

BFO, 8307 Effretikon

**Einschreiben**

Bundesamt für Zivilluftfahrt  
Sektion Sachplan und Anlagen  
3003 Bern

Lindau, 30. September 2018

## Flughafen Zürich Neue Festlegung der zulässigen Fluglärmimmissionen in der Nacht

Sehr geehrte Damen und Herren

Die vom BAZL eingereichte Verfügung vom 23.7.2018 soll durch die FZAG umgesetzt werden. Dort wird erstmalig eine Mengenbegrenzung von Starts und Landungen deklariert – so:

- für Landungen ab 21.00 Uhr auf max. 32 pro Stunde
- für Landungen ab 22.00 Uhr auf max. 24 pro Stunde
- für Starts nach 22.20 Uhr bis Betriebsschluss auf max. 11.

In der von FZAG eingereichtem Papier „Neue Festsetzung der zulässigen Fluglärmimmissionen in der Nacht“ vom 15.8.2018 werden wiederholt Massnahmenprogramme angekündigt zur Reduktion der Verspätungen.

Ähnliche Massnahmenpakete wurden in der Vergangenheit schon häufig eingereicht/veröffentlicht, mit dem Resultat, dass noch nie so viele An- und Abflüge nach 23:00 Uhr stattgefunden haben wie im laufenden Jahr 2018. Auf jegliche „Erleichterungen“ zugunsten der FZAG ist zu verzichten.

Ausserdem sind noch laufende Verfahren und Beschwerden zum BR14 beim Bundesverwaltungsgericht hängig, die durchaus Einfluss auf ein neues Betriebsreglement haben können.

### Wesentliche Einwendungen und Feststellungen

In den vergangenen Monaten mussten wir laufend massive Übertretungen der Nachtruhe zur Kenntnis nehmen.

Der EMPA-Bericht «Fluglärmimmissionen Nacht» vom 23.08.2018 ist für den Durchschnittsmenschen nicht mehr verständlich. Es ist weder für Gemeinden noch Privaten möglich, sich ein Bild der Sachlage zu machen. Die USG/LSV ist nicht miliztauglich; scheint dem BAZL/BAFU total aus dem Ruder gelaufen zu sein.

Einzig verständlich ist die deutliche Verfügung des BAZL's vom 23.07.2018:

- für Landungen ab 21.00 Uhr auf max. 32 pro Stunde
- für Landungen ab 22.00 Uhr auf max. 24 pro Stunde
- für Starts nach 22.20 Uhr bis Betriebsschluss auf max. 11.

Einmal mehr versucht die FZAG mit ihrem eingereichten Papier «Neue Festsetzung der zulässigen Fluglärmimmissionen in der Nacht» vom 15.08.2018 die Verfügung vom 23.07.2018 zu umgehen.

Dort verspricht die FZAG, einmal mehr, mit einem 5 Punkte Massnahmenprogramm, eine Reduktion der Verspätungen. Speziell Punkt 4 „Erhöhung der Lärmgebühren für alle Starts nach 23:00 Uhr“ hat die FZAG doch das Verfahren in den letzten 6 Jahren laufend torpediert.

Ihre abwertende Haltung gegenüber der von Fluglärmimmissionen betroffenen Bevölkerung durch die FZAG lässt sich anhand einer Antwort auf eine Anfrage eines unserer Mitglieder ableiten:

*«Am 28. Mai war es ein Reifenschaden, der zu Startverzögerungen am Ausgangsflughafen führte. Am 29. Mai waren es Gewitter und die dadurch verordneten Luftraumrestriktion, die zu Verzögerungen führten.*

*Die Anwendung der Verspätungsregelung erfolgt in Absprache mit Kanton und Bund. Im täglichen Flugbetrieb entscheidet die Flugplatzleitung der Flughafen Zürich AG über die Bewilligung oder Ablehnung eines Gesuchs. Sämtliche Gesuche werden im Nachhinein von der kantonalen Aufsichtsstelle (Abteilung Flughafen/Luftverkehr der Volkswirtschaftsdirektion) auf ihre Rechtmässigkeit überprüft. Die erteilten Ausnahmegewilligungen werden zudem monatlich im Lärmbulletin [www.flughafen-zuerich.ch/laermbulletin](http://www.flughafen-zuerich.ch/laermbulletin) publiziert.*

**Ja, die Ausnahmegewilligungen werden relativ grosszügig ausgelegt**, weil Annullationen oft weitere Verspätungen und hohe Kosten verursachen, da die entsprechenden Flugzeuge nicht mehr am geplanten Standort sind und Passagiere umgebucht und Crew-Mitglieder umdisponiert werden müssen. Die Kehrseite ist die Lärmbelästigung der Anwohner durch die nächtlichen An- und Abflüge. Es kommt jedoch durchaus auch vor, dass Gesuche abgelehnt und Flüge annulliert werden müssen. Ausserdem wurden in den vergangenen 10 Tagen infolge schwieriger Wetterverhältnisse in Europa und den momentanen Streiks zahlreiche Flüge bereits tagsüber annulliert.

*Auf Betriebsebene versucht man mit etlichen Massnahmen wie Betriebsoptimierungen bei der Flugzeug- und Passagierabfertigung oder mit der möglichst optimalen Anwendung der Pistenbenützungskonzepte Verspätungen zu verhindern oder zumindest zu reduzieren. Weitere Verbesserungsmassnahmen sind im gegenwärtig beantragten Betriebsreglement vorgesehen.*

*Über die Frage der Lärmschutzmassnahmen und Lärmentschädigungen finden Sie auf unserer Homepage [www.flughafen-zuerich.ch/laermentschaedigungen](http://www.flughafen-zuerich.ch/laermentschaedigungen) Informationen. Ich hoffe, Ihre Fragen mit diesen Angaben beantworten zu können.»*

Ausserdem weisen wir darauf hin, dass das Betriebsreglement 2014 (BR14) noch keine Rechtskraft erwachsen ist. Zum BR14 sind zahlreiche Beschwerden beim Bundesverwaltungsgericht hängig.

Das fragwürdige Vorgehen, mit der Eingabe «Neue Festlegung der zulässigen Fluglärmimmissionen in der Nacht», mit der möglichst rasch rechtliche Tatsachen geschaffen werden sollen, darf im Übrigen nicht geschützt werden. Wie die FZAG selbst in ihrer Präsentation zum BR17 darlegt, sind noch Fragen hinsichtlich BR14 und SIL 1 offen bzw. Pendenzen nicht erledigt und die Verfahren teilweise blockiert, wenn allfällige Auswirkungen auf das BR17 durch diese Verfahren noch nicht bekannt sind.

## Übersicht laufende Verfahren

	Öffentliche Auflage	Verfügung / Entscheid	Bundes- verwaltungsgericht	Bundesgericht
<b>SIL 1</b>	23.08. – 29.10.2010	26.6.2013 (SIL 1) 18.9.2015 (SIL 1+)	Kein Rechtsverfahren möglich	
• BR2014	20.10. – 18.11.2014	AUSSTEHEND MANGELS ZUSTIMMUNG DEUTSCHLAND		
• BR2014 Teil- genehmigung	15.06. – 14.07.2017	14.05.2018	Beschwerdeverfahren läuft	AUSSTEHEND
• Schallschutzpro- gramm 2015	07.09. – 06.10.2015	06.12.2016	12.12.2017	11.05.2018
• Schutzkonzept Süd Phase 2	29.01. – 28.2.2018	AUSSTEHEND		
<b>SIL 2</b>	30.09. – 08.11.2016	23.08.2017	Kein Rechtsverfahren möglich	
• BR2017	03.09. – 02.10.2018	AUSSTEHEND		
• Nachtlärmanpassung	03.09. – 02.10.2018	AUSSTEHEND		
• Sicherheitszonenplan	03.09. – 02.10.2018	AUSSTEHEND		
• Richtplananpassung Kanton Zürich	24.11.2017 – 09.03.2018	KR-Entscheid ausstehend	Kein Rechtsverfahren möglich	

Das vorliegende Verfahren ist verfrüht, zumal der zu Grunde liegende Entscheid betreffend den Lärmnachweis 2016 und die daraus resultierenden Massnahmen beim Bundesverwaltungsgericht angefochten wurden. Solange die relevanten Vorfragen rechtlich nicht abschliessend geklärt sind, sind die neu beantragten Änderungen offensichtlich nicht zulässig und weitere Erleichterungen sind zu verweigern.

### Beschwerdelegitimation

Der BFO vertritt, neben rund 2'800 Mitgliedern, die Bevölkerung die in immissionsbelasteten Gebieten östlich des Flughafens leben und durch die im BR17 beantragten Änderungen des Flugbetriebs und der Pistenöffnungszeiten noch mehr belastet werden; Menschen welche bereits seit der Einführung der DVO im Jahr 2001 teilweise sehr stark belastet sind durch die rund 20'000 Starts von niedrig fliegenden, schweren und sehr lauten Flugzeugen ertragen müssen.

### Grundlegende Kritik und Einsprachepunkte:

Es entsteht der Eindruck, dass bei der Vorinstanz eine eigentliche Torschlusspanik in Sachen Flughafen Zürich eingesetzt hat. Neben den oben in der Grafik der FZAG dargestellten Verfahren, Entscheiden und weiteren hängigen Gerichtsverfahren im Zusammenhang mit der FZAG kam es zudem zu einer Anpassung des LUPO, einer geplanten, einseitig luftfahrtindustriefreundlichen Anpassung des SIL-Konzeptteils, und auch hinsichtlich der Lärmgebühren sollen nun raschestmöglich aufgrund des nunmehr vorliegenden Gutachtens Tatsachen geschaffen werden. Ebenfalls im gleichen Zeitraum ist/war die Frage zu klären, ob und wie die Verfügung des BAZL betreffend die Nachtlärmproblematik bzw. die Slotzuteilung angefochten werden sollte. Und noch während der laufenden Rechtsmittelfrist jenes Verfahrens, welches inzwischen ebenfalls beim Bundesverwaltungsgericht angefochten wurde, wurden bereits wieder die entsprechenden Folgeschritte (Erleichterungen während der Nachtstunden etc.) beantragt und auch dazu ist nun seitens der Betroffenen Stellung zu nehmen.

Die Massierung dieser zahlreichen und parallel laufenden Verfahren schränkt die Mitwirkungsmöglichkeiten der betroffenen Organisationen und damit der unter dem Fluglärm leidenden Bevölkerung erneut und empfindlich. Dass nun per Anfang Oktober 2018 alle diese Verfahren mehr oder weniger gleichzeitig eine Stellungnahme oder eine Anfechtung seitens der Betroffenen notwendig machen, ist unzumutbar. Die ohnehin schon minimalen Mitwirkungsrechte werden durch diese konzertierte Aktion nochmals massiv eingeschränkt. Der Anspruch auf rechtliches Gehör der betroffenen Bevölkerung wird damit ausgehebelt.

Zu kritisieren ist in diesem Zusammenhang auch die nicht vorhandene Planungssicherheit. Schlag auf Schlag und immer wieder sowie ohne Einbettung in eine längerfristige Planung werden die Gemeinden und deren Bewohner mit der Anpassung der massgeblichen Rechtsgrundlagen konfrontiert, welche letztlich alle dazu dienen, dass die FZAG bzw. der Flughafen Zürich seine Kapazität und seine Profitabilität steigern kann. Immer mehr Passagiere und Flüge sollen bewältigt werden können, während/weshalb die Zahl der vom Lärm betroffenen Bevölkerung dramatisch zunimmt.

### Verbot von zusätzlichem Lärm in den Tagesrandstunden und in den ersten Nachtstunden

- Der Flughafen Zürich ist eine bestehende ortsfeste Anlage i.S.v. Art. 7 Abs. 1 USG i.V.m. Art. 2 Abs. 1 LSV. Der Flugbetrieb führt zu erheblichen Lärmimmissionen in der Umgebung des Flughafens, der die geltenden Immissionsgrenzwerte für Fluglärm und teilweise sogar die Alarmwerte überschreitet. Der Flughafen ist damit grundsätzlich und auch heute noch eine sanierungsbedürftige Anlage (Art. 16 USG), die nur erweitert oder geändert werden darf, wenn sie gleichzeitig saniert wird (Art. 18 Abs. 1 USG). Bei einer wesentlichen Änderung (i.S.v. Art. 8 Abs. 3 LSV) müssen die Lärmemissionen der gesamten Anlage mindestens so weit begrenzt werden, dass die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden (Art. 8 Abs. 2 LSV). Hierfür können u.a. Verkehrs- oder Betriebsvorschriften unmittelbar gestützt auf das Umweltschutzgesetz angeordnet werden (Art. 12 Abs. 1 lit. c und Abs. 2 USG; vgl. BGE 126 II 522 E. 39a S. 570).

- Obwohl allen involvierten Stellen klar ist, dass die aktuelle Lärmbelastungssituation untragbar und rechtlich unzulässig ist und dass aufgrund der übermässigen Belastung und der Sanierungsbedürftigkeit des Flughafens Zürich verschärfte Emissionsbegrenzungen anzuordnen sind, sollen nun wieder neue Erleichterungen gewährt werden.
- Bereits im Jahr 2011 verlangte das Bundesgericht vom UVEK eine Überprüfung der Nachtgrenzwerte von Anhang 5 LSV, die zudem auch den veränderten Schlafgewohnheiten der Bevölkerung im schweizerischen Mittelland Rechnung tragen sollen. Das Bundesgericht äusserte erhebliche Zweifel daran, ob diese Grenzwerte dem Schutzbedürfnis der Bevölkerung vor Störungen zur Nacht- und zur Tagesrandzeit genügend Rechnung tragen. Das UVEK ist diesem Auftrag bis jetzt soweit ersichtlich nicht nachgekommen, sondern hat versucht, die Sache auszusitzen. Damit ist allerdings der bundesgerichtliche Auftrag nicht vom Tisch und dessen Zweifel an der Gesetzeskonformität von Anhang 5 LSV besteht weiterhin.
- Mit Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 30. Oktober 2013 wurde die Beschwerde des sbfz (Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich) gegen die FZAG betr. Lärmgebühren gutgeheissen, soweit darauf eingetreten wurde. Dieser Entscheid ist in Rechtskraft erwachsen. Darin wurde unter anderem festgehalten, dass die Lärmgebührenregelung in den Tagesrand- und Nachtstunden nicht zu überzeugen vermochte und es wurde vom Bundesverwaltungsgericht auch die Vermutung geäussert, dass die Lärmzuschläge in der Nacht eine ungenügende Lenkungswirkung entfalten würden. Für das Bundesverwaltungsgericht war es "aufgrund der vorhandenen Akten nicht erstellt, dass eine betriebsverträgliche Einführung höherer Lärmzuschläge ausgeschlossen" sei. Der massgebliche Sachverhalt sei in dieser Beziehung folglich nicht hinreichend erstellt. Seither kam es zu weiteren Verzögerungen betreffend den Erlass von wirkungsvollen Lärmgebühren. Diese sind bis heute nicht erlassen worden. Das nunmehr reanimierte Verfahren zur Festlegung der Lärmgebühren, in welchem aktuell zu dem umfangreichen Gutachten der Hochschule St. Gallen, Dr. Wittmer, Stellung zu nehmen ist, ändert daran nichts. Auch diesbezüglich sind somit Sanierungsmassnahmen nach wie vor ausstehend.
- Mit der von der FZAG beantragten Änderung aufgrund des BR17 (wie auch BR14) kommt es in zahlreichen Gebieten rund um den Flughafen zu neuen massiven Belästigungen in der Tagesrandstunde von 21:00 – 22:00 Uhr sowie in den ersten beiden Nachtstunden (ab 22:00 Uhr). Statt dass die Lärmbelastung abends und in der Nacht reduziert wird, soll sie nach Wunsch der FZAG weiter ausgebaut werden, indem die Lande- und Abflugverfahren effizienter gestaltet werden, was zu einer Kapazitätserhöhung führt.
- Auch mit den im vorliegenden Verfahren beantragten Erleichterungen, welche über die Belastungen der noch nicht rechtskräftigen BR14 und BR17 hinausgehen sollen, soll der Bevölkerung nochmals zusätzlicher Lärm in der Nacht zugemutet werden.
- Aus der dem vorliegenden Verfahren zu Grunde liegende, angefochtene Verfügung vom 23. Juli 2018 ergibt sich, dass der Nachtlärm das Gebiet des genehmigten Lärms auch im Jahr 2016 überschritt. Mit Eingabe vom 30. September 2017 behauptet

tete die FZAG (gemäss den Ausführungen des BAZL in der angefochtenen Verfügung), «mit den geplanten Massnahmen könnten gemäss heutiger Planung die verspäteten Landungen in der ersten Nachtstunde und die Starts in der zweiten Nachtstunde soweit eliminiert werden, dass das Gebiet mit Lärmauswirkungen gemäss geltendem SIL-Objektblatt vom 23. August 2017 eingehalten werden könne.» Die FZAG habe deshalb gestützt auf den Bericht und die darin erläuterten Massnahmen «die Kenntnisnahme der zuständigen Bundesstellen und den Verzicht auf zusätzliche Massnahmen zur Eindämmung des Flugbetriebs» beantragt.

- Wie sich aus der angefochtenen Verfügung vom 23. Juli 2018 weiter ergibt, haben sich die involvierten Stellen (Kantone Aargau, Schaffhausen, Zürich sowie das BAFU) in der Anhörung mehrheitlich kritisch geäussert und zusätzliche Massnahmen verlangt.
- Auch das BAFU stellte in ungewöhnlich deutlicher Art und Weise fest:  
*«Die FZAG verweist in ihrer Stellungnahme auf das SIL-Objektblatt, welches die Festsetzung vorgebe, dass bei einem Betrieb mit Landungen von Norden oder Osten eine Stundenkapazität von 70 Flugbewegungen zur Verfügung gestellt werden solle. Die Festsetzung hält allerdings auch fest, dass die Einhaltung des Gebiets mit Lärmbelastung gemäss Ziffer 5 Objektblatt vorbehalten bleibt. Da gemäss Monitoringbericht nun feststeht, dass die Lärmimmissionen des Flugplatzes in den Nachtstunden auf Dauer wesentlich von den im Entscheid zum Betriebsreglement festgesetzten Immissionen abweichen, sind gemäss Art. 37a Abs. 2 LSV die notwendigen Massnahmen zu treffen. Nur wenn diese Massnahmen geprüft und als unverhältnismässig befunden wurden, kann das BAZL die Immissionen neu verfügen. Unseres Erachtens hat die FZAG in ihrer Stellungnahme nicht darlegen können, wie die Verspätung bei höherer Slotvergabe abgebaut werden kann bzw. welche Stunden sich nicht auf die Verspätung auswirken.  
Die FZAG räumt [...] korrekt ein, dass es die Verspätungen im Laufe des Tages zu verringern gilt. In diesem Zusammenhang erachten wir – wie auch die Kantone Aargau und Zürich – es als nötig, eine Erhöhung der physischen Kapazität (beispielsweise durch Schnellabrollwege) des Flughafens nicht durch eine Erhöhung der angebotenen Kapazität (Slotvergabe) zu nutzen, sondern in den Abbau der Verspätungen zu investieren, bis diese in den Nachtstunden nicht mehr zu den Überschreitungen der bewilligten Lärmimmissionen führen.  
Im Lichte dieser Ausführungen ist klar, dass der Eventualantrag der FZAG, die Arrivals ab 22 Uhr und die Starts gar erst ab 22:35 Uhr nicht zu erhöhen, als ungenügend zu betrachten sind.»*
- Wie bereits die Kantone in ihren Stellungnahmen kam somit auch das BAFU ohne Wenn und Aber zum Schluss, dass die von der FZAG in Aussicht gestellten Verbesserungen hinsichtlich der Lärmimmissionen in der ersten und zweiten Nachtstunde ungenügend seien und deshalb verschärfte Emissionsbegrenzungen gemäss Art. 37a

Abs. 2 LSV verfügt werden müssten.

- Die kritischen Anträge insbesondere des Kantons Zürich, wonach sinngemäss sämtliche Massnahmen an der Quelle zu prüfen sind, bevor weitere Erleichterungen gewährt werden, wurden seitens des BAZL einmal mehr ignoriert.
- Letztlich spielen BAZL und FZAG erneut auf Zeit. Das BAZL beschränkt sich darauf, die aktuell deklarierte Kapazität einzufrieren, währenddem aufgrund und mittels der übergeordneten Planungsprozesse die rechtlichen Grundlagen für weitere Erleichterungen zu Gunsten der FZAG geschaffen werden (Anpassung LUPO, SIL-Konzeptteil, SIL-Objektblatt). Obwohl eine klare Überschreitung des zulässigen Lärms sogar in Dispositiv Ziff. 1 festgestellt wird («Der Bericht zeigt auf, dass der genehmigte Lärm am Tag bis auf geringfügige und erklärbare Abweichungen eingehalten wird. In den beiden Nachtstunden von 22 bis 23 und von 23 bis 24 Uhr treten aber markante Überschreitungen auf»), wird keine Verschärfung im Sinne von Art. 37a Abs. 2 LSV angeordnet, sondern der rechtswidrige Zustand weiterhin geduldet. Gleichzeitig wurde die FZAG aufgefordert, die notwendigen Unterlagen einzureichen, womit eine weitere Ausdehnung des nächtlichen Fluglärms zulasten der betroffenen Bevölkerung genehmigt werden kann.
- Damit wiederum wird die ohnehin schon unzumutbare und gesundheitsgefährdende Lärmbelastung nochmals verschlimmert. Im Rahmen des vorliegenden Verfahrens sollen weitere Erleichterungen gewährt und der genehmigte Lärm massiv ausgeweitet werden, so dass dieser sogar die neuesten Ausweitungen gemäss BR14 und BR17 bzw. SIL vom 23. August 2017 überschreiten wird.
- Statt den Fluglärm zumindest nachts einzudämmen, wird dieser immer mehr ausgeweitet und die nicht anfechtbaren Entscheide auf Stufe SIL-Objektblatt und SIL-Konzeptteil dazu missbraucht, die gesundheitlichen Interessen der betroffenen Bevölkerung zugunsten eines ungebremsten Wachstums der FZAG zu übersteuern.
- Das BAZL brachte die Sache in der Verfügung vom 23. Juli 2018 wie folgt auf den Punkt:

*«Die andauernde deutliche Überschreitung der zulässigen Lärmbelastung in der Nacht kann mit den bisher aufgezeigten Massnahmen nicht beseitigt oder merkbar verringert werden. Sie ist primär Folge einer veralteten, unzutreffenden Prognose. Die FZAG stellt denn auch in Aussicht, mit den bereits ergriffenen und noch möglichen Massnahmen nur, aber immerhin die Belastungsgrenzwerte gemäss SIL-Objektblatt erreichen und einhalten zu können.*

*Auch wenn der luftfahrtpolitische Bericht des Bundesrats (LUPO) von 2016 und der SIL eine Entwicklung, die sich an der Nachfrage orientiert, vorsehen bzw. ermöglichen wollen, kann nicht übersehen werden, dass der heutige Zustand dem Umweltschutzrecht widerspricht. Massstab für den Vergleich sind die zulässigen Lärmimmissionen, wie sie das BAZL am 27. Januar 2015 festgelegt hat. Da der Lärm der einzelnen Flugbewegungen nicht derart reduziert werden kann, dass die Überschreitungen*

*wegfallen oder erheblich reduziert werden, steht als wirksame Massnahme eine Beschränkung der Flugbewegungen im Vordergrund.»*

- Obwohl der offensichtliche Handlungsbedarf somit ausgewiesen ist, beugt sich das BAZL in der Folge dem Druck von Wirtschaft und Politik sowie (angeblich) dem europäischen Recht und folgert, dass eine Begrenzung bzw. Einschränkung von Slots (bzw. Flugbewegungen) unter die deklarierte Kapazität keine geeignete Massnahme darstelle, «weil damit der Slotkoordinator in die Lage käme, gegebenenfalls historische Slots nicht zuteilen zu können». Das BAZL beschränkt sich somit darauf, weitere Kapazitäts**erweiterungen** ab 21:00 Uhr zu beschränken. Zu weiteren Schritten, insbesondere den von den Kantonen geforderten verschärften Emissionsbegrenzungen, wie etwa der Nichtzuteilung von Slots auf 22:30 Uhr, kann sich das BAZL aus den altbekannten Gründen nicht durchringen.:

**Forderung des BFO:** Wir verlangen, dass ein Verbot von zusätzlichem Lärm in den Tagesrandstunden und in den ersten Nachtstunden ausgesprochen wird.

#### **Verbot des fortgesetzten illegalen «Verspätungsabbaus»**

- Es wurde bereits vorstehend dargelegt, dass die aktuelle Lärmbelastungssituation untragbar und rechtlich unzulässig ist. Auch steht ausser Zweifel, dass verschärfte Emissionsbegrenzungen im Sinne von Art. 11 Abs. 3 bzw. Art. 16 Abs. 1 USG i.V.m. Art. 37a Abs. 2 LSV anzuordnen sind.
- Statt dass der Schutz der Bevölkerung aber ernstgenommen wird, soll der nächtliche Spielraum der FZAG gemäss dem Gesuch BR17 und auch im vorliegenden Verfahren erneut erweitert werden. Der FZAG wird von der Vorinstanz zugestanden, immer neue Erleichterungen zu beantragen. Die bundesrechtlichen Grundlagen (SIL-Konzeptteil, LUPO, Betriebsreglement) nehmen parallel dazu die entsprechende Interessenabwägung abschliessend vorweg, so dass auf der nachgeordneten Planungs- bzw. Verfügungsstufe keine griffigen Massnahmen mehr möglich sind, die Erleichterungen leichtfertig gewährt werden und das Vorsorgeprinzip von Art. 11 Abs. 3 USG auch in diesem Zusammenhang nicht berücksichtigt wird. Der FZAG und ihrer wirtschaftlichen Entwicklung wird absoluter Vorrang vor allen anderen Interessen gegeben.
- Statt ernsthafte Einschränkungen des spätabendlichen und nächtlichen Lärms zu verlangen, wie sie von den Kantonen und den Betroffenen seit Jahren gefordert werden, hält die FZAG daran fest, dass im Widerspruch zur geltenden Nachtruhe ab 23:00 Uhr auch bis 23:30 Uhr ohne Bewilligung geflogen werden dürfe und will diesen Spielraum für den täglich auftretenden Verspätungsabbau nutzen. Im Verfahren betreffend das BR17 wird zwar seitens der FZAG einmal mehr behauptet, man strebe eine Verbesserung des Verspätungsabbaus an, gleichzeitig wird aber immer wieder betont, dass man aufgrund der internationalen Konkurrenz, der Hub-Funktion und der zunehmenden Nachfrage dazu gezwungen sei, auch weiterhin nach 23:00 Uhr Bewegungen abwickeln zu können.



- Bevor diese Probleme nicht gelöst sind, dürfen keine weiteren Erleichterungen gewährt werden, sondern es sind einschneidende Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung zu ergreifen.

**Forderung des BFO:** Da die aktuelle Lärmbelastung untragbar, gesundheitsschädigend und rechtlich unzulässig ist, sind verschärfte Emissionsbegrenzungen anzuordnen, die sich nach der aktuellen Lärmschutzverordnung richten.

Schlafstörungen durch übermässigen Lärm sind gemäss neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen (z.B. Sirene-Studien) ursächlich für schwere Gesundheitsschäden und Todesfälle von Langzeit-Exponierten, steht also nicht weniger als das Grundrecht auf Leben und Gesundheit (Art. 10 BV, Art. 2 EMRK) auf dem Spiel. Auch daraus muss zwingend abgeleitet werden, dass nur massive Einschränkungen (Streichung des sogenannten Verspätungsabbaus; Verbot von Starts nach 23:00 Uhr; Verbot von Landungen nach 23:00Uhr – ausser es handelt sich um einen Notfall) zur Einhaltung der geltenden Verordnungen führen.

Gleichzeitig ist der FZAG die Berechtigung zur Vergabe von Ausnahmegewilligungen zu entziehen. Dass missbräuchlich Ausnahmegewilligungen vergeben werden, zeigt wie die Wünsche der Fluggesellschaften über die verankerten Rechte und Bedürfnisse der Bevölkerung gestellt werden. Die Vergabe von Ausnahmegewilligungen ist einer neutralen und unabhängigen Stelle zu übergeben.

Die FZAG ist zu verpflichten, die Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung endlich umzusetzen. Das Vorsorgeprinzip bzw. der Grundsatz, dass sanierungsbedürftige Anlagen auch tatsächlich saniert werden, verlangt nach wirksamen Massnahmen und darf nicht zum reinen Papiertiger verkommen.

## Fazit

Der BFO kommt zum Schluss, dass Erleichterungen für die FZAG zulasten der Bevölkerung zu verweigern sind. Bei dieser, wie weiteren Eingaben der FZAG haben zwingend die neusten wissenschaftlichen Erkenntnisse (z.B. Sirene-Studie) einzufließen.

Dabei steht ausser Zweifel, dass die aktuelle Lärmbelastung untragbar und rechtlich unzulässig ist. Auch ist die überhöhte Darstellung der Wichtigkeit der Fliegerei durch die Luftfahrtindustrie nicht gegeben. Sie kann und darf sich nicht weiter den Gesetzen und Verordnungen entziehen.

Freundliche Grüsse

**Bürgerprotest Fluglärm Ost (BFO)**



Georg Brunner (Präsident)

georg.brunner@fluglaerm-ost.ch  
+41 52 385 11 33