

[Absender]

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

xxx. August 2018

**Stellungnahme betreffend Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Konzeptteil (Revision), Mitwirkung.**

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich unterbreite Ihnen in obgenannter Angelegenheit innert Frist das folgende

**Mitwirkungsbegehren**

*Auf die Festsetzung des SIL-Konzeptteils sei gestützt auf die nachfolgenden Ausführungen zu verzichten.*

Dies mit folgender

**Begründung**

**A. Zu den Grundsätzen zur Ausrichtung der Luftinfrastruktur (Ziff. 3.1)**

1. Der *erste Grundsatz* sieht vor, dass Rahmenbedingungen für eine «leistungsfähige Luftfahrtinfrastruktur, die den für Wirtschaft und Gesellschaft erforderlichen Luftverkehr

ermöglicht», geschaffen werden soll. Hierzu soll die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen beachtet und somit vorrangig den Interessen der Flughafenbetreiberinnen bzw. der Luftverkehrsunternehmen Nachachtung verschafft werden.

2. In die gleiche Richtung geht auch das im **zweiten Grundsatz** zum Ausdruck gebrachte Verständnis zur Nachhaltigkeit, wonach sich die Planungs- und Bewilligungsbehörden des Bundes bei der Planung und Bewilligung der Luftfahrtinfrastruktur an den Grundsätzen der Nachhaltigkeit orientieren sollen. Dieser Begriff wird im Konzeptteil einseitig zu Gunsten der Interessen des Flughafens konkretisiert, wonach in erster Linie die Mobilitätsbedürfnisse volkswirtschaftlich möglichst effizient und zu tragbaren Kosten befriedigt werden sowie der Zugang zur Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen und Landesteile sowie die Sicherheit gewährleistet werden sollen. Die Interessen der Anwohner und der Umwelt finden im Konzeptteil SIL unzureichend Gehör und werden durch die Erläuterungen (S. 48) weitergehend verwässert.
3. Auch nach Massgabe des **fünften Grundsatzes** soll bei der Interessenabwägung vorrangig der Bedeutung der Anlagen im Gesamtsystem der Luftfahrtinfrastruktur Rechnung getragen werden. Diese wiederum misst sich am öffentlichen Interesse am Luftverkehr, der auf diesen Anlagen operieren soll. Auch dieser Grundsatz verlangt prioritär, die Interessen der Flughafenbetreiber bzw. der Luftverkehrsunternehmen bei der Interessenabwägung gegenüber den umgebenden Nutzungs- und Schutzansprüchen zu bevorzugen.
4. Diese Grundsätze zielen insgesamt darauf ab, eine einzig auf die Interessen des Flughafens ausgerichtete, nachfrageorientierte Planung zu ermöglichen, ohne dass zum heutigen Zeitpunkt überhaupt Angaben über die mögliche Nachfrage vorliegen, geschweige denn dass die Interessen der fluglärmgeplagten Anwohner auch nur ansatzweise in die Beurteilung und Planung einbezogen werden. Eine massvolle, ausgewogene und damit verhältnismässige Ermittlung und Berücksichtigung sämtlicher betroffener Interessen erfolgt nicht. Dies verstösst nicht nur gegen den verfassungsrechtlichen Grundsatz der Nachhaltigkeit, sondern auch das umweltrechtliche Vorsorgeprinzip. Auf die Festsetzung dieses Grundsatzes in der vorliegenden Form ist zu verzichten.

## **B. Zu den Grundsätzen über den Umweltschutz (Ziff. 3.4)**

5. Angesichts der bereits heute bestehenden Lärmproblematik, die sich aufgrund der im Konzeptteil SIL vorgesehenen Nachfrageausrichtung noch verschärfen wird, werden im Punkt «Umweltschutz» spezifische und vollstreckbare Vorgaben vermisst, wie bei Nichteinhaltung der massgeblichen Grundlagen vorgegangen werden soll. Namentlich darf es zukünftig nicht passieren, dass «andauernde deutliche Überschreitung der zulässigen Lärmbelastung in der Nacht» (Verfügung vom 23. Juli 2018 des Bundesamts für

Zivilluftfahrt [BAZL] in Sachen Flughafen Zürich, Nachweis der Lärmbelastung im Betriebsjahr 2016 [im Folgenden: Verfügung BAZL], S. 10, Rz. 12) behördlich festgestellt werden, ohne dass es zu einschneidenden Konsequenzen kommt, wie solche Missstände umgehend behoben werden. Der Konzeptteil SIL ist zu ergänzen.

6. Gemäss einem *ersten Grundsatz* sind die Umweltanliegen – wozu auch Lärm etc. gehört – bloss zu berücksichtigen und miteinzubeziehen (Pkt. 1 S. 56). Diese Formulierung ist zu offen und unbestimmt, um griffige Anordnungen vorkehren zu können. Dies gilt umso mehr als bereits heute eine «andauernde deutliche Überschreitung der zulässigen Lärmbelastung in der Nacht» vorliegt (Verfügung BAZL, S. 10, Rz. 12) bzw. der heutige Zustand «dem Umweltschutzrecht widerspricht» (Verfügung BAZL, S. 10, Rz. 12). Trotz dieses offenkundig rechtswidrigen Betriebszustands wurden aufgrund von volkswirtschaftlichen Bedenken von Seiten des BAZL bloss «Massnahmen angeordnet, die verhindern sollen, dass die Überschreitungen zunehmen» (Verfügung BAZL, S. 11, Rz. 12). Dies genügt nicht. Vielmehr ist zu verlangen, dass dem Schutz der Umwelt und insbesondere den Anliegen der Bevölkerung bei der Planung, dem Bau und Betrieb der Luftfahrtinfrastruktur vorrangig und umfassend Rechnung zu tragen ist. Auf die Festsetzung dieses Grundsatzes in der vorliegenden Form ist zu verzichten.
7. Auch nach dem *dritten Grundsatz* wird bewusst «in Kauf genommen», dass unter anderem bei Landesflughäfen die Belastungsgrenzwerte für den Fluglärm nicht eingehalten werden sowie gewisse Luftschadstoffe (namentlich Stickoxide und Feinstaub) einen feststellbaren Anteil an der Gesamtschadstoffbelastung ausmachen. Auch diese allgemeingültige Formulierung privilegiert die Situation der Flughafen Zürich AG ungebührlich und lässt die berechtigten und schutzwürdigen Interessen der Anwohner ausser Acht. Eine Abweichung von den gesetzlichen Vorschriften darf nur ausnahmsweise hingenommen und nicht quasi als Grundsatz angeordnet werden. Auf die Festsetzung dieses Grundsatzes in der vorliegenden Form ist zu verzichten.

#### C. Zu den Grundsätzen der Landesflughäfen (Ziff. 4.1)

8. Auch unter diesem Titel wird im *zweiten Grundsatz* die «Luftverkehrsnachfrage» als massgebliche Grösse dargestellt. Eine rein nachfrageorientierte Ausrichtung der schweizerischen Luftfahrtpolitik berücksichtigt die sowohl in der Verfassung als auch in der Umweltschutzgesetzgebung verankerten (Lärmschutz-)Interessen der betroffenen Anwohner nicht. Dies ist rechtswidrig. Auf die Festsetzung dieses Grundsatzes in der vorliegenden Form ist zu verzichten.
9. Auch der *vierte Grundsatz* behandelt die bestehenden Betriebszeiten der Landesflughäfen vorrangig. Gestützt auf diesen Grundsatz ist zu erwarten, dass er die Festsetzung der Betriebszeiten in den Objektblättern sowie im Betriebsreglement zum Flughafen Zürich

übersteuert. Das ist inakzeptabel. Insbesondere auch angesichts der Tatsache, dass bereits heute eine «andauernde deutliche Überschreitung der zulässigen Lärmbelastung in der Nacht» vorliegt (Verfügung BAZL, S. 10). Auf die Festsetzung dieses Grundsatzes in der vorliegenden Form ist daher zu verzichten.

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

Freundliche Grüsse

[.....]