Boppelsen	1	Die Flugrouten dürfen im Nahbereich des Flughafens nicht streuen (Lärmteppich).	
Private	1	Flugrouten konzentrieren, dicht besiedelte Gebiete und kantonale Zentren meiden	
Private	1	Neue An- und Abflugverfahren so wählen, dass die kleinstmögliche Anzahl Betroffener resultiert	
Private	4	keine Überflüge von Kernanlagen	
Private	1	Abflugrouten anhand der Wohnorte der Passagiere definieren. Regionen mit vielen Passagieren werden stärker beschallt.	
Private	1	Die bestehende übermässige Belastung mit Emissionen und Risiken ist bei der Ausrichtung von Flugstrassen und Warteschlaufen zu berücksichtigen. Insbesondere sind Kinder vor unverhältnismässiger Belastung zu schützen.	gemäss BV Art. 10 (körperliche und geistige Unversehrtheit), Art. 8 (Rechtsgleichheit), Art. 11 (Schutz von Kindern und Jugendlichen), Art. 29 (Verfahrensgarantien) und Art. 35 (Grundrechte)
Deutschland	1	Die bestehenden Warteräume GIPOL und AMIKI sowie die ergänzenden Räume NAPEF und SANTIS bilden Ausgangslage der Planung. Es wird davon ausgegangen, dass RILAX entbehrlich ist.	

16 Einhaltung der Standardabflugrouten (Mindestüberflughöhen, Wegpunkte, 5'000-Fuss-Regel)

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Kanton: Zürich	1	Das Betriebsreglement soll für die kapazitätskritischen Betriebsphasen die Bedingungen regeln, unter denen die Abflugrouten verlassen werden können (Präzisierung der Festlegungen zum Betrieb im Objektblatt)	Wenn aus Kapazitätsgründen keine Anwendung der 5'000-Fuss- oder Flugfläche-80-Regel notwendig ist, Standardroute einhalten. Einführung von Wegpunkten im Nahbereich des Flughafens bei der Erarbeitung des Betriebsreglements sorgfältig prüfen.
Kanton: Aargau	1	Nachts und in den Tagesrandstunden ist für die Einhaltung der Abflugrouten zu sorgen (Ausdehnung Flugfläche-80-Regel auf Tagesrandstunden).	Massnahme zur Lärmreduktion
Kantone: St.Gallen, Thurgau, Aargau	3	Bei einer Anwendung der 5'000-Fuss-Regel sind auf den Startrouten zwingend zu überfliegende Wegpunkte mit definierten Mindestflughöhen festzulegen (mit Anhebung Luftraum-Untergrenzen, soweit aus Sicherheitsgründen möglich) / ist der Verlauf der Abflugrouten im SIL mit Wegpunkten festzulegen (nicht nur im Nahbereich).	* Massnahme zur Lärmreduktion, lärmässige Optimierung der Abflugrouten im Rahmen der Sachplanung erforderlich * Minimierung der Streuung der Flugspuren im Bereich dicht besiedelter Gebiete; sicherstellen, dass die Flugzeuge die exponierten Wohnsiedlungen nach zufälliger Verteilung überfliegen.
Gemeinden: Bachenbülach, Bachs, Buchs, Bülach, Dällikon, Dielsdorf, Dübendorf, Egg, Eglisau, Erlenbach, Fällanden, Glattfelden, Herrliberg, Hochfelden, Höri, Küsnacht, Kyburg, Lindau, Männedorf, Meilen, Neerach, Niederglatt, Oberengstringen, Oberglatt, Oetwil an der Limmat, Otelfingen, Regensdorf, Rümlang, Schwerzenbach, Stadel, Stäfa, Uetikon am See, Uster, Volketswil, Wasterkingen, Weiach, Weiningen, Weisslingen, Wiesendangen, Winkel, Winterthur, Zumikon, Bad Zurzach, Baldingen, Böbikon, Döttingen, Effingen, Ehrendingen, Endingen, Fisibach, Gallenkirch, Gansingen, Gipf-Oberfrick, Kaiserstuhl, Klingnau, Koblenz, Leibstadt, Lengnau, Leuggern, Mellikon, Möhlin, Mumpf, Oberbözberg, Oberrohrdorf, Rekingen, Remigen, Rietheim, Riniken, Rümikon, Schneisingen, Schwaderloch, Siglistorf, Tegerfelden, Turgi, Unterendingen, Untersiggenthal, Villigen, Wislikofen, Wittnau, Würenlingen, Würenlos, Zeiningen, Buchberg, Rüdlingen, Feusisberg, Freienbach, Rapperswil-Jona, Wollerau	88		
Planungsregionen: RPV Fricktal, ZPF Furttal, Planungsverband Zurzibiet	3		

Politische Parteien: SP Kanton Zürich, Grüne Kt. St.Gallen, Grüne Kt. Zürich, Grüne Bezirk Bülach, Grüne Kloten, Grüne Bezirk Dielsdorf, Grünliberale Kt. Zürich, FDP Zurzach, EVP Zürich, Grüne Bülach	10		
Verbände und Interessengruppen: SBFZ, Hausverein Schweiz, Ikarus Erben, Bürger Forum Küsnacht, FAZL, Spital Zollikerberg, Diakoniewerk Neumünster, SLL, Gemeindeallianz Limmattal, IG pro ZH 12, VeFeF, Verein gekröpfter Nordanflug Nein, Region Ost	13		
Private	398		
Kantone: St.Gallen, Thurgau	2		
Gemeinden: Bachenbülach, Bachs, Boppelsen, Buchs, Bülach, Dägerlen, Dällikon, Dielsdorf, Dübendorf, Egg, Eglisau, Erlenbach, Fällanden, Glattfelden, Herrliberg, Hochfelden, Höri, Küsnacht, Kyburg, Lindau, Männedorf, Meilen, Neerach, Niederweningen, Niederglatt, Niederhasli, Oberengstringen, Oberglatt, Oetwil an der Limmat, Otelfingen, Regensdorf, Rorbas, Rümlang, Schlatt, Schwerzenbach, Stadel, Stäfa, Sternenberg, Turbenthal, Uetikon am See, Uster, Volketswil, Wasterkingen, Weiach, Weiningen, Weisslingen, Wiesendangen, Wila, Winkel, Winterthur, Zell, Zumikon, Baden, Bad Zurzach, Baltingen, Bellikon, Bergdietikon, Berikon, Böbikon, Döttingen, Eggenwil, Effingen, Ehrendingen, Endingen, Fisibach, Gallenkirch, Gansingen, Gipf-Oberfrick, Kaiserstuhl, Klingnau, Koblenz, Leibstadt, Lengnau, Leuggern, Mellikon, Möhlin, Mumpf, Oberbözberg, Oberrohrdorf, Oberwil-Lieli, Rekingen, Remigen, Rietheim, Riniken, Rudolfstetten-Friedlisberg, Rümikon, Schneisingen, Schwaderloch, Siglistorf, Tegerfelden, Turgi, Unterendingen, Untersiggenthal, Villigen, Wettingen, Widen, Wislikofen, Wittnau, Würenlingen, Würenlos, Zeiningen, Buchberg, Rüdlingen, Braunau, Feusisberg, Flawil, Freienbach, Rapperswil-Jona, Sirnach, Wängi, Wollerau	112	<p>Verzicht auf die Anwendung der 5'000-Fuss-Regel. Einhaltung der festgelegten Route bis 8000 Fuss (entsprechende Wegpunkte setzen).</p> <p>* vorzeitiges Abweichen von der Flugroute vermeiden; Lärmsanierung und vermeiden eines Lärmfächers * auch wenn die 5'000-Fuss-Grenze geografisch etwa mit der Lage der umhüllenden Lärmkurve korrespondiert, ist dies kein Grund, um den Anwohnern knapp unter dem IGW keine Lärmvorsorge mehr zukommen zu lassen.</p> <p>* Pro Ausflugrichtung sind ab jeder Piste zwei Routen vorgesehen; diese zwei Routen reichen, um schnelle und langsame Flugzeuge aneinander vorbeizuführen.</p> <p>* unter Anwendung der 5'000-Fuss-Regel flächendeckende Lärmbelegung des Gebiets zwischen Wil und St. Gallen zu befürchten</p>	
Planungsregionen: IGR Wil, RGV Mutschellen, RPV Fricktal, ZPF Furttal, ZPU Unterland, Planungsverband Zurzibiet	6		

Politische Parteien: SP Kanton Zürich, Grüne Kt. St.Gallen, Grüne Kt. Zürich, Grüne Bezirk Bülach, Grüne Kloten, Grüne Bezirk Dielsdorf, Grüne Bezirk Bremgarten, FDP Widen, FDP Zurzach	9		
Verbände und Interessengruppen: SBFZ, pro ehrendingen, Pro Dällikon, Hausverein Schweiz, Verein Ikarus Erben, Bürger Forum Küsnacht, FAZL, Spital Zollikerberg, Diakoniewerk Neumünster, SLL, Natur und Umwelt Rümlang, Gemeindeallianz Limmattal, IG pro ZH 12, IG Brego, Bürgerkomitee Bellikon, VeFeF, Verein gekröpfter Nordanflug Nein, Region Ost	18		
Private	4006		
Gemeinden: Widen, Oberwil-Lieli, Berikon, Bergdietikon, Eggenwil, Rudolfstetten-Friedlisberg	6	Einführung eines fixen "fly-over" Wegpunktes bei Lieli auf der Route S28_1009	* gleiche Vorteile für die Kantone ZH und AG * Flieger nach Osten drehen nur später ab, damit der Kanton ZH weniger Lärm hat * 99% aller Flieger übersteigen die Minimalhöhe über Bellikon
Planungsregion: RGV Mutschellen	1		
Verbände und Interessengruppen: IG Brego, Bürgerkomitee Bellikon	2		
Verbände und Interessengruppen: IG Brego, Bürgerkomitee Bellikon	2	Startprocedures verbessern, Überflughöhen anheben auf mindestens 6000 Fuss / Überflughöhe BREGO mindestens FL60	FL60 war für BREGO die Minimalhöhe vor Einführung der A340 der Swiss, die leistungsschwache A340 der Swiss kann nicht der Grund sein, eine dicht besiedelte Region zu tief zu überfliegen / Überflughöhe ist im Hinblick auf Bevölkerung und nicht auf untermotorisierte A340 Swiss festzulegen
Private	1		
Gemeinden: Bellikon, Bergdietikon, Berikon, Eggenwil, Oberwil-Lieli, Rudolfstetten-Friedlisberg, Villigen, Wettingen, Widen	9	Festlegung von Vorschriften für steile Starts, Fixierung von Überflughöhen, Optimierung der Steigprofile	
Planungsregion: RGV Mutschellen	1		
Private	2	Starts nur mit technisch grösstmöglichen Steigwinkel	

Gemeinde: Schöftisdorf	1	5'000-Fuss-Regel bzw. Flugfläche-80-Regel soll im Objektblatt in die Festlegungen aufgenommen werden.	* Verweis auf Betriebsreglement und bestehende Praxis reicht nicht aus, um eine unerwünschte Verschärfung dieser Regelung zu verhindern.
Unternehmung: Flughafen Zürich	1		* Eine Verschärfung dieser Regel würde die Komplexität erhöhen und die Kapazität des Flughafens einschränken.
Verbände und Interessengruppen: ACI Europe, Eurocontrol	2		* Minimierung der Emissionen

17 Anflüge (Continuous Descent Approach (CDA), kanalisiertes Vectoring)

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Kantone: St.Gallen, Thurgau	2	Kanalisierte Heranführung der Anflüge an den Endanflugpunkt anstreben (kanalisiertes Vectoring).	* heute praktiziertes Radar-Vectoring führt zu weitflächiger Belärmung und entspricht nicht dem umweltrechtlichen Vorsorgeprinzip * Festlegung, wonach sich die Routenführung nach der zur Verfügung stehenden Navigationstechnologie richtet, ist zuwenig konkret
Gemeinden: Bachenbülach, Bachs, Buchs, Bülach, Dällikon, Dielsdorf, Dübendorf, Egg, Eglisau, Erlenbach, Fällanden, Glattfelden, Herrliberg, Hochfelden, Höri, Illnau-Effretikon, Kloten, Küsnacht, Kyburg, Männedorf, Maur, Meilen, Neerach, Niederweningen, Niederglatt, Niederhasli, Nürensdorf, Oberengstringen, Oberglatt, Oetwil an der Limmat, Otelfingen, Regensdorf, Rorbas, Rümlang, Schwerzenbach, Stadel, Uetikon am See, Uster, Volketswil, Wasterkingen, Weiach, Weiningen, Winkel, Bad Zurzach, Baltingen, Böbikon, Döttingen, Effingen, Ehrendingen, Endingen, Fisibach, Gallenkirch, Gansingen, Gipf-Oberfrick, Kaiserstuhl, Klingnau, Koblenz, Leibstadt, Lengnau, Leuggern, Mellikon, Möhlin, Mumpf, Niederrohrdorf, Oberbözberg, Oberrohrdorf, Rekingen, Remigen, Rietheim, Riniken, Rümikon, Schneisingen, Schwaderloch, Siglistorf, Tegerfelden, Turgi, Unterendingen, Untersiggenthal, Villigen, Wislikofen, Wittnau, Würenlingen, Würenlos, Zeiningen, Buchberg, Rüdlingen, Feusisberg, Freienbach, Rapperswil-Jona, Wollerau	90		
Planungsregionen: RPV Fricktal, RWU Winterthur, ZPF Furttal, PZU Unterland, Planungsverband Zurzibiet	5		
Politische Parteien: SP Bezirk Zurzach, SP Kanton Zürich, SP Kanton Aargau, SP Zurzach, Grüne Kt. Zürich, Grüne Bezirk Bülach, Grüne Kloten, Grüne Bezirk Dielsdorf, Grünliberale Kt. Zürich, FDP Zuzach	10		
Verbände und Interessengruppen: SBFZ, Hausverein Schweiz, VeFeF, Verein gekröpfter Nordanflug Nein, SLL, Gemeindeallianz Limmattal	6		

Kantone: Zug, Aargau	2	Continuous Descent Approach (CDA) / "Green Approach" prüfen / im Objektblatt festlegen	Reduktion der Lärmemissionen durch kontinuierlichen Sinkflug
Gemeinden: Bachenbülach, Bachs, Buchs, Bülach, Dällikon, Dielsdorf, Dübendorf, Egg, Eglisau, Erlenbach, Fällanden, Glattfelden, Herrliberg, Hochfelden, Höri, Illnau-Effretikon, Kloten, Küsnacht, Kyburg, Männedorf, Maur, Meilen, Neerach, Niederweningen, Niederglatt, Niederhasli, Nürensdorf, Oberengstringen, Oberglatt, Oetwil an der Limmat, Otelfingen, Regensdorf, Rorbas, Rümlang, Schöfflisdorf, Schwerzenbach, Stadel, Stäfa, Uetikon am See, Uster, Volketswil, Wasterkingen, Weiach, Weiningen, Winkel, Zumikon, Bad Zurzach, Baldingen, Bellikon, Böbikon, Döttingen, Effingen, Ehrendingen, Endingen, Fisibach, Gallenkirch, Gansingen, Gipf-Oberfrick, Kaiserstuhl, Klingnau, Koblenz, Leibstadt, Lengnau, Leuggern, Mellikon, Möhlin, Mumpf, Niederrohrdorf, Oberbözberg, Oberrohrdorf, Rekingen, Remigen, Rietheim, Riniken, Rümikon, Schneisingen, Schwaderloch, Siglistorf, Tegerfelden, Turgi, Unterendingen, Untersiggenthal, Villigen, Wislikofen, Witnau, Würenlingen, Würenlos, Zeiningen, Buchberg, Rüdlingen, Feusisberg, Freienbach, Rapperswil-Jona, Wollerau	108		
Planungsregionen: RPV Fricktal, RWU Winterthur, ZPF Furttal, ZPU Unterland, Planungsverband Zurzibiet	5		
Politische Parteien: SP Bezirk Zurzach, SP Kanton Zürich, SP Kanton Aargau, SP Zurzach, Grüne Kt. Zürich, Grüne Bezirk Bülach, Grüne Kloten, Grüne Bezirk Dielsdorf, FDP Zurzach,	16		
Verbände und Interessengruppen: SBFZ, Hausverein Schweiz, VeFeF, Verein gekröpfter Nordanflug Nein, Bürger Forum Küsnacht, FAZL, Spital Zollikerberg, Diakoniewerk Neumünster, SLL, Dachverband Fluglärmenschutz, Gemeindeallianz Limmattal, IG pro ZH 12	4		
Private	3210		

18 Sicherheit, Absturzrisiko

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Gemeinde: Bassersdorf	1	Die Betriebsvarianten sind hinsichtlich des Absturz-Risikos zu prüfen und allenfalls zu optimieren.	Da bei allen Varianten mehr Ostanflüge geplant sind, muss dargelegt werden, mit welchem Absturz-Risiko die Gemeinde Bassersdorf zu rechnen hat und, ob dies zumutbar ist.
Gemeinden: Nürensdorf, Lindau	2	Die Betriebsvarianten sind vor der Verabschiedung des Objektblattes hinsichtlich des Drittteiliehenrisikos zu prüfen und im Falle nicht zumutbarer Situationen sind weitere Optimierungen vorzuschlagen und auch festzuhalten, nach welchen Spielregeln das endgültige Betriebsreglement diesbezüglich zu verfahren ist.	
Politische Partei: FDP Winterthur	1	Keine Anflüge auf die Piste 28 bei Rückenwind	10 Knoten Rückenwind verlängern die Landedistanz um 400 Meter, Piste zu kurz
Politische Partei: FDP Winterthur	1	Verzicht auf unnötige Einschränkungen für Piloten, welche bei Anflügen auf Piste 28 aus Sicherheitsgründen eine alternative Piste verlangen	
Private	1102	Sicherheitsnormen sind nicht nur "grundsätzlich" sondern immer einzuhalten	Ostanflüge halten Bestimmungen ICAO nicht ein, was den Anwohnern im Osten nicht zugemutet werden kann; auch Ausbau Piste 28 löst diese Problem nicht.
Private	7204	Durchsetzung der im SIL-Objektblatt geforderten Sicherheits-Standards auch für den Südflug	
Gemeinden: Fällanden, Maur	2	Die Sicherheitsrisiken, welche sich aus den Südflügen ergeben, sind bei den Festsetzungen im Objektblatt zwingend zu berücksichtigen.	Da die Auswirkungen bei einem Unfall im Süden des Flughafens katastrophal sein könnten, sind die Sicherheitsrisiken der Südflüge in den Prozess einzubeziehen.
Private	1	Bewilligung von Südflügen muss von Sicherheitsanalysen abhängig gemacht werden	

Private	1	Abklären, ob durch An- und Abflüge über dicht besiedeltem Gebiet vergleichbare Risiken durch Absturz wie bei Erdbeben bestehen. Falls ja, prüfen, wie Gebäude und Zugänge gesichert werden können, Haftungsfragen klären, generelle Risikoabwägung	
Private	1	Vorbereitung durch Flughafenbetreiber, um bei Unfällen Schaden und Auswirkungen auf Bevölkerung und Infrastruktur möglichst klein zu halten	
Private	1	Umsetzung internat. Recht für alle Flugzeuge hinsichtlich Anflug	

19 Abstimmung mit der Raumentwicklung, Abgrenzungslinie (AGL), Anpassung Lärmschutzverordnung (LSV)

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Gemeinde: Opfikon	1	AGL wird begrüßt	gibt Planungs- und Rechtssicherheit für alle Beteiligten
Planungsregionen: ZPP Pfannenstil, ZPG Glatttal	2		
Politische Parteien: FDP Kt. Zürich, EVP Zürich	2		
Verbände und Interessengruppen: Pro Flughafen, FSU Ortsgruppe Zürich	2		
Kanton: Zürich	1	Auftrag im Objektblatt festlegen, wonach die umweltschutzrechtlichen Bedingungen zu überprüfen und so auszugestalten sind, dass sich gewachsene Siedlungsstrukturen in der Umgebung von Landesflughäfen nach bewährten raumordnungspolitischen Kriterien weiterentwickeln können und genügend Anreize bestehen, damit sich die Bausubstanz zeitgemäß erneuert.	Ausserhalb AGL sind die Rechtsfolgen der LSV zu revidieren, so dass Erschliessungen / Einzonungen im Gebiet mit PW-Überschreitungen aufgrund einer raumplanerischen Interessenabwägung vorgenommen werden können. Politische Akzeptanz der AGL im Kanton in Frage gestellt, wenn der Bund im Bereich der Planungswerte kein Entgegenkommen zeigt.
Gemeinden: Bassersdorf, Berg am Irchel, Eglisau, Kloten, Niederweningen, Rorbas	6	Ausserhalb der AGL dürfen keine weiteren Einschränkungen für die Siedlungsentwicklung durch die LSV wirksam bleiben. Der Planungswert darf ausserhalb der AGL nicht mehr relevant sein.	
Planungsregion: PZU Unterland	1		
Politische Partei: Grüne Bülach	1		
Gemeinden: Bachenbülach, Bachs, Berg am Irchel, Bülach, Dietlikon, Eglisau, Flaach, Glattfelden, Hochfelden, Höri, Neerach, Stadel, Volken, Wasterkingen, Winkel, Weiach, Bad Zurzach, Baldingen, Fisibach, Kaiserstuhl, Klingnau, Leibstadt, Lengnau, Leuggern, Mellikon, Rekingen, Rümikon, Schneisingen, Siglistorf, Tegerfelden, Unterendingen, Wislikofen, Buchberg, Rüdlingen	34	Neues Siedlungsgebiet, neue Bauzonen sowie Um- und Aufzonungen sollen ausserhalb der AGL möglich sein. Für die vom Planungswertüberschreitungen tangierten Gebiete sind Lösungen zu erarbeiten und bindend festzulegen. Ausserhalb der AGL darf deshalb auch bei PW-Überschreitungen eingezont, erschlossen und gebaut werden.	* Eine Doppelbestrafung der betroffenen Gemeinden (Fluglärm und Einschränkung der Siedlungsentwicklung) ist nicht akzeptabel. * Im Weinland muss auch in Zukunft eine bauliche Entwicklung möglich sein. * Auch die Gemeinden im Norden des Flughafens haben das Recht im Sinne des RPG zu wachsen.
Planungsregionen: ZPW Weinland, Planungsverband Zurzibiet	2		
Gemeinde: Opfikon	1	Angesichts der mit der AGL langfristig festgelegten maximalen Lärmausdehnung IGW ES II sind die Planungswerte für Fluglärm in der entsprechenden Gesetzgebung aufzuheben.	Erhöhung der Planungssicherheit für die Besiedlung
Planungsregionen: ZPZ Zimmerberg, ZPG Glatttal	2		

Verbände und Interessengruppen: FSU Ortsgruppe Zürich	1	Die Lärmschutzverordnung ist bezüglich Fluglärm zu revidieren.	Bei einer verbindlichen AGL, die den IGW garantiert, kann auf den Planungswert verzichtet werden.
Gemeinden: Bassersdorf, Opfikon	2	Die Bundesgesetzgebung ist zu überarbeiten. Nur durch eine Kombination von Sonderbauvorschriften, sowie der Aufhebung der Planungswerte für Fluglärm, kann die AGL eine Koentwicklung von Flugbetrieb und Siedlungsentwicklung ermöglichen.	
Gemeinden: Bachenbülach, Bachs, Bassersdorf, Bülach, Eglisau, Glattfelden, Hochfelden, Höri, Kloten, Neerach, Niederglatt, Niederweningen, Rorbas, Stadel, Wasterkingen, Weiach, Winkel, Klingnau, Leibstadt, Lengnau, Leuggern, Mellikon, Rekingen, Rümikon, Schneisingen, Siglistorf, Tegerfelden, Unterendingen, Wislikofen, Buchberg, Rüdlingen	31	Die AGL darf sich nur auf die Umhüllende des IGW-Tag und des Alamwerts für die Nacht beziehen.	* Die beabsichtigten Einschränkungen bezüglich neuer Bauzonen sowie Um- und Aufzonungen für Wohnen ergeben sich mehrheitlich aus dem Flugbetrieb während einer einzigen Stunde; das Lärmproblem für diese kurze Zeit könnte mit Lärmschutzmassnahmen am Objekt ohne weiteres gelöst werden. * Mit einer Beschränkung der AGL auf die Umhüllende des IGW (Tag) und des AW (Nacht) bestünden für die Siedlungsentwicklung weitaus mehr Entwicklungsmöglichkeiten. Dies ist im Hinblick auf das Bevölkerungswachstum der Region Zürcher Unterland auch nötig.
Planungsregionen: PZU Unterland, Planungsverband Zurzibiet	2		
Gemeinden: Bachenbülach, Bachs, Bassersdorf, Bülach, Eglisau, Glattfelden, Hochfelden, Höri, Kloten, Neerach, Opfikon, Stadel, Wasterkingen, Weiach, Winkel, Klingnau, Leibstadt, Lengnau, Leuggern, Mellikon, Rekingen, Rümikon, Schneisingen, Siglistorf, Tegerfelden, Unterendingen, Wislikofen, Buchberg, Rüdlingen	29	Die Lärmschutzverordnung ist so anzupassen, dass zwischen IGW-Tag und IGW-Nacht eine Siedlungsentwicklung stattfinden kann. Verdichtung bestehender Siedlungsgebiete soll, begleitet von passiven Lärmschutzmassnahmen, möglich sein.	* Das Einfrieren von sehr gut erschlossenen Gebieten führt zwangsläufig zu einem grösseren Flächenverbrauch im weniger gut erschlossenen Umland / Zersiedlung * Siedlungsentwicklung nach innen wird verhindert
Planungsregionen: Planungsverband Zurzibiet, RPG Glatttal	2		
Politische Partei: Grüne Bülach	1		

Unternehmung: Swiss Airlines	1	Potenzielle weitere Ausbauten des Flughafens dürfen nicht durch die AGL verhindert werden und auch Eventualitäten wie die Erhöhung der Anzahl Südflüge müssen berücksichtigt werden.	* Die AGL ist eine Diskrepanz zu allen anderen SIL-Objektblättern (kommt dort nicht vor). * Die AGL birgt das Risiko, den Ist-Zustand zu zementieren. * Die AGL sollte sicherstellen, dass auch potentielle Erweiterungen weiterhin möglich sind. * Wenn die AGL zu eng gezogen wird, kann sie alle künftigen Entwicklungen blockieren oder es kommt zu teuren Enteignungsverfahren. * Absolutes Minimum ist der Einbezug des Parallelpistensystems, der Starts 16 geradeaus und einer höheren Anzahl Südflüge in die AGL.
Verbände und Interessengruppen: Aero Suisse, Pro Flughafen, Cargo Forum Schweiz	3		
Verbände und Interessengruppen: VÖV, STV	2	Raumplanerische Vorkehrungen müssen getroffen werden, dass zu einem späteren Zeitpunkt die Kapazitäten der Nachfrage angepasst werden können.	AGL ist bundesrechtlich nicht vorgesehen und erschwert die schwierige raumplanerische Situation um den Flughafen Zürich noch zusätzlich
Gemeinden: Eglisau, Niederweningen, Opfikon, Rorbas	4		
Planungsregion: PZU Unterland	1	Eine Überprüfung der AGL aufgrund technischen Fortschritts ist vorzusehen, wenn z.B. leisere Flugzeugtypen zu einer dauerhaften Reduktion der Lärmbelastung führen würde. Und muss entsprechend angepasst werden.	
Private	1	Keine fixe Abgrenzungslinie auf Jahre, eine periodische Überprüfung ist nötig, z. B. um leiseren Flugzeugen Rechnung zu tragen.	
Planungsregion: ZPP Pfannenstil	1	Eine Planungswert-AGL ist auch wenn diese nur zu Informationszwecken dient sinnvoll. Eine solche sollte auch auf deutsches Territorium ausgedehnt werden.	* Planungswerte dienen der Lärmvorsorge. Mit der AGL PW ES II wird der Lärmschutzverordnung Rechnung getragen. Die Lärmvorsorge soll bereits dort beginnen wo die IGW noch nicht überschritten sind. * Sie erlaubt die Ermittlung der Zahl der von einer Lärmbelastung zwischen PW und IGW betroffenen Personen und zwar sowohl in der CH wie in D.

Gemeinde: Stadt Zürich	1	AGL ist abzulehnen	<ul style="list-style-type: none"> * verschlechtert die raumplanerische Situation um den Flughafen ZH * Die AGL entspricht der umhüllenden IGW ES II Kurve für alle Betriebsreglemente, also soll sie auch so bezeichnet werden. * Die AGL würde faktisch bedeuten, dass IGW-Überschreitungen innerhalb dieser Zone abgesegnet würden.
Verbände und Interessengruppen: Spedlogswiss	1		
Gemeinde: Nürensdorf	1	Die vorgeschlagene Variante der AGL wird abgelehnt. Die Zielkonflikte rund um SIL-Prozess, LSV-Rechtsanwendung, Richt- und Nutzungsplanung sind auszuräumen.	<ul style="list-style-type: none"> * schränkt die Entwicklungsmöglichkeiten von Nürensdorf zu stark ein * Die AGL muss Rechtssicherheit bringen (verbindliche IGW ES II Lärmumhüllende und innerhalb der AGL die rechtskräftigen Nutzungsplanungen erlauben).
Gemeinden: Bachenbülach, Bachs, Bülach, Eglisau, Glattfelden, Hochfelden, Höri, Neerach, Stadel, Wasterkingen, Weiach, Winkel, Bad Zurzach, Baldingen, Fisibach, Kaiserstuhl, Klingnau, Leibstadt, Lengnau, Leuggern, Mellikon, Rekingen, Rümikon, Schneisingen, Siglistorf, Tegerfelden, Unterendingen, Wislikofen, Buchberg, Rüdlingen	30	Das Objektblatt soll als Lärmkorsett für den Flughafen verbindlich sein und nicht als Planungskorsett für die Gemeinden wirken. Der Flughafen ist innerhalb der AGL, für die Gemeinden gilt dies nicht.	
Planungsregion: Planungsverband Zurzibiet	1		
Verbände und Interessengruppen: Bürgerprotest Fluglärm Ost	1	Auf die Darstellung einer menschenunwürdigen AGL ist zu verzichten. Den Gemeinden rund um den Flughafen ist eine Weiterentwicklung im ordentlichen Rahmen zu garantieren.	
Gemeinde: Oberglatt	1	Die AGL muss die Gesamtsituation einer Gemeinde würdigen und sie muss der Gemeinde genügend Spielraum lassen sich noch entwickeln zu können. Sonderfälle wie Oberglatt haben Anspruch auf eine Sonderbehandlung.	Die AGL umfasst fast das ganze Baugebiet von Oberglatt.

Gemeinde: Oberglatt	1	Die Wirkung der Festlegung der AGL darf erst in Kraft treten, wenn die Revision der LSV beschlossen ist.	Die AGL widerspricht der heutigen LSV.
Gemeinde: Opfikon	1	Die Abstimmung mit der Raumentwicklung (AGL) ist ohne Anordnungsspielraum festzulegen, gemäss der inneren Linie der Plandarstellung des Anhörungsentwurfs.	Ein darstellungsbedingter Anordnungsspielraum der AGL ist unzweckmässig, weil damit Ermessensspielräume und neue Planungsunsicherheiten geschaffen werden.
Gemeinden: Bassersdorf, Buchs	2	Die AGL ist parzellenscharf zu definieren. Ansonsten ist zu definieren, wer für die Kosten für die aufwendige und konflikträchtige Übersetzung der unscharfen Sachplanung in die Nutzungsplanung übernehmen soll.	Die 75'000er Karte und die 2 Millimeter dicke AGL lassen keine detaillierte Analyse der Parzellen zu; für eine seriöse Abschätzung der Auswirkungen der AGL muss für die Gemeinden eine genauere AGL dargestellt werden.
Gemeinden: Dietikon, Geroldswil, Uitikon	2	In den Festlegungen für das Betriebsreglement ist die Relativierung zu streichen, wonach dem Lärmschutz nur soweit wie möglich Rechnung zu tragen sei. Der IGW ist ohne Einschränkungen auf der ganzen Abgrenzungslinie einzuhalten.	Nachdem nun in einem jahrelangen Prozess die Abgrenzungslinie definiert wird und dies nicht nur im vorliegenden Sachplan sondern auch in den kantonalen Richtplänen festgesetzt wird, ist diese zwingend einzuhalten (für Siedlungsentwicklung und Rechtssicherheit).
Planungsregion: ZPL Limmattal	1	Die AGL ist als langfristiges Planungsinstrument zu konzipieren; sie darf langfristig nicht verhandelbar sein (vergleichbar mit einer Gefahrenzone).	
Planungsregion: ZPZ Zimmerberg	1		
Verbände und Interessengruppen: FSU Ortsgruppe Zürich	1		
Gemeinde: Illnau-Effretikon	1	Der Flughafenthalter ist in die Pflicht zu nehmen, die Raumentwicklung innerhalb der AGL finanziell und organisatorisch zu unterstützen.	
Planungsregion: RWU Winterthur	1		
Politische Parteien: Grüne Kt. Zürich, Grüne Bezirk Bülach, Grüne Kloten, Grüne Bezirk Dielsdorf	4		
Politische Partei: Grüne Bülach	1	Die Flughafenthalterin ist zu verpflichten, Gemeinden und Beteiligte bei allfälligen Gebietsanierungen und/oder Gestaltungsplänen zu unterstützen, deren Kosten zu übernehmen sowie zumindest die sich aufgrund des Fluglärm ergebenden Mehrkosten zu tragen.	

Private	1	Verbindlich festhalten, dass - auch bei Änderung Betriebsreglement - ausserhalb Abgrenzungslinie und insbesondere innerhalb der Abgrenzungslinie die LSV nicht zur Anwendung kommt.	
Private	1	Keine Richtplanbestimmungen, welche später zu Ungunsten der Bevölkerung interpretiert werden können.	
Planungsregion: ZPP Pfannenstil	1	In der Lärmschutzverordnung sind auch für das Mass der Zunahme der Lärmbelastung (Zustand vorher/nachher) Grenzwerte einzuführen.	Die Region Pfannenstil hatte vor der Einführung der Südanflüge fast keinen Lärm, nun jedoch sehr viel.
Private	1	LSV ist direkt anzuwenden und ist auch für SIL verbindlich.	

20 Gebiet mit Lärmauswirkungen

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Kanton: Zürich	1	den Festlegungen wird zugestimmt	Die Möglichkeit, unter bestimmten Bedingungen vom Gebiet mit Lärmauswirkungen abzuweichen, scheint unumgänglich. Zuverlässige Rahmenbedingungen für die Raumentwicklung, die nicht mit jeder Änderung des Betriebsreglements in Frage gestellt werden, schafft die AGL.
Kanton: Aargau	1		* Die Möglichkeit der Abweichung von den festgelegten Lärmkurven stellt die bisher erreichte planerische Abstimmung in Frage und vernichtet jede Planungssicherheit.
Verbände und Interessengruppen: VCS	1		* Bei veränderten Verhältnissen muss der Sachplan überprüft und im ordentlichen Verfahren angepasst werden. * Vorteile müssen an die Bevölkerung weitergegeben (Verminderung Lärmimmissionen) und nicht für zusätzliche Kapazitäten verwendet werden.
Private	1	Die Lärmkurve zum Planungswert muss als maximaler Perimeter der Flughafenentwicklung gelten, der nicht mehr ausgedehnt werden darf (Reduktionen sind zulässig). Die vorgesehene Möglichkeit, im Rahmen eines künftigen Betriebsreglements unter bestimmten Bedingungen vom festgelegten Gebiet mit Lärmauswirkungen abzuweichen, ist zu streichen.	
Verbände und Interessengruppen: VCS	1	Die zulässige Lärmbelastung ist einzuhalten.	Bereits heute erhebliche Lärmprobleme durch den Flughafen ZH, keine Ausnahmen mehr gewähren.
Private	1	Jegliche Möglichkeit, diese Lärmelastung nicht einzuhalten, ist aus dem Objektblatt zu streichen.	
Unternehmung: Flughafen Zürich	1	Kantone sind anzusehen, auch das Gebiet mit Planungswertüberschreitungen in den Richtplänen zu berücksichtigen.	Bundesinteressen im Objektblatt sichern, im Einzelfall auch gegen Interesse des Standortkantons
Gemeinde: Stadt Zürich	1	Das Gebiet mit Lärmelastung (welches die äussere Hülle der Planungswert- und Immissionsgrenzwertkurve der Betriebsvarianten je separat ausweist) soll für alle künftigen Betriebsreglemente verbindlich die maximal zulässige Lärmelastung festlegen. Wenn eine Betriebsvariante wegfällt, ist das Gebiet entsprechend zu verkleinern.	Die Ausgestaltung der Lärmkurve muss so erfolgen, dass die Lärmelastung möglichst gering ausfällt und nicht dem Flughafen die grösstmögliche Handlungsfreiheit eingeräumt wird.

Gemeinde: Stadt Zürich	1	Für jede Betriebsvariante die Lärmkurven für den Tag und die Nacht (IGW und PW ES II) separat ausweisen.	Nur so ist sichergestellt, dass das konkrete Betriebsreglement die geringst notwendige Lärmausdehnung für sich in Anspruch nimmt.
Planungsregion: ZPP Pfannenstil	1	Darstellungen der mittleren Tagesbelastung sind für die Region Pfannenstil nicht von Bedeutung. Entscheidend sind einzig die Verhältnisse in der Morgen-Spitzenstunde (06 bis 07 Uhr).	Die Spitzenbelastungen in der frühen Morgenstunde ist für die Region Pfannenstil entscheidend
Private	1	Flüge über Hinterhurgau zeitlich mit Lärm-/ Höhenfaktor belasten (12.00-14.00 Faktor 10, 20.00 -21.00 Faktor 20, 21.00-22.00 Faktor 30. Kt. ZH hat dafür eine Entlastung dieser Gebiete im Sinne eines Ausgleichs zu gewährleisten	
Gemeinde: Nürensdorf	1	Quantitative als auch qualitative Eingabedaten müssen hinsichtlich ihrer Qualität gesichert werden. Insbesondere sind für Eingabedaten, von denen Prognosen mit grosser politischer Tragweite abgeleitet werden, robuste Eingabedaten die Voraussetzung.	<p>* Eine unabhängige Qualitätsicherung wurde nicht durchgeführt.</p> <p>* Die Daten wurden nicht auf ihre Robustheit geprüft.</p>

21 Zielvorgaben Lärmschutz, Luftreinhaltung, Vorsorgeprinzip

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Kanton: Zürich	1	Die Vorsorge bei der Umweltbelastung wird begrüßt. Die Öffentlichkeit ist regelmässig und im allgemein verständlicher Form über die entsprechenden Anpassungsprozesse zu informieren.	
Kanton: Aargau	1	Um die Umweltbelastung (insbesondere Lärm) zu reduzieren, ist der Flughafen zu verpflichten, dauernd alle technisch und betrieblich möglichen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen zu ergreifen. Neue technische Entwicklungen sind laufend zu prüfen und gegebenenfalls rasch umzusetzen.	
Gemeinden: Bachenbülach, Bachs, Boppelsen, Buchs, Bülach, Dägerlen, Dällikon, Dielsdorf, Dübendorf, Egg, Eglisau, Erlenbach, Fällanden, Glattfelden, Herrliberg, Hochfelden, Höri, Kloten, Küsnacht, Kyburg, Lindau, Männedorf, Maur, Meilen, Neerach, Niederhasli, Nürensdorf, Oberengstringen, Obergлатt, Oetwil an der Limmat, Otelfingen, Regensdorf, Rümlang, Schlatt, Schöfflisdorf, Schwerzenbach, Stadel, Stäfa, Turbenthal, Uetikon am See, Uster, Volketswil, Wasterkingen, Weiach, Weiningen, Weisslingen, Wiesendangen, Wila, Winkel, Winterthur, Zumikon, Stadt Zürich, Bad Zurzach, Baltingen, Böbikon, Döttingen, Effingen, Ehrendingen, Endingen, Fisibach, Gallenkirch, Gansingen, Gipf-Oberfrick, Kaiserstuhl, Klingnau, Koblenz, Leibstadt, Lengnau, Leuggern, Mellikon, Möhlin, Mumpf, Niederrohrdorf, Oberbözberg, Oberrohrdorf, Rekingen, Remigen, Rietheim, Riniken, Rümikon, Schneisingen, Schwaderloch, Siglistorf, Tegerfelden, Turgi, Unterendingen, Untersiggenthal, Villigen, Wislikofen, Wittnau, Würenlingen, Würenlos, Zeiningen, Buchberg, Rüdlingen, Feusisberg, Flawil, Freienbach, Rapperswil-Jona, Sirnach, Wollerau	101 Festlegung zur Reduktion der Umweltbelastung ergänzen: "Die Möglichkeiten technischer Fortschritte, die zum Lärmschutz beitragen, sollen konsequent ausgeschöpft werden, sobald sie anwendungsreif sind".	* Die im Objektblatt beschriebenen Ansätze zu einer konsequenten kontinuierlichen Reduktion der Umweltbelastung sind zuwenig konsequent umschrieben. Es bestehen keine Angaben zur zeitlichen Umsetzung und zum Technologiestandard, der umgesetzt werden soll. * Protokoll RR Kt. ZH vom 15.9.2004 sieht als oberstes Reduktionsziel vor, die Zahl der von Lärm betroffenen Personen zu senken.	

Planungsregionen: RPV Fricktal, ZPF Furttal, Planungsverband Zurzibiet	3		
Politische Parteien: SP Bezirk Zurzach, SP Kanton Zürich, Grünliberale Kt. Zürich, FDP Zurzach, FDP Kt. Zürich, EVP Zürich	7		
Verbände und Interessengruppen: SBFZ, pro ehrendingen, VeFeF, Verein gekröpfter Nordanflug Nein, Pro Dällikon, Hausverein Schweiz, Bürger Forum Küsnacht, FAZL, Spital Zollikerberg, Diakoniewerk Neumünster, SSF, Ärzte für Umweltschutz, SLL, Gemeindeallianz Limmattal, IG pro ZH 12, Region Ost	16		
Private	3213		
Gemeinden: Bachenbülach, Bachs, Bassersdorf, Boppelsen, Buchs, Bülach, Dällikon, Dielsdorf, Eglisau, Glattfelden, Hochfelden, Höri, Illnau-Effretikon, Kloten, Kyburg, Neerach, Niederglatt, Niederhasli, Niederweningen, Nürensdorf, Oberengstringen, Oberglatt, Oetwil an der Limmat, Opfikon, Otelfingen, Regensdorf, Rorbas, Rümlang, Schöftisdorf, Stadel, Wasterkingen, Weiach, Weiningen, Winkel, Bad Zurzach, Baldingen, Fisibach, Kaiserstuhl, Klingnau, Leibstadt, Lengnau, Leuggern, Mellikon, Oberrohrdorf, Rekingen, Rümikon, Schneisingen, Siglistorf, Tegerfelden, Unterendingen, Wislikofen, Buchberg, Rüdlingen	54	Festlegung von Reduktionszielen bezüglich Lärmbelastung festlegen. Die Umhüllende der vom Lärm übermäßig belasteten Gebiete (AGL) ist kontinuierlich zu verkleinern (periodische Überprüfung); auf die Möglichkeit einer Anpassung der zulässigen Lärmelastung ist zu verzichten.	Abstrakte Zielformeln wie "die Möglichkeiten technischer Fortschritte zur Reduktion der Umweltbelastung auszuschöpfen sind" sind zuwenig konkret.
Planungsregionen: ZPF Furttal, ZPU Unterland, Planungsverband Zurzibiet, RPG Glatttal	4		
Politische Parteien: SP Kanton Zürich, Grüne Kt. Zürich, Grüne Bezirk Bülach, Grüne Kloten, Grüne Bezirk Dielsdorf	5		
Verbände und Interessengruppen: SBFZ, Pro Dällikon, Hausverein Schweiz, SSF, Ärzte für Umweltschutz, SLL, Gemeindeallianz Limmattal	7		

Private	3200	Bei der Abwägung zwischen technischen Fortschritten zur Kapazitätssteigerung und zur Lärmreduktion ist die Lärmreduktion in den Vordergrund zu stellen.	Handeln im Interesse der Bevölkerung
Politische Parteien: Grüne Kt. Zürich, Grüne Bezirk Bülach, Grüne Kloten, Grüne Bezirk Dielsdorf	4	Der Einbezug des Nachhaltigkeitsbegriffs ist durch klar formulierte CO2-Emissions-Reduktionsziele und Lärmreduktionsziele zu konkretisieren. Setzen von Zielvorgaben betreffend Lärmschutz und Luftreinhaltung zur Einhaltung der entsprechenden gesetzlichen Vorschriften.	* Einbezug des Flugverkehrs in die Verpflichtungen zur Reduktion des CO2-Ausstosses (Klimaschutz). * Der Flugverkehr als Verursacher von Lärm, Luftverschmutzung und Klimaschädigung wird gegenüber anderen Bereichen, welche Reduktionsziele erhalten sollen, massiv geschont.
Verbände und Interessengruppen: SSF, Ärzte für Umweltschutz	2		
Private	7		
Verbände und Interessengruppen: SSF, Ärzte für Umweltschutz	2	Rahmenbedingungen zum Betrieb ergänzen, wonach namentlich die Lärm- und Schadstoff-Emissionen begrenzt werden sollen, indem die Verkehrs- und Betriebsläufe optimiert, bei der Festlegung der Gebühren emissionsarme Luftfahrzeuge bevorzugt und eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene realisiert werden.	Flüge unter 500 km sollen aus Gründen der Belastung von Mensch, Umwelt und Klima nicht mehr angeboten werden.
Planungsregion: RWU Winterthur	1	Dem Flughafen sind den nationalen Zielen entsprechende flug- und landseitige Reduktionsziele im Bereich Lärm und Energie (inkl. MIV) vorzugeben. Die AGL hat sich an diesen zu orientieren und ist alle 10 Jahre zu überprüfen und der aktuellen Entwicklung anzupassen.	Die Entwicklung des Flughafens muss mit einer Nachhaltigkeitsverpflichtung einhergehen.
Private	3	Verbindliche, fluglärmspezifische Kriterien für den Schutz der Menschen festlegen.	Fluglärm muss als Störung akzeptiert werden; ist nicht gleich zu behandeln wie Strasse und Schiene.
Private	2	Für ein zukunftsfähiges Flugregime ist nur eine obere Lärmbelastungsgrenze, sowohl an Dauer und Stärke, über allen Gebieten zielführend.	Fluglärm muss als Störung akzeptiert werden.

Private	1	Neben hohen dB-Werten können auch andere Lärmwirkungen, z. B. kurze Intervalle, sehr störend sein. Dies ist künftig besser zu berücksichtigen	
Politische Parteien: Grüne Kt. Zürich, Grüne Bezirk Bülach, Grüne Kloten, Grüne Bezirk Dielsdorf	4	Priorisierung von Flugzeugen, welche aufgrund des technischen Fortschrittes geeignet sind; die Lärmbelastung durch den Linien- und Charterverkehr ist zu senken.	
Private	1	SWISS verpflichten, dass nur gut steigende Flugzeuge beschafft werden, um steilen Abflug zu ermöglichen.	Geringere Beschallung gegenüber der A340
Private	1	Aus gesundheitlichen Gründen ist Flugverkehr so tief wie möglich zu halten und über dichtbesiedeltem Süden einzustellen.	Lärm und dem Treibstoff beigemischte Additive führen zu höherer Sterblichkeit im Flughafenumfeld wegen Lungenkrebs und Bluthochdruck.
Gemeinden: Geroldswil, Dietikon, Uitikon	3	Lärmschutz- und Luftreinhalteverordnung sowie der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt sind aufeinander abzustimmen.	* Überschreitung der Belastungsgrenzwerte für den Fluglärm werden in Kauf genommen, damit verstösst der Sachplan gegen die eigene Gesetzgebung. * Wenn absehbar die Grenzwerte gemäss Lärmschutz- und Luftreinhalteverordnung langfristig nicht eingehalten werden können, wären folgerichtig die entsprechenden Gesetze zu ändern oder der Sachplan auf die Gesetze abzustimmen.
Planungsregion: ZPL Limmattal	1		
Private	1	Aufnahme des Themas Schadstoffemissionen durch Flugverkehr	Ohne diesen Einbezug wird dem Umweltschutz zu wenig Rechnung getragen
Private	6	Schadstoffemissionen des gesamten Flughafen- und Flughafenbetriebs sind zu 100% in der Schweiz insb. in der Flughafenregion zu kompensieren.	
Private	1	Verursachergerechte Kompensation unter Beteiligung Passagiere an betroffenen Gemeinden und Grundeigentümer.	
Private	1	Verbot bei Strafe des Kerosin-Ablassens	
Private	1	Belastungsgrenzwerte für Flugimmissionen (Lärm/Schadstoffe) nach Umweltschutzrecht sind einzuhalten gemäss BGR-Entscheid.	

Private	1	Keine Privilegierung des Luftverkehrs, gleiche Bedingungen bezüglich Umweltschutz und Abgaben wie Straßenverkehr	hohe Umweltbelastung pro Passagier
Gemeinden: Nürensdorf, Weiach, Stadel, Lindau	4	Die Lärmauswirkungen infolge der Schallbelastung sollen hinsichtlich einer allfälligen gesundheitlichen Beanspruchung analysiert werden.	Das Thema der Schädigung, wie es im USG bezeichnet wird, wurde im Zusammenhang mit der Darstellung der Auswirkungen der Schallbelastung nicht dargestellt
Private	3	Umsetzung von Lärmschutzmassnahmen auf Kosten des Lärmfonds sind einer flughafenunabhängigen Organisation zu übertragen.	
Private	1	Umweltbelastungen im Anflugkorridor sind zu prüfen insb. bei Schule Stadel.	Sand aus Sportanlage wirkte sich in Aquarium als Tierkiller aus
Private	1	Das Stören der Radioprogramme durch den Flugfunk ist einzustellen	

22 Emissionsgebühren (Lärm, Schafstoffe), Lenkungsabgaben

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Gemeinden: Villigen, Geroldswil, Dietikon, Uitikon	4		
Planungsregion: ZPL Limmattal	1		
Politische Parteien: Grünliberale Kt. Zürich	1	Gebührenfestsetzung: Bevorzugung der leisesten und emissionsärmsten Flugzeuge	<ul style="list-style-type: none"> * Konsequente Ausschöpfung technischer Fortschritte zur Verbesserung der Lärmbelastung * Das Gebührensystem ist so auszubilden, dass das Bonus /Malus-System signifikant ist und Wirkung zeigt. Es soll sich für die Fluggesellschaften lohnen, den Flughafen nur mit immissionsarmen Flugzeugen anzufliegen
Verbände und Interessengruppen: VCS	1	Erarbeitung eines emissionsabhängigen Landegebührenmodell, welches den neusten Stand der Technik berücksichtigt und Grundlagen für Treibstoffsteuern auf Kerosin und Grundlagen für Lenkungsabgaben für Kurzstreckenflüge schafft.	<ul style="list-style-type: none"> * Der Flugverkehr als Verursacher von Lärm, Luftverschmutzung und Klimaschädigung wird gegenüber anderen Bereichen, welche Reduktionsziele erhalten sollen, massiv geschont. * Anreize zum Schutz für Mensch und Umwelt * Bahnverkehr kann Kurzstreckenflüge ersetzen
Private	1	Lärmgebühren alle drei Jahre um 10% erhöhen	
Private	1	drastische Gebührenerhöhung für lärmige Flieger aller Länder	
Private	1	Umweltabgabe an Gemeinden im Bereich Flughafen bis Steighöhe 1500m in der Höhe von 5% des bis auf 1500m Höhe verbrauchten Kerosins.	
Private	1	Gebühren für nichtgeschäftliche Flüge auf Kurzdistanz zu Gunsten Eisenbahninfrastruktur.	
Private	1	Nachtzuschlag bei Lärmgebühren um Faktor 100 erhöhen und Nachtruhe mittelfristig ausdehnen.	
Private	1	Lenkungsabgabe für Flüge unter 500km	
Private	1	Aequivalente ökologische Behandlung der verschiedenen Verkehrsträger	wird im Moment nicht so gehandhabt

23 Lärmentschädigungen, Schallschutz

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Gemeinden: Dübendorf, Egg, Erlenbach, Fällanden, Herrliberg, Küsnacht, Männedorf, Maur, Meilen, Uetikon am See, Schwerzenbach, Stäfa, Uster, Volketswil, Zumikon, Feusisberg, Freienbach, Rapperswil-Jona, Wollerau	19	Passive Schallschutzmassnahmen für Anwohner im Südflugkorridor oder allgemein unter Flugschneisen bzw. Kostenrückerstattung für bereits getroffene Massnahmen auf Kosten der Flughafenhalterin.	Begrenzung der Emissionen an der Gebäudehülle kann aus Art. 12 USG abgeleitet werden.
Politische Partei: Grüne Bülach	1		
Verbände und Interessengruppen: Bürger Forum Küsnacht, SLL	2		
Private	274		
Private	1	Der Fixpunkt für Fluglärmentschädigungen ist von 1961 auf Mai 2001 zu verlegen.	neue Situation durch Kündigung Staatsvertrag

24 Betriebslärm, Standläufe (Schalldämpferanlage)

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Politische Parteien: Grüne Kt. Zürich, Grüne Bezirk Bülach, Grüne Kloten, Grüne Bezirk Dielsdorf	4	Die Lärmbelastung aus Unterhalt und Service, namentlich Triebwerkstests, ist durch geeignete Festlegungen unter Rahmenbedingungen zum Betrieb zu reduzieren.	Die Umweltbelastung nach den Prinzipien des Umweltschutzrechts ist vorsorglich zu begrenzen.
Politische Partei: Grüne Bülach	1	Bei der Lärmessung ist auch der Lärm von den am Boden befindlichen Flugzeugen miteinzubeziehen.	
Gemeinde: Rümlang	1		
Private	7	Unterhaltsarbeiten an Flughafenanlagen und Flugzeugen dürfen keinen Lärm in den Nachrand- und Nachtstunden auslösen. Testläufe ausserhalb von Schallschutzanlagen sind untersagt.	Die Nachtsperre dient dem Lärmschutz. Dieser darf nicht durch Bau- und Betriebslärm unterlaufen werden.
Verbände und Interessengruppen: Natur und Umwelt Rümlang	1	Im Betriebsreglement ist zur Schonung der flughafennahen Bevölkerung vor Lärm der Betrieb und Unterhalt von Schallschutzanlagen zu regeln.	Triebwerkstandläufe von Strahlflugzeugen sowie Propellerflugzeugen sollen nur noch in entsprechenden Schalldämpferanlagen durchgeführt werden.
Private	6	Standläufe ohne Schallschutzanlage nur von 08 bis 17 Uhr	
Private	1	Standläufe ohne Schallschutzanlage nur von 08 bis 12 und 13 bis 17 Uhr	

25 Lärmcontrolling (Methode, Vorgehen), Lärmessungen

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Kanton: Aargau	1	Flughafenbetreiberin ist zu verpflichten, das Monitoring in der heutigen Qualität weiterzuführen und noch vorhandene Lücken zu schliessen. Die zuständigen Bundesstellen sind zu verpflichten (Vorgaben im Objektblatt), den Flugbetrieb hinsichtlich der Einhaltung der Vorschriften zu überwachen und unverzüglich einzutreten, sobald feststeht oder zu erwarten ist, dass die zulässige Lärmelastung überschritten wird.	* Bestehendes Controlling ist völlig ungenügend, trotz regelmässiger Überschreitung der im vBR festgelegten zulässigen Lärmelastung werden keine Massnahmen getroffen * Die im Objektblatt vorgesehene Toleranzgrenze von drei Jahren ist sachlich und rechtlich nicht akzeptabel.
Gemeinde: Villigen	1		
Politische Partei: SP Zurzach	1	Die Überwachung der Lärmmissionen und der Vollzug bei Lärmüberschreitungen soll konsequent vollzogen, Überschreitungen sollen öffentlich gemeldet werden. Die Airlines sind sofort mit Bussen zu belegen und im Wiederholungsfalle mit An- und Abflugverboten zu belegen.	* Die vorgesehene Mindestdauer der Überschreitung der Lärmgrenzwerte um mind. 3 Jahre ist zu lang * Dies ist eine faktische Erhöhung der Lärmschutzverordnung um 1 dB(a)
Gemeinden: Bad Zurzach, Baldingen, Bergdietikon, Berikon, Böbikon, Döttingen, Eggenwil, Effingen, Ehrendingen, Endingen, Fisibach, Gallenkirch, Gansingen, Gipf-Oberfrick, Kaiserstuhl, Klingnau, Koblenz, Leibstadt, Lengnau, Leuggern, Mellikon, Möhlin, Mumpf, Oberbözberg, Oberwil-Lieli, Rekingen, Remigen, Rietheim, Riniken, Rudolfstetten-Friedlisberg, Rümikon, Schneisingen, Schwaderloch, Siglistorf, Tegerfelden, Turgi, Unterendingen, Untersiggenthal, Villigen, Wettingen, Widen, Wislikofen, Wittnau, Würenlingen, Würenlos, Zeiningen	46	Bei Überschreitung der zulässigen Lärmelastung in einer 12 monatigen Lärmelastungsperiode müssen Massnahmen angeordnet werden. Konsequente Überwachung.	Die vorgesehene Mindestdauer der Überschreitung der Lärmgrenzwerte um mind. 3 Jahre ist zu lang, kommt einer faktischen Erhöhung der Lärmschutzverordnung um 1 dB(A) gleich.
Planungsregionen: RGV Mutshellen, RPV Fricktal	2		
Politische Parteien: SP Bezirk Zurzach, SP Kanton Aargau, FDP Zurzach	3		
Verbände und Interessengruppen: VeFef, Verein gekröpfter Nordanflug NEIN	2		
Private	2		

Private	1	Bei Lärmbelastungsüberschreitungen (ab Überschreitung von 0.5 dB(a)) sind sofort Massnahmen zu treffen	Das Verfahren alleine dauert bereits 2 Jahre, eine Durchschnittsperiode von 3 Jahren ist den Anwohnern nicht zuzumuten.
Unternehmung: Flughafen Zürich	1	Das jährliche Lärmcontrolling ist auf die Tagesstunden von 06 Uhr bis 22 Uhr begrenzen.	Grosser Schwankungsbereich: durch die geringe Anzahl Bewegungen bewirkt jeder zusätzliche Start eines Langstreckenflugzeugs eine massgebliche Ausdehnung der Grenzwertkurven. Die umhüllende Lärmkurve im Bereich der Abflugrouten während der ersten Nachtstunde ist daher sehr volatil und eignet sich nicht für die Raumplanung.
Unternehmung: Flughafen Zürich	1	Kantone sind anzulegen, auf Basis des Gebiets mit Lärmauswirkungen Ein- und Aufzonungen im Planungswertgebiet und Baubewilligungen im Immissionsgrenzwertgebiet auszuweisen.	Einfluss der Raumplanung auf die Zahl der lärm betroffenen Personen ausweisen
Private	1	Errichtung einer Lärmmeßstelle in Dietlikon (z. B. östliches Ende Limmweg)	Gebiet um Dietlikon soll praxisbezogen überwacht und beurteilt werden.

26 Kantonale Systeme zur Fluglärmüberwachung

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Kanton: Zürich	1	Kantonale Systeme zur Überwachung der Lärmbelastung sind für den Bund nicht verbindlich, sind aber, soweit zweckmässig, bei der Situationsanalyse und zur Beurteilung von Massnahmen zur Lärmverminderung berücksichtigt.	Kantonale Monitoringsysteme sollen berücksichtigt werden, soweit sie zu zusätzliche Erkenntnissen führen und den Vollzug der Umweltschutzgesetzgebung unterstützen.
Gemeinden: Bachenbülach, Bachs, Bülach, Eglisau, Glattfelden, Hochfelden, Höri, Neerach, Stadel, Wasterkingen, Weilach, Winkel, Klingnau, Leibstadt, Lengnau, Leuggern, Mellikon, Rekingen, Rümikon, Schneisingen, Siglistorf, Tegerfelden, Unterendingen, Wislikofen, Buchberg, Rüdlingen	26	Einführen eines wirksamen und transparenten Controllings des Bundes in Zusammenarbeit mit den Kantonen und mit voller Transparenz für die Gemeinden.	* Der Aargau führt seit einigen Jahren effektive Lärmessungen mit einer eigenen Messstation durch, diese Messungen müssen in die offiziellen Messungen einfließen. * unabhängiges Controlling ohne Flughafenbeteiligung
Planungsregion: Planungsverband Zurzibiet	1		
Politische Parteien: IG Brego, Bürgerkomitee Bellikon	2		
Kantone: Schaffhausen, Aargau	2	Kantonale Überwachungssysteme / Lärmessungen sind zu berücksichtigen. Der Aargauer Routenindex ist für das Controlling zu anerkennen.	Der vom Kanton Aargau entwickelte Routenindex wird auch in den Kantonen Schaffhausen und Thurgau verwendet.
Gemeinden: Bellikon, Bergdietikon, Berikon, Eggenwil, Künten, Oberwil-Lieli, Rudolfstetten-Friedlisberg, Widen	8	Die RX-Lärmessungen des Kantons Aargau müssen anerkannt werden und deren Ergebnisse müssen in die offiziellen Lärmberechnungen einfließen. Bei Überschreitungen von mehr als 3 Monaten, Massnahmen vom BAZL.	Mit eigenen Messstationen haben die Kantone die Lücken im Monitoring des Flughafens geschlossen. Das bestehende Controlling ist völlig ungenügend; trotz regelmässiger Überschreitung der im vBR festgelegten zulässigen Lärmelastung werden keine Massnahmen getroffen.
Planungsregion: RGV Mutschellen	1		
Politische Partei: FDP Widen	1		
Private	395		
Gemeinden: Geroldswil, Illnau-Effretikon	2	kantonale Systeme für den Bund verbindlich erklären	* ZFI ist dem Leq überlegen: differenzierte Erhebung der Lärmelastung
Planungsregion: RWU Winterthur	1		* Demokratisch gefällte Entscheide der betroffenen Bevölkerung müssen respektiert werden.
Politische Parteien: Grüne Kt. Zürich, Grüne Bezirk Bülach, Grüne Kloten, Grüne Bezirk Dielsdorf, Grüne Bülach	5		
Verbände und Interessengruppen: SSF, Ärzte für Umweltschutz, VCS	3		
Private	1		

27 Abgrenzung Flughafenperimeter, Nutzung Flughafenareal

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Politische Partei: FDP Schweiz	1	Beibehaltung Flughafenperimeter wie im Objektblatt festgehalten	* eine Verkleinerung würde die Entwicklung des Flughafens einschränken * minimale Grösse, um die vorgesehene Entwicklung realisieren zu können
Verbände und Interessengruppen: Pro Flughafen, Zürcher Handelskammer, IG Flughafen ZH, Economiesuisse	4		
Unternehmung: Swiss Airlines	1	Keine Auszonung des Areals im Westen entlang der Glatt und südlich der Piste 28. Der Flughafenperimeter ist im Westen bis zum alten Glattlauf auszudehnen / mögliche Erweiterungsgebiete für Standplätze sind ins Objektblatt aufzunehmen.	* Der Flughafen Zürich wird zunehmend von grösseren Flugzeugen angeflogen; Ausbaumöglichkeiten für Standplätze sind begrenzt; Midfield und Areal im Westen südlich Piste 28 sind noch die einzige verfügbaren, zusammenhängenden Areale für Standplätze. * Der nationalen Bedeutung des Flughafens muss eine höhere Bedeutung zukommen als dem Begehrten der Gemeinden auf eine anderweitige Nutzung. * Der Flughafen braucht genügend Raum für eine weitere Entwicklung.
Unternehmung: Avireal AG	1	Der Perimeter für das Gebiet des Flughafens Zürich im Südwesten dem Lauf der alten Glatt folgend festsetzen.	* Westlich des Flughafens herschen Lärmbelastungswerte von 66 bis 70 dB, bei diesen Werten ist kein zur Erholung dienender Natur- und Landschaftsraum (Glattrenaturierung möglich). * Es können nicht einerseits Industriebauten wegen der Lärmbelastung verboten werden und andererseits noch näher am Flughafen Erholungsräume gestaltet werden. * Diese Flächen werden für Standflächen für die immer grösser werdenden Flugzeuge benötigt. * Der vorgesehene Biotopschutz würde mehr Vogelschlagrisiko bringen.
Gemeinde: Kloten	1	Das Gebiet "Holberg" ist eine strategische Landreserve für die Stadt Kloten und darf nicht in den Flughafenperimeter einbezogen werden.	Abbildungen 3a und 3b im Anhang Objektblatt
Gemeinde: Illnau-Effretikon	1	Auf die Erweiterung des Flughafenperimeters mit Flächen 9 und 10 ist ersatzlos zu verzichten.	tangiert in Rümlang Baugebiet
Planungsregion: RWU Winterthur,	1		

Private	1	Perimeter reduzieren, da auf Sicherung der Pistenverlängerungen 28 und 32 verzichtet werden kann. Gleiches gilt für Sicherheitszonen und Navigationshilfen.	
Gemeinde: Bassersdorf	1	Der Flughafenperimeter ist so zu reduzieren, dass er mit dem heute bestehenden Pistensystem auskommt, ausgenommen bleibt die vorgesehene Abwasseraufbereitung.	
Politische Parteien: Grüne Kt. Zürich, Grüne Bezirk Bülach, Grüne Kloten, Grüne Bezirk Dielsdorf, Grüne Bülach	5		
Gemeinde: Rümlang	1	Verzicht der Verlegung der Heliportbasis auf das Gelände westlich des heutigen Glattlaufs. Eventualiter haben An- und Abflüge nur von und nach Süden zu erfolgen.	* kein Nachweis, dass die Heliportbasis verlegt werden muss * würde den zu revitalisierenden Glatttraum einschränken wegen neuen Sicherheitsräumen * Vernichtung von wertvollen FFF
Verbände und Interessengruppen: Natur und Umwelt Rümlang, Flurgenossenschaft Rümlang	2		
Private	7		
Gemeinde: Opfikon	1	Das Opfiker Stadtgebiet westlich der Rohrholzstrasse mit Abfallsammelstelle und Schiessanlage ist aus dem Flughafenperimeter zu entlassen.	
Unternehmung: REGA	1	Die Notwendigkeit des Ausbaus des Rollwegsystems am östlichen Ende Piste 28 ist zu überprüfen. Das Objektblatt muss den Alternativstandort für die General Aviation auf der Westseite des Flughafens verankern und zeigen wo dieser konkret liegt.	* Die GA hat den Anspruch auf einen mit der derzeitigen Situation vergleichbaren Alternativstandort. * Die äussere Spur des Rollwegsystems kann offensichtlich nur beseitigt werden, wenn das Gebäude der Rega beseitigt wird. * Es ist fraglich, ob die Anpassung der Rollwege dem Prinzip der Verhältnismässigkeit genügt. * Zu knappe Ausführungen im Objektblatt über die Erforderlichkeit der Anpassung der Rollwegsysteme.
Kanton: Zürich	1	Die landseitige Erschliessung der Fläche 4 hat über das Tor 130 zu erfolgen (entsprechende Präzisierung in den Erläuterungen im Objektblatt).	Das ausgelöste Verkehrsaufkommen muss Bestandteil der Festlegungen und des Controllings im landseitigen Verkehr bilden.
Private	1	Innerhalb Perimeter sind nur Flughafenanlagen zu erstellen.	Entsprechend bedarf es keiner Anpassung der kantonalen Richtplanung und der kommunalen Nutzungsplanung.

Verbände und Interessengruppen: Überparteiliche Arbeitsgruppe ZH-Nord	1	Die Definition einer Nebenanlage ist zu konkretisieren und darf dem Flughafenbetreiber keine Vorteile gegenüber anderen privatwirtschaftlichen Unternehmen verschaffen. Die Verantwortlichkeiten für die Bewilligung von Nebenanlagen sind im Objektblatt zu spezifizieren.	* Mit dem Drang des Flughafens nach Kommerz schadet er den umliegenden Gemeinden. * Mangelnde Kostendeckung des Flugbetriebs darf nicht über kommerzielle Tätigkeiten kompensiert werden.
Planungsregion: RWU Winterthur	1	Auf Aussagen zu Nebenanlagen, die nicht für den Betrieb des Flughafens erforderlich sind, ist zu verzichten.	
Private	1	Optimierung der Rollwege	aus ökologischen Gründen
Private	1	Sämtliche Möglichkeiten zur Verbesserung der Infrastruktur zügig prüfen.	
Private	1	Vorbereitung und Planung der Beseitigung unzweckmässiger Kreuzungen von Pisten, inb. Rückbau Piste 28/10 (im Zusammenhang Parallelpiste).	
Private	1	Langfristige raumplanerische Sicherung des Flughafens durch die Schaffung von Flughafenentwicklungszonen und Ausscheidung von Schutzzonen.	

28 Retentionsfilterbecken (RFP)

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Gemeinde: Rümlang	1	Verzicht auf weitere Retentionsfilterbecken	<ul style="list-style-type: none"> * Die zusätzlich geplanten Retentionsfilterbecken benötigen einen grossen Bedarf an wertvollem Landwirtschaftsland. * Die Vorbehandlung der Abwässer ist technisch und mit weniger Kulturlandverschleiss zu lösen.
Gemeinde: Oberglatt	1	Auf die Ausscheidung eines Flughafenperimeters beim Elektrohof für den Bau von Retentionsfilterbecken ist zu verzichten. Die Schmutzwässer sind zur Schonung der FFF mit technischen Anlagen zu reinigen.	<ul style="list-style-type: none"> * bestehende Retentionsfilterbecken in der Verlängerungssachse Westpiste * Der Bau von neuen Becken würde wertvolle FFF beanspruchen, Kanton weist bereits heute ein FFF Defizit auf.
Verbände und Interessengruppen: Betriebsgemeinschaft Ammann, Flurgenossenschaft Rümlang	2	Der Bau von Retentionsfilterbecken für Flughafenabwässer ausserhalb des Flughafenperimeters ist zu unterbinden. Der Bau von Retentionsfilterbecken innerhalb des Perimeters ist deshalb zu fördern, sie sind als ökologische Ausgleichsflächen mit Faktor 3 zu bewerten.	
Private	1	Auf Grundstück Nr. 1788 Oberglatt besteht Gebäude und Gartenanlage. Das an dieser Stelle geplante Retentionsfilterbecken kann nicht erstellt werden.	
Private	1	kein Retensionsbecken in Rümlang	es gibt umweltverträglichere Lösung

29 Sicherheitsfläche Piste 28, Glattüberdeckung

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Kanton: Zürich	1	Eine allfällige Verlängerung der Sicherheitszone am westlichen Ende der Piste 28 erfordert eine Verlegung der Glatt gemäss dem kantonalen Projekt für die Revitalisierung der Glatt (Ergänzung der Erläuterungen im Objektblatt).	Für die blosse Verlängerung der Sicherheitszone kommt eine Überdeckung der Glatt nicht in Betracht.
Private	1	Pistenverlängerung 28 Richtung Westen bedingt zwingend Umlegung/Renaturierung Glatt. Neben Natur- und Landschaft ist insb. auch der topographischen Geländegestaltung grosse Beachtung zu schenken.	wesentliche Landschaftsbildveränderung mit Aufschüttungen bis 5m über Terrain
Politische Partei: Grüne Kt. St.Gallen	1	Ausschluss der Glattüberdeckung und definierte Beiträge für die ökologische Bewirtschaftung der luftfahrtseitig nicht genutzten Flächen.	
Private	1	Glattüberdeckung soll ausgeschlossen werden	Stärkung Natur- und Landschaftsschutz
Private	1	Glattüberdeckung umgehend realisieren	Sicherheitsgründe

30 Fruchfolgeflächen (FFF), Glattrevitalisierung

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Kanton: Zürich	1	Ergänzung der Festlegung im Objektblatt, wonach der Kanton innerhalb des Perimeters keine Fruchfolgeflächen festlegt, mit: "Soweit bereits bestehende Fruchfolgeflächen beeinträchtigt werden, sind diese aufgrund der Vorgaben im kantonalen Richtplan zu kompensieren." Ergänzung der Erläuterungen zum Natur- und Landschaftsschutz: "Verluste an Fruchfolgeflächen aufgrund von Erweiterungen des Flughafenperimeters oder aufgrund von ökologischen Ersatzmassnahmen sind zu kompensieren. Dies betrifft insbesondere die Fläche Elektrohof."	
Gemeinde: Rümlang	1	Bei der künftigen Projektierung der Glattrevitalisierung sind die Anliegen der Gemeinde bezüglich Entwicklungsf lächen sowie der Landwirtschaft bezüglich Fruchfolgeflächen angemessen zu berücksichtigen. Die umliegenden Gemeinden, Städte und der Flughafen haben sich an den Unterhalts- und Instandhaltungskosten zu beteiligen.	Die Naherholungssituation ist in der Gemeinde Rümlang auch ohne Glattrevitalisierung sehr gut und der Anteil Natur- und Landschaftsschutz entsprechend hoch.
Verbände und Interessengruppen: Betriebsgemeinschaft Ammann	1	Zum Schutz der FFF sind die Bewertungen für ackerfähiges Kulturland unbedingt den Ausgleichs- und Naturschutzflächen priorität voranzustellen. Auf die Ausdehnung von Naturschutzflächen zwischen Rümlang und Oberglatt ist zu verzichten.	* keine Vernichtung von guten FFF für Naturschutzflächen * Naturschutzflächen können auch an Standorten mit erschwerten (für den Ackerbau untauglichen) Nutzungsbedingungen verwirklicht werden.
Verbände und Interessengruppen: Betriebsgemeinschaft Ammann	1	Für die Erholungsnutzung sind keine zusätzlichen FFF zu opfern.	Die ökologische Landwirtschaft kann für Auge und Gemüt Erholung bringen.

Verbände und Interessengruppen: Betriebsgemeinschaft Ammann	1	Innerhalb des Perimeters ist die landw. Nutzung der angestammten FFF bis zur definitiven Nutzung zu ermöglichen.	* Vernichtung von guten FFF für Naturschutzflächen * Naturschutzflächen können auch an Standorten mit erschwerten Nutzungsbedingungen, für den Ackerbau untauglich, verwirklicht werden.
Private	1	Verzicht auf Kulturlandverlust von 80ha für Glattrenaturierung. Verbesserung der Strassenverhältnisse im Neeracherried wäre dienlicher.	
Gemeinde: Opfikon	1	Es ist nicht zielführend, die FFF ausserhalb des Flughafenperimeters ohne gleichwertige Abwägung mit Ausgleichsmassnahmen für das Siedlungsgebiet zu bevorzugen.	Der vergrösserte Flughafenperimeter samt der vorgesehenen Glattrenaturierung reduziert das Siedlungsgebiet für bestehende Arbeitsnutzungen und potenzielle Reservezonen in Rümlang.
Planungsregion: RPG Glatttal	1		

31 Ökologische Aufwertung (Ersatz- und Ausgleichsflächen), Schutzgebiete, Wald

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Kanton: Zürich	1		
Politische Partei: Grüne Bülach	1	Präzisierung der Festlegungen: Die Flughafenhalterin ist als Verursacherin verantwortlich für die Ersatzmassnahmen. Sie kann ihre Ersatzpflicht ganz oder teilweise durch Beiträge an einen kantonalen Massnahmenpool erfüllen.	
Unternehmung: Flughafen Zürich	1	Präzisierung der Pflicht, den Erhalt der bestehenden Naturwerte periodisch nachzuweisen; Nachweis soll sich auf dannzumal noch vorhandene Flächen und nicht auf heutigen prozentualen Anteil im Perimeter beziehen.	Aufgrund des eng gefassten Flughafenperimeters wird es unumgänglich sein, einzelne bestehende Ausgleichsflächen wegen Infrastrukturen aufzuheben.
Verbände und Interessengruppen: Natur und Umwelt Rümlang	1		
Private	1	Für zusätzliche/neue Infrastrukturanlagen sind zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen zu realisieren. Diese sollen primär im Bereich der Glattrevitalisierung angeordnet werden.	Die beanspruchten Flächen sind bezüglich Flora und Fauna zu ersetzen.
Politische Parteien: Grüne Kt. Zürich, Grüne Bezirk Bülach, Grüne Kloten, Grüne Bezirk Dielsdorf	4	Die Naturwerte sind nicht nur zu erhalten sondern zu steigern.	Punktuelle Verschlechterungen für Tierarten mit spezifischen Ansprüchen, ohne dass entsprechende Aufwertungs- oder Ersatzmaßnahmen stattgefunden haben
Private	1	Ersatzmaßnahmen zwingend innerhalb Perimeter und auf Kosten der Flughafenhalterin.	
Private	1	Beiträge für ökologische Bewirtschaftung der nicht genutzten Flughafenflächen festsetzen.	Stärkung Natur- und Landschaftsschutz
Verbände und Interessengruppen: Betriebsgemeinschaft Ammann	1	Die geförderten Eichenwälder im Raum Brand und Grüt Rümlang sind in der jetzigen Nutzung zu belassen. Ein Umbau in Auenwälder und Biotope landschaft käme Raubbau gleich.	Wälder erfüllen wichtige Aufgaben in der Gegend: Wasserreservoir, Schallschutz, Erholungsraum, liefern Holz und beherbergen vielfältige Tier- und Pflanzenwelt.

Private	1	Auf Zusicherung Rodungsbewilligung ist zu verzichten, im Einzelfall gestützt auf Interessenabwägung prüfen, Kompensation auf Flughafenareal bzw. im Perimeter.	
Private	1	Konkrete Festlegung zu den Lärmemissionen auf Schutzgebiete	Ohne diesen Einbezug wird dem Umweltschutz zu wenig Rechnung getragen.
Unternehmung: Swiss Airlines	1	Im Zusammenhang mit den Naturschutzgebieten müssen die Gefahren für die Flugsicherheit betrachtet werden.	Vögel in Naturschutzgebieten sind ein Sicherheitsrisiko (Vogelschlag); die Aufhebung der Naturschutzgebiete im Bereich Midfield und der Verzicht auf die Glattrevitalisierung würden zur Minderung dieses Risikos beitragen.

32 Abstimmung mit Militär und Luftwaffe

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Kanton: Nidwalden	1	Flughafen ist gegenüber Interessen des Militärs prioritär zu behandeln (Waffenplatz, Flugplatz Dübendorf, Trainingsraum), Priorität im Objektblatt festlegen.	Flughafen für Wirtschaftsstandort Schweiz wichtig, internationaler Konkurrenzkampf Tourismusbranche
Verbände und Interessengruppen: STV, hotelleriesuisse (Schweiz, Luzern, Graubünden, Zürich und Region), IG Flughafen ZH	6		
Politische Parteien: FDP Schweiz, FDP Kt. Zürich	2	Priorität Flughafen gegenüber Luftwaffe (Flugplatz Dübendorf, Trainingsraum Säntis); soll im Objektblatt und nicht erst im Betriebsreglement festgelegt werden.	* Flughafen Zürich für Wirtschaftsstandort Schweiz sehr wichtig * flexible Nutzung Luftraum im Hinblick auf Sicherheit, Kapazität und Effizienz ist im internationalen Umfeld (SES) von zentraler Bedeutung
Verbände und Interessengruppen: Aero Suisse, Swiss Holdings, Pro Flughafen, Zürich Tourismus, Zürcher Handelskammer, hotelleriesuisse (Schweiz, Luzern, Graubünden, Zürich und Region), IG Flughafen ZH, ACI Europe, Economiesuisse, Eurocontrol	14		
Unternehmung: Flughafen Zürich	1	Strassenverbindung zwischen Kaserne und Fahrschulgelände Holberg soll die Nutzung für Flughafenanlagen in keiner Weise einschränken (Priorität Flughafennutzung).	
Politische Partei: FDP Schweiz	1		
Verbände und Interessengruppen: Aero Suisse, STV, Zürich Tourismus, Zürcher Handelskammer, hotelleriesuisse (Schweiz, Luzern, Graubünden, Zürich und Region), IG Flughafen ZH	9	Bund soll für Ersatzflächen für das für die Flughafenentwicklung benötigte Gebiet auf dem Areal des Waffenplatzes Kloten-Bülach sorgen. Verbindung zwischen Kasernenareal und Fahrschulgelände Holberg muss nicht gewährleistet bleiben, prioritäre Behandlung Flughafen gegenüber dem Waffenplatz.	Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens ZH darf nicht durch das Militär beeinträchtigt werden
Kanton: St.Gallen	1		
Verbände und Interessengruppen: Bürgerprotest Fluglärm Ost Wil	1	Optimierung der militärischen und zivilen Luftraumnutzung im Gebiet Säntis zu Gunsten der zivilen Luftfahrt weiter optimieren; vertikale und horizontale Entflechtung der An- und Abflüge. Dem Interesse der Lärminderung bei zivilen Flügen ist gegenüber der militärischen Nutzung des Luftraums Vorrang einzuräumen.	

33 Gebiet mit Hindernisbegrenzung

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Kanton: Zürich	1	Im Objektblatt ist ein Auftrag festzulegen, die gesetzlichen Grundlagen zur Freihaltung zukünftiger An- und Abflugrouten von Hindernissen zu schaffen. In den Festlegungen ist der Satz zu streichen, wonach die Kantone dafür sorgen, dass die Gemeinden ihre Zonenordnung dem Gebiet mit Hindernisbegrenzung anpassen, soweit die Hindernisbegrenzung nicht bereits durch den Sicherheitszonenplan grundeigentümerverbindlich sichergestellt ist.	Die in der VIL getroffene Regelung zur Freihaltung der An- und Abflugrouten von Hindernissen ist unklar und sollte systematisch überprüft werden.
Verbände und Interessengruppen: Überparteiliche Arbeitsgruppe ZH Nord	1	Das Gebiet Butzenbühl soll ebenfalls der Hindernisbeschränkung unterliegen.	* Kommerzielle Hochbauten in der Verlängerungszone der Piste 14/32 stellen ein Sicherheitsrisiko dar. * Der Bau einer betrieblich nicht notwendigen Anlage wie The Circle in einem Gebiet mit Hindernisbegrenzung wäre eine wirtschaftliche Bevorteilung der Flughafenbetreiberin.
Private	1	Hindernisfreihaltefläche auch auf dem Butzenbühl einhalten und Bau Circle nicht zulassen.	
Private	1	Gelände im Anflug Piste 28 umgehend von Hindernissen befreien und Strasse Kaserne Frachthof absenken	Sicherheitsgründe

34 Landseitige Verkehrserschliessung – Erreichbarkeit Flughafen, Verkehrsangebot

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Kanton: Zug	1	Erreichbarkeit primär mit dem öV sicherstellen, Parkierungsanlagen für Reisende mit dem Auto müssen zur Verfügung gestellt werden.	
Kanton: Zürich	1	Zusätzliche Festlegung, wonach von Zürich und Basel aus der Flughafen der andern Stadt mit einer direkten, umsteigefreien Bahnverbindung in einer Richtzeit von höchstens einer Stunde zu erreichen ist.	Wegen der begrenzten Kapazität des Flughafens gewinnt die Verkehrsteilung mit dem Flughafen Basel an Bedeutung.
Kanton: Zürich	1	Präzisierung Auftrag Kanton ZH: Der Kanton Zürich sorgt für attraktive und leistungsfähige Angebote des öffentlichen Regional- und Agglomerationsverkehrs vom und zum Flughafen auf der S-Bahn, auf der Glatttalbahn und auf dem Busnetz. Er leitet rechtzeitig weitere Ausbauschritte im öffentlichen Personenverkehr ein und sorgt mit einem Verkehrsmanagement auf der Strasse für eine hohe Fahrplanstabilität der Buslinien und für eine Optimierung des Verkehrsflusses des Individualverkehrs. Kanton, Gemeinden und der Flughafen sorgen in ihrem Zuständigkeitsbereich für sichere und attraktive Verkehrsnetze für den Fuss- und Radverkehr vom und zum Flughafen.	
Gemeinden: Kloten, Opfikon	2	Der landseitige Verkehr ist zeitgleich mit dem Flughafenwachstum auszubauen. Im SIL sind Wenn-dann-Voraussetzungen zur Sicherung der Infrastruktur und des Betriebs festzulegen. Die Glatttalautobahn ist als Voraussetzung für die Bewältigung des landseitigen Verkehrs zu bezeichnen.	Die Aufgabenzuweisung an Bund, Kanton und Flughafenhalterin sind zuwenig verbindlich festgehalten.
Planungsregion: RPG Glatttal	1		

Gemeinden: Kloten, Opfikon	2	Um bei einer weiteren Stärkung des Flughafens eine verursachergerechtere Finanzierung des öV-Angebots zu erhalten, hat der Bund oder der Flughafen einen substantiellen Kostenanteil für den Betrieb der nationalen öV-Drehscheibe zu leisten.	Die optimale Erschliessung der Flughafen anlage ist von nationaler Bedeutung, deshalb ist eine Mitfinanzierung des Bundes und des Flughafens notwendig. Die heutige Struktur belastet die Standortgemeinden finanziell zu stark.
Planungsregion: RPG Glatttal	1		
Politische Partei: Grüne Bülach	1		
Private	1	Bei Planung öV haben Bund und Kanton insb. die Interessen des Regionalverkehrs zu berücksichtigen; strassenseitig ist der Ausbau der Anschlüsse aus dem Norden prioritätär zu behandeln.	
Verbände und Interessengruppen: Überparteiliche Arbeitsgruppe ZH Nord	1	Auftrag Bund / Kanton: Einschränken auf die öffentliche Aufgabe = Sicherstellen der im Rahmen der Privilegierung minimal notwendigen Erreichbarkeit	Sonst ist dies eine unzulässige öffentliche Bevorteilung und damit Wettbewerbsverzerrung
Verbände und Interessengruppen: Überparteiliche Arbeitsgruppe ZH Nord	1	Einschränken auf den im direkten Zusammenhang mit dem Flugverkehr im engen Sinne entstehenden Verkehr	keine Unterstützung für Verkehr aus Events, reinen Besuchern, Einkäufern und Mitarbeitern flugfremder Betriebe
Private	1	Aequivalente Behandlung der Lizenzen der verschiedenen Verkehrsträger des öV, insb. Lizenzen an die Führer von Verkehrsmitteln.	zur Zeit Ungleichbehandlung

35 Landseitige Verkehrserschliessung – Modalsplit (Zielwert, Überprüfung)

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Politische Parteien: FDP Kt. Zürich, FDP Schweiz	2	Ablehnung einer Erhöhung des Modalsplits von über 46%. Keine weitere Verschärfung des Modalsplits	* Der Flughafen Zürich ist bereits heute vorbildlich mit ÖV erschlossen. Eine weitere Steigerung wäre nur durch unverhältnismässige Massnahmen zu erzielen. * Die Finanzierung notwendiger Bahnkapazitäten ist gemäss Sachplan Verkehr nicht gesichert.
Verbände und Interessengruppen: Komitee weltoffenes Zürich, Pro Flughafen, STV, Economiesuisse	4		
Unternehmung: Flughafen Zürich	1	Der Modalsplit ist auf 42% festzulegen. Eventualiter ist der Zielwert 2030 auf 44% festzulegen.	* neue Berechnungsmethode für den Modal Split entspricht 4% weniger * Für eine weitere Erhöhung müsste der ÖV stark ausgebucht werden. * Die Erreichbarkeit des Flughafens darf nicht durch drastische Massnahmen zur Erhöhung des Zielwerts gefährdet werden. * Verknappung oder Verteuerung der Parkplätze
Verbände und Interessengruppen: Aero Suisse, Zürcher Handelskammer	2		
Kanton: Zürich	1	Unter der Voraussetzung, dass die Erreichbarkeit des Flughafens für Flughafennutzungen sichergestellt werden kann, ist im Personenverkehr der Anteil der mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegten Wege am landseitigen Ziel- und Quellverkehr der Flughafen- und Nebenanlagen innerhalb des Flughafenperimeters (bimodaler Modalsplit) bis 2020 auf 42%, bis 2030 auf 46% zu steigern (Zielwert). Präzisierung der Erläuterungen: Neu soll nun der gesamte Ziel- und Quellverkehr am Flughafen in den Modalsplit einbezogen werden.	Neu soll der gesamte Ziel- und Quellverkehr am Flughafen in den Modalsplit einbezogen werden (alle Nutzergruppen einschliesslich Begleitpersonen). Die Details für die Verkehrserhebungen und für die Berechnungen des Modalsplits sind in Absprache mit dem Kanton festzulegen, damit im Verkehrscontrolling des Kantons neben den Eigenheiten des auf den Flughafen bezogenen Verkehrs auch Quervergleiche mit anderen Regionen und vor allem mit anderen verkehrsintensiven Nutzungen angestellt werden können.

Gemeinden: Koten, Opfikon	2		Die Werte des RGVK wurden nicht übernommen
Planungsregion: RPG Glatttal	1	Der Modalsplit für den ÖV und den Langsamverkehr ist zu erhöhen auf 45% im Jahre 2020 und auf 48% im Jahre 2030. Im Objektblatt ist die Möglichkeit zu erwähnen, dass im kantonalen Richtplan ergänzende Modalsplitforderungen zur Aufteilung der bestehenden und geplanten Verkehrsinfrastruktur einerseits für den Flughafen und andererseits für die übrige Regionsentwicklung festgelegt werden können.	
Verbände und Interessengruppen: SSF, Ärzte für Umweltschutz	2	Der Modalsplit für den ÖV und den Langsamverkehr ist zu erhöhen auf 46% im Jahre 2020 und auf 50% im Jahre 2030	<p>* Die anvisierten Ziele sind zu bescheiden.</p> <p>* Die Erreichbarkeit des Flughafens kann durchaus geschmälert werden.</p>
Gemeinden: Bachenbülach, Bachs, Bassersdorf, Boppelsen, Buchs, Bülach, Dällikon, Dielsdorf, Eglisau, Glattfelden, Hochfelden, Höri, Kyburg, Neerach, Niederglatt, Niederhasli, Niederweningen, Nürensdorf, Oberengstringen, Oberglatt, Oetwil an der Limmat, Otelfingen, Regensdorf, Rorbas, Rümlang, Schöfflisdorf, Stadel, Wasterkingen, Weiach, Winkel, Schneisingen, Oberrohrdorf, Weiningen, Bad Zurzach, Baldingen, Fisibach, Kaiserstuhl, Klingnau, Leibstadt, Lengnau, Leuggern, Mellikon, Rekingen, Rümikon, Schneisingen, Siglistorf, Tegerfelden, Unterendingen, Wislikofen, Buchberg, Rüdlingen	51	Der Modalsplit für den ÖV und den Langsamverkehr ist zu erhöhen auf 47% im Jahre 2020 und auf 52% im Jahre 2030	Die im Objektblatt anvisierte Steigerung ist bei der erwarteten weiteren Verkehrszunahme absolut unzureichend und trägt nichts zu einer massgeblichen Verbesserung der Verkehrssituation in der Flughafenregion bei.
Planungsregionen: PZU Unterland, Planungsverband Zurzibiet	2		
Verbände und Interessengruppen: SBFZ, Hausverein Schweiz, SLL, Natur und Umwelt Rümlang, Gemeindeallianz Limmattal	4		

Gemeinde: Illnau-Effretikon	1	Der Modalsplit für den ÖV und den Langsamverkehr ist zu erhöhen auf 50% im Jahre 2020 und auf 60% im Jahre 2030.	<ul style="list-style-type: none"> * Die im Objektblatt anvisierte Steigerung ist bei der erwarteten weiteren Verkehrszunahme absolut unzureichend und trägt nichts zu einer massgeblichen Verbesserung der Verkehrssituation in der Flughafenregion bei. * Die Kapazität des MiV um den Flughafen herum ist an der Kapazitätsgrenze. * Die Glatttalbahn ist ein attraktiver neuer ÖV-Zubringer.
Planungsregion: RWU Winterthur	1		
Politische Parteien: SP Kanton Zürich, Grüne Kt. Zürich, Grüne Bezirk Bülach, Grüne Kloten, Grüne Bezirk Dielsdorf, Grüne Bülach	6		
Private	1		
Politische Partei: Grüne Kt. St.Gallen	1	Der Modalsplit soll bis im Jahr 2015 auf 50%, 2020 auf 55% und 2025 auf 60% angehoben und das heutige Parkplatzangebot auf 1/3 gesenkt werden.	<ul style="list-style-type: none"> * zu wenig griffige Festlegung * die öV Drehscheibe soll besser ausgenutzt werden
Verbände und Interessengruppen: Überparteiliche Arbeitsgruppe ZH Nord	1		
Private	1		
Private	7	Modalsplit 2020 60%, 2030 75%	
Kanton: Zürich	1	Die Flughafenhalterin erhebt alle vier Jahre das Verkehrsaufkommen der Flughafen- und Nebenanlagen innerhalb des Flughafenperimeters und die Verkehrsanteile differenziert nach Nutzergruppen. Sie stellt diese Daten und die aktualisierten statistischen Grundlagen zu den Parkplätzen und deren Belegung dem Kanton Zürich zur Verfügung. Sind die Zielwerte für den Modalsplit nicht erreicht, analysiert der Kanton die Ursachen und vereinbart mit den zuständigen Bundesstellen und der Flughafenhalterin die notwendigen Massnahmen. Diese Massnahmen dürfen die Erreichbarkeit des Flughafens nicht schmälern.	
Politische Partei: Grüne Bülach	1	Modalsplit ist zweijährlich nach Nutzergruppen zu erheben und öffentlich zu publizieren. Für Nichterreicherung der Ziele sind griffige Sanktionen vorzusehen.	Permanentes Monitoring der Modalsplitziele und ein schnelles und effizientes Eingreifen, falls die Ziele nicht erreicht werden.
Private	1		

Unternehmung: SBB	1	Überprüfung des Wachstums des Modalsplits im Hinblick auf die Bahnentwicklung	* Zweifel, ob der Dynamik in der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung, insbesondere 4. TE S-Bahn Zürich, ZEB und Bahn 2030 genügend Rechnung getragen wird. * Befürchtung, dass die aufgezeigte Entwicklung nicht mit den postulierten Verbesserung der Erreichbarkeit des Flughafens Zürich mit dem öV korrespondiert.
Politische Partei: Grüne Bülach	1	Einhaltung Luftreinhalteverordnung auf Flughafenzubringer ist durch Flughafenhalterin laufend zu prüfen.	
Private	1		
Verbände und Interessengruppen: Überparteiliche Arbeitsgruppe ZH Nord	1	Abschnitt öffentlicher Verkehr sinngemäss ergänzen durch die Präzisierung "dass Taxis nicht zum öffentlichen Verkehr gerechnet werden".	Beschränkung auf Förderung des öV im engen Sinne, Bus- und Sammeltransporte werden akzeptiert

36 Landseitige Verkehrserschliessung – Parkplätze, Vorfahrt, Gebühren

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Politische Partei: Grüne Bülach	1		
Verbände und Interessengruppen: VCS	1	Die Anzahl Parkplätze für Flughafen anlagen, aber auch für Nebenanlagen, ist auf dem heutigen Bestand zu plafonieren. Bei einer Reduzierung der Flugpassagiere müssen auch die Parkplätze abgebaut werden. Erstmalige Verfügung bei einem Rückgang von 10% Flugpassagieren.	* Der Flughafen geniesst Erschliessungsqualität des öffentlichen Verkehrs, wie im Stadtzentrum. * Gleichzeitig wird er betreffend Parkplatzanzahl vom Luftfahrtgesetz privilegiert (auch Einkaufszentren am Flughafen). * Die Strassenverkehrsinfrastruktur ist im Raum Zürich schon heute überlastet.
Verbände und Interessengruppen: Überparteiliche Arbeitsgruppe ZH Nord	1	Pro 10 Mio. Passagiere sollen maximal 5000 Parkplätze bereitgestellt werden.	* Zusätzliche Beeinträchtigungen neben Lärm und Abgasen sollen auf ein Minimum gehalten werden. * Berlin plant für 27 Mio Passagiere nur mit 10'000 Parkplätzen
Verbände und Interessengruppen: Überparteiliche Arbeitsgruppe ZH Nord	1	Transitpassagiere dürfen bei der Berechnung der Parkierungsanlagen nicht eingerechnet werden.	Sonst gibt es eine willkürliche und nicht gestattete Bevorteilung des Betreibers gegenüber Einkaufszentren und eine Wettbewerbsverzerrung zugunsten des Flughafens.
Gemeinde: Zell	1	Keine zusätzlichen Parkplätze einzuplanen. Anstelle dessen ist ein Fahrtenmodell mit anzustrebender Verbesserung des Modalsplites zu Gunsten des OeV festzuschreiben.	
Private	1	Auf weitern Parkplatzausbau ist zu verzichten, neue Parkplätze nur aufgrund detailliert aufgeschlüsseltem Bedarfsnachweis, der nachweist, dass Parkplätze für Passagiere und Angestellte zwingend nötig sind.	

Kanton: Zürich	1	Off-Airport-Parkplätze: die Festlegung im Objektblatt zu den Parkplätzen für Flugpassagiere ausserhalb des Flughafenperimeters ist auf die Feststellung zu beschränken, dass solche Anlagen nicht als Flughafenanlagen gelten und dem kantonalen Recht unterstehen.	
Gemeinde: Opfikon	1	Off-Airport-Parkplätze sind in den geforderten Modalsplit zu integrieren und in einer Gesamtbilanz auszuweisen.	Die Off-Parkplätze untergraben die Umweltauflagen und belasten das Strassennetz unnötig.
Planungsregion: RPG Glatttal	1		
Gemeinden: Rümlang, Bassersdorf	2	Parkplätze für Flugpassagiere ausserhalb des Flughafenperimeters sind der vom Bund bewilligten Gesamtzahl an Parkplätzen anzurechnen und die ausgelösten Mehrfahrten bei der Kontrolle der Modalsplitziele zu berücksichtigen.	Parkplätze ausserhalb des Perimeters lösen zusätzlich Verkehr aus, belasten Sammel- und Quartierstrassen sowie die Wohnquartiere und unterlaufen die Nachparkiersysteme der Gemeinden in Flughafennähe.
Private	7		
Verbände und Interessengruppen: VCS, Natur und Umwelt Rümlang	2	Parkplätze ausserhalb des Flughafenperimeters, die von Dritten als Parkplätze für Flugpassagiere angeboten werden sind nicht zulässig. Auch für private Anbieter muss der Flughafen bis max. 20% der Parkplätze im Perimeter zur Verfügung stellen.	<ul style="list-style-type: none"> * Der Flughafen geniesst Erschliessungsqualität des öffentlichen Verkehrs, wie im Stadtzentrum. * Gleichzeitig wird er betreffend Parkplatzanzahl vom Luftfahrtgesetz privilegiert (auch Einkaufszentren am Flughafen). * Die Strassenverkehrsinfrastruktur ist im Raum Zürich schon heute überlastet. * Unzulässig, Parkplätze als Nebenanlagen auszuklammern, die einen funktionalen Zusammenhang mit dem Flughafen aufweisen.
Verbände und Interessengruppen: Überparteiliche Arbeitsgruppe ZH Nord	1	Die Valet Parking Fazilitäten sowie die Taxi-Fahrten müssen zu den Basis Parkplätzen am Flughafenkopf dazu gezählt werden.	<ul style="list-style-type: none"> * Zusätzliche Beeinträchtigungen neben Lärm und Abgasen sollen auf ein Minimum gehalten werden. * Berlin plant für 27 Mio Passagiere nur mit 10'000 Parkplätzen * Die öV Drehscheibe soll besser ausgenutzt werden.

Planungsregion: RZU Zürich	1	Die Behörden von Bund und Kanton Zürich haben in den Genehmigungs- und Überprüfungsverfahren bei Parkierungsanlagen von Haupt- und Nebenanlagen sowie bei der Abstimmung dieser Anlagen auf die Kapazitäten des Verkehrssystems rund um den Flughafenkopf, das nicht nur den Bedürfnissen des Flugbetriebs, sondern auch anderen Nutzungsansprüchen genügen muss, eng zusammen zu arbeiten.	
Politische Partei: Grüne Bülach	1	Zur Erreichung der Modalsplitziele sind folgende Massnahmen zu unternehmen: * Parkgebühren sind - soweit sie nicht dem Unterhalt zukommen - an die umliegenden Gemeinden oder an den Kanton ZH auszuschütten und für den Ausbau des öV in der Flughafenregion zu verwenden. * Für Nutzungen die keinen Zusammenhang mit der Aufrechterhaltung des Flugbetriebs haben, sind keine weitere Parkplätze zu bewilligen.	Der Flughafen belastet die Region bereits mit Fluglärm , eine Profilierung als Shopping- und Kongressdestination ist nicht sinnvoll.
Private	1	Parkplatzgebühren sind, soweit nicht für Unterhalt und Wartung benötigt, den umliegenden Gemeinden auszuschütten; eventueller sind sie an den Kt. ZH auszuschütten mit Zweckbindung für öV-Ausbau in Flughafenregion.	
Verbände und Interessengruppen: Überparteiliche Arbeitsgruppe ZH Nord	1	Nutzergruppen (Freizeit-, Einkaufs- und Dienstleistungsbesucher): Die Betreiberin hat mindestens den vollen Anteil der von solchen Gruppen abgeschöpften Gebühren zu 100% den an die Infrastruktur bezahlenden Körperschaften abzuliefern.	Sonst ist dies eine unzulässige öffentliche Bevorteilung und damit Wettbewerbsverzerrung

Verbände und Interessengruppen: Überparteiliche Arbeitsgruppe ZH Nord	1	Einfahrgebühr als Lenkungsabgabe: ergänzen mit "ist Bund und/oder Kanton abzutreten, bis die öffentlichen Auslagen für Erreichbarkeit etc. vollständig und verzinst abgegolten sind".	Sonst ist dies eine unzulässige öffentliche Bevorteilung und damit Wettbewerbsverzerrung
Politische Partei: Grüne Bülach	1		
Private	1	Lenkungsmassnahmen auf Vorfahrten für Carreise- und Individualverkehr einführen (Flughafenhalterin verpflichten), massive Tariferhöhung für Parkplätze ohne Ausnahmen für Kurzzeitnutzer.	

37 Abstimmung SIL mit andern Planungen und Verfahren

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Kanton: Aargau	1	Die Abstimmung des künftigen Flugbetriebs (insbesondere Nachtbetrieb) mit der Raumentwicklung des Kantons Aargau ist unter Einbezug des Kantons nachzuholen.	
Gemeinden: Buchs, Dägerlen, Lindau, Schlatt, Stadel, Turbenthal, Weiach, Weisslingen, Wiesendangen, Wila, Winterthur, Zell, Braunau, Eschlikon, Sirnach	15	SIL-Objektblatt-Prozess ist auszusetzen, bis das Ergebnis der kantonalen Volksabstimmung zur Behördeninitiative II vorliegt und die Verhandlungen mit Deutschland abgeschlossen sind.	* Je nach Ausgang dieser 2 Ereignisse werden bestimmte Festlegungen im SIL-Objektblatt hinfällig. * Angesichts dieser unklaren Rahmenbedingungen ist es nicht sinnvoll, raumplanerische Dispositionen für den Flughafen zu treffen.
Planungsregion: IRG Will	1		
Politische Parteien: SP Winterthur, FDP Winterthur	2		
Verbände und Interessengruppen: Bürgerprotest Fluglärm Ost, Bürgerprotest Fluglärm Ost Wil, Region Ost	3		
Private	7		
Politische Partei: Grüne Bülach	1	Die Verabschiedung des SIL ist infolge fehlender Koordination mit dem Sachplan Entsorgung atomarer Abfälle zu sistieren und die dortigen Festlegungen zu berücksichtigen.	* Es fehlt der Hinweis, dass innerhalb der AGL bzw. im Gebiet mit Lärmauswirkungen eine unter- oder oberirdische Atomanlage zu liegen kommt. * Möglichkeit eines Flugzeugabsturzes auf eine Atomanlage könnte zu einer kombinierten Umweltkatastrophe führen.
Private	1	Anhörungsverfahren SIL ist nochmals und nicht zeitgleich mit Verfahren zur Endlagerung radioaktiver Abfälle durchzuführen. Das Verfahren ist zudem für die Bevölkerung besser wahrnehmbar und niederschwelliger zu organisieren.	
Private	1	Sistierung Objektblatt infolge Koordination mit dem Sachplan Entsorgung atomarer Abfälle oder Standort nördlich Lägeren aus Sachplan Entsorgung entlassen.	
Private	1	SIL-Prozess sistieren und die Umsetzung von Anflügen mit neuen Technologien (RNP) an die Hand nehmen. Anschliessend SIL-Prozess wieder starten.	SIL-Objektblatt basiert auf veralteter, 60-jähriger Technologie

Private	1	Verfahren sistieren bis Bund Lockerungen in der LSV für Gemeinden um Flughafen zusagt.	
Private	2	SIL sistieren, bis ein den Regeln der Physik, Medizin und Rechtsstaatlichkeit genügendes Lärmessystem etabliert ist.	
Verbände und Interessengruppen: Pro Flughafen	1	Der Entwurf des SIL-Objektblattes ist so schnell wie möglich zu finalisieren.	

38 Abstimmung SIL mit Deutschland

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Gemeinden: Bachenbülach, Bachs, Bülach, Eglisau, Glattfelden, Hochfelden, Höri, Neerach, Stadel, Wasterkingen, Winkel, Bad Zurzach, Baldingen, Fisibach, Full-Reuenthal, Kaiserstuhl, Klingnau, Leibstadt, Lengnau, Leuggern, Mellikon, Rekingen, Rümikon, Schneisingen, Siglistorf, Tegerfelden, Unterendingen, Wislikofen, Buchberg, Rüdlingen	30	Varianten mit Nordausrichtung (sofern sie deutsches Gebiet oder den Grenzabstand beanspruchen) sind planbeständig auszuschliessen, Grenzwertkurven bzw. AGL entsprechend anzupassen. Kann mit Deutschland ein Staatsvertrag abgeschlossen werden, muss das Objektblatt-Verfahren neu aufgenommen werden.	Festlegungen im Objektblatt laufen auf eine übermässige Nordbelastung hinaus. Der Nordbetrieb setzt eine Duldung durch Deutschland voraus (sofern er deutsches Gebiet oder den Grenzabstand beansprucht). Es ist unzulässig, dass das Objektblatt von vorneherein nicht realisierbare Betriebsvarianten mit Nordausrichtung in die Planung einbezieht (z. B. gekröpfter Nordanflug, Parallelpiste). Solange keine staatsvertragliche Lösung mit Deutschland besteht, fehlt die Grundlage für eine verbindliche Festlegung solcher Varianten im Objektblatt (bzw. für raumplanerische Einschränkungen der betroffenen Gemeinden).
Planungsregion: Planungsverband Zurzibiet	1		
Kanton: Schwyz	1	Lösung der Problematik der Flug- und Kapazitätsbeschränkungen auf deutschem Gebiet mit einem verbindlichen Staatsvertrag zwischen der CH und D	Nach einem sehr langen Koordinationsprozess ist nun einer rasche Rechtsicherheit für den Flughafen und seine Nutzer und Bevölkerung und Gemeinwesen notwendig
Politische Partei: SVP Schweiz	1		
Verbände und Interessengruppen: Pro Flughafen	1		
Verbände und Interessengruppen: Bürger Forum Küsnacht, FAZL, Spital Zollikerberg, Diakoniewerk Neumünster, IG pro ZH 12	5	Das Objektblatt darf erst nach der Einigung auf eine definitive Betriebsvariante festgelegt werden	Die Rechtssicherheit wird erst garantiert, wenn nur eine Variante erlaubt wird.
Private	2		
Private	1	DVO ignorieren und Vergeltungsmassnahmen abwarten oder Betriebszeiten des Flughafens der DVO anpassen und Nordausrichtung beibehalten.	Vergeltungsmassnahmen kann gelassen entgegengeschaut werden, Flughafen kann auch bei beschränkten Öffnungszeiten überleben.
Private	3	Vertretung der Schweiz gegenüber Deutschland mit aller Kraft wahrnehmen	Mehr Nordanflüge ermöglichen und Süd-/-abflüge stoppen
Private	2	Swiss als deutsche Luftfahrtgesellschaft soll sich in Deutschland gegen die Diskriminierung des Flughafens Zürich Kloten einsetzen.	
Kanton: Thurgau	1	Die Auswirkungen des Flughafens ZH auf den Flughafen Friedrichshafen sind in eine Gesamtbetrachtung einzubeziehen.	

Private	1	Bundesrat ist verpflichtet, die Verletzung des Chicagoer- und Transitabkommen durch Deutschland bei der ICAO zu rügen. Vorher darf DVO nicht als Kriterium für Betriebsvarianten gelten.	
Private	2	Anflüge von deutschen Flughäfen sollen immer nur von Norden erfolgen dürfen.	
Private	1	Keine Flüge von und nach Deutschland während deutschen Sperrzeiten	
Private	1	Nordausrichtung Flughafen auf politischer Seite mit Nachdruck inkl. Intergration sensibler Gebiete im Südschwarzwalds (z. B. Abtretung an die Schweiz).	
Private	1	Im Gegenzug zur Neatfinanzierung (30 Milliarden) soll Deutschland die lärm betroffenen Gebiete des Südschwarzwaldes an die Schweiz abtreten.	

39 SIL-Verfahren sistieren, zusätzliche Entscheidgrundlagen erarbeiten

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Gemeinden: Bachenbülach, Bachs, Boppelsen, Bülach, Dällikon, Dielsdorf, Eglisau, Glattfelden, Hochfelden, Höri, Kloten, Kyburg, Neerach, Niederglatt, Niederhasli, Niederweningen, Nürensdorf, Oberengstringen, Oetwil an der Limmat, Otelfingen, Regensdorf, Rorbas, Rümlang, Schöftlisdorf, Stadel, Wasterkingen, Weiach, Weiningen, Winkel, Bad Zurzach, Baldingen, Fisibach, Kaiserstuhl, Klingnau, Leibstadt, Lengnau, Leuggern, Mellikon, Oberrohrdorf, Rekingen, Rümikon, Schneisingen, Siglistorf, Tegerfelden, Unterendingen, Wislikofen, Buchberg, Rüdlingen	47	Durchführung einer strategischen UVP: Die verminderten Entwicklungschancen der Gemeinden innerhalb der AGL und innerhalb des Gebiets mit Lärmauswirkungen sowie die ökologische Dimension der Nachhaltigkeit sind konkret zu ermitteln und den Nutzungsinteressen am Flughafen gegenüberzustellen.	* Bisher keine sachgerechte Abwägung der Nutzungs- und Schutzinteressen. * Entwicklungschancen der Gemeinden im Lärmgebiet werden erheblich reduziert. * Bisher keine Beachtung der gesundheitlichen Schäden der Folgen des Flugverkehrs.
Planungsregionen: ZPF Furttal, PZU Unterland, Planungsverband Zurzibiet	3		
Politische Partei: SP Kanton Zürich	1		
Verbände und Interessengruppen: SBFZ, Hausverein Schweiz, SLL, Gemeindeallianz Limmattal	4		
Verbände und Interessengruppen: SLL	1	Auf eine Festsetzung des SIL-Objektblattes ist zu verzichten solange keine UVP durchgeführt wurde.	
Verbände und Interessengruppen: VCS	1	Das Objektblatt ist zurückzuweisen, mit dem Auftrag, ein neues Objektblatt zu erarbeiten, dass dem dringenden Handlungsbedarf in den Problembereichen Luft, Lärm und Umweltschutz genügt.	* Der Flugverkehr ist das umweltschädlichste Verkehrsmittel, der Flughafen ZH muss zur Reduktion der Umweltbelastung beitragen. * Flughafen ZH muss lufthygienisch saniert werden.
Politische Partei: Grüne Bülach	1	Das SIL-Verfahren ist zu sistieren bis weitere Ausführungen bzw. Prognosen zu den Auswirkungen der prognostizierten Maximalwerte von 345'000 bzw. 348'000 Flugbewegungen auf die Lärmbelastung in den betroffenen Gebieten vorhanden sind.	
Private	1	Aussagen zu Auswirkungen der prognostizierten maximalen Bewegungszahlen ausserhalb Abgrenzungslinie müssen vorliegen, bis dahin Verfahren sistieren.	

Private	1	Vorlage bis 2015 sämtlicher Varianten mit Ausbauten inkl. Parallelpisten mit Vor- und Nachteilen bewertet als Entscheidungsgrundlage ans Volk (demokratischer Prozess wie bei NEAT).	
Gemeinde: Zollikon	1	Folgende Teile des SIL-Objektblatts sind nicht festzusetzen: - Ausgangslage Kapitel "Stand der Planung und Koordination" S. 6 bis 9 - Festlegung Ziff. 3 "Rahmenbedingungen zum Betrieb" Absätze 4 bis 9 - Erläuterungen zu Ziffer. 3 - Karten 1, 2, 3a bis 3l - Abbildungen 1, 2 und 4.	

40 SIL-Verfahren: Rechtsgrundlagen, Beteiligung bei Vernehmlassung / Mitwirkung

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Kanton: Aargau	1	Mittelfristig sind Verfahrensprozesse und einschlägige Bundesgesetzgebung so anzupassen, dass die betroffenen Kantone (Standortkanton und die durch den Fluglärm massgeblich betroffenen Nachbarkantone) die gleichen Mitwirkungsrechte besitzen.	
Private	1	Alle von Emissionen und Risiken betroffenen Kantone sind in Verhandlungen einzubeziehen. Gegenüber dem Ausland sind unterschiedliche CH-Positionen offenzulegen.	gemäss BV Art. 29 (Verfahrensgarantien) und Art. 9 (Schutz vor Willkür/Treu und Glauben)
Kanton: Tessin	1	Die Kantone mit Regionalflughäfen mit Linienverkehr sollen in die Vernehmlassungen zur Planung der Landesflughäfen einbezogen werden.	Der Flughafen ZH ist für die Anbindung des Tessins an die übrige Schweiz von grosser Bedeutung.
Verbände und Interessengruppen: Verband Schweizer Flugplätze	1	Frühzeitiger Einbezug der Flugplätze, die von neuen Verfahren des Flughafen Zürich tangiert werden.	Den Bedürfnissen der Flugplätze muss Rechnung getragen werden.
Private	2	Der Bundesrat hat das Raumplanungsgesetz in Richtung mehr Demokratie und mehr Rechtsschutz für den Einzelnen auszuarbeiten.	RPG ist nicht zielführend; Produkt technokratischer, fehlgeleiteter Planer
Private	1	Stärkung der Gemeindeautonomie, diese sollen bestimmen, wie sie durch Flughafen eingeschränkt werden.	
Private	13	Faire und klare Infopolitik des Kt. ZH unter Einbezug Nachbarkantone und Regionen.	
Private	13	Vor Abschluss Mediationsverfahren keine Änderung des An- und Abflugregimes.	
Politische Partei: SVP Schweiz	1	Stärkung der Investitionssicherheit durch vernünftige regulatorische Rahmenbedingungen und einer Straffung der Verfahren.	Der sehr lang andauernde SIL-Prozess schafft Investitionsunsicherheit.
Verbände und Interessengruppen: Economiesuisse	1		

41 Bundeseinfluss Flughafen Zürich

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Politische Partei: SVP Schweiz	1	Übernahme der Führung des Flughafens Zürich als nationale Infrastruktur durch den Bund	
Private	1	Offenlegung aller involvierten Amtspersonen zu deren wirtschaftlichen Verflechtung mit Fluggesellschaften, Flughafenbetreiberin und BAZL	
Private	1	Das UVEK hat die Luftfahrtkommission umgehend zu reaktivieren.	
Private	1	Unterbindung bei Strafe der jahrelangen Reibereien zwischen Flughafen und Swissair resp. Swiss	
Private	1	BAZL hat dafür zu sorgen, dass Fluglärmbelastungen auch durch Flughafen Zürich AG ernst genommen werden.	

42 Flugplatznetz Schweiz

Wer	Anzahl	Antrag	Begründung
Private	1	Im Sinne der nationalen Sicherheit Erhaltung sämtlicher aktiven und passiven zivilen und militärischen Flugplätze.	Zwecks Versorgungssicherheit bei Katastrophen, Schliessungen sind irreversibel
Private	1	Im Rahmen Raumplanung sind sämtliche Flugplätze inkl. Besitzstandsrechte und inkl. Bewegungskontingenzen und Betriebszeiten zu erhalten.	
Private	1	ganzheitlicher Ansatz zur Optimierung der Flugplätze aller Kategorien und sämtliche Luftfahrtsparten als Netzwerk (Ausbildung/Nachwuchsreservoir).	Luftfahrt wurde durch UVEK diskriminierend behandelt, Akteure der Aviatik werden durch BAZL entwürdigend behandelt, insb. Luftsportbasis
Private	2	Flugplatz Dübendorf ist in SIL ZRH einzubeziehen insb. als operationelle Reserve und Gesamtschau	
Private	1	Alle SIL-Projekte sind als übergeordnete und in sich gekoppelte Netzwerkinfrastrukturen zu behandeln.	
Private	1	Überprüfung und Korrektur der statistischen Werte im Bericht Verkehrsinfrastruktur CH 2010. Flächenverbrauch Flugplätze 296 Quadratkilometer (57 davon versiegelt) sind utopisch: Korrektur, differenziert nach Nutztag ausweisen.	

Anhang 3

Zusammenfassung der Stellungnahmen der Kantone und der Flughafen Zürich AG

Inhalt

A Zusammenfassung der Stellungnahmen der Kantone und Deutschlands

- Zürich
- Aargau
- Schaffhausen, St. Gallen
- Schwyz, Thurgau
- Zug, Luzern, Nidwalden, Basel-Landschaft
- Basel-Stadt, Ticino, Wallis
- Deutschland

B Anträge der Flughafen Zürich AG

C Zusammenfassung der Stellungnahmen zur Anpassung SIL-Konzeptteil III B-4, Grundsatz 6

- Kantone AG, BL, BS, GE, SH, TG, ZG, Aéroport International de Genève

A Zusammenfassung der Stellungnahmen der Kantone

Kanton Zürich (Regierungsrat vom 1.12.2010)

Zweckbestimmung: Die Festlegung betreffend Drehkreuzfunktion stimmt mit der Flughafenpolitik des Regierungsrats überein. Unterschiedliche Formulierungen im Objektblatt sind unbefriedigend: die Festlegung «ein Drehkreuzbetrieb soll möglich sein» ist weniger verbindlich als die Aussage in den Erläuterungen mit Bezug auf den luftfahrtpolitischen Bericht des Bundesrates, wonach «die Aufrechterhaltung des Drehkreuzbetriebs erwartet wird».

Nachhaltigkeit: Der Begriff ist zu wenig fassbar, um bei Konflikten als Entscheidungshilfe zu dienen. Antrag: Der Begriff «Nachhaltigkeit» ist im Konzeptteil des SIL zu definieren oder zumindest in den Erläuterungen zum SIL-Objektblatt durch einen Verweis auf die diesbezüglichen Erwägungen im Bericht über die Luftfahrtpolitik zu klären.

Zahl der Flugbewegungen: Dass das Objektblatt keine zahlenmässige Beschränkung vornimmt, wird begrüßt. Antrag: Es ist davon Kenntnis zu nehmen, dass der Kantonsrat bei Erreichen von 320'000 Flugbewegungen (gestützt auf das Flughafengesetz und auf Antrag des Regierungsrats) Beschluss darüber fassen wird, ob der Kanton auf eine Bewegungsbeschränkung hinwirken soll.

Abstimmung mit Raumentwicklung: An Verlauf der Abgrenzungslinie soll festgehalten werden. Ein Anpassungsautomatismus stünde im Widerspruch zur Rechts- und Planungssicherheit und wird abgelehnt; eine zeitweilige Überprüfung/Anpassung wird aber notwendig sein, insbesondere wenn das vBR in ein endgültiges übergeführt worden ist. Der Nachtlärm soll in der AGL integriert bleiben, die IGW für den Tag- und den Nachtlärm sind aus rechtlicher Sicht gleichwertig. Ausserhalb der AGL sollen die Rechtsfolgen des Planungswerts revidiert werden, so dass Einzonungen/Erschliessungen im Gebiet mit Planungswertüberschreitungen aufgrund einer Interessenabwägung nach raumplanerischen Kriterien vorgenommen werden können. Die politische Akzeptanz der AGL im Kanton ist in Frage gestellt, wenn der Bund im Bereich der Planungswerte kein Entgegenkommen zeigt. Antrag: Im Objektblatt ist der Auftrag festzulegen, die umweltschutzrechtlichen Rahmenbedingungen zu überprüfen und so auszugestalten, dass sich gewachsene Siedlungsstrukturen in der Umgebung von Landesflughäfen nach bewährten raumordnungspolitischen Kriterien weiterentwickeln können und dass genügend Anreize bestehen, damit sich die Bausubstanz zeitgemäss erneuert.

Nachtflugsperre: Eine Aufweichung der mit dem vBR getroffenen Nachtflugsperre (Ausnahmebewilligungen nur bei «unvorhersehbaren ausserordentlichen Ereignissen, insbesondere bei schwerwiegenden meteorologischen Verhältnissen») wird abgelehnt. Die Einhaltung der siebenstündigen Nachtruhe ist von zentraler politischer Bedeutung. Die Regelung der Ausnahmen von der Nachtflugsperre darf nicht an die Flughafenhalterin delegiert werden, sondern muss in den massgeblichen Bundeserlassen getroffen werden. Zudem könnte eine weitreichende Auslegung der Ausnahmeregelung zu einer Überschreitung der für die erste Nachtstunde massgebenden und im Objektblatt festgelegten Lärmbelastungskurven führen. Antrag zur Festlegung im Objektblatt: «... Verspätungsabbau bis 23.30 Uhr. Die Tatbestände, unter denen die Flughafenhalterin Ausnahmen von der Nachtflugsperre erteilen kann, ergeben sich aus dem Bundesrecht.»

Nachtbetrieb: Gestützt auf die Beschwerde des Kantons hat das BVGer die Bestimmung in Kraft gesetzt, wonach Starts des Charterverkehrs nur bis 22.00 Uhr geplant werden dürfen. Der Entscheid des BGer in dieser Sache ist noch hängig. Antrag: Das Objektblatt hat bezüglich der Nachtflugsperre für den Charterverkehr dem Ausgang des Beschwerdeverfahrens zum vBR beim Bundesgericht Rechnung zu tragen.

Vorsorgliche Emissionsbegrenzung: Festlegungen zur Vorsorge bei der Umweltbelastung werden begrüßt (Rahmenbedingungen zum Betrieb). Antrag zur Ergänzung: «Die Öffentlichkeit ist regelmässig und in allgemein verständlicher Form über die entsprechenden Anpassungsprozesse zu informieren.»

Betriebsvarianten auf bestehendem Pistensystem: Variante E_{opt} stellt in betrieblicher und lärmässiger Hinsicht den optimalen Betriebszustand dar. Solange die deutschen Restriktionen bestehen, ist die rasche Einführung des gekröpften Nordanflugs die einzige mögliche Alternative für eine Entlastung der am dichtesten bevölkerten Gebiete des Kantons (Süden). Antrag zur Ergänzung der Festlegungen zur Variante E_{DVO} : «Die Anflüge ausserhalb der deutschen Sperrzeiten erfolgen im Regelbetrieb von Norden her.» «Die Einführung eines auf Satellitentechnologie gestützten gekröpften Nordanflugs ist nach Kräften voranzutreiben.»

Pistenverlängerungen: Variante J_{opt} ist die umstrittenste der vorgesehenen Entwicklungsoptionen. Sie soll im Objektblatt berücksichtigt werden, damit eine wichtige Möglichkeit für eine Lärmoptimierung und ein Handlungsspielraum für die Flughafenentwicklung offen gehalten werden kann. Vorbehalten sind die Zustimmung der Bevölkerung des Kantons Zürich (Behördeninitiative «keine Neu- und Ausbauten von Pisten»; nach Flughafengesetz bei Vorliegen eines konkreten Projekts) und eine dauerhafte Vereinbarung mit Deutschland.

Antrag zur Änderung der Festlegungen: «Die Ostanflugphase über Mittag ist auf die Zeit zwischen 10.00 und 14.00 Uhr beschränkt.» Eine Verlängerung dieser Phase bis 16.00 Uhr ist weder betrieblich noch bezüglich des Verkehrsaufkommens der Langstreckenflugzeuge nachvollziehbar.

Südstarts geradeaus: tragen zur Zuverlässigkeit und Qualität des Flughafens bei und führen nur zu einer verhältnismässig geringfügigen Mehrbelastung der Bevölkerung. Antrag: Starts nach Süden geradeaus zur Stabilisierung der Kapazität bei Bise und Nebel sind nur unter der Voraussetzung zuzulassen, dass keine regelmässigen Südflüge durchgeführt werden müssen. Südstarts geradeaus zur Kapazitätssteigerung in den Hauptverkehrszeiten sind grundsätzlich und mit aller Deutlichkeit auszuschliessen.

Wetterbedingte Landungen von Süden: Im Interesse der Rechtssicherheit und der Überprüfbarkeit sind die Kriterien für solche Landungen, abgeleitet von internationalen Standards und Empfehlungen, zu nennen. Antrag: Die wetterbedingten Kriterien für die Anordnung von Südflügen sind zu definieren (Erläuterungen im Objektblatt).

Betriebsreglement: Antrag zur Präzisierung der Festlegungen zu den Flugrouten: «Namentlich richtet sich die Belegung der Flugrouten im Rahmen der Regeln für die Pistenbenützung (Ziff. 3 Rahmenbedingungen zum Betrieb) in erster Linie nach der Destination der Flüge und dem Verkehrsaufkommen.» «Das Betriebsreglement regelt für die kapazitätskritischen Betriebsphasen die Bedingungen, unter denen die Abflugrouten verlassen werden können.» Wenn aus Kapazitätsgründen keine Anwendung der 5'000-Fuss- oder Flugfläche-80-Regel notwendig ist, ist die Standardroute einzuhalten. Die Einführung von Wegpunkten im Nahbereich des Flughafens ist bei der Erarbeitung des definitiven Betriebsreglements sorgfältig zu prüfen.

Gebiet mit Lärmauswirkungen: der Festlegung wird zugestimmt. Die Möglichkeit, unter bestimmten Voraussetzungen davon abzuweichen, scheint unumgänglich. Um für die Raumentwicklung zuverlässige Rahmenbedingungen zu schaffen, die nicht mit jeder Änderung des Betriebsreglements in Frage gestellt werden, bedarf es einer Abgrenzungslinie.

Nachweis der Lärmelastung: Das vorgesehene System der Fluglärmüberwachung mit dem Einbezug der Kantone in den Prozess sind zu begrüssen. Dass die bundesrechtlichen Vorschriften vorrangig zu berücksichtigen sind, wird anerkannt. Kantonale Monitoring-Systeme sollten aber berücksichtigt werden, soweit sie zu zusätzlichen Erkenntnissen führen und den Vollzug der Umweltschutzgesetzgebung unterstützen. Antrag zur Ergänzung der Festlegungen: «Kantonale Systeme zur Überwachung der Lärmelastung sind für den Bund nicht verbindlich, werden aber, soweit zweckmässig, bei der Situationsanalyse und zur Beurteilung von Massnahmen zur Lärmverminderung berücksichtigt.»

Infrastruktur: Für die vorgesehenen Pistenverlängerungen gelten die Vorbehalte zum Betrieb der Variante J_{opt} (insbesondere Zustimmung der Bevölkerung). Am westlichen Ende der Piste 28 kommt eine Überdeckung der Glatt für die blosse Verlängerung der Sicherheitszone nicht in Betracht. Antrag zur Ergänzung der Erläuterungen im Objektblatt: «Eine allfällige Verlängerung der Sicherheitszone am westlichen Ende der Piste 28 erfordert eine Verlegung der Glatt gemäss dem kantonalen Projekt für die Revitalisierung der Glatt.»

Gebiet mit Hindernisbegrenzung: Die in der VIL getroffene Regelung zur Freihaltung der An- und Abflugrouten von Hindernissen ist unklar und sollte systematisch überprüft werden. Insbesondere sollten auch künftige Routen durch den Sicherheitszonenplan geschützt werden (gestützt auf die verfassungsrechtlich umfassende Rechtssetzungskompetenz des Bundes in der Luftfahrt). Der Kanton wird in seinem Richtplan die Gemeinden anweisen, keine Neueinzonungen oder Umzonungen vorzunehmen, welche die Hindernisbegrenzungsländer durchstoßen. Um Ab- oder Auszonungen einzufordern, bedarf es hingegen einer bundesgesetzlichen Grundlage, eine Sachplanfestlegung genügt hier nicht. Antrag: Im Objektblatt ist ein Auftrag festzulegen, die gesetzlichen Grundlagen zur Freihaltung zukünftiger An- und Abflugrouten von Hindernissen zu schaffen. In den Festlegungen ist zu streichen: «Soweit die Hindernisbegrenzung nicht bereits durch den Sicherheitszonenplan grundeigentümerverbindlich sichergestellt ist, sorgen die Kantone dafür, dass die Gemeinden ihre Zonenordnung dem Gebiet mit Hindernisbegrenzung anpassen.»

Flughafenperimeter: Das mit der Erschliessung der Erweiterungsfläche 4 ausgelöste Verkehrsaufkommen muss Bestandteil der Festlegungen und des Controllings im landseitigen Verkehr bilden. Antrag: In den Erläuterungen im Objektblatt ist zu präzisieren, dass die landseitige Erschliessung der Fläche 4 über das Tor 130 zu erfolgen hat.

Fruchtfolgeflächen: Antrag zur Ergänzung der Festlegungen im Objektblatt: «Innerhalb des Perimeters legt der Kanton keine Fruchtfolgeflächen fest. Soweit bereits bestehende Fruchtfolgeflächen beeinträchtigt werden, sind diese aufgrund der Vorgaben im kantonalen Richtplan zu kompensieren.» Ergänzung der Erläuterungen zum Natur- und Landschaftsschutz: «Verluste an Fruchtfolgeflächen aufgrund von Erweiterungen des

Flughafenperimeters oder aufgrund von ökologischen Ersatzmassnahmen sind zu kompensieren. Dies betrifft insbesondere die Fläche Elektrohof.»

Natur- und Landschaftsschutz: Antrag zur Präzisierung der Festlegungen im Objektblatt: «Die Flughafenhalterin ist als Verursacherin verantwortlich für die Ersatzmassnahmen. Sie kann ihre Ersatzpflicht ganz oder teilweise durch Beiträge an einen kantonalen Massnahmenpool erfüllen.»

Landseitiger Verkehrsanschluss: Die Erreichbarkeit des Flughafens hat zu Recht oberste Priorität. Der landseitige Verkehr findet in verschiedenen, stark miteinander verflochtenen nationalen und regionalen Verkehrssystemen statt; die Abstimmung zwischen Bundessachplanungen und kantonaler Verkehrsrichtplanung ist von besonderer Bedeutung (regionales Gesamtverkehrskonzept). Der Flughafen ist mit dem öffentlichen Verkehr sehr gut erschlossen, genügend Kapazitätsreserven um das erwartete Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Auf dem Strassennetz bestehen demgegenüber zahlreiche Engpässe. Das Agglomerationsprogramm Zürich verlangt, dass mindestens 57 % des Mehrverkehrs in der Flughafenregion vom öffentlichen Verkehr übernommen werden. Antrag zur Präzisierung des Auftrags des Kanton Zürich im Objektblatt: «Der Kanton Zürich sorgt für attraktive und leistungsfähige Angebote des öffentlichen Regional- und Agglomerationsverkehrs vom und zum Flughafen auf der S-Bahn, auf der Glatttalbahn und auf dem Busnetz. Er leitet rechtzeitig weitere Ausbauschritte im öffentlichen Personenverkehr ein und sorgt mit einem Verkehrsmanagement auf der Strasse für eine hohe Fahrplanstabilität der Buslinien und für eine Optimierung des Verkehrsflusses des Individualverkehrs. Kanton, Gemeinden und der Flughafen sorgen in ihrem Zuständigkeitsbereich für sichere und attraktive Verkehrsnetze für den Fuss- und Radverkehr vom und zum Flughafen.»

Verbindung mit Basel: Wegen der begrenzten Kapazität des Flughafens gewinnt die Verkehrsteilung mit dem Flughafen Basel-Mulhouse an Bedeutung. Antrag: Zusätzliche Festlegung, wonach von Zürich und Basel aus der Flughafen der andern Stadt mit einer direkten, umsteigefreien Bahnverbindung in einer Richtzeit von höchstens einer Stunde zu erreichen ist.

Modalsplit: Die Zielvorgabe steht unter dem Vorbehalt der landseitigen Erreichbarkeit des Flughafens und richtet sich an alle Verkehrs- und Raumplanungsbehörden, die Einfluss auf die Verkehrsanteile nehmen können. Sie beruht auf der neuen Modalsplit-Definition, wonach der gesamte Ziel- und Quellverkehr des Flughafens (ohne Langsamverkehr) einzubeziehen ist. Es ist notwendig, ehrgeizige Ziele zu setzen, welche die beteiligten Verantwortungsträger herausfordern, damit sie die notwendigen Investitionen in die Infrastruktur tätigen. Antrag zur Präzisierung der Festlegungen im Objektblatt: «Unter der Voraussetzung, dass die Erreichbarkeit des Flughafens für Flughafennutzungen sichergestellt werden kann, ist im Personenverkehr der Anteil der mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegten Wege am landseitigen Ziel- und Quellverkehr der Flughafen- und Nebenanlagen innerhalb des Flughafenperimeters (bimodaler Modalsplit) bis 2020 auf 42 %, bis 2030 auf 46 % zu steigern (Zielwert).» Präzisierung der Erläuterungen: «Neu soll nun der gesamte Ziel- und Quellverkehr am Flughafen in den Modalsplit einbezogen werden (alle Nutzergruppen einschliesslich Begleitpersonen). Die Details für die Verkehrserhebungen und für die Berechnungen des Modalsplits sind in Absprache mit dem Kanton festzulegen, damit im Verkehrscontrolling des Kantons neben den Eigenheiten des auf den Flughafen bezogenen Verkehrs auch Quervergleiche mit anderen Regionen und vor allem mit anderen verkehrsintensiven Nutzungen angestellt werden können.»

Parkierung: Die Verantwortung für die Off-Airport-Parkplätze wird zurecht dem Kanton Zürich zugewiesen; die Regelung ist dem kantonalen Richtplan zu überlassen. Antrag: Die Festlegung im Objektblatt zu den Parkplätzen für Flugpassagiere ausserhalb des Flughafenperimeters ist auf die Feststellung zu beschränken, dass solche Anlagen nicht als Flughafenanlagen gelten und dem kantonalen Recht unterstehen.

Überwachung der Verkehrsentwicklung: Verantwortung wird zu Recht dem Kanton zugewiesen und ist im Rahmen des Gesamtverkehrscontrollings sicherzustellen. Antrag zur Präzisierung der Festlegungen im Objektblatt: «Die Flughafenhalterin erhebt alle vier Jahre das Verkehrsaufkommen der Flughafen- und Nebenanlagen innerhalb des Flughafenperimeters und die Verkehrsanteile differenziert nach Nutzergruppen. Sie stellt diese Daten und die aktualisierten statistischen Grundlagen zu den Parkplätzen und deren Belegung dem Kanton Zürich zur Verfügung. Sind die Zielwerte für den Modalsplit nicht erreicht, analysiert der Kanton die Ursachen und vereinbart mit den zuständigen Bundesstellen und der Flughafenhalterin die notwendigen Massnahmen. Diese Massnahmen dürfen die Erreichbarkeit des Flughafens nicht schmälern.»

Kanton Aargau (Regierungsrat vom 24.11.2010)

Nachhaltigkeit: Der Flughafen soll sein Wachstum auf Rahmenbedingungen ausrichten, welche die Anforderungen von Raumnutzung, Umwelt und Bevölkerung berücksichtigen. Der Objektblatt-Entwurf entspricht diesen Anforderungen weitgehend. Die Wichtigkeit des Flughafens für die wirtschaftliche Entwicklung der Schweiz wird nicht in Frage gestellt. Er müsse aber im Angebot Konzessionen eingehen (die durch andere Standortfaktoren des Wirtschaftsraums Schweiz kompensiert werden können) und verstärkt auf qualitatives Wachstum fokussieren. Antrag: Im SIL (Konzeptteil oder Objektblatt) müssen die notwendigen Kriterien für das zu leistende Angebot und die entsprechenden Steuerungs- und Aufsichtsinstrumente verankert werden (Beispiele: keine Charterflüge in der Nacht, Einfluss des Bundes bei der Slot-Vergabe).

Richtplan: Siedlungsentwicklungsräume Baden/Wettingen (mit Entwicklungsachse nach Lengnau) und Bremgarten/Mutschellen (mit Entwicklungsachse nach Bergdietikon): Planerische Einschränkungen durch Fluglärm stehen im Konflikt zu diesen Zielen, es besteht Abstimmungsbedarf (sinnvollerweise vor Richtplanberatung im Grossen Rat 1. Quartal 2011). Antrag: Die Abstimmung des künftigen Flugbetriebs (insbesondere Nachtbetrieb) mit der Raumentwicklung des Kantons Aargau sei unter Einbezug des Kantons nachzuholen. Mittelfristig seien Verfahrensprozesse und einschlägige Bundesgesetzgebung so anzupassen, dass die betroffenen Kantone (Standortkanton und die durch den Fluglärm massgeblich betroffenen Nachbarkantone) die gleichen Mitwirkungsrechte besitzen.

Betriebsvarianten: Einverstanden mit Variante E_{DVO} im Tagbetrieb, im Nachtbetrieb seien Anpassungen erforderlich. Das Objektblatt soll auf Grundlage dieser Variante ausgearbeitet werden (ohne gekröpften Nordanflug, auf Variante E_{DVO}-G ist endgültig zu verzichten). Die Variante E_{opt} setze zwingend voraus, dass für die aargauischen Gemeinden Entlastungsmassnahmen getroffen würden (z. B. Continuous Descent Approach, alternierende Benutzung der Pisten 14 und 16 zwischen 06.00 und 07.00 Uhr). Der Tagbetrieb der Variante J_{opt} führe im Kantonsgebiet zu mehr Lärm betroffenen; Pistenverlängerungen seien aufgrund der beschränkten Vorteile für den Flugbetrieb nicht vertretbar. Die Variante J_{opt} wird als nicht zweckmäßig beurteilt. Der Verzicht auf die Parallelpiste wird begrüßt.

Gebiet mit Lärmauswirkungen: Die Möglichkeit, unter bestimmten Bedingungen vom festgelegten Gebiet mit Lärmauswirkungen abzuweichen (Verbesserung der Lärmsituation, Sicherheit, Deutschland), stelle die bisher erreichte planerische Abstimmung in Frage und vernichte jede Planungssicherheit. Wenn sich die Verhältnisse veränderten oder eine gesamthaft bessere Lösung möglich sei, müsse der Sachplan überprüft und im ordentlichen Verfahren angepasst werden (Art. 9 Abs. 2 RPG). Für eine Lösung mit Deutschland bestehe ein genügender Spielraum. Antrag: Der dritte Abschnitt der Festlegungen zum Gebiet mit Lärmauswirkungen widerspreche dem Raumplanungsgesetz und sei im Interesse der Planungssicherheit zu streichen. Die Lärmkurve zum Planungswert müsse als maximaler Perimeter der Flughafenentwicklung gelten, der nicht mehr ausgedehnt werden dürfe (Reduktionen wären zulässig).

Nachtbetrieb: Der Flughafen sei hinsichtlich der Lärm belastung nach wie vor sanierungspflichtig, eine abschliessende Beurteilung möglicher Sanierungsmassnahmen sei nach der Verabschiedung des Objektblattes vorzunehmen (Entscheid BVGer 10.12.2009). Der Objektblattentwurf missachte diese Ausgangslage, anstelle von zusätzlichen Lärmsanierungsmassnahmen werde die Bevölkerung stärker belastet (Ausnahmeregelung nach 23.30 Uhr, Öffnung der Startpiste 28 in den Tagesrandstunden). Er sei unter Berücksichtigung der Sanierungspflicht zu überarbeiten, die Interessenabwägung bei Gewährung von Erleichterungen habe sich an der gerichtlichen Praxis auszurichten. Antrag: Der Nachtbetrieb sei zusammen mit dem Kanton Aargau zu überarbeiten, so dass die Planungswerte gemäss LSV grösstmöglich eingehalten werden (eine Überschreitung wird höchstens für kleine Grenzgebiete akzeptiert). Bei den nach 22.00 Uhr nach Norden startenden Flugzeugen sei entsprechend der Destination ein Verteilschlüssel (Ost:West von 1:1, höchstens 1:2) festzulegen.

Ausnahmeregelung nach 23.30 Uhr: Ein geordneter Flugbetrieb in Ausnahmesituationen (insbesondere aus Sicherheitsgründen) sei auf die Ausnahmemöglichkeit während den Nachtsperrstunden angewiesen. Die Ausnahmen seien in Art. 39d VIL geregelt, zusätzliche Ausnahmen nur sehr restriktiv zu handhaben, Ausnahmegründe seien detailliert aufzulisten. Antrag: Die Nachtruhe sei zwingend auf 23.00 bis 06.00 Uhr (Verspätungsabbau bis 23.30 Uhr) festzulegen. Die offen formulierte Möglichkeit, im Betriebsreglement Ausnahmen für den Verspätungsabbau zwischen 23.30 und 00.30 Uhr zu gewähren, wird strikt abgelehnt. Ausnahmen seien nur bei nicht vorhersehbaren, ausserordentlichen Verhältnissen zuzulassen, soweit sie aus überwiegenden öffentlichen Interessen, insbesondere zur Wahrung der Sicherheit notwendig seien.

Gekröpfter Nordanflug: Eine Kombination der letzten Starts am späten Abend (Surbtalroute) und der ersten Anflüge am Morgen (gekröpfter Nordanflug) könne in keiner Weise akzeptiert werden. Zudem sei die Auflinierung für den gekröpften Nordanflug auf tiefer Flughöhe über stark bebautem Gebiet vorgesehen. Die Betriebsvariante E_{DVO} werde in der Bevölkerung als Provokation empfunden, welche die konstruktive Mitar-

beit des Kantons im SIL-Prozess desavouieren würde. Überdies sollen in Betriebskonzepten festgelegte, regelmässig beflogene Routen und Auflinierbereiche aus grundsätzlichen Sicherheitserwägungen nicht über Kernanlagen geführt werden. Antrag: Der gekröpfte Nordanflug wird in seiner Lage kategorisch abgelehnt; auf die Betriebsvariante E_{DVO}-G sei endgültig zu verzichten. Sollte er dennoch in Betracht gezogen werden, sei das Auflinieren über dem Reuss- und Limmattal zu verbieten. Der Auflinierbereich müsste mindestens auf Flugfläche 80 gelegt und der Anflug zwingend über den Ausflugpunkt des Warteraums GIPOL geführt werden. Eine Linienführung des gekröpften Nordanflugs direkt über den bestehenden Kernanlagen (insbesondere Zwischenlager Würenlingen) wird abgelehnt. Das eidg. Nuklearsicherheitsinspektorat (ENSI) sei zu beauftragen, die Sicherheitsabklärungen der HSK von 2003–05 unter den veränderten Umständen zu bestätigen.

Flugrouten: Die Linienführung ist mit dem Kanton abgestimmt. Die Surbtalroute wird nur akzeptiert, wenn gleichzeitig die Lärmauswirkungen in der Nacht reduziert und auf den gekröpften Nordanflug verzichtet wird. Antrag: Ergänzung der Festlegungen im Objektblatt mit «Die in den Erläuterungen zum SIL-Objektblatt dargestellten An- und Abflugrouten gelten in ihrer Lage als räumlich abgestimmt. Neue Flugrouten oder wesentlich veränderte Linienführungen müssen mit den betroffenen Kantonen vorgängig abgestimmt werden.» Die vorgesehene Optimierung der Abflugroute nach Westen über dem Navigationsfixpunkt BREGO sei unverzüglich vorzunehmen (gemäss Urteil BVGer vom 10.12.2010)

Massnahmen zur Lärmreduktion, Anträge: Die FZAG sei im Objektblatt zu verpflichten,

- dauernd alle technisch und betrieblich möglichen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen zu ergreifen, um die Umweltbelastung (insbesondere Lärm) zu reduzieren, sowie neue technische Entwicklungen laufend zu prüfen und gegebenenfalls rasch umzusetzen (aus heutiger Sicht Continuous Descent Approach, lärmoptimierte Startverfahren);
- auf den Startrouten Wegpunkte mit definierten Mindestflughöhen festzulegen (mit Anhebung Luftraum-Untergrenzen, soweit aus Sicherheitsgründen möglich);
- nachts und in den Tagesrandstunden für die Einhaltung der Abflugrouten zu sorgen (Ausdehnung der 8'000-Fuss-Regel auf die Tagesrandstunden);
- im Betriebsreglement Massnahmen zur Rücksichtnahme auf die Bevölkerung auch im Tagbetrieb und insbesondere in den Tagesrandstunden (06.00 bis 07.00 Uhr, 21.00 bis 22.00 Uhr) umzusetzen; Starts Richtung Süden und Westen sind erst ab 07.00 Uhr zuzulassen (wie bisher und vom BVGer am 10.12.2010 bestätigt; die vorgesehene Ungleichbehandlung mit der Einschränkung der Starts nach Süden bis 06.30 Uhr ist nicht gerechtfertigt und wird nicht akzeptiert).

Monitoring und Controlling: Mit eigenen Messstationen hätten die Kantone die Lücken im Monitoring des Flughafens geschlossen. Das bestehende Controlling sei völlig ungenügend; Trotz regelmässiger Überschreitung der im vBR festgelegten zulässigen Lärmelastung würden keine Massnahmen getroffen. Die im Objektblatt vorgesehene Toleranzgrenze von drei Jahren sei sachlich und rechtlich nicht akzeptabel (im Gegensatz zu baulichen Sanierungen im Strassenverkehr seien Massnahmen im Luftverkehr mit dem Flugplan rasch umsetzbar). Antrag: Die Flughafenbetreiberin sei zu verpflichten, das Monitoring in der heutigen Qualität weiterzuführen und noch vorhandene Lücken zu schliessen. Die Vorgaben im Objektblatt seien so zu überarbeiten, dass die zuständigen Bundesstellen verpflichtet würden, den Flugbetrieb hinsichtlich der Einhaltung der Vorschriften zu überwachen und unverzüglich einzugreifen, sobald feststehe oder zu erwarten sei, dass die zulässige Lärmelastung überschritten werde. Kantonale Lärmessungen seien dabei zu berücksichtigen. Der Aargauer Routenindex und die diesbezüglichen Regeln des Richtplans seien für das Controlling anzuerkennen.

Kanton Schaffhausen (Regierungsrat vom 23.11.2010)

Pistenverlängerung: Die Verlängerung der Piste 14-32 sei nicht ins Objektblatt aufnehmen, solange dadurch die Lärmbelastung im Norden zunehmen würde. Mit der Pistenverlängerung werde nur eine marginale Kapazitätserweiterung erzielt, die für den Kanton Schaffhausen zu einer beträchtlichen Mehrbelastung mit Lärm führe (solange keine Kompensation durch fortschreitende Technik erfolge).

Südstarts: Als Option sei ins Objektblatt aufzunehmen, dass auch zu den Hauptverkehrszeiten nach Süden gestartet werden könne. Mit dem Ziel der gerechten Verteilung der Vor- und Nachteile des Flughafens soll nicht auf diese Option verzichtet werden. Im Sinne einer Opfersymmetrie seien auch im Nachtbetrieb Starts nach Süden vorzusehen (wahrnehmbare Lärmverminderung in Rüdlingen und Buchberg durch überflugsfreie Zeiten).

Ausnahmeregelung Nacht: Die Festlegung zur Ausnahmeregelung nach 23.30 Uhr sei aus dem Objektblatt zu streichen. Damit würde die erweiterte Nachtruhe von 23.00 bis 06.00 Uhr praktisch unwirksam gemacht, was zu empfindlichen Lärmstörungen führen würde. Der Verweis auf die Bestimmung in der VIL reiche aus.

Überwachung der Lärmbelastung: Der generelle Ausschluss kantonaler Systeme sei nicht gerechtfertigt und deshalb zu streichen. Der vom Kanton Aargau entwickelte Routenindex (rechnerisches Modell zur Feststellung der Lärmeinwirkungen aufgrund der tatsächlichen Flugbewegungsdaten) werde auch in den Kantonen Schaffhausen und Thurgau verwendet. Zumindest wäre im Objektblatt der Hinweis anzubringen, dass der Bund kantonale Überwachungssysteme berücksichtigen könne.

Kanton St. Gallen (Regierungsrat vom 27.10.2010)

Parallelpiste: Es sei fraglich, wie dem Anspruch der nachfrageorientierten Entwicklung langfristig nachgekommen werden solle, wenn auf die Sicherung der Parallelpiste verzichtet wird. Mit der Abkehr von dieser Sicherung sei die Anpassung des Grundsatzes zur nachfrageorientierten Entwicklung konsequent. Um den Betrieb auch über 2030 hinaus zukunftsgerichtet gewährleisten zu können, sei die Planung dieser weiteren Entwicklung frühzeitig an die Hand zu nehmen.

Pistenverlängerungen: Die Variante J_{opt} wird abgelehnt, weil eine derart weitgehende Verlagerung von Anflügen nach Osten aufgrund der DVO nicht erforderlich sei und weil die dazu notwendigen baulichen Anpassungen in keinem Verhältnis zum Kapazitätsgewinn stünden (im Vergleich zu Varianten E_{DVO} / E_{opt}). Es gebe Zweifel, ob die Zahl der Lärmbetroffenen bei J_{opt} signifikant tiefer liege, zudem gäbe es viele neu betroffene Personen. Mit der Formulierung im SIL werde J_{opt} als Verhandlungsnachricht an Deutschland präsentiert; die freiwillige Verlagerung des Flugbetriebs nach Osten widerspreche der Forderung, den Flugbetrieb an der gewachsenen Nordausrichtung auszurichten (Verweis auf raumplanerische Grundsätze in Art. 3 RPG). Falls mit Rücksicht auf den Standortkanton an J_{opt} festgehalten werde, müssten eine Variante als neutrale Option formuliert und Gesetzesbestimmungen des Standortkantons erwähnt werden.

Flugbetrieb am Abend nach 21.00 Uhr: Anflüge von Osten werden abgelehnt, sie seien keine zwingende Vorgabe der DVO und widersprüchen ebenfalls der Forderung, den Flugbetrieb an der gewachsenen Nordausrichtung auszurichten.

An-/Abflugrouten: Entgegen dem Wunsch des Kantons werde auf eine verbindliche Festlegung verzichtet. Die Abflugrouten würden über dicht besiedelte Gebiete führen und seien mit dem Kanton nicht abgestimmt (Erläuterungen S. 22). Unter Anwendung der 5'000-Fuss-Regel sei eine flächendeckende Belegung des Gebiets zwischen Wil und St. Gallen mit Lärm zu befürchten. Eine lärmässige Optimierung der Flugrouten im Rahmen der Sachplanung sei erforderlich, deren Verlauf sei mit Wegpunkten (nicht nur im Nahbereich) festzulegen. Auf die Anwendung der 5'000-Fuss-Regel sei zu verzichten. Eventualiter seien die Festlegungen zur Ausgestaltung der Flugrouten mit klaren Vorgaben zur Lärmvermeidung zu konkretisieren (Bestimmungen im Objektblatt liessen darauf schliessen, dass nur Flugrouten innerhalb Lärmkurven angesprochen seien).

Abstimmung mit der Luftwaffe: Auf eine vertikale und horizontale Entflechtung der An- und Abflüge werde Wert gelegt. Die Luftraumnutzung im Gebiet Säntis sei zugunsten der zivilen Luftfahrt weiter zu optimieren, zumindest seien entsprechende Vorgaben festzulegen. Dem Interesse der Lärmvermeidung bei den zivilen Flügen sei gegenüber der militärischen Nutzung des Luftraums Vorrang einzuräumen.

Anflugverfahren: Die Festlegung, wonach sich die Routenführung nach der zur Verfügung stehenden Navigationstechnologie richtet, sei zu wenig konkret. Anzustreben wäre eine kanalisierte Heranführung der Anflüge an den Endanflugpunkt; das heute praktizierte Radar-Vectoring führe zu einer weitflächigen Belärmung und entspreche nicht dem umweltrechtlichen Vorsorgeprinzip.

Kanton Schwyz (Regierungsrat vom 29.10.2010)

Parallelpiste: Es sei unverständlich, dass auf die Flächensicherung für einen allfälligen späteren Bau einer Parallelpiste verzichtet werde. Der Wirtschaftsstandort Schweiz sei darauf angewiesen, dass der Flughafen zu einem späteren Zeitpunkt die der Nachfrage entsprechenden Kapazitäten bereitstellen könne, weshalb für die Parallelpiste raumplanerisch vorzusorgen sei.

Betriebsvarianten: Das Objektblatt soll sich an den Varianten J_{opt} und E_{opt} orientieren, wobei J_{opt} bevorzugt werde. Der Flugverkehr soll sich an der gewachsenen Nordausrichtung orientieren, der Süden soll wieder entlastet werden. So lange die deutschen Sperrzeiten bestehen, soll der gekröpfte Nordanflug eine Option bleiben.

Südanflüge, Südstarts geradeaus: Diese Varianten werden aus Lärm- und Sicherheitsgründen abgelehnt. Begrünst wird der Verzicht auf Südstarts geradeaus für die Kapazitätssteigerung in den Hauptverkehrszeiten. Vermisst werden Aussagen zum Anflugregime, wenn nicht nur im Norden und Osten, sondern auch im Süden schlechte Sicht- oder Windverhältnisse herrschen; verlangt wird hier eine Präzisierung der Festlegungen.

Deutschland: Die DVO sei durch eine zwischenstaatliche Vereinbarung abzulösen. Die künftige Ausgestaltung des Flughafenbetriebs werde massgeblich von den Verhandlungsergebnissen abhängen, die raumplanerischen Dispositionen im SIL-Objektblatt müssten darauf ausgerichtet werden (bedingt evtl. eine baldige Revision des SIL-Objektblatts).

Kanton Thurgau (Regierungsrat vom 26.10.2010)

Hauptantrag: Alle Festlegungen im Objektblatt, welche die Umsetzung der Variante J_{opt} betreffen, seien ersatzlos zu streichen. Die Variante sei mit grossen Investitionen verbunden, bringe aber gegenüber den Varianten auf dem bestehenden Pistensystem keine Verbesserung der Kapazität. Die Aussage, wonach eine Verbesserung bei den Lärmauswirkungen erreicht werde, sei falsch (Unsicherheitsbereiche bei der Lärberechnung, kein signifikanter Unterschied zu den andern Varianten, uneinheitliche Bevölkerungszahlen).

Verspätungsabbau: Auf eine Ausnahmeregelung für die Zeit zwischen 23.30 und 0.30 Uhr sei zu verzichten, die entsprechende Bestimmung im Objektblatt ersatzlos zu streichen.

Bestehendes Pistensystem: Der Betrieb soll soweit als möglich nach Norden ausgerichtet werden; Anpassung im Objektblatt: «Auf dem bestehenden Pistensystem wird im Tagesbetrieb von Norden, bei Überschreitung der erlaubten Werte für Rückenwindlandungen von Osten angeflogen.»

Gekröpfter Nordanflug: Der Fluglärm sei ausgewogen zu verteilen. Vom gekröpften Nordanflug soll nicht nur der Süden, sondern müsse zwingend auch der Osten profitieren. Die entsprechende Bestimmung im Objektblatt sei in diesem Sinn zu ergänzen.

An-/Abflugrouten: Eine verbindliche Festlegung der Flugrouten fehle. Mit Verweis auf das Betriebsreglement würden nur allgemeine und vage Grundsätze aufgestellt. Weil die Flugrouten unmittelbar raumwirksam sind, seien die Eckpunkte dazu im Objektblatt zu verankern. Die lärmässige Optimierung der Abflugrouten sei im Rahmen der Sachplanung erforderlich, deren Verlauf sei mit Wegpunkten (nicht nur im Nahbereich) festzulegen. Auf die Anwendung der 5'000-Fuss-Regel ist zu verzichten. Die Festlegung, wonach sich die Routeführung der Anflüge nach der zur Verfügung stehenden Navigationstechnologie richte, sei zu wenig konkret. Die kanalisierte Heranführung der Anflüge an den Endanflugpunkt soll als Option offen sein und dem heute praktizierten Radar-Vectoring (das zu einer weitflächigen Belärmung führt) gegenüber gestellt werden können. Die Bestimmungen im Objektblatt seien im Sinne dieser Erwägungen anzupassen.

Flughafen Friedrichshafen: Die Auswirkungen seien in eine Gesamtbetrachtung einzubeziehen.

Forderungen aus der Vernehmlassung zum Schlussbericht: Akzeptabel sei einzig Variante E_{DVO} unter Einbezug von Südlandungen, Varianten mit Pistenverlängerungen würden strikt abgelehnt. Der Betrieb des Flughafens habe nach der gewachsenen Nordausrichtung zu erfolgen, das gemäss DVO zulässige Mass an Überflügen über Deutschland sei voll auszunützen. Verhandlungsgewinne mit Deutschland und technische Neuerungen müssten primär den seit 2000 neu beschallten Gebieten zu Gute kommen. Es sei darauf hinzuwirken, dass die Abflugroute nach Norden geradeaus bei allen Varianten eingesetzt werden kann. Abflüge seien bis 8'000 Fuss zu führen, entsprechende Wegpunkte seien zu setzen. Für Ostanflüge sei die Einführung eines kanalisierten Vectorings zu prüfen. Nach der Entflechtung der An- und Abflüge müsse der Luftraum TMA 4 im Osten wieder auf seine ursprüngliche Höhe angehoben werden. Es sei sicherzustellen, dass der meteorologisch bedingte Wechsel von Nord- auf Ostanflugkonzepte nur bei tatsächlich sicherheitsrelevanten Windgeschwindigkeiten und Sichtverhältnissen erfolge.

Kanton Zug (Baudirektion vom 27.10.2010)

Ausgangslage, Zweck der Anlage: Die Formulierung sei mit «Grösster interkontinentaler Flughafen der Schweiz, ...» zu ergänzen. Für Zug als Teil des Metropolitanraums Zürich sei nicht nur die «internationale», sondern auch die «interkontinentale» Erreichbarkeit wichtig. Zwischen der Zweckbestimmung des Flughafens (grösster und wichtigster Landesflughafen, Schlüsselinfrastruktur für die Befriedigung der Nachfrage nach Mobilität) und der Beschränkung auf Betriebsvarianten, welche die Nachfrage langfristig nicht zu decken vermöchten, bestehe ein fundamentaler Widerspruch. Es sei nicht akzeptabel, dass das SIL-Objektblatt die für den Wirtschaftsstandort Zug nötige Entwicklung des Flughafens nicht gewährleisten könne.

Pistensystem, Betriebszeiten: Den vorgelegten Betriebsvarianten wird zugestimmt.

Anflugverfahren: Der «Continuous Descent Approach» soll für den Flughafen Zürich geprüft (vor allem für die Randzeiten) und ins Objektblatt aufgenommen werden. Ziel des kontinuierlichen Sinkflugs sollen die geringeren Lärmenissionen sein.

Landseitiger Verkehrsanschluss: Zug ist einverstanden mit den Festlegungen; die Erreichbarkeit des Flughafens sei primär mit dem ÖV sicherzustellen (der Langsamverkehr spielt keine Rolle), Parkierungsanlagen für Reisende mit dem Auto müssten zur Verfügung gestellt werden.

Kanton Luzern (Bau-, Umwelt und Wirtschaftsdepartement vom 30.11.2010)

Allgemein: Der Flughafen sei für den Metropolitanraum Zürich und damit auch für Kanton Luzern ein wichtiges Tor zur Welt. Er nehme für die Positionierung des Wirtschafts- und Tourismusstandorts Luzern eine Schlüsselfunktion wahr. Die Festsetzung der Möglichkeit zur nachfrageorientierten Entwicklung wird unterstützt; um dies zu gewährleisten, sei eine weitsichtige Planung gefragt. Bedürfnisse der Bevölkerung und der Umwelt seien dabei zu berücksichtigen; den Themen Siedlungsentwicklung, Lärmelastung und Nachtbetrieb sei in der Planung Beachtung zu schenken. Wichtig sei die Abstimmung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern, die Anbindung des Flughafens an den öffentlichen Verkehr sei von zentraler Bedeutung.

Parallelpiste: In mittelbarer Zukunft sei ein Parallelpistensystem nötig, die entsprechenden raumplanerischen Massnahmen seien ins Objektblatt aufzunehmen.

Kanton Nidwalden (Volkswirtschaftsdirektion vom 29.10.2010)

Parallelpiste: Der Flughafen soll sich im Interesse des Standortes Schweiz nachfrageorientiert entwickeln können. Unter den vorgeschlagenen Rahmenbedingungen könnte diese Nachfrage mittelfristig nicht abgedeckt werden; die raumplanerische Sicherung eines Parallelpistensystems sei ins Objektblatt aufzunehmen.

Betriebszeiten: Der Drehkreuzbetrieb (wichtig auch für Erreichbarkeit der Zentralschweiz für zahlungskräftige Touristen aus entfernten Destinationen) setze konkurrenzfähige Betriebszeiten voraus. Der Verspätungsabbau sei bis 24.00 Uhr auszudehnen mit einer vernünftigen Ausnahmeregelung ab 24.00 Uhr.

Südanflüge, Südstarts geradeaus: Diese seien notwendig für einen künftig leistungsfähigen und stabilen Betrieb. Einzige Möglichkeit für die Erhöhung der Kapazität auf dem bestehenden Pistensystem seien Starts 16 geradeaus in den Startwellen.

Militär: Der Flughafen sei für den Wirtschaftsstandort Schweiz sehr wichtig. Er sei gegenüber den Interessen des Militärs (Waffenplatz, Flugplatz Dübendorf, Trainingsraum) prioritätär zu behandeln; diese Priorität sei im Objektblatt festzulegen.

Kanton Basel-Landschaft (Finanz- und Kirchendirektion vom 28.10.2010)

Allgemein: Die betrieblichen Rahmenbedingungen im Objektblatt seien Ausdruck der Güterabwägung zwischen volkswirtschaftlicher Bedeutung des Flughafens und Fluglärm- bzw. Anwohnerschutz; sie seien nachvollziehbar. Für Basel-Mulhouse werde eine Güterabwägung nach den gleichen Grundsätzen vorzunehmen sein, was substanzelle Ausbauten und Erweiterungen nicht erschweren oder verunmöglichen sollte; ein nachfrageorientiertes Wachstum soll hier weiterhin möglich bleiben.

Betriebszeiten: Die Restriktionen in Zürich dürften nicht zu einer Verlagerung von Flügen nach Basel führen (mit anschliessendem Transfer der Passagiere mit dem Bus nach Zürich). Allfällige Kapazitäts- oder Betriebs-

zeitenprobleme sollen ausschliesslich mit lokalen Lösungen in Zürich bewältigt werden; mit entsprechender Regelung im Objektblatt oder Betriebsreglement.

Kanton Basel-Stadt (*Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt vom 22.10.2010*)

Allgemein: Die betrieblichen Rahmenbedingungen im Objektblatt seien Ausdruck der Güterabwägung zwischen volkswirtschaftlicher Bedeutung des Flughafens und Fluglärm- bzw. Anwohnerschutz; sie seien nachvollziehbar.

Betriebszeiten: Die Restriktionen in Zürich dürften nicht zu einer Verlagerung von Flügen nach Basel führen (mit anschliessendem Transfer der Passagiere mit dem Bus nach Zürich). Der Verwaltungsrat des EAP toleriere zwischen 23.00 Uhr und 06.00 Uhr keine ausserplanmässigen Flüge (ausser Notfälle). Allfällige Kapazitäts- oder Betriebszeitenprobleme sollen ausschliesslich mit lokalen Lösungen in Zürich bewältigt werden; mit entsprechender Regelung im Objektblatt oder Betriebsreglement.

Cantone Ticino (*Consiglio di Stato vom 9.11.2010*)

Allgemein: Landesflughäfen spielten im nationalen sozioökonomischen System eine zentrale Rolle. Der Flughafen Zürich sei für die Anbindung des Tessins an die übrige Schweiz (und damit den nationalen Zusammenhalt) von grundlegender Bedeutung. Wichtig sei die Aufrechterhaltung der Anschlussflüge aus dem Tessin nach Zürich (Modalsplit der Flugreisenden aus dem Tessin nach Zürich 50 %; könnte sich mit der Fahrzeitverkürzung durch das Projekt AlpTransit zugunsten der Bahn verändern). Der Flughafen müsse seine Funktion im nationalen und internationalen Luftverkehr weiterhin erfüllen können. Mit Blick auf die Konkurrenz im internationalen Umfeld (z. B. Malpensa) sei es gefährlich, die Entwicklung des Flughafens einzuschränken. Eine Raumsicherung für künftige Ausbauten und die räumliche Integration des Flughafens ins städtische Gefüge müssten aber vorgenommen werden; insbesondere sei eine Aufnahme der Option der Parallelpiste ins Objektblatt angezeigt.

Formal: Die Kantone mit Regionalflughäfen mit Linienverkehr sollen in die Vernehmlassungen zur Planung der Landesflughäfen einbezogen werden.

Kanton Wallis (*Departement für Volkswirtschaft, Energie und Raumplanung vom 10.12.2010*)

Allgemein: Die volkswirtschaftliche Bedeutung der internationalen Flughäfen sei unbestritten; der Tourismus im Kanton Wallis sei stark abhängig vom guten Funktionieren dieser Infrastrukturen. Das Prinzip der nachfrageorientierten Entwicklung gemäss dem luftfahrtpolitischen Bericht des Bundesrates sei aufrecht zu erhalten. Unter diesem Aspekt sollten die operationellen Rahmenbedingungen während der Betriebszeiten nicht eingeschränkt und die Ausnahmen für die Nachtflüge nach 23.00 Uhr flexibler geregelt werden. Die Raumsicherung für ein Parallelpistensystem sollte nicht ausgeschlossen werden. Die Flughäfen Genève und Basel-Mulhouse sollten weiterhin von der geltenden Nachtflugregelung bis 24.00 Uhr (Verspätungsabbau 00.30 Uhr) profitieren; die vorgeschlagene restriktive Nachtflugregelung in Zürich könne zu ähnlichen Einschränkungen auf diesen Flughäfen führen (was deren internationale Konkurrenzfähigkeit gefährden würde).

Deutschland, Landkreise Konstanz, Lörrach, Schwarzwald-Baar, Tuttlingen, Waldshut (*Stellungnahme vom 19.10.2010*)

Betriebsvarianten: J_{opt} und E_{opt} sähen entgegen der DVO bereits ab 06.00 Uhr morgens Landungen von Norden vor, J_{opt} und enthielten darüber hinaus Direktstarts nach Norden; sie seien mit der südbadischen Position und der DVO nicht vereinbar und würden abgelehnt. Der in E_{DVO} enthaltene gekröpfte Nordanflug würde am Hochrhein zu massiven Lärmbelästigungen in den frühen Morgenstunden führen. Gegen dieses Anflugverfahren sprächen auch gravierende sicherheitstechnische Belange (der Anflug tangiere zahlreiche kerntechnische Anlagen).

Warteräume: RILAX werde in den Unterlagen nicht erwähnt, gemäss Schlussbericht zum SIL-Prozess würden die bestehenden Warteräume GIPOL und AMIKI sowie die ergänzenden Räume NAPEF und SANTIS die Ausgangslage der Planung bilden. Es wird davon ausgegangen, dass RILAX künftig entbehrlich sei.

Flugbewegungen: Die Landkreise setzen sich für eine Beschränkung der Nordanflüge auf max. 75'000 pro Jahr ein.

B Anträge der Flughafen Zürich AG (21.10.2010)

Parallelpiste: Die auf einem Parallelpistensystem beruhende Betriebsvariante P sei raumplanerisch zu sichern. Eventualiter sei sie als Zwischenergebnis oder Vororientierung ins Objektblatt aufzunehmen.

Südstarts geradeaus: Die im Objektblatt verbliebenen Betriebsvarianten seien mit der Option von Starts nach Süden geradeaus zur Steigerung der Kapazität in den Hauptverkehrszeiten zu ergänzen (letzte verbliebene kapazitätssteigernde Massnahme auf dem bestehenden Pistensystem).

Rahmenbedingungen Betrieb: Sämtliche (über die Bestimmungen des Objektblatts hinausgehenden) Forderungen nach betrieblichen Einschränkungen wie namentlich ein Bewegungsplafond (in den Randstunden), Lärmkorsett oder kürzere Betriebszeiten seien abzuweisen.

VFR-Verkehr: Im Objektblatt sei die Möglichkeit vorzusehen, den VFR-Verkehr – vorbehältlich des Helikopterverkehrs – durch eine Regelung im Betriebsreglement vom Flughafen auszuschliessen. (Im Gegenzug seien die Objektblätter der umgebenden Flugplätze so anzupassen, dass sie die verdrängte Freizeitfliegerei aufnehmen können.)

Richtplanungen der Kantone: Die Bundesinteressen seien gemäss verfassungsrechtlicher Luftfahrtkompetenz im Objektblatt zu sichern (im Einzelfall auch gegen die Interessen des Standortkantons). Namentlich seien die Kantone anzuweisen, auch das Gebiet mit Planungswertüberschreitungen in den Richtplanungen zu berücksichtigen. (Lärmkurven für die Nachtstunden seien sehr volatil, ihre Festlegung sei raumplanerisch nicht sachgerecht. Raumplanerisch sachgerechte Lärmkurven müssten mögliche Verkehrsschwankungen integrieren und wären entsprechend gross. Hinweis: Die Lärmkurve vBR müsse aufgrund des Entscheids BVGer neu berechnet werden.)

Luftraumnutzung Militär (Hinweis): Annahme für die Lärmberechnungen, dass dem zivilen Flugbetrieb gegenüber der Luftwaffe Priorität eingeräumt wird.

Lärmcontrolling: Das jährliche Lärmcontrolling sei auf die Tagesstunden von 06.00 bis 22.00 Uhr zu begrenzen (zu grosse Schwankungsbereiche in den Nachtstunden). Zusätzlich sollen die Kantone angewiesen werden, auf Basis des Gebiets mit Lärmauswirkungen Ein- und Aufzonungen im Planungswertgebiet und Baubewilligungen im Immissionsgrenzwertgebiet auszuweisen (dadurch lasse sich der Einfluss der Raumplanung auf die Zhal der betroffenen Personen ausweisen).

Nachtflugsperre: Für den Verspätungsabbau nach 23.30 Uhr sei zusätzlich zu den ausserordentlichen und unvorhergesehenen Ereignissen ein Kontingent von mindestens 15 Tagen vorzusehen. Eventualiter sei ein Gesamtkontingent von mindestens 40 Tagen pro Jahr festzulegen. (Regelung der Fälle im Betriebsreglement, bei denen die Flughafenthalterin Ausnahmen für den Verspätungsabbau erteilen kann, wird begrüsst.)

Pistenverlängerungen: Die Variante J_{opt} mit der geringsten Zahl der von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Personen (signifikant bezüglich Lärmbelastung am Tag) sei im Sinne einer Priorisierung im Objektblatt zu favorisieren.

Abflugrouten: Die 5'000-Fuss-Regel bzw. die Flughöhe-80-Regel sei in die Festlegungen aufzunehmen (der Verweis auf das Betriebsreglement und die bestehende Praxis reiche nicht aus, um eine unerwünschte Verstärkung der Regelung zu verhindern).

Flughafenperimeter Militär: Die erwähnte Verbindung zwischen Kaserne und Holberg müsse unter dem Vorbehalt stehen, dass dadurch die Nutzung für Flughafenanlagen in keiner Weise eingeschränkt werde (Priorität für Flughafennutzung).

Ökologische Ausgleichsflächen: Die Pflicht, den Erhalt der bestehenden Naturwerte periodisch nachzuweisen, sei zu präzisieren; sie soll sich auf die dannzumal noch vorhandenen Flächen und nicht auf den heutigen prozentualen Anteil im Perimeter beziehen.

Landseitiger Verkehrsanschluss: Der Zielwert für den Modalsplit sei auf 42 % festzulegen, eventualiter für das Jahr 2030 auf 44 % (höhere Zielwerte seien kaum umsetzbar oder würden zu Massnahmen führen, die mit einer Verminderung der Erreichbarkeit des Flughafens verbunden sind). Als Kontrollinstrument genüge die im Abstand von vier Jahren durchzuführende Modalspliterhebung, darüber hinaus sollten keine Kontrollmassnahmen verlangt werden (kein Fahrtenmodell, keine Differenzierung nach Nutzergruppen).

C Zusammenfassung der Stellungnahmen zur Anpassung SIL-Konzeptteil III B-4, Grundsatz 6

Kanton Aargau (Regierungsrat vom 24.11.2010)

Die vorgeschlagene Änderung von Grundsatz 6 sei zwingend so beizubehalten.

Die Prognose der Flugbewegungen sei entsprechend den Angaben im SIL-Schlussbericht anzupassen (Nachfrageprognose Intraplan). Im SIL (Konzeptteil oder Objektblatt) müssten die notwendigen Kriterien für das zu leistende Angebot des Flughafens Zürich und die entsprechenden Steuerungs- und Aufsichtsinstrumente verankert werden (Beispiele: keine Charterflüge in der Nacht, Einfluss Bund bei der Slot-Vergabe).

Kanton Basel-Landschaft (Finanz- und Kirchendirektion vom 14.9.2010)

Der Kanton ist einverstanden, dass eine rein nachfrageorientierte Entwicklung der Landesflughäfen ohne Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsüberlegungen nicht zweckmäßig und kaum mehrheitsfähig sei. Die Interessenabwägung dürfe nicht zu einer Erschwerung oder Verunmöglichung substantieller Ausbau- und Erweiterungsschritte führen.

Kanton Basel-Stadt (Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt vom 24.8.2010)

Einverstanden. Er geht davon aus, dass der Bund auch unter dieser Voraussetzung eine aktive Entwicklung der Landesflughäfen verfolge und qualifizierte Ausbau- und Erweiterungsschritte weiterhin möglich seien.

Canton de Genève (Département de la solidarité et de l'emploi, Département des constructions et des technologies de l'information vom 16.9.2010)

Genf unterstützt das Prinzip der Nachhaltigkeit; die Luftfahrtinfrastruktur soll die Anforderungen des Umweltschutzes berücksichtigen, die Priorität soll aber nach wie vor aber dem Bedarf eingeräumt werden. Auf die vorgesehene Anpassung des Grundsatzes 6 sei zu verzichten.

Aéroport International de Genève (Direction Générale vom 22.9.2010)

Das Prinzip der Nachhaltigkeit sei wichtig und in jedem Fall anzuwenden. Es sei im Konzeptteil des SIL bereits an verschiedenen Stellen verankert. Die vorgesehene Anpassung des Grundsatzes 6 sei unter diesem Gesichtspunkt nicht notwendig. Sie soll nur dazu dienen, nachträglich einen Entscheid zur Entwicklung des Flughafens Zürich zu legitimieren (Verzicht auf eine nachfrageorientierte Entwicklung unter Berücksichtigung der Haltung des Kantons). Dies sei nicht gerechtfertigt. In Genf sei die Situation eine andere. Die Anwendung des Nachhaltigkeitsprinzips werde auch hier eine Güterabwägung zwischen der Entwicklung des Flughafens und den Ansprüchen der Umgebung erfordern (wobei die anzuwendenden Kriterien der Nachhaltigkeit nicht im Detail definiert sind). Mit der vorgesehenen Anpassung des Grundsatzes würde der Bund ein Signal aussenden, das dieses Güterabwägung und damit die künftigen Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens Genf beeinflussen könne (Anknüpfungspunkt für die Gegner der Flughafenentwicklung). Als Konsequenz aus der Entscheidung in Zürich könnte eigentlich statt der Anpassung des Grundsatzes 6 ebenso die im Konzeptteil des SIL festgelegte Rollenteilung der drei Landesflughäfen hinterfragt werden.

Kanton Schaffhausen (Regierungsrat vom 23.11.2010)

Schaffhausen anerkennt die zentrale staatspolitische und volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens, einer Schlüsselinfrastruktur für Mobilitätsbedürfnisse von Wirtschaft und Gesellschaft. Die Lage des Flughafens in dicht besiedeltem Gebiet verlange die Erhaltung der Wohn- und Lebensqualität der Bevölkerung. Mit Erhaltung und Erhöhung von Sicherheit, Kapazität und Stabilität des Flugbetriebs müsse gleichzeitig die Lärmbelastung auf ein erträgliches Mass minimiert werden. Der Kanton unterstützt den zusätzlichen Hinweis auf den Grundsatz der Nachhaltigkeit.

Kanton Thurgau (Regierungsrat vom 26.10.2010)

Einverstanden.

Kanton Zug (Baudirektion vom 27.10.2010)

Die Formulierung bringe den Konflikt zwischen nachfrageorientierter Entwicklung und Grundsätzen der Nachhaltigkeit zum Ausdruck; sie sei zur Zeit als einzige politisch umsetzbar.

Anhang 4

Bisheriger Planungsablauf im SIL

- 1998 Erster Sachplanentwurf mit Konzeptteil und Objektblättern für alle Anlagen vom 30. September 1998
- 1999 Öffentliche Auflage, Anhörung der Behörden und Mitwirkung der Bevölkerung
Auswertung der rund 17'500 Stellungnahmen
Einleitung der Überarbeitung des Sachplans in zwei Stufen
- 2000 Überarbeitung der konzeptionellen Teile I bis IIIB
 - Bereinigungsgespräche mit allen Kantonen und interessierten Bundesstellen
 - Sachplanentwurf vom 28. April 2000
 - Nochmalige Anhörung der Kantone und Ämterkonsultation
 - 18. Oktober 2000: Verabschiedung durch den Bundesrat
- 2001/02 Überarbeitung anlagespezifischer Teil IIIC, Objektblätter 1. Serie
 - Koordinationsprozess für jeden Flugplatz mit den beteiligten Planungsträgern (Bundesstellen, Kantone, Gemeinden, Flugplatzhalter); Festhalten der Ergebnisse in einem Koordinationsprotokoll
 - Entwurf der überarbeiteten Objektblätter vom 21. August 2001
 - Anhörung der Kantone und Ämterkonsultation (Behördenverfahren)
 - Verabschiedung durch den Bundesrat am 30. Januar 2002
- 2002/03 Überarbeitung anlagespezifischer Teil IIIC, Objektblätter 2. Serie
 - Koordinationsprozess für jeden Flugplatz mit den beteiligten Planungsträgern (Bundesstellen, Kantone, Gemeinden, Flugplatzhalter); Festhalten der Ergebnisse in einem Koordinationsprotokoll
 - Entwurf der überarbeiteten Objektblätter vom 30. September 2002
 - Anhörung der Kantone und Ämterkonsultation (Behördenverfahren)
 - Verabschiedung durch den Bundesrat am 14. Mai 2003
- 2003/04 Überarbeitung anlagespezifischer Teil IIIC, Objektblätter 3. Serie
 - Koordinationsprozess für jeden Flugplatz mit den beteiligten Planungsträgern (Bundesstellen, Kantone, Gemeinden, Flugplatzhalter); Festhalten der Ergebnisse in einem Koordinationsprotokoll
 - Entwurf der überarbeiteten Objektblätter vom Juni 2003 (Lugano-Agno), 31. Juli 2003 (Bressaucourt) und 11. Februar 2004 (übrige Anlagen)
 - Anhörung der Kantone und Ämterkonsultation (Behördenverfahren); Information und Mitwirkung der Bevölkerung zur Anlage Bressaucourt
 - Verabschiedung durch den Bundesrat am 18. August 2004
- 2004/05 Überarbeitung anlagespezifischer Teil IIIC, Objektblätter 4. Serie
 - Koordinationsprozess für jeden Flugplatz mit den beteiligten Planungsträgern (Bundesstellen, Kantone, Gemeinden, Flugplatzhalter); Festhalten der Ergebnisse in einem Koordinationsprotokoll
 - Entwurf der überarbeiteten Objektblätter vom 25. Januar 2005 (Courtelary, Môtiers), 16. März 2005 (La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures) und 4. November 2004 (übrige Anlagen)
 - Anhörung der Kantone und Ämterkonsultation (Behördenverfahren); Mitwirkung der Bevölkerung zu den Objektblättern Interlaken, Saanen, St.Stephan und Zweisimmen
 - Verabschiedung durch den Bundesrat am 2. November 2005, Rückweisung der Objektblätter Saanen und Zweisimmen zur Bereinigung der Differenzen mit dem Kanton Bern

- 2001-07 Überprüfung Netz der Gebirgslandeplätze, konzeptioneller Teil IIIB6a
- Erarbeitung konzeptionelle Ziele und Vorgaben in Zusammenarbeit mit den Bundesstellen, betroffenen Kantonen und interessierten Organisationen
 - August 2006: Anhörung der Kantone und interessierten Organisationen nach Art. 19 RPV; Überarbeitung der konzeptionellen Ziele und Vorgaben
 - Januar 2007: Anhörung der Kantone gemäss Art. 20 RPV (Behördenverfahren)
 - Mai 2007: Konsultation der Bundesstellen
 - Verabschiedung durch den Bundesrat am 27. Juni 2007
- 2006/07 Überarbeitung anlagespezifischer Teil IIIC, Objektblätter 5. Serie
- Koordinationsprozess für jeden Flugplatz mit den beteiligten Planungsträgern (Bundesstellen, Kantone, Gemeinden, Flugplatzhalter); Festhalten der Ergebnisse in einem Koordinationsprotokoll
 - Bereinigung der Differenzen mit dem Kanton Bern zu den Objektblättern Saanen und Zweisimmen
 - Entwurf der überarbeiteten Objektblätter vom 1. Mai 2007 (Payerne), 15. Mai 2007 (Saanen, Zweisimmen), 26. Juni 2007 (Triengen) und 4. Juli 2007 (Lausanne-La Blécherette, Bex, Neuchâtel)
 - Anhörung der Kantone, Ämterkonsultation (Behördenverfahren); Mitwirkung der Bevölkerung zum Objektblatt Payerne
 - Verabschiedung durch den Bundesrat am 7. Dezember 2007
- 2007-09 Überarbeitung anlagespezifischer Teil IIIC, Objektblätter 6. Serie
- Koordinationsprozess für jeden Flugplatz mit den beteiligten Planungsträgern (Bundesstellen, Kantone, Gemeinden, Flugplatzhalter); Festhalten der Ergebnisse in einem Koordinationsprotokoll
 - Entwurf der überarbeiteten Objektblätter vom 21. November 2007 (Buochs), März 2009 (Luzern-Beromünster, Montricher, Courtelary, Grenchen)
 - Anhörung der Kantone, Ämterkonsultation (Behördenverfahren); Mitwirkung der Bevölkerung zum Objektblatt Buochs
 - Verabschiedung durch den Bundesrat am 1. Juli 2009
- 2008-10 Erarbeitung anlagespezifischer Teil IIIC, Objektblätter GLP 1. Serie
- Koordinationsprozess für die Gebirgslandeplätze in der Region Wallis Südost mit den beteiligten Planungsträgern (Bundesstellen, Kantone, Gemeinden, Organisationen); Festhalten der Ergebnisse in einem Koordinationsprotokoll
 - Entwurf der Objektblätter vom April 2009
 - Anhörung des Kantons und der Gemeinden, Ämterkonsultation (Behördenverfahren); Mitwirkung der Bevölkerung
 - Verabschiedung durch den Bundesrat am 17. September 2010
- 2007-11 Überarbeitung anlagespezifischer Teil IIIC, Objektblätter 7. Serie
- Koordinationsprozess für den Flugplatz St. Gallen-Altenrhein mit den beteiligten Planungsträgern (Bundesstellen, Kantone, Gemeinden, Flugplatzhalter); Festhalten der Ergebnisse in einem Koordinationsprotokoll
 - Entwurf des überarbeiteten Objektblatts vom 6. Oktober 2010; Entwurf Aufhebung Heliport Benken (Anpassung Teil III B5 – Teilnetz Heliports)
 - Anhörung der Kantone, Ämterkonsultation (Behördenverfahren); Mitwirkung der Bevölkerung zum Objektblatt St. Gallen-Altenrhein
 - Verabschiedung durch den Bundesrat am 6. Juli 2011

- 2009-12 Überarbeitung anlagespezifischer Teil IIIC, Objektblätter 8. Serie
- Koordinationsprozess für jeden Flugplatz mit den beteiligten Planungsträgern (Bundesstellen, Kantone, Gemeinden, Flugplatzhalter); Festhalten der Ergebnisse in einem Koordinationsprotokoll
 - Entwurf der Objektblätter vom 30. August 2011
 - Anhörung der Kantone, Ämterkonsultation (Behördenverfahren); Mitwirkung der Bevölkerung zum Objektblatt Bern-Belp
 - Verabschiedung durch den Bundesrat am 27. Juni 2012
- 2010-13 Überarbeitung anlagespezifischer Teil IIIC, Objektblatt Basel-Mulhouse
- Information der betroffenen Behörden und interessierten Organisationen in der Schweiz am 22. Juni 2011
 - Entwurf Objektblatt vom 23. Mai 2012; Anhörung der Kantone, Ämterkonsultation (Behördenverfahren); Mitwirkung der Bevölkerung
 - Entwurf Konzeptteil (Anpassung Teil IIIB-4, Grundsatz 6) vom 16. August 2010; Anhörung der Kantone und Ämterkonsultation (Behördenverfahren)
 - Verabschiedung durch den Bundesrat am 15. Mai 2013