Bürgerinitiative gegen Flugverkehrsbelastung im Landkreis Konstanz e.V.

D 78239 Rielasingen, Schmollerstr. 18

Bürgerinitiative Schwarzwald-Baar-Kreis gegen Züricher Flugverkehrsbelastungen

D 78086 Brigachtal, Großes Tal 8

Per Einschreiben

Bundesamt für Zivilluftfahrt

Sektion Sachplan und Anlagen

„Betriebsreglement 2014"

CH-3003 Bern

05.11.14

Einsprache gegen das beantragte Betriebsreglement 2014 der Flughafen Zürich AG

(Auflagefrist 20.10. bis 18.11.2014)

Sehr geehrte Damen und Herren,

gemäß der Ausschreibung der öffentlichen Auflage im Landratsamtes Konstanz sowie im Schweizerischen Bundesblatt erheben wir fristgerecht Einsprache in erwähnter Angelegenheit.

Die Mitglieder der Bürgerinitiativen wohnen unter den Anflugrouten des beantragten Betriebsreglements 2014. Sie sind somit mehr als jedermann vom Fluglärm beeinträchtigt und damit einspracheberechtigt.

Mit der Einsprache ist in keiner Weise ein Einverständnis mit dem Betrieb des Flughafens, soweit deutsches Hoheitsgebiet betroffen ist, verbunden. Das beantragte Betriebsreglement lehnen wir ab und beantragen dieses aus folgenden Gründen an den Gesuchsteller zurückzuweisen:

Es kann nicht akzeptiert werden, dass die lärmintensive Auflinierung sämtlicher Anflüge aus allen Himmelsrichtungen ausschließlich über Deutschem Hoheitsgebiet erfolgt, unabhängig davon auf welcher Piste anschließend gelandet wird. Jedes Land hat nach dem Völkerrecht die Lasten seiner Einrichtungen selbst zu tragen. Das Maßnahmenpaket P11 löst nicht die Probleme des Flughafens. Es dient einzig der weiteren Lastenverschiebung nach Südbaden zum Schutz der Schweizer Bevölkerung vor Fluglärm. Die Verschiebung der Lärmemissionen des Flughafens Zürich durch das Betriebsreglement 2014 dürfen daher nicht, wie im Betriebsreglement 2014 beantragt, zu unseren Lasten sowie der Bürger an unseren Wohnorten in den Landkreisen Konstanz, Schwarzwald-Baar sowie Waldshut

genehmigt werden.

Begründung:

1. Sicherheit - SUST Schlussbericht Nr. 2136

Das Gesuch für die Betriebsreglementsänderung 2014 stützt sich auf den Schlussbericht Nr. 2136 der Schweizerischen Unfalluntersuchungsstelle SUST. Der Bericht behandelt hauptsächlich den schweren Vorfall vom 15.März 2011, der darauf zurückzuführen ist, dass der betreffende Flugverkehrsleiter auf Piste 28 die Startfreigabe erteilte, obwohl sich auf Piste 16 ein weiteres Flugzeug, dem er kurz zuvor die Startfreigabe erteilt hatte, noch im Startlauf befand.

Insgesamt 12 vergleichbare schwere Vorfälle werden seit dem Jahr 2000 von der SUST benannt, die sich aus systeminhärenten Risiken auf oder in unmittelbarer Nähe des Flughafens ereignet haben.

Die Zwischenfälle haben sich offensichtlich alle während des Tagbetriebes mit dem Nordkonzept ereignet. Landungen zu Sperrzeiten auf die Piste 28 und 34 werden von der SUST mit den Vorfällen nicht in Zusammenhang gebracht.

Das Betriebsreglement 2014 mit der beantragten Entflechtung des Ost- und Südkonzeptes mit Landungen auf Piste 28 und 34 löst nicht die vom SUST beanstandeten systemischen Risiken des Flughafens und ist daher als untauglich zurückzuweisen.

2. Sicherheit - Südstarts geradeaus

Der Schlussbericht Nr. 2136 der Schweizerischen Unfalluntersuchungsstelle SUST beanstandet, dass die Abflugroute der Piste 16 kurz nach dem Start eine Linkskurve vollzieht und somit den Weg des Fehlanflugverfahrens auf Piste14 schneidet.

Am 30.08.2003 kam es wegen des Durchstarts eines Verkehrsflugzeuges nach einem Anflug auf Piste 14 zu einer Beinahekollision mit einem Verkehrsflugzeug, welches auf Piste 16 mit einer Linkskurve abgeflogen ist.

Zur Entflechtung des An- und Abflugverfahrens fordert die Vorsteherin des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Frau Leuthard, daher die Einführung der Südstarts geradeaus.

Obwohl der Bericht zur Sicherheitsprüfung vom 21.03.2013 die Südstarts geradeaus, Maßnahme M8; M9a und M9b in der Summe mit einem Safety Nutzwert von 1,3 beziffert, werden an den elementaren systembedingten Fehlern des Flughafens keine Korrekturen vorgenommen.

Das beantragte Betriebsreglement ist daher als unzureichend zurückzuweisen.

3. Sicherheit - Kreuzungspunkte

Der vom Flughafen angeführte Sicherheitsaspekt dient als Vorwand um nahezu alle Anflüge über Süddeutschem Hoheitsgebiet abzuwickeln. Bereits 2012 wurde durch die Studie des Skyguide überwachenden Unternehmens Civil Aviation Safety Office (CASO) festgestellt, dass Südanflüge sicherer sind als Nord- und Ostanflüge. Das „Südkonzept" weist lediglich einen Kreuzungspunkt der an- und abfliegenden Flugzeuge auf, demgegenüber das „Nordkonzept" sieben und das „Ostkonzept" sogar acht Risiken. Das beantragte Betriebsreglement 2014 verfolgt weder die Umsetzung eines sicheren Südkonzeptes noch löst es durch die beantragte Entflechtung des Ostkonzeptes die Kreuzungspunkte der Pisten am Boden des Flughafens. Das Betriebsreglement 2014 ist daher zurückzuweisen.

4. Sicherheit - Top Hazard

Der Bericht zur Sicherheitsprüfung vom 21.03.2013 kommt zu dem Ergebnis, dass die Pistenkreuzungen beim Betrieb der Piste 28 das Hauptrisiko darstellen, Top Hazard 7 (TH7).

Weder die in dem Sicherheitsbericht vorgeschlagene Maßnahme 10a, Aufhebung der Piste 28 mit einem Safety Nutzwert von 1,54, noch die Maßnahme 10b, Nutzung nur bei starkem Westwind mit einem Safety Nutzwert von 0,94, wird in dem Betriebsreglement 2014 umgesetzt.

Das Betriebsreglement 2014 ist zurückzuweisen, da es das Übel nicht bei der Wurzel packt, sondern durch vermehrte Anflüge auf die Piste 28 das Hauptsicherheitsrisiko TH7 sogar forciert.

5. Sicherheit – Maßnahmen

Der Bericht zur Sicherheitsprüfung vom 21.03.2013 benennt 30 Maßnahmen zur Optimierung der Sicherheit.

Maßnahme M21 benennt die permanente Verfügbarkeit des Luftraumes für Südanflüge. Der Safety Nutzwert wird mit 0,77 eingestuft.

Das in dem Betriebsreglement 2014 beantragte Ost-Südkonzept zu Lasten der süddeutschen Bevölkerung hingegen wird als Maßnahme M17 lediglich mit einem Safety Nutzwert von nur 0,66 eingestuft.

Das beantragte Betriebsreglement ist zurückzuweisen, da die sichere und effektive Lösung, permanente Verfügbarkeit des Luftraumes südlich des Flughafens, nicht beantragt wurde.

6. Sicherheit – Start auf Pisten 32 und 34 in östliche Richtung

Das beantragte Betriebsreglement sieht vor, dass beim Start auf Piste 32 und 34 nach Norden rechts in Richtung östlicher Destinationen abgedreht werden kann. Diese Maßnahme provoziert sicherheitsrelevante Kreuzungen. Das Betriebsreglement 2014 ist daher zurückzuweisen.

7. Sicherheit – Militärisches Sperrgebiet

Die zivile Aviatik wird südlich des Flughafens durch zwei ausgedehnte militärische Sperrgebiete behindert.

Am 01. Juni 2013 ist der Vertrag über die Einrichtung des „Functional Airspace Block Europe Central“(FABEC) in Kraft getreten. Er greift u.a. die flexible Luftraumnutzung zwischen militärischer und ziviler Aviatik auf.

Insbesondere im Bereich Sicherheit sieht der FABEC Vertrag vor, dass die zivilen und militärischen Stellen auf der strategischen Ebene des Luftraummanagements koordiniert vorgehen (Art. 9 und Art. 14 Staatsvertag FABEC).

Der Schweizer Bundesrat hat am 03.09.2014 verkündet, den bisherigen Militärflugplatz Dübendorf in ein ziviles Flugfeld umzuwandeln. Da sich der militärische Flugbetrieb schon jetzt zu normalen Bürozeiten abspielt und Kampfjets dort seit 2005 nicht mehr abgehoben haben, ist die Verfügbarkeit des militärischen Sperrgebietes unter dem Aspekt der Sicherheit nicht ausreichend berücksichtigt worden. Das Betriebsreglement ist daher mit der Auflage, das militärische Sperrgebiet intensiver in die Planung einzubeziehen, zurückzuweisen.

8. Sicherheit – Skyguide

Die Studie des NLR Air Transport Safety Institute vom 08.09.2014, “Benchmark of Zurich airport on operational characteristics affecting the risks associated with simultaneous operation of intersecting runways” vom 08.09.2014 bestätigt, dass die Sicherheitsprobleme am Flughafen hausgemacht sind wegen fehlender Alarmsysteme und chaotischer Zustände in Form von Fehleinschätzungen und mangelnder Kommunikation durch die Flugverkehrsleiter (FVL).

Studie NLR- CR-2014-356

4.3 FACTORS IN INCIDENTS AT ZURICH AIRPORT

- No standardised procedures available to ATC;
- Read-back error;
- Similar call-signs;
    - Takes-off roll without a clearance;
    - Controller misjudgement of traffic spacing;
    - Erroneous TO clearance by ATCo;
    - Runway incursion alerting system late or inappropriate for resolving the impending conflict;
    - Blocked transmissions

Der aus diesem innerbetrieblichen Chaos resultierende, im Sicherheitsbericht genannte Beinahezusammenstoß zweier startender Flugzeuge auf sich kreuzenden Pisten, kann nicht als Argument für die Verschiebung sämtlicher Anflüge über Südbaden herangezogen werden. Missmanagement und Fehlleistungen der FVL bei der Startfreigabe haben nichts mit der Verschiebung der Landungen über Deutsches Hoheitsgebiet zu tun. Das beantragte Betriebsreglement ist daher mit der Auflage, die Infrastruktur am Boden zu bereinigen, zurückzuweisen. Siehe hierzu auch das Ergebnis des Schlussberichtes 2136 der SUST.

9. Umwelt – Fluglärm

Die durch das Betriebsreglement 2014 beantragten Flugrouten erstrecken sich neu über die Wutachschlucht, die Baar, den Hegau, die Höri und den Bodensee, Gebiete in Deutschland, die in Anwendung des EuGH-Urteils vom 09.08.2012 als bedeutende Fremdenverkehrsziele und somit besonders lärmempfindlich einzustufen sind. Da das beantragte Süd-Ost-Konzept überwiegend zu den von Deutschland erlassenen Sperrzeiten der 220. DVO geflogen werden soll, ist die Festlegung von Flugrouten über diesen sensiblen Regionen nicht akzeptabel. In seinem 42. Erwägungsgrund kommt das Gericht zu dem Schluss, dass etwaige Lärmgrenzwerte als akzeptable Höchstwerte in diesen Regionen nicht ohne Weiteres als zu ertragende Werte anzusehen sind, da sie insbesondere während der Nachtstunden und an den Wochenenden ein erhebliches Problem darstellen.

Die gerichtliche Feststellung verbietet die Akzeptanz der geplanten Flugrouten. Das Betriebsreglement 2014 ist daher zurückzuweisen.

10. Umwelt – Espoo

Das beantragte Betriebsreglement 2014 setzt die Einleitung des ESPOO – Verfahrens voraus, da unzweifelhaft das Territorium des Deutschen Staates betroffen ist. Die ESPOO-Konventionen wurden nicht eingehalten. Das Betriebsreglement 2014 ist zurückzuweisen.

11. Flugrouten – Transitions

Das beantragte Betriebsreglement enthält neue Flugrouten. Über dem Landkreis Konstanz liegen neu beim Anflug von dem Luftwegpunkt AMIKI auf die Piste 28 die Wegpunkte ZH 208, ZH 209 und ZH 210. Es handelt sich hierbei um Routen, die Umweg- und Warteflüge über Deutschem Hoheitsgebiet verursachen, sie sind inakzeptabel, da von dem Luftwegpunkt AMIKI, bzw. aus dem Warteraum AMIKI unmittelbar auf Piste 28 ausschließlich über Schweizer Gebiet angeflogen werden kann. Das beantragte Betriebsreglement ist zurückzuweisen.

12. Warteräume – Rilax

Mit dem beantragten Reglement steigt die schon heute viel zu hohe Nutzung und der damit verbundenen Belastung des Warteraumes RILAX weiter an. Insbesondere die räumliche Nähe des Luftwarteraumes RILAX zum Anflugsammelpunkt über dem südlichen Schwarzwald-Baar-Kreis (Blumberg) bedingt wohl eine deutliche Ausweitung der Nutzung des Warteraumes. Das Betriebsreglement 2014 ist daher zurückzuweisen.

Radolfzell, Rielasingen, Brigachtal, den 29.10. 2014

Thomas Gruschkus Winfried Stroscher Dr. Bernd Kröber Jörg-Dieter Klatt

Die Einsprechergruppe wird rechtsverbindlich vertreten von:

Thomas Gruschkus

Bismarckstr. 11

78315 Radolfzell