

Name, Vorname

Strasse

Ort

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern

Ort, Datum

Einsprache gegen Ergänzttes Betriebsreglement 2014/2017

des Flughafens Zürich, öffentliche Auflage vom 19. Januar bis 17. Februar 2026

Sehr geehrte Damen und Herren

In der eingangs genannten Angelegenheit unterbreite ich Ihnen namens der
Bürgerorganisation "Fluglärmsolidarität" folgende

1. Anträge

1.1 Es sei die Neuauflage des Betriebsreglementes (nachfolgend BR) auszusetzen bis das übergeordnete Luftfahrtgesetz und die Lärmschutzverordnung revidiert sind. Ebenfalls stehen die Abstimmung zum Flughafengesetz, sowie die Ratifizierung durch Deutschland aus.

1.2 Das jetzige BR widerspricht seit Jahren den geltenden gesetzlichen Vorgaben. Bis zur Revision der übergeordneten Gesetzesgrundlagen sei der Flughafenbetrieb unverzüglich durch sofortige Massnahmen regelkonform zu den aktuellen Lärmgrenzwerten umzuorganisieren.

1.3 Die Slots zwischen 22.30 Uhr und 23.00 Uhr seien auf die Zeit vor 22.30 Uhr zu verlegen.

Eventualiter, d.h. falls an der Neuauflage vor den Revisionen der übergeordneten Gesetze (vgl. 1.1) festgehalten wird, beantragen wir:

1.4 "Der Flughafen ist gemäss Sicherheitsbericht 2012 sicher."

Es sei die Sicherheit wieder herzustellen, indem Entflechtungen und die Vermeidung von Kreuzpunkten durch zeitlich gestaffelte Flüge umgesetzt werden.

Damit würde auch das Lärmaufkommen reduziert. Die 7 Stunden Nachtruhe des Flughafengesetzes, die Einhaltung der Lärmgrenzwerte gem. Lärmschutzverordnung und der ZFI (Zürcher Fluglärmindex) würden eher eingehalten.

Zudem: Der geplante Abflug auf Piste 28 zur Entflechtung der Routen mit früherer Trennung der Abflüge in Richtung Osten verursacht einen neuen Kollisionspunkt mit durchstartenden Flügen von Piste 14. Dieser Abflug auf Piste 28 sei abzulehnen. Ebenfalls sei auf alle Massnahmen zur Sicherheits-Steigerung, bzw. -Entflechtung zu verzichten, wenn sich daraus mehr Lärmbelastung für irgendeine Region ergibt.

1.5 Es seien alle kapazitätssteigernden Massnahmen aus dem Betriebsreglement zu streichen, sofern sie mehr Lärmbelastung nach sich ziehen. In den jährlichen Lärmberichten des Flughafens wird chronisch die Überschreitung der Lärmgrenzwerte ausgewiesen. Als Massnahme werden aber lediglich Kapazitätssteigerungen vorgeschlagen. Das sind keine Massnahmen gegen die ausgewiesenen Lärmüberschreitungen.

1.6 Es seien jegliche Erleichterungen bezüglich Immissionsgrenzwertüberschreitungen abzulehnen und insbesondere die geltenden Lärmgrenzwerte der Lärmschutzverordnung einzuhalten.

1.7 Bei einer allfälligen Genehmigung oder teilweisen Genehmigung der Einsprachen, sei die aufschiebende Wirkung zu bewahren (Art. 55 Abs. 1 VwVG).

konkret zum BR:

1.8 "Zusätzliche Öffnung der Hauptstartpiste 28".

Es sei die Öffnung der Hauptpiste 28 am Morgen zwischen 6.30 Uhr und 7.00 Uhr abzulehnen.

Am Abend von 21.00 Uhr bis 22 Uhr sei die Hauptpiste 28 nur zu öffnen, wenn dadurch Verspätungen vermieden werden.

1.9 Freiwerdende Slots durch Einzelmassnahmen seien nicht zu ersetzen. Sie verursachen überschreitende Lärmgrenzwerte. Es ist sicher davon auszugehen, dass die frei werdenden Kapazitäten für die gem. CEO geplanten 400'000 Bewegungen pro Jahr missbraucht werden und die Lärmeinsparung bei weitem kompensiert wird.

1.10 Es sei der gegenläufige Betrieb von 06.00 bis 07.00 Uhr bei Nebel nicht aufzuheben und die Startpisten 16 und 28, nach 22.00 Uhr, nicht zu öffnen. Sie verursachen mehr Lärm.

2. Sachverhalt und Begründung

Der Osten des Flughafens ist besonders belastet durch Fluglärm. Wir laden Sie ein, die Lärmmesswerte selber anzusehen (s. Beilagen). Teilweise werden nachts im 2-Minutentakt über 80 dB(A) gemessen. Im Vergleich dazu werden Mofas bei 76 dB(A) eingezogen. 3 dB(A) mehr Belastung entspricht dem doppelt empfundenen Lärm.

Dieser Umstand schon zeigt die jahrelange Vernachlässigung des Bevölkerungsschutzes rund um den Flughafen. SIL und die Neuauflage des BR schaffen keine Abhilfe.

2.1 Der Bundesrat hat am 19.9.2025 auch den Objektteil zum Flughafen Zürich verabschiedet. Gegen den SIL bestand kein Rechtsmittel, erst gegen die Umsetzung, was mit der Neuauflage des BR gegeben ist. Dieses Recht nehmen wir hiermit wahr.

2.2 Der jetzige Betrieb des Flughafens widerspricht dem geltenden Flughafengesetz (das 7 Stunden Nachtruhe fordert), dem SIL (der Flüge nach 23.30 nur ausnahmsweise zulässt und der Massnahmen bei Lärmüberschreitungen verlangt), dem Bundesgerichtsentscheid aus dem Jahr 2010, (wonach die 7-stündige Nachtruhe von 23 bis 06 Uhr unverzüglich einzuhalten ist) und der Lärmschutzverordnung (deren Grenzwerte chronisch überschritten werden. In den letzten 20 Jahren wurde der ZFI (Zürcher Fluglärm Index) lediglich 6mal eingehalten und wird aktuell wieder überschritten.

Hier besteht seit Jahren das Grundsatzproblem, dass die Rechtsstaatlichkeit nicht eingehalten wird.

Gemäss SIL treffen die zuständigen Bundesstellen Massnahmen, wenn die Lärmbelastung dauerhaft 1 dB(A) oder mehr überschritten wird. Dies wurde jahrelang unterlassen. Mit der Neuauflage des Betriebsreglementes ist Gelegenheit dazu, diesen Missstand endlich zu korrigieren.

Die Fluglärmsolidarität betreibt eigene Lärmmessstationen und führt eine Statistik über Flüge nach 23.00 Uhr. Ursache ist, dass diese verspäteten Flüge schon als verspätet geplant wurden (vgl. Beilage). Der sogenannte Verspätungsabbau wird dadurch missbräuchlich geführt.

2.3 Der Betrieb des Flughafens ist dermassen überlastet, dass er unmöglich regelkonform abgewickelt werden kann. Offenbar ist eine Sättigung erreicht, bei der sogar die Sicherheit leidet.

Es seien Slots, die bisher zu 80% zeitlich nicht abgewickelt werden konnten, zu streichen. 16 Inbound-Bewegungen zwischen 22.30 Uhr und 22.55 Uhr sind zu viel, denn sie können nicht in dieser Zeit abgewickelt werden und sind zu streichen. Ebenso seien Abflüge von 22.30 Uhr bis 22.45 Uhr zu streichen, da sie ebenfalls nicht anders als verspätet abgefertigt werden können.

2.4 Der Flughafen weist in seinen jährlichen Lärmberichten selber die Nichteinhaltung der Lärmgrenzwerte aus. Es waren jeweils Massnahmen zu benennen und einzuleiten. Mit Ausnahme der illusorischen Erhöhung der Lärmzuschläge wurden nur Massnahmen zur Kapazitätsverbesserung benannt. Diese Massnahmen führten, mindestens seit Betriebsjahr 2016, nicht zur Lärmverminderung sondern zum Gegenteil. Grossteils wurden über Jahre hinaus im Lärmbericht die gleichen Massnahmen angeführt, obwohl klar werden musste, dass sie das Problem nicht lösen. Es seien endlich Massnahmen einzuleiten, welche die Lärmgrenzwertüberschreitungen und den Missbrauch des Nachtflugverbotes verhindern.

2.5 Das Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL hat 2018 per Verfügung die Anzahl der Flugstarts und -landungen am späten Abend am Flughafen Zürich auf dem Stand des Sommerflugplans 2019 eingefroren ("Slot-Freeze"). Trotzdem nehmen verspätete Flüge stetig zu.

(siehe Statistik: <https://www.fluglaermsolidaritaet.com/statistik/unsere-statistik-1>)

Das Slot-Freezing wurde demnach offensichtlich ebenfalls ignoriert.

Es sei das verfügte Slot-Freezing unverzüglich einzuhalten.

2.6 Lärmauswirkung in der 2. Nachtstunde: "Gemäss SIL hat die Abdeckung der Nachfrage oberste Priorität. Namentlich soll auf Massnahmen zur

Verkehrsbeschränkung in den Nachtstunden, die nachweislich die Funktion des Flughafens als Drehkreuz einschränken, verzichtet werden."

Bei der Interessensabwägung wurde demnach der Bevölkerungsschutz offensichtlich vernachlässigt. Dies, obwohl im SIL selber die Gesundheitsschäden durch Immissionen des Flugverkehrs zugegeben werden. Ausserdem gibt es Statistiken, welche den Zusammenhang zu konkreten Erkrankungen belegen.

Es sei der Bevölkerungsschutz, insbesondere die Beeinträchtigung auf die Gesundheit der Anwohner, dem Expansionsbestreben des Flughafens vorzuziehen.

Schon im Interesse späterer Haftpflichtforderungen sei dies endlich umzusetzen.

2.7 Die Revisionen des Luftfahrtgesetzes und der Lärmschutzverordnung wurden vom Bundesrat noch nicht verabschiedet.

Der Flughafen verstösst seit Jahren gegen die geltende Lärmschutzverordnung und weist es in den jährlichen Lärmberichten selber aus. Die Kommission für Lärmbekämpfung will die Grenzwerte herabsetzen. Die aktuelle Auflage des BR kann die bevorstehende Lärmschutzverordnung gar nicht berücksichtigen, da diese noch nicht rechtskräftig beschlossen wurde. Deshalb schon ist die Neuauflage des BR auszusetzen.

2.8 Nun wurde die Initiative "Flughafen Nachtruhe-Initiative" amtlich zugelassen. Diese Initiative sieht eine Revision des Zürcher Flughafengesetzes vor. Ausnahmen, welche zur Verletzung der siebenstündigen Nachtruhe führen, sind darin konkret benannt. Die Volksabstimmung steht bevor.

Das BR untersteht diesem Gesetz. Deshalb ist die Neuauflage des BR auszusetzen, bis das Flughafengesetz verabschiedet ist.

2.9 SIL und BR bedingen die Ratifizierung durch Deutschland. Diese ist seit BR2014 sistiert. Auch deshalb ist die Neuauflage des Betriebsreglementes auszusetzen, bis die Ratifizierung durch Deutschland erfolgt ist.

2.10 SIL und Betriebsreglement, sowie die Siedlungspolitik von Zürich verstossen gegen den Bevölkerungsschutz. Es steht ausser Zweifel, dass Flugimmissionen krank machen. Trotzdem genehmigen die Behörden seit 2014 ganze Stadtteile im kritischen Perimeter, z.B. Stettbach und den Glattpark. SIL und BR setzen sich mit allen Massnahmen darüber hinweg. Statt durch Staffelung der Flüge Knotenpunkte zu vermeiden, werden diese wegen angeblicher Steigerung der Sicherheit und Entflechtung über dichtest besiedeltes Gebiet geleitet. Dieses Sicherheitsrisiko wird nirgends ausgewiesen.

Es sei die Flughafenpolitik mit der bestehenden Gegebenheit der Siedlungen zu koordinieren. Die geltenden Gesetze seien einzuhalten und nicht durch Sonderbestimmungen zu Gunsten des Flughafens aufzuweichen.

2.11 Die Schweiz hat das Pariser Abkommen zum Klimaschutz unterzeichnet.

Trotzdem verlangt der SIL Zubringerflüge, welche genau in später Nachtstunde zu den widerrechtlichen Lärmbelastungen führen.

Der Flughafen verursacht 70% der Immissionen vom Kanton Zürich.

Es seien die verursachten Immissionen des Flughafens gemäss den internationalen Versprechungen einzuhalten.

2.12 "Im SIL, sowie im Entwurf zur Revision des Luftfahrtgesetzes, wird die Nachfrage nach Flügen dem Bevölkerungsschutz vorgezogen. Es wird auch zugegeben, dass die Langstreckenflüge nicht ausgelastet seien und deshalb Zubringerflüge gefördert werden müssten (HUB)."

Die HUB-Funktion dient vorwiegend den Nachbarländern. Deutschland als Haupt-Nutznieser schützt seine Bevölkerung mit Überflugsperren (DVO) zulasten der Schweizer Bevölkerung. Der HUB trägt nichts zum Wirtschaftsstandort von Zürich bei. Dies haben die Einbrüche der Flüge nach dem Swissair-Crash und während der Corona-Zeit belegt.

Es sei der HUB-Betrieb mitsamt den Zubringerflügen aus dem Pflichtenheft des Flughafens zu streichen.

2.13 Die Fehlentwicklung am Flughafen Zürich zeigt im Gegensatz dazu auch das Beispiel des Flughafens Frankfurt. Frankfurt bietet nachts die gleichen Langstreckenflüge wie Zürich an. Frankfurt hat 8 Stunden Nachtruhe, davon je eine Randstunde am Morgen und nachts. Während dieser Randstunden sind aber nur je 130 Flüge pro Jahr zugelassen. Im krassen Gegensatz dazu weist die Statistik der Fluglärmsolidarität für Zürich ca. 2300 Flüge nach 23 Uhr aus!
Link zu Flughafen Frankfurt: <https://static.fraport.de/ONLINE/nachtfluginfo/index.html>

Sehr geehrte Damen und Herren, ich bitte den gestellten Anträgen zu entsprechen. Besten Dank.

Hochachtungsvoll

Name

Unterschrift
