

Watt, 7. November 2016

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
Postfach

3003 Bern

Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)
Teil IIC Objektblatt Flughafen Zürich, Anpassung SIL 2
Mitwirkungsrecht gemäss Art. 4 RPG

Sehr geehrte Damen und Herren

In Sachen

Verein Ikarus Erben, v. d. Jakob Scheifele, Haldenstrasse 131, 8105 Watt

betreffend

Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)
Objektblatt für den Flughafen Zürich

reichen wir namens des Vorstands folgende Stellungnahme ein:

Vorbemerkungen:

Vorbemerkung 1:

Der Verein Ikarus Erben et.altera hat sich seit der Neukonzessionierung der Flughafen Zürich AG und seit den rechtwidrig abgeänderten Flugrouten über Regensdorf und Dällikon für die Rückversetzung in die alten, gültigen Abflugrouten eingesetzt. Er hat zahlreiche Verfahren zu seinen Gunsten und zugunsten der lärmgeplagten Bevölkerung positiv beeinflusst. Mit Urteil des Bundesgerichtes vom 22.12.2010 hat der Verein ein Verfahren garantiert erhalten, sodass er und die betroffenen Anwohner/innen zur Mitwirkung in die neuen Abflugverfahren einbezogen werden müssen!

Leider wurde diesen Anweisungen zum Einbezug der Anwohnerinnen nie Folge geleistet.

Das Urteil des Bundesgerichtes vom 22.12.2010 lautete dahin, dass der Abdrehpunkt der Abflugroute ab Piste 28 soweit nach Westen zurückverschoben wird, dass die Siedlungsgebiete von Regensdorf und Dällikon entlastet und der Zustand vor 1999 möglichst wiederhergestellt wird.

Wir werden im Folgenden noch näher auf das Urteil 1C_58/2010 zum vBR vom 22.12.2010 eingehen.

Vorbemerkung 2:

Aus der Presse mussten der Verein und seine Mitglieder erfahren, dass oben zitiertes Bundesgerichtsurteil vom Flughafen, dem BAZL/UEVK sowie Skyguide umgesetzt wurde. Obwohl die Bevölkerung keine Besserung feststellen konnte. Im Gegenteil: Die Anwohner/innen mussten eine massive Verschlimmerung feststellen. Die Streuung der Flugrouten über dichtest besiedeltem Gebiet wurde enorm. Die Fluggeometrien wurden radikal geändert. Der Abdrehwinkel betrug nun 90° bis 100° - . Danach folgte eine weitere 45°Winkelkurve über Regensdorf Richtung Osten. Dies alles über bewohntem Gebiet, von Watt, über Adlikon, Zentrum Regensdorf, hinaus zur Alburg Richtung Katzenrüti und / oder Katzensee. Der engere Kurvenradius auf der Ostroute war eine enorme Zunahme der Lärmbelastung. Diese Änderungen zum Schlechteren fanden nach dem Urteil des Bundesgerichtes vom 22.12.2010 statt.

Vorbemerkung 3:

Es liegen nun bereits verschiedene SIL-Berichte und –Varianten vor. Einige stellen Wesentliches fest, andere versuchen, den möglichsten Wünschen diverser Player entgegen zu kommen.

Am Anfang dieses Prozesses war ein auf die Bevölkerung und die Planung für die Gemeinden ausgerichtetes spürbares Interesse festzustellen.

Im SIL-Bericht Variantenoptimierung und raumplanerische Abstimmung vom 29. Januar 2008 unter dem Titel „Optimierung der An- und Abflugrouten“ wurde festgehalten, dass bei den Abflugrouten ab Piste 28 folgende Optimierung vorgenommen werde (Seite 7 und 36): „Der Abdrehpunkt [ab Piste 28] ist gegenüber der heute publizierten Route leicht nach Westen verschoben, so dass die Routen nicht mehr direkt über die Siedlungsgebiete von Regensdorf und Dällikon führen.“

Wir treffen folgende Feststellungen:

1. Flugrouten – Entflechtung ab Piste 28 Richtung Westen

Richtung Westen sollen Flugrouten über den Abdrehpunkt bei Regensdorf hinaus weiter Richtung Buchs südlich Lägeren geführt werden. Damit führt das BAZL die frühere Route M, die clandestin gestrichen wurde, wieder ein. Weiter sollen über den Abdrehpunkt bei Regensdorf hinaus Flüge Richtung Süden geführt werden. Es sind dies die Routen S28_5011 sowie S28_5012. In der SIL-Planung wird aber auch die Südroute S28_5012 genau wie bisher über Regensdorf in engem 95° Kurvenradius geführt. (rot, siehe Karte 2 unten zit.).

Die Routen Richtung Westen spielen im heutigen Abflugszenario der FZAG kaum eine Rolle. Sie sind direkt vernachlässigbar. Im Lärmbulletin Mai 2016 sind pro Monat ein oder zwei Starts oder gar keine aufgeführt. Sämtliche Routen führen heute über den Abflug Süd oder Ost. Dazu vergleiche man die Abflugstatistiken ab Route 28. Deshalb sind auch kaum relevante Veränderungen in den Lärmkurven ESII sichtbar. Vgl. dazu Lärmbulletin von Mai 2016 mit Flugbewegungsstatistik ab Mai 2015 der FZAG.

2. Abflug Ost ist zu 50 Prozent Hauptabflugpiste ab RWY 28:

Der Abflug Ost wird zu über 50 Prozent beim Abflug ab Piste 28 geflogen. Wir verweisen dazu auf das Lärmbulletin Mai 2016, welches 13 Monate umfasst.

Der Abflug Ost bedeutet eine 100 prozentige Belärmung sämtlicher Siedlungsgebiete von Watt, Adlikon, Regensdorf Zentrum, Altburg, Katzenseeregion und Katzenrüti.

An diesen Abflugrouten wird im SIL 2 festgehalten. „Die dritte Route Richtung Osten mit Linkskurve dreht ungefähr wie bisher bei der Variante „ohne Dübendorf“ bei Regensdorf nach Süden ab. Fussnote 9: Bei dieser Linienführung werden die Abflugrouten unmittelbar nach dem Start in einem Winkel von mindestens 45° aufgetrennt., die Startabstände können dadurch bis auf eine Minute reduziert werden. Diese frühzeitige Separation der nach Osten von den nach Westen resp. Süden abfliegenden Flugzeuge ist sowohl aus Sicherheits- als auch aus Kapazitätsgründen vorteilhaft: Zum einen kann damit zu Gunsten der Flugsicherung die Komplexität im Flugbetrieb herabgesetzt werden. Zum anderen kann dank dem erhöhten Kapazitätsangebot auf der Piste 28 das Bedürfnis nach abwechselnden Starts auf den Pisten 28 und 16 zur Kapazitätssteigerung in den Hauptabflugzeiten und somit das Risiko durch den Betrieb auf dem Pistenkreuz reduziert werden.“ (vgl. SIL-Prozess FZ: Bericht „Umsetzung von Sicherheitsmassnahmen im SIL“ vom 15.09.2016, Seite 13 mit FN 9).

Dazu verwendet die EMPA die vom Flughafen Zürich gelieferten Flugrouten S28_5079 (grün) und S28_5059 (gelb) eingetragenen Streukurven. Die Karte 2 der EMPA macht die Situation überaus deutlich (siehe Fluglärmrechnungen zum SIL 2, Berechnungen 2015, Variante 4-LVP, Anhang; zu finden unter BAZL, SIL Flughafen Zürich, Anhang B.1a: Basis – Simulation Flugspuren vom 17. Juni 2016, Variante 4-LVP).

3. Der Abdrehpunkt für die Ostroute wird über Regensdorf beibehalten (siehe Empa-Bericht). Ein Ast der Südroute (S28_5012, rot eingezeichnet, Karte 2) führt ebenfalls über den Abdrehpunkt Regensdorf in einem 100° Winkel über das Siedlungsgebiet. Damit wird das Siedlungsgebiet Watt- Adlikon – Regensdorf nicht entlastet. Im Gegenteil wird der Radius über das Mutschellengebiet gänzlich eingeschränkt. Das kann nur eines bedeuten: Die Flugzeuge werden in einem noch engeren Radius über das Furttal ziehen, als bisher schon.
4. Da der Abflug Ost ab Piste 28 quasi Hauptstartroute ist und die Startkapazität ab Piste 28 auf einen Ein- Minuten-Takt gesenkt werden soll (siehe oben erwähnte Fussnote 9), wird die Streuung auf den Routen Richtung Osten weiter zunehmen. Diese ist schon heute enorm. Der entsprechende Lärm der über Regensdorf kreisenden Maschinen ist ein langandauerndes Ereignis von mehreren Minuten. Dieser Lärm belastet in Regensdorf 4609 Personen im Planungswert ES II (Tag), 171 Personen im IWG ESII (Tag). Nicht einmal die Stadt Zürich hat derart viele Personen im PW ESII (Tag), nämlich 2873. Mit Ausnahme von Wallisellen hat keine andere Gemeinde, die nicht an den Flughafen grenzt, eine derartig hohe Belastung von Personen im PW (Tag). In der Gemeinde Dällikon sind keine Personen mehr von Grenzwertüberschreitungen betroffen. Das kann nur heissen, dass die Abflugrouten nur noch resp. mehrheitlich über das Gemeindegebiet geführt werden, sofern sie nicht tatsächlich auf den Routen Richtung Westen fliegen. (vgl. Empa, SIL2, Fluglärmrechnung der Variante 4-LVP, Ziff. 7.6, Lärmbetroffenen Bevölkerung pro Gemeinde [Auswertungen Flughafen Zürich], Seite 22.)

5. Der SIL 2 behält sich die schritt- oder etappenweise Umsetzung der von ihnen vorgesehenen Massnahmen vor.

Teilweise sollen Routen nur angepasst werden, wenn die Sattelitennavigation durch GIS-NAV abgelöst werden kann.

Alle bisherigen unrechtmässig über Regensdorf und Dällikon geführten Flugrouten hätten längst durch ein neues Flight Management System bei den Airlines korrigiert werden können. Damit hätten die Anweisungen des Bundesgerichts vollzogen werden können. Aber dazu hat die FZAG nicht helfen wollen und die Unterstützung verweigert, und das BAZL hat seine Aufsichtspflicht nicht wahrgenommen.

Wir stellen fest, dass es den Entscheidträgern nie wirklich wichtig war, das Urteil zu vollziehen, und sie es nie eilig hatten, irgendwelche Massnahmen zugunsten der Bevölkerung voranzutreiben.

Wir verweisen hiermit nochmals auf den Bundesgerichtsentscheid vom 22.12.2010.

Dieser ist heute nicht umgesetzt und wird auch mit SIL 2, so wie er heute vorliegt, nicht umgesetzt werden.

6. Der heutige SIL2 widerspricht damit dem SIL08, der eine Entlastung der Siedlungsgebiete Regensdorf und Dällikon vorsah. Raumplanerisch bedenklich ist es, wenn ein SIL2 dem andern SIL08 widerspricht.

Gestützt auf unsere Vorbemerkungen und Ausführungen stellen wir Ihnen deshalb gemäss Art. 4 RPG folgenden

Antrag

Es sei der Bundesgerichtsentscheid I. öffentlich-rechtliche Abteilung vom 22.12.2010 mit den beantragten Aenderungen des Betriebsreglementes zu vollziehen und Dispositiv Ziff. 1 unverzüglich umzusetzen und in den Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt, Teill III C Objektblatt Flughafen Zürich, Anpassung (SIL) aufzunehmen.

Dispositiv Ziffer 1 lautet wie folgt: „**Disp.- Ziff. 8.5. des Entscheids des Bundesverwaltungsgerichts vom 10. Dezember 2009 wird dahin abgeändert, dass der Abdrehpunkt der Abflugroute ab Piste 28 soweit nach Westen zurück verschoben wird, dass die Siedlungsgebiete von Regensdorf und Dällikon entlastet und der Zustand vor 1999 möglichst wiederhergestellt wird.**“

Damit ersuchen wir Sie um Gutheissung des gestellten Antrages, um unverzüglichen Vollzug des Bundesgerichtsurteils vom 22. Dezember 2010 und um Aufnahme entsprechender Routen in das SIL Objektblatt Flughafen Zürich.

Mit freundlichen Grüssen

Jakob Scheifele,
dipl.Ing. ETH

Verein Ikarus Erben

Beilagenverzeichnis:

- 1 Empa, SIL2, Teilbericht 1: Basissimulation Flugspuren, Karte 2 vom 25.08.2015
- 2 Lärmbulletin Flughafen Zürich AG, Mai 2016, Auszug Seite 1
- 3 Empa, SIL2, Fluglärmrechnungen der Variante, Auszug Ziff. 7.6. Lärmbetroffene Bevölkerung pro Gemeinde, Seite 22
- 4 AIP ZÜRICH AP: Alte Abflugrouten