



Konrad Schneider
Hofrain 1
5420 Ehrendingen
E-Mail: pro-ehrendingen@bluewin.ch

16. November 2014

Einschreiben

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
3000 Bern

Einsprache: Flughafen Zürich – Gesuch um Genehmigung einer Änderung des Betriebsreglements

Sehr geehrte Damen und Herren

Pro ehrendingen ist eine überparteiliche Gruppierung, welche sich auf kommunaler Ebene für die politischen Belange der Einwohner/innen von Ehrendingen seit anfangs der 70-iger Jahre engagiert. Wir organisieren politische Veranstaltungen, beteiligen uns an Vernehmlassungen, greifen aktiv in den Wahlkampf von Behörden und Kommissionen ein, initiieren Vorstösse an Gemeindeversammlungen und nehmen kritisch oder unterstützend zu Anträgen der Behörden Stellung. In den vergangenen Amtsperioden stellten wir immer wieder mindestens einen Drittel oder mehr als die Hälfte der gewählten Kandidatinnen und Kandidaten in den kommunalen Behörden und pflegen mit ihnen einen direkten und konstruktiven Austausch.

Einsprecherin:
Vereinigung pro ehrendingen (pe)

Ansprechperson
Konrad Schneider, Hofrain 1, 5420 Ehrendingen

Einsprachgegnerin
Flughafen Zürich AG, Postfach, 8058 Zürich

Einsprache betreffend Gesuch um Genehmigung einer Änderung des Betriebsreglements (BBI 2014 7897 f.)

Rechtsbegehren:

1. Es sei die beantragte Genehmigung einer Änderung des Betriebsreglements zu verweigern und die Einsprachegegnerin dazu zu verpflichten, das Betriebsreglement im Sinne der nachstehenden

Anträge Ziff. 4.1. umfassend zu überarbeiten und anschliessend ein erneutes Gesuch um Genehmigung zu stellen.

2. Eventualiter seien die erforderlichen Änderungen gemäss den Anträgen Ziff. 4.1. ff. von Amtes wegen durch das BAZL in das neue Betriebsreglement einzufügen und dieses in der geänderten Form zu genehmigen.
3. Subeventualiter seien allfällige Anträge gemäss Ziff. 4.1. ff., die nach Auffassung des BAZL nicht im vorliegenden Verfahren zu behandeln sind, an die zuständigen Behörden zur weiteren Behandlung und antragsgemässen Erledigung weiterzuleiten.
4. Änderungsbegehren im Einzelnen:
 - 4.1. Es sei der Einsprachegegnerin im Betriebsreglement zu verbieten, die durch die vorgesehenen Schnellabrollwege 28 und 34 entstehenden zusätzlich möglichen Flugbewegungen zur Kapazitätserhöhung in den Tagesrand- und Nachstunden – d.h. zwischen 21.00 Uhr und 07.00 Uhr – zu nutzen.
 - 4.2. Es sei der Einsprachegegnerin zu verbieten, die Piste 32 für Nordstarts von schweren Maschinen zu nutzen, welche beim Überflugspunkt KLO DME4 3500 ft ü. M. nicht erreichen können.
 - 4.3. Es sei die Einsprachegegnerin zu verpflichten, die An- und Abflugrouten sowie die Flugstreckenführung mittels Transition Points lärmässig so zu optimieren, dass am Boden möglichst wenige Menschen gestört werden. Zu diesem Zweck habe sie weitere GIS- und Bordcomputergestützte Navigationsverfahren (RNAV etc.) zu entwickeln und zu implementieren und dafür einen engen Zeitplan vorzugeben, welcher ebenfalls zu genehmigen ist.
 - 4.4. Es sei der Einsprachegegnerin zu verbieten, das Projekt der Pistenverlängerungen 28 und 32 weiter zu verfolgen, insbesondere im Hinblick auf das Betriebsreglement 2020.

Ergänzungen zum Rechtsbegehren inklusive allgemeiner Begründung

Im Grundsatz halten wir an unserer Einsprache vom 26. Oktober 2010 fest. Konkret heisst dies:

- Wir lehnen Pistenausbauten ab, die einer Erhöhung der Bewegungskapazitäten des Flughafens Zürich dienen könnten. Die heute bestehenden Pisten müssen für die Bewegungskapazitäten am Flughafen Zürich ausreichen.
- Der Flugbetrieb inkl. Verspätungsabbau ist auf eine achtstündige Nachtruhe auszurichten, dies ist für uns eine unverhandelbare Grundanforderung. Die Lärmimmissionen sind im Vollzug streng zu überwachen und nicht aufzuweichen. Belastungen sind endlich durch ein Bonus-Malus System so zu steuern, dass sich technische Innovationen rasch durchsetzen und die Überschreitung von verschärften Grenzwerten oder Abweichungen von vorgeschriebenen Flugwegpunkten scharf sanktioniert werden.
- Die Region unserer Gemeinde soll vermehrt mit Fluglärm belastet werden, gleichzeitig werden andere Regionen entlastet. Dieses Vorgehen lehnen wir entschieden ab. Wir fordern eine gerechte und gleichmässige Fluglärmverteilung in alle Regionen rund um den Flughafen.
- Wir lehnen abgesenkte Überflughöhen strikte ab. Die minimale Überflughöhe von 3500 ft ü. M. muss rasch durch einen möglichst direkten, steilen Steigflug erreicht werden. Nur so kann die gesetzliche Forderung, dass möglichst wenige Menschen durch Lärm belästigt werden, umgesetzt werden.
- Da unserer Region heute bereits die letzten Nachtstarts und die ersten Morgenstarts zugemutet werden, ist die Nachtruhe zu verlängern. Durch die Einstellung des Flugbetriebs ab 22.00 Uhr wird unseren Ruhe- und Schlafbedürfnissen entsprochen. Damit kann eine Überschreitung des Planungswertes bei Nachtbetrieb in unserer Region vermieden werden. Ab 23.00 Uhr darf kein Verspätungsabbau mehr stattfinden. Ab dieser Zeit dürfen nur Flüge bei ausserordentlichen Ereignissen bewilligt werden. Das Nachtflugverbot soll eine mindestens siebenstündige Nachtruhe als absolutes Minimum sicherstellen.

- Eine Erhöhung der An- und Abflüge über das Surbtal lehnen wir auch deshalb ab, weil sie nahe an den Kernkraftwerken Beznau 1 und 2, dem ZWILAG Würenlingen und dem Paul Scherrer Institut, Villigen, vorbei führen. Die evtl. später noch zu planenden Oberflächenanlagen eines radioaktiven Tiefenendlagers „Lägern Nord“ dürften sich zudem kaum mit den angestrebten Überflugplänen vertragen.

Begründungen im Detail

Rechtsbegehren 4.1. Schnellabrollwege

Gegen die Schnellabrollwege ist so lange nichts einzuwenden, solange sie tatsächlich dafür genutzt werden, Verspätungen zu reduzieren, wenn bei starken Westwindlagen während des Tages das Ostkonzept anstelle des Nordkonzepts zur Anwendung gelangt.

Unzulässig wäre nach Auffassung der Einsprecherin aber eine Erhöhung der Anzahl Bewegungen in den Tagesrand- und Nachtstunden aufgrund der durch die Schnellabrollwege zusätzlich zur Verfügung stehenden Kapazitäten. Die Einsprecherin wehrt sich gegen zusätzliche Lärmbelastungen und erwartet deshalb, dass im Betriebsreglement festgehalten wird, dass in den Tagesrand- und Nachtstunden die durch die Schnellabrollwege geschaffene zusätzliche Kapazität nicht genutzt werden dürfen, insbesondere nicht für zusätzlichen Landungen. Eine Erhöhung der Bewegungen in den besonders kritischen Ruhezeiten der Bevölkerung erscheint somit unzulässig, was im Betriebsreglement oder auf andere zielführende Weise festzulegen ist, zumal die geltenden Immissionsgrenzwerte auch nach Auffassung des Bundesgerichts ungenügenden Schutz bieten gegen Störungen durch Fluglärm, der geballt zu besonders sensiblen Tageszeiten auftritt.

Es ist festzuhalten, dass die Schnellabrollwege in besonders lärmsensiblen Zeiträumen zu keinen zusätzlichen Lärmimmissionen führen dürfen, weshalb Kapazitätserweiterungen durch Schnellabrollwege in den Tagesrand- und Nachtstunden unzulässig sind.

Rechtsbegehren 4.2. Unterschreitung der Mindestflughöhe von 3500 ft ü.M. bei KLO DME4 bei Starts 32

Die Einsprecherin kann das Begehren auf Unterschreitung der Mindestflughöhe aus sicherheitstechnischen und wirtschaftlichen Überlegungen nachvollziehen. Sie ist aber der Auffassung, dass unter dem Deckmantel der Sicherheitsargumente zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden sollen und die Bevölkerung im Norden/Nordwesten des Flughafens mit zahlreichen Tiefüberflügen einer enormen Mehrbelastung ausgesetzt werden soll. Diese zusätzliche Belastung ist unzumutbar, da die Bevölkerung bereits heute sehr starkem Fluglärm ausgesetzt ist. Sie widerspricht auch zwei Grundsätzen von pro ehrendigen, erstens wird eine gerechte Fluglärmverteilung nicht umgesetzt und zweitens wird subsidiär von der Forderung abgewichen, dass möglichst wenig Leute von Fluglärm betroffen sein sollten. Insbesondere in den Tagesrand- und Nachtstunden ist eine zusätzliche Belästigung durch tieffliegende Grossraumflugzeuge unzumutbar.

Konsequenz der Aufhebung der Mindestflughöhe wird sein, dass die schlecht steigenden A340 der Swiss und andere ähnliche Flugzeuge stark bevölkerte Gebiete ca. 300 m tiefer überfliegen werden. Statt bei einem Überflug auf ca. 750 m über Grund zu sein, sind sie bloss noch ca. 400 m über Grund. Die ungefähre Halbierung der Überflughöhe drückt sich aus in einer Verdoppelung der Schalenergie, welche um 3 dB(A) zunimmt. Das ist unzumutbar.

Es ist auf die Herabsetzung der Mindestflughöhe für Starts generell und insbesondere auch auf der Piste 32 zu verzichten.

Rechtsbegehren 4.3. Pflicht zur Einführung von lärmoptimierten Flugrouten (RNAV oder ähnliches); Anpassung der Transition Points

Die Einsprecherin verlangt in diesem Zusammenhang eine lärmtechnische Optimierung der Streckenführung mittels automatischer, computer- und satellitengestützter Navigation. Mit Hilfe moderner Navigationsmethoden, insbesondere präziser RNAV-Verfahren (Standard RNAV 0.3 bzw. vorläufig noch RNAV 1) kann eine differenzierte Routenführung implementiert werden, welche soweit möglich über wenig bis schwach besiedeltes Gebiet führt.

Rechtsbegehren 4.4. Verbot, Pistenverlängerungen 28 und 32 weiter zu verfolgen, insbesondere im Hinblick auf das Betriebsreglement 2020

Die Pistenverlängerungen 28 und 32 sind im vorliegenden Betriebsreglement 2014 nicht enthalten und werden auch gemäss dem Bericht "Sicherheitsüberprüfung Flughafen Zürich, Risiko- und Massnahmenbeurteilung" vom 12. Dezember 2012 als Massnahmen M1 und M2 erst für des Betriebsreglement 2020 vorgesehen. Aus Sicht der Einsprecherin sind die Sicherheitsargumente vorgeschoben. Die sicherheitsrelevante Entflechtung der Pisten kann auch ohne die Verlängerung der Pisten, insbesondere der Piste 32, erfolgen.

Dass die Piste 28 im Westen verlängert wird, ist für die betroffene Bevölkerung unzumutbar. Dasselbe gilt für die Bevölkerung im Nordwesten. Der bisher auf dem Flughafen entstehende Fluglärm wird durch die Verlängerung der Piste 32 vermehrt der Bevölkerung zugemutet, welche unter der Abflugschneise 32 lebt. Die Pistenverlängerung wird denn auch im Sicherheitsbericht als Ergänzung zur Herabsetzung der Mindestflughöhe eingestuft. Dies alles dient möglicherweise tatsächlich der Sicherheit, hat aber vor allem kapazitätserhöhende Wirkung und ist deshalb abzulehnen. Zudem muss dem angestrebten Grundsatz einer gerechten geographischen Fluglärmverteilung für An- und Abflüge nachgelebt werden.

Aus all den vorerwähnten Gründen ersuchen wir abschliessend um Gutheissung der gestellten Rechtsbegehren.

Freundliche Grüsse

Im Namen von pro ehrendingen
Konrad Schneider

Kopien:

- Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Raumentwicklung, 5001 Aarau
- Gemeinderat Ehrendingen, Brunnenhof 6, 5420 Ehrendingen