

BFO, 8307 Effretikon

**Einschreiben**

Bundesamt für Zivilluftfahrt  
Sektion Sachplan und Anlagen  
3003 Bern

Lindau, 30. September 2018

**Flughafen Zürich**  
**Gesuch um Genehmigung einer Änderung des Betriebsreglements**  
**(BR17)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Den Änderungen „Entflechtung der Abflugrouten ab Piste 28“ sowie dem neuen „Bisenkonzept“ kann zugestimmt werden. Mit dem BR17 erhofften wir, dass **ALLE** relevanten Sicherheitsempfehlungen aus dem Sicherheitsbericht Aufnahme finden. Leider ist dem nicht so.

Das Ziel des Flughafens von 70 Bewegungen pro Stunde für einen übertriebenen Umsteigeverkehr kann nicht eingehalten werden. Die Menschen, die in diesem Gebiet leben, dürfen nicht noch mehr belastet werden.

Ausserdem sind noch laufende Verfahren und Beschwerden zum BR14 beim Bundesverwaltungsgericht hängig.

**Wesentliche Einwendungen**

Im Nordkonzept sind während des Tagesbetriebs weiterhin alle Abflüge der Langstreckenflugzeuge via Piste 16 mit left turn vorgesehen. Diese beinhalten weiterhin ein erhebliches Kollisions-Risiko mit Durchstartmanöver auf der Hauptlandepiste 14.

Die erweiterte Linkskurve beim Start ab Piste 16 wurde für Flüge mit Destination im Westen vorgeschlagen. Piste 16 geradeaus (wie im Bisenkonzept) wäre die Lösung für beide Kollisionspunkte.

Eine Flexibilisierung der Pistenöffnungszeiten, welche in allen Sektoren des Flughafengebiets wirksam würde, ist strikte abzulehnen, namentlich in der Nachtrandstunde von 21:00 – 22:00 Uhr. Bei gewissen Wetterlagen wird der Flughafen weniger Kapazität aufweisen. Zu verbieten ist insbesondere, der Verspätungsabbau nach 23:00 Uhr. So wie dieser heute gehandhabt wird, ist es eine nicht bewilligte Betriebsverlängerung.

Ausserdem weisen wir darauf hin, dass das Betriebsreglement 2014 (BR14) noch keine Rechtskraft erwachsen ist. Zum BR14 sind zahlreiche Beschwerden beim Bundesverwaltungsgericht hängig.

Es ist daher sehr fragwürdig, ein neues Betriebsreglement vorzulegen, wenn allfällige Auswirkungen auf das BR17 durch diese Verfahren noch nicht bekannt sind.

Bevor über das BR14 rechtskräftig entschieden worden ist, muss aus unserer Sicht der Erlass des BR17 bzw. dessen Genehmigung verweigert werden, da das eine ohne das andere nicht haltbar ist.

## Übersicht laufende Verfahren

	Öffentliche Auflage	Verfügung / Entscheid	Bundesverwaltungsgericht	Bundesgericht
<b>SIL 1</b>	23.08. – 29.10.2010	26.6.2013 (SIL 1) 18.9.2015 (SIL 1+)	Kein Rechtsverfahren möglich	
• BR2014	20.10. – 18.11.2014	AUSSTEHEND MANGELS ZUSTIMMUNG DEUTSCHLAND		
• BR2014 Teilgenehmigung	15.06. – 14.07.2017	14.05.2018	Beschwerdeverfahren läuft	AUSSTEHEND
• Schallschutzprogramm 2015	07.09. – 06.10.2015	06.12.2016	12.12.2017	11.05.2018
• Schutzkonzept Süd Phase 2	29.01. – 28.2.2018	AUSSTEHEND		
<b>SIL 2</b>	30.09. – 08.11.2016	23.08.2017	Kein Rechtsverfahren möglich	
• BR2017	03.09. – 02.10.2018	AUSSTEHEND		
• Nachtlärmanpassung	03.09. – 02.10.2018	AUSSTEHEND		
• Sicherheitszonenplan	03.09. – 02.10.2018	AUSSTEHEND		
• Richtplananpassung Kanton Zürich	24.11.2017 – 09.03.2018	KR-Entscheid ausstehend	Kein Rechtsverfahren möglich	

Das jetzige Betriebsreglementsverfahren ist deshalb verfrüht und soll wiederum Tatsachen schaffen, bevor die früheren Verfahren rechtsgültig entschieden sind. Solange die relevanten Vorfragen rechtlich nicht abschliessend geklärt sind, sind die neu beantragten Änderungen offensichtlich nicht zulässig.

### Beschwerdelegitimation

Der BFO vertritt, neben rund 2'800 Mitgliedern, die Bevölkerung die in immissionsbelasteten Gebieten östlich des Flughafens leben und durch die im BR17 beantragten Änderungen des Flugbetriebs und der Pistenöffnungszeiten noch mehr belastet werden; Menschen welche bereits seit der Einführung der DVO im Jahr 2001 teilweise sehr stark belastet sind durch die rund 20'000 Starts von niedrig fliegenden, schweren und sehr lauten

Flugzeugen ertragen müssen.

### Grundlegende Kritik und Einsprachepunkte:

Es entsteht der Eindruck, dass bei der Vorinstanz eine eigentliche Torschlusspanik in Sachen Flughafen Zürich eingesetzt hat. Neben den oben in der Grafik der FZAG dargestellten Verfahren, Entscheiden und weiteren hängigen Gerichtsverfahren im Zusammenhang mit der FZAG kam es zudem zu einer Anpassung des LUPO, einer geplanten, einseitig luftfahrtindustriefreundlichen Anpassung des SIL-Konzeptteils, und auch hinsichtlich der Lärmgebühren sollen nun raschestmöglich aufgrund des nunmehr vorliegenden Gutachtens Tatsachen geschaffen werden. Ebenfalls im gleichen Zeitraum ist/war die Frage zu klären, ob und wie die Verfügung des BAZL betreffend die Nachtlärmproblematik bzw. die Slotzuteilung angefochten werden sollte. Und noch während der laufenden Rechtsmittelfrist jenes Verfahrens, welches inzwischen ebenfalls beim Bundesverwaltungsgericht angefochten wurde, wurden bereits wieder die entsprechenden Folgeschritte (Erleichterungen während der Nachtstunden etc.) beantragt und auch dazu ist nun seitens der Betroffenen Stellung zu nehmen.

Die Massierung dieser zahlreichen und parallel laufenden Verfahren schränkt die Mitwirkungsmöglichkeiten der betroffenen Organisationen und damit der unter dem Fluglärm leidenden Bevölkerung erneut und empfindlich ein. Dass nun per Anfang Oktober 2018 alle diese Verfahren mehr oder weniger gleichzeitig eine Stellungnahme oder eine Anfechtung seitens der Betroffenen notwendig machen, ist unzumutbar. Die ohnehin schon minimalen Mitwirkungsrechte werden durch diese konzertierte Aktion nochmals massiv eingeschränkt. Der Anspruch auf rechtliches Gehör der betroffenen Bevölkerung wird damit ausgehebelt.

Zu kritisieren ist in diesem Zusammenhang auch die nicht vorhandene Planungssicherheit. Schlag auf Schlag und immer wieder sowie ohne Einbettung in eine längerfristige Planung werden die Gemeinden und deren Bewohner mit der Anpassung der massgeblichen Rechtsgrundlagen konfrontiert, welche letztlich alle dazu dienen, dass die FZAG bzw. der Flughafen Zürich seine Kapazität und seine Profitabilität steigern kann. Immer mehr Passagiere und Flüge sollen bewältigt werden können, während/weshalb die Zahl der vom Lärm betroffenen Bevölkerung dramatisch zunimmt.

### Vollständige Umsetzung der Sicherheitsempfehlungen

- Der Ende 2012 öffentlich gewordene Sicherheitsbericht mit seinen identifizierten 8 Top Gefahren und der Massnahmenliste sowie Massnahmenpaketen führt für alle Flugbetriebskonzepte teilweise zu massiven Umstellungen, um die Betriebssicherheit im Tages- und Nachtbetrieb nachhaltig zu verbessern.
- Es ist unverständlich, dass die Flughafenpartner für das vorliegende BR17 weiterhin nur selektive Massnahmen ausgewählt haben. Wir verlangen, dass **ALLE** sicherheitsrelevanten Massnahmen für **ALLE** Flugbetriebskonzepte aus dem Sicherheitsbericht 2012 als Basis für das neue BR17 einfließen.
- Ebenfalls unverständlich ist die Tatsache, dass bei Nebel nicht ebenfalls das Bisenkonzept eingesetzt wird. Im SIL Objektblatt war Bise/Nebel immer mit dem gleichen Betriebskonzept vorgeschlagen worden. Jetzt wird für Nebel ein nach Tagesstunde

verändertes kompliziertes Flugkonzept vorgeschlagen.

**Forderung des BFO:** Wir verlangen, dass **ALLE** sicherheitsrelevanten Massnahmen für **ALLE** Flugbetriebskonzepte aus dem Sicherheitsbericht 2012 als Basis in das neue BR17 einfließen – jedoch ohne Kapazitätssteigerung.

### Starts Piste 16 left turn

- Pro Tag starten ca. 60 Interkontinentalflüge (Stand 2017 / Prognose 2030 = 75) auf der Piste 16 mit einem left turn. Dabei fliegen ca. die Hälfte Destinationen im Westen die andere Hälfte Destinationen im Osten an. Diese Starts weisen ein grosses Konfliktpotential mit Durchstartmanövern auf der Hauptlandepiste 14 auf. Im Sicherheitsbericht wurde diese Situation als einer von 8 Top Hazards bezeichnet. Für diese latente Konfliktsituation hat das vorliegende Betriebsreglement keine Antwort.

**Forderung des BFO:** Alle P16 Starts im Nordkonzept sollen straight oder mit right turn geflogen werden.

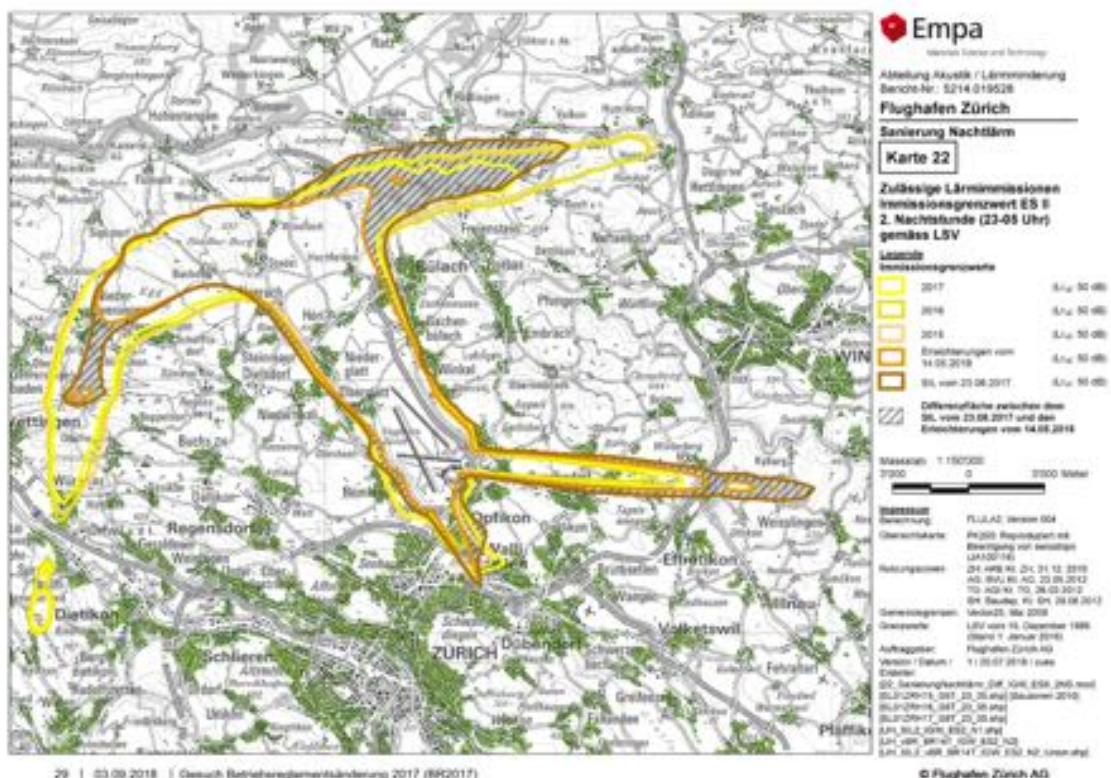
### Enhanced left turn

- Im vorliegenden BR17 wird einerseits die ab der Piste 16 mit einer 270°-Kurve «über den Flugplatz» nach Westen führende Startroute dahingehend angepasst, dass die Flugzeuge zunächst noch weiter Richtung Osten geführt werden, bevor sie westlich von Winterthur mit einer lang gezogenen Linkskurve Richtung Westen abdrehen. Dadurch kann sichergestellt werden, dass sie «über dem Flugplatz» bereits 5000 ft erreicht haben und damit nicht mehr in Konflikt mit allfälligen Durchstarts auf der Piste 14 geraten können.
- Das sind nur 50% einer wirklich konfliktfreien Lösung. Nach dem Start folgt gleich ein 90 Grad left turn. An dieser Position ist der Konflikt mit dem Durchstartmanöver ab P14 erstmals gegeben und wird mit dem „enhanced left turn“ nicht gelöst.
- Dieser „enhanced left turn“ ist ein unglücklicher Lösungsansatz: Man will nach Westen fliegen, macht dann aber ein etwa 45 km längeren Umweg, beschallt neue Gebiete, verbraucht massiv mehr Kerosin und stösst unnütze weitere umweltschädliche Emissionen aus. Bei einem normalen Verbrauch eines Flugzeugs (A340-300) sind das 350 Liter Kerosin zusätzlich pro Umweg. Bei 30 Fliegern pro Tag 10'500 Liter und pro Jahr 3'840'000 Liter - in Worten 3,8 Millionen Liter Kerosin belasten zusätzlich und nutzlos die Umwelt.

**Forderung des BFO:** Die nach Westen orientieren Abflüge müssten mindestens mit P16 Straight und right turn operieren während den Abflugzeiten der Interkontinental-Verbindungen. Dadurch könnte der „enhanced left turn wieder“ gestrichen werden.

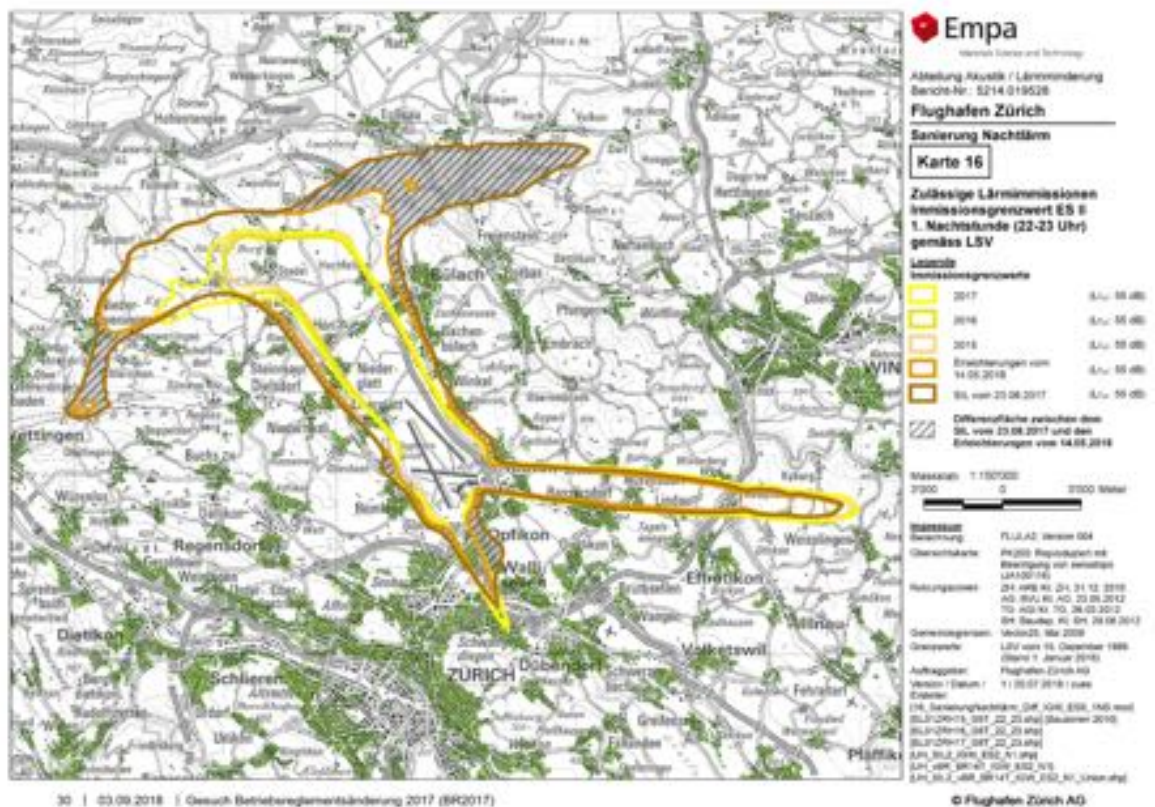
### Flexibilisierung Pistenöffnungszeiten

- Mit der von der FZAG beantragten Änderung aufgrund des BR17 (wie auch BR14) kommt es in zahlreichen Gebieten rund um den Flughafen zu neuen massiven Belästigungen in der Tagesrandstunde von 21:00 – 22:00 Uhr sowie in den ersten beiden Nachtstunden (ab 22:00 Uhr). Statt dass die Lärmbelastung abends und in der Nacht reduziert wird, soll sie nach Wunsch der FZAG weiter ausgebaut werden, indem die Lande- und Abflugverfahren effizienter gestaltet werden, was zu einer Kapazitätserhöhung führt.
- Nach Auffassung des BFO kann es nicht angehen, dass ein neues Betriebskonzept bewilligt wird, welches offensichtlich wiederum der Kapazitätserhöhung dient (auch wenn es unter dem sicherheitstechnischen Deckmantel abgewickelt werden soll), ohne dass wirksame Lärmgebühren und ohne dass die vom Bundesgericht verlangten angepassten Grenzwerte erlassen wurden.
- Besonders bedenklich erscheint, dass die FZAG weiterhin darauf beharrt, die (fast) täglichen Flugbewegungen nach 23:00 Uhr auf jeden Fall beibehalten zu können und dafür wiederum Erleichterungen beantragt. So sollen auch die zulässigen Lärmimmissionen in der 2. Nachtstunde weiter ausgeweitet, statt auf 0 reduziert werden, was sich überdeutlich aus den dem Gesuch beiliegenden Lärmberechnungen ergibt:



Mit der Flexibilisierung der Pistenöffnungszeiten der Pisten 28 und 16 werden alleine in den Gemeinden Bassersdorf, Brütten, Brüttsellen, Dietlikon, Kloten, Lindau, Nürensdorf, Opfikon und Wallisellen sind rund 110'000 Menschen betroffen!

- Dieselbe Kritik ist auch für die 1. Nachtstunde zu erheben. Auch diesbezüglich sollen der sanierungspflichtigen Anlage **Flughafen** Zürich erneut Erleichterungen gewährt werden, statt dass sie einer Sanierung unterzogen wird, die diesen Namen auch verdient und nicht darin besteht, dass einfach immer weitere Erleichterungen gewährt werden.



Statt die Anzahl der betroffenen Personen und die Gebiete mit Lärmimmission zu reduzieren, soll das Gebiet weiter ausgedehnt werden.

- Auch ist es in Anbetracht der bereits heute unzumutbaren Lärmbelastung rechtswidrig, dass die Betriebszeiten der Pisten im Nordkonzept erneut ausgeweitet werden. Es ist nicht zu beanstanden, wenn die Flugsicherheit erhöht wird. Gerade auch im vorliegenden Fall dient die sogenannte Flexibilisierung der Pistennutzung aber dazu, erneut die Kapazitäten zu erhöhen. Die Sicherheitsüberlegungen stellen letztlich einen unzulässigen Vorwand dafür dar, dass immer noch mehr Bewegungen bewältigt werden können, was wiederum in einer Zunahme der Lärmbelastung der betroffenen Bevölkerung resultiert.

**Forderung des BFO:** Die Flexibilisierung ist aufgrund der massiven Überschreitung der in der Lärmschutzverordnung enthaltenen Werte zu verbieten.

### Verbot des fortgesetzten illegalen «Verspätungsabbaus»

- Es wurde bereits dargelegt und ergibt sich insbesondere auch aus den Akten im Verfahren betreffend die Festlegung des zulässigen Betriebslärms (Nachweis der Lärmbelastung im Betriebsjahr 2016, hängig vor Bundesverwaltungsgericht), dass die aktuelle Lärmbelastungssituation untragbar und rechtlich unzulässig ist. Auch steht ausser Zweifel, dass verschärfte Emissionsbegrenzungen im Sinne von Art. 11 Abs. 3 bzw. Art. 16, Abs. 1 USG i.V.m. Art. 37a Abs. 2 LSV anzuordnen sind.
- Statt dass der Schutz der Bevölkerung aber ernstgenommen wird, soll der nächtliche Spielraum der FZAG gemäss dem Gesuch BR17 erneut erweitert werden. Der FZAG wird von der Vorinstanz zugestanden, immer neue Erleichterungen zu beantragen. Die bundesrechtlichen Grundlagen (SIL-Konzeptteil, LUPO, Betriebsreglement) nehmen parallel dazu die entsprechende Interessenabwägung abschliessend vorweg, so dass auf der nachgeordneten Planungs- bzw. Verfügungsstufe keine griffigen Massnahmen mehr möglich sind, die Erleichterungen leichtfertig gewährt werden und das Vorsorgeprinzip von Art. 11 Abs. 3 USG auch in diesem Zusammenhang nicht berücksichtigt wird. Der FZAG und ihrer wirtschaftlichen Entwicklung wird absoluter Vorrang vor allen anderen Interessen gegeben.
- Statt ernsthafte Einschränkungen des spätabendlichen und nächtlichen Lärms zu verlangen, wie sie von den Kantonen und den Betroffenen seit Jahren verlangt werden, hält die FZAG daran fest, dass im Widerspruch zur geltenden Nachtruhe ab 23:00 Uhr auch bis 23:30 Uhr ohne Bewilligung geflogen werden darf und will diesen Spielraum für den täglich auftretenden Verspätungsabbau nutzen. Im Verfahren betreffend das BR17 wird zwar seitens der FZAG einmal mehr behauptet, man strebe eine Verbesserung des Verspätungsabbaus an, gleichzeitig wird aber immer wieder betont, dass man aufgrund der internationalen Konkurrenz, der Hub-Funktion und der zunehmenden Nachfrage dazu gezwungen sei, auch weiterhin nach 23:00 Uhr Bewegungen abwickeln zu können. Wie sonst ist es zu erklären, dass auch mit dem vorliegenden Betriebsreglementsänderungsgesuch wiederum entsprechende Erleichterungen beantragt werden. Diese permanente Verletzung der Nachtruhe, wie sie inzwischen sogar seitens des BAZL ausdrücklich anerkannt und kritisiert wird (vgl. dazu Verfügung des BAZL vom 23. Juli 2018), muss aus Sicht der betroffenen Bevölkerung zwingend beseitigt werden.

**Forderung des BFO:** Bevor diese Probleme nicht gelöst sind, dürfen keine weiteren Erleichterungen gewährt werden, sondern es sind einschneidende Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung zu ergreifen.

### Fazit


Der BFO kommt zum Schluss, dass das vorliegende Betriebsreglement sich demnach in der jetzigen Form als verfrüht erweist, formell unzulässig und materiell unzureichend, weshalb es zurückzuweisen ist.

**Antrag**

Das BR17 ist, bis auf Änderungen „Entflechtung der Abflugrouten ab Piste 28“ sowie dem neuen „Bisenkonzept“, zurückzuweisen und allenfalls nach Abschluss der offenen Verfahren aus dem BR14 neu einzureichen.

Freundliche Grüsse

**Bürgerprotest Fluglärm Ost (BFO)**



Georg Brunner (Präsident)

georg.brunner@fluglaerm-ost.ch  
+41 52 385 11 33