

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern
SCHWEIZ

Flughafen Zürich
Gesuch um Genehmigung einer Änderung des Betriebsreglements;
Einsprache

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf die im Bundesblatt erfolgte öffentliche Bekanntmachung erhebe ich namens der Gemeinde [REDACTED] gegen das von der Flughafen Zürich AG am 25.10.2013/OV/st beantragte Gesuch für die Betriebsreglementsänderung

EINSPRACHE

1. mit dem Antrag, die beantragte Änderung des Betriebsreglements nicht zu genehmigen und den Antrag zurückzuweisen,
2. hilfsweise den Antrag zu sistieren, bis die Voraussetzungen für den Vollzug des Betriebsreglements auf deutschem Hoheitsgebiet vorliegen,
3. hilfsweise die Bewilligung nur zu erteilen, wenn
 - a) über deutschem Hoheitsgebiet die Flugfläche 150 für landende und überfliegende Flugzeuge zu keinem Zeitpunkt unterschritten wird,
 - b) alle Flugzeuge in der Zeit ab 20.00 Uhr bzw. 21.00 auf den Pisten 14 und 16 starten oder nach Norden startende Flugzeuge spätestens 6 km vor der deutschen Grenze abdrehen, wobei generell die in der deutschen Durchführungsverordnung festgesetzte Mindesteinfughöhe zu beachten ist und
 - c) der Bau von Schnellabrollwegen auf eigenes Risiko des Flughafenbetreibers erfolgt und keine präjudizierende Wirkung in Bezug auf Flugverfahren (wegfallende oder neue) hat.

Formelles:

1. Frist

Nach entsprechender Publikation im Bundesblatt erfolgt die öffentliche Auflage der Gesuchsunterlagen vom 20. Oktober bis zum 18. November 2014. Wer von dem Vorhaben mehr als jedermann betroffen ist, kann während der Auflagefrist Einsprache erheben. Diese Einsprache erfolgt daher fristgerecht.

2. Einspracheberechtigung

Die Gemeinde [REDACTED] ist eine Gebietskörperschaft des öffentlichen Rechts und hat u. a. die Aufgabe, in bürgerchaftlicher Selbstverwaltung das gemeinsame Wohl ihrer Einwohner zu fördern (§ 1 Absatz 2 Gemeindeordnung für Baden-Württemberg). Hierzu gehört auch, die Gemeindebevölkerung vor Fluglärmbelästigungen zu schützen. Sie ist daher einsprache-legitimiert.

Darüber hinaus ist sie Eigentümerin mehrerer überbauter Grundstücke (Aufzählung [REDACTED]), welche im Einzugsbereich des Flughafens liegen. In dieser Eigenschaft ist sie genau gleich wie Private in ihrem Interesse an der ungestörten Nutzung des Eigentums betroffen. Dementsprechend ist eine Einsprachelegitimation auch aus diesem Grund zu bejahen. Ebenfalls erfüllt ist das Erfordernis des tatsächlichen und aktuellen, praktischen Interesses an der Erhebung der Einsprache. Die besondere Beziehungsnähe ergibt sich aus der geografischen Nähe des Flughafens zum Territorium bzw. zu den Grundstücken der Gemeinde.

Aus vorgenannten Gründen ist die Gemeinde [REDACTED] zur Einsprache berechtigt.

Materielles:

Der Antrag beinhaltet im Wesentlichen Anpassungen des Textes des Betriebsreglements, Änderungen der Flugrouten, insbesondere die Entflechtung des Ostkonzeptes und des Südkonzeptes, sowie das Plangenehmigungsgesuch für den Bau von Schnellabrollwegen, ebenso einen Eventualantrag für den Fall, dass der Staatsvertrag in Kraft tritt. Zur Umsetzung des beantragten Betriebsreglements 2014 ist es erforderlich, die auf deutschem Staatsgebiet befindlichen Radarführungsstrecken im Anflugbereich zu ändern und mit virtuellen Wegpunkten zu unterlegen (sog. RNAV-Transitions) und die 220. DVO zur LuftVO entsprechend zu ändern.

1. Verletzung der Beteiligungsrechte

Die Gemeinde ist in ihren Beteiligungsrechten verletzt, da eine Offenlage der Gesuchsunterlagen in der Gemeinde [REDACTED] nicht erfolgt ist. Das, obwohl außerhalb, aber auch innerhalb der Sperrzeiten der 220. DVO, der Luftraum in der Gemeinde [REDACTED] zum Landeanflug genutzt werden kann. Darüber hinaus entstehen neue Lärmbetroffenheiten (insbesondere durch neue Flugrouten) unmittelbar im Gemeindegebiet. Dadurch werden die Lärmbelastungen in [REDACTED] noch verstärkt. Allein schon daraus resultiert m. E. die Pflicht zur Offenlage.

2. Unzureichende Vorprüfungen

Der Antrag trägt den völkerrechtlichen Verpflichtungen, die die Schweiz mit der Ratifizierung des Übereinkommens über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen (Espoo-Konvention) eingegangen ist, nicht Rechnung. Entgegen Art. 2 der Konvention wurden die Umweltauswirkungen des beantragten Ostflugkonzeptes auf deutsches Staatsgebiet nicht geprüft. Des Weiteren fehlt die Prüfung von Entlastungsmaßnahmen für deutsches Staatsgebiet und von möglichen Alternativen zu dem beantragten Konzept in den Unterlagen vollständig.

3. Unzumutbare Belastung der Bevölkerung

Bei dem beantragten Ostflugkonzept erfolgt der Endanflug zwar wie bisher auch aus Osten auf die Piste 28. Die „Reihung“ der Flugzeuge erfolgt aber u. a. über unser Gemeindegebiet (durch radar-vectoring gesteuert auch über den Landkreis Schwarzwald-Baar-Kreis), bevor sie über den Kanton Schaffhausen hinweg in den Endanflug geführt werden. Eingeflogen werden soll nicht tiefer als in Flugfläche 120 über NN. Die zu einer Reihung benötigten unterschiedlichen Höhen sollen bis Flugfläche 80 und tiefer möglich sein. Bedenkt man je nach Luftdruck nochmals tiefere Anflugmöglichkeiten, würde dieses Konzept, zusammen mit dem tagsüber geltenden Nordkonzept, zu einer nicht mehr zu vertretenden Belastung der Menschen an 365 Tagen von 00.00 Uhr bis 24.00 Uhr führen.

Zusätzlich sollen künftig nur noch Starts ab Piste 32 erfolgen. Die bisher geltende Höhenbegrenzung soll entfallen. Eine Garantie eines festgeschriebenen Abdrehpunktes wird es nicht gegeben.

4. Unvollständige Antragsunterlagen

Der Antrag auf Änderung des Betriebsreglements ist nicht vollständig und ist auch aus diesem Grund zurückzuweisen.

Die Antragsunterlagen enthalten zum Thema Lärmauswirkungen lediglich Berechnungen der EMPA, die sich nach Schweizerischem Recht auf verschiedene Grenzwerte stützen.

Die rein an Grenzwerten orientierte Betrachtungsweise geht am Kern des Problems, der völkerrechtlichen Verpflichtung der Schweiz, ihre durch den Flughafen Zürich hervorgerufenen Probleme auf eigenem Staatsgebiet zu lösen, vorbei und wurde von den deutschen Verwaltungsgerichten, aber auch zuletzt von dem Europäischen Gerichtshof in den anhängigen Verfahren hinsichtlich der 220. DVO zu Recht verworfen. Die Gerichte haben anerkannt, dass die Tourismusregionen Hochrhein, Südschwarzwald, Bodensee und Baar auch unterhalb von Grenzwerten, die Rechtsansprüche auf passive Schallschutzmaßnahmen an Häusern auslösen, schützenswert sind und deshalb der Flugverkehr aus Gründen der Vorsorge beschränkt werden darf.

Diesem Aspekt tragen die Antragsunterlagen nicht Rechnung.

Aus den genannten Gründen ersuche ich Sie, unserer Einsprache stattzugeben.

Mit freundlichen Grüßen



Oberbürgermeister/Bürgermeister