

EINSCHREIBEN

Bundesamt für Zivilluftfahrt  
Sektion Sachplan und Anlagen  
3003 Bern

Boppelsen, 29. November 2016

**Stellungnahme der Gemeinde Boppelsen zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL),  
Objektblatt Flughafen Zürich**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die zur Verfügung gestellten Unterlagen und nehmen als betroffene Gemeinde im Rahmen der Anhörung gerne Stellung.

Rechtsbegehren:

- Die frühere Auffächerung der Startroute von der Hauptstartpiste 28 sei nicht einzuführen und die bisherige Startroutenführung sei beizubehalten.
- Die Anzahl Flugbewegungen zwischen 22.00 und 23.00 Uhr sei auf die in der Praxis tatsächlich durchführbare Anzahl zu begrenzen.
- Es sei die Nachtruhe von 7 Stunden (von 23.00 bis 06.00 Uhr) umfassend zu gewährleisten, indem die Starts und Landungen so geplant werden müssen, dass Bewegungen zum Verspätungsabbau zwischen 23.00 und 23.30 Uhr nur ausnahmsweise stattfinden. Keinesfalls dürfen sie dem regelmässigen Verspätungsabbau dienen.
- Bewilligungen für Starts und Landungen nach 23.30 Uhr seien nur ausnahmsweise und aus zwingenden Gründen zu erteilen und dürfen nicht dem reinen Verspätungsabbau dienen.
- Es sei auf die Ausdehnung des belärmten Gebiets zu verzichten und es seien sämtliche technisch und betrieblich machbaren und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen, zur Verminderung von lästigem und schädlichem Fluglärm und anderen durch den Flugbetrieb verursachten negativen Immissionen auf Bevölkerung und Umwelt zu ergreifen.

## Allgemeine Bemerkungen

Der SIL muss so ausgestaltet sein, dass die Möglichkeit zur Siedlungsentwicklung und die Wohnqualität in den Gemeinden erhalten bleiben. Es ist von grundlegender Bedeutung, dass sich die Gemeinden langfristig und verlässlich auf die Bestimmungen im SIL abstützen können und dadurch Planungssicherheit gewährleistet wird. Die Festlegungen, welche die Entwicklungsmöglichkeiten weiter Regionen um den Flughafen nachteilig beschränken, müssen zudem zwingend mit realistischen Nachfrageprognosen unterlegt sein, was offensichtlich nicht gegeben ist.

Wir begrüssen die Einführung von Südstarts geradeaus mit dem neuen Nebel- und Bisenkonzept. Südstarts erhöhen die Kapazität in Spitzenzeiten und reduzieren damit den täglichen Verspätungsaufbau, wovon alle Regionen um den Flughafen durch weniger verspätete Abflüge in der zweiten Nachtstunde profitieren würden. Es ist für uns daher nicht verständlich, dass Südstarts geradeaus in einem beschränkten Zeitfenster über Mittag – wie bereits 2015 von den N-O-W-Gemeinden gefordert – in den SIL-2-Anpassungen keinen Eingang gefunden haben. Wir fordern deshalb eine beschränkte Anzahl Südabflüge geradeaus in Spitzenzeiten als reguläres Flugkonzept aufzunehmen, um den Flugbetrieb leistungsstärker, weniger verspätungsanfällig und noch sicherer abwickeln zu können.

Mit Blick auf die Abgrenzungslinie halten wir fest, dass der SIL und die zugehörigen Objektblätter nicht immer wieder neu geschrieben werden dürfen, da sonst deren Stellenwert als verbindliches Planungsinstrument mit Implikationen für die Raumplanung der Kantone und Gemeinden in Frage gestellt ist.

## Bemerkungen zu den Prognosen

Beim mit Abstand wichtigsten Landesflughafen sollte im ureigenen Interesse ein qualitativ hochstehender Flugbetrieb im Vordergrund stehen, nämlich eine priorisierte Ausrichtung auf den hubrelevanten Linien- und Charterverkehr. Allein daraus ergäbe sich ein Wachstumspotenzial von rund 30'000 Flugbewegungen. Die Forderung nach einem qualitativen Wachstum wird auch von den Stimmbürgern des Standortkantons mit der akzeptierten Zielgrösse von max. 320'000 Flugbewegungen getragen. Mit allem Nachdruck ist festzuhalten, dass das SIL-Objektblatt insgesamt auf einer realitätsfernen Nachfrageprognose beruht:

- Das prognostizierte Verkehrsvolumen von 346'000 Flugbewegungen im Jahr 2030 ist unrealistisch und zu hoch. Die Flugbewegungen verharren seit 2004 auf einem stabilen Niveau, weil der Trend aus wirtschaftlichen Gründen hin zu grösseren und voll ausgelasteten Maschinen geht.
- Die seit über 12 Jahren stabil tiefe Zahl von unter 240'000 Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr liegt rund 20% unter dem Spitzenjahr 2000.
- Im Licht der realen Entwicklung der Flugbewegungen muss endlich anerkannt werden, dass der Flughafen Zürich – nach dem Grounding der Swissair ohne autochthonen Home-Carrier – von einem Wachstums- zu einem Verdrängungs-Hub geworden ist. Auch sind die vorteilhaften Rahmenbedingungen der Nachkriegszeit, welche die langjährige Erfolgsgeschichte der nationalen Fluggesellschaft mit einem leistungsfähigen Interkontinentalflughafen erst möglich gemacht hatten, heute nicht mehr gegeben.

- Die neuen Rahmenbedingungen nach dem Grounding spiegeln sich auch im kontinuierlich sinkenden Anteil der Transfer-Passagiere von 44% im Jahr 2000 (10 Millionen Transferpassagiere) auf 28,5% (7,5 Millionen) im Jahr 2015. Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Lufthansa Group den Flughafen Zürich plötzlich wieder als prioritären Hub fördern wird.
- Bereits die Intraplan-Studie 2005, welche dem SIL-Prozess als Grundlage diente, erwies sich als völlig realitätsfremd in Bezug auf das prognostizierte Bewegungswachstum, weil sie (neben anderen Schwächen) den neuen, spezifischen Gegebenheiten am Flughafen Zürich nicht Rechnung trug.
- Die jüngste Intraplan Studie, datiert Juni 2015, welche der Anpassung des SIL-Objektblattes Flughafen Zürich (SIL 2) zu Grunde liegt, geht von einem Wachstum um 48% auf 337'400 Bewegungen im Linien- und Charterverkehr bis ins Jahr 2030 aus. Bereits 2015 liegen die aktuellen Zahlen der Flugbewegungen schon wieder signifikant unter dem prognostizierten Wert. Eine derartige Prognose kann und darf nicht als Grundlage für einen Sachplan mit weitreichenden raumplanerischen Folgen dienen.
- Die unrealistisch überhöhten Flugbewegungszahlen finden ihren Niederschlag in unnötig vergrösserten Lärmpereimetern, was die bauliche Entwicklung weiter Gebiete nachteilig beeinflusst und nicht hingenommen werden kann.
- Mit der in verschiedenen SIL-Dokumenten genannten potenziellen Kapazität von 350'000 Flugbewegungen pro Jahr hat das bestehende Pistenystem langfristig ausgelegte Wachstumsreserven, sofern die Pisteninfrastruktur optimal genutzt wird.

## **Spezifische Bemerkungen betreffend Gemeindegebiet Boppelsen**

### ***Die geplante „frühere Auffächerung“ der Startroute von der Hauptstartpiste 28 des Flughafens Zürich***

Nach dem Start auf der Hauptstartpiste 28 kann der Flugverkehrsleiter tagsüber über 5000 Fuss, ca. 1600 Meter über Meer, von den publizierten vorgeschriebenen Routen abweichen. Sobald sich die startenden Flugzeuge, deren Route vom Schweizer Luftraum in Richtung Norden und Osten führt, kurz nach dem Start auf der Abflugfrequenz vom ACC melden, wird meistens die folgende Freigabe erteilt: Sobald die Höhe von 5000 Fuss durchflogen wird, kann direkt auf einen weiteren Punkt (Bodan, Bamur, etc. an der nördlichen/östlichen FIR-Grenze) Kurs genommen werden, um so das Abflugprozedere erheblich abzukürzen.

Die Besatzung wird demzufolge eine Weiterbeschleunigung aufschieben und prioritär steigen, um möglichst schnell die Höhe von 5000 Fuss zu erreichen und damit die Route abkürzen zu können. Danach wird auf Kurs beschleunigt. Im jetzigen Verfahren durchstossen die abfliegenden Flugzeuge grösstenteils diese 5000 Fuss nachdem sie die erste Linkskurve nach dem Start (beim Abdrehpunkt D2.3 KLO) Richtung R253/D6.5 KLO, schon eingeleitet bzw. teilweise zurückgelegt haben. Ab diesem Punkt kann dann in östlicher Richtung "ausgeschwärmt" werden. Die Flugzeuge Richtung Westen folgen generell der publizierten Startroute und die Flüge mit südlicher Destination folgen der publizierten Route anfänglich auch, bis zu dem Zeitpunkt, wo sie die erforderliche Höhe für einen direkten Kurs erreicht haben.

Die euphemistisch benannte „Auffächerung der Startroute 28“ besteht in Wirklichkeit aus einer neuen Startroute „RW28 geradeaus“ für den Verkehr Richtung Süden via „Gersa“ und in westlicher Richtung via „Vebit“. Für den Verkehr Richtung Norden und Osten gibt es eine an der heutigen Praxis der Radarführung angelehnte Linkskurve in östlicher Richtung nach Abdrehpunkt „D2.3 KLO“. Über 40% der Starts auf der Hauptstartpiste 28 werden auf

der verlängerten Pistenachse anfänglich geradeaus weiterfliegen, bis die Höhe von 5'000 Fuss (und damit den oben erwähnten „Ausschwärmpunkt“ über dem Gemeindegebiet von Boppelsen und Buchs (ZH)) erreicht wird. Von dieser Position aus würde bei wenig Anflugverkehr gemäss heutiger Radarpraxis auch eine Rechtskurve Richtung Norden bewilligt werden. Für den Fall, dass von der publizierten Startroute nicht abgewichen werden kann, wird ca. über dem Dorfkern von Boppelsen die Kurve in südwestlicher Richtung über Furt- und Limmattal eingeleitet.

In der Begründung für diese neue Routenführung wird auf den Vorteil einer Ausschöpfung der Pistenkapazität der Hauptstartpiste durch eine Reduktion der Startintervalle hingewiesen. Die Reduktion der Startintervalle ist jedoch nur möglich, wenn die startenden Flugzeuge alternierend mit östlicher und westlicher/südlicher Routenführung starten. Eine solch konsequente Startsequenz ist nur mit unterschiedlichen Rollwegen zu erreichen. Die Reduktion der Startintervalle ist in der Praxis nur mit sogenannten Intersection-Take-offs (K) erreichbar, wobei nicht die ganze Pistenlänge benutzt werden kann (1900 M.). Beim jetzigen Pistensystem sind diese Intersection-Take-offs nicht möglich ohne die Sicherheit zu kompromittieren. Dafür bräuchte es eine Pistenverlängerung von der Hauptstartpiste in östlicher Richtung. Die erwähnte Erhöhung der Pistenkapazität stellt sich rein theoretisch (drei Starts pro Stunde) als nicht realisierbar und unnötig heraus. Die Abflugrouten der Hauptstartpiste 28 sollen auf der bisherigen Streckenführung belassen werden.

Die Gemeinde Boppelsen wird mit der bestehenden Routenführung bei Starts Richtung Norden in den empfindlichen Abend- und Nachtstunden mit störendem Fluglärm beschallt. Beim Tagesbetrieb von der Hauptstartpiste ist der östliche Dorfteil am Rande betroffen. Wie aus der Übersichtskarte „Gebiet mit Lärmauswirkungen“ ersichtlich ist, wird Boppelsen sowohl vom Osten her durch eine Verschiebung der Kurve „Planungswert ES II Tagbetrieb“ als auch im Westen von der Verschiebung der „Planungswertkurve ES II Nachtbetrieb“ tangiert.

Auszug aus dem Beschluss Nr. 1313 des Regierungsrats des Kantons Zürich vom 23. August 2000:

*„Anzustreben ist eine ausgewogenere Verteilung des Fluglärms unter den betroffenen Flughafenregionen. Darunter sind die Pistenbenützung, die An- und Abflugzeiten sowie die zeitliche Verteilung der An- und Abflüge auch im Tages- und Wochenrhythmus zu verstehen. Eine ausgewogenere Verteilung des Lärms bedeutet aber nicht, dass nach dem Giesskannenprinzip das ganze Kantonsgebiet gleichmässig beschallt werden soll“.*

Unseres Erachtens wird bei der neu vorgeschlagenen Routenführung das Prinzip der gleichmässigen Verteilung von Fluglärm und die berechnete Forderung nach einer zeitlichen Verteilung unter den Flughafenregionen während den Betriebszeiten des Flughafens Zürich, wie es der Regierungsrat des Kantons Zürich verlangte, ohne klare Notwendigkeit mit Füßen getreten.

Der Gemeinderat Boppelsen nimmt mit Erstaunen zur Kenntnis, dass es offenbar hingenommen werden soll, dass die Rechtssicherheit, die durch den Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt herbeigeführt werden soll, nun schon wieder durch tiefgreifende Änderungen für die Einwohnerinnen und Einwohner der Flughafenregion jäh in Frage gestellt wird. Solche grossen Veränderungen, trotz des Planungshorizonts von 25 Jahren für den Sachplan, die nun im Zwei-Jahres-Rhythmus auf die Einwohnerinnen und Einwohner zukommen, verunsichern und verärgern. Weder die Flugsicherheit noch der Flughafenbetrieb liefern einen stichhaltigen Grund für solche Eingriffe.

Südstarts geradeaus in der Mittagsspitze für diejenigen (Langstrecken-)Abflüge, die ohnehin Richtung Süden starten müssen, reduzieren die Verspätungsanfälligkeit des Flughafens, wovon die Bevölkerung in allen Regionen um den Flughafen durch weniger Fluglärm in den Nachtstunden profitieren könnte.

## **Zusammenfassung**

Im Kerngehalt geht es bei unseren Forderungen zu den Anpassungen im SIL-Objektblatt Flughafen Zürich darum:

1. mit dem SIL 2 ein verlässliches Planungsinstrument auf der Grundlage einer realitätsbezogenen Nachfrageprognose zu schaffen, was mit dem vorliegenden Entwurf nicht gegeben ist.
2. die 7-stündige Nachtruhe zu gewährleisten, indem Südabflüge geradeaus nicht nur für Bisen- und Nebellagen, sondern täglich auch in der Mittagsspitze für maximal 30 (zusätzlich zu Tagen mit Bisen- und Nebelkonzept) ohnehin nach Süden startende Langstreckenflüge festgesetzt werden.
3. Die geplante Auffächerung der Linienführung bei Starts ab Piste 28 führt zu einer unnötigen, massiven Kapazitätssteigerung und stärkeren Belastung der Region Furttal und deshalb sind die Abflugrouten der Startpiste 28 auf die heutige Streckenführung zu belassen.
4. Südabflüge geradeaus in der Mittagsspitze sind eines der wenigen Mittel, bereits kurzfristig den Flugbetrieb leistungsstärker, weniger verspätungsanfällig und noch sicherer abwickeln zu können. Nicht umsonst hat sich Skyguide in den Medien bereits wiederholt dafür ausgesprochen. Der resultierende Verspätungsabbau würde auch zu weniger Flügen in den lärmsensiblen Nachtstunden führen, wovon alle Regionen um den Flughafen profitieren.
5. Fluglärmrechnungen, die auf überhöhten Nachfrageprognosen beruhen, führen zu einer unverhältnismässig weit abgesteckten Abgrenzungslinie. Damit schaffen sich Bund und Flughafen einen Sicherheitspuffer, der sich auf die Entwicklung der betroffenen Gemeinden in unverantwortlicher Weise auswirkt. Ausserdem ist die eigenmächtige Verschiebung der AGL durch den Bund ausdrücklich zu beanstanden.

Wir danken für eine wohlwollende Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

## **Gemeinderat Boppelsen**

Cees van Rijn  
Gemeinderat

Luzian Kohlberg  
Gemeindeschreiber