

Einschreiben

Bundesamt für Zivilluftfahrt
3003 Bern

Ursula Brunner
RA in Dr. iur. Dr. h. c.
brunner@ettlersuter.ch

Zürich, 4. November 2016

Adrian Suter
RA lic. iur.
suter@ettlersuter.ch

Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)

Teil IIIC Objektblatt Flughafen Zürich; Anpassung («SIL 2»)

Adrian Strütt
RA Dr. iur.
struett@ettlersuter.ch

Sehr geehrte Damen und Herren

Martin Looser
RA
looser@ettlersuter.ch

In Sachen

Satenig M. Chadoian
RA in Dr. iur.
chadoian@ettlersuter.ch

Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich (sbfz),

Dorfstrasse 17, Postfach 325, 8155 Niederhasli,

Seraina Schneider
RA in lic. iur.
schneider@ettlersuter.ch

sbfz,

Peter Ettler
RA Dr. iur.
Konsulent

vertreten durch RA Dr. Adrian Strütt und/oder RA Martin Looser,
ettlersuter Rechtsanwälte, Grüngasse 31, Postfach 1323, 8021 Zürich 1,

betreffend

Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)

Objektblatt für den Flughafen Zürich; Anpassung («SIL 2»)

Grüngasse 31
Postfach 1323
8021 Zürich 1

T + 41 43 377 66 88
F + 41 43 377 66 89
www.ettlersuter.ch
info@ettlersuter.ch

reichen wir namens und mit Vollmacht des sbfz die

Stellungnahme

ein und stellen folgende

Rechtsbegehren:

1. Es sei auf Pistenverlängerungen zu verzichten.
2. Es sei die jährliche Bewegungszahl auf 320'000 zu begrenzen.
3. Die Anzahl Flugbewegungen zwischen 22.00 und 23.00 Uhr sei auf die in der Praxis tatsächlich durchführbare Anzahl zu begrenzen. Die Lärmauswirkungen seien darzustellen.
4. Es sei die Nachtruhe von 7 Stunden (von 23.00 bis 06.00 Uhr) umfassend zu gewährleisten, indem die Starts (im Sinne des tatsächlichen Abhebens von der Piste)¹ und Landungen (im Sinne eines tatsächlichen Aufsetzens der Räder)² so geplant werden müssen, dass Bewegungen zum Verspätungsabbau zwischen 23.00 und 23.30 Uhr nur ausnahmsweise stattfinden. Keinesfalls dürfen sie dem regelmässigen Verspätungsabbau dienen.
5. Bewilligungen für Starts und Landungen nach 23.30 Uhr seien nur ausnahmsweise und aus zwingenden Gründen zu erteilen und dürfen nicht dem reinen Verspätungsabbau dienen.
6. Es sei hinsichtlich der Betriebsvarianten das Gesamtrisiko auszuweisen, nicht nur das «third party risk». Dabei seien der Einfluss gerader und gekrümmter Flugspuren sowie verbleibender Kreuzungspunkte auf die Absturzwahrscheinlichkeit zu berücksichtigen. Es ist aufzuzeigen, wie mit Gebieten, wo das individuelle Todesfallrisiko grösser ist als 10^{-5} pro Jahr (insbesondere in Opfikon, Kloten, Rümlang) planerisch umgegangen werden soll.
7. Es sei anstelle der Betriebsvariante 4-LVP die Betriebsvariante 7 gemäss Bericht Umsetzung von Sicherheitsmassnahmen im SIL vom 15. September 2016 festzulegen und es sei soweit notwendig hinsichtlich des militärischen Trainingsraums Emmen mit der Luftwaffe eine bessere Koordination anzustreben, so dass dieses Gebiet nur im Falle einer tatsächlichen Benutzung durch die Luftwaffe wegen einer konkreten Bedrohungslage umflogen werden muss.
8. Es sei auf die Ausdehnung des belärmten Gebiets zu verzichten und es seien sämtliche technisch und betrieblich machbaren und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen zu ergreifen zur Verminde-

¹ Die Definition des Begriffs **Start** im Sinne eines tatsächlichen Abhebens von der Piste (bzw. allenfalls Abbruch des Startvorganges) gilt für den gesamten Text.

² Die Definition des Begriffs **Landung** ist im Sinne des tatsächlichen Aufsetzens der Räder bzw. des Durchstarts zu verstehen. Sie gilt ebenfalls für den gesamten Text, soweit der Begriff Landung verwendet wird.

rung von lästigem und schädlichem Fluglärm und anderen durch den Flugbetrieb verursachten negativen Immissionen auf Bevölkerung und Umwelt.

9. Es sei eine Festsetzung in den SIL aufzunehmen, wonach neue und periodisch auch bestehende Ab- und Anflugverfahren in den Segmenten, unter welchen die IGW nicht mehr überschritten sind, regelmässig auf technisch und betrieblich mögliches und wirtschaftlich tragbares Optimierungspotenzial zu prüfen und anzupassen seien.
10. Es sei insbesondere auf die Ausweitung der Abgrenzungslinie (AGL) zu verzichten.
11. Es sei zu gewährleisten, dass die Einhaltung des bewilligten Lärms (gemäss AGL, Lärm Betriebsreglement) kontrolliert wird und dass dafür gesorgt wird, dass er auch tatsächlich eingehalten wird. Die entsprechenden Erkenntnisse seien regelmässig im Internet öffentlich zu publizieren.
12. Es seien insbesondere die Lärmauswirkungen des «very short right turns» und des «short right turns» im Einzelnen auszuweisen und diese Abflugvarianten eventuell neu zu evaluieren.

Begründung:

Formelles

1. Allgemein

1. Die unterzeichnenden Rechtsanwälte sind rechtsgenügend bevollmächtigt.
BO: Vollmacht vom 6. November 2014, gezeichnet von *Beilage 1*
 Präsident Thomas Hardegger und Geschäftsführer
 Robert Bänziger
2. Die Stellungnahme erfolgt rechtzeitig innert der Auflagefrist, welche bis zum 8. November 2016 dauert (Publikation Bundesblatt vom 27. September 2016, BBl 2016 2874 f.).

2. Verweis auf frühere Eingaben, welche integrierenden Bestandteil dieser Stellungnahme bilden

3. Der sbfz hat sich mit Eingabe vom 14. November 2014 zu den damals in Aussicht gestellten Änderungen des Betriebsreglements sowie mit Eingabe vom 18. November 2014 zum damals ebenfalls revidierten SIL-Objektblatt geäußert. Das revidierte Betriebsreglement ist bekanntlich bis heute nicht in Kraft getreten und das Einspracheverfahren nach wie vor hängig. Die

damals erhobenen Vorbehalte des sbfz bestehen weiterhin und bilden insofern integrierenden Bestandteil dieser Eingabe. Auf deren ausdrückliche Wiederholung wird verzichtet.

BO: Einsprache vom 14. November 2014

Beilage 2

BO: Stellungnahme zum SIL-Objektblatt vom 18. November 2014

Beilage 3

4. Der sbfz weist sodann darauf hin, dass die vorliegend vorgebrachten Einwände gegen den Entwurf des SIL-Objektblattes insofern nicht abschliessend oder präjudiziell sind, als im Rahmen der Prüfung und möglichen Anfechtung des daraufhin zu erstellenden Betriebsreglements weitere oder andere Rügen gestützt auf den konkreten Entwurf des pendenten Betriebsreglements vorbehalten bleiben.
5. Die nunmehr seit bereits zwei Jahren hängigen **Forderungen bestehen nach wie vor** und wurden in der Eingabe vom 14. November 2014 ausführlich begründet, neben dem Verbot der Pistenverlängerungen wurde insbesondere verlangt (Rechtsbegehren 5.1. ff.), dass
- die **Schnellabrollwege** nicht zu einer Erhöhung der Kapazitäten in Tagesrand- und Nachtstunden führen dürfen;
 - die Piste 32 für **Nordstarts nicht von schweren Maschinen** genutzt werden darf, welche beim Überflugpunkt KLO DME4 3500 ft ü. M. nicht erreichen können;
 - die FZAG zu verpflichten sei, die **An- und Abflugrouten** sowie die Flugstreckenführung mittels Transition Points lärm-mässig so zu **optimieren**, dass am Boden möglichst wenige Menschen gestört werden (Entwicklung von GIS- und bordcomputergestützten Navigationsverfahren (RNAV etc.);
 - das die FZAG dazu zu verpflichten sei, den **Continuos Descent Approach** für alle Anflüge als Standardanflugverfahren zu implementieren;
 - die FZAG ein **Schallschutzkonzept** (insbesondere Fensterschliess-/öffnungsmechanismen bzw. Schalldämmlüfter und kumulativ Einbau von Schallschutzfenstern) für die von abendlichem und frühmorgendlichem Fluglärm betroffene Bevölkerung innerhalb

der Abgrenzungslinie (AGL) zu entwickeln und auf ihre Kosten umzusetzen habe, soweit dies nicht bereits geschehen sei;

- die **Abgrenzungslinie (AGL)** nicht zu erweitern sei. Eventualiter sei sie nicht nur gemäss den neuen Lärmberechnungen der EMPA zu erweitern, sondern in denjenigen Gebieten, wo eine Reduktion der Belärmung unter den massgeblichen Grenzwert zu erwarten ist, auch zu reduzieren;
- die FZAG zu verpflichten sei, das ausstehende **Lärmgebührenreglement** im Sinne des Rückweisungsentscheids des Bundesverwaltungsgerichts vom 30. Oktober 2013 (A-769/2013 Dispositiv Ziff. 3) umgehend zu erlassen.

3. Legitimation/Äusserungsrecht

6. Der sbfz ist ein privatrechtlicher Verein, welcher sich gemäss § 2 seiner Statuten dem Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm und anderen durch den Flugbetrieb verursachten Immissionen, wie Abgase etc. (lit. a) und der Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen (lit. b) verschrieben hat. Ausdrücklicher Bestandteil des Vereinszwecks ist sodann die Interessen- und Rechtewahrung der Betroffenen (lit. c). Diese Zielsetzungen werden unter Ziff. II., Zielsetzungen, der Statuten weiter spezifiziert und die Mittel zur Umsetzung näher umschrieben. Mitglieder des sbfz sind 63 Gemeinden und 2 Ortsgruppen, deren Bewohner allesamt von den Auswirkungen des durch den Flughafen Zürich verursachten Flugverkehrs besonders betroffen sind.
7. Daher ist der sbfz nicht bloss zur Stellungnahme in der öffentlichen Anhörung, sondern auch in späteren allfälligen Rechtsmittelverfahren gegen das gestützt auf das Objektblatt zu erlassende Betriebsreglement legitimiert, gegebenenfalls seine Parteirechte wahrzunehmen. Es wird dazumal insbesondere auch eine akzessorische Überprüfung hinsichtlich der umweltrechtlichen Auswirkungen notwendig sein. Es kann im Übrigen auf die ausführliche Begründung zur Legitimation des sbfz in den Eingaben vom 14. und 18. November 2014 verwiesen werden.

4. Stellungnahme im Einzelnen

4.1 Grundsätzliches

8. Der sbfz stellt sich grundsätzlich hinter den Flughafen Zürich (bzw. die FZAG), der seinen Beitrag zum wirtschaftlichen Erfolg der Region leistet und auch ein bedeutender Arbeitgeber ist. Er ist aber auch der Überzeugung, dass der Flughafen Zürich kein billiger Massenproduktionsstandort mit entsprechenden massiven negativen Immissionen und geringer Wertschöpfung sein soll, sondern es ist ein Flughafenbetrieb im Qualitätssegment anzustreben. Insofern lehnt der sbfz die stetige Erweiterung der Kapazität des Flughafens Zürich zulasten der Bevölkerung ab.
9. Die vorliegende zweite Änderung des SIL-Objektblatts wird primär mit Sicherheitsüberlegungen gerechtfertigt, soll es aber letztlich ermöglichen, dass trotz der sich nach wie vor in der Schwebe befindenden Beschränkungen durch die DVO eine Kapazität von 346'000 Bewegungen erreicht wird. Eine nochmalige Zunahme der Bewegungen um rund 80'000 ist der Bevölkerung auch auf längere Sicht nicht zuzumuten und führt zu übermässigen, negativen, lästigen und schädlichen Immissionen. Es ist vielmehr eine priorisierte Ausrichtung auf den hub-relevanten Linienverkehr anzustreben und nicht ein Bewegungszuwachs um jeden Preis.
10. Die vorliegende Eingabe mit den hiermit gestellten Rechtsbegehren und der nachstehenden Begründung sind Ausdruck einer grossen Besorgnis der vom sbfz vertretenen Gemeinden und der betroffenen Bevölkerung. Es ist aus Sicht des sbfz bedenklich, dass der FZAG ein uneingeschränkter Spielraum zur quantitativen Erweiterung der Flugbewegungen eingeräumt wird, obwohl bereits heute ein grosser Teil der Bevölkerung im Umkreis des Flughafens Zürich von lästigen bzw. schädlichen Lärmimmissionen betroffen ist. Der sbfz wehrt sich deshalb (weiterhin) gegen die geplanten Pistenverlängerungen und gegen die rein nachfrageorientierte Verkehrspolitik des Bundes, welche einseitig der Bedürfnisbefriedigung der Luftfahrt dient und umweltrechtliche Aspekte darauf beschränkt, die zusätzlichen Immissionen neu berechnen zu lassen und eine weitere Ausweitung der AGL / Umhüllenden zu verfügen. Mehr Kapazität schafft naturgemäss auch mehr Verkehr.
11. Der sbfz verlangt auch nach wie vor, dass die minimalen Vorgaben des kantonalzürcherischen Rechts berücksichtigt werden (insbesondere Be-

schränkung der Anzahl der betroffenen Personen gemäss ZFI, echte siebenstündige Nachtsperre, Beschränkung auf absolute Höchstzahl von 320'000 Bewegungen pro Jahr). Das wirtschaftliche Interesse der FZAG und der übrigen Nutzniesser des Flughafens Zürich muss seine Grenze dort finden, wo die Erhaltung einer guten Lebensqualität tangiert wird. In diesem Sinne sind die nachstehenden Ausführungen sowie die bisherigen Vernehmlassungen des sbfz zu verstehen.

4.2 Keine Kapazitätserweiterungen unter dem Deckmantel von Sicherheitsargumenten; Verzicht auf Pistenverlängerungen (Rechtsbegehren 1 und 2)

12. Das angestrebte Wachstum der Flugbewegungen auf 346'000 pro Jahr (mithin um rund 80'000 Bewegungen gegenüber dem Ist-Zustand) ist unverhältnismässig und widerspricht in der jetzigen Form insbesondere auch dem Zürcher Flughafengesetz bzw. dem ZFI. Mit der einseitigen, hoheitlichen Anordnung zusätzlichen Verkehrs unter Ausschaltung sämtlicher demokratischer und/oder rechtlicher Mitwirkungsmöglichkeiten des kantonalen Souveräns und ohne Durchführung einer strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung oder ähnlicher umweltrechtlicher Überlegungen verletzt der Bundesrat die Rechte eines grossen Teils der Bevölkerung in den Mitgliedergemeinden des sbfz, letztlich aber des ganzen Kantons Zürich und der umliegenden Gebiete.
13. Der sbfz wehrt sich weiterhin gegen zusätzliche Lärmbelastungen. Es sei daran erinnert, dass es sich beim Flughafen Zürich um eine sanierungsbedürftige Anlage handelt (Art. 16 USG), die nur erweitert oder geändert werden darf, wenn sie gleichzeitig saniert wird (Art. 18 Abs. 1 USG; vgl. dazu BGE 137 II 58, S. 86). Eine Erhöhung der Bewegungen in den besonders kritischen Ruhezeiten der Bevölkerung ist unzulässig.
14. Das BAZL und mit ihm der Bundesrat beschränken sich hingegen auf eine rein nachfrageorientierte Bedürfnisbefriedigungspolitik, welche die Interessen der vom Lärm betroffenen Bevölkerung faktisch ignoriert. Die vorerwähnten Player vertreten einseitig die Interessen der Luftfahrtindustrie und lassen es zu, dass ökologische bzw. umweltrechtliche Argumente gänzlich ausser Acht gelassen werden.

15. Es wird nicht bestritten, dass es ein Ziel sein muss, die Sicherheit des Flugbetriebes zu verbessern. Aus diesen Gründen hat der sbfz sich etwa auch nicht gegen die Schnellabrollwege oder andere technische oder betriebliche Massnahmen zur Steigerung der Sicherheit auf und um den Flughafen Zürich gewehrt. Der sbfz wehrt sich aber dagegen, dass die lärm-mässigen Auswirkungen auf die Bevölkerung zu Gunsten eines fast unbeschränkten Wachstums der Bewegungen auf dem Flughafen Zürich weiterhin kontinuierlich zunehmen sollen.
16. Der sbfz ist der Überzeugung, dass ein sicherer Betrieb ohne Pistenverlängerungen realisierbar ist. Dazu wären insbesondere die Sicherheitsmargen innerhalb der bestehenden Betriebskonzepte zu erhöhen, was naturgemäss gewisse zahlenmässige Beschränkungen bei den Flugbewegungen zur Folge haben kann, aber letztlich eine zumutbare Massnahme darstellt.
17. Stattdessen werden nun aber Sicherheitsüberlegungen dazu genutzt, eine höhere Kapazität zu erreichen, indem diese auch zu optimierten Abläufen und zu einem Mengenzuwachs beim Betrieb des Flughafens führen werden. Die Häufung von kritischen Ereignissen, insbesondere hinsichtlich der Pisten 16 und 28 ist primär darauf zurückzuführen, dass der Druck auf die Fluglotsen in den Hauptverkehrszeiten enorm gestiegen ist, möglichst viele Bewegungen innert kurzer Zeit abzuwickeln. Ebenso führte die kontinuierliche Ausweitung des Betriebs mit einem Pistenkreuz, die erst nach Vorliegen der Sicherheitsüberprüfung 2012 wieder zurückgefahren wurde, zu neuen Problemen. Auch wirkte sich die unglückliche Platzierung des Docks Midfield mit vielen zusätzlichen Crossings der Piste 28 und mit einer Erschwerung des visuellen Überblicks vom Tower auf die Pistenschwelle 16 negativ aus. Zuvor funktionierte das bestehende System während Jahrzehnten einwandfrei, solange die Anzahl der Bewegungen in einem einigermassen vertretbaren Rahmen blieben.
18. Mit dem massiven, vom Bundesrat angestrebten Mengenwachstum wird den ökonomischen Interessen der FZAG und der übrigen Luftfahrtindustrie ein Übergewicht gegenüber dem Recht auf physische und psychische Integrität der Bevölkerung zuerkannt. Nicht einmal die bereits grosszügig bemessene und vom Stimmvolk gewünschte planerische Obergrenze von 320'000 Bewegungen pro Jahr wird als Zielgrösse verwendet. Hinzu kommt das grosse Problem, dass die durch die Erhöhung der Sicherheit im ange-

strebten Endzustand ermöglichte Verkehrszunahme zu einem erhöhten Risiko führt.

19. Damit bestätigt sich, was die Landesregierung schon im bestehenden SIL-Objektblatt für den Flugplatz Zürich festgehalten hat (geltendes Objektblatt vom 26. Juni 2013; Erl. 6): «Die Ergebnisse solcher kantonalen Kontrollsysteme führen zu keinen Verpflichtungen des Bundes und damit auch nicht der Flughafenhalterin als Konzessionärin.» Mit anderen Worten: Die Zürcher Bevölkerung und ihr politischer Wille sind Bundesrat/UWEK/BAZL letztlich egal.

Im Hinblick auf den Erlass der neuesten Änderungen des SIL-Objektblattes verlangt der sbfz deshalb, dass auf die Kapazitätserweiterungen durch Pistenverlängerungen zu verzichten und die jährliche Bewegungszahl auch längerfristig auf allerhöchstens 320'000 zu begrenzen sei (Rechtsbegehren 1 und 2). Die notwendige Sicherheit des Flugbetriebs kann insbesondere auch ohne Pistenverlängerungen gewährleistet werden.

4.3 Unbedingte Wahrung der Nachtruhe; Unzulässige Ausweitung des Verkehrs in der ersten und zweiten Nachtstunde (Rechtsbegehren 3-5)

20. Die Ausführungen des BAZL und die vorgeschlagenen Änderungen im SIL-Objektblatt machen deutlich, dass der Verkehr ab 22.00 Uhr massiv ausgebaut werden soll. Faktisch sind die Ausführungen des BAZL so zu verstehen, dass auch der Zeitraum zwischen 23.00 und 23.30 Uhr für den sogenannten Verspätungsabbau genutzt werden soll.
21. Zwischen 22.00 und 23.00 Uhr sollen 12'800 Flugbewegungen pro Jahr stattfinden. Das sind 11% mehr als 2015 «nach 22.00 Uhr», de facto also zwischen 22.00 und 23.30 Uhr gezählt wurden. Die im SIL-Objektblatt festgelegten Lärmkurven basieren auf 10'100 Bewegungen in dieser Stunde. Im Teil A (Dokumentation zur Anpassung des SIL-Objektblatts, A. Umsetzung von Sicherheitsmassnahmen im SIL; Seite 10, Abbildung 3: Totale Stundenkapazität) ist auch die deklarierte totale Kapazität in der Zeit von 22.00 bis 23.00 Uhr mit 36 Bewegungen ausgewiesen. Falls die Kapazität an jedem einzelnen Tag voll ausgeschöpft wird, ergeben sich pro Jahr in dieser Stunde 13'140 Bewegungen. Es wird demnach sofort klar, dass die

geplanten 12'800 Bewegungen einerseits zu Verspätungen führen müssen, und dass zweitens der im SIL ausgewiesene Lärm weit überschritten werden wird. Wie bereits im Verfahren vor Bundesverwaltungsgericht (Urteil A-1672/2016 vom 25. Oktober 2016) verlangt der sbfz weiterhin und mit Nachdruck, dass ab 23.00 Uhr grundsätzlich weder Starts noch Landungen stattfinden. Bereits heute kommt es regelmässig zu Verletzungen der Nachtruhe, was darauf zurückzuführen ist, dass sich oft Verspätungen aufbauen und gleichzeitig zu viele Bewegungen zwischen 22.00 und 23.00 Uhr geplant sind. Dieser regelmässigen, mit der heutigen Praxis einhergehenden Verletzung des Volkswillens zur Einhaltung der siebenstündigen Nachtruhe ist Einhalt zu gebieten. Genau das Gegenteil soll nun aber mit den im revidierten Objektblatt eingefügten Formulierungen erreicht werden.

22. Der Bundesrat beabsichtigt offensichtlich, der FZAG einen Freipass für Starts und Landungen bis um 23.30 Uhr zu gewähren. Genau diejenigen Formulierungen, welche dem sbfz zur Begründung seiner Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht gegen den regelmässigen unzulässigen Verspätungsabbau nach 23.00 Uhr dienen, werden zu Gunsten der FZAG abgeändert, so dass diese künftig noch leichter den von ihr bewusst «geplanten Verspätungsabbau» abwickeln kann. Nach Auffassung des BAZL sollen Flüge künftig bis 23.00 Uhr «geplant werden dürfen» (vgl. Festlegung Ziff. 2, Seite 8; S. 35). Neu soll der Betrieb des Flughafens zwischen 06.00 und 23.00 Uhr nämlich «gewährleistet» werden. Nach der geltenden Fassung ist der Betrieb auf die Zeit zwischen 06.00 und 23.00 Uhr «beschränkt». Dazu hat das Bundesverwaltungsgericht in seinem nunmehr vorliegenden, wenn auch noch nicht rechtskräftigen Urteil A-1672/2016 vom 25. Oktober 2016 festgehalten, dass es aus seiner Sicht technisch grundsätzlich möglich sei, dass Flugzeuge, deren Starts auf 22.45 Uhr geplant seien, auch tatsächlich um 23.00 Uhr starten könnten. Gleichzeitig sei jedoch festzuhalten, dass – entgegen der Äusserung des BAZL – die FZAG mit Vergabe der letzten Slots um 22.45 Uhr die maximale Betriebszeit weitestgehend ausschöpfe (BVGer a.a.O., E. 13.2. a.E.).
23. Dass man offensichtlich von einer massiven Zunahme des Verkehrs bis um 23.30 Uhr ausgeht, ist auch auf Seite 38 des Objektblattentwurfs erkennbar: Dort werden 12'800 Bewegungen postuliert. Im Jahr 2015 wurden in diesem Zeitfenster 9'066 Bewegungen abgewickelt (2'456 Starts, 6'610 Landungen). 2'328 Bewegungen (1'731 Starts, 597 Landungen) erfolgten

verspätet nach 23.00 Uhr (Quelle: Fluglärmbericht 2015). Es ist somit nicht nachvollziehbar, wie die FZAG, auch mit verbessertem System, die angepeilten Bewegungszahlen ordentlich abwickeln können soll. Die deklarierte Maximalkapazität liegt bei $365 \cdot 36 = 13'140$ Bewegungen von 22.00 – 23.00 Uhr. Im Bericht «Umsetzung von Sicherheitsmassnahmen im SIL» vom 15. September 2016, S. 19, werden auch Wetterschwankungen erwähnt, die zur Folge haben, dass die zur Verfügung stehenden Kapazitäten nicht ausgeschöpft werden können. Selbst wenn es somit nicht um einen Verspätungsabbau von Bewegungen aus den vorangehenden Stunden geht, wird klar, dass die mit dem SIL 2 zur Verfügung gestellte Kapazität regelmässig nicht bis 23.00 Uhr bewältigt werden können und es noch häufiger als nach geltendem SIL zu Bewegungen und damit zu Belästigungen der Bevölkerung nach 23.00 Uhr kommen wird.

24. Die neue Regelung hat zusammen mit den Erläuterungen zur Folge, dass die FZAG in ihrer Haltung bestärkt wird, wonach die halbe Stunde von 23.00-23.30 Uhr faktisch und regelmässig für den Flugbetrieb eingesetzt werden kann. Es müssen einfach genügend Flüge zwischen 22.00 und 23.00 Uhr eingeplant werden, deren Überhang dann nach 23.00 Uhr abgebaut wird. Der Flugbetrieb zwischen 23.00 und 23.30 Uhr wird demnach noch mehr «normalisiert». Einen echten Ausnahmecharakter werden nur noch diejenigen Bewegungen haben, welche tatsächlich nach 23.30 Uhr mit einer Ausnahmewilligung abgewickelt werden.

Der sbfz verlangt deshalb statt einer Erleichterung eine Verschärfung der Regelungen bzw. Formulierungen bezüglich der Nachtruhe ab 23.00 Uhr. Bei Starts und Landungen nach 23.00 Uhr soll es sich um effektive Ausnahmefälle handeln, die nicht voraussehbar infolge von zu knapp gestellten Flugplänen erfolgen. Regelmässiger «Verspätungsabbau», so wie er heute praktiziert wird, ist hingegen zu verbieten (Rechtsbegehren 3). Auch wird vom sbfz gefordert, dass Bewilligungen für Starts und Landungen nach 23.30 Uhr weiterhin sehr restriktiv gehandhabt werden (Rechtsbegehren 4).

4.4 Betriebsvarianten und deren Auswirkungen: (Rechtsbegehren 6-7)

25. Es ist zu begrüßen, dass hinsichtlich der Betriebsvarianten und deren Auswirkungen Abklärungen zur Sicherheit getroffen wurden. Allerdings weist die Evaluation der Betriebsvarianten Schwächen auf. Der sbfz verlangt hinsichtlich der Betriebsvarianten, dass nicht nur das «third party risk», sondern das Gesamtrisiko zu prüfen sei. Dabei seien die verschiedenen Absturzwahrscheinlichkeiten gerader und gekrümmter Flugspuren sowie der Einfluss verbleibender Kreuzungspunkte zu berücksichtigen. Es ist aufzuzeigen, wie mit Gebieten, wo das individuelle Todesfallrisiko grösser ist als 10^{-5} pro Jahr (insbesondere in Opfikon, Kloten, Rümlang), planerisch umgegangen werden soll.
26. Nicht nachvollziehbar ist in diesem Zusammenhang insbesondere, weshalb die Variante 7, hinsichtlich «Nutzwert Safety» nur mittelmässig bewertet wurde. Diese Variante ist gemäss Anhang A3 des Entwurfs des SIL-Objektblattes ähnlich sicher wie die Variante 4, gemäss Anhang A4 ist Variante 7 die sicherste Variante überhaupt (vgl. Anhang A4, S. 27 – S. 30). Zudem bewirkt sie tagsüber und in der ersten Nachtstunde insgesamt die geringste Zunahme an von Lärm betroffenen Personen (Anhang A2.b, S. 20, Abbildungen 5-1 ff.). In der ersten Nachtstunde (22.00 – 23.00 Uhr) sind die Belastungen ähnlich wie bei den anderen Varianten (Abbildungen 5-7 ff.).
27. Der sbfz ist sodann der Meinung, dass hinsichtlich des militärischen Trainingsraums Emmen mit der Luftwaffe eine bessere Koordination anzustreben ist, so dass dieses Gebiet nur im Falle einer konkreten Benutzung der Luftwaffe umflogen werden muss. Die permanente Sperrung dieses Flugraums macht flugtechnisch keinen Sinn, denn sie verhindert eine sinnvolle Nutzung des Luftraums bei Flugbewegungen im Süden des Flughafens.
28. Aus sicherheitstechnischen und lärmrechtlichen Gründen müsste deshalb ganz klar die Variante 7 favorisiert werden, wie dies in Rechtsbegehren 7 verlangt wird.

4.5 Verbesserung der Lärmsituation; keine Ausweitung der AGL; keine weitere Zunahme der Lärmbelästigung; Kontrolle der Einhaltung der Grenzwerte (Rechtsbegehren 8-12)

29. Wie bereits in den früheren Eingaben dargelegt, wehrt sich der sbfz gegen eine weitere Zunahme der Belärmung des Verbandsgebiets und verlangt gleichzeitig eine permanente Überprüfung der Verbesserungsmöglichkeiten hinsichtlich technischer und betrieblicher Massnahmen (Anflugverfahren, Flugzeugtypen).
30. Deshalb wird weiterhin gefordert, dass die FZAG sowie die Fluggesellschaften dazu verpflichtet werden, alle technisch und betrieblich möglichen und wirtschaftlich tragbaren Möglichkeiten zu einer Verbesserung der Lärmsituation auszuschöpfen. Es ist hierzu auf die unter Rz. 5 oben wiederholten Forderungen und möglichen Verbesserungen zu verweisen.
31. Auch ist im Sinne des Vorsorgeprinzips eine Festsetzung in den SIL aufzunehmen, dass neue und periodisch auch bestehende Ab- und Anflugverfahren auch in den Segmenten, unter welchen die IGW nicht mehr überschritten sind, stets auf die Lärmbelastung bezogen auf die Anzahl betroffener Personen zu überprüfen sind. In einer umfassenden Interessenabwägung sind dann die flugtechnischen Vor- und Nachteile der möglichen Varianten den lärmtechnischen gegenüberzustellen und gegeneinander abzuwägen.
32. Es ist sodann stossend, dass die AGL schon wieder geändert wird. Das Vertrauen in die Planungssicherheit geht so verloren. Zudem wird bewusst oder unbewusst Unübersichtlichkeit geschaffen, dabei würde eigentlich primär die Frage interessieren, wie viele Personen mit der Einführung der umstrittenen Änderungen im Sinne des ZFI neu vom Fluglärm betroffen werden. Es kann hierzu exemplarisch auf S. 55 ff. des Berichts «Umsetzung von Sicherheitsmassnahmen im SIL» vom 15. September 2016 hingewiesen werden: Statt die erwähnten Zahlen zumindest zu verdeutlichen, werden Einzelkurven für den Tagbetrieb, den Planungswert und die ES II abgebildet. Es ist sicher unübersichtlicher, die Lärmkurven für alle Varianten, alle ES und jeweils Tag- und Nachtbetrieb anzugeben. Mit der vorliegenden Auswahl ist aber eine Beurteilung der Lärmauswirkungen nicht möglich. Auch die Aussagen auf S. 62 ff. sind letztlich nicht nachvollziehbar. Interessieren würden hier die Kriterien, Gewichtungen und Bewertungen der Nutzwertanalyse. Es muss vermutet werden: Die neuen Betriebs-

varianten führen zu mehr Lärm und zur Belastung neuer Gebiete. Dies lässt sich ohne weiteres aus den Übersichten der Flugrouten ablesen.

33. Hinzu kommt das altbekannte Vollzugsproblem: Niemand überprüft ernsthaft, ob, wann und wie die Grenzwerte tatsächlich eingehalten werden oder nicht. Selbst wenn sich dann rechnerisch herausstellt, dass aufgrund der Veränderung der tatsächlichen Situation Abweichungen vorkommen, ist zu erwarten, dass die Abgrenzungslinie bzw. die Umhüllende einfach entsprechend angepasst wird anstatt Massnahmen an der Quelle zu treffen, wie dies das Vorsorgeprinzip des USG eigentlich verlangt.
34. Schliesslich wird eine vertiefte Klärung der Lärmauswirkungen des «very short right turns» und des «short right turns» im Einzelnen und Neuevaluation verlangt. Die Auswirkungen auf das betroffene Gebiet sind aus Sicht des sbfz nicht aufgezeigt.

In diesem Sinne ersuchen wir Sie um Gutheissung der gestellten Anträge und gehen davon aus, dass wir auch in einem allfälligen weiteren Schriftenwechsel berücksichtigt und mit den notwendigen Informationen versorgt werden.

Freundliche Grüsse



RA Dr. Adrian Strütt



RA Martin Looser

Beilagen gemäss separatem Beilagenverzeichnis

Beilagenverzeichnis

1. Vollmacht vom 6. November 2014, gezeichnet von Präsident Thomas Hardegger und Geschäftsführer Robert Bänziger
2. Einsprache vom 14. November 2014
3. Stellungnahme zum SIL-Objektblatt vom 18. November 2014