

**Einschreiben**

Bundesamt für Zivilluftfahrt  
Sektion Sachplan und Anlagen  
3003 Bern

Zürich, 31. Januar 2025

250131-VFSN-Stellungnahme-DEF-FINAL-PUBLIC-CT.docx  
CT/sso

**Stellungnahme und Anträge**

**Zum Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) – Objektblatt  
Flughafen Zürich – Entwurf vom 10.12.2024 (Teil 5, SIL-5)**

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin  
Sehr geehrter Herr Departementsvorsteher Bundesrat Röstli  
Sehr geehrte Damen und Herren Bundesräte  
Sehr geehrter Herr Hegner  
Sehr geehrter Herr Schulthess  
Sehr geehrte Damen und Herren

In Sachen

**Verein Flugschneise Süd – NEIN (VFSN) und Mitbeteiligte**

- a) **Verein Flugschneise Süd – NEIN (VFSN)**, Postfach, 8117 Fällanden,
- b) [...]   
 [...]
- c) [...]

**Vernehmlassende**

a), b) und c) vertreten durch Rechtsanwalt lic.iur. Christopher Tillman LL.M.,  
Fachanwalt SAV Bau- und Immobilienrecht, Legis Rechtsanwälte AG, Forch-  
strasse 2 / Kreuzplatz, Postfach, 8032 Zürich

Lic.iur. Romeo Da Rugna  
CAS IRP-HSG Civil Litigation  
Fachanwalt SAV Familienrecht

Dr. Stefan Schalch LL.M.

Lic.iur. Thomas Reimann  
Konsulent

Lic.iur.  
Christopher Tillman LL.M.  
CAS IRP-HSG Civil Litigation  
Fachanwalt SAV Bau- und Immobilienrecht  
CAS Bauversicherungsrecht

MLaw Remo Meyer

Forchstrasse 2 / Kreuzplatz

Postfach

CH-8032 Zürich

Switzerland

Phone +41-44-560 80 80

Fax +41-44-560 80 90

lawyer@legis-law.ch

Eingetragen  
im Anwaltsregister

betreffend

## Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) Objektblatt für den Flughafen Zürich, Teil 5 ("SIL-5")

reichen wir unsere

### STELLUNGNAHME

ein mit dem

### RECHTSBEGEHREN

#### Anträge zum SIL-Objektblatt (SIL-5)

##### 1. *Streichung der Südstarts aus dem SIL*

*Es seien bei den Festlegungen auf S. 10 und 11 des Entwurfes SIL-5 die Südstarts ab Piste 16 geradeaus oder mit langgezogener Linkskurve (bei Bise) oder mit Rechtskurve (bei Nebel) sowie die bestehenden Südlandungen auf Piste 34 zu streichen resp. nicht in das SIL-Objektblatt (SIL-5) aufzunehmen.*

*Es sei **insbesondere** von Südabflügen geradeaus (Südstarts jeglicher Art) in jedem Fall abzusehen und dementsprechend seien unter Festlegung Ziff. 2 ("Rahmenbedingungen zum Betrieb") auf S. 11 folgende zwei Sätze ersatzlos zu streichen: "~~Bei Bise und bei Nebel wird nach Süden gestartet, wobei für Abflüge nach Osten eine vollständige Separation von möglichen Durchstarts auf der Piste 14 sicherzustellen ist. Abflüge nach Süden werden nach dem Start soweit wie möglich geradeaus geführt, Abflüge nach Westen sollen so früh wie möglich nach rechts abdrehen.~~" Zudem seien auf S. 5 die Erläuterungen zur Ausgangslage wie folgt abzuändern: "*Diese Variante '4-LVP' beruht auf einem Betrieb auf verlängerten Pisten 28 und 32 ~~und beinhaltet~~**

*~~unter anderem auch Südanflüge geradeaus bei Bise und Nebel."~~*

**2. Keine Erweiterung der "Betriebszeit"**

*Es sei auf den Seiten 6 und 10 des Entwurfes SIL-5 die Erweiterung der "Betriebszeit" über 23.00 Uhr hinaus, insbesondere bis 23.30 Uhr, ersatzlos zu streichen und die diesbezügliche Formulierung auf S. 6 des Entwurfes SIL-5 unverändert wie bisher zu belassen, womit der Verspätungsabbau von 23.00 bis 23.30 Uhr bei Bedarf geduldet wird.*

*Eventualiter sei auf Seite 10 des Entwurfes SIL-5 unter Festlegung Ziff. 2 ("Rahmenbedingungen zum Betrieb") der zweite Satz wie folgt abzuändern:  
"Verspätete Starts und Landungen seien von 23.00 bis 23.30 Uhr ausserhalb der Betriebszeit ohne besondere Bewilligung zuzulassen, sofern diese dem Verspätungsabbau dienen. Über den Verspätungsabbau sei zudem ein Monitoring zu führen und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen."*

**3. "Besitzstandsgarantie" längstens bis 23.00 Uhr**

*Die neu eingeführte "Besitzstandsgarantie" auf den Seiten 6 und 10 des Entwurfes SIL-5 darf die Zeit des Verspätungsabbaus von 23.00 bis 23.30 Uhr nicht mitenthalten und daher höchstens bis 23.00 Uhr gelten, wobei diese "Besitzstandsgarantie" eine ausgedünnte (reduzierte) Slotvergabe in der Zeit von 22.30 bis 23.00 Uhr mit beinhalten muss.  
=> Dementsprechend sei die Festlegung auf S. 10 im Entwurf SIL-5 abzuändern.*

**4. Keine Erweiterung der Stundenkapazität des Flughafens über 70 Flugbewegungen**

*Die angestrebte Erweiterung der Stundenkapazität des Flughafens von derzeit bis zu 70 Flugbewegungen pro Stunde bei Landungen von Norden oder Osten gemäss Festlegung auf S. 12 Entwurf SIL-5, darf in jedem Fall nicht überschritten werden.  
=> Dementsprechend seien die letzten 7 Zeilen bei den Festlegungen auf S. 12 ersatzlos zu streichen.*

**5. Vorverlegung der letzten Slot-Vergabe von 23.00 auf 22.30 Uhr, eventualiter auf 22.45 Uhr**

*Es seien die Vergabe der letzten Slots am Abend von 23.00 Uhr auf 22.30 Uhr, eventualiter auf 22.45 Uhr, vorzuverlegen und die Slot-Vergabe generell in der Zeit ab 22.00 Uhr auf die für die Drehkreuzfunktion oder die Schweizer Volkswirtschaft relevante Fluglinien auszudünnen (vgl. Entwurf SIL-5, S. 24).*

*=> dementsprechend sei dies bei den Festlegungen auf S. 10-12 des Entwurfes SIL-5 unter dem Tiel "2 Rahmenbedingungen zum Betrieb" festzulegen.*

**6. Sistierung des SIL-Verfahrens, bis die neuen Lärmgrenzwerte bekannt sind**

*Es sei das Verfahren zu den Anpassungen des SIL-Objektblattes Zürich (SIL-5) so lange zu sistieren, bis das UVEK resp. der Bundesrat die Umsetzung der Empfehlungen der Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung (EKLB) von 2021 in den betreffenden Erlassen umgesetzt sind und erst dann die Auswirkungen auf das SIL-Objektblatt geprüft wurden.*

**7. Maximale Flugbewegungsanzahl von 320'000 Flugbewegungen**

*Es sei für den Flughafen Zürich eine maximale jährliche Flugbewegungsanzahl von 320'000 Flugbewegungen im SIL-Objektblatt festzusetzen und dementsprechend auf S. 4 unter dem Kapitel "Ausgangslage" bei der "Verkehrsleistung" die Nachfrageprognose 2030 anstelle von 346'000 wie bisher auf 320'000 Flugbewegungen zu reduzieren.*

**8. Vermeidung von Südlandungen auf Piste 34 von 06.00 bis 06.30 Uhr**

*Es seien Südanflüge soweit wie möglich durch den gekrümmten Nordanflug zu ersetzen und nie Starts vor 06.30 Uhr nach Süden zuzulassen indem auf S. 9 unter Festlegung Ziff. 2 ("Rahmenbedingungen zum Betrieb") die folgenden beiden Sätze zu streichen sind: ~~"Während der der morgendlichen Sperrzeiten wird von Süden gelandet, sofern die Sicht- und Windwerte dies zulassen."~~ sowie ~~"Vor 06.30 Uhr sind Starts nach Süden nur zulässig, wenn Starts nach Westen aus technischen oder betrieblichen Gründen nicht möglich sind."~~ Diese beiden*

*Sätze seien durch folgenden Satz zu ersetzen: "Vor 06.30 Uhr erfolgen Starts, soweit keine Nordanflüge stattfinden, nach Norden oder ansonsten nach Westen".*

**9. Satellitengestützter gekrümmter Nordanflug**

*Es sei unter Festlegung Ziff. 2 ("Rahmenbedingungen zum Betrieb") auf S. 12 Mitte Entwurf SIL-5 der folgende Satz wie folgt abzuändern und zu ergänzen: "Dabei ~~muss kann~~ anstelle der Südanflüge in der Zeit von 06.00 Uhr bis 07.00 Uhr werktags und an Wochenenden ein Präzisionsendanflug mit dem bestehenden ILS mit modernsten Technologien (z.B. sog. Radius-To-Fix-Leg RF-Leg; Satellitentechnologie und/oder VFR-Technologie) basierender gekrümmter Nordanflug eingesetzt werden, ~~wenn dieser bezüglich der Sicherheit, den Umweltauswirkungen und der Kapazität gleichwertig ist.~~"*

**10. Weitere Massnahmen zur Reduktion von Immissionen jeglicher Art**

*Es seien im Übrigen seitens der Flughafen Zürich AG und der Fluggesellschaften sämtliche technischen Massnahmen nach den neusten Entwicklungen zu prüfen und im SIL-Objektblatt oder anderen Erlassen wie insbesondere dem Betriebsreglement des Flughafens Zürich festzusetzen, welche die Bevölkerung im dichtest besiedelten Gebiet im Kanton Zürich vor übermässigen oder unnötigem Fluglärm insbesondere in der ersten Tagesstunde (06.00 – 07.00 Uhr) und der ersten (22.00 – 23.00 Uhr) und zweiten Nachtstunde (23.00 – 23.30 Uhr) schützen.*

**11. Bericht zu den berücksichtigten, teilweise berücksichtigten oder nicht berücksichtigten Stellungnahmen**

*Es sei ein Bericht der berücksichtigten, teilweise berücksichtigten oder nicht berücksichtigten Stellungnahmen aller Vernehmlassungen der Verbände, Privaten, Gemeinden oder Kantone zu verfassen und diesen spätestens zwei Monate vor Genehmigung des angepassten SIL-Objektblattes des Flughafens Zürich (SIL-5) durch den Bundesrat öffentlich aufzulegen und zu publizieren.*

### Anträge zum Grundlagenbericht vom 27.11.2024

12. Es sei der Grundlagenbericht vom 27.11.2024 zur Überarbeitung an die Verfasser zurückzuweisen mit dem Ziel, die Begründung der vorgeschlagenen Südstarts tagsüber bei Bise oder bei Nebel über dem dichtest besiedelten Gebiet der Stadt Zürich (Zürich-Nord, Zürich-Schwamendingen, Zürich-Stettbach, Zürich-Witikon), der Städte Dübendorf und Uster sowie der südlich an die Stadt Zürich angrenzenden Gemeinden am Pfannenstiel (Zumikon, Zollikon, Küsnacht) mit den Anforderungen des Umweltschutzgesetz und der Lärmschutzverordnung sowie den Empfehlungen der EKLB aus dem Jahre 2021 kritisch zu hinterfragen und neu zu gewichten.

## BEGRÜNDUNG

### I. FORMELLES

#### 1. Überblick

### Inhaltsverzeichnis

<b>I.</b>	<b>FORMELLES</b> .....	<b>6</b>
1.	Überblick .....	6
2.	Vertretung .....	7
3.	Fristwahrung .....	7
4.	Legitimation .....	7
5.	Information über den Entscheidungsprozess des Bundesrates .....	8
<b>II.</b>	<b>ZUSAMMENFASSUNG</b> .....	<b>8</b>
<b>III.</b>	<b>MATERIELLES</b> .....	<b>10</b>
1.	Antrag 1: Streichung der Südstarts aus dem SIL .....	10
2.	Antrag 2: Keine Erweiterung der "Betriebszeit" .....	14
3.	Antrag 3: "Besitzstandsgarantie" längstens bis 23.00 Uhr .....	16
4.	Antrag 4: Keine Erweiterung der Stundenkapazität des Flughafens über 70 Flugbewegungen .....	16
5.	Antrag 5: Vorverlegung der letzten Slot-Vergabe bis 22.30 Uhr und Einführung einer ausgedünnten Slot-Vergabe in der Zeit ab 22.30 Uhr .....	16

6.	Antrag 6: Sistierung des SIL-Verfahrens, bis die neuen Lärmgrenzwerte bekannt sind	17
7.	Antrag 7: Maximale Flugbewegungsanzahl von 320'000 Flugbewegungen	20
8.	Antrag 8: Gekrümmter Nordanflug von 06.00 bis 06.30 Uhr	22
8.1.	Gekrümmte Nordanflug als Präzisionsanflug sofort fliegbar und sicher	22
8.2.	Zürcher FluglärmindeX (ZFI)	24
8.3.	Anflugrouten in den gekrümmten Nordanflug (GNA)	24
9.	Antrag 9: Gekrümmter Nordanflug von 06.00 bis 07.00 Uhr	25
10.	Antrag 10: Prüfung und Einsetzung technisch neuer Entwicklungen	26
11.	Antrag 11: Bericht zu den berücksichtigten, teilweise berücksichtigten oder nicht berücksichtigten Stellungnahmen	27
12.	Antrag 12: Grundlagenbericht des BAZL vom 27.11.2024	27
<b>IV.</b>	<b>WICHTIGER ENTSCHEID AUS SICHT BUND UND KANTON ZÜRICH</b>	<b>28</b>

## 2. Vertretung

1 Der Rechtsvertreter der Vernehmlassenden ist gehörig bevollmächtigt.

**BO:** - Vollmachten

**Beilage A**

## 3. Fristwahrung

2 Der Entwurf vom 10. Dezember 2024 (**nachfolgend: SIL-5**) mit Anpassungen gegenüber der Version vom 11. August 2021 (SIL-4) des SIL-Objektblattes Flughafen Zürich liegt vom 10. Dezember 2024 bis zum 31. Januar 2025 öffentlich auf. Innert dieser Frist sind Stellungnahmen der Bevölkerung zum SIL-Objektblatt (SIL-5) schriftlich bei der hier angerufenen Instanz einzureichen. Die vorliegende Stellungnahme wahrt diese Frist.

**BO:** - Text der Publikation im Bundesblatt

**Beilage 1**

- Poststempel der Schweizerischen Post auf dem Zustellcouvert / Postaufgabebestätigung

**Edition**

## 4. Legitimation

3 Der Verein Flugschneise Süd – NEIN (VFSN) ist ein Verein gemäss Art. 60 ff. ZGB mit dem Zweck, Überflüge der südlichen Region des Flughafens Kloten durch zivile Flugzeuge zu verhindern. Der VFSN hat mehrere Tausend Mitglieder und ist daher die massgebende Organisation der Bevölkerung der südlichen Region des Flughafens,

wenn es um die Belange des Flughafens Zürich und seiner Auswirkungen auf die Bevölkerung der Stadt Zürich und dicht besiedelten Süden des Flughafens geht.

- 4 Als von den neuen Südstarts sowie den Südanflügen und Abflugrouten über die Stadt Zürich und den Süden des Flughafens Zürich betroffen, machen die Vernehmlassenden vom Recht Gebrauch, im Rahmen der Mitwirkung der Bevölkerung nach Art. 4 RPG zum SIL-Objektblatt und den Anpassungen des SIL-Objektblattes fünfter Etappe (**SIL-5**) gemäss Entwurf vom 10.12.2024 wie auch zum Bericht zur Überarbeitung des SIL-Objektblattes und des Betriebsreglements vom 27.11.2024 (**nachfolgend: Grundlagenbericht**) nachfolgend Stellung zu nehmen. Die Legitimation der Vernehmlassenden ergibt sich aus dem sog. egoistischen Verbandsbeschwerde-Recht; die entsprechende Legitimation ist bereits vielfach von verschiedenen Gerichten und Behörden im Zusammenhang mit dem Flughafen Zürich anerkannt worden.
- 5 Der Verein Flugschneise Süd – NEIN (VFSN) hat für seine Mitglieder und die lärm-betroffene Bevölkerung eine Kurzfassung einer Stellungnahme zum Entwurf des SIL-Objektblattes sowie zum Bericht zur Überarbeitung des SIL-Objektblattes und des Betriebsreglements vom 27.11.2024 zur Verfügung gestellt. Insofern repräsentiert der VFSN seine Mitglieder und weitere Bevölkerungskreise, die die beiliegende Formular-Stellungnahme des VFSN verwendet haben.

**BO:** - Formular-Stellungnahme für Mitglieder und weitere lärm-betroffene Menschen

**Beilage 2**

- 6 Die Vernehmlassenden sind daher auch in einem späteren Einsprache- und Beschwerdeverfahren gegen das gestützt auf das SIL-Objektblatt zum Flughafen Zürich genehmigte Betriebsreglement befugt, gegebenenfalls Rechtsmittel einzulegen und dann gegebenenfalls die **akzessorische Überprüfung des SIL-Objektblattes** betreffend die einschlägigen Gesetze und Verfassungsbestimmungen, namentlich betreffend die umweltrechtlichen Bestimmungen, zu verlangen.

## **5. Information über den Entscheidungsprozess des Bundesrates**

- 7 Von den Bundesbehörden erwarten wir als vertrauensbildende Massnahme, dass unsere Forderungen vom BAZL, UVEK und Bundesrat ernsthaft geprüft werden und dass wir **darüber schriftlich an die Adresse des Rechtsvertreters informiert werden**, wie und wann sie in den Entscheidungsprozess einfliessen, bzw. basierend auf welchen Argumenten sie allenfalls nicht berücksichtigt werden.

## **II. ZUSAMMENFASSUNG**

- 8 Südstarts geradeaus widersprechen – genauso wie die Südlandungen – dem Raumplanungs- sowie dem Umweltschutzgesetz und der Lärmschutzverordnung.

- 9 Sie missachten den Grundsatz, möglichst wenig Menschen zu schädigen.
- 10 Ebenso würden Südstarts geradeaus ab Piste 16 sowie mit langgezogener Linkskurve (bei Bise) oder mit Rechtskurve (bei Nebel) die grösstmögliche Anzahl von Menschen der Bedrohung eines Absturzes aussetzen. *Safety on ground* ist stark gefährdet. Bei den angegebenen Sicherheitsüberlegungen und im Grundlagenbericht vom 27.11.2024 wurden die Menschen am Boden nicht berücksichtigt. Im dicht besiedelten Süden gibt es keine Möglichkeiten für eine Notlandung nach dem Start geradeaus. Starts nach Süden bei Bise oder bei Nebel sind wegen der topographischen Verhältnisse problematisch und sind deshalb nicht einzuführen. Die angebliche "zusätzliche Sicherheit" wurde bisher nirgends quantifiziert, sondern wird nur behauptet. Der Sicherheitsbeweis ist vorgängig einer Genehmigung des SIL-Objektblattes 5 nachzuweisen inkl. Berücksichtigung der Wohnbevölkerung am Boden (*safety on ground*).
- 11 Schon seit Jahren stützt sich das BAZL auf die falschen Prognosen der deutschen Firma Intraplan, welche eine starke Zunahme der Flugbewegungen voraussagen. Tatsache ist, dass sich die Zahl der Flüge in den letzten zehn Jahren kaum verändert hat. Die neue Prognose plant hingegen noch mehr Flüge nach 22 Uhr. Diese ist gegen die Nachtruhe der Bevölkerung gerichtet und wird die Einhaltung des Zürcher Fluglärm-Indexes (ZFI) verunmöglichen.
- 12 Die Auffächerung der Flugrouten widerspricht dem Volksentscheid gegen die Fluglärmverteilung.
- 13 Aus all diesen Gründen lehnen die Vernehmlassenden Südüberflüge – sowohl Starts als auch Landungen – kategorisch ab. Wir fordern vom Flughafen, von der Zürcher Volkswirtschaftsdirektion sowie der Zürcher Regierung die Bedürfnisse und Ängste der Bevölkerung im am dichtesten besiedelten Gebiet des Kantons Zürich nicht nur ernst zu nehmen, sondern wirklich zu vertreten! Das BAZL, das UVEK und der Bundesrat sind aufgefordert dies gebührend zu gewichten und zu berücksichtigen. Nur so kann die Bevölkerung des Kantons Zürich – wie bisher (zuletzt bei der Pistenverlängerungs-Abstimmung) hinter dem grössten Landesflughafen der Schweiz und im Interesse der ganzen Schweiz stehen.
- 14 Die Vernehmlassenden fordern, dass andere kreuzungsfreie Varianten wie z.B. Ostlandungen mit Nordstarts, Nordlandungen (gekrümmter Nordanflug) mit Weststarts sowie Nordstarts mit Westlandungen, insbesondere bei Bise, seriös geprüft werden und eine Alternative so schnell wie möglich eingeführt wird.
- 15 Der Grundsatz "möglichst wenige Menschen mit Fluglärm zu belasten" muss bei der Wahl des Flugregimes und der Flugrouten erste Priorität haben. Mit einer *pro-forma-Bewertung* im 140-seitigen Grundlagenbericht vom 27. November 2024 und den nur 13 Tage später publizierten Anpassungen der Erläuterungen und neuen Festlegungen im 54-seitigen SIL-Objektblatt (SIL-5) mit dem Entwurf vom 10. Dezember 2024, ist die Sache nicht erledigt.

- 16 Gemäss Bundesgerichtsurteil zum vBR-2005 vom 22. Dezember 2010 wird die Bevölkerung mit der aktuellen Lärmmessung ungenügend geschützt und die FZAG und das UVEK mussten daher entsprechende Abklärungen für Abhilfe prüfen, bevor mit der vorliegenden Anpassung des SIL-Objektblattes in der fünften Überarbeitung (SIL-5) die Phase der Erarbeitung des sog. "definitiven Betriebsreglements" eingeläutet wird.
- 17 Die planerische Obergrenze des Flughafens gemäss Zürcher Flughafengesetz auf 320'000 Flugbewegungen und die 7-stündige Nachtruhesperre sind beides eine fundamentale Forderung der Bevölkerung rund um den Flughafen und des Kantons Zürich. Diese Haltung haben sowohl die Flughafen Zürich AG wie auch der Regierungsrat des Kantons Zürich im Rahmen der Abstimmungskampagne zu den beiden Pistenverlängerungen der Piste 28 und 32 mehrfach bestätigt. Sowohl die 7-stündige Nachflugsperre wie auch die Plafonierung auf 320'000 Flugbewegungen sind verhältnismässig und daher einzuhalten. Diese sind nicht über den Umweg einer von 23.00 auf 23.30 Uhr verlängerten "Betriebszeit" mit Einschluss des faktischen Verspätungsabbaus zu untergraben, wie das das SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich (SIL-5) nun vorsieht.

### III. MATERIELLES

- 18 Grundsätzlich begrüsst der VFSN und Mitbeteiligte die Massnahmen zur Verbesserung der Nachtruhe und unterstützen diese gerne (z.B. Möglichkeiten zur Reduktion von Verspätungen, Erhöhung der Lärmzuschläge). Im Übrigen begründen wir die gestellten Anträge wie folgt:

#### 1. Antrag 1: Streichung der Südstarts aus dem SIL

- 19 Im vorliegenden Entwurf zum SIL-Objektblatt mit den Anpassungsvorschlägen (SIL-5) sind erneut Südstarts geradeaus vorgesehen. Wir fordern, dass diese aus dem SIL gestrichen werden. Die Begründung ist weiterhin unverändert zu unserer Stellungnahme an das BAZL zum damaligen SIL-2 vom 8. November 2016, nämlich:
- Südstarts geradeaus widersprechen – genauso wie die Südlandungen – dem Raumplanungs- sowie dem Umweltschutzgesetz und der Lärmschutzverordnung.
  - Sie missachten den Grundsatz, möglichst wenig Menschen zu schädigen.
  - Ebenso würden Südstarts die grösstmögliche Anzahl von Menschen der Bedrohung eines Absturzes aussetzen. Bei den angegebenen Sicherheitsüberlegungen wurden die Menschen am Boden nicht berücksichtigt (safety on ground).
  - Im dicht besiedelten Süden gibt es keine Möglichkeiten für eine Notlandung nach dem Start geradeaus. Starts nach Süden bei Bise oder bei Nebel sind wegen den topographischen Verhältnissen problematisch und sind deshalb nicht zuzulassen.

**BO:** - Stellungnahme des VFSN zum SIL-2 vom 8. November 2016

**siehe Vorakten**

- 20 Mit dem aktuellen Entwurf vom 10.12.2024 sollen überdies weitere Punkte festgesetzt werden, welche negativ für die Bevölkerung sind. Das soll mit nachfolgenden Anträgen minimiert werden.
- 21 Aus all diesen Gründen lehnen die Vernehmlassenden Südüberflüge – sowohl Starts als auch Landungen – kategorisch ab. **Die Vernehmlassenden fordern, dass andere kreuzungsfreie Varianten bei Bise einlässlich geprüft werden und eine Alternative so schnell wie möglich eingeführt wird.**
- 22 **Der Grundsatz "möglichst wenig Menschen mit Fluglärm zu belasten" muss bei der Wahl des Flugregimes erste Priorität haben.**
- 23 Südstarts geradeaus sind bei Bise und Nebel sowie überhaupt in der Zeit von 06.00 Uhr durchgehend tagsüber bis - wie unter Umständen dann möglich - 21.00 Uhr, abzulehnen. Sie sind aus den folgenden Gründen unzulässig und unzweckmässig:
- 24 Über 90 Prozent der Unfälle mit Flugzeugen weltweit, geschehen beim Starten oder Landen. Unglücke im dicht besiedelten Süden hätten auch am Boden verheerende Folgen. Es gibt keine Flugroute, die mehr Menschen einem Absturzrisiko und dem maximal möglichen Fluglärm aussetzt als An- und Abflüge über dem dichtest besiedelten Süden. In Zürich Nord leben beispielsweise 105'000, in Dübendorf über 26'000, in Uster über 33'000 Menschen; dies bei einer Bevölkerungsdichte von rund 1'000 bis 5'400 Menschen pro Quadratkilometer. Das Risiko am Boden können die Behörden und der Flughafen mit einer einfachen Massnahme verringern: Indem sie An- und Abflugrouten über unbesiedelte oder weniger dicht besiedelte Gebiete legen, damit bei einem Unfall möglichst wenig Menschen Schaden erleiden (safety on ground). Das entspricht auch dem Kanalisationsprinzip (oder Konzentrationsprinzip) in der Umweltschutzgesetzgebung; Immissionen sind zu konzentrieren, damit möglichst wenig Leute betroffen sind. Die An- und Abflugrouten müssen daher über unbesiedelte oder weniger dicht besiedelte Gebiete gelegt werden.
- 25 Südstarts geradeaus wurden im Jahr 2000 während dreier Monate geflogen. Damals musste die Hauptstartpiste 10/28 gesperrt werden, um den Verbindungstunnel zum neuen Dock Midfield (Terminal E) auszuheben. In Dübendorf und Zürich-Schwamendingen (Kreis 12) mussten deswegen Schulen teilweise schliessen, weil an ein Unterrichten nicht mehr zu denken war. Südstarts geradeaus lassen die kantonalen Richtwerte zur Fluglärmbegrenzung (Anzahl stark gestörter Personen) noch weiter aus dem Ruder laufen. Die Lärmberechnungen in den Unterlagen widersprechen der realen Wahrnehmung durch die betroffene Bevölkerung und das zugrunde gelegte Lärm-mass wurde zu Recht vom Bundesgericht bemängelt (siehe vorn Rz 48 – Rz 55). Südstarts geradeaus sind somit auch aufgrund der massiven zusätzlichen Lärmverursachung abzulehnen.

- 26 In flugtechnischer Hinsicht scheint man sich im Entwurf des SIL-5 nicht im Klaren zu sein, was das sog. "Bisenkonzept" bedeutet. Die Bise weht bekanntlich von Norden oder allenfalls nordöstlicher Richtung und eben nicht von Süden. Die wirklichen Vögel der Natur würden daher bei stärkerem Wind gegen den Wind starten und tun das auch. Somit also bei stärkerer Bise Richtung Norden oder Richtung Nordosten. Der Entwurf des SIL-5 sieht nun aber ausgerechnet als Bisenkonzept Südstarts geradeaus über Zürich-Nord, Zürich-Schwamendingen, Opfikon, Zürich-Witikon, Zürich-Stettbach, Zumikon und Dübendorf nach Südosten mit anschliessendem left turn (nach Osten über die Stadt Uster) oder bei Nebel einen right turn (nach Westen über die Stadt Zürich und die Gemeinden Zumikon, Zollikon und Küsnacht) vor. Das bedeutet ein Start mit Rückenwind. Rein technisch ist das nach Auskunft von Aviatikexperten nur zu bewältigen, wenn die Flugzeuge weniger Gewicht laden, was wiederum weniger Effizienz und letztlich mehr Flugbewegungen und damit ein weiterer Bedarf an höherer Kapazität erfordert. Das ist selbst dann völlig unsinnig, wenn nach den ICAO-Vorgaben ein Rückenwind von max. 5 Knoten gerade noch erlaubt ist. Aus flugtechnischen und flugökonomischen Gründen sind daher Südstarts geradeaus als Bisenkonzept oder als Nebelkonzept generell **ungeeignet** und diese Massnahme daher *völlig unverhältnismässig* im Vergleich zu den negativen Auswirkungen und Folgen.
- 27 Es ist eine unbewiesene Behauptung der Aviatik, dass mit der Schaffung von mehr Start- und Landkapazitäten tagsüber die Verspätungen ab 23.00 Uhr verhindert oder beeinflusst werden können (Grundlagenbericht bei Bise, S. 82 und 84 und bei Nebel S. 97 und 98). Da fallen vor allem die Verhältnisse auf den Flughäfen im Ausland sowie die Wetterverhältnisse am späteren Nachmittag und am Abend ins Gewicht. Daran vermögen Südstarts geradeaus bei Bise oder Nebel namentlich am Vormittag und Nachmittag nichts zu beeinflussen. Insbesondere findet die Sicherheit am Boden namentlich bei Nebel und bei Bise (safety on ground) zu Unrecht überhaupt keine Berücksichtigung in der Interessenabwägung gemäss dem Grundlagenbericht und dem Entwurf des SIL-Objektblatts (SIL-5).
- 28 *Safety on ground* darf nicht länger Tabuthema sein. Safety on ground beinhaltet rechtliche, gesundheitliche, raumplanerische und ökologische Aspekte, aber auch die physische Sicherheit der unbeteiligten Bevölkerung am Boden. Safety on ground ist weit mehr als physische Sicherheit für die unbeteiligte Bevölkerung am Boden. Die beabsichtigten Südstarts geradeaus widersprechen in allen Aspekten dem Grundsatz von Safety on ground und stellen damit das grösstmögliche Risiko für die Bevölkerung dar. Unwidersprochen ist die Tatsache, dass bei Start und Landung die meisten Flugzeugabstürze erfolgen (statistisch 90%). Der Südstart geradeaus erfolgt über Zürich-Nord, Zürich-Schwamendingen, Opfikon, Dübendorf, Zumikon und führt dann gemäss Bisenkonzept über die Stadt Uster. Der Südstart geradeaus darf daher nicht zugelassen werden. Notlandemöglichkeiten gibt es beim Abflug gemäss neuem Bisenkonzept über Zürich-Nord, Zürich-Schwamendingen, Zürich-Witikon, Dübendorf und Uster oder beim neuen Nebelkonzept über Zürich-Nord, Zürich-Schwamendingen, Zollikon, Küsnacht und Kilchberg und Rüschtikon in Richtung Westen, keine. Die Südstarts geradeaus sind daher im SIL-Objektblatt zu streichen. Mit solchen Abflugrouten

wird das *dichtest besiedelte Gebiet der Schweiz* zu Unrecht neu überflogen. Ein unannehmbares Sicherheitsrisiko, das zudem für viele Menschen zu enorm mehr Lärmbelastung führen wird. Dass die Thematik Sicherheit für die Menschen am Boden sowohl vom Grundlagenbericht wie auch vom SIL-Objektblatt als sicherheitsrelevantes Interesse völlig fehlt (zum Beispiel im Grundlagenbericht auf S. 84, zeigt, wie einseitig die Interessenlage vom BAZL rein zu Gunsten der Aviatik bewertet wird.

- 29 Südstarts geradeaus beim Bisenkonzept haben Auswirkungen auf den Betrieb des heutigen Flugplatzes Dübendorf (Helikopterbasis des Militärs, Rega) sowie den Flugplatz Emmen (Luftwaffe) (vgl. Sicherheitsüberprüfung Flughafen Zürich, Risiko- und Massnahmenbeurteilung, vom 14. Dezember 2012, S. 12). Damit wird die Komplexität erhöht anstatt abgebaut und die Südstarts geradeaus sind daher eine **ungeeignete Massnahme**.
- 30 Nur mit der vorgesehenen künftigen Verlängerung der Piste 10/28, was aus Sicherheitsüberlegungen höchste Priorität hat (vgl. Sicherheitsüberprüfung Flughafen Zürich, Risiko- und Massnahmenbeurteilung, vom 14. Dezember 2012, S. 12, Massnahmenpaket P12, S. 11), kann das Flughafensystem weniger verspätungsanfällig gemacht werden.
- 31 Während gemäss Sicherheitsüberprüfung Flughafen Zürich, Risiko- und Massnahmenbeurteilung, vom 14. Dezember 2012, nebst unbestrittenen operationellen Massnahmen (z.B. keine zeitweiligen reservierten Segelfluräume in der TMA usw.), die Verlängerung der Piste 28 in das Massnahmenpaket 1 gehört, wurden Südstarts geradeaus bei Bise/Nebel als eine sich nur im Mittelfeld befindende Massnahme im Massnahmenpaket 12 eingestuft (S. 7). Diese Einzelmassnahme ist im erwähnten Sicherheitsbericht vom 14. Dezember 2012 nicht einmal mehr eine Beschreibung wert; dies im Unterschied zu als prioritär eingestuften anderen Massnahmen. Südstarts geradeaus bei Bise/Nebel sind daher aus Sicherheitsgründen nicht prioritär. Im Gegenteil! Letztlich geht es der Flughafen Zürich AG und dem BAZL einzig um eine aktuelle und künftigen Erhöhung der Kapazität im Interesse der Aviatik und der kommerziellen Bedürfnisse. Das geht zu Lasten der ohnehin schon lärmbeeinträchtigten Bevölkerung im dichtest besiedelten Gebiet der Schweiz und ist daher nicht akzeptabel.
- 32 Zudem ist zu monieren, dass beim Südstart geradeaus mit dem Lorenkopf, Chapf sowie dem Pfannenstielrücken in direkter Linie geradeaus bedeutende natürliche topographische Hindernisse bestehen, während beim Abflug ab Piste 10 Richtung Osten die Hindernisse seitlich sind und zudem mehr oder weniger direkt in den Wind geflogen werden kann. Auch deswegen sind Südstarts unter Sicherheitsüberlegungen eine ungeeignete Massnahme.
- 33 Bei den Südstarts geradeaus geht es nicht darum, Lasten von anderen Regionen in den Süden zu verlagern. Der Südstart geradeaus **dient einzig der Kapazitätssteigerung** am Flughafen Zürich und dem Wachstum um jeden Preis zu Lasten der Bevölkerung, welche den Lärm zu ertragen hat. Die nun mit dem SIL-5 anvisierte oder zugelassene Kapazitätssteigerung widerspricht dem Versprechen des Bundesrates wie auch des Re-

gierungsrates des Kantons Zürich sowie der Flughafen Zürich AG im Zusammenhang mit der Volksabstimmung zur Pistenverlängerung der Pisten 28 und 32 vor rund einem Jahr im Rahmen der damaligen Kantonsratsdebatten wie auch der Abstimmungskampagne anlässlich der Volksabstimmung im Kanton Zürich. Zudem widerspricht das auch dem Grundlagenbericht vom 27.11.2024.

- 34 Die vorliegenden Anpassungen des SIL-Objektblattes, namentlich mit der Einführung von Südstarts geradeaus tagsüber gemäss Bisenkonzept und gemäss Nebelkonzept haben weiterhin das kritiklose Ziel eines ungebremsten Wachstums des Flugverkehrs. Der Entwurf des SIL-Objektblattes SIL-5, mitsamt dem Grundlagenbericht dazu, hat eine *rein nachfrageorientierte Luftfahrtpolitik zur Befriedigung und Schaffung von Aviatikbedürfnissen zum Ziel*, welche die Interessen der vom Lärm betroffenen Bevölkerung faktisch ignoriert. Eine echte Bewertung von möglichen Massnahmen und eine echte Interessenabwägung hat weder im Grundlagenbericht noch in den Erläuterungen des SIL-Objektblattes stattgefunden; so auch nicht mit den vorliegenden Anpassungen zum SIL-5. Die Interessen der Aviatik werden offensichtlich allen anderen Interessen übergeordnet.
- 35 Der Entwurf des SIL-Objektblattes SIL-5 verweist nun auf diesen Grundlagenbericht, worin angeblich nun – auf Geheiss des Bundesverwaltungsgerichts im Entscheid vom 07.09.2021 – eine "Bewertung der Massnahmen" stattgefunden haben soll. In den wesentlichen Punkten ist diese nach dem Gesagten unvollständige Bewertung der Massnahmen als angebliche Interessenabwägung aber – wie bisher immer – einseitig zu Gunsten der Aviatik und damit der Flughafen Zürich AG und primär der Swiss, ausgefallen. Die Durchsetzung der im Zürcher Flughafengesetz stipulierten 7-stündigen Nachflugsperrung wird dadurch illusorisch gemacht. Ebenso wird die geltende Auslegung des Flughafens Zürich auf 320'000 Flugbewegungen quasi durch die Hintertüre auf 346'000 Flugbewegungen erhöht, ohne, dass dies durch den eingangs erwähnten Verlauf der Flugbewegungen in den letzten Jahren und Jahrzehnten nötig oder gerechtfertigt wäre.
- 36 Als kapazitätserhöhende Massnahme sind Südstarts geradeaus auch daher abzulehnen, weil eine Kapazitätserhöhung weder im öffentlichen Interesse liegt noch erforderlich ist (vgl. zuvor Rz 57 - 62). Die Südabflüge geradeaus wie auch die Festlegung der Stundenkapazität auf 70 Bewegungen pro Stunde auch bei Bise und Nebel sind nicht nötig, verstossen gegen die Lärmgesetzgebung und die Raumplanung und sind daher abzulehnen.

## 2. Antrag 2: Keine Erweiterung der "Betriebszeit"

- 37 Unter den Festlegungen zu Punkt 2 auf Seite 10 des Entwurfes SIL-5 wird die bisherige Formulierung der Zeiten, in denen der Betrieb zu gewährleisten ist, zu Ungunsten der Bevölkerung von aktuell 06.00 bis 23.00 Uhr auf neu 06.00 bis 23.30 Uhr festgelegt. Der Flugbetrieb sei ausdrücklich zwischen 06.00 und 23.30 Uhr zu gewährleisten

(Entwurf SIL-5 auf S. 6 sowie Erläuterungen, S. 22 f.). Der Verspätungsabbau von 23.00 bis 23.30 Uhr wird somit neu bis 23.30 Uhr als eigentliche "Betriebszeit" (mitsamt Verspätungsabbau) festgelegt. Flüge nach 23.00 Uhr sind aber Verspätungen und damit ausserordentliche Verzögerungen. Mit anderen Worten wird die ordentliche Betriebszeit bis auf 23.30 Uhr ausgedehnt. Wenn die Zeit nach 23.00 Uhr bis zu 23.30 Uhr zur ordentlichen Betriebszeit zählt, dann liegt eben kein ausnahmsweiser Verspätungsabbau zwischen 23.00 und 23.30 Uhr vor. Die Ausnahme in der zweiten Nachtstunde wird mit dem vorliegenden SIL-5 zur Regel gemacht. Der Verspätungsabbau darf nach Meinung der Vernehmlassenden nicht zur ordentlichen "Betriebszeit" gezählt werden. Die Betriebszeit wird damit faktisch verlängert. Diese Erweiterung der bisherigen ordentlichen Betriebszeit um täglich 30 Minuten ist daher abzulehnen. Dies ist eine Verletzung der Bundesverfassung, da dies ohne gesetzliche Grundlage erfolgt, nicht im öffentlichen Interesse liegt und zudem unverhältnismässig ist.

- 38 Damit wird die im SIL-Koordinationsprozess des Bundes und die vom Zürcher Stimmvolk beschlossene 7-stündige Nachtflugsperrung umgangen und verletzt. Das verkommt zu einer Gefährdung der Gesundheit eines grossen Teils der Bevölkerung und deren Verletzung ihrer persönlichen Integrität. Werden geplanterweise jährlich weitere 3'200 Flugbewegungen in der Zeit nach 23.00 Uhr einbezogen, verletzt das in schwerwiegender Weise die Interessen der betroffenen Bevölkerung am Erhalt eines minimalen Gesundheitsschutzes mittels einer Nachtflugsperrung von 7 Stunden.
- 39 Das BAZL ignoriert mit dem Grundlagenbericht und seiner Interessenabwägung im Hinblick auf den vorliegenden Entwurf des SIL-Objektblattes das Zürcher Flughafen-gesetz und die darin festgeschriebene 7-stündige Nachtflugsperrung wie auch die plane-rische Obergrenze des Flughafens von 320'000 Flugbewegungen sowie die Folgen der jährlich konstant nur in eine Richtung zeigenden Ergebnisse des ZFI. Gerade im Ab-stimmungskampf zu den beiden Pistenverlängerungen der Piste 28 und 32 vor rund ein-em Jahr haben die Flughafen Zürich AG wie auch der Regierungsrat und selbst das BAZL immer beteuert, dass damit keine Verletzung der Nachtflugsperrung und auch kei-ne Kapazitätssteigerung ab 22.00 Uhr einher gehen werde. Das darf nun nicht nur eine verklausulierte Verlängerung der Betriebszeit im SIL-Objektblatt und in der derzeitigen Revision des LFG untergraben werden. Art. 37u LFG umfasst denn auch nur den baulichen Bestandesschutz.
- 40 Was auch immer die Absichten des BAZL bei der Formulierung des neuen Textes zum SIL-Objektblatt war, so gilt folgendes: Der Text im SIL-Objektblatt ist so klipp und klar zu verfassen, dass bei der nachfolgenden Umsetzung kein Zweifel besteht, dass die Betriebszeit des Flughafens grundsätzlich von 06:00 bis 23.00 Uhr ist und nur aus-nahmsweise, wenn es nicht anders geht, ein Verspätungsabbau von 23.00 bis 23.30 Uhr möglich ist. Damit das in aller Regel eingehalten werden kann und gewisse Ver-spätungen gewissermassen ein sicheres Ereignis sind, muss die Slot-Vergabe im Be-wusstsein dessen vorsorglich in der Zeit von 22.30 bis 23.00 Uhr oder zumindest von 22.45 bis 23.00 Uhr deutlich ausgedünnt resp. reduziert werden.

### **3. Antrag 3: "Besitzstandsgarantie" längstens bis 23.00 Uhr**

41 Unter den Festlegungen "Rahmenbedingungen zum Betrieb" wird neu ergänzt, dass für die Betriebszeit zwischen 06.00 und 23.30 Uhr die "Besitzstandsgarantie" für Landesflughäfen gelte. Die Vernehmlassenden beantragen demgegenüber gemäss Randziffer (Rz) 40 zuvor, dass die neu eingeführte "Besitzstandsgarantie" höchstens bis 23.00 Uhr gelten darf, wobei diese eine ausgedünnte (reduzierte) Slotvergabe in der Zeit von 22.30 – 23.00 Uhr bereits definitionsgemäss beinhalten muss.

42 Die mit dem Entwurf SIL-5 neu vorgesehene betriebliche Besitzstandsgarantie soll – ohne gesetzliche Grundlage im LFG – neu eingeführt werden. Hinweise über die Gründe dafür hat der Bundesrat in der Medienmitteilung vom 24. August 2024 gleich selbst sinngemäss ausgeführt: Gemäss geltendem LFG sind die Landesflughäfen Zürich und Genf als Gesamtanlagen in ihrem Bestand geschützt. Art. 37u LFG umfasst allerdings lediglich den baulichen Bestandesschutz. Damit die beiden Flughäfen auch in ihrem betrieblichen Umfang einer Besitzstandsgarantie unterliegen, soll im LFG künftig explizit eine betriebliche Besitzstandsgarantie eingeführt werden; diese ist allerdings aktuell noch gar nicht im LFG vorhanden. Mit dieser Ergänzung soll sichergestellt werden, dass die Eckwerte des Flughafenbetriebs, so z.B. die Betriebszeiten, auch in umweltrechtlichen Sanierungsverfahren grundsätzlich nicht eingeschränkt werden können.

43 Damit wird das Umweltrecht und insbesondere der Lärmschutz der betroffenen Bevölkerung nicht nur faktisch, sondern auch rechtlich illusorisch gemacht. Offenbar soll die sanierungsbedürftige Flughafenanlage durch eine neue, nicht im LFG verankerten Terminologie, nun als "offiziell saniert" erklärt werden, ohne, dass sich faktisch etwas ändert. Das ist abzulehnen.

### **4. Antrag 4: Keine Erweiterung der Stundenkapazität des Flughafens über 70 Flugbewegungen**

44 Für die Lärmberechnung der EMPA wird für die Zeit von 23.00 bis 24.00 Uhr mit 3'200 Flügen pro Jahr gerechnet (2'000 Starts und 1'200 Landungen). Dadurch wird dem Flughafen eine grosszügige Verletzung der Nachtruhe zugestanden. Die angestrebte Stundenkapazität des Flughafens von 70 Flugbewegungen pro Stunde darf in jedem Fall nicht überschritten werden. Je mehr Flüge tagsüber geplant werden, desto wahrscheinlicher ist ein Verspätungsabbau nach 23.00 Uhr.

### **5. Antrag 5: Vorverlegung der letzten Slot-Vergabe bis 22.30 Uhr und Einführung einer ausgedünnten Slot-Vergabe in der Zeit ab 22.30 Uhr**

45 Es wird beantragt, die Vergabe der letzten Slots am Abend von 23.00 Uhr auf 22.30 Uhr, eventualiter auf 22.45 Uhr, vorzuverlegen und die Slot-Vergabe generell in der

Zeit ab 22.00 Uhr auf die für die Drehkreuzfunktion oder die Schweizer Volkswirtschaft relevante Fluglinien auszudünnen (vgl. Vernehmlassungsvorlage SIL-5, S. 24). Je mehr Flüge insbesondere von 22.00 bis 23.00 Uhr geplant werden, desto wahrscheinlicher ist ein Verspätungsabbau nach 23.00 Uhr. Daher ist eine Ausdünnung der Slotvergabe ab 22.00 Uhr nötig. So insbesondere ab 22.30 Uhr oder zumindest ab 23.45 Uhr.

## **6. Antrag 6: Sistierung des SIL-Verfahrens, bis die neuen Lärmgrenzwerte bekannt sind**

- 46 A) Die mit den Südstarts geradeaus angestrebte "zusätzliche Sicherheit" wurde bisher nirgends quantifiziert, sondern wird auch im sog. Grundlagendokument vom 27.11.2024 vor allem mit der Übergewichtung der aviatischen Interessen und über die Verschaffung von mehr Kapazität bei allen Betriebskonzepten erreicht.
- 47 B) Wie bereits das Bundesverwaltungsgericht in seinem Entscheid vom 10. Dezember 2009 (A-1936/2006) und danach das Bundesgericht mit Urteil vom 22. Dezember 2010 (BGE 137 II 58) festgestellt haben, verstösst der für die Zeitspanne von 6.00 bis 7.00 Uhr verwendete Lärmmittlungsgrenzwert mit 16-Stunden-Leq gegen Art. 15 USG. Die Gerichte stützen ihre Beurteilung auf zahlreichen wissenschaftlichen Untersuchungen (u.a. Lärmstudie 2000 der ETH Zürich etc.). Diese Studien zeigen allesamt, dass werktags in der Zeitspanne von 06.00 bis 07.00 Uhr die Mehrheit der Bevölkerung noch nicht aufgestanden ist; an Wochenenden und Feiertagen liegt dieser Anteil noch höher (vgl. Lärmstudie 2000 der ETH, S. 35).
- 48 Der Schlaf in den frühen Morgenstunden ist speziell anfällig für Störungen durch Fluglärm. Konzentriert sich der Fluglärm auf eine kurze Zeitspanne zu einer besonders sensiblen Tageszeit, schlägt sich dies im 16-Stunden-Leq nicht nieder, obwohl der Lärm nicht nur lästig, sondern insbesondere bei Aufwachreaktionen gesundheitsschädlich ist.
- 49 Auf der Grundlage dieser und weiterer sehr ausführlich dargelegten Erkenntnisse befand u.a. das Bundesgericht im erwähnten Entscheid aus dem Jahre 2010 wörtlich: "*Es wird Sache der Fachbehörden des Bundes sein, die notwendigen Abklärungen zu veranlassen und dem Bundesrat einen Vorschlag für die Anpassung bzw. Ergänzung der LSV zu unterbreiten*" (BGE 137 II S. 96). Das BAZL ist dieser Auflage aus dem Jahre 2010 bis dato zu Unrecht nicht nachgekommen. Zu Unrecht berücksichtigt nun der vorliegende Entwurf vom 10.12.2024 mit den Anpassungen zum SIL-Objektblatt (SIL-5) diese bundesgerichtliche Forderung nicht. Darin liegt eine klare Missachtung dieser bundesgerichtlichen Anordnung.
- 50 C) Gemäss Bundesgerichtsurteil vom 22. Dezember 2010 wird die Bevölkerung mit der aktuellen Lärmmessung ungenügend geschützt. Zur Frage, welche Massnahmen allenfalls zu treffen seien, äussert sich das Bundesgericht wie folgt: "*Allerdings steht nach den Ausführungen der EKL B und des BAFU noch nicht fest, wie die Grenzwerte*

*für Fluglärm gemäss Anhang 5 LSV ergänzt oder geändert werden müssen, um den Anforderungen von Art. 13 ff. USG gerecht zu werden. Hierfür sind offenbar weitere Untersuchungen nötig. Es lässt sich insbesondere noch nicht absehen, ob weitere Ein-Stunden-Leq einzuführen oder ob andere Belastungsmasse vorzuziehen sind " (a.a.O.).*

- 51 Die mittlerweile vorliegende Empfehlung der Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung (EKLB) für einen besseren Bevölkerungsschutz liegt seit 2021 dem UVEK in Bern vor und ist dort pendent. Der aktuelle Entwurf des SIL hält fest, dass durch die Umsetzung dieser Empfehlungen mit einer Neuberechnung der Lärmbelastung zu rechnen ist und der SIL dadurch wieder anzupassen ist. Aus diesem Grund sind nach Meinung der Vernehmlassenden im Interesse der im Süden des Flughafens, vorab in der Stadt Zürich, stark lärmbeeinträchtigten Bevölkerung, zuerst diese Empfehlungen der EKLB umzusetzen. Eine Änderung des SIL-Objektblattes mit dem SIL-5 ist erst zu prüfen und festzusetzen, sobald die neuen Lärmgrenzwerte bekannt und angeordnet sind. Dementsprechend ist das SIL-Verfahren bis dann zu sistieren.
- 52 Das hat im Jahre 2021 auch die Eidgenössische Kommission für Lärmbekämpfung (EKLB) festgestellt und konkrete Anpassungen vorgeschlagen. Die EKLB empfiehlt seit ihrem Bericht vom 09.12.2021<sup>1</sup>, dass Leq-Anpassungen in der LSV zum Schutz der Flughafenbevölkerung dringend sind. Fluglärm hat erwiesenermassen gesundheitliche Folgen, insbesondere in der Nacht, also spätestens ab 22.00 Uhr. Auch dazu gibt es beim UVEK ein Bericht, der bisher nicht öffentlich zugänglich gemacht wurde. Seither sind bereits drei Jahre vergangen und scheinbar bleiben das BAZL, das BAFU, das ARE und das UVEK untätig. Bis heute sind diese dringenden Empfehlungen der EKLB daher noch immer nicht durchgesetzt. Die Empfehlung der EKLB zur Überarbeitung der Lärmmessungen und ihrer Mess- und Berechnungswerte ist bis heute immer noch nicht erfüllt und in den präsentierten Lärmkurven wird unverändert mit der überholten Lärmmessung gerechnet. Die vorliegenden Anpassungen des SIL-Objektblattes gemäss Entwurf vom 10.12.2024 (SIL-5) sollen mit dem rund 140-seitigen Grundlagendokument vom 27.11.2024, womit in der Auflistung und Bewertung der Massnahmen die Interessenabwägung einseitig aviatikorientiert ausgefallen ist, welche Massnahmen primär dem ungebremsten Wachstum des Luftverkehrs im Sinne der Luftfahrtpolitik des Bundes dient. Lärmfragen und selbst gewisse Sicherheitsfragen im Zusammenhang mit Südstarts oder Südlandungen und im Zusammenhang mit den Gefahren eines überdichten Flugbetriebes im Zuge der angestrebten Kapazitätssteigerungen, werden verdrängt. Verdrängt und faktisch ignoriert werden auch die Interessen der vom Lärm betroffenen Bevölkerung im dichtest besiedelten Gebiet im Süden des Flughafens, so vorab in der Stadt Zürich sowie der Agglomeration Dübendorf, Zumikon, Uster und Küsnacht bei Südstarts geradeaus und links bei Bise sowie über die der Stadt Zürich und über die Gemeinden Zumikon, Zollikon und Küsnacht bei Südstarts rechts bei Nebel). Das raumplanerische Konzentrationsgebot wird

<sup>1</sup> Abrufbar hier (besucht letztmals am 31.01.2025):

<https://www.admin.ch/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-86339.html#:~:text=Strengere%20Grenzwerte%20vor%20allem%20bei,etwa%203%20dB%20strenger%20werden.>

dabei ignoriert und dem raumplanerisch verpönten Verstreuerprinzip Vorschub geleistet, was im dichtest besiedelten Gebiet im Süden des Flughafens der Städte Zürich, Dübendorf und Uster zu einem besonders schwerwiegenden Verstoss gegen das Raumplanungsrecht verkommt. Das darf der Bundesrat nicht zulassen.

- 53 Es darf nicht sein, dass über die Frage der Leq-Werte schliesslich einzig im Rahmen einer Beschwerdeführung vor den Gerichten gegen ein entsprechendes Betriebsreglement auf der Basis des vorliegenden SIL-Objektblattes (SIL-5) anlässlich einer vorfrageweisen (akzessorischen) Überprüfung des SIL und dem SIL-Objektblatt und seiner Lärmgrenzwerte, einzig auf dem Gerichtsweg entschieden werden muss. Dadurch würde erneut viel Rechtsmittelzeit benötigt, nur weil die Behörden nicht vorgängig die entsprechende Grundlagenarbeit machen und die entsprechenden Erlasse nicht dementsprechend anpassen. Der Rechtssicherheit aller Beteiligten der Aviatik und der Bevölkerung ist das abträglich.
- 54 **D)** Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse erscheint es als äusserst stossend, als Rahmenbedingung zum künftig "definitiven" Betrieb des Flughafens als erklärte "Betriebszeit" einen Betrieb von 06.00 bis 23.30 Uhr (inkl. ausnahmsweisem Verspätungsabbau bis 23.30 Uhr) weiterführen resp. selbst zusätzlich Südstarts geradeaus tagsüber (dh. in der Zeit von 06.00 Uhr bis abends) bei Bise und Nebel definitiv einführen zu wollen, ohne die seit Jahren obliegende Verpflichtung einer Anpassung bzw. Ergänzung der LSV in die Wege geleitet zu haben. Eine dem Umweltschutzgesetz entsprechende, korrekte Lärmerfassung in der Zeit von 06.00 bis 07.00 Uhr wird dazu führen, dass für die betroffene Bevölkerung geeignete und rechtlich adäquate Lärmschutzmassnahmen getroffen werden müssen. Es ist inakzeptabel, dass das BAZL ein neues Objektblatt für den Flughafen Zürich als Entwurf vom 10.12.2024 basierend auf dem Grundlagenpapier vom 27.11.2024 über rund 140 Seiten, das nur rund 10 Tage früher vorlag, ohne vorgängig dieser ihm obliegenden Abwägungsaufgabe des Bundesrates überhaupt Rechnung getragen zu haben. Der Bundesrat kann innert dieser kurzen Zeit von gerade nur 13 Tagen keine fundierte Interessenabwägung vornehmen.
- 55 Die gesetzlichen Rahmenbedingungen für das frühmorgendliche Anflugregime sind vorgängig zur Implementierung eines neuen Objektblattes entsprechend den Vorschriften der Umweltschutzgesetzgebung endlich an die Hand zu nehmen und zu realisieren. Bis dann ist die weitere Bearbeitung des SIL-Objektblattes zu sistieren und nachher dementsprechend anzupassen.
- 56 **E)** Im Jahre 2003 hat Deutschland einseitig die sog. Durchführungsverordnung (DVO) verfügt. Diese beschränkt Anflüge und Abflüge über deutsches Gebiet im Zeitraum zwischen 06.00 – 07.00 Uhr und werktags ab 21.00 Uhr. Und dies, obwohl die Swiss als Home-Carrier zum deutschen Lufthansa-Konzern gehört und die Lufthansa den Flughafen Zürich als Drehkreuz für die Flüge des Lufthansa-Konzern betreibt. Seit dem Scheitern des ursprünglichen Staatsvertrages zwischen Deutschland und der Schweiz haben das BAZL und die Flughafen Zürich AG dem Vernehmen nach keine weiteren Schritte unternommen, obwohl sich unter anderem im Zuge der erfolgten Sondierungsgespräche und bilateralen Verhandlungen zu den Erneuerungen und Er-

weiterungen der bilateralen Verträge zwischen der Schweiz und der EU mehrfach Gelegenheit für einen entsprechenden Dialog mit Deutschland mit dem Ziel einer Vereinbarung zum Flughafen Zürich geboten hätte; so namentlich auch im Zusammenhang mit dem Luftverkehrsabkommen. Diese Verhandlungen sind unverzüglich aufzunehmen und die Anpassungen des SIL-5 auch daher einstweilen zu sistieren.

## 7. Antrag 7: Maximale Flugbewegungsanzahl von 320'000 Flugbewegungen

- 57 Mehr Kapazität benötigt der Flughafen heute und in den künftigen Jahren nicht. Im Jahre 2015 verzeichnete der Flughafen rund 261'000 Flugbewegungen und transportierte so viele Passagiere wie nie zuvor. Seit dem Jahre 2006 stagnierten die jährlichen Flugbewegungen bei rund 265'000 pro Jahr. Im Jahre 2024 wurden 261'103 Flugbewegungen registriert, es ist derzeit somit mit rund 261'000 Flugbewegungen zu rechnen. Selbst im Jahre 2000 mit rund 320'000 Flugbewegungen wurden massiv weniger Passagiere befördert als heute. Während also die Anzahl der der Flugbewegungen seit dem Jahr 2000 stark und anhaltend zurückgegangen ist, erfreut sich das Passagiervolumen am Flughafen eines markanten Wachstums. Dies hat insbesondere damit zu tun, dass die Maschinen, welche in Zürich starten und landen, wesentlich besser ausgelastet sind und die Flugzeuge seit dem Jahr 2000 auch grösser geworden sind. Die Boeing 777 und der Airbus A-380 sind nur zwei Beispiele. Mit weniger Flügen mehr Menschen zu transportieren ist also möglich.
- 58 Der Flughafen kann somit auch mit bis zu maximal 320'000 Flugbewegungen weiterwachsen. Aber das Wachstum muss qualitativ ausfallen und nicht quantitativ, denn schon heute verfügt Zürich über eine hervorragende Anbindung an die wichtigsten internationalen und europäischen Destinationen.
- 59 Der Entwurf des SIL-Objektblattes zweiter Etappe (SIL-2) und auch der vorliegende Entwurf (SIL-5) geht bis ins Jahr 2030 (also bis in 5 Jahren!) von rund 346'000 Flugbewegungen aus (vgl. S. 2 Entwurf SIL-5 vom 10.12.2024), d.h. der Zürcher Kantonsrat muss gemäss § 3 Flughafengesetz einen Entscheid auf Erhöhung über die dort festgelegten 320'000 Flugbewegungen treffen, was dann erst noch dem Referendum unterliegt und zu einer weiteren Volksabstimmung im Kanton Zürich führen wird. Heute verzeichnet der Flughafen Zürich in den letzten Jahren konstant im Durchschnitt rund 261'000 Flugbewegungen (Entwicklung der Flugbewegungen Flughafen Zürich auf [www.flughafen-zuerich.ch](http://www.flughafen-zuerich.ch), auffindbar auch über Google).
- 60 Gemäss dem Entwurf des SIL-Objektblattes (SIL-5) soll weiterhin an einer in einer früheren Version festgelegten Nachfrageprognose von 346'000 Flugbewegungen im Jahre 2030, also in bereits 5 Jahren, verankert werden. Das sind rund 70 Flugbewegungen pro Stunde. Der prognostizierte Zuwachs beträgt damit 85'000 Flugbewegungen. Bis zum Jahr 2030 vergehen noch 5 Jahre oder 5 x 365 Tage = 1825 Tage. Damit die Zahl von 346'000 Flugbewegungen in dieser Zeitspanne erreicht werden, müsste sich die Anzahl Flugbewegungen *jeden Tag* um mehr als 46 Flugbewegungen erhöhen

(85'000: 1825 = 46.5). Dies bedeutet, dass sich die Zahl der Zürich an- und abfliegenden Flugzeuge jeden Tag um 23 Flugzeuge linear und konstant erhöhen muss, weil bekanntlich jedes Flugzeug zwei Flugbewegungen bedeutet. Das angestrebte oder prognostizierte Wachstum der Flugbewegungen bis in 5 Jahren auf 346'000 Flugbewegungen im Jahre 2030 (d.h. rund 85'000 Flugbewegungen mehr als gegenüber dem heutigen Ist-Zustand) ist demnach völlig unangemessen und daher unverhältnismässig. Eine solche Prognose hat weder Hand noch Fuss. Seit dem Jahre 2000 ist die Anzahl der Flugbewegungen jeweils stark und anhaltend zurückgegangen.

- 61 Die Erläuterungen im SIL-Objektblatt (SIL-5) wollen festhalten, dass die für das Jahr 2030 prognostizierten Flugbewegungen die Nachfrage nicht decken können. Die Prognose der Flughafen Zürich AG verlangt sogar 90 Flugbewegungen anstatt der 70 Flugbewegungen pro Stunde (Entwurf SIL-5 vom 10.12.2024 auf S. 5 untere Hälfte). Heute ist bereits Januar 2025 und die prognostizierte Zunahme seit dem Jahre 2001 ist in den letzten Jahren nicht eingetroffen. Zu Unrecht werden die Interessen der Aviatik allen anderen Interessen untergeordnet. Mehr Kapazität benötigt der Flughafen Zürich heute und auch längerfristig nicht. Der Grundlagenbericht des BAZL vom 27.11.2024 (S. 8) geht insofern zutreffend ausdrücklich davon aus, dass sich die Verkehrsprognosen selbst gegenüber den letzten Prognosen der Intraplan GmbH aus dem Jahre 2015 aus verschiedenen Gründen deutlich verlangsamen wird. Die seit dem Jahre 2001 von der Flughafen Zürich AG erstellten Verkehrsprognosen wurden bei weitem verfehlt. Es ist daher entgegen S. 136 des Grundlagenberichts nicht von der bestehenden Luftverkehrsprognose (welche das BAZL auch nicht weiter begründet), sondern von den aktuell erwarteten und realistischeren deutlich tieferen Verkehrsprognosen auszugehen; insofern ist auch diesbezüglich der Grundlagenbericht vom 27.11.2027 zu überarbeiten.
- 62 Die vorliegende fünfte Etappe des SIL-Objektblattes (SIL-5) wird in erster Linie mit Sicherheitsüberlegungen gerechtfertigt. Wäre der Flughafen mit dem heutigen Bisenkonzept tatsächlich so unsicher, so müsste er sofort geschlossen werden. Tatsächlich wird demgegenüber durch die Massnahmen eine höhere Kapazität bewirkt. Eigentliches Ziel der Luftfahrt- und Flughafenlobby ist nämlich, dass trotz der noch immer geltenden Beschränkungen der DVO mit dem vorläufigen Betriebsreglement aus dem Jahre 2005, angepasst durch den Bundesgerichtsentscheid vom 22. Dezember 2010 (rev. vBR-2005 aus dem Jahre 2011), wie nun im Entwurf SIL-5 vorgesehen, eine Kapazität von 346'000 Flugbewegungen möglich und in nur 5 Jahren angestrebt oder prognostiziert wird, anstatt wie aktuell gemäss dem vorläufigen Betriebsreglement aus dem Jahre 2005 gültig langfristig von 320'000 Flugbewegungen auszugehen.
- 63 Die gewonnene Sicherheit durch gewisse Massnahmen ermöglichte im betrieblichen Ergebnis immer wieder eine Kapazitätserhöhung und bewirkt dadurch gerade wieder weniger Sicherheit. Daher muss die maximale Anzahl der Flugbewegungen auch langfristig auf 320'000 Flugbewegungen begrenzt werden, um die Komplexität des Flughafens zu erleichtern und damit die Sicherheit effektiv zu erhöhen. Gerade in der geplanten Maximierung der Stundenkapazität liegt ein erhebliches Gefährdungspotential

und gleichzeitig auch eine erhöhte Belärmung der Bevölkerung rund um den Flughafen.

- 64 Letztlich ist der Flughafen Zürich nach wie vor eine sanierungsbedürftige Anlage im Sinne von Art. 16 USG, die nur erweitert oder geändert werden darf, wenn sie gleichzeitig saniert wird (Art. 18 Abs. 1 USG; BGE 137 II 58, S. 86). Eine Erhöhung der Flugbewegungen gegenüber dem Ist-Zustand von rund 261'000 Flugbewegungen (Stand per 31.12.2024) über die 320'000 Flugbewegungen gemäss § 3 Flughafengesetz des Kantons Zürich [LS 748.1] ist mit Blick auf die davon betroffenen besonders sensiblen Zeiten in den Tagesrandstunden und voraussehbar der ersten Nachtstunde von 22.00 bis 23.00 Uhr nicht zulässig. Der Verspätungsabbau ist ohnehin schon eine institutionalisierte Ausnahme zur 7-stündigen Nachtflugsperrung. Eine Erhöhung der zulässigen Flugbewegungen von 320'000 auf 346'000 Flugbewegungen läuft daher einem umweltrechtlich saniertem Flughafen diametral zuwider und ist deshalb nicht zuzulassen. Die planerische Obergrenze des Flughafens gemäss Zürcher Flughafengesetz ist eine fundamentale Forderung der Bevölkerung rund um den Flughafen. Diese ist verhältnismässig und daher auch im SIL-Objektblatt (SIL-5) einzuhalten.
- 65 Eine gegenüber den heutigen, über die letzten Jahre konstant rund 261'000 Flugbewegungen, nochmalige Zunahme von rund 85'000 Flugbewegungen bis auf 346'000 Flugbewegungen im Jahre 2030, ist der Bevölkerung des Kantons Zürich (egal welcher Himmelsrichtung!) schlicht nicht mehr zuzumuten. Die Folge sind nur übermässige, negative, lästige und schädliche Immissionen. Das wirtschaftliche Interesse der Flughafen Zürich AG und der übrigen Profiteure vom Flughafen muss seine Schranke dort haben, wo die Erhaltung einer lebenswerten Umwelt und guten Lebensqualität beeinträchtigt wird. Aus diesen Gründen ist zwingend, dass das Flughafenwachstum mit dem SIL-Objektblatt SIL-5 eine klare Beschränkung auf der Einhaltung des Zürcher Fluglärmindezes (ZFI), der grundsätzlich strikten Einhaltung der Nachtflugsperrung von sieben Stunden (23.00 bis 06.00 Uhr) sowie einer Beschränkung der Höchstkapazität des Flughafens Zürich im Zürcher Flughafengesetz auf insgesamt maximal 320'000 Flugbewegungen findet (§ 3 Flughafengesetz Kanton Zürich [LS 748.1]). Weder in der Bundesverfassung, dem LFG noch aus der Betriebskonzession der Flughafen Zürich AG oder sonstigem Bundesrecht lässt sich ein Drehkreuz mit Anspruch auf 346'000 Flugbewegungen jährlich ableiten.

## **8. Antrag 8: Gekrümmter Nordanflug von 06.00 bis 06.30 Uhr**

### **8.1. Gekrümmte Nordanflug als Präzisionsanflug sofort flieghar und sicher**

- 66 Die aufliegenden Dokumente enthalten keine ernsthafte Prüfung von Alternativen. Die Variante des gekröpften oder gekrümmten Nordanflugs wurde mit dem vorliegenden Entwurf des SIL-5 und dem Grundlagenbericht nicht näher geprüft. Ebenfalls erfolgte kein Vergleich mit Westanflügen über wenig besiedeltem Gebiet in Verbindung mit Starts nach Norden auf Piste 32. Dies, obwohl bezüglich dem gekröpften Nordanflug

das BAZL mit Entscheid vom 20. Juni 2008 den gekröpften Nordanflug basierend auf der VFR-Technologie als "fliegbare und sicher" bezeichnet hat. Man könnte ihn längst fliegen, wenn man wirklich wollte. Zudem gibt es bezüglich dem Westanflug beim BAZL und bei der Flughafen Zürich AG eine Machbarkeitsstudie aus dem Jahre 2002, welche dem Vernehmen nach rund 40'000 Westanflüge als fliegbare und sicher bezeichnet und für eine Umsetzung in den damaligen provisorischen Betriebsreglementen empfohlen wurde. Weiter liegt dem BAZL und der Flughafen Zürich AG eine Expertise eines ausländischen renommierten Instituts im Luftfahrtbereich aus dem Jahre 2014 vor, welche die Machbarkeitsstudie aus dem Jahre 2002 bestätigte und zudem einen weitgehend kreuzungsfreien Betrieb in Aussicht stellte. Der Westanflug wurde dabei als sehr gute Alternative empfohlen.

- 67 Aus einer umfassenden Evaluation der letzten über 10 Jahren, in Berücksichtigung der neuen Aviatik-Erkenntnisse, hat sich gemäss Einschätzung von Fachexperten der Skyguide, der Swiss (inkl. jeweilige Fachverbände), der Flughafen Zürich AG, der Deutschen Flugsicherung sowie der Luftwaffe ergeben, dass der **gekrümmte Nordanflug (GNA oder in der englischen Fachsprache CNA, nachfolgend "GNA" benannt) als Präzisionsendflug auf Piste 14 möglich** ist (Dokumentation zur Anpassung des SIL-Objektblattes zur Umsetzung von Sicherheitsmassnahmen im SIL vom 15. September 2016 auf S. 19 bei FN 10). Dieser GNA ist gemäss diesen Experten aufgrund der Geographie und der Fluggeometrie **von Westen her zu führen**. Zudem zeigte sich gemäss dieser Experten-Evaluation, dass der GNA mit dem bestehenden ILS auf Piste 14 mit einem sog. *Radius-To-Fix-Leg (RF-Leg)* auf den Endanflug auf Piste 14 möglich ist. Beim *Radius-To-Fix-Leg (RF-Leg)* wird nicht einfach nur ein Abdrehpunkt definiert, sondern zusätzlich der einzuhaltende Kurvenradius, wodurch die Flugzeuge den Flugweg auch in der Kurve sehr genau einhalten können. Mit einem solchen Verfahren kann ein Sicherheitsniveau erreicht werden, das mit den herkömmlichen Anflugkonzepten vergleichbar ist, wie auf S. 19 dieser Dokumentation im Ergebnis festgehalten ist. **Gemäss diesem Expertenbericht ist der Einsatz des GNA insbesondere in der ersten halben Stunde am Morgen zwischen 06.00 Uhr und 06.30 Uhr möglich; so insbesondere auch wenn der deutsche Luftraum wegen der DVO gesperrt ist** (Dokumentation zur Anpassung des SIL-Objektblattes zur A. Umsetzung von Sicherheitsmassnahmen im SIL vom 15. September 2016 auf S. 19 und bei FN 11). Der gekrümmte Nordanflug (GNA) ist somit gemäss der Expertenevaluation **ab sofort als Präzisionsanflug in der Zeit von 06.00 – 06.30 Uhr fliegbare und sicher** sowie von der Kapazität her vollends tauglich. Insbesondere ist damit auch von den vom BAZL und dem Flughafen einberufenen Experten bestätigt, dass der gekrümmte Nordanflug **völlig unabhängig von Deutschland einführbar** ist. Bekanntlich landen die interkantonalen Grossraumflugzeuge in der ersten Tagesstunde auf Piste 34 grösstenteils in der Zeit von 06.00 – 06.20 Uhr, während danach bis 07.00 Uhr nur noch vereinzelt Flugzeuge landen. Der GNA in der Zeit von 06.00 Uhr bis 06.30 Uhr ist somit über gar nicht oder nur dünn besiedeltes Gebiet eine **volltaugliche Alternative zu Südanflügen** über dichtest besiedeltes Gebiet. Der GNA ist daher unentbehrlich für die umweltrechtliche Sanierung des Flughafens.

68 Nachdem mit dem Entwurf SIL-Objektblatt (SIL-5) in erster Linie die Gesamtkomplexität des Systems Flughafen Zürich reduziert werden soll, ist der nach den Vorakten einführungsreife GNA **gleichzeitig mit dem SIL-5** einzuführen und nicht erst unbestimmt später (vgl. Dokumentation zur Anpassung des SIL-Objektblattes zur Umsetzung von Sicherheitsmassnahmen im SIL vom 15. September 2016 auf S. 20). Dementsprechend ist der GNA antragsgemäss im SIL-Objektblatt (SIL-5) als Standardverfahren von 06.00 Uhr bis 06.30 Uhr aufzunehmen.

## 8.2. Zürcher Fluglärmindex (ZFI)

69 Mit 63,2 Ja- Stimmen nahmen die Zürcher Stimmbürgerinnen und Stimmbürger den sog. ZFI an. Der Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) wurde von einem unabhängigen Expertengremium im Auftrag der Zürcher Volkswirtschaftsdirektion entwickelt. Weder die politischen Parteien noch die Regionen rund um den Flughafen wirkten bei der Entwicklung mit.

70 Im Gegensatz zu bisherigen Lärmbeurteilungsmethoden, welche mit über mehrere Stunden gemittelten Durchschnittswerten arbeiten, wird der ZFI anhand der tatsächlichen Lärmwirkung errechnet. Die Masseinheit des ZFI ist die Zahl der stark gestörten Personen. Er setzt sich aus zwei Komponenten zusammen: a) Der Anzahl der stark belästigten, nicht schlafenden Personen und b) der Anzahl der durch Fluglärm im Schlaf stark gestörten Personen.

71 Gemäss dem ZFI wohnen 94,06 Prozent der gemäss ZFI lärmbeeinträchtigten Personen im Kanton Zürich. Der Kanton Aargau folgt mit 5,26 Prozent. Im Kanton Thurgau wohnen 0,46 Prozent der Betroffenen, im Kanton Schaffhausen 0,07 Prozent. Deutschland verzeichnet gemäss dem ZFI nur 0,16 Prozent Fluglärmbeeinträchtigung aus Zürich. Die Fakten sprechen somit eine klare Sprache. Es gibt kein sachliches Argument, warum der gemäss Experten fliegbar und sichere GNA mit ausreichender Kapazität nicht eingeführt wird. Dementsprechend ist der GNA im SIL-Objektblatt mit den Anpassungen SIL-5 raschmöglichst einzuführen und heute festzusetzen, sofern gemäss unserem Antrag 6 die Anpassungen am SIL-Objektblatt SIL-5 nicht sistiert werden.

## 8.3. Anflugrouten in den gekrümmten Nordanflug (GNA)

72 Auf der Karte der Anflugrouten auf S. 21 (Abb. 12) der Dokumentation zur Anpassung des SIL-Objektblattes zur Umsetzung von Sicherheitsmassnahmen im SIL vom 15. September 2016 ist ersichtlich, dass direkte Anflugrouten aus den Warteräumen GIPOL und AMIKI in den gekrümmten Nordanflug wegfallen und stattdessen vom Warteraum AMIKI ein Bogen südlich der Stadt Zürich geflogen werden soll. Die Karte trägt folgenden Hinweis: "Die Routenführung im grenzüberschreitenden An- und Abflugbereich ist noch mit der deutschen Flugsicherung gemeinsam zu planen und einvernehmlich abzustimmen." Zu diesen Ergebnissen äussert sich der Grundlagenbericht oder der SIL-5 zu Unrecht nicht.

73 Aus Sicht der Vernehmlassenden ist jedenfalls unergründlich, wieso dieser Bogen vom Warteraum AMIKI südlich der Stadt Zürich vorbei oder über Teile der Stadt Zürich geflogen werden muss, um in den gekrümmten Nordanflug einzulenken und wieso nicht wie bisher **in einem direkten Bogen vom Warteraum GIPOL** über wenig besiedeltes Gebiet in den gekrümmten Nordanflug eingebogen werden kann. Das ist zu ändern.

## 9. Antrag 9: Gekrümmter Nordanflug von 06.00 bis 07.00 Uhr

74 Mit dem gekrümmten Nordanflug (GNA, in der englischen Fachsprache CNA) in der Zeit **von 06.30 bis 07.00 Uhr** sind gemäss dem Expertenbericht gleichzeitige Starts ab Piste 28 nach Westen nicht möglich, würden diese doch ab der Hauptstartpiste 28 direkt ins Gebiet zur Bereitstellung der Anflüge bzw. ab den Pisten 32 und 34 in die entgegengesetzte Richtung der Anflüge führen. Damit wird von Luftfahrtlobby-Kreisen im Entwurf SIL-Objektblatt SIL-5 behauptet, dass der gekrümmte Nordanflug in der Zeit von 06.30 bis 07.00 Uhr werktags und in der Zeit von 06.30 bis 09.00 Uhr an Wochenende und süddeutschen Feiertagen nicht möglich sein soll (Dokumentation zur Anpassung des SIL-Objektblattes zur Umsetzung von Sicherheitsmassnahmen im SIL vom 15. September 2016 auf S. 19).

75 Der erwähnte Vorbehalt aus dem erwähnten Bericht basiert dabei offensichtlich auf der nicht weiter hinterfragten Annahme, dass Flugzeuge in Zürich bereits ab 06.00 Uhr nach Norden oder Westen starten müssten. Dafür besteht allerdings *tatsächlich kein Grund*. Nach geltendem Art. 19 des rev. vBR-2005 (im Zuge des Bundesgerichtsentscheidendes vom 22. Dezember 2010, revidiert diesbezüglich im Jahre 2011) dürfen bei Landungen von Norden Starts erst ab 07.00 Uhr (also nicht ab 06.00 Uhr) erfolgen. Im Rahmen der Gerichtsverfahren zum vBR-2005 wurden die ursprünglich noch vorgesehenen maximal 4 Starts auf der Piste 28 nach Westen ab 06.30 Uhr gestrichen, weil diese nicht erforderlich sind und weil diese unverhältnismässig zum damit einhergehenden Lärmproblem sind. In der Praxis landen denn auch die interkontinentalen Grossraumflugzeuge grösstenteils in der Zeit von 06.00 bis 06.20 Uhr. Dies erlaubt Transferpassagieren wegen der benötigten Umsteigezeit und Schweizer Passagieren wegen dem Anfahrtsweg bestenfalls einen Start ab 07.00 Uhr.

76 Starts der Swiss sowie der Billigfluggesellschaften vor 07.00 Uhr sind dabei völlig unrealistisch, da die Passagiere aus der Grossagglomeration Zürich mit öV (Bahn) frühestens um ab 05.55 Uhr überhaupt im Flughafenterminal sein können. Müssten sie früher am Flughafen sein, so wäre dies nur mit dem Auto oder privaten Nachtbussen möglich oder es müsste direkt am Flughafen übernachtet werden. Zumindest Ersteres liegt nicht im öffentlichen Interesse. Aus diesem Grunde ist auch nicht auf die Wünsche des Quantitäts-Wachstums von Billigfluggesellschaften Rücksicht zu nehmen, sondern auf die qualitativ höherstehenden Business- und Tourismusverkehr abzustellen. *Mit anderen Worten sind Starts vor 07.00 Uhr wegen dem Anfahrtsweg weder praktisch noch nötig*. Sie führen nur zu unerwünschten weiteren Nebenerscheinungen

landseits (mehr Autoverkehr da kein öV-Zubringer, nachts mehr Strassenlärm, mehr Parkierungsprobleme usw.). Die mit dem Entwurf des SIL-5 angepeilten Starts ab 06.00 Uhr, insbesondere auch in der Zeit von 06.30 bis 07.00 Uhr, entspringen dem Begehren der Aviatik nach einem völlig unverhältnismässigen Wachstum mit übermässigen Kapazitätssteigerungen, was wegen den damit einhergehenden unverhältnismässigen Lärm und anderen Emissionen schlicht nicht im öffentlichen Interesse und damit unverhältnismässig ist, wie das schon die Gerichte zum vBR-2005 erkannt haben.

- 77 Verzichtet man somit auf die unverhältnismässigen Starts in der Zeit von 06.00 bis 07.00 Uhr, fällt somit auch der Hindernisgrund weg, um den gekrümmten Nordanflug (GNA) unabhängig von Deutschland in der Zeit von 06.00 Uhr bis 07.00 Uhr täglich einzuführen. Damit reduzieren sich die infolge der DVO vorerst provisorisch und dann vorläufig mit Notrecht eingeführten Südlandungen über dichtest besiedeltes Gebiet noch auf die Zeit von 07.00 bis 09.00 Uhr an Wochenenden und süddeutschen Feiertagen. Dementsprechend ist dieser Antrag begründet und im SIL-Objektblatt als Teil der der Anpassungen SIL-5 aufzunehmen.

## **10. Antrag 10: Prüfung und Einsetzung technisch neuer Entwicklungen**

- 78 Es seien im Übrigen fortlaufend sämtliche technischen Massnahmen nach den neuesten Entwicklungen seitens der Flughafen Zürich AG und der Fluggesellschaften zu prüfen und im SIL-Objektblatt oder anderen Erlassen wie insbesondere dem Betriebsreglement des Flughafens Zürich festzusetzen, welche die Bevölkerung im dichtest besiedelten Gebiet vor übermässigen oder unnötigem Fluglärm insbesondere in der ersten Tagesstunde (06.00 – 07.00 Uhr) und der ersten (22.00 – 23.00 Uhr) und zweiten Nachtstunde (23.00 – 23.30 Uhr) schützen.
- 79 Das verlangt das umweltrechtliche Vorsorgeprinzip, das raumplanungsrechtliche Konzentrationsgebot, das planungsrechtliche Gebot einer umfassenden Interessenabwägung (vgl. Art. 3 RPV) sowie das verfassungsrechtliche Gebot der Verhältnismässigkeit.
- 80 In diesem Sinne soll wie angedacht ein Lärmgebühren-Regime geschaffen werden, das die Anreize zu lärmindernden Triebwerken und dem lärmindernden Fliegen sowie die Slots von 07.00 – 22.00 Uhr begünstigt und gegenteiliges Verhalten oder Slots in der Zeit von 06.00 – 07.00 oder ab 22.00 Uhr mit deutlich höheren Gebühren sanktioniert.

## 11. Antrag 11: Bericht zu den berücksichtigten, teilweise berücksichtigten oder nicht berücksichtigten Stellungnahmen

81 Als vertrauensbildende Massnahme der Bundesbehörden gegenüber der betroffenen Bevölkerung und den Vernehmlassenden erwarten wir, dass unsere Forderungen und Vorschläge ernsthaft geprüft werden und dass die Vernehmlassenden darüber direkt informiert werden, wie und wann die einzelnen Forderungen und Vorschläge in den Entscheidungsprozess einfließen, bzw. basierend auf welchen Argumenten sie gegebenenfalls nicht berücksichtigt werden. Es ist ein entsprechender Bericht als Teil des Planungsberichts zu publizieren und diesen überdies an **die Adresse des diese Stellungnahme unterzeichnenden Rechtsvertreters** resp. aller Stellung nehmenden Rechtsvertreter per Post oder elektronisch zukommen zu lassen.

## 12. Antrag 12: Grundlagenbericht des BAZL vom 27.11.2024

82 Die vorliegende Anpassung des SIL-Objektblatts (SIL-5) ist gemäss der Zusammenfassung zu diesem Bericht auf Seite 7 auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 7. September 2021 zurückzuführen, welches die Genehmigung des Betriebsreglements 2014 des Flughafens Zürich durch das BAZL beurteilt hat. Das Bundesverwaltungsgericht stellte fest, dass die Sachplanbehörde und damit der Bundesrat die Lärmbelastung zwischen 22.00 und 23.30 Uhr nicht hinreichend eruiert habe, weshalb die Bindungswirkung der SIL-Festsetzung zum Gebiet mit Lärmauswirkungen entfalle. Zudem stellte das Gericht fest, dass es sich beim Flughafen Zürich um eine umweltrechtlich sanierungsbedürftige Anlage handle. Daher seien alle Massnahmen zu prüfen, die zu einer Reduktion der Fluglärmbelastung beitragen können, wobei bereits auf Stufe Sachplan eine Ermittlung und Abwägung der Interessen erfolgen müsse.

83 Die Anpassungen des SIL-Objektblatts mit dem vorliegenden Entwurf SIL-5 werden zu einem grossen Teil vom Grundlagenbericht abgeleitet oder damit begründet.

84 Allerdings sind die Beurteilungen der Massnahmen einseitig aus Sicht des BAZL und der Aviatik vorgenommen. Die Verträglichkeit mit gültigem Recht wie USG oder LSV oder der Empfehlungen der EKLB wurden nicht oder höchstens zum Teil berücksichtigt. In den wesentlichen Punkten ist die Bewertung der Massnahmen und der Interessenabwägung ergebnisorientiert in erster Linie zu Gunsten der Aviatik und der Flughafen Zürich AG ausgefallen. Nicht einmal die vom Zürcher Volk im Flughafengesetz in § 3 gewünschte planerische Obergrenze von 320'000 Flugbewegungen pro Jahr wird als Zielgrösse anerkannt; der SIL-5 hebt diese nun auf 346'000 Flugbewegungen an, was mit einseitigen und teils reichlich aviatikgetriebenen Interessenabwägungen im Grundlagendokument verankert werden soll. Auch die Nachtflugsperrung gemäss § 3 Flughafengesetz des Kantons Zürich wird mit schlicht falschen Interessenabwägungen im Grundlagendokument den wirtschaftlichen Interessen der Aviatik untergeordnet. Beispielsweise ist es durchaus möglich, die Vergabe der Slots generell ab 22.00 Uhr und insbesondere ab 22.30 (oder zumindest eventualiter ab 22.45 Uhr) so auszdün-

nen, dass in der ersten Nachtstunden nur noch Slots an volkswirtschaftlich und drehkreuzrelevante Verbindungen, insbesondere zur Beibehaltung des 4-Wellenprinzips des Home-Carriers zu volkswirtschaftlich relevanten Destinationen, vergeben werden. Solche Fragen wie die Berücksichtigung der von der EKLB mit ihrem Bericht vom 09.12.2021 geforderten Anpassungen der Lärmgrenzwerte und die Erkenntnisse und Massnahmen gemäss dem ZFI werden schlicht tabuisiert. Diverse Beurteilungen der Massnahmen im Grundlagendokument bestreiten die Vernehmlassenden. Der Grundlagenbericht darf nicht ohne rechtliche Prüfung für weitere Verfahren als rechtskonform betrachtet werden.

#### IV. WICHTIGER ENTSCHEID AUS SICHT BUND UND KANTON ZÜRICH

85 Insgesamt stellen sich aus übergeordneter Optik für die **Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich**, den **Regierungsrat des Kantons Zürich** wie auch für den **Bundesrat** folgende **vier (4) strategische Entscheidungen**:

86 **A)** Bis heute sind den Vernehmlassenden 17 Volksabstimmungen im Kanton Zürich zum Flughafen Zürich bekannt. Davon sind 15 Abstimmungen zu Gunsten des Flughafens ausgefallen. Da aufgrund der Bevölkerungsdichte am meisten Stimmberechtigte im Süden wohnhaft sind, erfolgten diese Resultate mehrheitlich mit deren Unterstützung. Mit der Festsetzung der vorliegenden zweiten Etappe des SIL-Objektblattes (SIL-5) riskieren die Flughafen Zürich AG, das BAZL, das UVEK, dass künftig die grosse Mehrheit der Bevölkerung im Süden des Flughafens gegen den Flughafen und seine Infrastrukturbauten sein werden. Eine Bevölkerungsmehrheit für den Flughafen und die Luftfahrtlobby in der Schweiz (Swiss, Edelweiss, Helvetic u.a.) wird dann jedenfalls bei kantonalen Abstimmungen im Kanton Zürich nicht mehr zu erreichen sein, weil selbst der bevölkerungsreichste Teil des Kantons Zürich im Süden des Flughafens (Stadt Zürich, Stadt Dübendorf und Stadt Uster, Glattal, Pfannenstiel, Züricher Oberland) sich von der Flughafenlobby geprellt fühlt, mit Fluglärm reichlich belästigt ist und daher künftig mehr Flughafenvorlagen nicht mehr zustimmen mag. Damit blockieren sich die Flughafen- und Luftfahrtkreise mit Genehmigung des hier als Entwurf beantragten SIL-Objektblattes (SIL-5) künftig gleich selbst, weil mit ihrer aktuellen Flughafenpolitik jegliches vernünftige Augenmass verloren ging. Zudem wären die Stadt und die Agglomeration Zürich selbst für Ausländer als Touristen- und Kongressstadt sowie als Europahauptsitz für internationale Unternehmen (z.B. Google) nicht mehr attraktiv, weil die Lebensqualität durch den allgegenwärtigen Fluglärm stark beeinträchtigt ist. Es bleibt das klare Fazit, dass ein Flughafen nicht gegen, sondern mit der Bevölkerung zu betreiben ist. Ein Flughafen kann schliesslich nur mit der grossen Mehrheit der Bevölkerung im dicht besiedelten Süden des Flughafens langfristig rechtssicher betrieben werden.

87 **B)** Von Anfang an mit rund 3'200 jährlichen Flugbewegungen in der Zeit nach 23.00 Uhr zu rechnen und zudem dies als "Betriebszeit" des Flughafens einzuschliessen, ver-

letzt die Interessen der betroffenen Bevölkerung im dichtest besiedelten Gebiet im Süden, aber auch rund um den Flughafen, am Erhalt einer 7-stündigen Nachtflugsperre und damit an einem minimalen Gesundheitsschutz, in gravierender Weise.

- 88 C). Gemäss § 3 Flughafengesetz des Kantons Zürich ist der Regierungsrat des Kantons Zürich verpflichtet, bei Überschreiten von 320'000 Flugbewegungen dem Kantonsrat Antrag auf Einführung einer staatlichen Bewegungsbeschränkung zu stellen. Mit der Genehmigung des abgeänderten Objektblattes für den Flughafen Zürich in der vorliegenden Vorlage (SIL-5) mit einer Nachfrageprognose bis in 5 Jahren von 346'000 Flugbewegungen im Jahre 2030 (vgl. Entwurf SIL-Objektblatt SIL-5, S. 2) ist die Gefahr dann gross, dass der Zürcher Kantonsrat eine solche Bewegungsbeschränkung von 320'000 Flugbewegungen oder vielmehr sogar weniger einführen wird. Das kann auch nicht im Interesse der Flughafen Zürich AG und des BAZL oder des Bundesrates sein.
- 89 D) Laut § 10 Flughafengesetz des Kantons Zürich ist der Regierungsrat des Kantons Zürich verpflichtet, bei Überschreiten des ZFI geeignete Massnahmen zu ergreifen, um den Wert wieder auf die Zahl von 47'000 zu bringen. 47'000 ist der Richtwert, der laut Volksentscheid nicht überschritten werden darf. Bereits im Jahre 2008 wurde der ZFI erstmals überschritten. Trotz klarem gesetzlichen Auftrag sind keine Massnahmen bekannt, welche der Zürcher Regierungsrat deswegen eingeleitet hat. Ein wichtigster Faktor, welche zur massiven Überschreitung des ZFI geführt hat, ist allerdings unbestrittenemassen anerkannt: Die stark zunehmende Zahl der Südanflüge am Abend nach 22.00 Uhr, d.h. in der ersten Nachtstunde. Der ZFI bestätigt ebenfalls unbestritten das umweltrechtliche Prinzip, dass Lärm kanalisiert werden muss und insofern so wenig Menschen wie möglich zu belasten. Südstarts und Südanflüge über das dichtest besiedelte Gebiet sind nach Verfassung und Gesetz wenn immer möglich zu vermeiden, soweit sie überhaupt zulässig sind. Dies erst recht, als die heutigen Südanflüge immer noch nur auf einem vorläufigen Betriebsregime (revidiertes vBR-2005) basieren, welchem noch keine umfassende umweltrechtliche Sanierung des Flughafens im Sinne des Umweltschutzgesetzes zugrunde liegt und insofern nicht rechtens sind.

---

Wir ersuchen Sie, unsere hiermit gestellten Anträge zu prüfen und zu berücksichtigen.

**Wir bitten Sie, uns auf dem Postweg an die eingangs erwähnte Adresse darüber zu informieren.**

Aus den vorgenannten Tatsachen und Rechtsgründen ersuchen wir Sie, sehr geehrte Damen und Herren, die eingangs gestellten Anträge gutzuheissen.

Mit vorzüglicher Hochachtung

RA Christopher Tillman

***Einschreiben/2-fach***

**Beilagen:**

- A. Vollmachten
1. Text der Publikation im BBL
  2. Formular-Stellungnahme für VFSN-Mitglieder und die lärm betroffene Bevölkerung

**Kopie per E-Mail an:**

- *Klientschaft*
- *Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Frau Regierungsrätin Carmen Walker Späh, Delegierte des Kantons Zürich im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG, c/o Herr Generalsekretär Dr. iur. Gian Schmid, Kaspar-Escher-Haus, Generalsekretariat, Neumühlequai 10, Postfach, 8090 Zürich ([gian.schmid@vd.zh.ch](mailto:gian.schmid@vd.zh.ch))*
- *Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Amt für Mobilität, Herr Markus Traber, Amtschef, Kaspar-Escher-Haus, Neumühlequai 10, Postfach, 8090 Zürich ([markus.traber@vd.zh.ch](mailto:markus.traber@vd.zh.ch))*
- *Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Amt für Mobilität, Abteilung Flughafen / Luftverkehr, Herr Mark Dennler, Abteilungschef, Neumühlequai 10, Postfach, 8090 Zürich, ([mark.dennler@vd.zh.ch](mailto:mark.dennler@vd.zh.ch))*
- *Fluglärm Forum Süd, die Behördenorganisation der Gemeinden und Städte im Süden des Flughafens Zürich ([geschaefsstelle@fluglaermforum.ch](mailto:geschaefsstelle@fluglaermforum.ch))*