

Gemeinderat
Bahnhofstrasse 10 · 8708 Männedorf
Tel. 044 921 66 23 · Fax 044 921 66 26
www.maennedorf.ch



Johannes Friess
Gemeindeschreiber
h.friess@maennedorf.ch

Einschreiben

Bundesamt für Zivilluftfahrt
3003 Bern

27. Oktober 2010

Stellungnahme zum Objektblatt Flughafen Zürich des Sachplan Infrastruktur Luftfahrt

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Rahmen der öffentlichen Anhörung zum rubrizierten Objektblatt erstatten wir innert Frist unsere Vernehmlassung.

Über der Gemeinde Männedorf bündeln sich die Flugbewegungen der Südanflüge (ILS 34) trichterförmig aus Westen, Süden und Osten und verursachen übermässige Immissionen frühmorgens vor 06.00 Uhr bis spät abends und witterungsbedingt während zusätzlichen Zeiten. Dabei erreicht die Lärmbelastung unerträgliche Höchstwerte bis zu 69 dB (A).

Daher sind wir nicht bloss zur Stellungnahme in der öffentlichen Anhörung, sondern auch in späteren allfälligen Rechtsmittelverfahren gegen das gestützt auf das Objektblatt zu erlassende Betriebsreglement legitimiert, gegebenenfalls unsere Parteirechte wahrzunehmen. Zu den Festsetzungen im Objektblatt nehmen wir Stellung wie folgt:

1. Nachhaltiger Landesflughafen mit Drehkreuzfunktion

Das Objektblatt nimmt die grundsätzliche Wertung der Bedeutung des Flughafens Zürich im Allgemeinen Teil des SIL auf. Dieser soll die Anbindung der Schweiz an den Weltluftverkehr sicherstellen und als ein europäisches Drehkreuz funktionieren. Das impliziert grundsätzlich ein nachfrageorientiertes Wachstum. Dieses soll indessen nicht mehr unbeschränkt erfolgen können, „sondern nur soweit dies mit den Grundsätzen der Nachhaltigkeit in Einklang steht“ (Objektblatt S. 9, Schlussbericht S. 11). Diese Änderung im Konzeptteil des SIL begrünnen wir als Schritt in die richtige Richtung, obwohl der Nachhaltigkeitsbegriff in der politischen Diskussion stark verwässert wurde. Denn mit den drei Dimensionen Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft (SB 15), die ihm die Politik zurechnet, überwiegen die kurzfristigen Nutzinteressen die Schutzinteressen weiterhin. Wir stellen zudem fest, dass die Änderung des Konzeptteils im Objektblatt eine gewisse Wirkung zeigt. Namentlich ist auf eine Parallelpiste zu verzichten, was wir ausdrücklich begrünnen (vgl. Ziff. 2 unten).

Wir halten indessen fest, dass es *mit der Nachhaltigkeit nicht vereinbar ist, wichtige, stark verdichtete Siedlungsgebiete im Süden des Flughafens weiterhin und gar noch verstärkt mit Fluglärm zu überziehen*. Daraus ergeben sich insbesondere Folgerungen für die Variantenwahl und die zusätzlich vorgesehenen Flüge im Südsektor (Ziff. 4 und 6 unten).

2. Verzicht auf eine Parallelpiste

Wir begrüssen diesen Vorentscheid des UVEK ausdrücklich und erwarten, dass der Bundesrat sie bestätigt (Objektblatt S. 7). Die Parallelpiste würde ein massives weiteres Wachstum des Flugverkehrs ermöglichen. Ein solches wäre nicht zu vereinbaren mit der im kantonalen Richtplan festgelegten Siedlungsentwicklung in der grösseren Flughafenregion und mit dem Interesse der betroffenen Kantone an der Förderung und Verdichtung der Siedlungsstrukturen im Bereich der mit Milliardenaufwand geschaffenen Erschliessung durch den öffentlichen und privaten Verkehr. Der Verzicht ist auch im Allgemeinen Teil des SIL bereits vorweggenommen, der eine verstärkte Verkehrsteilung zwischen den drei Landesflughäfen und einen Ausbau der internationalen Bahninfrastruktur mit entsprechender Verlagerung der Passagierströme im Verkehr mit den nahen europäischen Zentren auf die Bahn fordert.

Die durch ein Parallelpistensystem ermöglichte Verkehrsmengenausweitung würde auch eine erhebliche Verstärkung der Störwirkung für die Anwohnerinnen und Anwohner in einem weiteren Umfeld um den Flughafen bewirken ganz unabhängig von der im geltenden Lärmbelastungsmass Lr ausgedrückten Lärmzunahme. Weil es insbesondere vermehrte Abflüge Richtung Süden bzw. vermehrte Landungen Richtung Norden auf zwei Achsen zur Folge hätte, würde eines der am dichtesten besiedelten Gebiete des Kantons Zürich im oberen Glatttal und an den Abhängen des Pfannenstils noch vermehrt mit Lärm überzogen. Die in Art. 3 Abs. 3 RPG geforderten Planungsziele sowie der Schutzauftrag von Art. 74 BV, der gebietet, lästige Einwirkungen zu vermeiden, würden missachtet. Denn wie schon das Bundesgericht in BGE 126 II 522 feststellte, sind starke Anhaltspunkte dafür vorhanden, dass das heute gesetzlich institutionalisierte Lärmbelastungsmass Lr bzw. Leq das Störempfinden der Betroffenen bei starken Bewegungszunahmen nicht korrekt abbildet.

Daher fordern wir vom Bundesrat, dass er bei seinem Vorentscheid anlässlich des Erlasses des Allgemeinen Teils des SIL bleibt und das weitere Verkehrswachstum nicht einseitig auf den Flughafen Zürich konzentriert. Ein Parallelpistensystem hätte genau diese auch im Landesinteresse unerwünschte Wirkung.

3. Anwendung der besten anwendungsreifen Technologie

Das Objektblatt S. 10 enthält begrüssenswerte Ansätze zu einer *konsequenten kontinuierlichen Reduktion der Umweltbelastung*. In Anbetracht der vom Flugverkehr ausgehenden übermässigen Lärmbelastung sind diese aber zu wenig konsequent umschrieben. So sagt die Umschreibung, dass „die Möglichkeiten technischer Fortschritte ausgeschöpft ... werden“ insbesondere nichts dazu, in welchem Zeitraum die entsprechenden Umrüstungen beispielsweise bei der Flugsicherung zu erfolgen haben. Die Auslegung, dass dies jeweils bei einer Neubeschaffung von Flugsicherungsmaterial im Rahmen der ordentlichen Investitionszyklen erfolgen soll, ist ohne weiteres möglich. Auch schweigt die Festsetzung dazu, ob bloss durchschnittliche oder die jeweils beste anwendungsreife Technologie zum Einsatz kommen soll. Immerhin enthalten die Erläuterungen auf S. 21 den Ansatz, dass technologische Neuerungen geprüft und eingeführt werden sollen, „sobald sie anwendungsreif sind“. Daher ist nicht einzusehen, weshalb eine entsprechende Formulierung nicht auch in den Festlegungen figuriert. Wir fordern daher die Ergänzung (*kursiv*) der Festlegung auf S. 10, dass „die Möglichkeiten technischer Fortschritte, *die zum Lärmschutz beitragen, konsequent ausgeschöpft werden, sobald sie anwendungsreif sind*“.

4. Wahl der Varianten unter Nachhaltigkeitsaspekten: Südanflüge

Wir anerkennen mit Bedauern, dass die Variante E_{DVO} *notwendig* ist, solange kein Staatsvertrag mit Deutschland zustande gekommen ist, welcher Lockerungen der deutschen Überfluggssperren enthält. Das Resultat ist ein Flugbetrieb, welcher ökologisch nicht zu verantworten ist und auch dem Aspekt „Gesellschaft“ der Nachhaltigkeit nicht Rechnung trägt. Denn es ist mit dem Gebot, lästige Einwirkungen zu vermeiden (Art. 74 BV) schlechterdings nicht vereinbar, eines der am dichtesten besiedelten Gebiete des Kantons Zürich während Schlafens- und Ruhezeiten der Bevölkerung am frühen Morgen werktags von 06.00 – 07.00 sowie an Wochenenden und deutschen Feiertagen von 06.00 – 09.00 Uhr einer Lärmbelastung auszusetzen, welche über einem Einstunden-Leq läge und zudem alle 2 – 3 Minuten die Aufweckschwelle überschreitet. Daher verwahren wir uns dagegen, dass Südanflüge auf Piste 34 weiterhin auf unbestimmte Zeit zulässig sein sollen. Wir verlangen eine zeitliche Begrenzung in dem Sinne, dass auf solche zu verzichten ist, sobald und soweit die Varianten E_{opt} und J_{opt} nach Abschluss eines Staatsvertrags mit Deutschland zur Verfügung stehen, denn diese Varianten enthalten im Gegensatz zu E_{DVO} keine regulären Südlandungen. Eine weitere, ins Objektblatt aufzunehmende Verzichtsmöglichkeit ergibt sich z.B. bei einem allfälligen Scheitern der Staatsvertragsverhandlungen, wenn und soweit der sog. gekröpfte Nordanflug als Surrogat zur Verfügung steht (fakultative Festsetzung in Objektblatt S. 11). Dieser ist zwingend spätestens dann einzuführen, wenn der satellitengestützte Navigationsstandard „RNP-RNAV 0.3“ im Jahre 2015 europaweit anwendbar ist.

5. Kapazitätssteigernde Abflüge 16 geradeaus (straight)

Wir begrüßen ausdrücklich den Verzicht auf kapazitätssteigernde Südstarts (Objektblatt S. 7), welche von Swiss während den Hauptverkehrszeiten von 11.00 bis 13.30 und von 16.00 bis 18.00 Uhr (Startwellen) beantragt worden waren. Daraus hätten ca. 3'500 Bewegungen in der Variante J und ca. 8'000 Bewegungen in den beiden Varianten E resultiert. Der Kanton Zürich lehnte diese ab. Das UVEK verzichtete mit Berufung auf den Lärmschutz darauf (SB 22, 26, 38, 55, 66ff). Eine solche Belastung hätte erneut gegen die ökologischen und gesellschaftlichen Aspekte der Nachhaltigkeit (dazu Ziff. 4 oben) verstossen.

6. Flüge im Südsektor unter speziellen Wetterbedingungen

Sämtliche drei Betriebsvarianten enthalten hingegen *Flüge im Südsektor unter speziellen Wetterbedingungen* (Objektblatt S. 7 und S. 11, SB 26f und 88ff), nämlich:

- Starts nach Süden geradeaus in Verspätungssituationen bei Bise/Nebel von 7–22 Uhr;
- Südanflüge in den sehr seltenen Wettersituationen mit starkem Nordwind und schlechter Sicht (Rückenwindkomponente für Nordanflüge zu hoch und Sicht für Ostanflüge zu schlecht).

Wir lehnen unter Hinweis auf Ziff. 4 oben eine zusätzliche Belastung des am dichtesten besiedelten Gebiets rund um den Flughafen ab.

Die vorgesehenen Flugverfahren sind technisch und betrieblich nicht notwendig. Die Abwägung zwischen den Schutzinteressen der Bewohnerinnen und Bewohner in diesem dicht besiedelten Gebiet und den Nutzungsinteressen der Luftfahrtindustrie ist daher offensichtlich fehlerhaft:

6.1 Südstarts geradeaus

Der SB 26f rechnet mit ca. 1'000 Südstarts geradeaus pro Jahr. Es ist daran zu erinnern, dass diese Flugverfahren dem Flughafen im Jahr 2000 nicht zur Verfügung standen, als knapp 326'000 Bewegungen abgewickelt wurden. Dennoch brach der Verkehr damals auch bei Bise oder Nebel nicht zusammen. Allerdings kam es damals sehr häufig zu Verspätungen. Diese waren aber nicht auf mangelnde Kapazität zurückzuführen. Denn die Verspätungssituationen, welche den Flughafen Zürich zu einem der unpünktlichsten Flughäfen Europas machten, dauerten auch in den Folgejahren an, obwohl die Verkehrsleistung bis 2004 auf knapp 267'000 Bewegungen absank.

Inzwischen hat die Flughafen Zürich AG ein leistungsfähiges integriertes Managementsystem von Neupie (<http://www.neupie.com/en/references/zeus-at-unique-zurich-airport.html>) in Betrieb genommen und wurde zu einem der pünktlichsten Flughäfen Europas. Die beantragten weitergehenden Erleichterungen für den Verspätungsabbau sind daher nicht notwendig.

6.2 Südlandungen bei starkem Nordwind und schlechter Sicht im Osten

Der SB 27 rechnet mit einigen hundert solcher Landungen pro Jahr. Es ist daran zu erinnern, dass der Flughafen Zürich diese Anflugvariante bisher noch nie beansprucht hatte. Dennoch konnten stets Landungen aus Norden oder Osten durchgeführt werden. Daher ist nicht einzusehen, weshalb solche Südlandungen jetzt plötzlich eingeführt werden sollen.

7. Befolgung der Abflugrouten (SID)

Die SID auf dem satellitengestützten Navigationsstandard „RNP-RNAV 0.3“ basierenden Abflugrouten erlauben eine stark flexibilisierte Routenführung. Zudem sind pro Ausflugrichtung ab jeder Piste zwei Routen vorgesehen, „um die vorhandenen Kapazitäten des Pisten-systems möglichst gut ausschöpfen zu können“. Mit den fix programmierten zwei Routen wird es m.a.W. möglich, schnelle und langsame bzw. schnell und langsam steigende Flugzeuge zu trennen und aneinander vorbeizuführen.

Daher ist nicht einsehbar, dass „operationell“ die Regel bestehen bleiben soll, dass die festgelegten Abflugrouten tagsüber ab 5'000 ft verlassen werden dürfen, um den Anschlusspunkt an die Luftstrassen direkt anzufliegen (Objektblatt Festsetzung S. 12 in Verbindung mit Erläuterungen S. 20).

Das Objektblatt verweist auf befürchtete Kapazitätsengpässe, wenn die Freigabe ab 5'000 ft tagsüber nicht mehr möglich wäre. Deutlicher ist der Schlussbericht: „Durch diese Massnahme können die Flugwege verkürzt, die Kapazität des Gesamtsystems gesteigert und gleichzeitig der Treibstoffverbrauch bzw. die Schadstoffemissionen optimiert werden“ (SB 28). Diese Begründung bevorzugt klar die Ökonomie vor der Ökologie. Dass sich deshalb die Schadstoffemissionen auch ein wenig reduzieren, ist nicht mehr als ein umweltpolitisches Feigenblatt. Die Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner an Flugrouten, welche die Siedlungsräume tatsächlich so weit als möglich meiden, haben das Nachsehen. Auch wenn die 5'000 ft-Grenze im heutigen Flugbetrieb geografisch etwa mit der Lage der Umhüllenden des Immissionsgrenzwerts korrespondiert, ist dies kein Grund, um den Anwohnenden, die knapp unterhalb des Immissionsgrenzwerts belastet sind, keine Lärmvorsorge mehr zukommen zu lassen. Diese auf den Immissionsgrenzwert fixierte Betrachtungsweise ist mit Art. 11 Abs. 2 USG nicht vereinbar.

Für den Südsektor sind Vorgaben zur Routenführung wegen der Starts 16 straight (Ziff. 6 oben), aber auch wegen den ordentlichen Starts 16 mit anschließendem left turn und anschliessendem Abdrehen nach Süden relevant.

8. Wegpunkte

Sofern dem Antrag 7 nicht stattgegeben wird, sind im Nahbereich des Flughafens längs Abflugrouten *zwingend zu überfliegende Wegpunkte festzulegen*. Die Festsetzung im Objektblatt S. 12 und die dazugehörige Erläuterung auf S. 21 ermöglicht zwar deren Einrichtung. In Anbetracht der Widerstände der Flughafen Zürich AG und von Skyguide gegen eine Erhöhung der Freigabe der Flugzeuge auf 8'000 ft (Ziff. 7 oben) ist aber absehbar, dass auch Wegpunkte kaum werden in Betracht gezogen werden. Daher sind sie verpflichtend vorzuschreiben, wie dies auch die Kantone Zürich und Aargau verlangen. Dann kann wenigstens im Bereich dicht besiedelter Gebiete, sichergestellt werden, dass keine Streuung der Flugspuren entstehen kann und die Flugzeuge nach zufälliger Verteilung die exponierten Wohnsiedlungen überfliegen.

9. Continuous Descent Approach (CDA) und „kanalisiertes Vectoring“

Im Sinne der jeweils besten anwendungsreifen Technologie (vgl. Ziff. 3) sind der vom Kanton Aargau geforderte CDA und das vom Kanton Thurgau geforderte kanalisierte Vectoring (SB 68 und 57 sowie 60) Massnahmen zur Reduktion der Lärmbelastung von Gebieten, welche zwischen den Warteräumen und der Zone auf dem Leitstrahl eines jeden ILS der verschiedenen Landepisten liegen, wo die Flugzeuge an diesem andocken. Mit dem CDA bauen die Flugzeuge quasi im Segelflug und ohne Schubsetzung Höhe ab. Damit vermeiden sie unnötigen Lärm und produzieren weniger Luftschadstoffe und CO₂. Mit dem kanalisiertem Vectoring soll das Überfliegen von Siedlungsgebieten vermieden werden. Beide Massnahmen können – möglicherweise vorerst nur bei nicht zu hohem Verkehrsaufkommen – eingeführt werden, setzen aber eine Sensibilisierung und Schulung der Flugverkehrsleiter voraus. Gerade zu verkehrssarmen Zeiten während den Tagesrandstunden und der ersten Nachtstunde würden sie zu einer massgeblichen Lärmentlastung führen. Sie sind damit Musterbeispiele für eine bereits heute mögliche Durchsetzung des Vorsorgeprinzips (vgl. Ziff. 3 oben).

Es ist zudem davon auszugehen, dass die in den nächsten Jahren anwendungsreifen Bordcomputer- und Satellitengestützten Navigationssysteme verbesserte Möglichkeiten bieten werden, Flugzeuge im Nahbereich der Flughäfen auch bei hohem Verkehrsaufkommen Lärm vermeidend zu führen. Wir fordern, dass diese Möglichkeiten konsequent ausgeschöpft werden, sobald sie zur Verfügung stehen.

Wir fordern daher eine Aufnahme des Continuous Descent Approach (CDA) und eines „kanalisiertem Vectoring“ in die Festsetzung 4 auf S. 12 als Lärmbekämpfungsmöglichkeit im Segment ab Warteraum bis Aufnahme der Eigennavigation auf dem ILS, soweit das Verkehrsaufkommen nach Massgabe der jeweils zur Verfügung stehenden Flugsicherungstechnologie dies gestattet.

10. Kein Aufweichen der Nachtsperrezeiten

Die im Objektblatt vorgegebene Nachtsperrezeit vermag uns zwar nicht zu befriedigen. Denn sie wird den Schutzziele von Art. 13 und 15 USG weiterhin nicht gerecht, da eine grosse Zahl von Anwohnerinnen und Anwohnern rund um den Flughafen übermässigen Lärmbe-

lastungen ausgesetzt bleiben (vgl. Ziff. 1). Immerhin stellt sie einen – bereits mit dem vorläufigen Betriebsreglement eingeleiteten – Schritt in die richtige Richtung dar. Daher fordern wir mit Nachdruck, dass die Nachtsperrezeit von 23.00 (bzw. 23.30, Verspätungsabbau) – 06.00 Uhr als Minimallösung auch in Zukunft integral Bestand hat.

Die Möglichkeit, im Betriebsreglement *Ausnahmeregelungen für den zusätzlichen Verspätungsabbau in der Zeit zwischen 23.30 und 00.30 Uhr* vorzusehen, lehnen wir ab (Objektblatt S. 10 und 19). Im Objektblatt S. 7 wird als Stand der Koordination der Kompromiss zwischen Mobilitäts- und Schutzinteressen der betroffenen Bevölkerung dargestellt und damit korrekt die auf 7, bzw. 6,5 Stunden festgesetzte Nachtruhe begründet. Damit wird indessen weiterhin nicht einmal dem durchschnittlichen Schlafbedarf Rechnung getragen, und schon gar nicht dem erweiterten Schlafbedürfnis von Personengruppen mit erhöhter Empfindlichkeit, wie Kinder, Kranke, Betagte und Schwangere (Art. 13 USG). Da schon die Interessenabwägung für die ordentlichen Betriebszeiten zuungunsten der Bevölkerung ausfällt, hat es keinen Platz für die Erteilung erweiterter Ausnahmen. Solche tragen auch dem Umstand nicht Rechnung, dass ein jedes Verkehrssystem störungsanfällig ist und dass es somit keine Garantie dafür gibt, dass der ganze geplante tägliche Verkehr unter sämtlichen denkbaren Umständen abgewickelt werden kann. Wie die weltweiten Reaktionen auf den kürzlichen Vulkanausbruch und die eine zeitlang europaweit annullierten Flüge zeigen, ist das Verständnis für ausserordentliche Situationen beim reisenden Publikum gross. Es sind damit nicht dessen Interessen, die mit der Ausnahmereglung geschützt werden sollen, sondern einzig und allein wirtschaftliche Interessen der Luftfahrtunternehmen.

Offenbar beabsichtigt der Bundesrat, Art. 39d VIL so abzuändern, dass vorübergehende Starts und Landungen von Luftfahrzeugen zur Nachtsperrezeit möglich werden „zur Wahrung bedeutender öffentlicher Interessen“ sowie für Messflüge. Auch diese Ausdehnung beruht auf einer offensichtlich einseitigen Interessenabwägung, gegen welche wir uns verwahren.

Die Nachtsperrezeit ist damit unter Vorbehalt von Flügen im übergeordneten Interesse (Notlandungen, Rettungs-, Polizeiflüge etc. wie im heutigen Betriebsreglement definiert) nicht verhandelbar.

11. Zusätzliche Schallschutzmassnahmen im Südanflug

Das schlechte Gewissen über den politisch motivierten Enteignungsentscheid zum Ost- (und implizite auch Süd-)Anflug veranlasste das Bundesgericht zu folgender Äusserung (BGr 1C_284/2009, E. 8.4):

„Sofern dicht besiedelte Wohngebiete vor Fluglärm nicht verschont werden können, müssen die betroffenen Anwohner zumindest durch bauliche Massnahmen von schädlichem Lärm abgeschirmt werden. Dies ist nach dem oben (E. 8.2) Gesagten jedenfalls dann geboten, wenn die Immissionsgrenzwerte gemäss Anh. 5 LSV überschritten werden. In besonders gelagerten Konstellationen (z.B. frühmorgendliche Anflugwellen, welche die Anwohner in ihrem Schlaf beeinträchtigen) werden die zuständigen Behörden prüfen müssen, ob es hinsichtlich bestehender Bauten auf stark belasteten Grundstücken aufgrund einer einzelfallbezogenen Betrachtung zudem geboten ist, passive Schallschutzmassnahmen anzuordnen, obwohl der Mittelungspegel für den Tag (6.00 bis 22.00 Uhr) gemäss Anh. 5 LSV eingehalten wird (vgl. BGE 126 II 522 E. 43 b S.577 f. und E. 45 a/bb S. 587).“

Die gesetzliche Grundlage für eine solche Begrenzung der Emissionen an der Gebäudehülle kann aus Art. 12 USG abgeleitet werden. Wir fordern, dass sie als zusätzliche, einzelfallbezogene Massnahme zum Schutze der Anwohnenden im Südanflugkorridor ins Objektblatt

aufgenommen wird. Demgemäss ist die Flughafenhalterin zu verpflichten, auf eigene Kosten passive Schallschutzmassnahmen (Schallschutzfenster und -lüfter) in den zum Wohnen bestimmten Räumen im Südanflugkorridor zu installieren bzw. den Eigentümern, welche solche Massnahmen bereits auf eigene Kosten getroffen haben, eine Kostenrückerstattung zu leisten.

Abschliessend stellen wir folgende **Anträge**:

1. Die Änderung der Festsetzung im Konzeptteil des SIL, dass die nachfrageorientierte Entwicklung der Landesflughäfen nicht mehr unbeschränkt erfolgen kann, „sondern nur soweit dies mit den Grundsätzen der Nachhaltigkeit in Einklang steht“, wird ausdrücklich begrüsst. Allerdings halten wir kritisch fest, dass die vorgenommenen Nachhaltigkeitsabwägungen die wirtschaftliche Dimension bevorzugen.
2. Am Verzicht auf eine Parallelpiste ist festzuhalten.
3. Die Festlegung zur Reduktion der Umweltbelastung auf S. 10 ist wie folgt zu ergänzen (*kursiv*): „Die Möglichkeiten technischer Fortschritte, die zum Lärmschutz beitragen, sollen konsequent ausgeschöpft werden, sobald sie anwendungsreif sind“.
4. Die regelmässigen Südanflüge auf Piste 34 sind bis maximal 2015 zu befristen. Auf sie ist zu verzichten, sobald und soweit die Varianten E_{opt} und J_{opt} nach Abschluss eines Staatsvertrags mit Deutschland zur Verfügung stehen, bzw. sobald und soweit der sog. gekröpfte Nordanflug als Surrogat zur Verfügung steht.
5. Wir begrüssen ausdrücklich den Verzicht auf kapazitätssteigernde Südstarts (Objektblatt S. 7) und verlangen, dass an ihm festgehalten wird.
6. Auf Flüge im Südsektor unter speziellen Wetterbedingungen (Südstarts geradeaus bei Nebel/Bise und Südlandungen bei starkem Nordwind und schlechter Sicht im Osten) ist zu verzichten. (Objektblatt S. 11 und 7).
7. Die festgelegten Abflugrouten sind tagsüber grundsätzlich bis zu einer Höhe von 8'000 ft einzuhalten. Auf das Verlassen ab 5'000 ft ist zu verzichten. Im Betriebsreglement sind gegebenenfalls Ausnahmen über wenig dicht besiedelten Gebieten zu prüfen, wobei aber auch dort Siedlungsgebiete zu schonen sind. Der Satz zu den Bedingungen, unter denen die Abflugrouten verlassen werden können, in Ziff. 4 von S. 12 Objektblatt ist entsprechend zu ergänzen.
8. Sofern dem Antrag 7 nicht stattgegeben wird, sind im Nahbereich des Flughafens auch im Südsektor längs Abflugrouten zwingend zu überfliegende Wegpunkte festzulegen, sodass keine Streuung der Flugspuren entstehen kann. Der Satz zu den Bedingungen, unter denen die Abflugrouten verlassen werden können, in Ziff. 4 von S. 12 Objektblatt ist entsprechend zu ergänzen.
9. Der Continuous Descent Approach (CDA) und ein „kanalisiertes Vectoring“ sind als Lärmbekämpfungsmöglichkeit im Segment ab Warteraum bis Aufnahme der Eigennavigation auf dem ILS ausdrücklich vorzusehen, soweit das Verkehrsaufkommen nach Massgabe der jeweils zur Verfügung stehenden Flugsicherungstechnologie dies gestattet. Der Satz zur „Routenführung der Anflüge“ in Ziff. 4 von S. 12 Objektblatt ist entsprechend zu ergänzen.

10. Ein Verspätungsabbau zw. 2330 und 0030 Uhr (Festsetzung S. 10 und Text S. 19) z.B. bei besonderen Wettersituationen oder bei Störungen im europäischen Luftverkehr ist aus dem Objektblatt zu streichen.
11. Die Flughafenhalterin ist zu verpflichten, auf eigene Kosten passive Schallschutzmassnahmen (Schallschutzfenster und -lüfter) in den zum Wohnen bestimmten Räumen im Südanflugkorridor zu installieren bzw. den Eigentümern, welche solche Massnahmen bereits auf eigene Kosten getroffen haben, eine Kostenrückerstattung zu leisten.

Freundliche Grüsse

Gemeinderat Männedorf

André Thouvenin
Gemeindepräsident

Johannes Friess
Gemeindeschreiber