

Einschreiben (R)

Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)

Sektion Sachplan und Anlagen

3003 Bern

Ort, Datum:,

Einsprache

für

Name, Vorname:

Strasse, Nr.

PLZ, Ort

gegen

Flughafen Zürich AG, Postfach, 8058 Zürich

Gesuchstellerin

betreffend

Flughafen Zürich

**Verfahren zur Genehmigung einer Änderung des Betriebsreglements (Betriebsreglement-
sänderung 2014/2017 [BR 2014/2017])**

Sehr geehrte Damen und Herren

Hiermit stelle ich höflich folgende

Anträge

1. *Auf die Genehmigung der Betriebsreglementsänderung (Betriebsreglementsänderung 2014/2017 [BR 2014/2017]) sei – in der vorliegenden Form – zu **verzichten**.*
2. *Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen (zzgl. MWST).*

sowie den folgenden

Verfahrensantrag

*Beschwerden gegen das neue Bisenkonzept mit Starts ab Piste 16 geradeaus und Rechtskurve sowie die erweiterte Linkskurve ab Piste 16 sei die aufschiebende Wirkung **nicht** zu entziehen.*

Dies, mit folgender

Begründung

I Formelles

- 1 Die Betriebsreglementsänderung 2014/2017 (BR 2014/2017) liegt vom 19. Januar bis zum 17. Februar 2026 öffentlich auf. Die vorliegende Einsprache erfolgt form- und fristgerecht.
- 2 Als Einwohner der Gemeinde bin ich unmittelbar von den (lärm-) Auswirkungen der beantragten Änderungen betroffen und damit zur vorliegenden Einsprache legitimiert.

II Verfahrensantrag (Kein Entzug der aufschiebenden Wirkung)

- 3 Das neue Bisenkonzept mit Starts ab Piste 16 geradeaus und Rechtskurve sowie die Linkskurve ab Piste 16 haben erhebliche raum- und umweltrelevante Auswirkungen. Das Bedürfnis der Anwohner des Flughafens nach Schutz vor zusätzlicher Belastung ist gross (vgl. zum Ganzen Ziff. III hiernach). Nachvollziehbare Gründe, welche für den Entzug der aufschiebenden Wirkung sprechen, macht die Gesuchstellerin nicht geltend und solche sind auch nicht ersichtlich.
- 4 Beschwerden gegen das Bisenkonzept mit Starts ab Piste 16 geradeaus und Rechtskurve sowie die erweiterte Linkskurve ab Piste 16 ist **die aufschiebende Wirkung nicht zu entziehen**.

III Materielles

- 5 Der Flughafen Zürich ist der grösste Landesflughafen der Schweiz. Ihm kommt eine zentrale gesellschaftliche und volkswirtschaftliche Bedeutung zu. Der Flughafen soll ein im internationalen Vergleich hohes Sicherheitsniveau aufweisen, volkswirtschaftlichen Nutzen generieren und die Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft befriedigen. Das ist unbestritten. Gleichzeitig müssen schädliche Auswirkungen auf Mensch und Natur **so weit möglich vermieden** werden. Unumstritten sind hierfür auch Massnahmen zur Vermeidung von Verspätungen erforderlich, wie sie vorliegend beantragt werden. Die Erwartungen sind aber klar:
- 6 Die Massnahmen müssen sich auch effektiv auf den Verspätungsabbau auswirken, nachhaltig den Süden entlasten und dürfen nicht zu einem Kapazitätsausbau führen. Konkret darf die potenzielle Steigerung der Kapazität, die durch Massnahmen erreicht werden kann, **keinesfalls für eine Erhöhung der planbaren Starts und Landungen** genutzt werden.
- 7 Die beabsichtigte Betriebsreglementsänderung 2014/2017 (BR 2014/2017) zielt demgegenüber einseitig und teils unter vorgeschobenen Sicherheitsüberlegungen auf eine Kapazitätssteigerung **ohne Berücksichtigung der Auswirkungen** auf Mensch und Natur. Insbesondere:
 - Änderung der Flugrouten (Entflechtung Nord-, Ost- und Südkonzept gemäss Voll- und Teilgenehmigung BR 2014 sowie BR 2017): Die Entflechtungen zielen einzig auf eine Kapazitätserhöhung bzw. auf die Vermeidung einer Kapazitätsverringerung ab. Eine weitere Belastung des Südens mit lärm- und sicherheitstechnischen Nachteilen ist aber unzulässig. Die Abflugrouten ab Piste 28 mit Linkskurve in Richtung Osten sowie die Abflugroute ab Piste 16 mit erweiterter Linkskurve sind in dieser Form nicht genehmigungsfähig, zwingend zu überarbeiten und es sind dabei auch Alternativen zu prüfen.
 - Neues Bisenkonzept mit Start Piste 16 geradeaus: Die geplanten Südstarts geradeaus sind unzulässig. Südstarts geradeaus sind mit Blick auf die **Drittpartei-Risiken**, aber auch bezüglich **Lärmbelastungen** nicht vertretbar. Es gibt keine Flugroute, die mehr Menschen einem Absturzrisiko und dem maximal möglichen Fluglärm aussetzt als An-

und Abflüge über dem dichtbesiedelten Süden. Die Abflugroute ist nicht genehmigungsfähig, zwingend zu überarbeiten und es sind dabei auch Alternativen zu prüfen.

- Flexibilisierung der Pistenöffnungszeiten: Auch die beantragte Flexibilisierung ist einseitig auf eine Kapazitätssteigerung zugeschnitten, ohne dem Aspekt der Sicherheit der überflogenen Bevölkerung und/oder dem Lärmschutz Rechnung zu tragen. Eine solche Kapazitätserhöhung ist aber weder im öffentlichen Interesse noch erforderlich.

IV Fazit

- 8 Aus den vorstehend genannten Tatsachen und Rechtsgründen ersuche ich Sie, sehr geehrte Damen und Herren, höflich um Gutheissung eingangs gestellter Anträge.

Freundliche Grüsse

.....

Im Doppel