

Fluglärmopfergemeinschaft FLON
c/o Rainer Hofmann
Ormisstrasse 103
8706 Meilen

EINSCHREIBEN
Parlamentsdienste
Sekretariat der Kommissionen für
Rechtsfragen
3003 Bern

Meilen, 14. September 2004

Schaffung einer eidgenössischen Ombudsstelle Einsetzung einer PUK UVEK, Bereich Zivilluftfahrt

Sehr geehrte Frau Lenzen
Sehr geehrte Damen und Herren National- und Ständeräte

Vielen Dank für Ihr freundliches Schreiben vom 24. August 2004. Mit diesem fragen Sie mich an, ob ich wünsche, dass mein Anliegen betreffend einer eidgenössischen Ombudsstelle als Petition im Parlament behandelt werde, obwohl dieser Antrag bereits im Juni 2004 abgewiesen wurde.

Selbstverständlich wünsche ich eine erneute Behandlung dieses Antrages. Gleichzeitig beantrage ich auch, die Einsetzung einer Parlamentarischen Untersuchungskommission (PUK) zur Durchleuchtung des UVEK, alle Bereiche Zivilluftfahrt und Rekurskommissionen. Der in der Geschichte des schweizerischen Rechtsstaates einmalig nachlässige Umgang mit dem gesetzten Recht rechtfertigt diese Kontrollinstrumente.

Es braucht wenig – etwas gesunden Menschenverstand und etwas politischen Willen – um die vorliegenden Anträge rasch umzusetzen. Und es wird dabei viel erreicht.

Eine Demokratie kann daran beurteilt werden, wie sie mit ihren Minderheiten umgeht. (Mahatma Ghandi, ind. Staatsmann)

Nachfolgend erhalten Sie als Ergänzung zu unserem Schreiben vom 30. August 2004 die genauen Anträge und Begründungen. Vielen Dank für Ihre Bemühungen um eine rasche und sorgfältige Prüfung unserer Anträge.

Mit freundlichen Grüssen

Für die Fluglärmopfergemeinschaft FLON

Rainer Hofmann

Kopie an: -Ombudsmann des Kantons Zürich
-Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich
-diverse

Anträge:

A. Erster Hauptantrag

gestützt auf 160 Abs 1 BV und Art. 21bis Geschäftsverkehrsgesetzes beantragen wir als Folge der handstreichartig eingeführten neuen Ost- und Südanflüge auf den Flughafen Kloten und im Sinne von präventiven Notmassnahmen für auch nur entfernt vergleichbare Fälle:

1. **Es ist so rasch wie möglich eine eidgenössische Ombudsstelle mit Sitz im Kanton Zürich zu schaffen.**

Eventualantrag

2. **Es ist eine provisorische eidgenössische Ombudsstelle mit Sitz im Kanton Zürich zu schaffen, welche so lange betrieben wird, bis der rechtmässige Zustand im Bereich Zivilluftfahrt wieder hergestellt ist und die mit den rechtswidrig eingeführten Ost- und Südanflügen angerichteten Schäden vollumfänglich vergütet wurden.**

Subeventualantrag

3. **Die bestehende kantonale Ombudsstelle ist provisorisch mit den Kompetenzen einer eidgenössische Ombudsstelle und dem erforderlichen Personal auszustatten, und zwar so lange, bis der rechtmässige Zustand im Bereich Zivilluftfahrt wieder hergestellt ist und die mit den rechtswidrig eingeführten Ost- und Südanflügen angerichteten Schäden vollumfänglich vergütet wurden.**

B. Zweiter Hauptantrag

4. **Es ist eine Parlamentarische Untersuchungskommission (PUK) einzusetzen zur Durchleuchtung des UVEK, Bereich Zivilluftfahrt und Rekurskommissionen, und zur Verhinderung von weiteren, durch dieses Departement verursachten Schäden.**

Begründungen:

I. Erster Antrag betreffend Eidgenössische Ombudsstelle

1. Die Schaffung einer Eidgenössischen Ombudsstelle wurde am 6. Juni 2004 vom Nationalrat gemäss Erwägungen der Kommission aus den folgenden Gründen abgelehnt:
 - a) konfliktträchtige Bürgerkontakte würden vor allem auf Gemeinde- und Kantonsstufe, weniger auf Bundesebene stattfinden;
 - b) angesichts der angespannten Finanzlage des Bundes sei der Aufbau einer neuen Institution nicht opportun;
 - c) das Verhältnis von Kosten und Nutzen einer derartigen Institution sei höchst fragwürdig.
2. Bei diesem Entscheid wurde ausser Acht gelassen, dass **die Schweiz im Bereich Zivilluftfahrt seit der handreichartigen Einführung der Ost- und Südanflüge KEIN RECHTSSTAAT mehr ist**. Dabei sieht man sich einer Kumulation rechtsstaatlicher und demokratischer Defizite gegenüber, die in der Geschichte des schweizerischen Bundesstaates wohl einmalig ist: **Aushöhlung des Legalitätsprinzips** durch schlichte Nichtanwendung klarer bundesrechtlicher Grundsätze, Rechtsnormen und Zielvorstellungen; **Umgehung der demokratischen Mitwirkung** durch Unterlassen der notwendigen raumplanungs-rechtlichen Verfahren; **Aushebelung des Rechtsschutzes** durch den systematischen Entzug der Aufschiebenden Wirkung im Sinne eines Dauerzustandes. Bedenkt man, dass das BAZL auf diesem Weg grünes Licht erteilt hat, **Zehntausende von Menschen in massivster Art und Weise in ihrer Gesundheit und in ihrem Wohlbefinden zu beeinträchtigen, enteignungsähnliche Zustände zu schaffen sowie unverantwortbaren Gefährdungen auszusetzen, so fällt es umso schwerer zu glauben, dass das bewährte, über Jahrzehnte gewachsene System von Rechtsstaat und Demokratie plötzlich derart versagen kann**.
3. Mit der illegalen Einführung der neuen Ost- und Südanflügen werden Grundrechte von gegen 300'000 Menschen grob missachtet. Vielen von diesen Menschen wird damit nachhaltigen Schaden angerichtet. Nicht alle Menschen können diese plötzlichen Lärmbelastungen in den sensiblen Randstunden und Wochenenden täglich ertragen:

Täglich 88 dBA im 2 - Minuten – Takt ab 06.00 Uhr:

- Schwamendingen bis 88 dBA
- Gockhausen bis 87 dBA
- Ebmatingen bis 75 dBA
- Zumikon bis 80 dBA
- Meilen bis 75 dBA
- Uetikon am See bis 74 dBA
- Nürensdorf bis 88 dBA

(vgl. auch <http://www.dfld.de/Mess600.html>)

(BO: Augenschein täglich ab 06.00 Uhr)

4. Diese neuen Lärmbelastungen in den sensiblen Nachtstunden und an den sensiblen Wochenenden und Feiertagen über den am dichtesten besiedelten Gebieten ist für Zehntausende der betroffenen Anwohner eine unerträgliche Folter.

„Folter zerstört den Menschen in seinem Innersten. Das Folterverbot muss auch im Notstand gelten. Wer es relativiert, setzt die Rechtssicherheit selbst ausser Kraft. Damit nimmt ein Staat, wie alle geschichtlichen Erfahrungen zeigen, unabsehbaren Schaden in Kauf“ (Georg Lohmann, 56-jährig, lehrt in Magdeburg Moralphilosophie, angewandte Ethik und Rechtstheorie).
5. Mit dem systematischen Entzug der aufschiebenden Wirkung im Sinne eines Dauerzustandes wurde der Rechtsschutz erfolgreich ausgehebelt. (vgl. auch Ziff. II dieser Begründungen). Die Betroffenen stehen der Willkür des Staates macht-, hilf- und rechtlos gegenüber. Die Situation im Osten- und Süden des Flughafens wird immer dramatischer. **Vor diesem Hintergrund ist es dringend erforderlich, für die betroffenen Menschen endlich eine professionelle und neutrale Anlaufstelle zu schaffen, wo ihre berechtigten Anliegen ernsthaft innert einer angemessenen Frist (max. 6 Monate) geprüft werden.**
6. Besonders betroffen von dieser raumplanerischen Katastrophe sind Familien mit Kindern. Diese sind weniger mobil und können nicht ohne weiteres wegziehen. Bei vielen Familien ergibt es auch aus der unterschiedlichen Lärmempfindlichkeit grosse Probleme. Kinder wollen die Schulfreunde oder einen Betreuungsplatz nicht verlieren und gleichzeitig können andere Familienmitglieder aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr bleiben. Bis heute gibt es keine professionelle Hilfe für diese Menschen, die sich teilweise in echten Notlagen befinden. Niemand ist zuständig bzw. niemand will zuständig sein.
7. Es ist bekannt, dass die Finanzlage des Bundes angespannt ist. Ob sich die Konflikte in den anderen Landesteilen weniger auf der Bundesebene abspielen, entzieht sich unserer Kenntnis. Sollte dies tatsächlich zutreffen, sind der Eventualantrag (Ziff. A 2) und der Subeventualantrag (Ziff. A 3) besonders geeignet, um rasch und effizient die dringend erforderliche Anlaufstelle für die betroffenen Anwohner zu schaffen.

Mit dem Subeventualantrag (Ziff. A 3) kann mit wenigen zusätzlichen Stellen (nur 1 – 2 Personen) und den erforderlichen Kompetenzen die bereits bestehende Infrastruktur des professionell arbeitenden Ombudsmanns des Kantons Zürich mitbenutzt werden. **Eine derartige unkonventionelle Lösung zeichnet sich durch ein besonders optimales Verhältnis von Kosten und Nutzen aus. Eine solche, allenfalls befristete Lösung, kann auch leicht wieder aufgehoben werden, sollte diese eines Tages wirklich nicht mehr erforderlich sein.**

Die Begründungen zum zweiten Antrag gelten sinngemäss auch für den ersten. Daraus geht im Wesentlichen hervor, in welchem unglaublichem Mass geltendes Recht nicht angewendet, bzw. und ausser Kraft gesetzt wurde. Tausende von betroffenen Bürgern haben persönlich und über Interessenverbände Rekurse und Beschwerden eingereicht. Die wenigsten erhielten Informationen darüber, ob ihre Einsprachen überhaupt entgegen genommen wurden, geschweige denn über den Stand von laufenden Verfahren. In vielen Fällen wurden, obwohl die Rechtsgrundlagen dafür fragwürdig sind, Kostenvorschüsse verlangt.

Die dunklen Machenschaften im UVEK, von welchen, wie erwähnt, Zehntausende von Menschen direkt und unverhältnismässig hart betroffen sind, legen die Schaffung einer Ombudsstelle im Sinne der Anträge nahe.

II. Zweiter Antrag betreffend Schaffung einer Parlamentarischen Untersuchungskommission PUK UVEK, Bereich Zivilluftfahrt und Rekurskommissionen

Die offensichtlichen, groben und für die Betroffenen folgenschweren Rechtsverstösse und Unterlassungen dieser Verwaltungsbehörde sind endlich zu untersuchen. Zudem sind Massnahmen zu treffen, damit der rechtmässige Zustand im Bereich Zivilluftfahrt möglichst rasch wieder hergestellt wird und die Schweiz wieder ein Rechtsstaat (der diesen Namen verdient) wird.

Die PUK UVEK hat insbesondere die nachfolgenden Fragen (keine abschliessende Aufzählung) zu untersuchen und zu beantworten:

- 1. Warum hat das BAZL als Aufsichtsbehörde über die Luftfahrt während mehr als 15 Jahren nichts unternommen, damit die rechtskräftige Verwaltungsvereinbarung vom 17. September 1984 zwischen Deutschland und der Schweiz („Regelung für An- und Abflüge zum/vom Flughafen Zürich über deutsches Hoheitsgebiet“) eingehalten wurde, obwohl ein Bericht von Ingenieuren und Raumplanern im Auftrag der kantonalen Fluglärmkommission bereits 1984 unmissverständlich auf den Konflikt wegen der Anflüge über Süddeutschland hingewiesen hatte?**

BO: - Robert Hofmann als Zeuge (Festkörperphysiker, Abteilungsleiter an der EMPA in Dübendorf für den Bereich Akustik und Lärmbekämpfung 1985 bis 1999, Mitglied der Eidgenössischen Expertenkommission für die Beurteilung von Lärm-Immissionsgrenzwerten 1985 bis 1997.

Während mehr als 15 Jahren haben der Vorsteher des UVEK, das BAZL und der Regierungsrat des Kantons Zürich nichts unternommen, um das rechtskräftige Flugbewegungsabkommen mit Deutschland vom 17. September 1984 einzuhalten. Im Gegenteil: Anstatt die damals gültige Vereinbarung mit Deutschland einzuhalten, wurde das Wachstum des Verkehrs auf dem Flughafen Kloten mit allen Mitteln vorangetrieben (Hub, Einführung der 4. Welle etc.) mit den heute bekannten Folgen. 1984 wurden in Kloten insgesamt 165 820 Starts und Landungen registriert. Damals gab es rund 70 000 Anflüge über Süddeutschland. 1999 waren es 306 182 Starts und Landungen, davon 140 000 Anflüge über Süddeutschland.

Die logische Konsequenz dieser folgenschweren, jahrelangen Missachtung der Vereinbarung war deren Kündigung durch das deutsche Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen mit Schreiben vom 22. Mai 2000.

Der Vorsteher des UVEK, das BAZL und der Regierungsrat des Kantons Zürich selber haben mit der jahrelangen Missachtung der Verwaltungsvereinbarung ihre Aufsichtspflicht sträflich vernachlässigt und damit Voraussetzungen geschaffen, die ein neues, für die Schweiz wesentlich nachteiligeres Abkommen mit Deutschland erforderlich machten.

- 2. Welchen Einfluss auf das BAZL bei der Nichteinhaltung der rechtskräftigen Verwaltungsvereinbarung vom 17. September 1984 zwischen Deutschland und der Schweiz hatten dabei der Regierungsrat des Kantons Zürich, die damalige Flughafendirektion, die Swissair und die Skyguide?**

- 3. Hat das BAZL in Zusammenarbeit mit Unique und dem Regierungsrat des Kantons Zürich den unregelmässigen Zustand mit Deutschland bewusst herbeigeführt, um die Kapazität des Flughafens Kloten im Hinblick auf die Fertigstellung der 5. Ausbautetappe ohne die erforderlichen rechtlichen Grundlagen möglichst rasch von 60 auf 90 Flugbewegungen zu steigern?**

Bei allen Varianten für das neue Betriebsreglement vom 25. Oktober 2001 (Orange, Rot, Violett etc.) wurde die Kapazität von 60 auf 90 Bewegungen pro Stunde erhöht.

Bei allen Varianten für das neue Betriebsreglement vom 25. Oktober 2001 wurde das damals zulässige Kontingent von 100'000 Nordanflügen über Deutschland bei weitem nicht ausgeschöpft, sondern mit einer Art von Dual-Landing über am dichtesten besiedelten Gebiete auf die Pisten 28 und 34 die maximale Kapazität angestrebt. (BO: Unique Varianten vom 25. Oktober 2001, Weitere Archivunterlagen FLON)

- 4. Wusste das BAZL bei der Abstimmung für die 5. Ausbautetappe, dass die dem Volk vorgelegten 240'000 Flugbewegungen falsch waren?**
- 5. Warum hat das BAZL die Installation eines Höhenwarngerätes (MSAW) auf die Hauptlandepisten nicht vor, sondern erst NACH DEM ABSTURZ einer DC-9 der Alitalia am Stadlerberg vom 14. September 1990 (46 Tote) verlangt?**

Mit einem Höhenwarngerät wäre dieser Absturz verhindert worden. BO: Bericht des Büros für Flugunfalluntersuchungen, BFU, div. Piloten als Zeugen.

- 6. Mit Verfügung 442.05/nua vom 18. Oktober 2001 mutierte die Piste 28 zur Hauptlandepiste. Warum hat das BAZL diese Nachtanflüge (jede Nacht) auf die topografisch ungünstige Piste 28 OHNE HÖHENWARNGERÄTE bewilligt?**

In der Folge stürzte kurz nach der Einführung der neuen Nachtanflüge ein Jumbolino der Crossair bei Bassersdorf in einen Hügel (24 Tote). Erst **NACH DIESEM ABSTURZ** verlangte das BAZL ein Höhenwarngerät auch auf der neuen Hauptlandepiste 28. Zudem verlangte das BAZL nach diesem Absturz grössere minimale Sichtweiten und eine höhere Wolkenuntergrenze: BO: Bericht des Büros für Flugunfalluntersuchungen, BFU div. Piloten als Zeugen.

- 7. Waren die mit Verfügung 442.05/nua vom 18. Oktober 2001 verlangte minimalen Sichtweiten und die minimale Wolkenuntergrenze beim Absturz der Crossair-Maschine ungenügend?**
- 8. Hat das BAZL die Sicherheit der Piste 28 VOR DER BEWILLIGUNG DER NACHTANFLÜGE mit Verfügung 442.05/nua vom 18. Oktober 2001 genügend geprüft?**

Der Crossair-Unfall bei Bassersdorf löste in Fachkreisen auch international ein Echo aus. Die englische Fachzeitschrift „Flight International“ zitierte dazu die Arbeitsgruppe zur Reduktion der Landeunfälle der internationalen „Flight Safety Foundation“. Diese Fachstelle hält fest, dass so genannte Nichtpräzisionsanflüge – wie jener auf die Piste 28 – ein fünf bis siebenmal grösseres Risiko eines schwer wiegenden Unfall aufweisen als reine Instrumentenanflüge. Dies hätten die Entscheidungsträger der Schweiz und

Deutschland bei der Ausarbeitung des Staatsvertrages wissen müssen, argumentiert „Flight International“.

Gemäss der Fachzeitschrift hätte mit der Einführung des Ostanfluges auf Zürich unbedingt zugewartet werden müssen, bis die Piste 28 mit einem Instrumentenlandesystem ausgerüstet ist. (BO: „Flight International“, Approach- and-landing Risk Awareness Tool, „Flight Safety Foundation“, Archivunterlagen FLON).

Neben der ungenügenden technischen Ausrüstung weist die Piste 28 die nachfolgenden Nachteile gegenüber den Nordpisten 14 und 16 auf:

- a) knappe Pistenlänge von nur 2'500 m (900 m weniger als die Nordpisten);
- b) knapper Auslauf (Glatt nach 170 m);
- c) Pistenkreuzung;
- d) ungünstige Topographie;
- e) kleinere Hindernissfreiheit im Endanflug (vgl. Hindernisskataster);
- f) ungünstige Pistenneigungen für Landungen (wurde als Startpiste gebaut);
- g) Endanflug über dicht besiedeltes Gebiet.

9. Warum hat das BAZL seine Aufsichtspflicht gegenüber Skyguide nicht vor der Katastrophe von Ueberlingen wahrgenommen (71 Todesopfer und 1 Lotse) wahrgenommen?

Die Probleme bei Skyguide waren spätestens seit 1999 bekannt. Bei der Untersuchung dreier Fast-Kollisionen fiel dem Büro für Flugunfalluntersuchung auf, dass das Radarsystem unzuverlässig ist und den Richtlinien der europäischen Flugsicherung Eurocontrol nicht genügt - zusammen mit dem chronischen Mangel an Fluglotsen eine gefährliche Ausgangslage. Bereits 1999 übte eine Studie des Massachusetts Institute of Technology heftige Kritik. Aber das Departement von Bundesrat Moritz Leuenberger hat nicht reagiert – oder eben erst nach dem unnötigen Tod von 71 Menschen (vgl. auch Cash vom 5. Juli 2002 und Tages-Anzeiger vom 13. Juli 2002).

10. Ist das Büro für Flugunfalluntersuchungen BFU genügend unabhängig?

Untersuchungsexperten, deren Berichte nicht den Vorstellungen der BAZL- und UVEK-Führung entsprachen, wurden kurzerhand nicht mehr eingesetzt. BO: BFU-Experten als Zeugen.

11. Hat das BAZL die Liquidität der Swissair vor dem Grounding genügend genau kontrolliert?

12. Wird die Liquidität der Swiss heute genügend genau kontrolliert? Werden dabei auch ohne Zutun der Swiss Daten erhoben oder stützt sich das BAZL allein auf die Angaben der Swiss?

13. Warum wurde bei der Vorbereitung des inzwischen gescheiterten Staatsvertrages mit Deutschland die gemäss Art. 147 BV erforderliche Vernehmlassung bei den Kantonen, politischen Parteien und interessierten Kreise (im Falle des Staatsvertrages mit Deutschland die durch den Staatsvertrag betroffene Bevölkerung) nicht durchgeführt?

Art. 147 BV: „Die Kantone, die politischen Parteien und die interessierten Kreise werden bei der Vorbereitung wichtiger Erlasse und anderer Vorhaben von grosser Tragweite sowie bei wichtigen völkerrechtlichen Verträgen zur Stellungnahme eingeladen.“

Eine derartige Vernehmlassung hat während der Vorbereitung des Staatsvertrages nie stattgefunden. Weder bei den betroffenen Kantonen, den politischen Parteien noch bei den betroffenen Anwohnern und Gemeinden.

14. Warum wurde der gescheiterte Staatsvertrag nicht auf die geltenden kommunalen und kantonalen Richtpläne abgestimmt?

15. Warum hat es der Vorsteher des Departements UVEK versäumt, den gescheiterten Staatsvertrag auf geltendes nationales Recht (BV, LSV, RPG, USG, StFV, etc.) abzustimmen?

16. Warum hat es der Vorsteher des Departements UVEK versäumt, den gescheiterten Staatsvertrag hinreichend auf das geltende internationale Recht (sog. Abkommen von Chicago vom 17.12.1944, EG-VO2408/92, Richtlinie 2002/30 etc.) abzustimmen?

17. Warum wurden bei der Vorbereitung des gescheiterten Staatsvertrages die technischen Machbarkeiten sowie die sicherheitsrelevanten Aspekte nur ungenügend geprüft?

BO: Weitere Archivunterlagen FLON.

18. Warum hat der Vorsteher des Departements UVEK keine Alternativen für den Staatsvertrag ausgearbeitet und keinerlei Vorkehrungen für das voraussehbare Scheitern des Staatsvertrages getroffen?

Behörden und Flughafenbetreiberin wären verpflichtet gewesen, ernsthaft und frühzeitig Alternativen zu finden, um die Gesamtzahl der Lärmbetroffenen so gering wie möglich zu halten (BGE 118 Ib 17, 23 E. 3b); denn ein Vorhaben entspricht dem Vorsorgeprinzip am besten, wenn es insgesamt zu einer möglichst geringen Umweltbelastung führt (BGE 124 II 517, 525). Die Rekurskommission UVEK hielt in ihrem Entscheid vom 31. Juli 2000 in Sachen Stadt Opfikon und andere fest, dass der 4. Abschnitt der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt die Genehmigungsbehörde verpflichtet, bei der Änderung eines Betriebsreglements eine **UMFASSENDE INTERESSENABWÄGUNG** vorzunehmen, da gemäss Art. 24 und 25 VIL die luftfahrtspezifischen Anforderungen denjenigen der Raumplanung sowie des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes gegenüberzustellen sind. Würden bei der Interessenabwägung keine Alternativen zum eingereichten Genehmigungsgesuch in Betracht gezogen, so werde ein Abwägungsfehler begangen und der Entscheid sei rechtsfehlerhaft (VPB 64/2000 Nr. 119, E. 5).

In allen Gesuchen im Zusammenhang mit dem Staatsvertrag wurden indes **NIE** Alternativen zur beantragten Änderung des Flugregimes in Erwägung gezogen und geprüft. Dasselbe gilt für die Umweltverträglichkeitsberichte, wo die Prüfungen von Alternativen hätte offengelegt und diskutiert werden müssen (HERIBERT RAUSCH/PETER M. KELLER, Kommentar USG, 2. Aufl., Zürich 2001, Art. 9 Rz. 88,

90). Demzufolge fehlten wesentliche Grundlagen für die vom BAZL vorzunehmende umfassende Interessenabwägung, die denn auch vollständig unterblieben ist.

19. Warum behauptete der Vorsteher des Departements UVEK, der gescheiterte Staatsvertrag sehe Fristen von 41 Monaten zur Umsetzung vor, wenn bereits nach 5 Monaten die Anflüge in den sensiblen Nachtstunden und nach 18 Monaten an den sensiblen Wochenenden und Feiertagen eingeführt wurden?

20. Warum hat der Vorsteher des Departements UVEK mit Schreiben vom 15. Oktober 2001 Dr. Mario A. Corti, Swissair Group, zugesichert, dass infolge des Staatsvertrages keine Flüge gestrichen werden müssen?

BO: Schreiben von Moritz Leuenberger vom 15. Oktober 2001 an Dr. Mario A. Corti, Swissair Group.

21. Wie konnte der gescheiterte Staatsvertrag ohne genügende Rechtsgrundlage so plötzlich positiv vorangewendet werden?

Bei der Voranwendung des Staatsvertrages handelte es sich um eine positive Voranwendung eines nicht rechtsgültigen Abkommens. Dabei handelt es sich nicht nur um eine negative Vorwirkung des Staatsvertrages in dem Sinne, dass nichts unternommen werden darf, um seine Durchführung zu vereiteln, sondern viel mehr um eine positive Vorwirkung, welche die noch nicht in Kraft stehenden Regelungen bereits anwendet. Eine derartige Voranwendung hat **WEDER EINE VÖLKERRECHTLICHE NOCH EINE LANDESRECHTLICHE GRUNDLAGE.**

BO:- Die Voranwendung von Staatsverträgen von Urs Saxer, Rechtsanwalt und Privatdozent an der Universität Zürich, NZZ vom 28. Oktober 2002; -Luftverkehrspolitik auf Abwegen von Cornelia Bodmer, NZZ 22. Mai 2002.

Für eine positive Voranwendung von Staatsverträgen mit derartig gravierenden Auswirkungen auf Mensch und Umwelt gibt es keine genügende Gesetzesgrundlage. Eine solche wurde denn auch vom BAZL oder von Bundesrat Leuenberger nie nachgewiesen.

22. Wie konnte das BAZL mit der Einführung der neuen Ost- und Südanflüge die Verlegung von Anflügen – einzigartig auf der ganzen Welt – von äusserst dünn in das am dichtesten besiedelte Wohngebiet genehmigen?

Überall in auf der Welt werden neue Flughäfen gebaut und Flugrouten weg von den dicht besiedelten Gebieten verlegt. In dieser Hinsicht ist der Flughafen Kloten tatsächlich UNIQUE!

23. Ist das BAZL genügend unabhängig?

Bundesrat Moritz Leuenberger hat den Staatsvertrag mit Deutschland ausgehandelt und dessen Eckwerte am 23. April 2001 präsentiert. Am 18. Oktober 2001 hat André Auer, seinerzeitiger Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL), den Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Deutschland in Bern unterzeichnet (gesetzgebende Gewalt).

Derselbe André Auer hat mit den verschiedenen BAZL-Verfügungen den Staatsvertrag umgesetzt (ausführende Gewalt).

Dass das BAZL nicht unabhängig ist, sondern im Sinne des Vorstehers des Departementes UVEK Moritz Leuenberger zu entscheiden hatte, belegt auch das E-Mail vom 17. Oktober 2001 von André Schrade, GS-UVEK an Adrian Nützi, BAZL, wonach eine „**VORSTEHER-VERTRÄGLICHE“ LÖSUNG (!)** gefunden werden müsse (BO: E-Mail vom 17. Oktober 2001 von André Schrade, GS-UVEK an Adrian Nützi, BAZL).

24. Ist das BAZL befangen?

Das BAZL hatte mehr als 15 Jahre seine Aufsichtspflicht nicht erfüllt und nichts unternommen, damit das rechtskräftige Fluglärnabkommen mit Deutschland vom 17. September 1984 eingehalten wurde. Nach der Kündigung dieses Abkommens unternahm das BAZL alles, um diese Unterlassungen zu vertuschen und möglichst rasch wieder einen geregelten Zustand zu erwirken. Eine Befangenheit des BAZL's ist offensichtlich.

Auch in den verschiedenen Beschwerden kommt die Befangenheit des BAZL's immer wieder zum Vorschein. Ein Beispiel: In seiner Genehmigungsverfügung vom 15. Oktober 2002 betreffend die so genannte zweite Stufe des (mittlerweile gescheiterten) Staatsvertrages mit Deutschland nahm das BAZL Südanflüge auf Piste 34 von der Genehmigung aus - dies mangels genügender Dokumentation dieser Anflüge im Umweltverträglichkeitsbericht. Demgemäss wurde die Flughafenbetreiberin verpflichtet, „die fehlenden Angaben zu den Lärmauswirkungen der Anflüge auf Piste 34 zu den beantragten Zeiten ohne Verzug beim BAZL einzureichen. Das BAZL liess es dabei allerdings nicht bewenden, sonder fühlte sich darüber hinaus zu folgender Klarstellung veranlasst (Erwägung B II 5.4 f jener Verfügung):

„Im Hinblick auf den nachzuholenden Entscheid ist bereits heute festzustellen, dass die von der Gesuchstellerin geplanten Südanflüge auf die Piste 34 grundsätzlich genehmigungsfähig sind. (...) Es liegt im Interesse des BAZL (sic!), dass die Südanflüge so rasch als möglich benutzt werden können...“

Das BAZL hat mit anderen Worten trotz (damals) fehlender Beurteilungsgrundlagen das Ergebnis der Beurteilung bereits vorweggenommen, und zwar in einer derart dezidierten Weise, dass mit Bezug auf die zu beurteilende Frage – Genehmigungsfähigkeit von Südanflügen auf die Piste 34 – nicht mehr die geringsten Zweifel offen bleiben. Damit ist ganz offensichtlich wesentlich mehr als nur ein Anschein der Voreingenommenheit bzw. Befangenheit entstanden.

Aus Art. 29 Abs. 2 BV und Art. 10 Abs. 1 lit. d VwVG ergibt sich ein Anspruch auf Unabhängigkeit und Unbefangenheit der entscheidenden Verwaltungsbehörde (REINHOLD HOTZ, St. Galler Kommentar zur BV, Zürich/Lachen 2002, Art. 29 Rz. 41). Dabei kommt es nicht auf die tatsächliche Befangenheit an; der blosser Anschein der Befangenheit genügt, damit ein Behördenmitglied in den Ausstand treten muss (GEORG MÜLLER, Kommentar aBV, Basel/Zürich/Bern 1987 ff., Art. 4 Rz. 122). Zwar gilt die Ausstandspflicht normalerweise nur für einzelne Beamte bzw. Behördenmitglieder, nicht aber für ganze Behörden. Äussert sich jedoch eine Gesamtbehörde – wie im vorliegenden Fall das BAZL – dezidiert in einer Weise, die hinsichtlich einer zu beurteilenden Frage klar den Anschein der Befangenheit erweckt, so kann nichts anderes gelten als im Falle eines Mitgliedes. Auch aus diesem Grund sind die BAZL-Verfügungen betreffend Ost- und Südanflügen nicht rechtmässig.

25. Ist Bundesrat Moritz Leuenberger befangen?

Anfang Mai 2003 hat Moritz Leuenberger vernehmen lassen, er fühle sich zwar zuständig für den Staatsvertrag und dessen Folgen, er sei aber nicht verantwortlich dafür. (BO:-Tages-Anzeiger vom 10. Mai 2003)

Der gleiche Moritz Leuenberger sass 1991 – 1995 selbst im Regierungsrat des Kantons Zürich. Moritz Leuenberger und seine damaligen Regierungsratskollegen haben zusammen mit der damaligen Flughafendirektion (heute unique zürich airport) über viele Jahre nichts unternommen, um das **RECHTSKRÄFTIGE** Fluglärmabkommen mit Deutschland vom 17. September 1984 („Regelung für An- und Abflüge zum/vom Flughafen Zürich über deutsches Hoheitsgebiet“) einzuhalten. Im Gegenteil: Anstatt die Einhaltung der damals gültigen Vereinbarung mit Deutschland anzustreben, wurde das Wachstum des Verkehrs auf dem Flughafen Kloten mit allen Mitteln gefördert.

Als logische Konsequenz der jahrelangen Missachtung dieser Verwaltungsvereinbarung wurde letztere mit Schreiben des deutschen Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 22. Mai 2000 gekündigt.

BUNDESRAT MORITZ LEUENBERGER IST ZUSAMMEN MIT DEM DAMALIGEN REGIERUNGSRAT UND DEM FLUGHAFEN ZÜRICH EINER DER HAUPTVERANTWORTLICHEN FÜR DEN HEUTIGEN, UNGEREGLTEN ZUSTAND IM ZIVILLUFTFAHRTBEREICH MIT DEUTSCHLAND. MIT DEM EIGENMÄCHTIG AUSGEARBEITETEN, MANGELHAFTEN STAATSVERTRAG UND DESSEN UNZULÄSSIGER VORANWENDUNG VERSUCHTE ER, SEINE EIGENEN VERSÄUMNISSE UND SEIN FEHLVERHALTEN ALS REGIERUNGSRAT DES KANTONS ZÜRICH GEGENÜBER DEUTSCHLAND ZU LASTEN DER ANWOHNER DER PISTE 28 UND 34 ZU VERSTECKEN.

26. Ist die Rekurskommission des UVEK (zZt. Rekurskommission INUM) unabhängig?

Den Beschwerden gegen die BAZL- Verfügung 442.05/nua vom 18. Oktober 2001 wurde die aufschiebende Wirkung entzogen. Somit wurden die Nachtanflüge auf die Piste 28 eingeführt, obwohl noch nicht bekannt war, ob diese Verfügung rechtmässig war.

Die berechtigten Einsprachen der Betroffenen wurden anfänglich von der Rekurskommission des UVEK behandelt. Bis am 13. Juni 2002 waren sämtliche Schriftenwechsel abgeschlossen und sämtliche Parteien hatten die Möglichkeit zur Einreichung einer Schlussbemerkung bis zu diesem Termin. Am 15. Juli 2002 verfügte die Rekurskommission des UVEK: Der Entscheid werde in einer Fünferbesetzung gefällt. Die Namen der Richter wurden bekannt gegeben. Dann wurde das Verfahren durch Einflussnahme des Departementsvorstehers und/oder des Bundesgerichtes eingestellt. Dieser unrechtmässige Zustand dauert bis heute an (BO: sämtliche Prozessunterlagen).

Dieses Vorgehen der Rekurskommission des UVEK wird mit einem skandalösen Bundesgerichtsurteil gestützt (BO: BGE 1A.56/2004/sta vom 11. Juni 2004).

27. Willkür bei der Umsetzung des Staatsvertrages / der Abänderungen der 213. DVO?

Jede Person hat Anspruch darauf, von den staatlichen Organen ohne Willkür und nach Treu und Glauben behandelt zu werden (Art. 9 BV).

Bei der Umsetzung des Staatsvertrages wurden alle Nacht-, Wochenend- und Festtagsanflüge, die nicht mehr über Deutschland geführt werden konnten, über die Piste 28 geführt. Es gibt keine stichhaltigen Gründe, dass diese zusätzlichen Belastungen nicht auf alle verfügbaren Pisten 10, 32, 34 und 28 gleichmässig (oder zumindest gleichmässiger) verteilt wurden. Im Gegenteil: die Pisten 32 und 34 sind wesentlich länger als die Piste 28 und topographisch vergleichbar ungünstig wie die Piste 28.

Unique argumentiert, dass Anflüge auf die Piste 32 nicht möglich seien, weil kurz vor dem Pistenanfang ein Frachtgebäude im Weg stehe. Während des Ausbaus des Flughafens im Jahre 2000 wurden auch Anflüge über die Piste 32 abgewickelt (BO: Pilotenkarte vom 6. Juli 2000). Das Frachtgebäude stand aber bereits im Jahre 2000 am gleichen Standort.

Damals wurde die Piste 32 sogar mit einem „Localizer“ (Hauptteil eines ILS-Systems) ausgerüstet, welcher nur noch einzuschalten wäre. Die Piste 32 kann auf jeden Fall angefliegen werden (allerdings ist sie nur beschränkt schlechtwettertauglich, wie die Pisten 28 + 34 auch). Es gibt überhaupt keinen Grund, ein solches Anflugverfahren auszuschliessen. NB: Drei Regierungsräte des Kantons Zürich wohnen im Einflussbereich der Piste 32!

Zudem ist heute bekannt, dass auch ein gekröpfter Nordanflug innerhalb von 10 - 12 Monaten eingeführt werden könnte. Zum Beispiel der „Short_14“ (vgl. auch <http://www.bantliz.com/suedanflug/suedanflug-downloads/Short-14-John-Paul-Clarke.pdf>). Ein derartiger Nordanflug ist topographisch und raumplanerisch wesentlich günstiger und hat gegenüber den Ost- und Südanflügen die nachfolgenden Vorteile:

- h) gleichwertige Kapazität wie der konventionelle Nordanflug;
- i) für alle Piloten kein Problem zu fliegen, ist sicher und robust (gut fliegebar);
- j) erübrigt das Umstellen von Nord- auf Ost- und Südanflüge und umgekehrt;
- k) erfordert keine zusätzliche Installationen am Boden;
- l) ist praktisch für 100 % der kommerziellen Flüge durchführbar;
- m) benötigt 8 km Sichtweite, Längerfristig ILS Kat I und GPS möglich;
- n) kann in den deutschen Sperrzeiten kurzfristig 85-90 % (Winter 65-70%) der Anflüge übernehmen;
- o) halbiert die Flugzeit vom neuen Warteraum FRIKI gegenüber Südanflug;
- p) reduziert den Flugweg von 52 NM auf 25 NM (Nautische Meilen)
- q) spart Brennstoff und reduziert die Umweltbelastung erheblich;
- r) meidet den Überflug über die am dichtesten besiedelten Gebiete.

Die einseitige und unverhältnismässige Belastung der Pisten 28 und 34 seit der Einführung der Nachtanflüge am 18. Oktober 2001 ist willkürlich. Damit wurde und wird Art. 9 BV grob verletzt; dieser rechtswidrige Zustand hält an.

28. Verstossen die neuen Ost- und Südanflüge gegen Treu und Glauben?

Bis am 18. Oktober 2001 wurde die Piste 28 nur bei starkem Westwind angefliegen. Wiederholt wurde den Bewohnern im Osten durch die Flughafenbetreiberin wie auch durch die Behörden des Kantons Zürich Zusicherungen abgegeben, die Piste 28 werde

NIEMALS in eine reguläre Anflugroute umgewandelt. Auch der Regierungsrat des Kantons Zürich (Regierungsrat Künzi) hatte bei der Einführung der „Westwind-Anflüge“ auf die Piste 28 im Jahre 1989 zugesichert, es würde niemals zu einer regulären Anflugroute auf die Piste 28 kommen.

(BO: - Willy Flammer, Gemeindepräsident von Lindau und Ex-Swissair-Pilot als Zeuge; Urkunden und Korrespondenz mit Anwohnern gem. Archiv der Volkswirtschaftsdirektion; des Kantons Zürich bzw. Staatsarchiv; Alt Regierungsrat Künzi als Zeuge)

Aufgrund solcher Aussagen, welche von offizieller Seite bis anfangs 2001 gemacht wurden, konnten die Anwohner der Pisten 28 und 34 nach Treu und Glauben davon ausgehen, dass sie niemals unter eine permanente, dh. täglich eintretende Anflugschneise zu liegen kommen würden. Mit dem Brechen dieser Versprechen durch die Einführung der Nacht-, Wochenend- und Festtagsanflüge wurde Art. 9 BV grob verletzt; dieser rechtswidrige Zustand hält an.

29. Ungenügende (bzw. fehlende) Interessenabwägung / Elementare Abwägungsfehler des BAZL bei der Einführung der neuen Ost- und Südanflüge?

Der Entzug der aufschiebenden Wirkung setzt voraus, dass überzeugende Gründe dafür gegeben sind. Dies bedeutet, dass sonst ein schwerer Nachteil drohen muss. Weiter muss der Entzug der aufschiebenden Wirkung verhältnismässig sein; insbesondere sind sich die sich gegenüberstehenden Interessen gegeneinander abzuwägen (KÖLZ/HÄNER, a.a.O., Rz 650).

Diese Interessenabwägung ist in sämtlichen Änderungen des Betriebsreglements **VOLLSTÄNDIG UNTERBLIBEN**. Das BAZL würdigte ausschliesslich die wirtschaftlichen Interessen des Flughafens und liess die schwerwiegenden Auswirkungen der neuen An- und Abflugregelungen auf die betroffene Bevölkerung vollständig ausser Betracht: Selbst bei den Interessen des Flughafens begnügte sich das BAZL mit einem pauschalen Hinweis auf „dramatische Einschränkungen“, ohne näher zu prüfen, ob angesichts der derzeitigen Rahmenbedingungen bzw. der Möglichkeit des gekröpten Nordanfluges überhaupt zu solchen käme und ob eine gewisse Kapazitätseinschränkung mit Blick auf die gegenüberstehenden Interessen – allenfalls vorübergehend – nicht in Kauf zu nehmen wäre.

Eine erforderliche Interessenabwägung hätte methodisch in drei Schritten zu erfolgen, die - allgemeinen Grundsätzen folgend – in Art. 3 RPV festgehalten sind (vgl. TSCHANNAN, Kommentar RPG, Art. 3, Rz. 24 ff.):

- Analyse der Interessen: Als Erstes sind die betroffenen Interessen zu ermitteln (Art. 3 Abs. 1 lit. a RPV). Es ist zu untersuchen, welche Interessen konkret betroffen sind. Bei diesem Schritt geht es darum, das Feld der Argumente vollständig zu erkennen und benennen. Eine Gewichtung oder Abwägung findet noch nicht statt. Bleibt ein relevantes Interesse ausser Betracht, so ist der Entscheid zum Vornherein mangelhaft. Eine besondere Bedeutung kommt bei diesem Schritt der sorgfältigen Abklärung des Sachverhalts zu. Die Anforderungen sind umso höher, je erheblicher die möglichen Auswirkungen einer Anlage oder Tätigkeit sind.
- Bewertung der Interessen: Als zweites müssen die Interessen gewichtet und miteinander verglichen werden. Dabei muss die zuständige Behörde „insbesondere die Vereinbarkeit mit der anzustrebenden räumlichen Entwicklung und die möglichen Auswirkungen berücksichtigen“ (Art. 3 Abs. 1 lit. b RPV).

- Abwägen der Interessen: In einem dritten und letzten Schritt müssen die ermittelten und bewerteten Interessen umfassend gegeneinander abgewogen werden (vgl. Art. 3 Abs. 1 lit. c RPV).

Schliesslich sind die Behörden verpflichtet, die Interessenabwägung in der Begründung ihrer Beschlüsse darzulegen (Art. 3 Abs. 2 RPV). Von alledem findet sich in allen bisherigen Verfügungen des BAZL's nichts. Wenn das BAZL schon unter dem Vorwand des „Provisoriums“ die gesetzlich vorgeschriebenen raumplanerischen Verfahren umging, hätte es die gebotenen Interessenabwägungen zumindest in der Genehmigungsverfügung selbst vornehmen müssen. Aus den Erwägungen wird jedoch mit frappanter Offenheit ersichtlich, dass das BAZL – unter dem Titel der „Raumplanung“ nota bene – lediglich ein Interesse würdigte und die entgegenstehenden, sehr gewichtigen Interessen vollständig unberücksichtigt liess.

(BO:- Diverse Verfügungen des BAZL; Augenschein in den beiden neuen Anflugschneisen;- Weitere Zeugen;- Weitere Unterlagen der Fluglärmopfergemeinschaft FLON)

Mit diesen Unterlassungen beging das BAZL elementare Abwägungsfehler.

Bei einer sorgfältigen Interessenabwägung hätte das BAZL auch festgestellt, dass die Einhaltung der deutschen Anflugsperrn mit einer Optimierung des Flugplanes ohne Ost- und Südanflüge – mindestens vorübergehend - möglich ist, ohne die Flughafenbetreiberin und Swiss in den finanziellen Ruin zu treiben: Durch die Verlegung einiger Flüge und der Streichung einiger weniger Flüge, darunter nur eines einzigen Interkontinentalflugs (SA 274 von Johannesburg am Samstag um 6.10 Uhr), aber keines der Swiss (vgl. Flugplanvorschlag 2003/04 entsprechend deutscher Verordnung ohne Ost- und Südanflüge von Verkehrsplaner Jens Bornand vom 15. Juli 2003).

30. Fehlen der Genehmigungsvoraussetzungen für die Einführung der neuen Ost- und Südanflüge?

Gemäss Art. 25 Abs. 1 VIL müssen für die Genehmigung einer Aenderung des Betriebsreglements folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- Die Änderung muss den Zielen und Vorgaben des SIL entsprechen.
- Die Vorgaben der Betriebskonzession müssen umgesetzt sein.
- Die luftfahrtspezifischen Anforderungen sowie die Anforderungen der Raumplanung und des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes müssen erfüllt sein.
- Der Lärmbelastungskataster muss festgesetzt werden können.
- Bei Flughäfen müssen Sicherheitszonenpläne öffentlich aufliegen.

Diese fünf Voraussetzungen gelten **KUMULATIV UND OHNE AUSNAHME**. Bei den verschiedenen Reglementsänderungen sind drei dieser fünf Voraussetzungen jedoch nicht erfüllt: Die objektspezifischen Vorgaben des SIL wurden noch nicht festgelegt; demzufolge können die verschiedenen Reglementsänderungen dem SIL auch nicht „entsprechen“. Weiter missachten die verschiedenen Änderungen des Betriebsreglements in krasser Weise die Anforderungen der Raumplanung sowie des Umweltschutzes. Und schliesslich liegen keine Lärmkataster vor. Die Genehmigungen des BAZL verstossen somit auch gegen Art. 25 VIL.

31. Mehrfacher Verstoß gegen Schweizer Recht durch die Einführung der neuen Ost- und Südanflüge?

Die Anflüge auf die Pisten 28 und 34 treffen im Osten und im Süden des Flughafens eines der am dichtesten besiedelten Gebiete der Schweiz; und dies ausgerechnet während den sensiblen Morgen- und Abendstunden und an Wochenenden, an denen ein erhöhtes Erholungsbedürfnis der Bevölkerung besteht. Die Anzahl der vom Fluglärm betroffenen Personen hat durch diese vom BAZL genehmigten Änderungen des Anflugregimes massiv und sprunghaft zugenommen.

Die Betroffenen haben diese massive Einbusse an elementarer Lebensqualität und die damit einhergehende Verminderung von Vermögenswerten jedoch nicht einfach so hinzunehmen, insbesondere nicht praktisch von einem Tag auf den anderen. Eine solche Veränderung mit derart weit reichenden Konsequenzen darf ein Rechtsstaat nicht sozusagen in einem rechtsfreien Raum vollziehen; er hat sich vielmehr an die Vorgaben von Verfassung und Gesetz zu halten. Von einem Staatsnotstand, von welchem hier und da die Rede ist und der es allenfalls erlauben würde, sich **MIT ZUSTIMMUNG DES PARLAMENTS PUNKTUELL** über die geltende Verfassungs- bzw. Rechtsordnung hinwegzusetzen, kann vorliegend nicht gesprochen werden – es sei denn, man sei bereit, für die Zukunft ein höchst gefährliches Präjudiz zu schaffen.

- a) **Verstoss gegen die Raumplanung:** Zunächst entbehren die vom BAZL bewilligten Ost- und Südanflüge jeglicher raumplanungsrechtlicher Grundlagen, bzw. sie verstossen in krasser Weise gegen die bestehenden. So lässt insbesondere der kantonale Richtplan vom 31. Januar 1995 keinen Spielraum für Ost- und Südanflüge. Dieser Richtplan ist nicht etwa eine unverbindliche Absichtserklärung, sondern ein vom Bundesrat genehmigter, für Bund, Kantone und Gemeinden behördenverbindlicher Planungsakt (Art. 9 Abs. 1, 11 Abs. 2 RPG). Ein hoher Stellenwert kommt dabei – aus Gründen des Vertrauens- und Investitionsschutzes – der Planbeständigkeit zu. Überdies verlangt die Verstetigungsfunktion der Richtplanung, dass Behörden als Adressaten des Richtplanes nicht mit unmotivierten, sprunghaften Planänderungen belastigt werden (PIERRE TSCHANNEN, Kommentar RPG, Zürich 1999, Art. 9 Rz. 51). **OHNE RICHTPLANERISCHE GRUNDLAGE SIND ANFLÜGE AUF DIE PISTEN 28 UND 34 – WEIL GEGEN DIE RAUMPLANERISCHE GRUNDORDNUNG VERSTOSSEND – RECHTLICH UNZULÄSSIG.**
- b) **Fehlen des Sachplanes:** Im Weiteren hat der Bund die nötigen Sachpläne und Konzepte zu erstellen, um seine raumwirksamen Aufgaben erfüllen zu können (Art. 13 Abs. 1 RPG). Er zeigt darin namentlich, welche Sachziele er verfolgt und wie er diese aufeinander und mit den Raumordnungszielen abstimmt; ferner, nach welchen Prioritäten, wie und mit welchen Mitteln die Aufgaben des Bundes räumlich umgesetzt werden sollen (Art. 14 Abs. 2 RPV). Der Bund arbeitet mit den Kantonen zusammen und gibt ihnen seine Konzepte, Sachpläne und Bauvorhaben rechtzeitig bekannt (Art. 13 Abs. 2 RPG). Das Objektblatt des Sachplanes Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) für den Flughafen Zürich, welches eine zwingende Grundlage für die nähere Ausgestaltung des Betriebsreglementes darstellt, liegt jedoch bekanntlich noch nicht vor. **DIE NEUEN ANFLÜGE AUF DIE PISTEN 28 UND 34 SIND SOMIT RICHTPLANWIDRIG UND ENTBEHREN EINER GRUNDLAGE IM SIL.**
- c) **Schutz von Wohngebieten:** Materiell haben sich sowohl der SIL als auch die Richtplanung an den Zielen und Grundsätzen gemäss Art. 1 und 3 RPG zu orientieren (TSCHANNEN, Kommentar RPG, Art. 1 Rz. 6, Art. 3 Rz. 11). So verpflichtet Art. 1 RPG Bund, Kantone und Gemeinden unter anderem, mit Massnahmen der Raumplanung wohnliche Siedlungen zu schaffen und zu erhalten (Abs. 2 lit. b). Dabei „sollen Wohngebiete vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und Erschütterungen möglichst

verschont werden“ (Art. 3 Abs. 3 lit. b RPG). Für öffentliche oder im öffentlichen Interesse liegenden Bauten und Anlagen – also z.B. einen Flughafen – sind sachgerechte Standorte zu bestimmen (Art. 3 Abs. 4 RPG); „nachhaltige Auswirkungen auf die natürlichen Lebensgrundlagen, die Bevölkerung und die Wirtschaft“ sollen dabei vermieden oder gesamthaft gering gehalten werden (Art. 3 Abs. 4 lit. c RPG). Diesen Planungszielen und –grundsätzen laufen die vom BAZL genehmigten Ost- und Südanflüge über dicht besiedeltes Gebiet diametral zuwider. **DAS RAUMPLANUNGSRECHT WIRD DURCH DIE BAZL-VERFÜGUNGEN SOMIT FORMELL** (Richtplanwidrigkeit; fehlende Grundlage im SIL) **WIE MATERIELL** (Verstoss gegen die Ziele und Grundsätze der Raumplanung) **VÖLLIG AUS DEN ANGELN GEHOBN UND ÜBERSPIELT.**

- d) **Verlust an demokratischer Mitwirkung der Bevölkerung:** Die demokratische Mitwirkung der Bevölkerung ist bei allen Planungen nach dem Raumplanungsgesetz zwingend vorgeschrieben (Art. 4 RPG; Art. 19 RPV; § 7 Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich). Denn wo keine Planung stattfindet, gibt es auch keine demokratische Mitwirkung. Korrelat dazu ist die faktische Beseitigung des individuellen Rechtsschutzes spezifisch Betroffener durch den jeweils reflexartig erfolgenden Entzug der aufschiebenden Wirkung. **ALL DIES ZUSAMMENGENOMMEN FÜHRT ZU EINEM VERLUST AN RECHTSSTÄATLICHKEIT, DER IN HIESIGEN BREITENGRADEN SEINESGLEICHEN SUCHT.** Dass sich in der Schweiz plötzlich in derartigem Ausmass neue „Reservate staatlicher Willkür“ (GEORG MÜLLER) auftun können, hätte bis vor kurzem wohl niemand für möglich gehalten.
- e) **Verstoss gegen das Umweltrecht:** Gemäss Art. 74 Abs. 1 BV hat der Bund Vorschriften zu erlassen über den Schutz des Menschen und seiner natürlichen Umwelt vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen. Das Mass für die verfassungsentsprechend zu bekämpfenden schädlichen oder lästigen Einwirkungen ist der Immissionsgrenzwert (IGW). Dieser wurde gerade definiert als Schwelle zur Schädlichkeit oder Lästigkeit (vgl. Art. 13 Abs. 1 USG). Einwirkungen oberhalb des Immissionsgrenzwertes müssen also bereits von Verfassung wegen **KONSEQUENT VERHINDERT WERDEN.** IGW-Überschreitungen dürfen lediglich aufgrund einer sorgfältigen Abwägung mit entgegenstehenden Interessen toleriert werden und erfordern eine besonders sorgfältige, detaillierte Begründung. Von derartigen Begründungen ist in den BAZL-Verfügungen allerdings nichts zu finden.
- f) **Vorsorgeprinzip:** Darüber hinaus gilt auch unterhalb der Schwelle der Immissionsgrenzwertes das umweltrechtliche Vorsorgeprinzip (Art. 74 Abs. 2 BV; Art. 1 Abs. 2 und 11 Abs. 2 USG). Nach diesem Verfassungsgrundsatz sind schädliche oder lästige Einwirkungen soweit als möglich zu vermeiden (PIERRE TSCHANNEN, Kommentar USG, 2. Aufl., Zürich 1998 ff., Art. 1 Rz. 35; ALAIN GRIFFEL, Die Grundprinzipien des schweizerischen Umweltrechts, Zürich 2001, Nr. 78). Dabei handelt es sich um eine **VERBINDLICHE ANWEISUNG AN DIE BEHÖRDEN**, die auch in luftfahrtrechtlichen Entscheidungsverfahren zu beachten ist (PETER M: KELLER, Zulässigkeit und Rechtsfolgen von neuem Fluglärm in Wohnregionen, URP 2002, S. 3 ff., 21f.). Dem Vorsorgeprinzip widerspricht namentlich die Belärmung dicht besiedelter, von entsprechenden Immissionen bisher weit gehend verschonter Wohngebiete (Keller, a.a.O., S. 22 ff.).
- g) **Nachhaltigkeitsprinzip:** Unvereinbar sind die neuen Ost- und Südanflüge weiter mit dem in der Bundesverfassung verankerten Nachhaltigkeitsprinzip (Art. 2 Abs. 2 und Art. 73 BV). Diesem Verfassungsgrundsatz widerspricht es, ökologische, ökonomische und soziale Werte flächendeckend nach unten zu nivellieren. Insbesondere ist es rechtlich problematisch, durch die Öffnung des Ostens und des

Südens für den Flugverkehr die grossen Investitionen, die zur Erreichung einer hohen Wohnqualität getätigt worden sind, in Frage zu stellen (Keller, a.a.O., S. 25).

- h) **Umweltverträglichkeitsprüfung:** Schliesslich verlangt Art. 74a Abs. 2 VIL bei der erstmaligen Erneuerung der Betriebskonzession im Jahr 2001 zwingend die Durchführung einer umfassenden Umweltverträglichkeitsprüfung. Eine solche hat zu erfolgen, „**BEVOR EINE BEHÖRDE ÜBER DIE PLANUNG, ERRICHTUNG ODER ÄNDERUNG VON ANLAGEN ENTSCHEIDET**, welche die Umwelt erheblich belasten können“ (Art. 9 Abs. 1 USG). Zu den UVP-pflichtigen Änderungen im Sinne dieser Bestimmungen gehören auch Betriebsänderungen (Art. 2 Abs. 1 lit. a AVPV). Dessen ungeachtet fand eine umfassende UVP bis heute nicht statt; vielmehr wurde sie immer wieder aufgeschoben. Das BUWAL hielt im denn auch denn auch explizit fest, dass die Umweltverträglichkeitsberichte im Zusammenhang mit den „provisorischen“ Betriebsreglementsänderungen nicht dem normalerweise verlangten Standard entsprechen.

Dieser Mangel ist umso gravierender, als eine Umweltverträglichkeitsprüfung – ihrem Zweck entsprechend – nicht nachgeholt werden kann. Vielmehr muss sie „möglichst frühzeitig“ (Art. 9 Abs. 1 USG) bzw. in jenem Verfahren durchgeführt werden, das eine „frühzeitige und umfassende Prüfung“ ermöglicht (Art. 5 Abs. 3 UVPV). Gegen diesen Willen des Gesetzgebers wurde bisher in eklatanter Weise verstossen – ein Verstoss, der durch die Kombination mit dem in jedem Verfahren erfolgten Entzug der aufschiebenden Wirkung in seinen Konsequenzen erheblich verstärkt wird. Denn je mehr vollendete Tatsachen geschaffen werden, desto weniger wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung – sollte sie überhaupt jemals durchgeführt werden – daran noch ändern können.

In der Betriebskonzession vom 31. Mai 2001 hatte das UVEK die Flughafenbetreiberin explizit verpflichtet, „innert eines Jahres nach der beidseitigen Unterzeichnung (Paraphierung) des Staatsvertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz das überprüfte und entsprechend angepasste Betriebsreglement mitsamt Bericht über die Umweltverträglichkeit beim BAZL einzureichen“ (Zi. III 3.2). Diese Frist ist am 18. September 2002 unbenutzt abgelaufen. Aufgeschoben ist im vorliegenden Fall gleich aufgehoben.

32. Missbräuchliche Benutzung der Prämisse „Provisorium“ bei der Einführung der Ost- und Südanflüge ?

Sämtliche gravierenden Verstösse gegen Bundesrecht werden vom BAZL mit dem Argument vom Tisch gefegt, es handle sich bloss um provisorische Änderungen des Betriebsreglements. Dieses Argument ist im Ansatz verfehlt und in seinen Auswirkungen fatal. Abgesehen davon, dass die Luftfahrtgesetzgebung nicht zwischen „provisorischen“ und „definitiven“ Änderung eines Betriebsreglements unterscheidet und auch ein „definitives“ Betriebsreglement nur bis zu seiner nächsten Änderung oder Aufhebung gilt – während einer begrenzten Zeitspanne also - , kann vorliegend von einem Provisorium im Ernst nicht die Rede sein. Das BAZL selbst ist erklärermassen der Auffassung, sich dem Staatsvertrag, bzw. dem einseitigen Diktat Deutschland beugen zu müssen und dies nur mit den Anflügen auf die Pisten 28 und 34 bewerkstelligen zu können. Von einem Zeitpunkt für den Erlass des „definitiven“ Betriebsreglements, der immer wieder hinausgeschoben wurde, ist heute schon gar nicht mehr die Rede.

Auch die Installation von Instrumentenlandesystemen (ILS) auf die Pisten 28 und 34 spricht klar gegen einen Zustand, der als Provisorium bezeichnet werden könnte.

Bezeichnend ist denn auch, dass das BAZL seine Genehmigungen nicht – wie bei einem Provisorium üblich – befristet hat und dass es im Dispositiv seiner Entscheide – entgegen dem Antrag des BUWAL – nicht provisorische Genehmigungen, sondern Genehmigungen unter Suspensiv- bzw. Resolutivbedingungen erteilt hat: Die Reglementsänderungen werden nur wirksam, wenn auch der Staatsvertrag, bzw. die einseitigen deutschen Anordnungen wirksam werden (Suspensivbedingung), und ihre Wirksamkeit fällt dahin, wenn und soweit die deutschen Massnahmen wegfallen (Resolutivbedingungen).

Von Provisorien kann also auch rechtlich keine Rede sein. Vielmehr wird die Wirksamkeit der Genehmigungen an ein ungewisses Ereignis geknüpft, dessen Eintritt man nicht selbst beeinflussen kann, also eine klassische Bedingung im Rechtssinne. Da der Eintritt der Bedingung – begriffsimmanent – ungewiss ist, handelt es sich um ganz normale, möglicherweise „**EWIG“ GELTENDEN GENEHMIGUNGEN. ATYPISCH SIND SIE LEDIGLICH INSOFFERN, ALS SIE AUSSERHALB JEDLICHER LEGALITÄT ERGANGEN SIND.**

33. Keine formgültige Notrechtssetzung / Machtmissbrauch im Zusammenhang mit dem Staatsvertrag und bei der Einführung der Ost- und Südanflüge?

Für die Rechtsverletzungen wird vom BAZL einzig Dringlichkeit und die Abwendung schwerer Nachteile von der schweizerischen Luftfahrt geltend gemacht. Solche resultieren aber aus mangelndem Legal Management der Bewilligungsbehörden und dem von Moritz Leuenberger eigenmächtig ausgehandelten Staatsvertrag.

EINE VERWALTUNGSBEHÖRDE HAT KEINE KOMPETENZ, VON SICH AUS GELTENDES RECHT ZU VERLETZEN UND AUSSER KRAFT ZU SETZEN, UND ZWAR AUCH NICHT BLOSS TEMPORÄR. Wenn schon hätten der Bundesrat und das Parlament auf dem Dringlichkeitsweg Notrecht setzen müssen (Art. 165 BV). Solches ist aber nicht geschehen. Die vom BAZL bewilligten Ost- und Südanflüge entbehren damit der Rechtsgrundlage – und zwar allein schon gestützt auf schweizerisches Recht und ganz unabhängig davon, ob auch eine Verletzung des Luftverkehrsabkommens Schweiz - EG angenommen wird oder nicht.

BEREITS BEI DER AUSARBEITUNG DES STAATSVERTRAGES HAT BUNDESRAT MORITZ LEUENBERGER ART. 147 BV VERLETZT UND SOMIT SEINE MACHT MISSBRAUCHT.

34. Machtmissbrauch im Zusammenhang mit dem Protokoll vom 26. Juni 2003 als Selbstfesselung / Verletzung der staatsvertraglichen Zuständigkeit / Keine Zuständigkeit des Bundesrates?

Auch beim Protokoll vom 26. Juni 2003 hat Bundesrat Moritz Leuenberger erneut seine Kompetenzen überschritten indem er Deutschland diverse Zusicherungen machte, nur um die Einschränkungen vom 10. Juli um gut 3 Monate verschieben zu können (Verschiebung von Warteräumen, Beteiligung Deutschlands bei Entscheidungs- und Verfahrensabläufen etc.). Derart weit gehende staatsvertragliche Vereinbarungen übersteigen den Zuständigkeitsbereich eines einzelnen Bundesratsmitglieds wie auch des Gesamtbundesrates weit und fallen eindeutig in die Kompetenz der Bundesversammlung. Mit andern Worten: **BUNDESRAT LEUENBERGER HÄTTE DAS PROTOKOLL VOM 26. JUNI 2003 DER BUNDESVERSAMMLUNG ZUR GENEHMIGUNG VORLEGEN MÜSSEN.** Bisher hat er dazu keine Anstalten getroffen (NZZ 12. Oktober 2003).

Obwohl der Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Deutschland am 18. März 2003 mit der Ablehnung durch den Ständerat definitiv gescheitert ist, leben einige dieser Regelungen im durch Bundesrat Leuenberger unterzeichneten „Protokoll vom 26. Juni 2003“ in ähnlicher Gestalt wieder auf. Die wichtigsten Regelungen dieses Protokolls sind nachfolgend erwähnt:

- a) Die Schweiz muss schrittweise innert kurzer Frist für die Piste 34 (Warum nicht Piste 32 oder Short_14?) das Instrumentenanflugverfahren einrichten (VOR/DME;LLZ/DME;ILS/ CAT1)
- b) Deutschland hebt die über Süddeutschland gelegenen Warteverfahren EKRIK und SAFFA auf, und die Schweiz führt entsprechende Warteverfahren (in der Schweiz) bis Februar 2005 ein.
- c) Die Schweiz und Deutschland entwickeln ein gemeinsames Konzept für die Organisation der Flugsicherung im grenznahen Bereich.
- d) Die in der einseitigen Verordnung Deutschlands statuierten Beschränkungen werden in den Vertrag übernommen, die Durchführung wird aber bis zum 1. November 2003 aufgeschoben.
- e) Ferner behält Deutschland weitere Anordnungen zur Minderung der Fluglärmbelastung vor.

Im „Protokoll“ verpflichten sich die „Schweizerische Eidgenossenschaft“ und die „Bundesrepublik Deutschland“, bestimmte Handlungen vorzunehmen. Hier liegt unbeschadet der Überschrift „Protokoll“ nicht einfach ein unverbindliches Gesprächsprotokoll, sondern ein Vertrag vor, mit dem zwei völkerrechtliche Rechtssubjekte Rechte und Pflichten begründen. **DAS PROTOKOLL STELLT EINEN VÖLKERRECHTLICHEN VERTRAG DAR** (Schindler, Kommentar zu Art. 85 Ziffer 5 aBV, Rz 36; Ehrenzeller, St. Galler Kommentar zu Art. 184 BV, Rz 10).

Eine derart weit gehende staatsvertragliche Vereinbarung übersteigt die Zuständigkeit des Bundesrates und fällt daher in die Zuständigkeit der Bundesversammlung (Art. 166 Abs. 2 BV; Art. 184 Abs. 2 BV; Art. 47^{bis} b Geschäftsverkehrsgesetz).

Es ist unnötig und auch unverhältnismässig, Deutschland eine so weitgehende Mitsprache an Entscheidungen und Verfahrensabläufen einzuräumen und als Gegenleistung bloss die Aussetzung der einseitigen Anordnungen bis zum 1. November 2003 einzuhandeln.

35. Unzulässige Präjudizierung des „definitiven“ Betriebsreglements?

Gemäss Betriebskonzession vom 31. Mai 2001 (Ziff. III 3.2) ist bzw. war die Flughafenbetreiberin verpflichtet, innert eines Jahres nach Unterzeichnung (Paraphierung) des Staatsvertrages mit der Bundesrepublik Deutschland – d.h. bis spätestens 18. September 2002 – ein neues Betriebsreglement mitsamt Bericht über die Umweltverträglichkeit beim BAZL zur Genehmigung einzureichen. Diese Frist ist abgelaufen und scheint in eine Art Zustand der permanenten Erstreckung geraten zu sein. Sollte dennoch eines Tages ein „definitives“ Betriebsreglement vorgelegt und genehmigt werden (zur unhaltbaren Unterscheidung „provisorisches“ / „definitives“ Betriebsreglement vgl. Ziff. 29 dieses Antrages), so ist ganz offensichtlich, dass dieses an den dazumal bestehenden vollendeten Tatsachen (z.B. Instrumentenlandesystem) nicht vorbeikommen wird. Daran vermag auch der – im besten Fall gut gemeinte – Hinweis in den BAZL-Verfügungen nichts zu ändern, die Genehmigungen würden keine künftige Anflugverfahren präjudizieren, und das Risiko von Fehlinvestitionen gehe zu Lasten der Flughafenbetreiberin. Ein rechtliches Präjudiz schaffen die „provisorischen“ Genehmigungen selbstverständlich nicht; ein faktisches sehr wohl.

36. Sind die neuen Ost- und Südanflüge wirklich nötig?

Die 213. DVO kann ohne die illegal eingeführten Ost- und Südanflüge eingehalten werden (vgl. auch Aufsichts- und Rechtsverzögerungsbeschwerde vom 9. Februar 2004 und Flugplanvorschlag 2003/04 entsprechend deutscher Ost- und Südanflüge vom 15. Juli 2003). Mit einer Neugestaltung des Flugplanes, der Verschiebung von Flügen und der Streichung oder Zusammenlegung einiger weniger Kurzstreckenflüge kann der Betrieb des Flughafens Kloten im heutigen Rahmen mindestens vorübergehend unter Einhaltung der 213. DVO ab dem 31. Oktober 2004 ohne Ost- und Südanflüge eingehalten werden.

(vgl. auch http://www.zgf.ch/img/Optimierter_Flughafenplan.pdf)

Mit der Einstellung der Süd- und Ostanflüge wird der rechtmässige Zustand im Bereich Zivilluftfahrt nach über 3 Jahren wieder hergestellt. Dies bringt zudem die nachfolgenden erheblichen Vorteile:

- a) Die Schweiz ist ab auch im Bereich Zivilluftfahrt ein demokratischer Rechtsstaat, der diesen Namen verdient.
- b) Das Bundes-, Umwelt- und Raumplanungsrecht wie auch die deutsche Verordnung werden wieder eingehalten.
- c) Die Kosten von 65 Million Franken für die ILS auf die Pisten 28 und 34 können bei raschem Handeln eingespart werden, was vollumfänglich der Flughafenbetreiberin zugute kommt.
- d) Es wird kein Präjudiz für ein allfälliges neues Betriebsreglement geschaffen.
- e) Mit einem Schlag fallen Entschädigungsforderungen in zweistelliger Milliardenhöhe im Osten und Süden weg, was ebenfalls vollumfänglich der Flughafenbetreiberin zugute kommt. Diese kann dadurch die wenigen Betroffenen im Norden grosszügig entschädigen. (Ausgenommen sind die bereits seit dem 19. Oktober 2001 verursachten Schäden)
- f) Für die Swiss ist diese Lösung kurzfristig allenfalls etwas schmerzhaft, weil einige wenige Kurzstreckenflüge in den Tagesrandzeiten gestrichen werden müssen. Aber dies hat auch den positiven Nebeneffekt, dass dadurch die Auslastung und somit auch die Wirtschaftlichkeit besser wird, was mittelfristig vielleicht sogar ein zweites Grounding verhindern kann.
- g) Mit den reduzierten Betriebszeiten sinken auch die Betriebskosten (Personal, Energie etc.) der finanziell angeschlagenen Flughafenbetreiberin Unique, was das Risiko eines Groundings dieser Firma reduziert.
- h) Dem Prinzip „Safety first“ wird entsprochen, denn es werden nur die sicherheitstechnisch optimalsten Pisten angefliegen. Davon profitieren SWISS und auch Skyguide, da sie keine Entschädigung für unnötige Unfälle zahlen müssen.
- i) Der grösste Teil der vielen Tausend Beschwerden der fünf oder sechs verschiedenen hängigen Beschwerdeverfahren ist voraussichtlich bereit, unter diesen Umständen ihre Beschwerden zurück zu ziehen. Die Rekurskommission des UVEK wie auch das Bundesgericht werden dadurch massiv entlastet.
- j) Die Rechtssicherheit um den Flughafen Zürich ist wieder hergestellt.
- k) Der Steuerboykott der Bundes- und Staatssteuer infolge der illegalen Ost- und Südanflüge, dem sich seit kurzem immer mehr Betroffene anschliessen (vgl. auch Zürichseezeitung v. 7. Februar 2004) wird unter den neuen Voraussetzungen überflüssig. Die Betroffenen werden voraussichtlich ihre Bundessteuern wieder einzahlen.
- l) Für die Neubewertung der Liegenschaften (Eigenmietwert), die der Kanton Zürich zur Zeit vornimmt, sind bei raschem Handeln in den neuen Anflugschneisen keine Reduktionen erforderlich, was wiederum keine Reduktion der Steuererträge zur Folge hat. Dies kommt nicht nur den betroffenen Gemeinden und dem Kanton, sondern auch dem Bund zugute.

- m) Die Anwohner im Osten und Süden des Flughafens fühlen sich ernst genommen und werden nicht weiterhin von den Behörden ignoriert. Das ist die beste Ausgangslage für allfällige Neuverhandlungen.
- n) Die Anwohner Süddeutschland fühlen sich durch die Einhaltung der deutschen Verordnung ebenfalls ernst genommen und werden nicht weiterhin von den Behörden ignoriert. Auch das erhöht die Gesprächsbereitschaft für allfällige Neuverhandlungen.
- o) Die Voraussetzungen für Folgeverhandlungen der gescheiterten Mediation sind unvergleichbar besser und erfolgversprechender.

37. Wie kann die vorgehende Ziff. 36 möglichst rasch umgesetzt und so der rechtmässige Zustand im Bereich Zivilluffahrt wieder hergestellt werden?

38. Durchschnittlich alle 10 Jahre ist mit einem Absturz beim Anflug auf den Flughafen Kloten zu rechnen. Übernehmen Bundesrat Moritz Leuenberger und das BAZL die Verantwortung für den nächsten Absturz in ein dicht besiedeltes Gebiet oder eines der zahlreichen Schulhäuser im Endanflugbereich der Pisten 28 und 34?

39. Unique und des BAZL behaupten immer wieder „Sicherheit hat oberste Priorität- ist das nur ein leeres Versprechen?

(BO: Weitere Archivunterlagen FLON)

40. Warum wird für die Flugüberwachung auf deutschem Hoheitsgebiet keine Abgeltung verlangt?

Die Schweizer Flugüberwachung erbringt bei der Flugüberwachung in Süddeutschland Leistungen für jährlich 20 bis 30 Millionen Franken ohne Abgeltung.

Im Unterschied zu Deutschland bezahlt Frankreich für die Flugsicherung durch Skyguide über französischem Hoheitsgebiet westlich von Genf. Gemäss dem neuen Staatsvertrag von 2001 überweist das westliche Nachbarland jährlich 40 bis 50 Millionen Franken an die Schweiz (sda / 5. Mai 2003). Die rechtsungleiche Behandlung von zwei Nachbarstaaten ist stossend. Solche Verzichte auf berechnete Einnahmen verlangen nach einer plausiblen Begründung – dies insbesondere in Zeiten, welche durch alle möglichen und unmöglichen Sparmassnahmen auf Bundesebene geprägt sind.

41. Welche Massnahmen sind erforderlich, um derartige Unrechtmässigkeiten im Bereich Zivilluffahrt in Zukunft zu verhindern?

III. Schlussbemerkung

Sehr geehrte Damen und Herren, 41 beklemmende Fragen und Problemkreise ohne Antworten! Wir danken Ihnen vorerst dafür, dass Sie sich die Mühe genommen haben, sich in diese Materie, einmal von einer andern Seite her präsentiert, eingelesen haben. Die Feststellung, dass die Schweiz im Bereich Zivilluffahrt kein Rechtsstaat mehr ist, muss Sie hellhörig machen.

Die Schweizerische Zivilluffahrt ist auf Abwegen. Es geht dabei nicht nur um 75, 80 und mehr Dezibel. Es geht auch um die offensichtliche und folgenschwere Missachtung des gesetzten Rechtes durch Herr Moritz Leuenberger, Exekutiv-Mitglied der Schweiz, und durch das BAZL als wichtigstem ihm unterstehenden Bundesamt. Es ist Ihre Aufgabe und Ihre Verantwortung, als Mitglieder der Legislative dafür zu sorgen, dass die Exekutive zu wissen bekommt, was sie zu tun und zu lassen hat. Sie vertreten das Volk, Sie sorgen mit der Schaffung der Ombudsstelle dafür, dass terrorisierte, durch die Willkür einer Verwaltungsbehörde in schwere Notlagen geratene Mitbürgerinnen und Mitbürger innert nützlicher Frist anständige und korrekte Antworten auf brennende Fragen und eine professionelle, neutrale Unterstützung bekommen. Sie sorgen mit der Einsetzung einer parlamentarischen Untersuchungskommission dafür, dass sämtliche Ungereimtheiten der letzten 15 Jahre im Bereich Zivilluffahrt minutiös aufgedeckt und alle erforderlichen Schlüsse rechtlicher und personeller Natur gezogen und vollzogen werden.

Wer ein Problem erkennt und nichts zu dessen Lösung beiträgt, ist selbst ein Teil des Problems (Geronimo, Indianerhäuptling)

Beweisen Sie, sehr geehrte Damen und Herren National- (und Stände-) Räte, dass Sie Ihrem Mandat entsprechend kein Teil des Problems sind.

Mit bestem Dank und freundlichen Grüssen

Fluglärmopfergemeinschaft FLON
c/o Rainer Hofmann
Ormisstr. 103
8706 Meilen
rainer.hofmann@gmx.ch