



# Südanflüge über Stäfa

---

## Stellungnahme und Erläuterungen des Gemeinderates Stäfa

vom 9. November 2006

---

*Änderungen gegenüber der Vorversion vom 1. Dezember 2005  
- Generelle Aktualisierung*

### **Inhalt:**

1. Mehrgleisige Strategie.....	2
2. Rechtsmittel gegen die Südanflüge .....	3
3. Politische Massnahmen.....	3
4. Optimierung der aktuellen Anflug-Situation .....	4
5. Zusammenarbeit mit Fluglärmforum Süd.....	5
6. Neue unerwünschte Lärmbelastung .....	5
7. Umfang der Südanflüge.....	6
8. Flughöhe und Flugwege Raum Stäfa .....	6
9. Umfrage zum Fluglärm von 2004 .....	7
10. Messungen des Fluglärms 2004.....	8
11. Rettungsdispositiv für Flugzeugkatastrophe .....	8
12. Entschädigungsbegehren für Immobilienverluste .....	9
13. Herabsetzung Steuerwerte Liegenschaften.....	9
14. Wie kann man sich privat engagieren?.....	10
Anhang 1: Kontaktadressen und Internet-Links.....	1
Anhang 2: Pistensystem Flughafen Zürich .....	2
Anhang 3: Anflugachsen vor und nach Installation des Instrumentenlandesystems (ILS).....	3

Der Gemeinderat Stäfa nimmt Stellung in Sachen:

## **Südanflüge über Stäfa**

**Der Gemeinderat lehnt die seit 30. Oktober 2003 stattfindenden Südanflüge auf den Flughafen Zürich-Kloten aus verschiedenen Gründen ab. Er behandelt das Thema seit langem mit hoher Priorität innerhalb seines Aufgabenkreises und hat im Verbund mit dem Fluglärmforum Süd, das die meisten betroffenen Südgemeinden vertritt, bisher alle rechtlichen und politischen Schritte unternommen, damit die Südanflüge eingestellt bzw nicht definitiv eingeführt werden. An dieser Politik des Gemeinderates wird sich bis zur definitiven Lösung der Aufgabe nichts ändern. Auf der anderen Seite ist klarzustellen, dass die Gemeinde Stäfa weder den Flughafen betreibt noch etwas zum Betrieb zu sagen hat und deshalb keine Verantwortung für die praktizierten Anflugverfahren zu übernehmen hat.**

Diese Stellungnahme des Gemeinderates ist eine momentane Beurteilung der Situation auf der Grundlage von Informationen, wie sie insbesondere durch unique (Flughafen Zürich AG) und das Bundesamt für Zivilluftfahrt zur Verfügung gestellt werden. Dem Gemeinderat selbst ist es nicht möglich, den fachlichen und rechtlichen Inhalt dieser Informationen auf Korrektheit zu überprüfen, sondern ist dazu auf die Beurteilung externer Stellen wie dem Fluglärmforum Süd (→ Seite 5) und dem von diesem beigezogenen Fachleuten angewiesen. Er behält sich eine Neubeurteilung vor, für den Fall neuer Informationen oder wesentlicher Änderungen der Situation.

### **1. Mehrgleisige Strategie**

---

Die verschiedentlich öffentlich gemachte Position des Gemeinderates basiert auf der Beurteilung, dass die Südanflüge in krasser Weise gegen geltendes Recht verstossen und insbesondere mit Blick auf die Sicherheit planerisch verfehlt sind. Die Südanflüge missachten den gültigen kantonalen Verkehrsrichtplan und sind mit dem geltenden Raumplanungs- und Umweltschutzrecht in keiner Art und Weise in Übereinstimmung zu bringen. Das Risiko für einen Absturz in den dicht besiedelten Gebieten im Süden des Flughafens ist gross. Und sie bringen eine neue Lärmbelastung in Gebiete, die aufgrund der bisherigen staatlichen Raumplanung darauf vertrauen durften, dass eine solche Lärmbelastung nicht eintreten wird.

Leider aber bestehen derzeit keine Alternativen oder Möglichkeiten, diese Situation bis zum Abschluss der laufenden Verfahren und eines definitiven Ergebnisses für die Anflugverfahren zu ändern. Die zahlreichen juristischen Verfahren für die Einstellung der Südanflüge sind zwar nach Meinung des Gemeinderates am Platz, von ihnen kann aber kaum eine rasche Klärung erwartet werden. Auch die vom Gemeinderat unterstützten, zum Teil

selbst erhobenen Forderungen nach Einführung des gekröpften Nordanflugs, nach Begrenzung der Flugbewegungen und nach Reduktion der Betriebszeiten des Flughafens dürften nicht so rasch - wenn überhaupt - durchdringen, so berechtigt sie auch sind. Auf der Basis dieser Einschätzung geht der Gemeinderat davon aus, dass mit einer längeren bis langen Dauer der Südanflüge zu rechnen ist.

Ausgehend von der klaren Position der Ablehnung der Südanflüge verfolgt der Gemeinderat in enger Zusammenarbeit mit den anderen Bezirksgemeinden, aber insbesondere mit dem Gemeinderat Männedorf eine mehrgleisige Strategie:

- Rechtsmittel gegen die Südanflüge
- Politische Massnahmen, vor allem auf kantonaler Ebene
- Optimierung der Lärmbelastung in der aktuellen Anflugsituation

## 2. Rechtsmittel gegen die Südanflüge

---

Seit mehr als drei Jahren ist der Gemeinderat, gestützt auf seine Beurteilung, in der Frage der Südanflüge aktiv und hat bis heute alle möglichen Rechtsmittel dagegen ergriffen.

So zuletzt gegen das 6. vorläufige Betriebsreglement des Flughafens wie auch gegen Bewilligungen des Bundes für eine frühere provisorische Änderung des Betriebsreglements, welche Südanflüge ermöglicht, und gegen die Genehmigung der Einrichtung eines Instrumentenlandesystems (ILS) auf die Piste 34.

Alle Rechtsmittel sind derzeit immer noch hängig. Allerdings ist ihnen von der zuständigen Instanz beim Bund die sogenannte aufschiebende Wirkung entzogen worden (damit die Südanflüge überhaupt beginnen konnten). Auch gegen den Entzug der aufschiebenden Wirkung hat der Gemeinderat beim Bundesgericht Beschwerde einlegen lassen. Vor Ostern 2004 hat das Bundesgericht diese Beschwerden jedoch abgewiesen, so dass die Rechtsmittel gegen die frühere Änderung des Betriebsreglementes, mit der die Südanflüge eingeführt worden sind, und gegen das Instrumentenlandesystem keine aufschiebende Wirkung haben. Stufe 1 des Instrumentenlandesystems konnte damit wie vom Flughafen geplant per 30. April 2004 in Betrieb genommen werden, ebenso wie die Stufe 2 am 30. Oktober 2004 (vgl. auch Kapitel 9, Einführung Instrumentenlandesystem).

Sowohl in juristischer als auch in politischer Hinsicht handelt es sich um höchst komplexe Verfahren. Im Falle der juristischen Auseinandersetzungen wird sich das Verfahren zweifellos jeweils bis zum Bundesgericht hinziehen. Wie die politischen und rechtlichen Prozesse letztlich ausgehen werden, lässt sich heute nicht voraussagen.

## 3. Politische Massnahmen

---

### *Grundsätzliches*

Der mit dem Fluglärmforum Süd (→ Seite 5) entstandene Druck auf die verantwortlichen Stellen hat nach Überzeugung des Gemeinderates mit dazu beigetragen, dass sowohl der Regierungsrat des Kantons Zürich als auch Unique als Flughafenbetreiberin aussagen,

dass sie die Südanflüge nicht wollen. Der Gemeinderat wird auf der politischen Schiene auch weiterhin aktiv sein, weil nach seiner Überzeugung letztlich nur mit politischem Druck verbindliche und weiterführende Ergebnisse zu erreichen sind. Er hat unter anderem bereits vor Beginn der Südanflüge Forderungen beim Kanton zur Plafonierung von Flugbewegungen und für Flugsperrezeiten eingereicht.

#### *Einwendungen zum kantonalen Verkehrsrichtplan*

Auch im Rahmen der Vernehmlassung zur Revision des kantonalen Verkehrsrichtplans im Juni 2005 hat der Gemeinderat gefordert, dass der Flughafen mit Nordausrichtung zu betreiben, der Fluglärm zu konzentrieren und das Überfliegen dicht besiedelter Wohngebiete zu vermeiden sei. Weiter hat der Gemeinderat verlangt, dass die Flugverfahren lärmarm und auf die geringstmögliche Zahl von Betroffenen ausgerichtet werden und dass die Zahl der Flugbewegungen auf maximal 320'000 pro Jahr beschränkt wird. Die Einwendungen sind dem Kantonsrat mitgeteilt worden.

#### *Gutachten für einen neuen politischen Vorstoss*

Die Gemeinderäte von Stäfa und Männedorf beschäftigen sich seit der Einführung der Südanflüge mit der Entwicklung des Flughafens und ihren Auswirkungen auf die Bevölkerung. Sie haben jedoch von Anfang an ihr Engagement bewusst differenzierend auf die neue, komplexe Sachlage ausgerichtet und sich als konstruktiv beteiligte Partner in den laufenden Prozessen positioniert. Neben allen anderen Massnahmen suchten die Behörden intensiv nach Möglichkeiten, um auf der politischen Ebene Einfluss nehmen zu können, in der Überzeugung, dass ohne ein politisches Plebiszit keine tragfähige und dauerhafte Lösung für den Flughafen entstehen kann.

Als eine mögliche politische Stossrichtung wurde eine Änderung des kantonalen Flughafengesetzes mit dem Zweck anvisiert, neuralgische und für die Lärmbelastung wesentliche Parameter so zu definieren, dass die Interessen der Bevölkerung besser gewahrt sind. Der Weg über die Kantonsverfassung, der mit einer bereits eingereichten Volksinitiative gegangen werden soll, scheint, zumindest rechtlich, nicht erfolversprechend.

Von dieser Zielsetzung ausgehend erteilten die Gemeinderäte von Männedorf und Stäfa Rechtsanwalt Dr. Peter Rosenstock, Zürich, den Auftrag, ein Gutachten über den Handlungsspielraum der Behörden des Kantons Zürich in der Flughafenfrage auszuarbeiten. Das Gutachten wurde im Herbst 2004 erstattet und von den Gemeinderäten beraten. Sie kamen zum Schluss, das Gutachten, das eine ausgezeichnete Grundlage für die weitere politische Arbeit darstellt, einer weiteren Öffentlichkeit und insbesondere den im Kantonsrat vertretenen politischen Parteien zur Verfügung zu stellen. Es beleuchtet und bewertet auf verständliche Art die komplexe juristische und sachliche Materie. Beide Gemeinderäte stimmen mit dem Gutachter überein, wenn er ein rechtliches und politisches Entscheidungsvakuum lokalisiert, das sich lähmend auf die Entwicklung auswirkt. Als Idee formuliert Dr. Rosenstock sechs Varianten für einen politischen Vorstoss. Die Gemeinderäte hoffen, dass Ideen aufgenommen und ein entsprechender politischer Vorstoss lanciert werden.

## **4. Optimierung der aktuellen Anflug-Situation**

---

Ohne den Widerstand gegen die Südanflüge zu kompromittieren, ist sich der Gemeinderat einig, dass zu versuchen ist, die aktuelle Situation zu verbessern. Dazu gehört, dass die

durch die Einführung des Instrumentenlandesystems mögliche Reduktion der Anflughöhe nicht realisiert wird, was bis jetzt der Fall war. Dazu gehört weiter, dass die Anflugverfahren insbesondere mit Flughöhe und Endanflugpunkt so optimiert werden, dass der Fluglärm reduziert und die Zahl der Betroffenen minimiert werden kann.

Dazu hat Stäfa zusammen mit den Gemeinden Männedorf, Uetikon am See und Meilen verschiedene Vorstösse vor allem mit der Forderung nach konsequenter Durchsetzung des Continuous Descent Approach (CDA; kontinuierliches Absinken) unternommen, zuletzt im Februar 2005 beim Bundesamt für Zivilluftfahrt. Ein CDA brächte eine Lärmreduktion für die überflogenen Gebiete. Die Vorstösse haben ergeben, dass heute bereits versucht wird, durch optimierte Anflugverfahren eine Art CDA und dadurch eine Reduktion der Lärmbelastung zu erreichen. Weitergehende Massnahmen wie ein voller CDA sind Teil eines europäischen Projektes und noch nicht zur Realisierung bereit.

## 5. Zusammenarbeit mit Fluglärmforum Süd<sup>1</sup>

---

Die Gemeinde Stäfa ist von Anfang an (Mitte 2000) und heute seit rund sechs Jahren als Mitglied im Fluglärmforum Süd tätig. Das Fluglärmforum setzt sich zum Ziel, mit allen politischen und rechtlichen Mitteln die widerrechtlichen und volkswirtschaftlich schädlichen Südanflüge zu stoppen. Es fordert die schnellstmögliche Einführung des Gekröpfter Nordanflugs, der jetzt sogar vom Bundesamt für Zivilluftfahrt als technisch machbar erklärt worden ist und weit weniger Menschen neu mit Fluglärm belastet als in allen Regionen rund um den Flughafen.

Als Verbund der beteiligten Gemeinden bereitet es die öffentlichen Stellungnahmen vor, übernimmt die Koordination und teilweise Realisierung von Rechtsmitteln und politischen Aktionen. Es beschafft und verteilt Informationen, holt Expertenmeinungen und Gutachten ein und leistet Aufklärungs- und Überzeugungsarbeit. Die bisherigen Kosten des Fluglärmforums belaufen sich bis heute auf insgesamt etwa 0,7 Mio Franken, die jährlichen Anteile der Gemeinde Stäfa bewegen sich in der Regel zwischen 8'000 und 20'000 Franken.

## 6. Neue unerwünschte Lärmbelastung

---

Schon vor Beginn der Südanflüge und wiederholt danach hat der Gemeinderat festgestellt, dass die Südanflüge sehr gut wahrnehmbar sein werden - zumal am frühen Morgen, wo der Umgebungslärm noch gering ist - und dass man sich subjektiv sehr wohl in seinem Wohlbefinden gestört fühlen kann. Dies gilt in besonderem Masse vor allem für die Sommermonate. Gleichzeitig hat er jedoch auch immer darauf hingewiesen, dass die Lärmbelastung in Stäfa mit jener der flughafennäheren Gemeinden trotz allem nicht zu vergleichen ist und dass Stäfa nicht zu den stark lärmbelasteten Gebieten gehört.

---

<sup>1</sup> Das Fluglärmforum Süd vereinigt die Gemeinden der Bezirke Uster und Meilen (ohne Zollikon) sowie Teile der Bezirke Pfäffikon (Pfäffikon, Russikon) und Horgen (Wädenswil, Richterswil, Schönenerg, Hirzel, Hütten, Kappel am Albis). Aus dem Kanton Schwyz sind die Gemeinden Altendorf, Feusisberg, Freienbach und Wolterau Mitglied, aus dem Kanton St. Gallen die Gemeinden Jona und Rapperswil sowie aus dem Kanton Zug die Gemeinde Menzingen. Insgesamt 35 Mitgliedsgemeinden aus den Kantonen Zürich, Schwyz und Zug vertreten eine Bevölkerung von 300'000 Einwohnerinnen und Einwohnern.

Bei den Auswirkungen des Lärms ist zu berücksichtigen, dass Lärm zwar objektiv (als Schall) gemessen werden kann, fast ausschliesslich aber eine subjektive Empfindung darstellt, so dass Personen den selben Lärm höchst unterschiedlich wahrnehmen können. Dies zeigt auch die grosse Bandbreite der eingegangenen Reaktionen auf die bisherigen Südanflüge. Der Gemeinderat versteht aber sehr gut, dass der Fluglärm eine starke Belastung und eine gesundheitliche Beeinträchtigung darstellen kann.

## 7. Umfang der Südanflüge

---

Nach der Bewilligung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) sind Südanflüge auf die Piste 34<sup>2</sup> (Länge 3700 m) in folgendem Umfang zugelassen worden:

Werktags:

- 06.00 bis 07.08 Uhr als Hauptpiste für sämtliche ankommenden Flüge
- 21.00 Uhr bis 00.30 Uhr als Ausweichpiste der Piste 28 (Länge 2700 m) für die ankommenden Flüge (wenn technische Gründe oder die Pistenlänge dies erfordern)

An Wochenenden und süddeutschen Feiertagen<sup>3</sup>:

- 06.00 bis 09.08 Uhr als Hauptpiste für alle ankommenden Flüge
- 20.00 Uhr bis 00.30 Uhr als Ausweichpiste der Piste 28 für die ankommenden Flüge (wenn technische Gründe oder die Pistenlänge dies erfordern)

Es wird mit einer Anflugfrequenz von maximal alle 2 bis 4 Minuten gerechnet.

## 8. Flughöhe und Flugwege Raum Stäfa

---

Nach den zur Verfügung stehenden Informationen liegt die aktuelle Flughöhe über Stäfa bei 5000 bis 6000 Fuss oder zwischen rund 1,1 bis 1,4 km über Grund. Stäfa befindet sich mit dem ganzen Gemeindegebiet mitten innerhalb des Anflugsektors.

Seit dem 30. Oktober 2004 steht durch Inbetriebnahme des Gleitwegsenders das ganze ILS zur Verfügung. Die Flugzeuge werden sowohl horizontal wie auch vertikal durch einen Leitstrahl geführt. Der Anflugwinkel beträgt noch 3,3 Grad. Die vertikale Streuung ist nur noch minimal.

Über Männedorf / Uetikon am See liegt der Anflugpunkt UTIXO, bei dem im Regelfall die Flugzeuge eine Höhe von 6000 Fuss (1800 Meter über Meer) in einer Entfernung von 24 km zur Pistenschwelle haben. Bis zum diesem Punkt besteht mit Bezug auf die Flughöhe als auch mit Bezug auf die Anflugachse ein grosser Streubereich. Der Endanflugpunkt MILNI (Final Approach Point, FAP) liegt auf 5000 Fuss (1500 Meter über Meer) über Bergmeilen, 19 km von der Pistenschwelle entfernt. Ab dem Endanflugpunkt folgen alle Flugzeuge innerhalb der technischen Toleranzen dem gleichen Flugweg bis zur Aufsetzzone.

---

<sup>2</sup> Pistensystem Flughafen Zürich-Kloten siehe Anhang 2.

<sup>3</sup> Baden-Württembergische Feiertage sind derzeit: Neujahr, Erscheinungsfest (6. Januar), Karfreitag, Ostermontag, 1. Mai, Christi-Himmelfahrt, Pfingstmontag, Fronleichnam, Tag der deutschen Einheit (3. Oktober), Allerheiligen (1. November), Erster und Zweiter Weihnachtstag

Der Entscheidungspunkt, an dem der Pilot über die Landung entscheiden muss, liegt auf 740 Metern über Meer rund 5,2 km von der Aufsetzzone entfernt.

Nachdem sich die Gemeinden Stäfa, Männedorf, Uetikon am See und Meilen als auch die Flughafenbetreiberin Unique für eine Anflughöhe von 6000 Fuss beim Punkt UTIXO eingesetzt haben, wurde aufgrund einer Sicherheitsüberprüfung durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt entschieden, dass diese Anflughöhe nicht absolut eingehalten werden kann. Aus Sicherheitsgründen darf bei UTIXO auch eine geringere Höhe geflogen werden, wobei die Mindestflughöhe 5000 Fuss beträgt.

Der Gemeinderat hatte sich mit entsprechenden - bis heute allerdings erfolglosen - Rechtsmitteln gegen die Installation des Instrumentenlandesystems eingesetzt, vor allem auch aus der Befürchtung, dass damit vor dem endgültigen Entscheid über den definitiven Betrieb des Flughafens Sachzwänge zu Lasten der Südgemeinden geschaffen würden.

## 9. Umfrage zum Fluglärm von 2004

---

Eine von der gfs.bern im Auftrag der beiden Gemeinderäte Männedorf und Stäfa durchgeführte, repräsentative (d.h. wissenschaftlich fundierte) Umfrage zur Fluglärmproblematik erlaubt erstmals eine vertiefte Einsicht in Ausmass und Dringlichkeit des brisanten Themas. Die bei den Stimmberechtigten der beiden Gemeinden im September 2004 durchgeführte Umfrage fokussierte auf die Einstellung gegenüber dem Flughafen und gegenüber der Belastung durch den Fluglärm. Weitere Hauptthemen waren ein aus dieser Einstellung resultierendes Veränderungspotenzial sowie entsprechende Erwartungen an die Wohngemeinde.

Laut dieser Umfrage sind die Stimmberechtigten von Stäfa und Männedorf mit ihrer Wohngemeinde im Allgemeinen in hohem Masse zufrieden. Dies, obwohl der durch die Südanflüge anfallende Lärm fast durchwegs als spürbare Belastung wahrgenommen wird. Eine aktive Beteiligung der beiden Gemeinden an der aktuellen Diskussion ist für die Befragten unumstritten.

Die grundsätzliche Einstellung gegenüber dem Flughafen ist durchaus differenziert: 55% der Befragten sehen sowohl Vor- als auch Nachteile, welche die Nähe des Flughafens mit sich bringt. Dieser in ihrem abschliessenden Urteil unschlüssigen Gruppe stehen die eigentlichen Flughafengegner (26%) und eine Gruppe von weitgehend uneingeschränkten Befürwortern (19%) des Flughafens gegenüber.

Ein einheitlicheres Bild zeigt sich in Bezug auf die Belastung durch den Fluglärm. Lediglich 15% der Befragten empfinden den mit den Südanflügen verbundenen Lärm als nicht belastend. Insgesamt 84% der Befragten hingegen empfinden den Fluglärm als belastend, wenn auch in unterschiedlichem Ausmass. Während 61% die „Belastung als da, aber erträglich“ bezeichnen, geben 15% der Befragten an, sich aufgrund der Belastung politisch zu organisieren, um den Fluglärm zu verringern. 8% der Befragten schliesslich tragen sich sogar mit dem Gedanken wegzuziehen, um dem Fluglärm so zu entgehen.

Der bisherige Einsatz der Wohngemeinde rund um die Fluglärmproblematik wird von den Befragten ambivalent beurteilt: Eine relative Mehrheit ist mit dem jetzigen Einsatz zufrieden, rund ein Drittel ortet Defizite. Unumstritten ist allerdings, dass die Gemeinde sich wei-

terhin aktiv an der Fluglärmdiskussion beteiligen soll. Als geeignete Instrumente dafür werden den Behörden Lärmmessungen, Kompromissverhandlungen, Kooperation mit Schutzverbänden, Interventionen bei Bund und Kanton, sowie Untersuchungen der Folgen des Flughafens grossmehrheitlich empfohlen.

Mit den Ergebnissen aus der Umfrage verfügen die beiden Behörden nun über eine solide, zusätzliche Grundlage, auf der sie weitere Massnahmen abstützen können. Männedorf und Stäfa werden deshalb in enger Zusammenarbeit auch künftig adäquate Rechtsmittel und politische Massnahmen (v.a. auf Ebene Kanton) ergreifen und sich weiterhin im Fluglärmforum Süd engagieren. Das Dossier Fluglärm hat weiterhin hohe Priorität, denn dadurch - auch das machen die Umfrageergebnisse deutlich - vertreten die beiden Gemeinden die vitalen und berechtigten Interessen grosser Teile ihrer Wohnbevölkerung.

Der vollständige Schlussbericht zum Fluglärm-Umfrage kann von unserer Website heruntergeladen werden.

## 10. Messungen des Fluglärms 2004

---

Im Sommer 2004 sind in Fällanden, Küsnacht, Männedorf, Maur, Meilen, Stäfa und Uetikon am See Fluglärmmessungen durchgeführt worden. Der vollständige Bericht über diese Messungen kann hier heruntergeladen werden.

In Stäfa ist an folgenden Punkten gemessen worden: Rebweg (Ürikon), Trübelstrasse, Kindergarten Grund (Oberer Grundweg). Das Mittel der höchsten Spitzenwerte an den Messpunkten in Stäfa beträgt rund 64 dB(A), an den Messpunkten in Männedorf, Meilen und Uetikon 68 bis 69 dB(A), am Messpunkt Forch 72 dB(A) und am Messpunkt Binz 78 dB(A). In Stäfa sind die folgenden Lärmspitzenwerte gemessen worden: am Rebweg zwischen 57 und 63 dB(A), an der Trübelstrasse zwischen 59 und 64 dB(A) und am Oberen Grundweg zwischen 61 und 64 dB(A).

Nach Erkenntnissen in der Schlafforschung zeigen die gemessenen Werte, dass die Schlafentiefe an allen Messpunkten beeinträchtigt ist - jedoch ist die Aufwachwahrscheinlichkeit in der Umgebung der Messpunkte in Stäfa gering, im Vergleich zu den Messpunkten in Binz, Pfaffhausen und Forch, wo die Aufwachwahrscheinlichkeit 100% beträgt; in Männedorf, Meilen und Uetikon besteht immer noch eine Aufwachwahrscheinlichkeit von 30 bis 50%.

Die Lärmmessungen wären nach dem geltenden Recht (Lärmschutzverordnung des Bundes) unerheblich. Die Gemeinde Stäfa fordert daher zusammen mit dem Fluglärmforum Süd (→ Seite 5) rasch eine dementsprechende Änderung der Lärmschutzverordnung.

## 11. Rettungsdispositiv für Flugzeugkatastrophe

---

Die Gemeinde Stäfa hat kein eigenes Dispositiv für den Fall eines Flugzeugabsturzes innerhalb des Gemeindegebietes. Ein solches Ereignis hätte eine Dimension, bei der andere Rettungsdispositive in Kraft treten. Die Notfallleitung im Falle eines Flugzeugabsturzes

würde von Kantonspolizei Zürich übernommen, welche dann die lokalen (und weiteren) Rettungsdienste einsetzt. Die Kantonspolizei hat für den ganzen Kanton in einer Art Raster alle grösseren denkbaren Störfälle und Schadenereignisse erfasst, so auch unter anderem Flugzeugabstürze. Dieser Raster ist nicht nur auf die Anflugkorridore beschränkt, sondern bezieht das ganze Gebiet des Kantons mit ein. Der konkrete Rettungseinsatz ist dann nur noch von Ort und Ausmass des Ereignisses abhängig. Soweit eine Vorbereitung möglich ist, bestehen also Dispositive auch für den Fall eines Flugzeugabsturzes im Südanflug.

## **12. Entschädigungsbegehren für Immobilienverluste**

---

Entschädigungsforderungen wegen Fluglärmimmissionen verjähren nach 5 Jahren. Nach Ablauf dieser Frist kann eine Entschädigung nicht mehr eingeklagt werden. Entschädigungsforderungen sind deshalb innert dieser Frist geltend zu machen oder aber die Verjährung ist zu unterbrechen. Nach der Praxis des Bundesgerichts beginnt die Verjährungsfrist zu laufen, sobald der Schaden für die betroffenen Grundeigentümer zuverlässig voraussehbar ist. Nach Meinung des vom Fluglärmforum Süd beigezogenen Rechtsvertreters dürfte dies für die durch den Südanflug überflogenen Gebiete Ende Oktober 2003 mit Aufnahme der Südanflüge oder dann im Juni 2003 mit der Genehmigung der Südanflüge durch das BAZL der Fall gewesen sein.

Vorsichtshalber rät der Rechtsvertreter des Fluglärmforums 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. Dies ist auf einfache Weise möglich. Mit einer schriftliche Eingabe an die Flughafenbetreiberin Unique kann die Verjährung ein für alle Mal gestoppt werden. Die Eigentümer können sich auf diese Weise etwas Luft verschaffen und die weitere Entwicklung des Flughafenbetriebs abwarten, ohne bereits ein Verfahren einleiten zu müssen.

Ein Musterbrief für eine Verjährungsunterbrechung sowie ein Merkblatt hierzu können auf der Homepage [www.staefa.ch](http://www.staefa.ch) heruntergeladen werden. Die Unterlagen können auch im Gemeindehaus bezogen werden.

## **13. Herabsetzung Steuerwerte Liegenschaften**

---

Die Vermögenssteuer- und Eigenmietwerte werden durch den Kanton festgelegt und nehmen in einem schematisierten Rahmen Rücksicht auf lagebedingte Faktoren, die den Wert einer Immobilie beeinflussen.

Das kantonale Steueramt geht nach eigenen Angaben davon aus, dass in den unmittelbar in den Anflugkorridoren des Ost- bzw Südanflugs liegenden, flughafennahen Gemeinden eine gewisse Wertverminderung der Liegenschaften eintritt. Dennoch hat der Regierungsrat entschieden, von ausserordentlichen Massnahmen zur Berücksichtigung der Fluglärmimmissionen in Gemeinden, die unmittelbar vom Ost- und Südanflug betroffen sind, abzusehen.

Gegen diese Haltung hat sich der Gemeinderat verschiedentlich allein und im Verbund mit anderen Gemeinden gewehrt. Der Regierungsrat ist darauf jedoch nicht eingetreten. Damit steht fest, dass der Kanton für die Gemeinde Stäfa, von eventuellen Ausnahmen abgesehen, keine speziellen Massnahmen zur Berücksichtigung der Fluglärmimmissionen trifft. Er begründet dies damit, dass die Entwicklung der Immobilienpreise keine rückläufige sondern im Gegenteil steigende bzw mindestens stagnierende Tendenz zeige. Sachlich bestehe daher kein Anlass zu einer fluglärmbedingten Reduktion der Liegenschaftswerte. Für die Eigentümerinnen und Eigentümer von Liegenschaften in Stäfa bedeutet dies, dass sie die vollen, ihnen mitgeteilten Vermögens- und Eigenmietwerte zu versteuern haben.

## **14. Wie kann man sich privat engagieren?**

---

Der Verein "Flugschneise Süd - Nein" bekämpft die Südanflüge und will Sektionen im oberen Zürichsee gründen. Personen, die sich im Widerstand gegen die Südanflüge beteiligen wollen, können sich diesem Verein anschliessen. Im Gemeindehaus liegen Beitrittserklärungen auf.

Der Verein gibt eine Check-Liste darüber ab, was man als einzelne Person gegen die Südanflüge unternehmen kann. Sie können diese Liste auch von der Website des Vereins herunterladen (Download-Adresse im Anhang).

- - -

Anhang 1:  
**Kontaktadressen und Internet-Links**

---

Das Dossier Südanflüge wird in der Gemeinde Stäfa betreut durch:

Gemeindepräsident Karl Rahm	Email: <a href="mailto:gemeindepraesident@staefa.ch">gemeindepraesident@staefa.ch</a>
Gemeindeschreiber Daniel Scheidegger	Telefon: 01 928 77 13 Email: <a href="mailto:gemeindeschreiber@staefa.ch">gemeindeschreiber@staefa.ch</a>

Download-Adresse:

Für dieses und weitere  
Dokumente

<http://www.staefa.ch>

Besuchen Sie im Internet folgende Websites:

Gemeinde Stäfa	<a href="http://www.staefa.ch">www.staefa.ch</a>
Fluglärmforum Süd	<a href="http://www.fluglaermforum-sued.ch">www.fluglaermforum-sued.ch</a>
Flughafen Zürich	<a href="http://www.uniqueairport.com">www.uniqueairport.com</a>
Verein Flugschneise Süd - Nein	<a href="http://www.vfsn.ch">www.vfsn.ch</a>

Beschwerden:

Fluglärmtelefon (für Beschwerden)	043 816 21 31
-----------------------------------	---------------

Anhang 2:  
**Pistensystem Flughafen Zürich**

---



Quelle: Unique (Flughafen Zürich AG)

Anhang 3:

Anflugachsen vor und nach Installation des Instrumentenlandesystems (ILS)

