

Datum: 31. Januar 2025

Stellungnahme des Fluglärmforums Süd, bzw. seiner Mitglieder zuhanden des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL) im Mitwirkungsverfahren zum revidierten SIL-Objektblatt Flughafen Zürich (Auszug)

Anträge:

1. *Auf die Verabschiedung des eingangs genannten SIL-Objektblattes sei – zumindest in der vorliegenden Form – zu verzichten.*
2. *Eventualiter, d.h. für den Fall der Abweisung von Ziff. 1 hiervor, sei das SIL-Objektblatt gestützt auf die nachfolgenden Ausführungen anzupassen und zu ergänzen.*
3. *Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen (zzgl. MWST).*

Dies, mit folgender

Begründung

I Formelles

A Vollmacht

- 1 Der unterzeichnete Rechtsanwalt ist gehörig bevollmächtigt.

Beweis: Anwaltsvollmachten

Sammelbeilage

B Frist

- 2 Der Sachplan ist mindestens 20 Tage öffentlich aufzulegen (Art. 19 Abs. 4 RPV¹). Der Entwurf des SIL-Objektblatts liegt ab dem 10. Dezember 2024 öffentlich auf. Die Bevölkerung kann bis am 31. Januar 2025 und die Gemeinden können bis am 14. Februar 2025 dazu Stellung nehmen.

Beweis: Publikation Bundesblatt / Mitteilung an Gemeinden bei den Akten

- 3 Mit vorliegender Eingabe ist die Frist – sowohl für die «betroffenen Gemeinden» als auch die Mitgliederstädte und -gemeinden des Fluglärmforums Süd gewahrt.

Beweis: Poststempel der vorliegenden Stellungnahme bei den Akten

C Prozessuale Vorbemerkungen

- 4 Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), die involvierten Ämter und die Flughafen Zürich AG hatten seit dem Urteil vom 7. September 2021 des Bundesverwaltungsgerichts bzw. der Sistierung der verschiedenen Verfahren (SIL-Objektblatt, Betriebsreglement etc.) am 9. Dezember 2021 drei Jahre Zeit, um die nun publizierten, teils sehr technischen und komplexen Unterlagen zu erstellen, Berichte einzuholen und ein Argumentarium aufzubauen. Diese Unterlagen wurden nun ohne Ankündigung am 10. Dezember 2024 – wenige Tage vor Weihnachten – öffentlich aufgelegt. Gleichzeitig wurde den Gemeinden (insbesondere den «nicht betroffenen» Gemeinden) sowie der Bevölkerung eine extrem kurze Frist zur Stellungnahme angesetzt.

Beweis: Publikation Bundesblatt / Mitteilung an Gemeinden bei den Akten

- 5 Während der kurzen Frist war ein angemessener Austausch zwischen Interessengruppen, Fluglärmorganisationen, Bevölkerung und den Gemeinden nicht möglich. Ebenso unmöglich war die Einholung von fachlichen Einschätzungen zur Überprüfung der weitgehend unbegründeten technischen Behauptungen in den Unterlagen. Eine **angemessene Mitwirkung** der Interessengruppen, Fluglärmorganisationen, Bevölkerung und Gemeinden im Sachplanverfahren wird durch ein solches Vorgehen **unterbunden**. Das ist unzulässig und nicht nachvollziehbar.

- 6 Gesuche um Ansetzung von angemessenen Fristen für Bevölkerung und Gemeinden wurden vom BAZL offenbar ohne sachliche Begründung abgewiesen und dies, obwohl man dem Kanton Zürich gleichzeitig und problemlos eine Fristerstreckung bis Mitte April gewähren konnte.

- 7 Bereits vor diesem Hintergrund ist auf die Verabschiedung des SIL-Objektblattes – in der vorliegenden Form – zu verzichten. Unter Berücksichtigung der nachfolgenden Erwägungen ist eine allfällige Anpassung des SIL-Objektblattes erneut und unter angemessener Mitwirkung von Bevölkerung, Interessengruppen, Fluglärmorganisationen und Gemeinden aufzulegen.

¹ Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (RPV; SR 700.1).

II Materielles

A Ausgangslage

- 8 Der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) setzt den Rahmen für den künftigen Betrieb und die Infrastruktur des Flughafens Zürich. Der SIL besteht aus dem Konzeptteil vom 26. Februar 2020 und dem Objektteil mit den Objektblättern für die einzelnen Flugplätze. Das SIL-Objektblatt konkretisiert die Vorgaben aus dem SIL-Konzeptteil für den Flughafen Zürich.
- 9 Das ursprüngliche SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich stammt vom 26. Juni 2013. Das SIL-Objektblatt wurde in der Folge mehrmals angepasst, unter anderem am 23. August 2017 (Betrieb auf verlängerten Pisten 28 und 32, Südabflüge geradeaus bei Bise und Nebel sowie Erweiterung des Rollwegsystems der Pisten 14 und 28) und zuletzt am 11. August 2021.
- 10 Mit Urteil vom 7. September 2021 (Teilgenehmigung BR 2014; Verfahrens-Nrn. A-3484/2018, A-3491/2018, A-3502/2018, A-3546/2018, A-3547/2018, A-3553/ 2018, A-3559/2018, A-3560/2018, A-3561/2018, A-3562/2018) stellte das Bundesverwaltungsgericht jedoch fest,
 - dass die **Fluglärmbelastung in der Nacht** (von 22.00 bis 23.30 Uhr) im geltenden SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich **nicht korrekt ausgewiesen ist** und sprach dem darin festgesetzten «Gebiet mit Lärmauswirkungen» die Bindungswirkung ab; und
 - dass **sich die Sachplanbehörde mit der Nachtlärmsituation**, insbesondere der Verspätungssituation zwischen 23.00 und 23.30 Uhr, **vertieft auseinandersetzen müsse**.
- 11 Der Standpunkt des Bundesverwaltungsgerichts war klar: *«Die Sachplanung wird insbesondere in Bezug auf den Interessenkonflikt beim Abbau von Verspätungen während der zweiten Nachtstunde zu ergänzen und es wird eine Begrenzung der zulässigen Lärmimmissionen auch für die zweite Nachtstunde festzulegen sein»* (E. 37).
- 12 Mit dem aufliegenden Entwurf des SIL-Objektblatts soll das Gebiet mit Lärmauswirkungen durch eine separate Lärmbelastungskurve für die zweite Nachtstunde (23.00 bis 24.00 Uhr) ergänzt werden. Gleichzeitig wurden (vorwiegend im heutigen SIL-Objektblatt enthaltene) Massnahmen in Bezug auf ihre Wirkung für die Nachtlärmsituation in einer Gesamtabwägung bewertet (u.a. Südabflüge geradeaus, optimierte Routenführungen, moderne Flugverfahren).
- 13 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 auch seitens Fluglärmforum Süd sowie der Mitgliederstädte und -gemeinden unbestritten. Gleichzeitig müssen aber schädliche Auswirkungen auf Mensch und Natur so weit möglich vermieden werden.
- 14 Die Stossrichtung der Anpassung – samt Prüfung von dringend erforderlichen Massnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation – ist somit richtig. Die **Umsetzung jedoch klar ungenügend**.

B Begründung Hauptantrag (Verzicht auf Verabschiedung des SIL-Objektblattes)

1. Rechtliche Grundlagen nicht eingehalten

- 15 Gemäss Art. 13 RPG² i.V.m. Art. 14 Abs. 2 RPV zeigt der Bund in den Sachplänen, wie er von seinem planerischen Ermessen Gebrauch machen will. Dabei bestimmt er, welche Sachziele er verfolgt, wie er diese aufeinander und mit den Raumordnungszielen abstimmt (Art. 14 Abs. 2 lit. a RPV) und nach welchen Prioritäten, wie und mit welchen Mitteln die Aufgaben des Bundes räumlich umgesetzt werden sollen (Art. 14 Abs. 2 lit. b RPV).
- 16 Auch der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) hat bloss Rahmenbedingungen vorzugeben, die erst im Betriebsreglement konkret auszugestalten sind (Art. 36c LFG³). Mit dem SIL soll sichergestellt werden, dass wichtige Ermessensentscheide von der Sachplanbehörde getroffen werden, die als übergeordnete Behörde über die erforderliche Distanz verfügt und befähigt ist, in einer Gesamtschau die betroffenen Interessen abzuwägen, ohne die Gefahr der Verengung des Blickwinkels auf bestimmte fachspezifische Interessen (BGE 137 II 58, E. 3.3).
- 17 Es ist bis heute nicht gelungen, auf der Basis des geltenden SIL-Konzeptteils und des Objektblattes für den Flughafen Zürich ein rechtskonformes Betriebsreglement zu erlassen. Das Bundesgericht hat das Betriebsreglement nur deshalb nicht vollständig aufgehoben, weil es sich um eine Übergangslösung handelt, die abgelöst werden muss durch eine SIL-konforme Lösung. Diese liegt noch nicht vor. Der SIL verliert seine Steuerungsfähigkeit, wenn bereits vor dessen Umsetzung für den bedeutendsten Flughafen auf dem Gebiet der Eidgenossenschaft dessen Objektblatt erneut geändert wird, ohne dass ein rechtskonformes Betriebsreglement vorliegt.
- 18 Abgesehen davon genügt der nun aufliegende Entwurf des SIL-Objektblatts den gesetzlichen Grundlagen nicht. In zahlreichen Punkten (Lärmgebühren, Südstarts, Betriebseinschränkungen etc.) macht der Entwurf konkrete Vorgaben, die keine weitere Konkretisierung mehr erlauben, statt dass er die Rahmenbedingungen definiert. Gleichzeitig werden zu Unrecht zahlreiche Massnahmen zur Vermeidung von Verspätungen sowie zur Fluglärmreduktion – ohne nachvollziehbare und belegte Begründung – bereits definitiv ausgeschlossen.
- 19 Namentlich verschliesst der Sachplan weiterhin die Möglichkeit, dass die **Frage der Südstarts und -anflüge** sachgerecht sowie unter wirksamen Einbezug der direkt betroffenen Parteien auf Ebene Betriebsreglement diskutiert werden könnten; stattdessen gibt das SIL-Objektblatt dem Betriebsreglement in unzulässigem Konkretisierungsgrad Südstarts und -anflüge zwingend vor.⁴ Sachliche Gründe, weshalb diese Frage bereits auf Ebene der Sachplanung (vermeintlich) endgültig beantwortet werden soll, gibt es nicht. Einzige Auswirkung ist, dass sich die

² Bundesgesetz über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 (Raumplanungsgesetz, RPG; SR 700).

³ Bundesgesetz über die Luftfahrt vom 21. Dezember 1948 (Luftfahrtgesetz, LFG; SR 748.0).

⁴ Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL), Objektteil, Entwurf vom 10. Dezember 2024, S. 10 und 13.

betroffenen Parteien weder wirksam einbringen können noch Rechtsschutz besteht. Die Betroffenen werden auf das weit nachgelagerte Verfahren zur Anpassung des Betriebsreglement verwiesen. Zu diesem Zeitpunkt kann die Frage der Südstarts und -anflüge dann aber vollumfänglich gerichtlich überprüft werden – und gegebenenfalls müssen die Parteien zurück auf das erste Feld.

- 20 Der vorliegende Entwurf gibt ein enges Korsett vor und es fehlt ihm der Plancharakter. Sachliche Gründe bzw. eine Notwendigkeit hierfür gibt es nicht. Auf die Verabschiedung des SIL-Objektblattes ist – in der vorliegenden Form – bereits aus diesem Grund zu verzichten.

2. (Unzulässige) Vorschlebung des Bestandesschutzes im Besonderen

- 21 Weiter leidet der nun aufliegende Entwurf des SIL-Objektblattes an einem systematischen Mangel: Der Grundlagenbericht geht davon aus, dass auch die Betriebszeiten bzw. der Betrieb des Flughafen Zürichs an sich gemäss dem seit 1. Januar 2018 geltenden Art. 37 u LFG unter eine «erweiterte funktionale Besitzstandsgarantie» fallen würden. Das ist unzutreffend:
- 22 Gemäss Art. 37u Abs. 2 LFG gilt, dass die Landesflughäfen «bezüglich der ihnen gemäss der Sachplanung des Bundes zugeschriebenen Funktion als Gesamtanlagen in ihrem Bestand geschützt». Gemäss der im Bundesblatt vom 2. September 2024 publizierten Vernehmlassungsvorlage ist nun folgende Änderung von Art. 37u Abs. 2 LFG vorgesehen:

<p>b.Bestandes- schutz für Lan- desflughäfen</p>	<p><i>Art. 36a^{bis}</i></p> <p>¹ Die Nutzung der Landesflughäfen als Drehscheiben des internationalen Luftverkehrs und Teil des Gesamtverkehrssystems ist von nationalem Interesse.</p> <p>² Die Landesflughäfen Genf und Zürich sind aufgrund der ihnen im SIL zugeschriebenen Funktion als Gesamtanlagen in ihrem Bestand und betrieblichen Umfang geschützt. Rechtsetzende wie rechtsanwendende Organe schenken dieser Besitzstandsgarantie insbesondere im Zusammenhang mit Vorschriften des Moorschutzes und Moorlandschaftsschutzes sowie deren Vollzug die notwendige Beachtung.</p>
--	--

- 23 Entgegen den Ausführungen im Erläuternden Bericht vom 28. August 2024 zum Vernehmlassungsentwurf (S. 7) wollte der Gesetzgeber bislang auf Gesetzesstufe jedoch keinesfalls verankern, «dass bestehende Bauten und Anlagen auf den beiden Landesflughäfen auch dann erhalten, erneuert und nach Massgabe der Sicherheitsanforderungen auch erweitert werden können, wenn sie am Rand eines Moorbiotops oder in einer Moorlandschaft liegen». Vielmehr hielt der Gesetzgeber lediglich fest, «dass diese Flughäfen und diese Infrastruktur **eine gewisse Besitzstandsgarantie benötigen**» (vgl. AB 2016 N 2223, Votum NR Hurter) und «Wir gehen nicht davon aus, dass damit der Moorschutz oder überhaupt das Natur- und Heimatschutzgesetz ausgehebelt oder geschwächt würden» (vgl. AB 2016 N 2232, Votum BR Leuthard).
- 24 Spezifisch angesprochen wurde ohnehin lediglich die Situation des Flughafens Zürich in Bezug auf den Moorschutz: «Bei Absatz 2 treten wir für die Bestandessgarantie der Landesflughäfen Zürich und Genf ein [...]. Wir tun dies speziell auch, das möchte ich betonen, in der Güterabwägung, im Konflikt mit den Vorschriften des Moor- und Moorlandschaftsschutzes. Der Antrag bei Artikel 36e bringt eine Klärung auf Gesetzesebene, ohne dass man den Moorschutz

aufweicht. Es ist nämlich so, wie auch in der Kommission ausgeführt wurde, dass bei anderen Schutzgütern, ich denke an den Wald oder an BLN-Gebiete, mit Ersatzmassnahmen kompensiert werden kann, beim Moorschutz nicht» (vgl. AB 2016 N 2226, Votum NR Ammann).

- 25 Zu Recht wird daher im Erläuternden Bericht vom 28. August 2024 zum Vernehmlassungsentwurf (S. 7) festgehalten, dass weder aus dem Gesetzestext noch den Beratungen im Parlament hervorgehe, dass auch eine Besitzstandsgarantie in Bezug auf den betrieblichen Umfang geschaffen werden sollte. Das Gegenteil ist der Fall: *«Ich möchte klar darlegen, dass sich diese Bestimmung nur auf die beiden Landesflughäfen Zürich und Genf beziehen kann. Dieses Präjudiz wird also nur im Hinblick auf diese beiden Infrastrukturen und ihr Verhältnis zum Moorschutz zum Tragen kommen» (vgl. AB 2016 N 2232, Votum BR Leuthard).*
- 26 In den Beratungen wurden ausschliesslich die Flughafenbauten und -anlagen, die vor dem 1. Januar 1983 erstellt wurden, angesprochen: *«Mit der Definition in Absatz 2 schaffen wir eine Grundlage für eine Bestandsgarantie für die Flughafenbauten und -anlagen, die vor dem 1. Januar 1983 erstellt wurden. Sie sollen unterhalten und erneuert werden dürfen. Dies ist auch im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt so festgehalten» (AB 2016 N 2232, Votum NR Rickli).*
- 27 Von einem Bestandesschutz des betrieblichen Umfangs war keine Rede. Weshalb gemäss der Vernehmlassung nun der betriebliche Umfang der Landesflughäfen von einem Bestandesschutz profitieren sollen, erschliesst sich nicht. Fakt ist aber, dass gemäss der aktuellen Regelung **keine Besitzstandsgarantie in Bezug auf den betrieblichen Umfang** besteht. Eine solche darf folglich auch nicht über das SIL-Objektblatt eingeführt werden. Die Ausführungen in den Erläuterungen des SIL-Objektblatts und insbesondere die Festsetzung, sind ersatzlos zu streichen:⁵

Der Betrieb des Flughafens ist auf folgende **Zeiten** beschränkt: Tagbetrieb 06.00 bis 22.00 Uhr, Nachtbetrieb bis 23.00 Uhr. ~~In dieser Zeit ist der Flugbetrieb zu gewährleisten.~~ Verspätete Starts und Landungen sind bis 23.30 Uhr ohne besondere Bewilligung zuzulassen. Für diese Betriebszeiten gilt die Besitzstandsgarantie für Landesflughäfen. Die Flughafenhalterin unternimmt zusam-

- 28 An diversen Stellen im Grundlagenbericht vom 27. November 2024 wurde die «erweiterte funktionale Besitzstandsgarantie» nun jedoch als (vermeintlich) schlagendes Argument gegen verschiedenste Lärmschutzmassnahmen angeführt.⁶ In all diesen Punkten müssen die Interessen neu ermittelt und eine erneute Interessenabwägung erfolgen. Auf die Verabschiedung des SIL-Objektblattes ist – in der vorliegenden Form – auch aus diesem Grund zu verzichten.

⁵ Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL), Objektteil, Entwurf vom 10. Dezember 2024, S. 6, 10 und 23.

⁶ Bericht zur Überarbeitung des SIL-Objektblatts und des Betriebsreglements vom 27. November 2024 des BAZL, S. 63 ff.

3. Zwischenfazit

- 29 Der aufliegende Entwurf des SIL-Objektblatts leidet an gravierenden Mängeln. All diese Mängel wiegen umso schwerwiegender, als der Sachplan nicht selbständig anfechtbar ist. Von der Anpassung des SIL-Objektblatts ist daher – zumindest in dieser Form – **abzusehen**.
- 30 **Eventualiter** ist der aufliegende Entwurf des SIL-Objektblatts in den erwähnten Punkten und insbesondere bezüglich der nachfolgenden Massnahmen **anzupassen und zu ergänzen**:

C Begründung Eventualantrag (Anpassung des Entwurfs des SIL-Objektblattes)

1. Übersicht

- 31 Gemäss Grundlagenbericht vom 27. November 2024 wurden folgende Massnahmen zur Verbesserung der Nachtlärmsituation geprüft:⁷

Kapitel	Massnahme	Umsetzung ¹	Bewertung der Massnahme ²	Bemerkungen ³
7.2 Fluglärmreduktion an der Quelle, Lärmgebühren				
7.2.1a	Erhöhung der Grundgebühr (Variante 1)	ja, mittel- bis langfristig	Spürbare Reduktion Fluglärmbelastung möglich, Gewinn im Umweltbereich steht aber in ungünstigem Verhältnis zum Eingriff in den Hubbetrieb; die standortansässigen Fluggesellschaften werden benachteiligt. Zu bevorzugen ist kurzfristig Variante 2.	betrifft Lärmgebühren für Flugzeuge der Lärmklasse 2 (u. a. Typen A330, A340, A380, B777)
7.2.1b	Erhöhung Lärmzuschläge im Nachtbetrieb (Variante 2)	ja	Wirkt gezielter auf die Lärmbelastung im Nachtflugbetrieb als Variante 1, behandelt standortansässige und externe Fluggesellschaften gleich. Hat kaum Ausschlusswirkung, verstärkt hingegen Bemühungen betreffend Pünktlichkeit.	betrifft Lärmgebühren für Flugzeuge der Lärmklasse 2; derzeit gelten die Tagesrand- und Nachtzuschläge von 2019
7.2.2	Sehr hohe Gebühren in der zweiten Nachtstunde mit dem Ziel des Ersatzes lauter Flugzeuge (Lärmklasse 1 und 2)	Ja, mittel-/längerfristig Vorbehalt Nachweis der wirtschaftl. Untragbarkeit	Mit frühzeitiger Ankündigung und angemessener Übergangsfrist für Fluggesellschaften wirtschaftlich tragbar. Massnahme trotz Nachteilen für Hubbetrieb als geeignet und verhältnismässig einzustufen. Neue Generation leiserer Flugzeuge bewirken für Anwohner grosse Erleichterung.	betrifft Lärmgebühren für Flugzeuge der heutigen Lärmklasse 2; derzeit gelten die Tagesrand- und Nachtzuschläge von 2019
7.2.2	Verbot besonders lauter Flugzeuge in der zweiten Nachtstunde	nein	Deutlich einschneidenderer regulatorischer Eingriff als die Erhöhung der Lärmgebühren. Zwingt die Fluggesellschaften zu einer vorzeitigen Flottenerneuerung. Negative Auswirkungen auf die Luftanbindung und wirtschaftliche Tragbarkeit überwiegen die positiven Effekte (Reduktion Lärmbelastung im Nachtbetrieb); Die Massnahme ist als unverhältnismässig einzustufen.	betrifft Flugzeuge der Lärmklassen 1 und 2

⁷ Bericht zur Überarbeitung des SIL-Objektblatts und des Betriebsreglements vom 27. November 2024 des BAZL, S. 122 ff.

7.3 Lärmindernde Flugverfahren				
7.3.1	Umstellung auf neuen Navigationsstandard für die Flugrouten	ja	Technisch machbar und wirtschaftlich tragbar; Sicherheits- und Umweltinteressen überwiegen die Interessen der Nutzer von Flugzeugen, die den Navigationsstandard nicht erfüllen. Die Massnahme ist geeignet und verhältnismässig.	im geltenden Objektblatt enthalten; bedingt eine neue Grundlage im Betriebsreglement
7.3.2	Erhöhung der Anflugwinkel im Endanflug	nein	Technisch zwar möglich, erhöht aber die Wahrscheinlichkeit von Durchstarts mit negativen Auswirkungen auf Lärmbelastung und Sicherheit. Massnahme ohne erkennbare Vorteile, ungeeignet und unverhältnismässig.	Ursprüngliches Ziel: Reduktion Fluglärm unter der Anflugroute
7.3.3	Pflicht für Assistenzsystem im Anflug	ja, sobald verfügbar	Technisch möglich, Verfügbarkeit zurzeit noch eingeschränkt. Verbesserung bei der Lärmbelastung und Treibstoffverbrauch dank gleichmässigem Absinken; ohne erkennbare Nachteile. Die Massnahme ist geeignet und verhältnismässig. Anwendungspflicht, sobald zu tragbaren Preisen auf dem Markt.	Bedingt eine neue Grundlage im Betriebsreglement

7.4 Massnahmen zur Vermeidung von Verspätungen				
7.4.1a	Nordkonzept, Entflechtung Abflugrouten ab Piste 28	ja	Technisch machbar und wirtschaftlich tragbar, dient der Stabilisierung des Flugbetriebs in den Hauptverkehrszeiten; Kapazitätsgewinne sind zugunsten der Vermeidung von Verspätungen im Nachtbetrieb einzusetzen, mit entsprechender Reduktion Lärmbelastung. Die Massnahme ist geeignet und verhältnismässig.	im geltenden Objektblatt enthalten; Antrag BR 2017
7.4.1b	Nordkonzept, langgezogene Linkskurve nach Start ab Piste 16	ja	Technisch machbar und wirtschaftlich tragbar, trägt erheblich zur Verbesserung der Sicherheit bei; dient auch der Stabilisierung im Flugbetrieb zugunsten der Vermeidung von Verspätungen im Nachtbetrieb. Die Fluglärmbelastung unter der Flugroute kann deutlich gesenkt werden. Die Massnahme ist geeignet und verhältnismässig.	im geltenden Objektblatt enthalten (Massnahme aus Sicherheitsüberprüfung); Antrag BR 2017
7.4.2	Bisenkonzept	ja	Technisch machbar und wirtschaftlich tragbar; verbessert den Flugbetrieb bei Bisenlage (ca. 5 % der Betriebszeit) hinsichtlich Sicherheit und Kapazität erheblich (Entflechtung Flugrouten, Eliminierung Kreuzungspunkte); kleinere räumliche Verschiebung in der Fluglärmbelastung; dient der Stabilisierung im Flugbetrieb tagsüber und der Lärmentlastung im Nachtbetrieb. Die Massnahme ist geeignet und verhältnismässig.	im geltenden Objektblatt enthalten (Massnahme aus Sicherheitsüberprüfung); Antrag BR 2017
7.4.3a	Ostkonzept, Schnellabrollwege betreffend Piste 28	ja	Bereits gebaut und in Betrieb, wirkt sich stabilisierend auf Sicherheit und Kapazität aus. Kapazitätsgewinne sind zugunsten der Vermeidung von Verspätungen im Nachtbetrieb einzusetzen. Die Massnahme ist geeignet und verhältnismässig.	
7.4.3b	Ostkonzept, Entflechtung	ja	Technisch machbar und wirtschaftlich tragbar; mit der Entflechtung der Verkehrsströme der an- und abfliegenden Flugzeuge kann die Sicherheit verbessert (Eliminierung von Kreuzungspunkten) und der Flugbetrieb stabilisiert werden. Dient damit auch der Vermeidung von Verspätungen und der Lärmentlastung im Nachtbetrieb. Die Massnahme ist geeignet und verhältnismässig.	im geltenden Objektblatt enthalten (Massnahme aus Sicherheitsüberprüfung); Gesuch BR 2014, bedingt die Zustimmung von Deutschland
7.4.3c	Ostkonzept, Verlängerung Piste 28	ja	Technisch machbar und wirtschaftlich tragbar; dient der Reduktion der Komplexität im Flugbetrieb, indem die Piste auch bei nassen Verhältnissen für Landungen aller Flugzeugtypen verfügbar ist. Umleitungen auf die längere Piste 34 können vermieden werden. Entsprechende Verschiebung der Lärmbelastung vom Süden in den Osten, wobei die Zahl der betroffenen Personen abnimmt. Die Vorteile überwiegen die Nachteile, insbesondere auch bei der Raumnutzung (Bodenversiegelung). Die Massnahme ist geeignet und verhältnismässig.	im geltenden Objektblatt enthalten (Massnahme aus Sicherheitsüberprüfung); bedingt eine Plangenehmigung
7.4.3d	Ostkonzept, Verlängerung Piste 32	ja	Technisch machbar und wirtschaftlich tragbar; verkürzt die Rollzeit zum Start für schwere Langstreckenflugzeuge mit signifikanter Verminderung der Lärmbelastung im Nachtbetrieb; dient auch der Reduktion der Komplexität im Flugbetrieb und der Verbesserung der Sicherheit, indem Pistenkreuzungen eliminiert wer-	im geltenden Objektblatt enthalten (Massnahme aus Sicherheitsüberprüfung); bedingt eine Plangenehmigung

Kapitel	Massnahme	Umsetzung ¹	Bewertung der Massnahme ²	Bemerkungen ³
			den. Die Vorteile überwiegen die Nachteile, insbesondere auch bei der Raumnutzung (Bodenversiegelung). Die Massnahme ist geeignet und verhältnismässig.	
7.4.4a	Südkonzept, Schnellabrollwege Piste 34	ja	Technisch machbar und wirtschaftlich tragbar; dient der Erhöhung der Landekapazität und damit zum Abbau von Verspätungen am Abend, wenn das Konzept anstelle Ostkonzept zum Einsatz kommt; bewirkt entsprechender Verminderung der Lärmbelastung im Nachtbetrieb. Die Massnahme ist geeignet und verhältnismässig.	Plangenehmigung rechtskräftig, Bau noch ausstehend
7.4.4b	Südkonzept, Öffnung der Piste 28 als zweite Startpiste am Abend von 21.00 bis 22.00 Uhr	ja	Technisch machbar und wirtschaftlich tragbar; trägt zur Vermeidung von Verspätungen bei. Im Fluglärm steht der Mehrbelastung unter der Flugroute eine Senkung im Nachtbetrieb gegenüber. Insgesamt ist die Massnahme geeignet und verhältnismässig.	im geltenden Objektblatt enthalten; Antrag BR 2017
7.4.5a	Nebel, Starts nach Süden rechts und geradeaus	ja	Technisch machbar und wirtschaftlich tragbar; der kreuzungsfreie Betrieb bei Nebel trägt zur Erhöhung der Sicherheit, zur Stabilisierung des Flugbetriebs und damit zum Verspätungsabbau bei. Beim Fluglärm stehen neu belasteten Gebieten Entlastungen anderenorts gegenüber. Die Massnahme betrifft nur einen kleinen Teil der Betriebszeit. Sie ist geeignet und verhältnismässig.	im geltenden Objektblatt enthalten; bedingt eine Grundlage im Betriebsreglement
7.4.5b	Nebel, Aufhebung des gegenläufigen Betriebs von 06.00 bis 07.00 Uhr	ja	Technisch machbar und wirtschaftlich tragbar; trägt zur Erhöhung der Sicherheit, zur Stabilisierung des Flugbetriebs und damit zum Abbau von Verspätungen bei. Leichte Verlagerung Lärmbelastung; insgesamt ist die Massnahme geeignet und verhältnismässig.	im geltenden Objektblatt enthalten; Antrag BR 2017, (mit Nordkonzept anstelle neues Nebelkonzept)

7.4.5b	Nebel, Aufhebung des gegenläufigen Betriebs von 06.00 bis 07.00 Uhr	ja	Technisch machbar und wirtschaftlich tragbar; trägt zur Erhöhung der Sicherheit, zur Stabilisierung des Flugbetriebs und damit zum Abbau von Verspätungen bei. Leichte Verlagerung Lärmbelastung; insgesamt ist die Massnahme geeignet und verhältnismässig.	im geltenden Objektblatt enthalten; Antrag BR 2017, (mit Nordkonzept anstelle neues Nebelkonzept)
7.4.5c	Nebel, Öffnung der Startpiste 28 nach 22.00 Uhr	ja	Technisch machbar und wirtschaftlich tragbar; trägt zur Erhöhung der Sicherheit, zur Stabilisierung des Flugbetriebs und damit zum Abbau von Verspätungen bei. Leichte Verlagerung Lärmbelastung; insgesamt ist die Massnahme geeignet und verhältnismässig.	im geltenden Objektblatt enthalten; Antrag BR 2017
7.4.6a	Absenkung Minimumhöhe im Abflug Piste 32	ja	Technisch machbar und wirtschaftlich tragbar; verkürzt Rollstrecken zwischen Standplätzen und Startpiste; trägt zur Erhöhung der Sicherheit und zur Stabilisierung des Flugbetriebs bei; die Lärmbelastung im Nachtbetrieb kann reduziert werden. Vorteile überwiegen die höhere Lärmbelastung direkt unter der Startroute; die Massnahme ist geeignet und verhältnismässig.	im geltenden Objektblatt berücksichtigt (Massnahme aus Sicherheitsüberprüfung); Antrag BR 2014, vom BVGer befristet genehmigt
7.4.6b	Zusätzliche Enteisungsplätze	ja	Technisch machbar und wirtschaftlich tragbar; zusätzliche Kapazitäten dienen der Stabilisierung des Betriebs in den Wintermonaten mit Reduktion der Verspätungen und der Lärmbelastung des Nachtbetriebs. Die Massnahme ist geeignet und verhältnismässig.	im geltenden Objektblatt enthalten; Plangenehmigungsverfahren im Gang

7.5 Weitere operationelle Massnahmen zur Reduktion der Fluglärmbelastung				
7.5.1	Anpassung der FL80-Regel	ja	Technisch machbar und wirtschaftlich tragbar; Verlagerung der Lärmbelastung aus dichter besiedeltem Gebiet (westlich des Flughafens) in weniger dicht besiedeltes Gebiet (östlich davon). Trägt zudem zur Verkürzung der Flugwege bei; die Massnahme ist geeignet und verhältnismässig.	im geltenden Objektblatt enthalten; Antrag BR 2014, vom BVGer zur integralen Neubeurteilung zurückgewiesen
7.5.2	Lärmoptimierte Abflugrouten ab Piste 28 (Furttal)	ja	Technisch machbar und wirtschaftlich tragbar; dient lokal zur Verbesserung der Lärmsituation bei (Konzentration der Abflüge auf eine vorgegebene Flugroute); die Massnahme ist geeignet und verhältnismässig.	im geltenden Objektblatt berücksichtigt; Antrag BR 2017
7.5.3	Lärmoptimierte Abflugrouten ab Pisten 32 und 34 (östlich Winterthur)	ja	Technisch machbar und wirtschaftlich tragbar; Verbesserung der Lärmsituation durch die Verlegung der Abflugroute weg von dicht besiedeltem Gebiet; die Massnahme ist geeignet und verhältnismässig.	im geltenden Objektblatt berücksichtigt; Antrag BR 2014, vom BVGer
				zur integralen Neubeurteilung zurückgewiesen

7.6 Betriebsbeschränkungen im Nachtbetrieb				
7.6.1	Vorrang für Drehkreuz-Starts während dem Start-slot-freeze	ja	Solange und soweit die Regelung zum Start-slot-freeze bestehen bleibt und nachgefragte Punkt zu Punkt-Verbindungen vorher abgewickelt werden, wirtschaftlich tragbar; Hubbetrieb kann gestärkt werden. Kein relevanter Einfluss auf Lärmbelastung, Verkehrsaufkommen im Nachtbetrieb bleibt unverändert. Die Massnahme ist geeignet und verhältnismässig.	Bedingt eine neue Grundlage im Betriebsreglement; muss über eine «local rule» bei der Slotvergabe umgesetzt werden
7.6.2	Ausschluss von Landungen schwerer Flugzeuge auf Piste 34 am Abend im Ost-konzept	nein	Erhöhtes Risiko, dass ein Flugzeug über die zu kurze Piste 28 hinausschiesst oder der Flug auf einen anderen Flughafen umgeleitet werden muss. Der leichten Verringerung der Lärmbelastung im Süden stehen erhebliche Verschlechterungen des Hubbetriebs, der Sicherheit und der wirtschaftlichen Tragbarkeit für die Fluggesellschaften gegenüber. Die Massnahme ist insgesamt als ungeeignet und unverhältnismässig einzustufen.	Massnahme bereits 2011 untersucht (Bericht FZAG); in der Folge nicht weiter verfolgt
7.6.3	Ausdünnung der letzten Langstreckenwelle	nein	Könnte zu einer signifikanten Senkung der Lärmbelastung im Nachtbetrieb beitragen; der Verzicht auf die abendlichen Langstreckenflüge würde aber die Funktion des Flughafens als Drehkreuz unverhältnismässig beeinträchtigen und wäre zudem mit dem europäischen Recht nicht vereinbar (Slotverordnung, Gleichbehandlungsprinzip). Die Massnahme ist als ungeeignet und unverhältnismässig einzustufen.	
7.6.4	Vorverlegung letzte Slots am Abend auf 22.30 Uhr	nein	Könnte zu einer signifikanten Senkung der Lärmbelastung im Nachtbetrieb beitragen; die mit der Vorverlegung verbundene Reduktion des Flugangebots würde aber die Funktion des Flughafens als Drehkreuz unverhältnismässig beeinträchtigen; die Fluggesellschaften würden sehr grosse Umsatzeinbussen erleiden und ihre Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Konkurrenz an anderen Standorten verlieren. Die Massnahme ist als ungeeignet und unverhältnismässig einzustufen.	

2. Fluglärmreduktion an der Quelle / Lärmgebühren

- 32 Geprüfte Massnahmen: Gemäss dem Grundlagenbericht vom 27. November 2024 sollen die am Flughafen Zürich geltenden Lärmzuschläge im Nachtbetrieb für laute Flugzeuge in zwei Stufen erhöht werden. Die Erhöhung der Grundgebühr ist hingegen nicht beabsichtigt. Ebenfalls nicht vorgesehen – obwohl selbst gemäss dem Grundlagenbericht «noch wirksamer als erhöhte Gebühren» – ist ein Verbot besonders lauter Flugzeuge in der zweiten Nachtstunde.⁸
- 33 Im SIL-Objektblatt sollen die Massnahme wie folgt ihren Niederschlag finden:⁹

Zur Begrenzung der **Lärmbelastung in der Nacht** sind die Lärmzuschläge ab 23.00 Uhr für Starts von Flugzeugen der Lärmklasse 2 (gemäss Lärmklasseneinteilung 2024) schrittweise wie folgt zu erhöhen:

- Um einen Drittel auf die anstehende Gebührenperiode (2025)
- um den Faktor drei langfristig (2033).

Zudem geniessen Starts im Zusammenhang mit dem Drehkreuzbetrieb bei der Vergabe von Slots nach 22.20 Uhr Priorität.

Auf Massnahmen zur Verkehrsbeschränkung in den Nachtstunden, die nachweislich die Funktion des Flughafens als Drehkreuz des internationalen Luftverkehrs beeinträchtigen, ist zu verzichten.

- 34 Beurteilung: Grundsätzlich ist die Erhöhung der **Lärmzuschläge im Nachtbetrieb** zu begrüssen. Damit die Gebühren tatsächlich eine Lenkungswirkung erzielen können, müssen diese deutlich höher ausfallen und die Übergangsfrist reduziert werden. In der vorgesehenen Form würden die Gebühren auf die ohnehin fortschreitende Technik kaum einen Einfluss haben. So haben etwa Swiss und Edelweiss bereits kommuniziert, bis 2026 ihre A340-300 durch lärmgünstigere A350-900 zu ersetzen. Damit wird der Anteil der Lärmklasse 2 ohnehin sinken.¹⁰
- 35 Dass die Lärmzuschläge im Nachtbetrieb zu einer «insgesamt leiseren Flugzeugflotte» führen sollen ist – zumindest in absehbarer Zukunft – kaum zu erwarten. Weshalb daher auf die (kumulative) **Erhöhung der Grundgebühr** verzichtet werden soll, erschliesst sich nicht. Selbst gemäss dem Grundlagenbericht vom 27. November 2024 ist eine Kombination der Massnahmen möglich. Die Kombination ist daher nicht «weiterzuverfolgen» sondern jetzt vorzusehen.
- 36 Gleiches gilt für ein **Verbot besonders lauter Flugzeuge** in der zweiten Nachtstunde: Weshalb die Massnahme ohne nähere Prüfung ausgeschlossen werden soll, ist nicht nachvollziehbar. Auch gemäss dem Grundlagenbericht vom 27. November 2024 steht eine solchen Regelung zudem nicht im Widerspruch zu Art. 36a Abs. 2 LFG.¹¹

⁸ Bericht zur Überarbeitung des SIL-Objektblatts und des Betriebsreglements vom 27. November 2024 des BAZL, S. 22 ff. und 64 ff.

⁹ Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL), Objektteil, Entwurf vom 10. Dezember 2024, S. 11.

¹⁰ Vgl. Bericht zur Überarbeitung des SIL-Objektblatts und des Betriebsreglements vom 27. November 2024 des BAZL, S. 27.

¹¹ Vgl. Bericht zur Überarbeitung des SIL-Objektblatts und des Betriebsreglements vom 27. November 2024 des BAZL, S. 69 f.

3. Lärmindernde Flugverfahren

- 37 Geprüfte Massnahmen: Gemäss dem Grundlagenbericht vom 27. November 2024 soll eine Umstellung auf den Navigationsstandard RNAV-1 erfolgen. Daneben soll eine Pflicht für Assistenzsysteme für den Anflug eingeführt werden (z.B. LNAS), sobald solche «zu tragbaren Preisen» verfügbar sind. Verworfen wurde eine Erhöhung des Anflugwinkels im Endanflug.¹²
- 38 Im SIL-Objektblatt sollen die Massnahme wie folgt ihren Niederschlag finden:¹³

Die auf dem Flughafen verkehrenden Flugzeuge verfügen über einen Navigationsstandard, der eine genaue Einhaltung der Flugrouten ermöglicht (RNAV-1). Assistenzsysteme im Anflug (bspw. LNAS) sind auf ihren Nutzen für die Anwendung zu überprüfen und gegebenenfalls, sobald verfügbar und zu tragbaren Preisen angeboten, anzuwenden.

- 39 Beurteilung: Grundsätzlich ist die Umstellung auf den **Navigationsstandard RNAV-1** sowie eine Pflicht für **Assistenzsysteme** für den Anflug zu begrüssen. Offensichtlich ungenügend geprüft wurde hingegen die Möglichkeit zur **Erhöhung des Anflugwinkels im Endanflug**.
- 40 Lediglich weil durch die Anwendung unterschiedlicher Anflugwinkel die Komplexität im Flugbetrieb steigt, heisst das nicht, dass die Massnahme per se aus «Sicherheitsüberlegungen» abzulehnen ist (Piste 14/16). Ebenso wenig wurden die angeblich häufigeren Durchstarts belegt (Piste 28/34). Ein kategorischer Ausschluss der Erhöhung des Anflugwinkels ist daher nicht möglich. Vielmehr bedürfen diese Aspekte einer vertieften Betrachtung im Einzelfall.

4. Vermeidung von Verspätungen

a. Allgemein

Geprüfte Massnahmen: Gemäss dem Grundlagenbericht vom 27. November 2024 wurden diverse Massnahmen zur Vermeidung von Verspätungen geprüft (Entflechtung Nord- und Ostkonzept, Schnellabrollwege, Verlängerung der Pisten etc.).¹⁴

Im SIL-Objektblatt sollen die Massnahme wie folgt ihren Niederschlag finden:¹⁵

¹² Vgl. Bericht zur Überarbeitung des SIL-Objektblatts und des Betriebsreglements vom 27. November 2024 des BAZL, S. 70 ff.

¹³ Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL), Objektteil, Entwurf vom 10. Dezember 2024, S. 13.

¹⁴ Vgl. Bericht zur Überarbeitung des SIL-Objektblatts und des Betriebsreglements vom 27. November 2024 des BAZL, S. 74 ff.

¹⁵ Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL), Objektteil, Entwurf vom 10. Dezember 2024, S. 13 und 15.

Die Abflugrouten ab Piste 28 sollen so festgelegt werden, dass eine frühzeitige Separation in Richtung West und Ost gewährleistet ist. Bei Starts nach Süden auf Piste 16 mit anschließender Linkskurve ist der Radius so festzulegen, dass bis zur allfälligen Kreuzung mit der Anflug- und Durchstartroute von Piste 14 genügend Flughöhe erreicht ist, damit der zweite Konfliktpunkt zwischen diesen beiden Routen eliminiert werden kann.

den vorzusehen. Die Landepisten sollen über Schnellabrollwege verfügen. Das Rollwegsystem und die übrigen Infrastrukturanla-

- 41 **Beurteilung:** Unumstritten sind Massnahmen zur Vermeidung von Verspätungen erforderlich. Die Erwartungen sind des Fluglärmforum Süd sowie der Mitgliederstädte und -gemeinden des Fluglärmforum Süd sind klar: Die Massnahmen müssen sich effektiv auf den Verspätungsabbau auswirken, nachhaltig den Süden entlasten und dürfen nicht zu einem Kapazitätsausbau führen.
- 42 Wie im Grundlagenbericht vom 27. November 2024 zu Recht ausgeführt wird, darf die Steigerung der Kapazität, die durch Massnahmen erreicht werden kann, daher **keinesfalls für eine Erhöhung der planbaren Starts und Landungen** genutzt werden. Die hierfür vorgesehene Festlegung im SIL-Objektblatt ist jedoch deutlich zu wenig scharf formuliert:¹⁶

Die durch bauliche oder betriebliche Massnahmen gewonnenen Kapazitäten dürfen erst für eine Erhöhung der Höchstzahl planbarer Starts und Landungen pro Stunde (deklarierte Kapazität) eingesetzt werden, wenn der Nachweis erbracht ist, dass die zulässigen Lärmimmissionen eingehalten sind (vgl. Ziffer 5) bzw. wenn nachgewiesen ist, dass die Erhöhung keine Auswirkungen auf die Verspätungssituation am Abend hat.

- 43 Die schwammige Formulierung ermöglicht betriebliche Optimierungen zur Erhöhung der deklarierten Kapazität und dies notabene unter dem Deckmantel des Lärmschutzes. Das ist unzulässig. Ohnehin ist kaum vorstellbar, dass die Erhöhung der deklarierten Kapazität (z.B. in der Mittagswelle) keinen Einfluss auf die Verspätungssituation am Abend haben könnte. Die Formulierung ist entsprechend zu präzisieren und insbesondere die Ausnahme ist zu streichen.
- 44 Im Übrigen wurden die Massnahmen im Wesentlichen bereits im Rahmen der Festsetzung des SIL-Objektblatt vom 23. August 2017 vorgesehen. Die Haltung der Mitgliederstädte und -gemeinden des Fluglärmforum Süd ist bekannt (vgl. damalige Stellungnahmen der Mitgliederstädte und -gemeinden des Fluglärmforum Süd), daran wird festgehalten und die Haltung wird – mit Ausnahme der Haltung zur zentralsten Massnahme – nicht erneut dargelegt.

¹⁶ Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL), Objektteil, Entwurf vom 10. Dezember 2024, S. 12.

b. Unzweckmässige Zementierung der «Südstarts geradeaus» im Besonderen

- 45 Geprüfte Massnahmen: Gemäss dem Grundlagenbericht vom 27. November 2024 sollen auch die (bereits im SIL-Objektblatt vom 11. August 2021 vorgesehenen) «Südstarts geradeaus» ab Piste 16, welche im Bisen- und Nebelkonzept (als Teil der Flugbetriebsvariante «4-LVP») zur Anwendung gelangen nun «zementiert» werden.¹⁷ Die Regelungen zum Flugbetrieb sowie dem Betriebsreglement werden im SIL-Objektblatt folglich ohne Veränderung beibehalten.¹⁸

Der **Flugbetrieb** soll langfristig auf einem System mit verlängerten Pisten 28 und 32 abgewickelt werden. Im Tagbetrieb wird in der Regel von Norden, bei starkem Westwind von Osten angeflogen. Sind aufgrund der Wind- oder Wetterverhältnisse Landungen von Norden oder von Osten nicht möglich, wird von Süden angeflogen. Die Starts erfolgen nach Westen und nach Süden mit Linkskurve. Bei Bise und bei Nebel wird nach Süden gestartet, wobei für Abflüge nach Osten eine vollständige Separation von möglichen Durchstarts auf der Piste 14 sicherzustellen ist. Abflüge nach Süden werden nach dem Start soweit wie möglich geradeaus geführt, Abflüge nach Westen sollen so früh wie möglich nach rechts abdrehen.

Während der morgendlichen Sperrzeiten wird von Süden gelandet, sofern die Sicht- und Windwerte dies zulassen. Gestartet wird nach Westen und Norden, bei Nordlandungen (Ausnahme gemäss DVO) nach Süden und Westen. Vor 06.30 Uhr sind Starts nach Süden nur zulässig, wenn Starts nach Westen aus technischen oder betrieblichen Gründen nicht möglich sind.

3 Betriebsreglement:

Nach der Verabschiedung des Objektblatts durch den Bundesrat ist das Betriebsreglement diesen Vorgaben entsprechend anzupassen. Die Umstellung vom heutigen Betrieb auf dem bestehenden Pistensystem zum Betrieb auf verlängerten Pisten mit Südabflügen geradeaus kann schrittweise erfolgen.

- 46 Beurteilung: Südstarts geradeaus sind mit Blick auf die **Drittpartei-Risiken**, aber auch bezüglich der **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.
- 47 Südstarts geradeaus wurden im Jahr 2000 während dreier Monate geflogen. Es bestehen mithin gewisse Erfahrungen. Insbesondere in Dübendorf und Schwamendingen erwiesen sich die Auswirkungen als unzumutbar. Durch den **Lärm** wurde beispielsweise der Unterricht in den Schulen wie auch andere konzentrationsintensive Tätigkeiten erheblich erschwert.

¹⁷ Vgl. Bericht zur Überarbeitung des SIL-Objektblatts und des Betriebsreglements vom 27. November 2024 des BAZL, S. 11, 82 f., 97 f.

¹⁸ Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL), Objektteil, Entwurf vom 10. Dezember 2024, S. 11 ff. und S. 51.

- 48 Auch die **Sicherheit** wird mit den Südabflügen nicht erhöht, sondern massiv verringert. Südabflüge geradeaus mögen zwar nahezu kreuzungsfrei geflogen werden können, sicherer sind sie jedoch in keiner Weise; denn der Süden des Flughafens ist eines der dichtest besiedelten Gebiete der Schweiz. Das Schadensausmass bei einem Absturz wäre im Süden wegen der deutlich höheren Bevölkerungsdichte massiv höher, und zwar nicht nur für die Passagiere, sondern auch für die Menschen am Boden.
- 49 Das Risiko am Boden lässt sich mit einer einfachen Massnahme verringern: An- und Abflugrouten sind über unbesiedelte oder weniger dicht besiedelte Gebiete zu legen. Dies, damit bei einem Unglück möglichst wenig Menschen Schaden erleiden. Das entspricht auch dem Kanalisierungsprinzip. Beachtlich ist darüber hinaus, dass Südstarts flugtechnisch bei Bise nicht sinnvoll erscheinen. Südstarts müssen mit den Flugplätzen Dübendorf und Emmen koordiniert werden. Schliesslich stehen Südstarts auch topographische Hindernisse (Zürichberg, Adlisberg, Pfannenstiel) entgegen, was bei Nebel gefährliche Situationen erwarten lässt.
- 50 Bei den geplanten Südstarts geradeaus geht es auch nicht darum, Lasten von anderen Regionen zu verlagern. Der Südstart geradeaus dient vielmehr einzig der **Kapazitätssteigerung** am Flughafen Zürich. Südstarts sind daher als kapazitätserhöhende Massnahme abzulehnen, zumal eine Kapazitätserhöhung weder im öffentlichen Interesse liegt noch erforderlich ist.
- 51 Diese Risiken wurden bereits im Rahmen der Festsetzung des SIL-Objektblatt vom 23. August 2017 ungenügend berücksichtigt (vgl. damalige Stellungnahmen der Mitgliederstädte und -gemeinden des Fluglärmforum Süd). Damals wurde einzig untersucht, welche Betriebsform der Südstarts geradeaus die geringsten Risiken mit sich bringt, Alternativen zu den Südstarts geradeaus (z.B. gekröpfter Nordanflug GNA, Westanflug etc.) wurden vollständig ausser Betracht gelassen. Eine Abwägung mit anderen Möglichkeiten fehlte völlig. Weshalb erneut eine Chance zur eingehenden Prüfung von alternativen ungenutzt verstreichen soll, erschliesst sich nicht.
- 52 Fazit: Die Südstarts geradeaus sind für den Süden des Flughafens schlicht ein **Worst-case Szenario**. Die Menschen in Oerlikon, Schwamendingen, Gockhausen, im Zollikerberg, in Zumikon, aber auch die Region um Uster würden mit Südstarts geradeaus tagsüber wesentlich stärker belastet werden. «Tagsüber» ist dabei ein relativer Begriff. Das SIL-Objektblatt bestätigt, dass anstatt der Südanflüge am Morgen in Zukunft Südstarts geradeaus auch in der sensiblen Randstunde von 6 bis 7 Uhr frühmorgens geflogen würden.
- 53 Die beabsichtigten Kapazitätssteigerungen zwecks Vermeidung von Verspätungen verschärfen die Problematik für die Menschen im dichtbesiedelten Süden sogar zusätzlich. Mithin werden durch die Kapazitätssteigerungen in Kombination mit dem Bisen- und Nebelkonzept die Menschen im dichtbesiedelten Süden tagsüber noch zusätzlicher Lärmbelastung ausgesetzt. Gleichzeitig werden sie in den beiden Nachtstunden aber auch nicht wirksam vor Lärm geschützt. Denn trotz den Massnahmen werden gemäss den Erläuterungen im SIL-Objektblatt¹⁹ und dem Grundlagenbericht vom 27. November 2024²⁰ weiterhin Flüge, die in der ersten Nachtstunde

¹⁹ Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL), Objektteil, Entwurf vom 10. Dezember 2024, S. 26.

²⁰ Vgl. Bericht zur Überarbeitung des SIL-Objektblatts und des Betriebsreglements vom 27. November 2024 des BAZL, S. 129.

geplant sind, in der zweiten Nachtstunde abgewickelt. Es geht nicht an, eine angebliche, jedenfalls aber kaum spürbare Lärmverminderung in den Nachtstunden allen anderen Interessen überzuordnen. Auch unter diesem Aspekt müssen Südstarts geradeaus klar abgelehnt werden.

5. Weitere operationelle Massnahmen zur Reduktion der Fluglärmbelastung

- 54 Geprüfte Massnahmen: Gemäss dem Grundlagenbericht vom 27. November 2024 soll eine Anpassung der FL80-Regeln erfolgen (Massnahme führt zu Verlagerung der Lärmbelastung im Nachtbetrieb aus den Gebieten westlich des Flughafens in die etwas weniger dicht besiedelten Gebiete östlich davon). Weiter soll beim Abflug ab Piste 28 eine der beiden neuen Abflugrouten in der ersten Linkskurve mit dem Navigationsstandard RNAV-1 RF sowie lärmoptimierte Abflugrouten ab Pisten 23 und 34 eingeführt werden.²¹
- 55 Beurteilung: Von diesen Änderungen sind das Fluglärmforum Süd sowie die Mitgliederstädte und -gemeinden nicht unmittelbar betroffen. Selbstverständlich dürfen die Massnahmen aber keinesfalls für eine Erhöhung der planbaren Starts und Landungen genutzt werden.

6. Betriebsbeschränkungen im Nachtbetrieb

- 56 Geprüfte Massnahmen: Gemäss dem Grundlagenbericht vom 27. November 2024 wurden schliesslich auch Betriebsbeschränkungen im Nachtbetrieb überprüft. Abgesehen vom Vorrang für Drehkreuz-Starts nach 22:20 Uhr (wobei diese Massnahme zu «keinen Veränderungen im Verkehrsaufkommen und in der Lärmbelastung» führt) wurden sämtliche Massnahmen verworfen. Konkret verworfen wurde der Ausschluss von Landungen schwerer Flugzeuge auf Piste 34 am Abend im Ostkonzept, die Ausdünnung der letzten Langstreckenwelle sowie Vorverlegung der letzten Slots am Abend auf 22.30 Uhr.²²
- 57 Im SIL-Objektblatt soll der Verzicht gar explizit festgehalten werden: ²³

Auf Massnahmen zur Verkehrsbeschränkung in den Nachtstunden, die nachweislich die Funktion des Flughafens als Drehkreuz des internationalen Luftverkehrs beeinträchtigen, ist zu verzichten.

- 58 Beurteilung: Insbesondere durch die **Ausdünnung der letzten Langstreckenwelle** könnte – selbst gemäss dem Grundlagenbericht vom 27. November 2024 – die Lärmbelastung in der

²¹ Vgl. Bericht zur Überarbeitung des SIL-Objektblatts und des Betriebsreglements vom 27. November 2024 des BAZL, S. 108 ff.

²² Vgl. Bericht zur Überarbeitung des SIL-Objektblatts und des Betriebsreglements vom 27. November 2024 des BAZL, S. 114 ff.

²³ Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL), Objektteil, Entwurf vom 10. Dezember 2024, S. 11.

Nacht (insbesondere auch in der zweiten Nachtstunde) signifikant gesenkt und die Gesamtlärmbelastung grossräumig reduziert werden. Ein (teilweiser) Verzicht auf die abendlichen Interkontinentalverbindungen nach Südamerika und Asien erscheint daher keinesfalls per se «unverhältnismässig» und widerspricht (wie bereits erwähnt) auch nicht der Besitzstandsgarantie.

- 59 Gleiches gilt für die **Vorverlegung der letzten Slots am Abend auf 22.30**. Es ist kaum davon auszugehen, dass dadurch «Kontinente wie Südamerika aufgrund wegfallender Umsteigepassagiere und Fracht ganz von einer Direktverbindung zur Schweiz abgeschnitten», «Richtung Fernost und Afrika direkte Verbindungen nur noch teilweise angeboten werden könnten» und die «interkontinentale Erreichbarkeit der Schweiz insgesamt gefährdet» wäre.
- 60 Blosser betriebliche Beeinträchtigungen genügen nicht, um auf jegliche (!) Massnahmen zu Gunsten des Lärmschutzes zu verzichten. Nur wenn die Massnahmen aus betrieblichen Gründen **nicht möglich** sind, dürfen sie unterbleiben. Eine solche Unmöglichkeit wurde nicht ausgewiesen und ist auch nicht ersichtlich. Der Grundlagenbericht vom 27. November 2024 malt zwar in den dunkelsten Farben aus, wie sich eine Slotvorverlegung oder eine Ausdünnung der Langstreckenwelle auswirken würde. Dass der Flughafen Zürich aber mit Beschränkungen der Flugbewegungen nicht mehr betrieben werden könne und damit aus betrieblichen Gründen die Massnahmen unmöglich seien, wird nicht geltend gemacht.
- 61 Dass die Massnahmen bzw. eine Beschränkung der Flugbewegungen die Flughafen Zürich AG treffen, wird nicht bestritten. Naturgemäss fordert aber in einem Rechtsstaat das Einhalten der gesetzlichen Grundlagen vom Einzelnen Opfer bzw. können die Rechtsunterworfenen nicht tun und lassen, was sie wollen. So auch nicht die Flughafen Zürich AG. Anders zu argumentieren, liefe darauf hinaus, dass ein seit Jahren widerrechtlicher Zustand hinzunehmen wäre, weil die Flughafen Zürich AG durch das Einhalten der gesetzlichen Vorgaben in ihren betrieblichen Interessen beeinträchtigt ist. Das kann in einem Rechtsstaat aber nicht sein.
- 62 Im Übrigen wurde auf die Prüfung von **weiteren Massnahmen** zur Verbesserung der Lärmsituation (abgesehen von den bekannten und mehrheitlich bereits im SIL-Objektblatt vorgesehenen) offenbar grosszügig verzichtet. Lediglich ein Beispiel: Gemäss aktuell geltendem SIL-Objektblatt erteilt die Flughafenhalterin die **Ausnahmebewilligungen für Flüge nach 23:30 Uhr**. Flüge zwischen 23:00 und 23:30 Uhr sind gar ohne Ausnahmebewilligung möglich.²⁴ Dass die Flughafenhalterin solche Gesuche nicht objektiv prüfen kann, ist gestützt auf die bestehende Interessenlage klar. Prüfwert wäre daher eine Verlagerung der Zuständigkeit zum BAZL. Es geht jedenfalls nicht an, dass trotz den klaren Anweisungen des Bundesverwaltungsgerichts auf diverse bekannte Massnahmen verzichtet und zugleich diverse weitere mögliche Massnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation gar nicht erst in Erwägung gezogen werden.

²⁴ Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL), Objektteil, Entwurf vom 10. Dezember 2024, S. 10.

III Fazit

- 63 Die Stossrichtung der beabsichtigten Anpassung des SIL-Objektblatts – samt Prüfung von dringend erforderlichen Massnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation – ist richtig. Die nun konkret beabsichtigte Umsetzung ist jedoch klar **ungenügend**.
- 64 Der aufliegende Entwurf des Sachplans (Anpassung) macht in zahlreichen Punkten (Lärmgebühren, Südstarts, Betriebseinschränkungen etc.) konkrete Vorgaben, die keine weitere Konkretisierung mehr erlauben, statt dass er die Rahmenbedingungen definiert. Abgesehen davon schliesst der Entwurf zu Unrecht zahlreiche Massnahmen zur Vermeidung von Verspätungen sowie zur Fluglärmreduktion – ohne nachvollziehbare und belegte Begründung – bereits definitiv aus. Sachliche Gründe bzw. eine Notwendigkeit hierfür gibt es nicht.
- 65 Zumal keine Besitzstandsgarantie in Bezug auf den betrieblichen Umfang besteht, kann und darf eine solche auch nicht über das SIL-Objektblatt eingeführt werden. Ferner entfällt vor diesem Hintergrund das an diversen Stellen erwähnte – und vermeintlich schlagende – Argument, wonach Lärmschutzmassnahmen zufolge der angeblichen (aber nicht bestehenden) Besitzstandsgarantie in Bezug auf den betrieblichen Umfang nicht möglich seien.
- 66 All diese Mängel wiegen umso schwerwiegender, als der Sachplan nicht selbständig anfechtbar ist. Von der Anpassung des SIL-Objektblatts ist daher – zumindest in dieser Form – **abzusehen**.
- 67 Eventualiter ist das SIL-Objektblatt jedoch in den erwähnten Punkten anzupassen und zu ergänzen. Namentlich ist auch sicherzustellen, dass betriebliche Optimierungen nicht zu einer Erhöhung der deklarierten Kapazität genutzt und damit eine zusätzliche Lärmbelastung geschaffen werden und ferner dürfen keine potenziellen Lärmschutzmassnahmen ohne triftige Gründe bereits auf der Ebene des Sachplans per se ausgeschlossen werden.