



Legis Rechtsanwälte AG
legis-law.ch

Einschreiben

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
(UVEK)
Herr Bundesrat Albert Rösti
Vorsteher
Postfach
3003 Bern

Zürich, 28. November 2024

241128-BAZL-Vernehmlassung-Revision LFG-B01-def-CT.docx
CT/ed

Stellungnahme des Verein Flugschneise Süd – NEIN (VFSN), 8117 Fällanden, im Rahmen der Vernehmlassung zur Revision des Luftfahrtgesetzes

Sehr geehrter Herr Bundesrat Albert Rösti
Sehr geehrter Herr BAZL-Amtsdirektor Christian Hegner
Sehr geehrte Frau Esther Jutzeler
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir nehmen Bezug auf das zur Vernehmlassung stehende eingangs erwähnte Dossier bezüglich Revision des Luftfahrtgesetz 2024. Namens und auftrags des Verein Flugschneise Süd – NEIN (VFSN), 8117 Fällanden, lassen wir uns wie folgt innert Frist mit Anträgen und Begründungen vernehmen:

ANTRÄGE

1. *Es sei auf die zusätzlichen Worte "und betrieblichen Umfang" in Art. 36a Abs. 2 LFG der Vernehmlassungsvorlage ersatzlos zu verzichten.*
2. *Es sei darauf zu verzichten, Entscheide der kantonalen Behörden zu Nebenanlagen explizit von der Zustimmung des BAZL abhängig zu machen.*
3. *Es sei auf die Änderungen bei den Projektierungszonen und den Sicherheitszonen zu verzichten.*

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 Luigi Lanzi

Forchstrasse 2 / Kreuzplatz
Postfach
8032 Zürich
Switzerland

Phone +41-44-560 80 80
Fax +41-44-560 80 90
lawyer@legis-law.ch

Eingetragen
im Anwaltsregister

I. FORMELLES

- 1 Der Rechtsvertreter des Verein Flugschneise Süd – NEIN (VFSN) ist gehörig bevollmächtigt (Beilage 1).
- 2 Der VFSN wurde im Jahre 2002 gegründet und hat seit rund 22 Jahren zum Ziel, Überflüge der südlichen Region des Flughafens Zürich-Kloten durch zivile Flugzeuge zu verhindern. Der VFSN ist der massgebliche private Verband der Stadt Zürich sowie der südlichen Region des Flughafens (www.vfsn.ch) und ist als solcher auch dem BAZL seit über 20 Jahren bekannt. Aufgrund dieser Zielsetzungen fühlt sich der VFSN veranlasst, zur vorliegenden aktuellen Revision des Luftfahrtgesetzes vernehmen zu lassen.
- 3 Der VFSN hat verschiedentlich im Zusammenhang mit der Änderung von verschiedenen Betriebsreglementen und von Plangenehmigungen zu Vorhaben der Flughafen Zürich AG Einsprache oder Beschwerde bei den betreffenden Instanzen bis ans Bundesgericht geführt und auch sonstige Anträge und Korrespondenzen zu Flughafenthemen an diverse Behörden von Bund und Kanton gerichtet. In all diesen Verfahren ist die Legitimation zur Führung von Einsprachen, Beschwerden oder auch Vernehmlassungen und Stellungnahmen vom BAZL, dem UVEK und den Gerichten anerkannt worden. Dementsprechend ist der VFEN auch zur vorliegenden Stellungnahme legitimiert.

II. MATERIELLES

A. Ausgangslage

- 4 Bis ins Jahr 2000 galt eine Nachflugsperr von 00:30 Uhr bis 05:00 Uhr (vgl. damaliges Betriebsreglement 0 mit Einschluss der bilateralen Vereinbarung 1984 mit Deutschland). Das spielte insofern keine Rolle, als man das u.W. in der Praxis fast nie ausnutzte und sich die Nachtflugthematik bis dann nie richtig stellte; nicht zuletzt auch daher, als man diesen Verkehr – wenn schon – mit Starts Richtung Norden *oder* Landungen von Norden her *über dünn besiedeltes Gebiet abwickelte*.
- 5 Der Flughafen Zürich hat gemäss geltendem Betriebsreglement eine "Betriebszeit" von 06.00 Uhr – 23.30 Uhr (Anhang 1 Art. 1 Betriebsreglement).
- 6 Allerdings besteht gemäss dem gleichen geltenden bundesrechtlichen Betriebsreglement vom 30. Juni 2011 (in der Fassung vom 13. Juli 2023) eine "Verkehrseinschränkung während der Nachtzeit" (Titel C vor Art. 11 Anhang 1 Betriebsreglement). Dementsprechend bestimmt das bundesrechtliche Betriebsreglement des Flughafens Zürich eine unter einem besonderen Titel regulierte "Nachtflugordnung" im Rahmen des Betriebsreglementes.

Demnach dürfen Starts und Landungen des gewerbsmässigen Verkehrs gemäss Art. 12 Abs. 1 Anhang 1 Betriebsreglement auch nach Bundesrecht nur bis 23.00 Uhr geplant werden. Einzig verspätete Starts und Landungen werden bis 23.30 Uhr ohne besondere Bewilligung geduldet. Mit anderen Worten darf der Flughafen eine halbe Stunde von 23:00 Uhr – 23:30 Uhr für den Verspätungsabbau *ohne Weiteres* benutzen. An der grundsätzlichen Nachtflugordnung ändert sich dadurch nichts.

- 7 Gemäss Flughafengesetz des Kantons Zürich obliegt dem Staat und damit dem Kanton Zürich *"die Aufsicht über die Einhaltung der Nachtflugordnung"* gemäss Art. 12 Abs. 1 Anhang 1 Betriebsreglement. Dabei wirkt der Kanton Zürich darauf hin, dass eine Nachtflugsperr von 7 Stunden eingehalten wird (§ 3 Abs. 3 Satz 1 Flughafengesetz).
- 8 Mit anderen Worten sehen sowohl das bundesrechtliche Betriebsreglement im Anhang 1 eine Nachtflugordnung vor, die deckungsgleich ist mit der Einhaltung einer siebenstündigen Nachtflugsperr von 23:00 bis 06:00 Uhr gemäss dem Zürcher Flughafengesetz.
- 9 Einzig durch den praktisch largen Vollzug besteht zuweilen der Eindruck, dass es keine Nachtflugordnung von 23:00 Uhr – 06:00 Uhr gemäss Betriebsreglement oder gemäss Zürcher Flughafengesetz gibt.
- 10 Die FZAG wie auch das BAZL fühlt sich aktuell insofern "bedroht" als nun die kantonale Zürcher Volksinitiative ("Flughafen-Nachtruhe-Initiative") eine tatsächlich strikte Einhaltung der siebenstündigen Nachtflugsperr mit Nachtruhe von 23:00 Uhr – 06:00 Uhr fordert. Aus Sicht der FZAG und des BAZL versuchen damit die fluglärmkritischen Organisationen die effektiven Betriebszeiten des Flughafens einzuschränken, *da die strikte Einhaltung wohl nur möglich ist, wenn die Slotvergabe ab 22:00 Uhr leicht bis stark ausgedünnt und eingeschränkt wird.*
- 11 Heute darf die FZAG bekanntlich die halbe Stunde von 23:00 Uhr – 23:30 Uhr für den sog. Abbau von Verspätungen nutzen. Fiele dieses Zeitfenster weg, so die Meinung und Argumentation der Initiativgegner wie die FZAG und flughafen-nahe Organisationen, wären Langstreckenverbindungen gefährdet und damit *einerseits* der Anschluss der Schweiz an Destinationen in Asien, Südamerika und Afrika und *andererseits* für Geschäfts- Tourismus- und Transferflüge in die wichtigeren Städte in Europa. Namentlich wären die mehreren Rotationen eines Flugzeuges der SWISS nur noch unter optimalen Bedingungen möglich und könnten daher in der Praxis bei Verspätungen oft nicht mehr vollendet werden, was wirtschaftliche Einbussen bringen könnte. So die Argumentation namentlich der Swiss mit ihrem Heimflughafen Zürich und der FZAG.
- 12 Aus Sicht der FZAG und des BAZL ist derzeit offenbar unsicher, ob die Flughafen-Nachtruhe-Initiative abgelehnt wird oder bei der anstehenden kantonalen Volksabstimmung durchkommt.

Also geht es mit der ohnehin vorgesehenen Revision des Luftfahrtgesetzes (LFG) nun darum, für diesen Fall *quasi nebenbei und noch* vor der *Abstimmung über die kantonale*

Zürcher Flughafen-Nachtruhe-Initiative vorzusorgen mit dem Ziel, dass Bundesrecht dann "im Ernstfall" kantonales Zürcher Recht "überspielt".

B. Zu den Anträgen

1. Zum Antrag 1

- 13 Das BAZL resp. das UVEK beantragt dem Bundesrat und dem Bundesparlament (National- und Ständerat), dass nicht nur wie heute *der Bestand* der Landesflughäfen Genf und Zürich geschützt ist (wie das bereits heute seit erst wenigen Jahren im LFG steht), sondern *insbesondere neu auch der betriebliche Umfang* der beiden Landesflughäfen Genf und Zürich den Schutz des Gesetzes (LFG) haben sollen. Damit soll sichergestellt werden, dass sich die *Eckwerte des bestehenden Flughafenbetriebes, insbesondere die Betriebszeiten*, a) durch die kantonal-zürcherische Flughafen-Nachtfluginitiative bei Annahme derselben oder b) bei umweltrechtlichen Lärmsanierungsverfahren aufgrund von Vorgaben der Eidg. Kommission für Lärmbekämpfung (EKLK) sowie c) gerichtlicher Entscheidungen, durchsetzen sollten und insbesondere nicht geschmälert werden sollten. Die Lärmsanierung der beiden Landesflughäfen dauert nämlich aus umweltrechtlicher Sicht immer noch an (der Flughafen Zürich hat genau genommen noch immer erst ein vorläufiges Betriebsreglement 2005 mit seitherigen leichteren Anpassungen).
- 14 Die Einführung nebst dem schon bisherigen Schutz des Bestandes der Landesflughäfen Genf und Zürich mit neu zusätzlich einem "Schutz des betrieblichen Umfangs" *bedeutet im Klartext*, dass künftig die beiden Landesflughäfen Genf und Zürich jegliche Änderungen am Betriebssystem des Flughafens gegenüber heute (Stand: 30.11.2024) damit bekämpfen können, dass diese nebst der Betriebskonzession für den Bestand des Flughafens a) direkt aus dem LFG einen *rechtlichen Anspruch auf Beibehaltung des heutigen wirtschaftlichen Betriebes* aus Gründen der Amortisation ihrer wirtschaftlichen Investitionen haben *und* b) im Falle der Limitierung des Betriebssystems beispielsweise durch Ausdünnung der Slotvergabe bereits ab 22:00 Uhr (zwecks Erhöhung der Chancen, dass es keinen Verspätungsabbau nach 23:00 Uhr braucht und die Nachtflugsperre ab 23:00 Uhr strikte eingehalten werden kann) vom Bund und Kanton eine *Entschädigung verlangen* können. Damit steht dann als Argument gegen die kantonale Flughafen-Nachtfluginitiative *oder* gegen lärmrechtlich motivierte Einschränkungen der Betriebszeiten der beiden Landesflughäfen Genf und Zürich, das "Schreckgespenst" der Entschädigungszahlungen und rechtlich eine *besser zu ihren Gunsten gewichtete gesetzgeberische Interessenabwägung* zur Verfügung.
- 15 Umgekehrt können sich die beiden Landesflughäfen (insbesondere die FZAG in Zürich) bei der immer noch andauernden "Suche" nach einem "definitiven" Betriebsreglement jeweils als Begründung darauf berufen, dass ein Vollbetrieb des Flughafens von 06.00 Uhr – 23:00 Uhr gemäss gesetzlichem Schutz des *bisherigen betrieblichen Umfangs gemäss LFG aus Bundesrecht* nötig ist (sprich zwingend ist) und man dann

die Verspätungen nicht nur bis 23:30 Uhr, sondern sogar nötigenfalls sogar bis gegen 24:00 Uhr *ohne Weiteres* abbauen dürfe.

- 16 Mit anderen Worten sollen in diesem Spannungsfeld die *wirtschaftlichen Interessen der FZAG und der SWISS stärker gewichtet werden* als die Bedürfnisse der Gesundheit und der Ruhe und Lebensqualität suchenden Bevölkerung in den Anflugschneisen ab 23:00 Uhr.
- 17 Aus diesem Grunde ist nebst dem schon *bestehenden Schutz der beiden Landesflughäfen in ihrem Bestand* der nun neu vorgesehene zusätzliche *Schutz des bisherigen betrieblichen Umfangs der beiden Landesflughäfen*, jedenfalls was den Flughafen Zürich betrifft, in Gutheissung des gestellten Antrages, *abzulehnen*.

2. Zum Antrag 2

- 18 Mit der Revision sollen Entscheide der kantonalen Behörden zu Nebenanlagen explizit von der Zustimmung des BAZL abhängig gemacht werden. Begründet wird dies damit, dass die kantonalen Behörden regelmässig «nicht über vertiefte Fachkenntnisse» oder das «Wissen über tatsächliche lokale Verhältnisse und Anforderungen» verfügten. Diese Behauptung und die damit einhergehende Entmachtung der kantonalen Behörden und die Reduktion der Mitspracherechte werden vom VFSN entschieden abgelehnt. Es geht auch hier offensichtlich darum, die Kompetenzen der Bundesbehörden zu stärken zu lasten der kantonalen Behörden und letztlich der Betroffenen, ohne dass dafür eine tragfähige Begründung abgegeben wurde.

3. Zum Antrag 3

- 19 Gemäss der bundesrechtlichen Vorlage soll der Anwendungsbereich der Projektierungszonen inhaltlich (Flugplatzperimeter, Gebiete mit Lärmbelastung und mit Höhenbeschränkung) und zeitlich massiv ausgebaut werden. Gleichzeitig werden die Mitwirkungsrechte und der Rechtsschutz abgebaut. Ähnliches ist im Zusammenhang mit den Sicherheitszonenplänen vorgesehen. Auch dort sollen die Rechte der Betroffenen abgebaut und der Rechtsschutz geschwächt werden.

- 20 Die geplante Ausweitung des Geltungsbereichs der Projektierungszonen und der Sicherheitszonen sowie der Abbau der Mitwirkungsrechte und des Rechtsschutzes werden seitens des VFSN abgelehnt. Es geht dem Bundesrat letztlich auch hier offensichtlich darum, die Machtstellung des Bundes bzw. der Luftfahrtindustrie gegenüber den Betroffenen zu verstärken, obwohl dafür keinerlei Veranlassung besteht.

Wir bitten Sie, unsere vorstehenden Ausführungen und Begründungen zu berücksichtigen.

Gerne erwarten wir Ihren schriftlichen Bericht an meine eingangs erwähnte Adresse.

Mit vorzüglicher Hochachtung



RA Christopher Tillman

Vorab per E-Mail an: esther.jutzeler@baszl.admin.ch

zweifach

Beilage 1: Vollmacht

Beilage 2: Einladungsschreiben des UVEK zur Vernehmlassung

Kopie an (inkl. Beilagen):

- Staatskanzlei Kanton Zürich, Frau Dr.iur. Kathrin Arioli, Neumühlequai 10, Postfach, 8090 Zürich
- Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, Amt für Mobilität, Abteilung Flughafen/Luftverkehr, Herr Mark Dennler, Postfach, 8090 Zürich