

Südanflüge. Information über den Fluglärm in Meilen.

1. Aktuelle Lage

Seit dem 30. Oktober 2003 sind Südanflüge während folgenden Zeitfenstern erlaubt:

| | |
|--|---|
| An Wochentagen: | 06.00 - 07.08 Uhr als Regelfall 21.00 - 00.30 Uhr als Ausnahme, wenn Ostanflug nicht möglich |
| An Wochenenden und süddeutschen Feiertagen: | 06.00 - 09.06 Uhr als Regelfall 20.00 - 00.30 Uhr als Ausnahme, wenn Ostanflug nicht möglich |

2. Wie wurde/wird geflogen?

Bis zum 30. April 2004 wurde in einem Nichtpräzisionsanflugverfahren (VOR/DME) mit einem Anflugwinkel von 3,5 Grad gelandet. Der Endanflugpunkt befand sich ca. 23 km vor dem Anfang der Piste 34 auf einer Höhe von 6'000 Fuss (rund 1'850 m über Meer) über Uetikon am See; Flughöhe über Meilen: ca. 1'400 m über Grund beziehungsweise See. Bei diesem Verfahren ergab sich aufgrund der Radarauswertungen von Unique ein grosser horizontaler (über 1 km) und vertikaler (rund 300 m) Streubereich.

Ab dem 30. April 2004 galt aufgrund einer einseitigen Verschärfung der deutschen Verordnung für Anflüge auf Zürich ein neues Anflugverfahren (LOC/DME-Verfahren). Voraussetzung dafür war die Inbetriebnahme eines Localizers. Dieser war die erste Stufe des Instrumentenlandesystems ILS. Mit der Einführung des LOC/DME-Anflugverfahrens wurde die Anflugachse um zirka 2,5 Grad nach Westen verschoben. Zudem wurde die Streuung in der Breite geringer; die meisten Flugzeuge sollten also auf etwa der gleichen Achse fliegen. Ausserdem wurde der Anflugwinkel von 3,5 auf 3,3 Grad reduziert, womit die Flugzeuge etwas tiefer anfliegen als im VOR/DME-Verfahren (über Meilen rund 80 m).

Das vollständige Instrumentenlandesystem ILS, bestehend aus Landekurs- und Gleitwegsender, wurde am 28. Oktober 2004 in Betrieb genommen. Die Flugzeuge schwenken weiterhin auf einer Höhe von 6'000 Fuss (Endanflugpunkt) auf die Pistenachse ein. Ein weiterer Endanflugpunkt besteht auf der Höhe von 5'000 Fuss (1'550 m über Meer) über Bergmeilen, ca. 19 km vom Aufsetzpunkt auf der Piste 34 entfernt. Dieser ist rechtlich ebenfalls zulässig und wird beim Vorliegen von Sicherheitsgründen angeflogen.

3. Politische Handlungsfelder

Die Gemeinde Meilen ist seit der Gründung Mitglied des **Fluglärmforums Süd**. Es vereinigt die Gemeinden der Bezirke Uster und Meilen (ohne die Gemeinde Zollikon), Teile des Bezirks Pfäffikon und weitere Gemeinden aus der Region oberer Zürichsee. Insgesamt 35 Mitgliedsgemeinden vertreten eine Bevölkerung von gegen 300'000 Einwohnern. Als Verbund der beteiligten Gemeinden bereitet das Forum die öffentlichen Stellungnahmen vor, übernimmt die Koordination von Rechtsmitteln und politischen Aktionen. Es beschafft und verteilt Informationen, holt Expertenmeinungen und Gutachten ein und leistet Aufklärungs- und Überzeugungsarbeit.

Die Gemeinde Meilen wird die **Aktivitäten des Fluglärmforums Süd** weiterhin mit finanziellen Beiträgen unterstützen. Es ist im politischen Kampf sehr wichtig, dass die gemeinsamen Interessen der Südgemeinden gebündelt vertreten und die Kräfte nicht verzettelt werden.

Die Ideen zum **gekröpften Nordanflug** sind zahlreich. Das Fluglärmforum Süd hat als erster Verband diese Variante zur Diskussion gestellt und immer wieder Druck zu seiner Planung und Realisierung gemacht. Es vertritt klar die Haltung, dass ein solches Entlastungsinstrument für den Süden mit höchster Priorität umgesetzt werden muss. Planungszahlen von sieben oder noch mehr Jahren sind deshalb unakzeptierbar. Das BAZL sollte bis Ende Jahr den Fahrplan für die weitere Planung beziehungsweise die allfällige Umsetzung bekannt geben.

Die **Mediation** ist gescheitert, bevor sie richtig begonnen hat. Das Fluglärmforum Süd war bereit, unter der Bedingung der Beachtung der Rechtsstaatlichkeit an der Mediation als voller Partner mitzuwirken. Aufgrund der Uneinigkeit im Osten des Flughafens wurde das Mediationsverfahren jedoch frühzeitig abgebrochen.

Nach dem Scheitern der Mediation wurde die **konsultative Konferenz** (runder Tisch) gemäss § 4 des Flughafengesetzes mit einem neuen Konzept ins Leben gerufen. Die Bezirke Dielsdorf und Bülach können mit drei, die restlichen Bezirke mit zwei Vertretern teilnehmen. Der Bezirk Meilen ist durch Martin Kessler, Zumikon, und Ursula Gut, Küsnacht, vertreten.

Das Raumplanungsprojekt **RELIEF** (Raumentwicklungskonzept für die Flughafenregion und langfristige Infrastrukturentwicklung des Flughafens) wurde von Regierungsrätin Dorothee Fierz der Öffentlichkeit vorgestellt. RELIEF beinhaltet Lösungsansätze für den Verzicht auf Südanflüge durch vermehrte Ostanflüge und die langfristige Nordausrichtung des Flughafens mit entsprechenden raumplanerischen Massnahmen. Das Fluglärmforum Süd hat RELIEF in einer ersten Stellungnahme grundsätzlich begrüsst. Mit dem Bericht bestätigen unabhängige Experten, dass Südanflüge aus Lärmschutz- wie aus betrieblichen Gründen nicht sinnvoll sind. Am 18. Januar 2005 hat der Regierungsrat mitgeteilt, dass verschiedene Ansätze aus dem Projekt RELIEF weiterverfolgt werden. Diese werden in den SIL-Prozess (siehe Ziffer 4, letzter Abschnitt) in die Revision des kantonalen Richtplans sowie in die laufende Revision des kantonalen Planungs- und Baugesetzes einfließen. Der Kantonsrat hingegen trat an seiner Sitzung vom 14. November 2005 für einen Planungs- und Projektierungsstopp in Bezug auf neue oder erweiterte Pisten ein, er überwies ein entsprechendes dringliches Postulat.

Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat die **Revision des kantonalen Verkehrsrichtplans** in Vernehmlassung gegeben. In der Revisionsvorlage hat der Regierungsrat das Kapitel Flugverkehr nicht berücksichtigt. Verschiedene Gemeinden aus dem Fluglärmforum Süd, unter anderem auch die Gemeinde Meilen, haben diesen Mangel gerügt.

Der Jet-Betrieb des **Militärflugplatzes Dübendorf** wird Ende 2005 definitiv eingestellt. Zudem scheint der Abzug der Flächenflugzeuge per Ende 2007 unwiderruflich. Helikopterflüge werden voraussichtlich noch bis Ende des Jahres 2010, allenfalls sogar bis ins Jahr 2014, in Dübendorf möglich sein. Diese Massnahmen erfolgen im Rahmen des neuen Stationierungskonzepts im Zusammenhang mit der Armeereform XXI. Diese wurden in den Sachplan Militär aufgenommen, der die Nutzung der Flugplätze regelt und Ende des Jahres 2006 dem Bundesrat zur Genehmigung vorgelegt wird. Die Rega sowie die Zivilluftfahrt-Aktivitäten (Ju-Air) verbleiben weiterhin in Dübendorf. Gegen die – definitive – Schliessung des Militärflugplatzes Dübendorf wehrt sich eine breite Front aus Bevölkerung, Behörden und Politik. Wird der Militärflugplatz Dübendorf geschlossen, fällt – entgegen anderen Äusserungen – ein wichtiger Riegel gegen die permanente Öffnung des Südens Richtung Flughafen weg. Dies gilt es auf jeden Fall zu verhindern.

In Koordination mit den Gemeinden Fällanden, Küsnacht, Männedorf, Maur, Stäfa und Uetikon am See wurden im Sommer 2004 **Fluglärmmessungen** im Bereich der Anflugachse durchgeführt. Der Schlussbericht datiert vom 20. Dezember 2004 (<http://www.fluglaermforum.ch/5.html>).

Das Fluglärmforum Süd setzt sich dafür ein, dass die Auswirkungen der Fluglärmimmissionen durch die neuen Südanflüge bei der **Festsetzung der Steuer- und Eigenmietwerte** berücksichtigt werden. Entsprechende Eingaben des Fluglärmforums Süd und auch der Gemeinde Meilen wurden bisher vom Regierungsrat beziehungsweise von der kantonalen Finanzdirektion abgewiesen.

Ohne den Widerstand gegen die Südanflüge aufzugeben, setzt sich der Gemeinderat seit längerem dafür ein, die **aktuelle Lärmsituation zu verbessern**. Dazu gehört die Forderung, den Endanflugpunkt weiterhin auf 6'000 Fuss (rund 1'850 m über Meer) zu belassen. Leider musste festgestellt werden, dass die Flugzeuge immer wieder erst nach diesem Endanflugpunkt über Meilen auf die Anflugachse einschwenken. Der Gemeinderat fordert daher, das aktuelle Anflugverfahren strikte einzuhalten. Ein weiterer Punkt ist, dass die Anflugverfahren – insbesondere mit Flughöhe und Endanflugpunkt – so optimiert werden, dass der Fluglärm reduziert und die Zahl der Betroffenen minimiert werden kann. Insbesondere soll das Anflugverfahren in einem kontinuierlichen Sinkflug erfolgen, wodurch weniger Lärmemissionen entstehen.

4. Die rechtlichen Handlungsfelder

Konzessionsverfahren. Die Erteilung der neuen Betriebskonzession für den Flughafen Zürich im Mai 2001 wurde unter anderem auch von verschiedenen Südgemeinden angefochten. Die Beschwerden wollten vor allem verhindern, dass Unique kraft der Konzessionserteilung wohlerworbene Rechte geltend machen könnte, welche späteren betrieblichen Einschränkungen entgegenstünden. Es sollte verhindert werden, dass die Rechtsmittelinstanzen den Gemeinden in späteren Rechtsmittelverfahren zum Betriebsreglement vorhalten könnten, die Einwendungen hätten schon im Konzessionsverfahren geltend gemacht werden müssen. Im Beschwerdeverfahren gegen die Betriebskonzession hat das Bundesgericht allen Beschwerde führenden Gemeinden und Privaten die Beschwerdelegitimation letztinstanzlich abgesprochen, sodass dieses Rechtsverfahren - als einziges - für die Südgemeinden endgültig abgeschlossen ist.

Betriebsreglement, An- und Abflugverfahren. Seit dem Jahr 2001 legte Unique insgesamt sechs provisorische Änderungen des Betriebsreglements auf. Auf Empfehlung des Fluglärmforums Süd haben sich viele angeschlossene Südgemeinden an den Rechtsmittelverfahren beteiligt, soweit sie direkt oder indirekt davon betroffen waren (namentlich bei der Einführung der Südanflüge und der Installation des ILS 34). Die jeweilige Bewilligungsinstanz (BAZL oder UVEK) hat in ihren Entscheiden regelmässig allfälligen Rekursen die aufschiebende Wirkung vorsorglich entzogen; die bewilligten Vorhaben wurden jeweils rasch umgesetzt. Leider haben beide Rechtsmittelinstanzen (Rekurskommission und Bundesgericht) inzwischen mit einer Ausnahme in sämtlichen Verfahren die *Begehren zur Erteilung der aufschiebenden Wirkung sowie für vorsorgliche Massnahmen* zugunsten der neu vom Fluglärm betroffenen Bevölkerung *endgültig abgewiesen*.

Über die Rechtmässigkeit der neuen Anflugverfahren und Anlagen an sich sind *noch keine materiellen Urteile gefällt* worden. Alle Rechtsmittelverfahren dazu sind bei der unabhängigen Rekurskommission für Infrastruktur und Umwelt INUM (bis Mitte 2004 REKO UVEK) hängig. Es ist damit zu rechnen, dass es noch rund zwei bis drei Jahre dauert, bis das Bundesgericht sich erstmals materiell zu den Südanflügen äussert.

Die REKO INUM hat Anfang November 2005 den Beschwerden gegen die Einführung des ILS-Anflugs für den Ostanflug (Piste 28) die aufschiebende Wirkung erteilt. Damit wird sich die für den nächsten Herbst geplante Inbetriebnahme des ILS auf der Piste 28 verzögern, was bei ungenügenden Sichtverhältnissen für ein LOC/DME-Anflugverfahren dazu führt, dass in den späten Abendstunden weiterhin von Süden auf die Piste 34 angefliegen wird. Interessant ist, dass jetzt ausgerechnet beim ILS-Ostanflug Detailprüfungen (namentlich bezüglich Sicherheit) verlangt werden, wie sie auch bei der überstürzten Einführung der Südanflüge nicht vorlagen. Link: http://www.reko-inum.admin.ch/de/display_file.php?fname=114010826377306.

Das Anfang 2004 aufgelegte *provisorische 6. Betriebsreglement* hat das BAZL Ende März 2005 genehmigt. Das neue Betriebsreglement sieht keine Kapazitätsbegrenzung vor, bringt mit dem Wide Left Turn noch mehr Fluglärm in den Süden und für den Osten eine markante Mehrbelastung. Das Fluglärmforum Süd beziehungsweise die angeschlossenen Gemeinden haben daher den Entscheid des BAZL an die eidgenössische Rekurskommission INUM weitergezogen. Die Rekurskommission INUM hat im Sommer 2005 entschieden, dass betreffend Wide Left Turn infolge fehlender Sicherheitsnachweise die aufschiebende Wirkung erteilt wird. Materielle Entscheide sind noch ausstehend.

Neben dem Weiterzug des Betriebsreglements hat das Fluglärmforum Süd Anfang April 2005 eine weitere dringliche Beschwerde geführt. Das neue Betriebsreglement macht keine konkreten Angaben über das Absinken im Südanflug aus den neuen Warteräumen über dem Kanton Schwyz und dem unteren Zürichsee. Geregelt ist dies lediglich in einem halb-offiziellen Dokument von Skyguide. Eine amtliche Veröffentlichung ist nicht vorgesehen. Ein solches Vorgehen ist nach Auffassung des Fluglärmforums Süd falsch, weil der vorgegebene flache Anflugwinkel von 1,9 Grad noch mehr Dörfer und Städte mit zusätzlichem Fluglärm eindeckt, ohne dass die Bevölkerung ein entsprechendes Mitspracherecht hat. Möglich wären nämlich Anflugwinkel über 3 Grad, welche wesentlich weniger Menschen mit Fluglärm belasten würden.

Fristenlauf für allfällige Entschädigungsforderungen. Hinsichtlich der Entschädigungsforderungen wegen übermässigem Fluglärm hat das Bundesgericht im Juli 2005 einen wichtigen Entscheid zum Thema Verjährungsfrist gefällt. In den Entschädigungsverfahren für Gebiete in Opfikon wurde festgehalten, dass die Verjährungsfrist fünf Jahre ab dem tatsächlichen Eintritt des Schadens (das heisst die den übermässigen Lärm auslösenden Überflüge) beträgt. Die Grundeigentümer konnten damit einen wichtigen Erfolg gegen die Haltung von Unique und des Kantons erzielen. Für die lärmbeeinträchtigten Gebiete in der neuen Südanflugachse 34 bedeutet dies, dass allfällige Entschädigungsansprüche erst Ende Oktober 2008, das heisst fünf Jahre nach Beginn der LOC/DME-Anflüge 34 am 30. Oktober 2003, *verjähren*. Vorsichtshalber empfiehlt das Fluglärmforum Süd den vom Südanflug unmittelbar betroffenen Grundeigentümern, welche eine Entschädigung wegen übermässigem Fluglärm geltend machen wollen, den Lauf der Verjährung bald, jedoch spätestens bis Ende 2006 zu unterbrechen (Unterlagen siehe www.meilen.ch, Politik – Dossiers – Fluglärm).

Entschädigungsansprüche im Bereich der neuen Südanflüge. Eine Unsicherheit bezüglich der Vorhersehbarkeit ist der Stichtag des 1. Januar 1961 (Aufnahme des Jet-Betriebs auf schweizerischen Landesflughäfen) für den Erwerb einer Liegenschaft. Ab diesem vom Bundesgericht angenommenen Stichtag hätte grundsätzlich jeder Landbesitzer in der Verlängerung der Pistenachsen damit rechnen können, dass er dereinst mit Fluglärm zu rechnen hätte. Es gilt sorgfältig darzulegen, weshalb keine Veranlassung bestand, bis im Jahr 2003 mit erheblichem zivilen Fluglärm und übermässigen Immissionen zu rechnen. Die zeitlich auf wenige Stunden fokussierte Lärmbelastung in diesen Gebieten reicht meist nicht aus, damit der Lärm den Immissionsgrenzwert überschreitet. Unique beruft sich ausdrücklich darauf, dass unter diesem Wert keine Klageberechtigung gegeben sei. Der Bundesgerichtsentscheid vom 27. Juli 2004 lässt die Frage, ob der Immissionsgrenzwert überschritten sein müsse, ausdrücklich offen und stellt stark auf Art und Menge der einzelnen Überflüge ab. Für nicht über dem Immissionsgrenzwert liegende Gebiete von Zürich-Schwamendingen, Dübendorf, Gockhausen, Zumikon und Maur (Forch, Ebmatingen, Binz) unter dem Südanflug kann folglich eine sorgfältige Darstellung der auf wenige Erholungs- und Schlafensstunden konzentrierten Fluglärmbelastung Erfolg bringen. Im Bereich des Südanflugs können sich Eigentümer zudem auf den direkten Eingriff ins Grundeigentum durch tief fliegende Flugzeuge berufen. Die aus juristischer Sicht relativ grosse Überflughöhe stellt allerdings ein zusätzliches Prozessrisiko dar.

Sachplan Infrastruktur Luftfahrt SIL. Nach dem Scheitern der Mediation trat das Ringen um den SIL in eine neue Phase. Der Bund will sich mit dem im Entwurf vorliegenden Bericht zur Luftfahrtpolitik der Schweiz politisch breit absichern. Die heftigen derzeitigen öffentlichen Strategiediskussionen um die Hub-Funktion des Flughafens werden letztlich für den SIL und damit auch für die künftigen Betriebsreglemente entscheidend sein. Das Bundesgericht hat mehrfach betont, dass es Vorgaben des SIL nicht überprüft. Hält dieser an einem nach Süden ausgerichteten Konzept und am Wachstumspfad fest, könnte damit auch in künftigen Rechtsmittelverfahren kaum mehr etwas an seinen Vorgaben geändert werden. Aus Sicht der Gemeinden ist es damit politisch weiterhin vordringlich, den Regierungsrat auf ein raum- und rechtsverträgliches Betriebskonzept für den Flughafen zu verpflichten, welches von heute unrealistischen Wachstumsvorstellungen endlich Abschied nimmt. Am 26. Oktober 2005 wurde im Rahmen der konsultativen Konferenz über den SIL-Prozess informiert. Details siehe unter <http://www.verkehr-schweiz.ch/luft/00675/index.html?lang=de>.

5. Was kann die/der Einzelne tun?

Alle von Fluglärm Betroffenen müssen ihren Unmut über die laufenden Rechtsverstösse und die Belärmung neuer Gebiete in ihrem persönlichen Umfeld und Beziehungsnetz kundtun. Die Betroffenheit kann durch die Mitgliedschaft in einer Bürgerorganisation, in Form von Leserbriefen und mit der Teilnahme an Kundgebungen zum Ausdruck gebracht werden.

Eigentümer von Liegenschaften können sich eine Geltendmachung von Minderwertentschädigungen aufgrund des übermässigen Fluglärms überlegen. Solche sind gegenüber Unique geltend zu machen.

Über die Zweckmässigkeit einer **Verkehrswertschätzung** zum heutigen Zeitpunkt bestehen unterschiedliche Ansichten. Fest steht, dass eine Liegenschaftenschätzung keine zwingende Voraussetzung für die Einleitung eines Entschädigungsverfahrens ist.

Für die Geltendmachung von **Entschädigungsforderungen** ist der Beizug eines Rechtsanwalts dringend zu empfehlen. Ferner empfiehlt sich ein gebietsweiser Zusammenschluss in einem Klägerpool, damit Kosten eingespart werden können. Das Fluglärmforum Süd empfiehlt, nur ausgewiesene Anwältinnen oder Anwälte mit Erfahrung im Enteignungsrecht auszuwählen.

6. Fazit

Rechtliche Verteidigungsmittel sind leider nur sehr beschränkt vorhanden. Auch von kurzfristigen Aktionen ist nicht viel zu erwarten. Wichtige Weichenstellungen werden auf der politischen Ebene - vor allem in Bern - erfolgen, weshalb politische Manifestationen nötig sind. Die Gemeindebehörden können die politische Überzeugungsarbeit nicht alleine leisten. Sie haben auch keine Möglichkeit, das geltende Südanflugprovisorium einzustellen. Es braucht mehr denn je den direkten Druck der Bevölkerung. Wohl zeigt ein Bürgerprotest nicht unbedingt kurzfristig eine Wirkung. Wie andere Beispiele (nicht zuletzt dasjenige des Landkreises Waldshut) zeigen, zahlt sich aber die Beharrlichkeit - nebst den vorhandenen rechtsstaatlichen Argumenten - langfristig aus.

Meilen, 1. Dezember 2005

Gemeinderat Meilen

Weiterführende Informationen:

- Flughafen Zürich AG www.unique.ch
- Fluglärmforum Süd www.fluglaermforum-sued.ch
- Kantonale Volkswirtschaftsdirektion <http://www.vd.zh.ch/internet/vd/de/flupo/ziele.html>
- Verein Flugschneise Süd NEIN www.vfsn.ch
- Gemeinde Meilen www.meilen.ch
- **Fluglärmtelefon (für Beschwerden) 043 816 21 31**
laerm@unique.ch