

## **8. Antrag 8 (Verbot von Starts ab Piste 16 von 21.00 bis 22.00 Uhr)**

139 Lärmässig besonders gravierend sind die neu mit dem vorläufigen Betriebsreglement 6 erlaubten Starts ab Piste 16 während der Gültigkeit der Ausnahmeregel gemäss der 220. DVO in der Zeit von 21.00 bis 22.00 Uhr. Damit wird zu der *sensibelsten Tagesrandstunde* das dichtest besiedelte Gebiet rund um den Flughafen (210'144 Einwohner, 1090 E/km<sup>2</sup>; siehe zum Vergleich mit den übrigen Himmelsrichtungen vorn Rz 134) mit dem *am stärksten dröhnenden Startlärm* flächendeckend beschallt. Dies besonders bei Starts mit wide left turn.

140 Das BAZL begründet dies mit einem angeblichen Bedarf an zusätzlicher Kapazität aufgrund der grossen Nachfrage an Starts in der Zeit von 21.00 bis 22.00 Uhr (BAZL-Verfügung, S. 28 unter Ziff. 5.2.2.f.ff). Dem ist erneut entgegenzuhalten, dass es nicht Aufgabe des vorläufigen Betriebsreglementes 6 ist, ohne Sachplan-Koordination und ohne SIL-Objektblatt, nicht DVO-relevante Betriebserweiterungen zu genehmigen, die neu sind und wesentliche Auswirkungen auf die Lärmimmissionen im dichtest besiedelten Süden des Flughafens zu sensibelsten Tagesrandstunden haben.

141 Damit sind die Anforderungen für eine Genehmigung im Rahmen des vorläufigen Betriebsreglementes 6 sowie gemäss Art. 25 Abs. 1 lit. c VIL nicht erfüllt. Der Beschwerdeantrag ist somit gutzuheissen.

## **9. Antrag 9 (Aufhebung von Starts ab Piste 16 mit wide left turn)**

### **9.1. Fehlendes Verfügungsdispositiv und Publikation zum wide left turn**

142 Der wide left turn ist im Verfügungsdispositiv der angefochtenen Verfügung nicht erwähnt, ausser, dass Beschwerden gegen den wide left turn ab 30. Oktober 2005 die aufschiebende Wirkung entzogen ist. Daraus ist zu folgern, dass der wide left turn gar noch nicht verfügt und entsprechend publiziert worden ist. Er hat daher mangels einem den wide left turn anordnendem Verfügungsdispositiv keine Anordnungsgrundlage und ist daher vom BAZL gar nicht genehmigt worden. Die Genehmigung des wide left turns hätte in jedem Fall ins Verfügungsdispositiv der angefochtenen Verfügung gehört.

143 Eine allfällige Genehmigung des wide left turns hätte in jedem Fall, da eine wesentliche Änderung des Betriebsreglements vorliegt wo auch Personen ohne näheren Bezug zur Luftfahrt betroffen sind (Anwohner), auch eine *Publikation im Bundesblatt erfordert*. Die spätere Publikation im AIP kurz vor Inkrafttreten im Herbst 2005 genügt demgegenüber nicht. Wird ein Erlass wie die Einführung des wide left turns im Betriebsreglementsverfahren nicht ordnungsgemäss publiziert, vermag er den einzelnen nicht zu verpflichten (Art. 10 Abs. 1 PublG; Entscheid der REKO/INUM vom 30. November 2004 im Verfahren B-2003-105, Erw. B.1.5). Die vom wide left turn mögli-

cherweise betroffenen Anwohner des Flughafens in den möglicherweise davon betroffenen Gemeinden Zürich, Dübendorf, Wallisellen und Volketswil haben ein eigenes, unmittelbares und persönliches Interesse daran zu erfahren, wie die Flugkurve und die Lärmkurve des wide left turns verläuft. Je nach Ausgestaltung des wide left turns sind Anwohner davon betroffen oder nicht und es entstehen direkte Folgeerscheinungen auf die verfassungsrechtlich geschützte persönliche Freiheit, die Eigentumsgarantie und die Ansprüche aus Art. 6 Ziff. 1 EMRK (vgl. Entscheid der REKO/INUM vom 30. November 2004 im Verfahren B-2003-105, Erw. B.2.3).

## 9.2. Fehlende raumplanerische Grundlage

144 Die Bandbreite der Flugroute für Starts ab Piste 16 mit short left turn ist im Verkehrsplan des kantonalen Richtplans 1995 enthalten. Demgegenüber sieht kein Verkehrsebeneintrag vor, dass Starts ab Piste 16 einen wide left turn über die Gemeinden Dübendorf und Volketswil fliegen. Der wide left turn verletzt daher die Zürcher Richt- und Nutzungsplanung und ist daher nicht zulässig.

145 Art. 9 RPG schreibt vor, dass Richtpläne in der Regel alle 10 Jahre gesamthaft zu überprüfen und nötigenfalls zu überarbeiten sind (Art. 9 Abs. 3 RPG). Nebst dieser periodischen Gesamtüberarbeitung sind Richtpläne auch dann zu überprüfen und "nötigenfalls" anzupassen, wenn sich die Verhältnisse geändert haben (Art. 9 Abs. 2 RPG). Aber selbst wenn diese Notwendigkeit der Überprüfung und Anpassung der Fall wäre, bedeutet dies nicht, dass das An- und Abflugregime völlig neu geordnet werden kann, ohne jegliche Rücksichtnahme auf die bisherige Richtplanfestsetzung. Einer totalen Umkrempelung der Verhältnisse würden *Rechtssicherheit* und *Vertrauensschutz* in weitestgehendem Masse *entgegenstehen* (Alain Griffel, Bau und Betrieb eines Flughafens: Raumplanungsrechtliche Aspekte, S. 110, in: Tobias Jaag, Rechtsfragen rund um den Flughafen, Zürich 2004). Aus raumplanerischer Sicht ist das Flugregime weiterhin auf die gewachsenen Siedlungs- und Nutzungsstrukturen auszurichten (Alain Thierstein, Der Bund muss aktiv werden – Perspektiven für Raumentwicklung um den Flughafen, NZZ Nr. 190 vom 17. August 2004, S. 48).

146 *Fazit:* Der wide left turn entbehrt jeglicher raumplanerischer Grundlage und ist daher unzulässig.

## 9.3. Mitberichte von ARE und BUWAL

147 Das ARE stellt fest, dass die Einführung des wide left turn eine *Verschiebung und Verlängerung der lärmigen Abflugwege über relativ dicht bewohnte Gebiete zur Folge hat* und daher *höchst problematisch* ist. Das ARE wirft daher die Frage auf, ob zur Aufrechterhaltung der Sicherheit keine andere Massnahme möglich ist (ARE-Mitbericht vom 22.12.2004, Anträge S. 6 unten). Nur unter dieser Prämisse vermag das ARE dem wide left turn nicht zu opponieren.

- 148 Das BUWAL stellt fest, dass mit dem wide left turn die grenzwertrelevanten Pegel in der Gegend von Opfikon/Wallisellen zu einer Zunahme der nach LSV berechneten Lärmbelastungskurven führt. Im Übrigen handle es sich für die davon lärmbeeinträchtigte Bevölkerung in Opfikon, Wallisellen, Dübendorf und Volketswil um ein Flugverfahren, welches für sie eine *störende wahrnehmbare Veränderung der Lärmmissionen darstellt* (BUWAL-Mitbericht, S. 17).
- 149 Das BUWAL hält sodann sinngemäss fest, dass es dem wide left turn aus Gründen dieser erhöhten Lärmmissionen und der davon grossflächigeren Bevölkerung nicht zustimmen kann. Dies auch daher, weil diese Massnahmen der von der Flughafen Zürich AG angestrebten Kapazitätssteigerung dient. *Nur sofern* der wide left turn aus Sicherheitsgründen unabdingbar sei, stelle das BUWAL dem nichts entgegen (BUWAL-Mitbericht, S. 17).
- 150 *Fazit: Sowohl das ARE wie das BUWAL lehnen den wide left turn aus Gründen ihrer fachlichen Kompetenzbereiche ab. Nur aus den ihnen von der Flughafen Zürich AG resp. vom BAZL bedeuteten Sicherheitsüberlegung, wurde die Opposition gegen den wide left turn aufgegeben. Der wide left turn beeinträchtigt einen ohnehin schon stark fluglärmgeplagten Teil der Bevölkerung mit erheblich zusätzlichem Lärm zu bisher flugfreien Zeiten in dichtest besiedeltem Gebiet und ist daher unverhältnismässig.*

#### **9.4. Angeblicher Sicherheitsgrund**

- 151 Das BAZL macht in der angefochtenen Verfügung Sicherheitsgründe für die Einführung des wide left turn geltend (angefochte BAZL-Verfügung, Erw. B.II.5.2.2.i, S. 31). Die erst im Oktober 2004 festgestellten Sicherheitsprobleme konnten in der Folge mit einer Erhöhung der Landeabstände auf Piste 14 von 6 auf 8 resp. 12 Meilen korrigiert werden. Seit dieser Massnahme vom Oktober 2004 besteht somit kein Sicherheitsproblem mehr.
- 152 *Tatsächlich hat das BAZL den wide left turn somit nur zur Erhöhung der Landkapazität auf Piste 14 genehmigt. Allerdings räumt das BAZL ein, dass sich Verspätungen durch die verfügte Sicherheitsmassnahme in den Wochen nach dem Oktober 2004 "einigermaßen in Grenzen zu halten vermochten" (BAZL-Verfügung, Erw. B.II.5.2.2.i, S. 31). Im Klartext bedeutet dies, dass die Sicherheitsabstandsmassnahme (Landeabstandserhöhung) für die Verspätungen nicht verantwortlich war.*
- 153 Pikanterweise lässt es das BAZL trotz seiner angeblichen Sicherheitsbedenken am 29. März 2005 (dem Verfügungsdatum) weiterhin immer noch zu, dass noch bis Herbst 2005 mit einem angeblich nicht sicheren Landeverfahren auf Piste 14 und Startverfahren ab Piste 16 geflogen wird. Wäre die Situation so gravierend, so hätte das BAZL – wenn schon – die Einführung des wide left turn *per sofort* unter Entzug der aufschiebenden Wirkung von Beschwerden oder dann durch anderweitige sofortige Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit verfügen müssen. Vielmehr handelt es

sich offenbar beim wide left turn um eine weitere primär *kapazitätserhöhende rein betriebliche Massnahme* zu Lasten der erneut zunehmenden lärmbeeinträchtigten Bevölkerung und weniger um eine dringende Sicherheitsmassnahme.

154 Die Einführung des wide left turn im Rahmen des vorläufigen Betriebsreglementes 6 über die Konsolidierung der fünf provisorischen Betriebsreglemente hinaus und ohne durch die DVO bedingt zu sein, geht daher klarerweise *über das erforderliche Mass hinaus und ist daher unverhältnismässig*. Der wide left turn ist somit aufzuheben.

### 9.5. Unklare Flugroute des wide left turns

155 Die vom BAZL ebenfalls am 29. März 2005 erlassene Verfügung betr. "Änderung der Luftraumstruktur der Schweiz 2005" regelt die Flugwege und Flugbegrenzungen des wide left turns nicht. Dies auch daher, weil sie am 14. April 2005 unter Entzug der aufschiebenden Wirkung in Kraft tritt. Der wide left turn tritt aber erst auf Herbst 2005 in Kraft.

156 Mit dem short left turn war wegen der relativ engen Kurve ein enger Streubereich der Flugspuren zu verzeichnen. Mit dem wide left turn ist demgegenüber völlig unklar, wo die Grenze zwischen dem *wide left turn* und dem „straight“ für Starts ab Piste 16 liegen. Obwohl das Betriebsreglement die Abflugverfahren regeln müsste (Art. 23 lit. c VIL), hat das vorläufige Betriebsreglement trotz Einführung des wide left turn die Eckwerte des Streubereichs der Flugrouten in tiefster Höhe über Boden in widerrechtlicher Weise gerade nicht festgelegt. Bis zu 5000 ft. hätte das Betriebsreglement dies aber bestimmt festlegen müssen. Denn nur so kann auch geklärt werden, welche Gebiete und welche Bevölkerungsteile vom zusätzlichen übermässigen Fluglärm betroffen werden. Diese Frage ist letztlich immerhin auch für die Anpassungen in der Raumplanung von Kanton und Gemeinden notwendig. Der völlig unbestimmte weite Streubereich des Abflug-Lärmkorridors wegen dem wide left turn kann daher nicht akzeptiert werden. Durch diesen weitstreuenden Lärmkorridor werden *in unverhältnismässiger* Weise unnötig Leute um Ruhe und Schlaf gebracht. Es kann nicht akzeptiert werden, dass die Flughafen Zürich AG, die Skyguide sowie das BAZL die genaue Flugroute des wide left turns offenbar geheim hält.

**BO:** - Grafik wide left turn mit Streubereich

**Beilage B-11**

157 Es ist aus diesem Grunde völlig unklar, wie viele Personen neu nur durch den wide left turn und wie viele Personen nebst den bisherigen und neuen Südstarts sowie den Südanflügen zusätzlich durch den wide left turn mit übermässigem und/oder stark störendem Fluglärm belastet werden. Zu all diesen Punkten schweigt sich der UVB-2003 zum vorläufigen Betriebsreglement 6 aus. Der wide left turn kann schon daher nicht genehmigt werden. Der wide left turn ist daher an die Vorinstanz zurückzuweisen.

## 9.6. Ungenügende gesetzliche Grundlage

158 Dem wide left turn mangelt es im Weiteren an einer genügend bestimmten gesetzlichen Grundlage. Das Erfordernis des Rechtssatzes bedeutet, dass die Staatstätigkeit nur auf Grund und nach Massgabe von generell-abstrakten Rechtsnormen ausgeübt werden darf, die genügend bestimmt sind (Häfelin/Müller, Allgemeines Verwaltungsrecht, 4.A., Zürich 2002, N 381). Vorliegend dient als Rechtssatz Art. 36c Abs. 2 lit. b LFG und Art. 23 lit. c VIL. In beiden Bestimmungen ist davon die Rede, dass das Betriebsreglement die "An- und Abflugverfahren" regelt.

159 Das weitere *Erfordernis der genügenden Bestimmtheit* dieses Rechtssatzes ist allerdings nicht gegeben. Das Bundesgericht erklärte dazu: "*Das Gesetz muss so präzise formuliert sein, dass der Bürger sein Verhalten danach einrichten und die Folgen eines bestimmten Verhaltens mit einem den Umständen entsprechenden Grad an Gewissheit erkennen kann*" (BGE 109 Ia 273, 283). Aufgrund der angefochtenen Verfügung des BAZL und aufgrund der erwähnten "Regelung der An- und Abflugverfahren" weiss kein Beschwerdeführer in Dübendorf-Zentrum, Dübendorf-Stettbach, Dübendorf-Gockhausen oder Volketswil, wie, ob, wann und wo der wide left turn durchführt und wo er nicht durchführt wird. Während beim short left turn aufgrund des starken Kurvenflugs ein relativ geringer Spielraum besteht und daher alle Flugzeuge mehr oder weniger in einer engeren bekannten Bandbreite fliegen, führt der wide left turn dazu, dass sich der Fächer der möglichen Flugrouten bis hin fast zum "straight" öffnet. Grössere Flächen werden dadurch flächendeckend, je nach Gutdünken und Belieben oder je nach Können der jeweiligen Piloten, überflogen. Die Flugroute des wide left turn ist überhaupt nicht vorgegeben und nicht bestimmt. Das Gesetz im materiellen Sinn hat seine Funktion der Gewährleistung von Rechtssicherheit verloren. Weder die angefochtene BAZL-Verfügung noch eine (neu anfechtbare) AIP-Publikation legen fest, in welcher Bandbreite sich der wide left turn versteht und wo aus dem wide left turn ein "straight" oder ein "short left turn" wird. Der wide left turn ist daher aufzuheben und zur Neubearbeitung an das BAZL resp. die Flughafen Zürich AG zurückzuweisen.

**BO:** - Grafik wide left turn Richtung straight (Streubreich)

**Beilage B-12**

## 10. Antrag 10 (Befristung des BR 6 bis Herbst 2006)

160 Auszugehen ist von der Feststellung des BUWAL, wonach *auch* das vorliegende vorläufige Betriebsreglement 6 *keine umweltoptimierte betriebliche Variante darstellt* (BUWAL-Mitbericht vom 3.12.2004, S. 5). Damit ist das vorläufige Betriebsreglement 6 *per se* im Widerspruch zum USG und zu Art. 74a Abs. 2 VIL.

161 Aufgrund der mit Südanflügen gravierenden *flächendeckenden Beschallung dichtest besiedelter Gebiete* im Süden des Flughafens, ist auch im Falle der (späteren) Rechts-