



Legis Rechtsanwälte AG
legis-law.ch

Einschreiben

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern

Zürich, 22. September 2018 / 2. Oktober 2018
Einsprache BR 2017-web-def-2018-09-22.docx
CT/sh

Einsprachen

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. ...

1.3. Weitere **XXXX** Einsprecher, welche sich mit der an die Mitglieder des VFSN per Post verschickten Unterschriftenkarte mit Bezug auf vorliegende Einsprache, welche ab 22. September 2018 auf www.vfsn.ch publiziert war, per Rückantwortkarte als Partei mit Bezug auf nachfolgende Anträge und Begründungen dieser Einsprache bezeichnet haben.

2. Verein IG pro zürich 12 und Mitbeteiligte

2.1. Interessengemeinschaft pro zürich 12, in Zürich, c/o ...

handelnd namens und auftrags für ihre folgenden Vereinsmitglieder mit ihren Liegenschaften im Kreis 12 in Zürich - Schwamendingen:

2.1.1 ...

2.2 ...

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

Lic. iur.
Simon Schnetzler LL.M.

Forchstrasse 2

Postfach

8032 Zürich

Switzerland

Phone +41-44-560 80 80

Fax +41-44-560 80 90

lawyer@legis-law.ch

Eingetragen
im Anwaltsregister

Zertifiziert nach
ISO 9001 : 2015

3. Stiftung gegen den Fluglärm, in Zürich, c/o ...

Einsprecher

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

- **Flughafen Zürich: Gesuch um Genehmigung einer Änderung des Betriebsreglements 2017**
- **Flughafen Zürich: Neue Festlegung der zulässigen Fluglärmimmissionen in der Nacht**
- **Flughafen Zürich: Anpassung Sicherheitszonenplan**

EINSPRACHE

ein mit dem

RECHTSBEGEHREN

1. *Es sei auf das Gesuch für die Änderung des Betriebsreglements (BR 2017) nicht einzutreten oder dieses Verfahren sei zu sistieren, bis über das spätere sog. "definitive Betriebsreglement" (nach Klärung der offenen Fragen mit Deutschland resp. nach Vervollständigung des letzten Teils SIL-Objekthlattes) entschieden worden ist.*
2. *Es sei Teil 3.3 (neues Bisenkonzept mit Start Piste 16 geradeaus) nicht zu genehmigen.*
3. *Es seien die Teile 3.1 und 3.2 (Entflechtung Abflugrouten ab Piste 28 und ab Piste 16; insbesondere die Südroute quer über die Stadt Zürich und weiteren südlichen Gebiete) sowie 3.4 (Flexibilisierung Pistenöffnungszeiten; insbesondere Öffnung der Piste 16 für Südstarts von 06.30 - 07.00 Uhr und von 21.00 - 22.00 Uhr) nicht zu genehmigen.*

4. *Es sei über eine Medienmitteilung oder schriftlich an die Adresse der Einsprecher mitzuteilen, a) wieviele Einsprachen gegen das Gesuch um Änderung des Betriebsreglements 2017 beim BAZL insgesamt - unabhängig der konkret gestellten Anträge – eingegangen sind, sowie b) wieviele Einsprachen davon sich gegen das neue Bisenkonzept mit Starts ab Piste 16 geradeaus richten.*
5. *Alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen (zuzüglich MwSt) zu Lasten der Gesuchstellerin.*

BEGRÜNDUNG

A. Formelles

1. Vertretung

1 Der Rechtsvertreter der Einsprecher ist gehörig bevollmächtigt.

BO: - Vollmachten

Beilagen 1a – XX

2 Der unterzeichnende Rechtsvertreter agiert als Vertreter und Zustelladresse im Sinne von Art. 11a VwVG für sämtliche Einsprachen dieser Einsprache mitsamt aller Einsprachen von Mitgliedern des VFSN gemäss der Unterschriftskarte nach dem Muster in Beilage 1.

BO: - Muster Einsprachekarte mit Unterschriften, welche der VFSN an seine Mitglieder verschickt hat

Beilage 2

2. Anfechtungsobjekt / Fristwahrung

3 Einsprache erhoben wird gegen das Gesuch der Flughafen Zürich AG für die Betriebsreglementsänderung vom 10. Oktober 2018 (recte: 2017) mit Ergänzungen vom 23. März 2018.

4 Vorliegende Einsprache sowie die mit Unterschriftenkarten der Mitglieder des Verein Flugschneise Süd – NEIN (VFSN) erhobenen Einsprachen, welche mit heutiger separater Postaufgabe gebündelt ebenso der Post an die Adresse des BAZL aufgegeben wurden und somit als weitere Einsprecher nebst den oben erwähnten Einsprecher zur Einsprache VFSN und Mitbeteiligte gehören, wahren allesamt die publizierte Einsprachefrist.

3. Legitimation

- 5 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.
- 6 Die übrigen Einsprecher sind Eigentümer oder Mieter an der erwähnten Adresse. Als Einsprecher mit den Anträgen und der Begründung gemäss vorliegender Einsprache, welche seit dem 22. September 2018 auf der Homepage des VFSN publiziert ist (www.vfsn.ch), sind diese Partei dieses Verfahrens. Durch die beantragten und hier angefochtenen Änderungen werden die Einsprecher 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 16 d.h. der neuen Abflugrouten, die südlich des Flughafens über die Stadt Zürich und weiteren südlichen Gebieten führen. Ebenso lärmerhöhend wirken sich die Kapazitätssteigerung und die Anpassungen im Zusammenhang mit der Flexibilisierung der Pistenöffnungszeiten der Startpiste 16 aus. Letzteres vor allem wegen der Öffnung der Startpiste 16 von 06.30 – 07.00 Uhr sowie von 21.00 – 22.00 Uhr. 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). Die Einsprachelegitimation vorliegender Einsprecher sowie der zusätzlichen Einsprecher gemäss den separat verschickten VFSN-Unterschriftenkarten ist daher gegeben.

B. Materielles

1. Antrag 1 (Nichteintreten)

- 7 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 Ziff. 4.2).
- 8 Die Gesuche des Flughafens Zürich werden mit "Sicherheit" begründet. 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 Betriebsreglements haben demgegenüber gar nichts mit der Sicherheit zu tun, sondern mit einer Erhöhung der Kapazität oder Erhaltung der gewünschten Kapazität auch bei schlechteren Wetterbedingungen. Der Flugha-

fen beantragt nur Änderungen, welche in sein Betriebskonzept passen. Alternative Anflugverfahren wie der gekröpfte Nordanflug, der gemäss BAZL fliegbar und sicher ist, werden seit Jahren ignoriert. Die Begründung, dass mit den geforderten Anpassungen die Sicherheitsmargen erhöht werden, wird nur verwendet, wenn diese auch den Plänen des Flughafens dient. Die grösste erreichbare Sicherheitsmarge entsteht demgegenüber, indem die An- und Abflüge nicht mehr stattfinden oder nur noch über Gebiete, die nicht dicht besiedelt sind.

- 9 Das Gesuch der Flughafen Zürich AG stützt sich in verschiedenen Bereichen auf die Teilgenehmigung des Betriebsreglements 2014 (BR-2014), welches noch nicht rechtskräftig genehmigt ist. Das Gesuch für die wesentliche Betriebsreglementsänderung 2017, welches auf dem teilgenehmigten BR-2014 beruht, darf daher nicht behandelt und nicht genehmigt werden, solange die Teilgenehmigung des BR-2014 noch nicht rechtskräftig ist.
- 10 Das vorläufige Betriebsreglement und die zuvor im Jahre 2003 eingeführten Südanflüge wurden immer mit dem Staatsvertrag resp. der einseitigen Deutschen Verordnung (DVO) begründet. Mit Deutschland wurde bis heute noch keine Lösung gefunden. Es besteht kein Grund, aktuell wesentliche Änderungen (Gesuch Ziff. 4.2) am heutigen vorläufigen Betriebsreglement 2005 in der Fassung vom 30. Juni 2011 vorzunehmen. Die Teilgenehmigung des BR-2014 ist wie erwähnt noch nicht rechtskräftig. Zudem: Das SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich besteht aus mehreren Teilen. Bis heute sind erst die Teile SIL-1, SIL-1a sowie SIL-2 vom Bundesrat genehmigt worden; letzterer Teil unter ausdrücklichem Verweis auf den noch fehlenden weiteren SIL-Teil mit den Entscheidungen zu den noch offenen Fragen mit Deutschland. Das SIL-Objektblatt Flughafen Zürich ist daher noch nicht vollständig erstellt und genehmigt. Der Flughafen und die Bevölkerung müssen auf das sog. "definitive Betriebsreglement" nach Abschluss des SIL-Prozesses sowie einer Lösung mit Deutschland warten. Sämtliche Änderungen, welche nicht mit der DVO begründet sind, sind daher abzulehnen. Somit sind wesentliche Änderungen am geltenden vorläufigen Betriebsreglement einstweilen nicht zulässig.
- 11 Die Bevölkerung wehrt sich weiterhin gegen diese neuen Südüberflüge und die seit 2003 nur vorläufig geduldeten Südländungen. Kapazitätssteigernde Massnahmen unter dem Deckmantel "Sicherheit" sind abzulehnen.

2. Antrag 2 (Nichtgenehmigung)

2.1. Neues Bisenkonzept mit Start Piste 16 geradeaus

- 12 Die beantragte Änderung "Ersatz des heutigen Bisenkonzeptes durch ein Konzept mit ausschliesslich Starts auf Piste 16 geradeaus" ist abzulehnen. Damit will der Flughafen die Südstarts geradeaus einführen. Am liebsten jeden Tag insbesondere von 10.00 bis 14.00 Uhr. Bei Nebel wollte der Flughafen ursprünglich ebenfalls die Südstarts geradeaus aus "Sicherheitsgründen" einführen. Jetzt ist das wegen einer neuen Software für die Fluglotsen nicht mehr nötig (Folie 9 der Auflageakten), nachdem sich zuvor der Regierungsrat des Kantons Zürich gegen Südstarts geradeaus bei Nebel ausgesprochen hat. Aktuell beantragt sind die Südstarts geradeaus als "Bisenkonzept". Zudem vermeidet der Flughafen im beantragten geänderten 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" entspre-

chend zu beschränken. Die Rede ist nur von unbestimmten "meteorologischen Gründen", was Tür und Tor öffnet für die weitere Ausweitung der Südstarts geradeaus oder mit Rechtskurve selbst ohne Änderung des Betriebsreglements (Art. 19 Abs. 2 BR-2017). 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. Der Flughafen will mit dem Gesuch eine neue Abflugroute ab Piste 16 geradeaus und mit Rechtskurve einrichten, die er zu einem späten Zeitpunkt beliebig ausbauen kann, bis er die gewünschte tägliche Kapazität erreicht. Zudem sind neu Südstarts mit Linkskurve von 06.30 – 07.00 Uhr und von 21.00 – 22.00 Uhr beantragt. Dies alles einzig um die Kapazität zu steigern.

- 13 Südabflüge geradeaus mögen zwar künftig kreuzungsfrei für den eher seltenen Fall eines Durchstarts ab Piste 14 geflogen werden. Sicherer sind die Südstarts geradeaus daher aber nicht, denn der Süden des Flughafens ist dicht besiedeltes Gebiet. Zudem muss rasch die Anhöhe des Pfannenstiels überwunden werden. Das Risiko und die Folgen eines Absturzes beim Start 16 geradeaus gegenüber einem Zusammenstoss in der Luft mit einem Flugzeug im vergleichsweise seltenen Durchstart ab Piste 14 könnten sogar grösser sein.

2.2. Entflechtung Abflugrouten ab Pisten 28 und 16 mit weiterer Linkskurve

- 14 Die erwähnten Änderungen bedeuten eine Verschlechterung der Situation für die Menschen rund um den Flughafen. Da der Flughafen bereits heute sicher betrieben wird, gibt es keinen zwingenden Grund für diese Änderung; insbesondere auch nicht für wesentliche Änderungen beim aktuellen vorläufigen Betriebsreglement (vBR-2005 in der Fassung vom 30.06.2011). Einzig der Wunsch des Flughafens nach mehr Kapazität mit dem aktuellen Pistensystem ist der Grund für diese geplanten Anpassungen. Das ist nicht zuletzt im Rahmen eines vBR vor der bundesrätlichen Genehmigung des vollständigen SIL-Objektblattes (mit Einschluss einer Lösung mit Deutschland) abzulehnen. Nicht nachvollziehbar ist weiter, wieso der Kapazitätssteigerung des Flughafens bis 23.00 Uhr 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.

3. Antrag 3 (Flexibilisierung der Pistenöffnungszeiten)

- 15 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 21.00 – 22.00 Uhr sowie von 06.30 – 07.00 Uhr (Art. 19 Abs. 1 beantragtes Betriebsreglement) oder jene aus "meteorologischen Gründen" geradeaus oder mit Rechtskurve sind deshalb abzulehnen (sog. "Bisenkonzept", Art. 19 Abs. 2 beantragtes Betriebsreglement).

4. Antrag 4 (Bekanntgabe der Anzahl Einsprachen)

- 16 Die Öffentlichkeit und die Einsprecher haben einen Rechtsanspruch zu erfahren, wieviele Personen beim BAZL Einsprache erhoben haben. So namentlich auch, wieviele Personen Anträge gegen das neue Bisenkonzept mit Start Piste 16 geradeaus gestellt haben.

5. Kein Entzug der aufschiebenden Wirkung

- 17 Die Flughafen Zürich AG hat bereits mit ihrem Antrag 5 gemäss ihrem Gesuch beantragt, die aufschiebende Wirkung von Beschwerden gegen eine allfällige Genehmigung nicht zu entziehen. Dementsprechend fällt ein Entzug der aufschiebenden Wirkung im Genehmigungs- oder Teilgenehmigungsfall ausser Betracht (Art. 55 Abs. 1 VwVG).

Aus den vorgenannten Gründen ersuchen wir Sie, sehr geehrte Damen und Herren, die eingangs gestellten Anträge gutzuheissen.

Mit vorzüglicher Hochachtung



RA Christopher Tillman

Einschreiben / im Doppel

Einschreiben / im Doppel an: Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Amt für Verkehr, Stab Recht & Verfahren, Neumühlequai 10, 8090 Zürich

Beweismittel:

1. Vollmachten
2. Muster Einsprachekarte mit Unterschriften, welche der VFSN an seine Mitglieder verschickt hat

Inhaltsverzeichnis

A.	Formelles	3
1.	Vertretung.....	3
2.	Anfechtungsobjekt / Fristwahrung	3
3.	Legitimation	4
B.	Materielles	4
1.	Antrag 1 (Nichteintreten)	4
2.	Antrag 2 (Nichtgenehmigung)	5
	2.1. Neues Bisenkonzept mit Start Piste 16 geradeaus	5
	2.2. Entflechtung Abflugrouten ab Pisten 28 und 16 mit weiterer Linkskurve ..	6
3.	Antrag 3 (Flexibilisierung der Pistenöffnungszeiten)	6
4.	Antrag 4 (Bekanntgabe der Anzahl Einsprachen).....	6
5.	Kein Entzug der aufschiebenden Wirkung.....	7