

[Absender]

Einschreiben (R)
Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern

[...] 2018

Einsprache

in Sachen

[...]

Einsprecher,

gegen

Flughafen Zürich AG, Postfach, 8058 Zürich,

Gesuchstellerin,

betreffend

Gesuch vom 10. Oktober 2017 mit Ergänzung vom 23. März 2018 für die Betriebsreglementsänderung 2017.

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne **unterbreite ich** Ihnen innert der bis 2. Oktober 2018 laufenden Einsprachefrist die folgenden

Rechtsbegehren

1. Das Gesuch für die Betriebsreglementsänderung 2017 sei abzuweisen, soweit überhaupt darauf einzutreten ist.
2. Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen (zzgl. MWST) zu Lasten der Gesuchstellerin.

Dies mit der folgenden

Begründung

I. Formelles

1. Streitbetroffen ist ein Gesuch um eine wesentliche Änderung des Betriebsreglements des Flughafens Zürich. Die Genehmigung dieses Reglements obliegt dem BAZL. Betroffene Personen wahren ihre Interessen mit Einsprache. Das BAZL ist für die Behandlung dieser Einsprache zuständig.
2. **Ich bin Einwohnerin/Einwohner der Gemeinde ...**. Das Gesuch und die beantragten Änderungen haben erhebliche raum- und umweltrelevante Auswirkungen auf diese Gemeinde und deren Einwohner. Namentlich die Änderung der Flugrouten – Entflechtung der Abflugrouten ab Piste 28, die Abflugrouten ab Piste 16 mit erweiterter Linkskurve, das neue Bisenkonzept mit Südstarts geradeaus sowie die Flexibilisierung der Pistenöffnungszeiten – führt zu zusätzlichen Flugbewegungen im tieferen. **Ich muss** daher mit einem zusätzlichen Flugverkehrsaufkommen und zusätzlichen Lärmimmissionen rechnen. **Ich bin** daher von den beantragten Änderungen unmittelbar in schützenswerten Interessen betroffen und zur vorliegenden Einsprache legitimiert.

II. Materielles

A. Fehlendes rechtskräftig genehmigtes BR2014

3. Mit Eingabe vom 10. Oktober 2017 mit Ergänzung vom 23. März 2018 ersuchte die Gesuchstellerin das BAZL um Änderung des bestehenden Betriebsreglements. Die in Frage stehenden Betriebsreglementsänderungen stützen sich in diversen Bereichen auf das BR2014, welches noch nicht rechtskräftig genehmigt ist. Solange ein rechtskonformes und bewilligtes Betriebsreglement noch nicht vorliegt, dürfen Änderungen, die zu einem wesentlichen Teil auf dem BR2014 beruhen, nicht genehmigt werden. Die Betriebsreglementsänderung ist bereits aus diesem Grund nicht bewilligungsfähig.

B. Neues Bisenkonzept mit Start Piste 16 geradeaus

4. Die Gesuchstellerin beantragt eine Anpassung des Bisenkonzepts mit Südstarts geradeaus und unmittelbarer Rechtskurve. Nach Auffassung der Gesuchstellerin ist dieses beabsichtigte Konzept einfacher und weniger fehleranfällig, wodurch die Sicherheitsmarge erheblich erhöht und die betriebliche Stabilität sowie Pünktlichkeit auch bei Bisenlagen sichergestellt werden soll.
5. Die mit dieser Konzeptänderung geänderten Abflugrouten (Start nach Süden geradeaus, mit weiteren Rechts- und Linkskurven) führt zu mehr Flugverkehr über unser Gemeindegebiet und dadurch auch zu mehr und unzumutbaren Lärmimmissionen für mich als **Bewohnerin/Bewohner** dieser Gemeinde. Die Gesuchstellerin geht dabei davon aus, dass rund 30% der Starts unmittelbar nach dem Start nach Westen abdrehen. Diese Route stehe aus Lärmschutzgründen ausschliesslich für Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge zur Verfügung, während Widebody-Flugzeuge erst später nach Westen abdrehen dürfen. Diese rund 5% der Abflüge von schweren Langstreckenflugzeugen mit westlichen Destinationen drehen weiter südlich über den Zürichsee nach Westen ab. Rund 55% der Starts betreffen Abflüge mit östlichen Destinationen, welche geradeaus fliegen und später nach Osten abdrehen. Schliesslich verbleiben noch rund 10% der Starts auf der Route direkt gegen Süden. Diese prozentuale Aufteilung der Flugbewegungen – unter Berücksichtigung einer allfälligen Streuung und somit Abweichungen von den abgebildeten nominalen Flugrouten – liegt auch dem UVB zu Grunde. Indessen fehlen verbindliche Vorgaben, welche die Gesuchstellerin verpflichten, diese prozentuale Aufteilung zu gewährleisten. Auch fehlen Sanktionen im Fall von nachteiligen Abweichungen. Auch aus diesem Grund ist die Betriebsreglementsänderung nicht genehmigungsfähig.

6. Hinzu kommt, dass Südstarts geradeaus mit Blick auf Drittpartei-Risiken nicht vertretbar sind. Die meisten Unfälle mit Flugzeugen weltweit geschehen beim Starten oder Landen. Das Schadensausmass bei einem Absturz wäre im Süden wegen der deutlich höheren Bevölkerungsdichte massiv höher, und zwar nicht nur für die Passagiere, sondern auch für die Menschen am Boden. Es gibt keine Flugroute, die mehr Menschen einem Absturzrisiko und dem maximal möglichen Fluglärm aussetzt, als Abflüge über dem dichtbesiedelten Süden. Dabei sind die Flugrouten nicht meterscharf massgebend, vielmehr ist auch eine Streuung sowie der Umstand zu berücksichtigen, dass die verunglückende Maschine wohl von der vorgegebenen Flugroute erheblich abweicht.
7. Die Sicherheit wird mit den Südabflügen nicht erhöht, sondern massiv verringert. Hingegen kann mit Südabflügen die Abflugkapazität wesentlich gesteigert werden. Südabflüge geradeaus mögen zwar nahezu kreuzungsfrei geflogen werden, sicherer sind sie jedoch in keiner Weise; denn der Süden des Flughafens ist eines der dichtest besiedelten Gebiete der Schweiz. Im Übrigen ist der Flugbetrieb bereits heute in Klotten als sicher einzustufen.
8. Sodann führen die geplanten Südstarts zu einer unzumutbaren Lärmbelastung der Südgemeinden. Bereits heute wohnt im Süden des Flughafens über ein Viertel der Bevölkerung, die gemäss Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) stark vom Fluglärm betroffen ist. Die Südabflüge geradeaus lassen den Zürcher Fluglärmindex (ZFI), soweit ersichtlich, entgleisen.

C. Entflechtung der Abflugrouten ab Piste 28 / Abflugrouten ab Piste 16 mit erweiterter Linkskurve

9. Mit der beantragten Entflechtung der Abflugroute ab Piste 28 soll eine Auftrennung der Abflugrouten Richtung Westen und Süden von denjenigen Richtung Osten sowie eine fortan separierte Führung kurz nach dem Start angestrebt werden. Flüge Richtung Westen werden länger geradeaus geführt und drehen später ab. Flüge nach Osten werden nach der Linkskurve weiter südlich geführt. Auch die neue Abflugroute ab Piste 16 mit erweiterter Linkskurve soll der Konfliktvermeidung und damit einer Kapazitätserhöhung dienen. Gemäss der beantragten Änderung sollen abfliegende Flugzeuge mit westlicher Destination zunächst weiter Richtung Osten geführt werden, um dann in einer weiten Linkskurve zurück über den Flughafen zu gelangen. Diese Abflugroute soll eine vertikale Separation mit durchstartenden Flugzeugen auf der Piste 14 ermöglichen.

10. Auch diese auf eine reine Kapazitätssteigerung ausgerichteten Massnahmen bergen unzumutbare Sicherheitsrisiken und Lärmbelastungen für die vom Überflug betroffenen, dicht besiedelten Gebiete mit Allgemeinen und meine Liegenschaft im Besonderen. Nicht nachvollziehbar ist insbesondere, weshalb der Kapazitätssteigerung derart mehr Gewicht beigemessen werden soll als dem Wohl und der Sicherheit der in einem der dicht besiedeltesten Gebiete in der Schweiz wohnhaften Bevölkerung. Weder im Gesuch noch den dazugehörigen Beilagen finden sich umfassende Abklärungen zu den mit diesen Entflechtungsmassnahmen verbundenen Sicherheitsrisiken.
11. Die beantragte Entflechtung der Abflugrouten ab Piste 28 / Abflugrouten ab Piste 16 mit erweiterter Linkskurve weisen dieselben Sicherheitsmängel, Lärmschutzdefizite und Defizite in der umweltrechtlichen Beurteilung auf, wie sie bereits im Rahmen der Darlegungen zum Bisenkonzept beanstandet worden sind.

D. Flexibilisierung der Pistenöffnungszeiten

12. Auch diese beantragte Flexibilisierung ist im Wesentlichen einseitig auf eine Kapazitätssteigerung zugeschnitten, ohne dem Aspekt der Sicherheit der überflogenen Bevölkerung und/oder dem Lärmschutz gebührend Rechnung zu tragen. Gerade der Umstand, dass namentlich Abflüge ab Piste 16 auch dann möglich sein sollen, wenn ein Abflug ab Piste 28 aus technischen oder betrieblichen Gründen öffnet der Gesuchstellerin "Tür und Tor" um weitere kapazitätssteigernde Massnahmen zu ergreifen. Sofern ein Ausweichen auf Piste 16 allein aus meteorologischen Gründen möglich und erlaubt sein soll, bedarf es einer Änderung von Art. 19 Abs. 1 und 2 nicht, da solche Ausnahmesituationen bereits in Art. 19 Abs. 4 erfasst sind. Soll daher der beantragten Änderung eine eigenständige Tragweite zukommen, wovon auszugehen ist, dann wohl nur diese, dass diese reinen Kapazitätsverbesserungen dienen soll.

Zusammenfassend erweisen sich die geplanten Betriebsreglementsänderungen als nicht genehmigungsfähig. Dies nicht zuletzt auch deshalb, weil die geplanten Routen und Routenänderungen zu einer erheblichen Zunahme der lärmbelasteten Bevölkerung führen und damit der zentralen Vorgabe des luftfahrtpolitischen Berichts des Bundes, der verlangt, dass auf die Lärmbelastung besonders Rücksicht zu nehmen ist, zuwiderläuft.

Aus den vorstehend genannten Tatsachen und Rechtsgründen **ersuche ich** Sie, sehr geehrte Damen und Herren, höflich um Gutheissung der eingangs gestellten Begehren.

Freundliche Grüsse

[.....]

Im Doppel