|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ............. .................................................. ............... ........................ |  | **Einschreiben**Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)Sektion Sachplan und Anlagen3003 Bern |

Küsnacht, ..... . .......................... 2016

|  |
| --- |
| Stellungnahme zum MitwirkungsverfahrenSachplan Infrastruktur Luftfahrt - Anpassung Objektblatt für den Flughafen Zürich |

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Stellungnahme zum Entwurf des SIL-Objektblatts ist bis zum 8. November 2016 schriftlich beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), Sektion Sachplan und Anlagen, 3003 Bern, einzureichen. Die Frist ist mit heutiger Eingabe gewahrt.

Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zur Anpassung des Objektblatts Flughafen Zürich stelle ich folgende Rechtsbegehren:

* 1. Von der Anpassung des SIL-Objektblatts sei abzusehen und das Verfahren sei zu sistieren.
	2. Insbesondere sei der Einsatz der Flugbetriebskonzepte zu überarbeiten.
	3. Insbesondere sei von Südstarts und -landungen abzusehen.
	4. Insbesondere sei die Fluglärmbelastung und -verteilung zu minimieren.
	5. Insbesondere sei keine Erhöhung der Flugbewegungen und der Stundenkapazität vorzusehen.

Dies mit folgenden 10 Begründungen:

* 1. Sach- und Richtpläne sind auf einen langfristigen Planungshorizont ausgerichtet und sollen für mindestens 25 Jahre Rechtssicherheit schaffen. Die Festlegungen im SIL-Objektblatt werden diesem Anspruch nicht gerecht. Die Rahmenbedingungen sind zu eng ausgelegt und lassen kaum Planungsspielraum zu.
	2. Im Hinblick auf die Umsetzung des Staatsvertrags ist das Objektblatt noch einmal anzupassen. Es ist verantwortungslos und unzumutbar, die Anpassung des Objektblatts zum jetzigen Zeitpunkt vorzunehmen und die nachgelagerten Verfahren einzuleiten. Planungs- und Rechtssicherheit würden somit verletzt.
	3. Die aufliegenden Dokumente erhalten keine ernsthafte Prüfung von alternativen Flugbetriebskonzepten. Die Variante gekröpfter Nordanflug wurde nicht näher geprüft, ebenfalls erfolgte kein Vergleich mit Westanflügen über wenig besiedeltem Gebiet. Die im SIL-Objektblatt vorgesehenen Flugbetriebskonzepte sind anderen valablen Alternativen gegenüber zu stellen.
	4. Die Anpassung des Objektblatts verstösst gegen die Grundprinzipien des Raumplanungs- und Umweltrechts sowie der Lärmschutzverordnung. Rund 30 Gemeinden sind zusätzlich im Gebiet mit Hindernisbegrenzung registriert und weitere 20 Gemeinden sind neu im Gebiet mit Lärmauswirkungen enthalten. Die vermeintlichen Sicherheits- und Betriebsoptimierungen am Flughafen gehen allesamt zu Lasten von Mensch, Raum und Umwelt. Würde eine Nachhaltigkeitsbeurteilung über die Auswirkungen als Folge der Umsetzung des angepassten SIL-Objektblatts erstellt werden, wäre das Ergebnis vernichtend.
	5. Die Verlängerungen der Piste 28 im Westen (für Landungen von Osten) und der Piste 32 (für Starts nach Norden) tragen, auch ohne den Staatsvertrag mit Deutschland, wesentlich zur Verbesserung der Sicherheit im Flugbetrieb bei. Die Pisten können so bei allen Wetterlagen für weitgehend alle Flugzeugtypen für Landungen resp. für Starts verfügbar gemacht werden, wodurch verschiedene Kreuzungspunkte am Boden und in der Luft entfallen und die Komplexität bei den Betriebsabläufen vermindert werden kann. Somit liegt auf der Hand, dass Wettersituationen und Südstarts bzw. -landungen als Gründe für zusätzliche Kapazitätserweiterungen missbraucht werden. Das Flugbetriebskonzept hat sich an den Sicherheits- und Betriebsoptimierungen und nicht an Kapazitätserweiterungen auszurichten.
	6. Das Flugbetriebskonzept ist hochkomplex und schwer verständlich. Auffallend ist, dass je nach Wettersituation der Flugbetrieb ändert und eine stattliche Anzahl verschiedener Flugbetriebsvarianten zum Einsatz kommen. Unverständlich ist insbesondere, dass eine Wettersituation wie Bise als Parameter herangezogen wird. Ebenfalls unklar ist der Unterschied zwischen schlechter Sicht und Nebel, insbesondere wenn der Flugbetrieb zwischen diesen beiden Parametern komplett verschieden ausgestaltet werden soll. Zudem wird stark bezweifelt, dass die Variantenvielfalt die Komplexität des Flugbetriebs mindert und die Sicherheit sich erhöht. Das Flugbetriebskonzept hat sich nach eindeutig bestimmbaren Parametern bzw. Wettersituationen auszurichten. Die Vielzahl der Flugbetriebsvarianten ist zu reduzieren.
	7. Südüberflüge – Südstarts geradeaus genauso wie Südlandungen – sind abzulehnen, unzweckmässig und gemäss den bundesrechtlichen Vorgaben unzulässig. Über 90% 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 dichtbesiedelten Süden. Südstarts und -landungen sind ein Sicherheitsrisiko für die Bevölkerung. Sie missachten den Grundsatz, möglichst wenige Menschen zu schädigen. Die An- und Abflugrouten müssen daher über unbesiedelte oder weniger dicht besiedelte Gebiete gelegt werden.
	8. Südstarts geradeaus wurden im Jahr 2000 während dreier Monate geflogen und es mussten deswegen Schulen teilweise schliessen, weil an ein Unterrichten nicht mehr zu denken war. Südstarts geradeaus lassen die kantonalen Richtwerte zur Fluglärmbegrenzung gemäss dem Zürcher Fluglärm-Index (Anzahl stark gestörter Personen) noch weiter aus dem Ruder laufen. Die Lärmberechnungen in den Unterlagen widersprechen ferner der realen Wahrnehmung durch die betroffene Bevölkerung und das zugrunde gelegte Lärmmass wurde zu Recht vom Bundesgericht bemängelt. Südstarts geradeaus sind somit auch aufgrund der massiven zusätzlichen Lärmverursachung und der vorgesehenen Auffächerung der Flugrouten und damit weiteren Fluglärmverteilung abzulehnen.
	9. Als letztlich kapazitätserhöhende Massnahme sind Südstarts geradeaus auch abzulehnen, weil eine Kapazitätserhöhung weder im öffentlichen Interesse liegt noch erforderlich ist. Die Unterlagen gehen bis ins Jahr 2030 von rund 346 000 Flugbewegungen aus. Diese Prognose hat weder Hand noch Fuss. Seit dem Jahr 2000 ist die Anzahl der Flugbewegungen zurückgegangen. Es ist unrealistisch, von einer plötzlichen, markanten und überaus konstanten Zunahme der Flugbewegungen auszugehen. Mehr Kapazität benötigt der Flughafen heute und morgen nicht. Die Südabflüge geradeaus wie auch die Festlegung der Stundenkapazität auf 70 Bewegungen pro Stunde sind daher abzulehnen.
	10. Die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens ist anerkannt. Eine Kapazitätserhöhung braucht unsere Volkswirtschaft jedoch nicht. Weder der vorgesehene Umsteigeranteil von über 30% noch der derzeitige Transferanteil des Frachtverkehrs von fast 70% erbringen einen volkswirtschaftlichen Mehrwert. Eine Kapazitätserhöhung verfolgt nicht die Interessen der Öffentlichkeit und fördert den Wirtschaftsraum Zürich nicht. Die Bevölkerung ist nicht bereit, noch mehr Lasten zu tragen, damit das Hub-System am Flughafen unnötig erweitert werden kann.

Aus den vorstehend genannten Tatsachen und Gründen ersuche ich Sie höflich um Gutheissung der eingangs gestellten Begehren.

|  |
| --- |
| Freundliche Grüsse |

.................. ...........................



|  |  |
| --- | --- |
|  |  |

|  |
| --- |
|  |

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |