



Legis Rechtsanwälte AG  
legis-law.ch

Bundesamt für Zivilluftfahrt  
Sektion Sachplan und Anlagen  
3003 Bern

Zürich, 5. Februar 2026  
260205-Einsprache-BR 2014\_2017\_2026-DEF-CT  
CT/pt

## Einsprache gegen Änderungen des vorläufigen Betriebsreglement 2014/2017

Sehr geehrte Damen und Herren

In Sachen

### **1. Verein Flugschneise Süd – NEIN (VFSN) und Mitbeteiligte**

- 1.1. **Verein Flugschneise Süd – NEIN (VFSN)**, 8117 Fällanden
- 1.2. **44 weitere Privatpersonen** (anonymisiert für die Publikation im Internet)
- 1.3. **Weitere XXXX Einsprechende**, welche sich mit der an die Mitgliederinnen und Mitglieder des VFSN vom VFSN per Post verschickten Formulareinsprache mit oder ohne Logo des VFSN, welche unter anderem seit dem 26.01.2026 auf [www.vfsn.ch](http://www.vfsn.ch) publiziert war und auch von Nichtmitgliedern ausgedruckt und unterzeichnet werden konnte, mit dieser eigenhändig unterzeichneten Formulareinsprache mit Teilnahmeerklärung als Partei mit Bezug auf nachfolgende Anträge und Begründungen dieser Einsprache bezeichnet haben und dabei den VFSN resp. den unterzeichnenden Rechtsanwalt als Zustelladresse und ihren Rechtsvertreter in dieser Sache bezeichnet haben (Art. 11a VwVG).

### **2. Verein IG pro zürich 12 und Mitbeteiligte**

- 2.1. **Interessengemeinschaft pro zürich 12**, in Zürich (anonymisiert für die Publikation im Internet)
- 3. Stiftung gegen den Fluglärm**, in Zürich (anonymisiert für die Publikation im Internet)

**Einsprechende**

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

Dr. Stefan Schalch LL.M.

lic.iur.

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

lic.iur. Marco Sulser LL.M.

MLaw Remo Meyer

lic.iur. Thomas Reimann  
Konsulent

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

alle vertreten durch Rechtsanwalt lic.iur. Christopher Tillman LL.M., Fachanwalt SAV Bau- und Immobilienrecht, Legis Rechtsanwälte AG, Forchstrasse 2 / Kreuzplatz, Postfach, 8032 Zürich

gegen

**1. Flughafen Zürich AG**, Postfach, 8058 Zürich

**Gesuchstellerin**

betreffend

**Gesuch um Genehmigung einer Änderung des Betriebsreglements – Betriebsreglement 2014/2017**

## **EINSPRACHE**

ein mit dem

## **RECHTSBEGEHREN**

1. *Es sei auf das Gesuch für die Änderung des Betriebsreglements vBR 2014/2017) nicht einzutreten.*
2. **2.1.** *Es sei Teil 3.3 des vBR 2014/2017 (neues Bisenkonzept mit Start Piste 16 geradeaus) nicht zu genehmigen.*

**Eventualiter** *seien Starts ab Piste 16 geradeaus auf 18 Tage pro Jahr zu beschränken (5% Nutzung gemäss Gesuch und den auf 5% basierenden Berechnungen zum Gesuch).*

**2.2.** *Es sei Teil 3.1 vBR 2014/2017 (Entflechtung Abflugrouten ab Piste 28, insbesondere die Südroute quer über die Stadt Zürich und weiteren südlichen Gebieten) nicht zu genehmigen.*

**2.3.** *Es sei Teil 3.2 vBR 2014/2017 (Abflugrouten ab Piste 16, insbesondere Einführung neuer "wide left turn" ab Piste 16) nicht zu genehmigen.*

3. *Es sei Teil 3.4 vBR 2014/2017 (Flexibilisierung der Pistenbenützung mit den beantragten Änderungen von Art.*

*19 Abs. 1 und Abs. 2 gemäss Anhang 1 "An- und Abflugverfahren" (vorläufiges) Betriebsreglement 2011; Stand am 13. Juli 2023) nicht zu genehmigen bezüglich*

*a) Einführung Starts ab Piste 16 mit Linkskurve von 0600 – 0700 Uhr (Art. 19 Abs. 1 Anhang 1 vBR 2014/2017); es sei das bisherige Konzept beizubehalten, sowie*

*b) Einführung Starts ab Piste 16 geradeaus oder mit Rechtskurve bei Bise oder anderen meteorologischen Gründen von 0600 – 0700 Uhr (Art. 19 Abs. 2 Anhang 2 vBR 2014/2017) nicht zu genehmigen; es sei das bisherige Bisenkonzept beizubehalten.*

4. *Es sei das Begehren auf Entzug der aufschiebenden Wirkung von Beschwerden aller SID16-Routen abzuweisen, so insbesondere betr.*

*a) neues Bisenkonzept mit Start ab Piste 16 geradeaus, sowie*

*b) Anpassung Startrouten ab Piste 16 (namentlich zur Einführung neuer Start ab Piste 16 mit langgezogener Linkskurve ("wide left turn").*

5. *Es sei über eine Medienmitteilung oder über eine Publikation im Bundesblatt sowie **zusätzlich mit einem Kurzs Schreiben** an die Adresse des Rechtsvertreters der vorliegenden Einsprechenden **bis zum 1. März 2026** mitzuteilen, wieviele Einsprachen gegen das Gesuch um Änderung des vorläufigen Betriebsreglements 2014/2017 **gemäss amtlicher Publikation vom 19.01.2026 bis und mit 17.02.2026 mit der Formulareinsprache gemäss Beilage 1 mit oder ohne Logo des Verein Südschneise Süd- NEIN (VFSN)** mit Poststempel bis und zum 17.02.2026 eingegangen sind.*

6. *Alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen (zuzüglich MwSt) zu Lasten der Gesuchstellerin.*

## BEGRÜNDUNG

### A. Überblick

#### Inhaltsverzeichnis

|        |                                                                                                          |    |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| A.     | Überblick .....                                                                                          | 4  |
| B.     | Formelles .....                                                                                          | 4  |
| 1.     | Vertretung .....                                                                                         | 4  |
| 2.     | Anfechtungsobjekt / Fristwahrung .....                                                                   | 5  |
| 3.     | Wahrung der bisherigen Einsprachen im fortgeführten Verfahren .....                                      | 6  |
| 4.     | Legitimation .....                                                                                       | 6  |
| C.     | Materielles .....                                                                                        | 7  |
| 1.     | Antrag 1 (Nichteintreten) .....                                                                          | 7  |
| 2.     | Antrag 2 (Nichtgenehmigung) .....                                                                        | 8  |
| 2.1.   | Neues Bisenkonzept mit Start Piste 16 geradeaus .....                                                    | 8  |
| 2.1.1. | Zum Eventualantrag .....                                                                                 | 9  |
| 2.2.   | Entflechtung Abflugrouten ab Pisten 28 (insbesondere Südroute nach<br>Osten über die Stadt Zürich) ..... | 10 |
| 2.3.   | Abflugrouten ab Piste 16 .....                                                                           | 11 |
| 3.     | Antrag 3 (Flexibilisierung der Pistenöffnungszeiten betr. Piste 16) .....                                | 14 |
| 4.     | Antrag 4 (Kein Entzug der aufschiebenden Wirkung von Beschwerden) .....                                  | 14 |
| 5.     | Antrag 5 (Bekanntgabe der Anzahl Einsprachen) .....                                                      | 16 |

### B. Formelles

#### 1. Vertretung

1 Der Rechtsvertreter der Einsprechenden ist gehörig bevollmächtigt.

- BO:** - Vollmachten und Teilnahmeerklärungen der Einsprechenden der früheren Einsprachen  
gegen Änderungen im Verfahren BR2014/2017 **bei den Akten BR 2014 / 2017**
- erneuerte Vollmacht Verein Flugschneise Süd – NEIN (VFSN), Fällanden **Beilage B.1**
  - erneuerte Vollmacht IG pro zürich 12 und Mitbeteiligte **Beilage B.2**
  - erneuerte Vollmacht Stiftung gegen Fluglärm **Beilage B.3**
  - Vollmacht Privatperson 1 (anonymisiert) **Beilage B.4**

- Vollmacht Privatperson 2 (anonymisiert) **Beilage B.5**
- Vollmacht Privatperson 3 (anonymisiert) **Beilage B.6**
- Vollmacht Privatperson 4 (anonymisiert) **Beilage B.7**
- Vollmacht Privatperson 5 (anonymisiert) **Beilage B.8**

- 2 Der unterzeichnende Rechtsvertreter agiert als Vertreter und Zustelladresse im Sinne von Art. 11a VwVG für sämtliche Einsprachen gemäss obigem Rubrum dieser Einsprache sowie **zusätzlich der Einsprachen** von Mitgliedern des VFSN oder weiteren Einsprechenden gemäss der ans BAZL mit Postaufgabe bis zum 17.02.2026 fristgerecht verschickten Formulareinsprachen nach dem Muster in **Beilage 1** (siehe zuvor Rubrum Ziff. 1.45) und/oder welche mit ihrer Teilnahmeerklärung RA Christopher Tillman, Legis Rechtsanwälte AG, in Zürich, als ihren Rechtsvertreter bezeichnet haben.

- BO:** - Muster Formulareinsprache mit oder ohne Logo des VFSN, welche der VFSN an seine Mitglieder verschickt hat und auf seiner Homepage [www.vfsn.ch](http://www.vfsn.ch) aufgeschaltet hat **Beilage 1**
- Formulareinsprache sonstiger Einsprechenden, welche mit ihrer Teilnahmeerklärung RA Christopher Tillman, Legis Rechtsanwälte AG, 8032 Zürich, als Vertreter im Sinne von Art. 11a VwVG mandatiert haben **bei den Akten des BAZL**

## 2. Anfechtungsobjekt / Fristwahrung

- 3 Einsprache erhoben wird gegen das Gesuch der Flughafen Zürich AG für die Betriebsreglementsänderung vom 25. Oktober 2013, 31. Mai 2017 und 10. Oktober 2017 mit Ergänzungen vom 23. März 2018, 20. Juni 2019 und 26. November 2020 sowie vom 26. September 2025 und 9. Dezember 2025.
- 4 Vorliegende Einsprache des Verein Flugschneise Süd – NEIN (VFSN) und Mitbeteiligte, des Verein IG pro zürich 12 und Mitbeteiligte sowie der Stiftung gegen den Fluglärm sowie zusätzlich die mit dem Logo des VFSN erhobenen und unterzeichneten Formulareinsprachen, welche aufgrund der dortigen Teilnahmeerklärung dieser Einsprechenden als weitere Einsprecher vom unterzeichnenden Rechtsvertreter im Sinne von Art. 11a VwVG vertreten werden und alle mit Postaufgabe bis zum 17. Februar 2026 (Poststempel) fristgerecht verschickt wurden, wahren alle die bis zum 17. Februar 2026 im Bundesblatt vom 16. Januar 2026 publizierte Einsprachefrist.

- BO:** - Formulareinsprache mit dem VFSN-Logo, welche der VFSN an seine Mitglieder verschickt hat mit Postaufgabe spätestens am 17.02.2026 **bei den Akten des BAZL**
- Couvert zu dieser Formulareinsprache mit dem VFSN-Logo mit Poststempel **bei den Akten des BAZL**

- Formulareinsprache sonstiger Einsprechenden, welche mit ihrer Teilnahmeerklärung RA Christopher Tillman, Legis Rechtsanwälte AG, 8032 Zürich, mandatiert haben **bei den Akten des BAZL**
- Couvert mit Poststempel zu dieser vorliegenden Einsprache **bei den Akten des BAZL**
- track&change der Schweizerischen Post zur vorliegenden Einsprache **Edition**
- Postaufgabequittung der Schweizerischen Post zur vorliegenden Einsprache **Edition**

### 3. Wahrung der bisherigen Einsprachen im fortgeführten Verfahren

- 5 Die Einsprechenden verweisen darauf, dass gemäss Publikation im Bundesblatt vom 16. Januar 2026 die zuvor bei früheren öffentlichen Auflagen eingegangenen Einsprachen im vorliegenden Verfahren bei den Akten des BAZL verbleiben und im Rahmen des vorliegend unter dem neuen Titel "Betriebsreglementsänderung 2014/2017 (BR2014/2017) zusammen mit den Einsprachen zum ergänzten Gesuch zu den beantragten Betriebsreglementsänderungen BR2014/2017 vom BAZL behandelt und vor weiteren Anordnungen geprüft werden. Diese Einsprachen mitsamt deren Beilagen sind somit gemäss BAZL erklärermassen weiterhin gültig und werden hiermit nicht nochmals eingereicht.

**BO:** - Publikation im Bundesblatt vom 16.01.2026 **Beilage C**

- 6 Der unterzeichnende Rechtsvertreter war von diesen Einsprechenden schon damals bei den Einsprachen mit den Änderungen BR2014 und zum BR2017 zum geltenden vorläufigen Betriebsreglement vom Verein Flugschneise Süd – NEIN (VFSN) und Mitbeteiligte wie auch einer Vielzahl von weiteren privaten Einsprechenden im Sinne von Art. 11a VwVG zur Vertretung bevollmächtigt worden.

### 4. Legitimation

- 7 Juristische Personen können gestützt auf Art. 48 Abs. 1 VwVG unter dem Titel der sog. "egoistischen Verbandsbeschwerde" Einsprache erheben, wenn sie als Verband statutarisch zur Vertretung der Interessen ihrer Mitglieder verpflichtet sind und wenn die Mehrheit bzw. eine Grosszahl der Mitglieder betroffen ist und ihrerseits zur Einsprache oder Beschwerde berechtigt wäre. Die Einsprachelegitimation des Vereins Flugschneise Süd – NEIN (VFSN) sowie des Vereins IG pro zürich 12 ergibt sich daraus. Die Stiftung gegen den Fluglärm ist als privatrechtliche Stiftung im Handelsregister des Kantons Zürich eingetragen. Sie besitzt somit juristische Persönlichkeit. Die entsprechende Einsprachelegitimation der beiden erwähnten Vereine wie auch der Stiftung gegen den Fluglärm ist bereits mehrfach von verschiedenen Gerichten und Behörden im Zusammenhang mit dem Flughafen Zürich und Südanflügen sowie Südüberflügen anerkannt worden.
- 8 Die übrigen Einsprechenden dieser Einsprache und der separat verschickten Formulareinsprachen mit oder ohne Logo des Verein Flugschneise Süd - NEIN (VFSN) sind Eigentümer oder

Mieter an der jeweils erwähnten Adresse. Sie sind Partei dieses Verfahrens und zur Einsprache legitimiert. Sie haben gemäss Art. 11a VwVG den unterzeichnenden Anwalt zur Rechtsvertretung mandatiert.

- 9 Durch die beantragten und hier angefochtenen Änderungen werden die Einsprechenden deutlich hörbarem, erhöhtem oder häufigerem Fluglärm ausgesetzt sein. So insbesondere zu den Zeiten der Südstarts geradeaus bei Bise. Aber auch wegen der geplanten Entflechtung der Abflugrouten ab Piste 28 und der beantragten Abflugrouten ab Piste 16, d.h. der neuen Abflugrouten, die südlich des Flughafens über die Stadt Zürich und weiteren südlichen Gebieten führen. Sodann sind die Einsprechenden auch durch das infolge Südstarts erhöhte Absturzrisiko am Boden legitimiert. Keine Rolle spielt im Zusammenhang mit der Legitimation, ob die bereits vorbestehende Belastung durch die Genehmigung des angefochtenen Betriebsreglements und einer damit verbundenen Änderung des Flugregimes mit neuen Abflug- oder Anflugrouten grösser wird, gleich bleibt oder sich gar vermindert (vgl. BGE 124 II 293 E. 3b; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 10.12.2009 E. 3.1, S. 109).
- 10 Die Einsprachelegitimation der Einsprechenden wie auch der bisherigen Einsprechenden gegen Änderungen des vorläufigen Betriebsreglements im Verfahren BR2014/2017 sowie der weiteren Einsprechenden gemäss der ebenso vom unterzeichnenden Rechtsvertreter im Sinne von Art. 11a VwVG vertretenen Einsprechenden, welche die Einsprache mit der Formulareinsprache mit oder ohne VFSN-Logo eingereicht haben, ist daher gegeben.

## C. Materielles

### 1. Antrag 1 (Nichteintreten)

- 11 Einmal mehr muss die Bevölkerung gegen die geplanten Veränderungen der An- und Abflüge am Flughafen Zürich Einsprache erheben. Der Flughafen selbst bezeichnet sein Gesuch als "wesentliche Änderung" (Gesuch der Flughafen Zürich AG von zuletzt 09.12.2025 auf Seite 27 [Gesuch ohne farbig sichtbaren markup-Modus]).
- 12 Das aktuelle vorläufige Betriebsreglement vom 30.06.2011 (Stand am 13.07.2023) und die zuvor im Jahre 2003 eingeführten Südanflüge wurden immer mit dem Staatsvertrag resp. der einseitigen Deutschen Verordnung (DVO) begründet. Das Verfahren BR2014/2017 in der Fassung vom 9. Dezember 2025 begründet die Änderungen mit Sicherheit und ordnungsgemäsem Betrieb (Gesuch der Flughafen Zürich AG [Version ohne Änderungen] auf S. 15 unter dem Titel Begründung des Vorhabens). Mit Deutschland wurde bis heute noch keine Lösung gefunden. Offenbar hat es vom Flughafen und vom BAZL und dem Departement UVEK seit längerem auch keine Bemühungen mehr für eine einvernehmliche Regelung gegeben. Es besteht schon daher kein Grund, aktuell wesentliche Änderungen (Gesuch Ziff. 4.2) am heutigen vorläufigen Betriebsreglement 2005 in der Fassung vom 30. Juni 2011 (Stand am 13. Juli 2023) vorzunehmen. Sämtliche Änderungen, welche nicht mit der DVO begründet sind, sind daher beim aktuell bis zur vollständigen Sanierung des Flughafens nach wie vor vorläufigen Betriebsreglement in der Fassung vom 30. Juni 2011 (Stand am 13. Juli 2023) abzulehnen. Somit sind wesentliche Änderungen am geltenden vorläufigen Betriebsreglement einstweilen weiterhin nicht zulässig. Alternative Anflugverfahren wie der gekröpfte Nordanflug, der gemäss BAZL fliegbare und sicher ist, oder einer Vereinbarung mit Deutschland werden seit Jahren ignoriert. Auch diese Al-

ternativvarianten muss in die Sicherheitsüberprüfung und die Interessenabwägung einfließen, was die Sicherheitsüberprüfung 2012 nicht tut und was bis heute – 14 Jahre später - noch immer nicht weitergebracht wurde und daher aussteht.

- 13 Der Flughafen wird aber bereits heute sicher betrieben; ansonsten dürfte heute und hätte bisher in Zürich gar nicht geflogen werden dürfen. Die beantragten Änderungen des vorläufigen Betriebsreglements haben demgegenüber zu grossen Teilen gar nichts mit der Sicherheit zu tun, sondern mit einer Erhöhung der Kapazität oder Erhaltung der gewünschten Kapazität auch bei schlechteren Wetterbedingungen. Der Flughafen beantragt auch mit dem jüngsten Gesuch nur Änderungen, welche in sein gewünschtes Betriebskonzept passen. Die Begründung, dass mit den geforderten Anpassungen die Sicherheitsmargen erhöht werden, wird nur verwendet, da diese auch den Expansionsplänen des Flughafens dient. Südstarts geradeaus und Anflugrouten ab Piste 16 mit der beantragten Flexibilisierung der Pistenöffnungszeiten ab Piste 16 sind daher bis zur aktuellen Klärung und Bewertung aller Optionen und Varianten abzulehnen; auf die Änderungen BR2014/2017 in der Fassung 2026 des geltenden vorläufigen Betriebsreglements (Stand am 13. Juli 2023) ist daher aktuell nicht einzutreten.
- 14 Die Bevölkerung wehrt sich weiterhin gegen diese neuen Südüberflüge und die seit 2003 nur vorläufig geduldeten Südlandungen. Kapazitätssteigernde Massnahmen unter dem Deckmantel "Sicherheit", so auch mit Südstarts mit starker Rechtskurve, mit weiter Linkskurve (oder mit Südstarts geradeaus), sind daher abzulehnen. So insbesondere bei einem umweltrechtlich nicht vollständig sanierten Flughafen im Rahmen des noch immer nur vorläufigen Betriebreglements.

## **2. Antrag 2 (Nichtgenehmigung)**

### **2.1. Neues Bisenkonzept mit Start Piste 16 geradeaus**

- 15 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 Zollikon / Küsnacht / Erlenbach ZH / 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 Richttrouten. Abweichungen zu Nachbargemeinden wird es aufgrund der Streubreite häufig geben.
- 16 Die beantragten Südstarts geradeaus werden mit dem Bericht "Sicherheitsüberprüfung Flughafen Zürich" aus dem Jahre 2012 begründet. Dieser 14 Jahre alte 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 somit die Thematik "safety on ground", was nicht in Betracht gezogen wurde. Dieser Bericht ist somit einseitig und unvollständig. Er muss zurückgewiesen werden.
- 17 Zudem vermeidet der Flughafen im beantragten geänderten Anhang 1 Art. 19 Abs. 2 Betriebsreglement zu Unrecht eine Angabe über die Anzahl Tage mit Bise pro Jahr zu nennen. Ebenso



fehlt eine Definition der "Bisenlage" um das "Bisenkonzept" entsprechend zu beschränken. So namentlich für den Fall, wenn die Bise unter den massgeblichen Schwellenwert fällt und wieder gemäss Nordkonzept oder Ostkonzept geflogen werden kann. Die Rede ist nur von unbestimmten "meteorologischen Gründen" (und somit nicht nur Bise sein muss), was Tür und Tor öffnet für die weitere Ausweitung der Südstarts geradeaus oder mit Rechtskurve. In den SIL-Gesprächen war von ca. 20 Tagen Bise im Jahr die Rede. Für diese 20 Tage benötigt es keine neuen Flugrouten, die massiv mehr Menschen im dicht besiedelten Gebiet belästigen und einem neuen Sicherheitsrisiko aussetzen. Dies alles ist wie erwähnt unter dem vermeintlichen Titel Sicherheit einzig eine Massnahme, um die Kapazität des Flughafens zu steigern.

- 18 Südabflüge geradeaus mögen zwar künftig kreuzungsfrei geflogen werden und die heute aus Sicherheitsgründen reduzierte Kapazität pro Stunde bei Bise wird wieder erhöht. Sicherer sind die Südstarts geradeaus daher aber nicht, denn der Süden des Flughafens ist dicht besiedeltes Gebiet. Der wichtige Aspekt "safety on ground" wurde wie erwähnt zu Unrecht über entsprechende unabhängige Experten gar nicht abgeklärt: So wird festgehalten: "Auswirkungen auf Dritte am Boden ausserhalb des Flughafens. Dies betrifft den Lärm, aber auch die Sicherheit im Sinne der Third Party Risks". Dieser Bericht ist somit einseitig und unvollständig. Zudem muss rasch die Anhöhe des Pfannenstiels überwunden werden. Das Risiko und die Folgen eines Absturzes beim Start 16 geradeaus sind gross, da es im Süden aufgrund der dichten Besiedlung keine Notlandemöglichkeiten gibt.
- 19 Bei Südstarts geradeaus gemäss beantragtem Bisenkonzept sollen in der Folge rund 55% über Zumikon weiter nach Uster, rund 10% über Zumikon weiter nach Männedorf und Wädenswil, rund 5% über Küsnacht, Erlenbach weiter nach Thalwil und Oberrieden sowie rund 30% mit scharfer Rechtskurve über die Stadtzürcher Quartiere Höngg und Altstetten führen. Aus Sicht der Einsprechenden basieren diese Prozentangaben auf veralteten Datenbasen aus den Jahren 2010 - 2014. Diese müssen zwingend vor einer Entscheidung über Südstarts aktualisiert werden. Nur so können die Auswirkungen auf die Bevölkerung im jeweiligen Sektor geprüft und auf dieser Basis eine Interessenabwägung vorgenommen werden. Das Gesuch der Flughafen Zürich AG in der Fassung vom 9. Dezember 2025 ist abzuweisen.

### 2.1.1. Zum Eventualantrag

- 20 Aus den diversen Unterlagen gibt es widersprüchliche Aussagen zu den Anzahl Tagen, an welchen das neue Bisenkonzept mit Südstarts geradeaus oder mit Rechtskurve geflogen werden soll. Seite 22 des Gesuchs erwähnt eine Betriebszeit des neuen Bisenkonzepts von "ca. 5%". Dies entspricht 18 Tage pro Jahr, an denen das neue Bisenkonzept ganztägig geflogen wird.
- 21 In der Beilage 3c Fachbericht Betriebslärm zum UVB werden die Anzahl Starts auf Piste 16 in der Tabelle 4 auf Seite 6 wie folgt festgehalten:
- 10'125 für ZO (Basis 2023)
  - 23'727 für Zt (ohne Südstarts geradeaus)
  - 29'289 für Zt+ (mit Südstarts geradeaus)

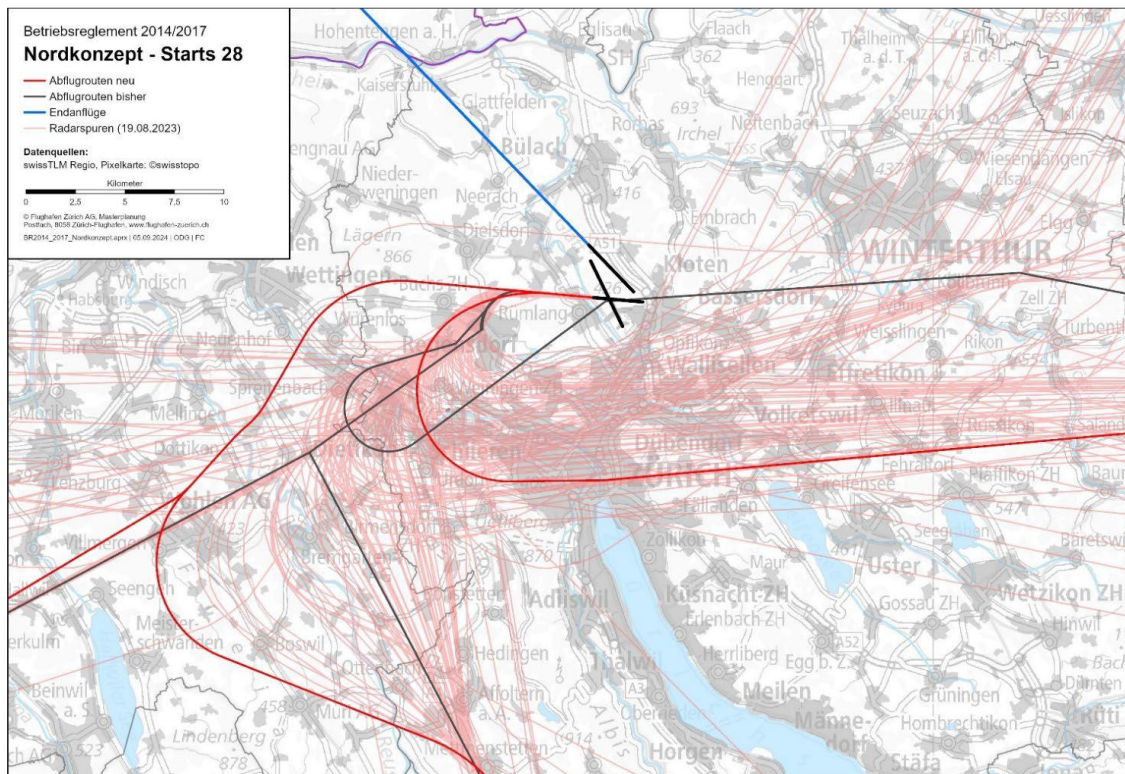
Die Differenz daraus ergibt 5'462 Starts, die mit dem neuen Bisenkonzept erfolgen sollen. Für Zt und Zt+ wird mit 331'030 Flugbewegungen gerechnet. Die Starts sind somit die Hälfte davon und betragen rund 165'000. Die 5'462 Südstarts geradeaus von oben entsprechen somit 3.3%

aller Starts. Die Lärmberechnungen im UVB rechnen mit einer tieferen Anzahl Südstarts geradeaus, als der Flughafen im Gesuch beantragt. Die sogenannte "Entlastung" der Bevölkerung durch Südstarts geradeaus beruht auf falschen Berechnungen. Die im UVB und den EMPA-Berechnungen zum vereinigten Verfahren BR2014/2017 (mitsamt dem im Januar/Februar öffentlich aufgelegtem Berechnungen) sind aus Sicht des Jahres 2026 deutlich überholt und können daher nicht als Grundlage genommen werden. Diese Angaben sind auf aktuellem Zahlenmaterial abzuklären.

- 22 Eine Begrenzung auf Anzahl Tage mit Südstarts geradeaus ist auch notwendig, da "Bise" nicht exakt definiert ist und der Flughafen je nach Kapazitätsbedarf auf das neue Bisenkonzept umstellen wird. Die vom Flughafen Zürich publizierten Flugbewegungen pro Monat zeigen folgende Nutzung des bisherigen Bisenkonzepts (Definition für die Statistik ist: Mehr als 19 Starts ab der Piste 10 nach Osten pro Tag = bisheriges Bisenkonzept): 24 Tage und 2'527 Starts im Jahr 2025 und 20 Tage und 2'039 Starts im Jahr 2024. Die Anzahl Tage mit Bise am Flughafen Zürich sind gemäss MeteoSchweiz deutlich höher. Dies zeigt, dass der Flughafen Zürich aktuell nur im äussersten Notfall auf das Bisenkonzept umstellt. Dies weil die Kapazität mit rund 40 Bewegungen pro Stunde reduziert wird. Mit dem neuen Bisenkonzept ist hingegen eine Stundenkapazität von 80 Bewegungen pro Stunde möglich und die Umstellung auf das neue Bisenkonzept ist daher viel häufiger zu erwarten, wenn dem Flughafen keine Begrenzung auferlegt wird.
- 23 Der Flughafen rechnet mit einer Nutzung von ca. 5% des neuen Bisenkonzepts mit Südstarts geradeaus oder mit Rechtskurve. Im Jahr 2024 entsprechen die 2'039 Starts mit bisherigem Bisenkonzept jedoch nur 1.6% von total 129'009 Starts. Im Jahr 2025 sind es 1.9%. Der Flughafen plant hier bereits eine Verdoppelung bei der Nutzung des neuen Bisenkonzepts mit Südstarts geradeaus oder Rechtskurve. Diese Verdoppelung zulasten der Bevölkerung darf nicht erfolgen und die Anzahl Starts nach neuem Bisenkonzept sind auf 18 Tage pro Jahr zu beschränken.

## **2.2. Entflechtung Abflugrouten ab Pisten 28 (insbesondere Südroute nach Osten über die Stadt Zürich)**

- 24 Gerügt wird, dass mimenten den beantragten Änderungen nach dem Start ab Piste 28 Flüge nach Osten mit einer rund 180°-Kurve zurück neu südlich über die Stadt Zürich und in einem Streubereich unter anderem über die Gemeinden Dübendorf, Fällanden, Volketswil und Effretikon und damit unnötigerweise zusätzlich über dicht besiedeltes Gebiet geflogen werden soll. Diesbezüglich wird auf die über die Stadt Zürich und weiter nach Osten verlaufende rote Linie in Abbildung auf S. 17 des Gesuches des Flughafens im Clean-Modus verwiesen. Auf dem Gesuch im Markup-Modus ist das auf S. 23 ersichtlich.



- 25 Entgegen der Darstellung des Flughafens trifft es nicht zu, dass mit der neuen Führung der Startrouten der Bedarf nach zusätzlichen Starts auf der (die Piste 28 kreuzenden) Piste 16 reduziert werden kann. Vielmehr geht es darum, die Startkapazitäten in den Verkehrsspitzen tagsüber auf 70 Flugbewegungen pro Stunde zu erhöhen (Gesuch der Flughafen Zürich AG vom 9. Dezember 2025 mit Änderungen auf S. 23 oben).
- 26 Die erwähnten Änderungen bedeuten eine Verschlechterung der Situation für die Menschen rund um den Flughafen. Da der Flughafen gemäss BAZL bereits heute sicher betrieben wird, gibt es keinen zwingenden Grund für diese Änderung; insbesondere auch nicht für wesentliche Änderungen beim aktuell immer noch vorläufigen Betriebsreglement (vBR-2005 in der Fassung vom 30.06.2011, Stand am 13.07.2023). Einzig der Wunsch des Flughafens nach mehr Kapazität mit dem aktuellen Pistensystem ist der Grund für diese geplanten Anpassungen. Nicht nachvollziehbar ist weiter, wieso der Kapazitätssteigerung des Flughafens mehr Gewicht beigemessen werden soll als der Sicherheit, Ruhe und der Lebensqualität der Bevölkerung in der Stadt Zürich und im dicht besiedelten Süden des Flughafens.

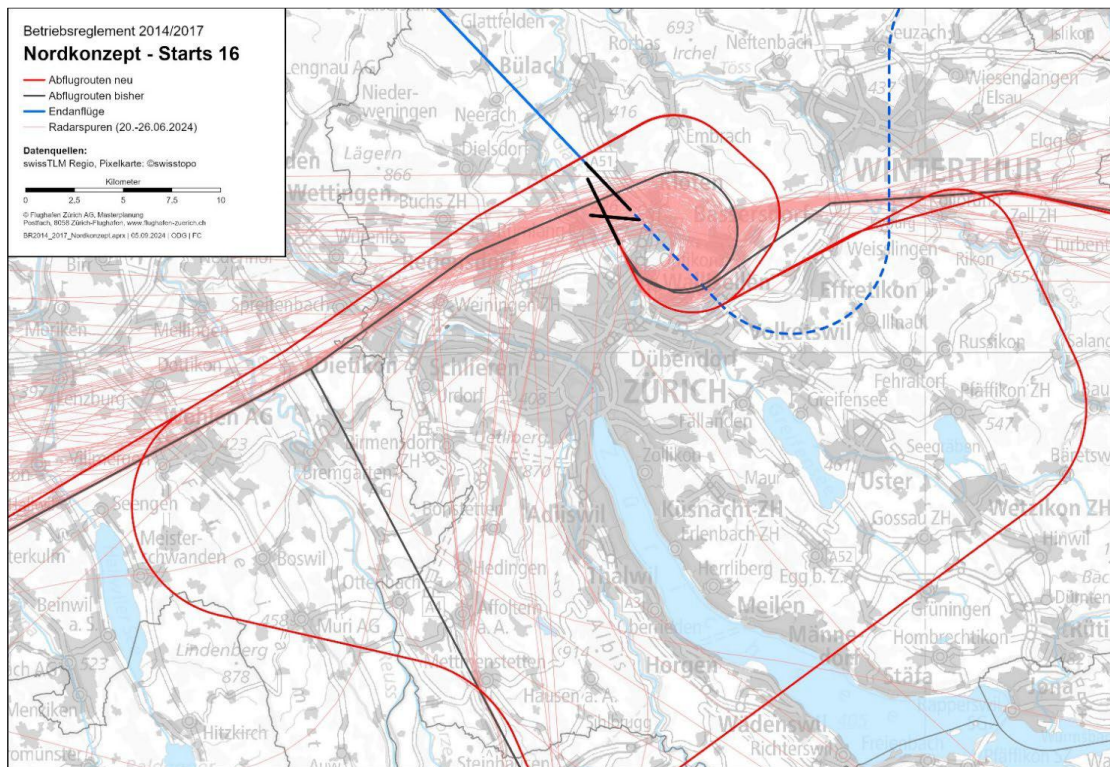
### 2.3. Abflugrouten ab Piste 16

- 27 Die hier monierten neuen Abflugrouten ab Piste 16 sind auf der Abbildung im Gesuch des Flughafens im Clean-Modus auf S. 19 und im Gesuch im markup-Modus auf S. 25 ersichtlich. Die gegenüber dem Abflug ab Piste 16 mit Linkskurve heute bestehende schwarz gezeichnete Abflugroute mit 270°-Kurve soll mit der zusätzlich beantragten rot gezeichneten Abflugroute in einem deutlich weiteren Bogenradius mit 270°-Kurve ergänzt werden. Damit soll zusätzlich zum bestehenden Start 16 mit Linkskurve neu ein neuer Start 16 mit langgezogener Linkskurve eingeführt werden. Demgegenüber hat der Flughafen einen Start ab Piste 16 mit langgezogener Linkskurve schon mit dem vorläufigen Betriebsreglement vom März 2005 beantragt (damals

als "wide left turn" bezeichnet), was die Einsprechenden schon damals angefochten haben und im Ergebnis durchgedrungen sind. Im Laufe des Beschwerdeverfahrens vor dem Bundesverwaltungsgericht hat der Flughafen nämlich auf die Einführung des Starts ab Piste 16 mit langgezogener Linkskurve verzichtet und diesen Antrag im damals laufenden Verfahren zurückgezogen. Auslöser damals für den Antrag auf Einführung des Starts ab Piste 16 mit langgezogener Linkskurve war das Flugzeug Airbus A-340. Dieses Flugzeug wird bei der Swiss und der Edelweiss in Kürze vollends ausgemustert sein. Auch die seither installierten alternativen Verfahren für den Airbus A-340 (Start ab Piste 34 nach Norden und damit ein sog. gegenläufiger Betrieb) sind schon bald – wohl vor der Inkraftsetzung der hier monierten Betriebsreglementsänderungen – nicht mehr nötig. Andere Fluggesellschaften haben den Airbus A-340 schon seit einiger Zeit ausser Dienst gestellt.

- 28 Vorab wird auf die nachfolgende Abbildung 9 aus dem Gesuch der Flughafen Zürich AG vom zuletzt 9. Dezember 2025 verwiesen. Nicht nachvollziehbar ist, dass sich beim Start ab Piste 16 mit Linkskurve die Abflugroute nicht nur einmal, sondern gleich zwei Mal mit dem Durchstartkorridor der Piste 14 kreuzen soll. Beim zweiten Kreuzungspunkt über der Piste 14 ist das startende Flugzeug nämlich bereits bedeutend höher als das kurz vor dem Touch-Down auf Piste 14 sich befindende landende Flugzeug. Demnach wird das startende Flugzeug beim Kreuzen über der Piste 14 (zweite Kreuzung mit der schwarzen Linie) bedeutend höher sein und es kann gar nicht zu einem Konflikt bei einem Durchstart eines landenden Flugzeuges auf Piste 14 kommen. Im Gegenteil: Bei einem Start 16 mit weiter Linkskurve ist das auf Piste 14 landende Flugzeug – da weiter weg von der Pistenchwelle – beim zweiten Kreuzpunkt zwischen der blauen Landelinie und der roten Startlinie deutlich höher und könnte sogar noch eher mit einem dort sich kreuzenden Flugzeug nach Start 16 mit langgezogener Linkskurve kollidieren (vgl. Abbildung im Gesuch des Flughafens im Clean-Modus auf S. 19 und im Gesuch im markup-Modus auf S. 25). Mit anderen Worten verbessert die Einführung des Start ab Piste 16 mit langgezogener Linkskurve mit 270°-Kurve und Weiterflug Richtung Westen die Sicherheitssituation bei einem Durchstart eines Flugzeuges im Landeanflug auf Piste 14 nicht.





- 29 Es wird seitens der Flughafen Zürich AG behauptet, dass damit eine effizientere Abwicklung der Starts ermöglicht würde, namentlich in der Mittagsspitze mit zahlreichen Starts von Langstreckenflugzeugen ab Piste 16, wodurch Verspätungen in der Mittagsspitze vermieden bzw. erheblich reduziert werden können. Dies könnte demgegenüber mit richtiger und adäquater Planung verhindert werden.
- 30 Wie im Gesuch des Flughafens vom zuletzt 9. Dezember 2025 erwähnt (vgl. Fassung im Clean-Modus auf S. 19 und Fassung im markup-Modus auf S. 25), haben Flugzeuge wie bekannt unterschiedliche Steigeigenschaften. Da daher die angestrebten Höhen an unterschiedlichen Orten erreicht werden, wird sich immer eine gewisse Streuung der Flugspuren gegenüber der rot eingezeichneten "Ideallinie" gemäss dieser erwähnten Abbildung ergeben. Damit wird der Start ab Piste 16 mit weit gezogener Linkskurve grosse Teile der Stadt Zürich und der südlichen Gebiete des Flughafens mit **zusätzlichem Lärm** und überdies dicht besiedelte Gebiete im Süden des Flughafens zusätzlich mit dem Absturzrisiko belasten. Diese Belastung geht wegen dem erwähnten Streubereich bis breit in den südlich des Flughafens liegenden dicht besiedelten Grossraum Zürich. Zu Unrecht wird das in den EMPA-Lärmberechnungen im Süden des Flughafens nicht untersucht und abgebildet. Das wurde nur im Osten des Flughafens abgeklärt, wie die Gesuchstellerin mit dem dortigen Wegfall von Lärm und Absturzrisiko lapidar hinweist (Gesuch des Flughafens im Clean-Modus auf S. 20 und im markup-Modus auf S. 26). Die Ausführungen der Gesuchstellerin, dass wegen dem neu eingeführten Start ab Piste 16 mit langgezogener Linkskurve es zu einer Verlagerung der sog. Grenzwertflächen in den Südosten ausserhalb der Stadt Zürich führen soll (welches Gebiet dicht besiedelt ist), und daher nicht weiter zu prüfen war, ist nicht nachvollziehbar und muss mangels rechtsgenügender Grundlagen zur Verweigerung des Starts 16 mit langgezogener Linkskurve führen.
- 31 Wie schon das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 10.12.2009, E. 49.2 auf S. 367 und danach auch das Bundesgericht schon mehrfach festgehalten haben, ist aus raumplanerischer Sicht eine Verteilung des Fluglärms nicht sinnvoll. Zu bevorzugen sei vielmehr eine Ka-

nalisation auf Gebiete, die möglichst wenig dicht besiedelt sind. Aus diesem Grund ist auf die Einführung des Start ab Piste 16 mit langgezogener Linkskurve zu verzichten.

### 3. Antrag 3 (Flexibilisierung der Pistenöffnungszeiten betr. Piste 16)

- 32 Die Flexibilisierung der Pistenöffnungszeiten ist eine weitere rein kapazitätssteigernde Massnahme ohne dem Aspekt der Sicherheit und des Lärmschutzes Rechnung zu tragen. *Insbesondere* die zusätzlichen Abflüge ab Piste 16 mit Linkskurve in der Zeit von 2100 – 2200 Uhr sowie von 0600 – 0700 Uhr (Anhang 1, Art. 19 Abs. 1 beantragte Änderung des vorläufigen Betriebsreglement) und jene aus "meteorologischen Gründen" geradeaus oder mit Rechtskurve sind deshalb abzulehnen (sog. "Bisenkonzept", Anhang 1, Art. 19 Abs. 2 beantragte Änderung des vorläufigen Betriebsreglement).
- 33 Der Flughafen will mit dem Gesuch eine neue Abflugroute ab Piste 16 mit Linkskurve (Art. 19 Abs. 1 Anhang 1 vorläufiges Betriebsreglement) sowie geradeaus und mit Rechtskurve (Art. 19 Abs. 2 Anhang 1 vorläufiges Betriebsreglement) in der Zeit von 0600 – 0700 Uhr einrichten, wenn die Pisten 28 oder 32 für Starts von 0600-0700 Uhr aus meteorologischen Gründen nicht verfügbar sein sollten. Das kann der Flughafen zu einem späteren Zeitpunkt aufgrund unscharfer Kriterien beliebig ausbauen, bis er die gewünschte tägliche Kapazität erreicht.
- 34 Südstarts mit Linkskurve von 0630 – 0700 Uhr sollen nun neu mit dem BR2014/2017 und von 0600 – 0700 Uhr bei Bise oder anderen meteorologischen Gründen möglich werden, wenn wegen Bise oder anderen meteorologischen Gründen nicht ab Piste 28 gestartet werden kann. Das dient einzig der Kapazitätserhöhung – so insbesondere vor der Tatsache, dass die derzeitigen Südanflüge auf Piste 34 morgens in aller Regel lediglich zwischen 0600 Uhr und 0630 Uhr nötig sind. Diese Änderung des vorläufigen Betriebsreglements ist *nicht mit Sicherheit begründet*. Trotz dieser beantragten Möglichkeit von Südstarts ab Piste 16 von 0600 Uhr bis 0700 Uhr soll überdies das bisherige Bisenkonzept mit Starts ab Piste 10 weiterhin als Alternative zur Verfügung stehen. Dieses bleibt somit weiterhin fliegbar und sicher. Dementsprechend ist die beantragte flexible Pistenbenützung mit Starts ab Piste 16 in der Zeit von 0600 Uhr bis 0700 Uhr nicht mit der Sicherheit begründet und daher unnötig. Die Aufhebung des im Ausnahmefall gegenläufigen Betriebes von 0600 bis 0700 Uhr kann auch nicht mit der Vermeidung von Verspätungen in den beiden Nachtstunden 15-16 Stunden später begründet werden; dazu haben die Start-Verhältnisse ab Zürich in der Zeit von 0600 – 0700 Uhr keinen relevanten Einfluss. Vielmehr geht es auch hier einzig um eine Kapazitätserhöhung.

### 4. Antrag 4 (Kein Entzug der aufschiebenden Wirkung von Beschwerden)

- 35 Die Flughafen Zürich AG hat mit ihrem Antrag 5 gemäss ihrem Gesuch zum BR 2017 vom 10. Oktober 2018 mit Ergänzung vom 23. März 2018 beantragt, die aufschiebende Wirkung von Beschwerden gegen eine allfällige Genehmigung nicht zu entziehen. Mit dem nun vorliegenden Gesuch vom 9. Dezember 2025 beantragt die Flughafen Zürich AG nun neu zusätzlich den sofortigen Entzug der aufschiebenden Wirkung für alle Starts ab Piste 16. Was heute anders sein soll als am 23. März 2018 begründet das BAZL nicht.
- 36 Der Sicherheitsbericht mit der Beurteilung der Südstarts geradeaus stammt aus dem Jahre 2012. Beim Gesuch des Flughafens für das BR 2014 und 2017 erachtete der Flughafen die Einführung

der Südstarts geradeaus als nicht dringend und hat daher keinen Entzug der aufschiebenden Wirkung beantragt. Beim nun neu aufgelegten Gesuch im Jahre 2026 (14 Jahre nach dem Sicherheitsbericht 2012) will der Flughafen Zürich der Bevölkerung das Recht auf die gerichtliche Beurteilung vorab wegnehmen und die Südstarts geradeaus per sofort einführen. Er begründet dies wie folgt: "Das heutige Betriebskonzept mit der tiefsten Sicherheitsmarge und tiefsten Kapazität soll durch ein Konzept mit hoher Sicherheitsmarge und genügend Kapazität ersetzt werden". Die Gesuchstellerin hat nun 14 Jahre für ihren Antrag Zeit gebracht. So stellt sich ebenso die Frage, ob das im Jahre 2012 verwendete Datenmaterial heute noch aktuell ist.

- 37 Dem Flughafen geht es mit der sofortigen Einführung der Südstarts geradeaus demgegenüber vor allem um die Kapazität. Die erwähnte "tiefste Sicherheit" soll die sofortige Einführung legitimieren. Warum nach 14 Jahren eine Dringlichkeit aus Sicherheitsgründen bestehen soll, ist nicht nachvollziehbar. Die Sicherheit der Bevölkerung am Boden wurde noch nie geprüft und wird auch heute weiterhin zu Unrecht ignoriert. Das bisherige Bisen-Konzept mit Starts auf der Piste 10 bleibt gemäss Gesuch weiterhin in Betrieb und kann daher nicht als Sicherheitsrisiko deklariert werden. Siehe zuvor Rz 34.
- 38 In der erwähnten "Sicherheitsüberprüfung Flughafen Zürich" aus dem Jahre 2012 war das BAZL involviert. Im Summary des Berichts, welcher auch die Südstarts geradeaus als eine Massnahme aufführt, wird auf Seite 12 unter dem Punkt 10. "Nachhaltigkeit" festgehalten: "Die Massnahmen sollen konsequent und langfristig verfolgt werden. Das heisst, dass alle Entscheidungen zur Entwicklung des Flughafensystems und der nicht-aviatischen Rahmenbedingungen stets unter Berücksichtigung der aufgezeigten Stossrichtung gefällt werden sollen."
- 39 Die Bevölkerung hat ein Anrecht auf eine neutrale Prüfung der Sachlage auf dem Rechtsweg. Der Rechtsstaat macht eine behördliche und unabhängige gerichtliche Überprüfung der Südstarts geradeaus und der neuen Abflugrouten ab Piste 16 unabdingbar.
- 40 Die aufschiebende Wirkung eines Rechtsmittels soll verhindern, dass der Streitgegenstand während des Rechtsmittelverfahrens verändert oder zerstört wird und damit ein Zustand geschaffen wird, der das Wirksamwerden des rechtskräftigen Rechtsmittelentscheides erschwert oder gar verunmöglicht. Da die aufschiebende Wirkung den gesetzlichen Regelfall darstellt und dem Interesse, ein umstrittenes Rechtsverhältnis in der Schwebe zu halten, aus Gründen der Rechtssicherheit erhebliche Bedeutung zukommt, sind für den Entzug qualifizierte und überzeugende Gründe erforderlich. Es muss für den Fall, dass die aufschiebende Wirkung nicht entzogen würde ein sehr schwerer Nachteil drohen, namentlich durch unmittelbare (sic!) und schwere Bedrohung hochwertiger Güter des Einzelnen. Wird das Vorliegen besonderer Gründe, die für einen Entzug der aufschiebenden Wirkung sprechen, bejaht, ist zu prüfen, ob dieser sich als verhältnismässig erweist. Der Entscheid über die Frage des Entzugs der aufschiebenden Wirkung von späteren allfälligen Beschwerden bedingt somit die Vornahme einer einzelfallbezogenen (sic!) und umfassenden (sic!) Interessenabwägung.
- 41 Nach dem Gesagten sind all diese Voraussetzungen heute vorliegend klarerweise nicht gegeben, um den Entzug der aufschiebenden Wirkung von Beschwerden anordnen zu können.

## 5. Antrag 5 (Bekanntgabe der Anzahl Einsprachen)

- 42 Die Öffentlichkeit und die Einsprecher haben einen Rechtsanspruch zu erfahren, wie viele Menschen beim BAZL bis zum 17.02.2026 Einsprache erhoben haben. So namentlich auch, wie viele Personen Anträge mit der Formulareinsprache mit oder ohne Logo des VFSN, welche aufgrund der erwähnten Teilnahmeerklärung vom hier unterzeichnenden Rechtsvertreter vertreten werden (Art. 11a VwVG), gegen die Änderungen des vorläufigen Betriebsreglements 2014 / 2017 / 2026 Einsprache eingereicht haben.

Aus den vorgenannten Gründen ersuchen wir Sie die gestellten Anträge gutzuheissen.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Christopher Tillman  
Rechtsanwalt + Fachanwalt SAV Bau- und Immobilienrecht

### Einschreiben / im Doppel

#### Beweismittel:

- A. Vollmachten gemäss Beilagen A (bei den Akten im Verfahren BR2014/2017))
- B. Vollmachten gemäss Beilagen B
- C. Publikation im Bundesblatt vom 16.01.2026
- 1. Muster Formulareinsprache mit oder ohne Logo des VFSN mit Teilnahmeerklärung für die Rechtsvertretung von RA Christopher Tillman, Legis Rechtsanwälte AG, Zürich, welche der VFSN an seine Mitglieder verschickt hat und auf seiner Homepage [www.vfsn.ch](http://www.vfsn.ch) aufgeschaltet hat oder auf anderen Homepages von Gemeinden und Verbänden aufgeschaltet wurde