

Lettre Signature
Bundesamt für Zivilluftfahrt
Prozess Anlagen
VBR
Maulbeerstrasse 9
3003 Bern

[Hier Ort und Datum einsetzen]

In Sachen

[Hier Ihren Namen und vollständige Adresse einsetzen]

gegen

Flughafen Zürich AG (unique zurich airport), Postfach, 8058 Zürich-Flughafen

betreffend **vorläufige Änderung des Betriebsreglements und Plangenehmigung für den Neubau von Rollwegen**

erhebe/n ich/wir hiermit gegen das Gesuch der Flughafen Zürich AG vom 31. Dezember 2003

Einsprache

mit den Anträgen:

1. Der UVB sei zur Überarbeitung zurückzuweisen und auf die Gesuche sei nicht einzutreten.
2. Insbesondere sei als Istzustand Z_0 1995 oder 2003 zu wählen, die Anzahl der Südanflüge am Abend und in der ersten Nachtstunde zu berechnen und ein alternativer Flottenmix ohne Swiss bzw. mit noch reduzierterer Swiss darzustellen.

3. Der UVB sei zu ergänzen um eine genaue Darstellung der für die verschiedenen Pisten bestehenden Abflugrouten sowie der Anflugrouten und der Warterräume je bis zu einer Höhe von mindestens 8000 ft. Er habe dicht besiedelte Wohngebiete im Bereich dieser Routen und der Warterräume unter Angabe der Bevölkerungszahl und der Siedlungsdichte abzubilden sowie Strategien zur möglichen Kanalisierung des Fluglärms ausserhalb der dicht besiedelten Wohngebiete aufzuzeigen. Diese Strategien seien im Betriebsreglement umzusetzen.
4. Die Anflüge von Süden auf Piste 34 seien nicht zu bewilligen.
5. Anstelle von Ost- und Südanflügen sei der sog. gekröpfte Nordanflug in einem raschen Verfahren einzuführen.
6. Der gestreckte left turn beim Start 16 sei nicht zu genehmigen.
7. Die Bewegungen seien auf maximal 250'000 p.a., wovon maximal 5'000 nachts zu begrenzen.
8. Die Nachtruhe am Flughafen sei für die Zeit von 2200 – 0700 Uhr festzulegen.
9. Es seien keinerlei Änderungen im Vergleich zum letzten Betriebsreglement des alten Flughafenhalters zu bewilligen, welche nicht wegen der Deutschen Rechtsverordnung notwendig sind. Dies gilt insbesondere für Aufhebung bisheriger Ruhefenster für Starts auf den Pisten 16 und 28 und das sog. koordinierte Landen auf Pisten 28 und 34.

Begründung:

Der/die Einsprecherin wohnt im Bereich bestehender und/oder neuer lärmbelasteter Gebiete wegen des Flugverkehrs des Flughafens Zürich und ist daher vom Betriebsreglement unmittelbar betroffen.

Der **UVB** wählt als Ist-Zustand das Jahr 2000, als die Swissair künstlich aufgebläht war. Damit wird der Vergleich mit dem künftigen Betrieb verfälscht. Vielmehr ist der Vergleich zurückzubeziehen auf das Rahmenkonzessionsgesuch 1995 oder auf den heutigen reduzierten Flugbetrieb. Die Anzahl der Südanflüge am Abend und in der ersten Nachtstunde wird im UVB nirgends ausgewiesen. Da nicht sicher ist, ob die Swiss die nächste Zeit unbeschadet überlebt, sind im UVB Überlegungen zu einem alternativen Flottenmix ohne oder mit stark reduzierter Swiss anzustellen (Anträge 1 und 2). Der UVB ist daher insgesamt ungenügend und das führt allein schon zur Rückweisung des Gesuchs. Die **Anflugrouten und die Abflugrouten** werden weder

im Gesuch noch im UVB dargestellt. Damit kauft die flughafennähere Bevölkerung die Katze im Sack. Die Flugsicherung dirigiert die Flugzeuge ab einer Höhe von 1650 m ü Meer nach ihrem Belieben und nimmt keine Rücksicht auf stark besiedelte Gegenden. Das muss aufhören (Antrag 3).

Südanflüge widersprechen nach wie vor dem Raumplanungsrecht, insbesondere der gültigen Zürcher Richtplanung und dem Grundsatz, dass Lärm zu kanalisieren und stark bevölkerte Gebiete zu meiden sind (Art. 11 Abs. 2 USG). Stattdessen ist als rasch realisierbare Alternative der gekröpfte Nordanflug voranzutreiben, der den Lärm in relativ dünn besiedelte Gebiet lenkt. Etwa 80% der modernen Verkehrsflugzeuge sind computermässig dafür ausgerüstet. Daher steht seiner Einführung auch bei schlechtem Wetter nichts entgegen.

Weil das Lärmbelastungsmass Leq die Störwirkung der heutigen Flugzeuge bei hohem Verkehrsaufkommen schlecht abbildet, schützt nur eine **Plafonierung der Bewegungen** vor übermässigem Fluglärm. In der Volksabstimmung von 1995 hatte man dem Volk maximal 250'000 Bewegungen versprochen. Daran soll man sich halten (Antrag 7). Um den heutigen Schlafgewohnheiten Rechnung zu tragen und aus raumplanerischen Gründen ist eine verlängerte Nachtruhe (Antrag 8) notwendig.

Viele andere Massnahmen des vorläufigen Betriebsreglements haben eine **weitere Kapazitätssteigerung** des Flughafens zum Ziel. Das betrifft die Aufhebung der wenigen verbliebenen Ruhefenster auf Piste 16 am Morgen und am Nachmittag, und das koordinierte Landen von Süden und von Osten am Morgen und bei Bedarf auch am Abend und in der Nacht (Antrag 9). Auch der wide left turn beim Start 16 nach Süden wird nicht zur Erhöhung der Sicherheit verlangt, sondern dient ebenfalls der Verkehrssteigerung (Antrag 6). Solche Kapazitätssteigerungen haben aber in einem nach wie vor provisorischen Betriebsreglement, welches mit der Raumplanung und dem Umweltrecht nicht vereinbar ist, keinen Platz.

Hier können Sie eigene Argumente anhängen. Notwendig ist das aber nicht:

.....

.....

Ort, Datum

Unterschrift