

Absender (Einsprecher/in):

Vorname: _____

Name: _____

Strasse, Nr.: _____

PLZ, Ort: _____

Tel. (optional): _____

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern

☐ : Ich bin VFSN-Mitglied

☐ : Ich bin (noch) nicht VFSN-Mitglied

(Zutreffendes bitte ankreuzen)

Ich, vorerwähnte/r Absender/in

Einsprecher/in

gegen

Flughafen Zürich AG, Postfach, 8058 Zürich

Gesuchstellerin

erhebe fristgerecht mit nachstehenden Anträgen und Begründungen

EINSPRACHE

betreffend

**Gesuch um Genehmigung einer Änderung des Betriebsreglements – Betriebsreglement
2014/2017 (öffentliche Auflage vom 19. Januar bis zum 17. Februar 2026)**

Anträge:

1. Es seien die beantragten Änderungen vom geltenden vorläufigen Betriebsreglement nicht zu genehmigen.
2. Es seien die beantragten neuen Abflugrouten (insbesondere Südstarts geradeaus, Abflugrouten ab Piste 16, Entflechtung ab Piste 28 mit Führung von Starts über die Stadt Zürich, Dübendorf und Fehraltorf) über den dicht besiedelten Süden nicht zu genehmigen.
3. Es sei bei einer allfälligen Genehmigung oder teilweisen Genehmigung des Gesuches allfälligen Rechtsmitteln die aufschiebende Wirkung nicht zu entziehen (Art. 55 Abs. 1 VwVG).

Begründung:

Einmal mehr muss die Bevölkerung Einsprache erheben gegen die geplanten Veränderungen der An- und Abflüge am Flughafen Zürich. Das Gesuch des Flughafens Zürich wird grösstenteils mit "Sicherheit" begründet. Das BAZL hält bei der Publikation des erwähnten "Sicherheitsberichts" aus dem Jahr 2012 jedoch fest: "Der Flughafen ist zertifiziert und er wird heute ausreichend sicher betrieben".

Begründung (Fortsetzung):

Keine Änderungen im Betriebsreglement (Antrag 1):

Der Flughafen Zürich wird mit dem gültigen Betriebsreglement sicher betrieben. Eine Anpassung der Flugrouten ist nicht notwendig.

Keine Südstarts geradeaus bei Bise, Abflugrouten ab Piste 16, Entflechtung ab Piste 28 (Antrag 2):

Die beantragten Südstarts geradeaus bei Bise führen nach dem Start entweder a) mit unmittelbarer Rechtskurve über Zürich Nord / Wipkingen / Altstetten / Schlieren / Urdorf, b) geradeaus über Dübendorf und Zumikon mit späterer Linkskurve über die Stadt Uster, c) geradeaus mit Rechtskurve über Küsnacht/Erlenbach/Herrliberg und dann Rechtskurve über Kilchberg/Rüschlikon/Thalwil oder d) geradeaus weiter über Meilen/Uetikon/Männedorf und dann nach rechts über die Stadt Wädenswil. Das sind nur ungefähre Richtrouten. Abweichungen zu Nachbargemeinden wird es häufig geben.

Die beantragten Südstarts geradeaus werden mit dem Bericht «Sicherheitsüberprüfung Flughafen Zürich» aus dem Jahr 2012 begründet. Dieser Bericht wurde durch den Flughafen Zürich, das BAZL und Skyguide sowie Vertretern der Swiss und der Luftwaffe erstellt. Volksvertreter, die die Sicherheit aus dem Aspekt Bevölkerung beurteilt hätten, waren nicht involviert. So wird im Bericht auch festgehalten, dass unter Anderem dieser Aspekt nicht betrachtet wurde: «Auswirkungen auf Dritte am Boden ausserhalb des Flughafens. Dies betrifft den Lärm, aber auch die Sicherheit im Sinne der Third Party Risks». Damit angesprochen ist «safety on ground». Dieser Bericht ist somit einseitig und unvollständig.

Aktuell wurden die Südstarts geradeaus nur bei Bise beantragt. Die Wetterlage Bise und deren Kriterien und wie lange dementsprechend geflogen werden soll wird aber nicht näher definiert. Im Bericht wurden die Südstarts geradeaus in drei Varianten beurteilt: Bei Bise/Nebel, bei Start-Spitzenzeiten über Mittag und den ganzen Tag mit dem Nordkonzept. Die Beurteilung für den ganzen Tag bei allen Wetterlagen hat die beste Bewertung. Die Vermutung liegt nahe, dass mittelfristig die Südstarts geradeaus aus Kapazitätsgründen an jedem Tag durchgeführt werden sollen.

Aus diesem Grund darf dieses Startverfahren zum Schutz der Bevölkerung nie bewilligt werden!

Kein Entzug der aufschiebenden Wirkung zu Südstarts geradeaus und Abflugrouten Piste 16 (Antrag 3):

Der Sicherheitsbericht mit der Beurteilung der Südstarts geradeaus stammt aus dem Jahr 2012. Beim Gesuch des Flughafens für das Betriebsreglement 2017 erachtete der Flughafen die Einführung der Südstarts geradeaus als nicht dringend und hat keinen Entzug der aufschiebenden Wirkung beantragt. Beim nun neu aufgelegten Gesuch im Jahr 2026 (14 Jahre nach dem Sicherheitsbericht) will der Flughafen Zürich der Bevölkerung das Recht auf die gerichtliche Beurteilung wegnehmen und die Südstarts geradeaus per sofort einführen. Der Flughafen begründet dies mit «Das heutige Betriebskonzept mit der tiefsten Sicherheitsmarge und tiefsten Kapazität soll durch ein Konzept mit hoher Sicherheitsmarge und genügend Kapazität ersetzt werden».

Dem Flughafen geht es mit der sofortigen Einführung der Südstarts geradeaus primär um die Kapazität. Die erwähnte «tiefste Sicherheit» soll die sofortige Einführung legitimieren. Warum nach 14 Jahren plötzlich eine Dringlichkeit aus Sicherheitsgründen bestehen soll, ist nicht nachvollziehbar. Die Sicherheit der Bevölkerung am Boden wurde noch nie geprüft und wird weiterhin ignoriert.

Die Bevölkerung wehrt sich gegen diese neuen Südüberflüge (Südstarts geradeaus nebst den Südanflügen) und die kapazitätssteigernden Pläne des Flughafens Zürich über das dichtest besiedelte Gebiet des Kantons. Wir erwarten, dass das BAZL die Sicherheit und Lärmbelastung der Bevölkerung bei der Interessensabwägung zumindest gleich stark gewichtet, wie die Wünsche des Flughafens Zürich.

Zusätzlich machen wir/mache ich folgende Gründe gegen die beiden Gesuche geltend:

☐ Siehe persönliches Beiblatt (*nicht nötig, falls vorhanden ankreuzen, sonst weglassen*).

Teilnahmeerklärung

Der Verein Flugschneise Süd – NEIN (VFSN) resp. sein Rechtsvertreter, RA Christopher Tillman, Legis Rechtsanwälte AG, 8032 Zürich, wird hiermit als Zustelladresse im Einsprache- wie auch in folgenden Rechtsmittelverfahren mit voller Vertretungsvollmacht in dieser Sache ernannt (Art. 11a VwVG). Dadurch entstehen für mich persönlich keine Gerichts- oder Anwaltskosten.

Ort/Datum

Unterschrift