

21. Panel Flughafen Zürich

SIL 2

Wettingen, 15. November 2016



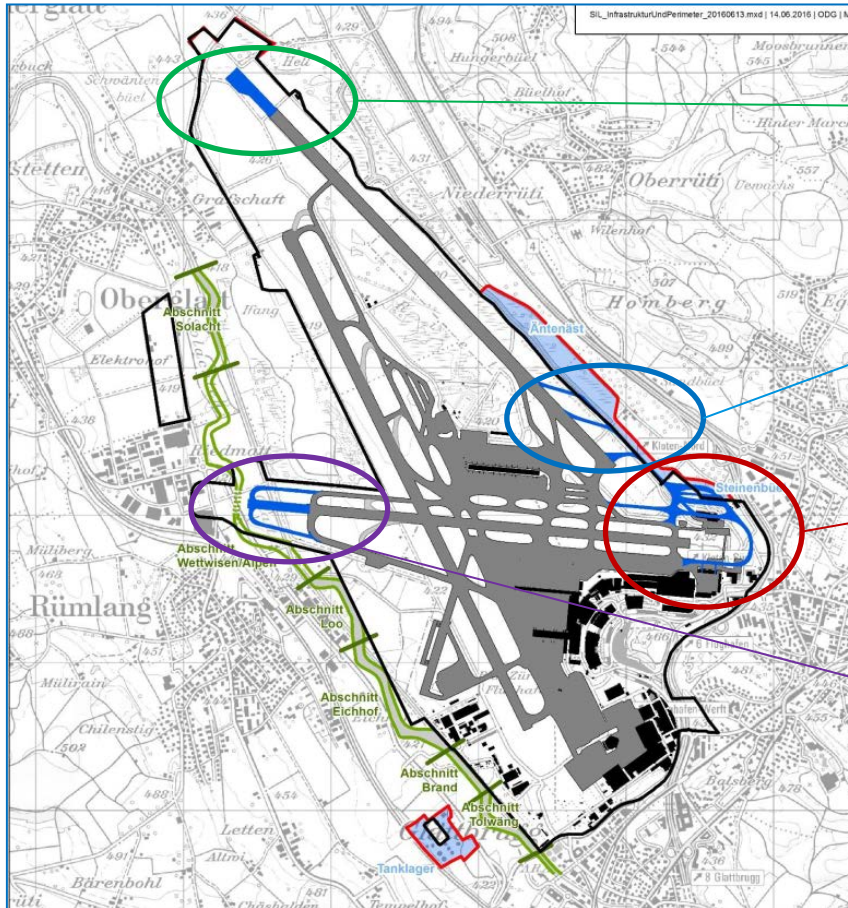
Ablauf

- | | |
|---|---|
| 1. Begrüssung | Regierungsrat Stephan Attiger |
| 2. Informationen zur Anpassung des SIL-Objektblatts | Stefan Tschudin,
Flughafen Zürich AG |
| 3. Auswirkungen auf den Aargau | Hans-Martin Plüss, BVU |
| 4. Fragen, Diskussion | Alle |
| 5. Schlusswort | Regierungsrat Stephan Attiger |

Auswirkungen auf den Aargau

- Infrastruktur (Verlängerung Pisten 28 und 32)
- Südstarts straight
- neue Westabflugroute
- Nachtbetrieb, lärmbelastetes Gebiet
- Rechtliches (Abgrenzungslinie)
- Gekrümmter Nordanflug (CNA)

Infrastruktur



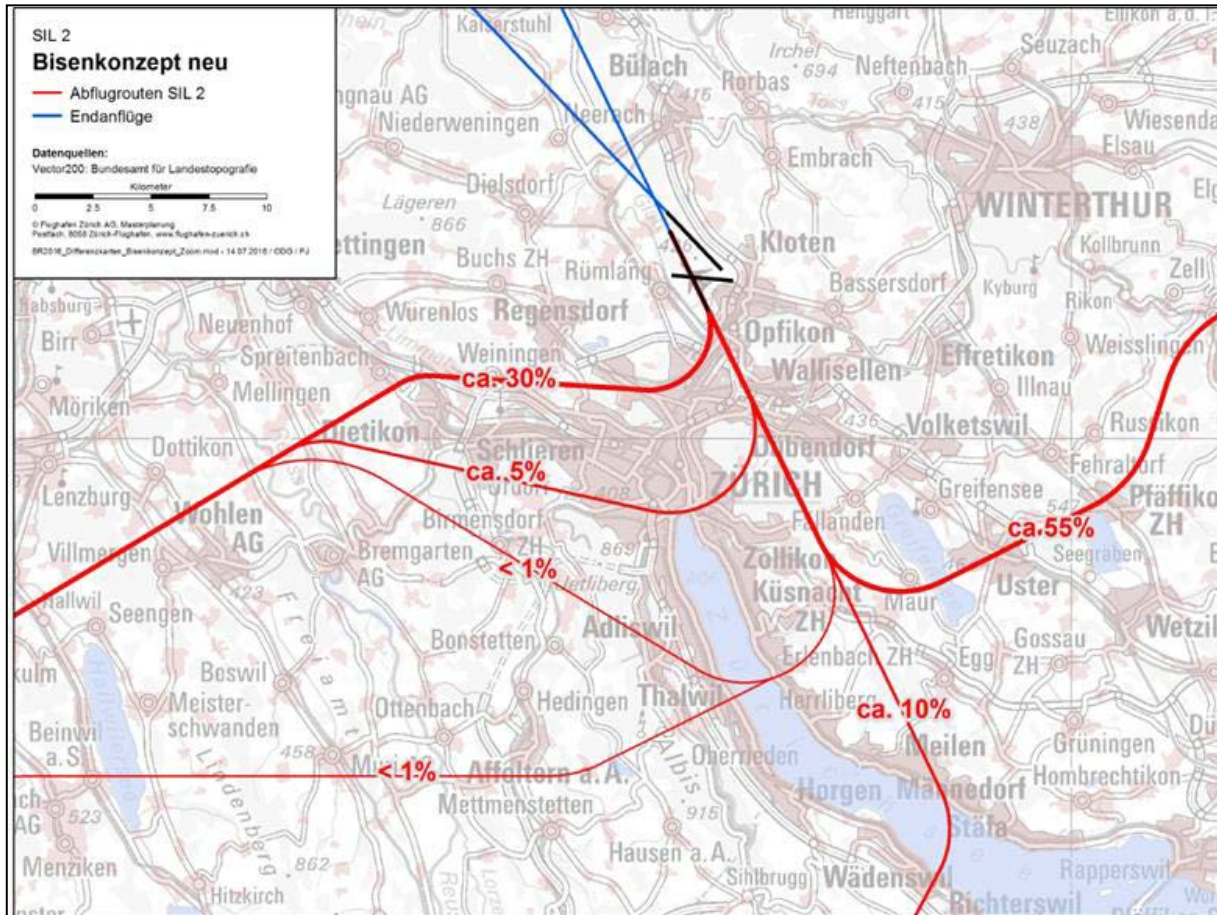
Verlängerung Piste 32
für Starts

Schnellabrollwege Piste 14

Pistenumrollung

Verlängerung Piste 28
für Landungen

Ertüchtigung Nordkonzept; Südstarts



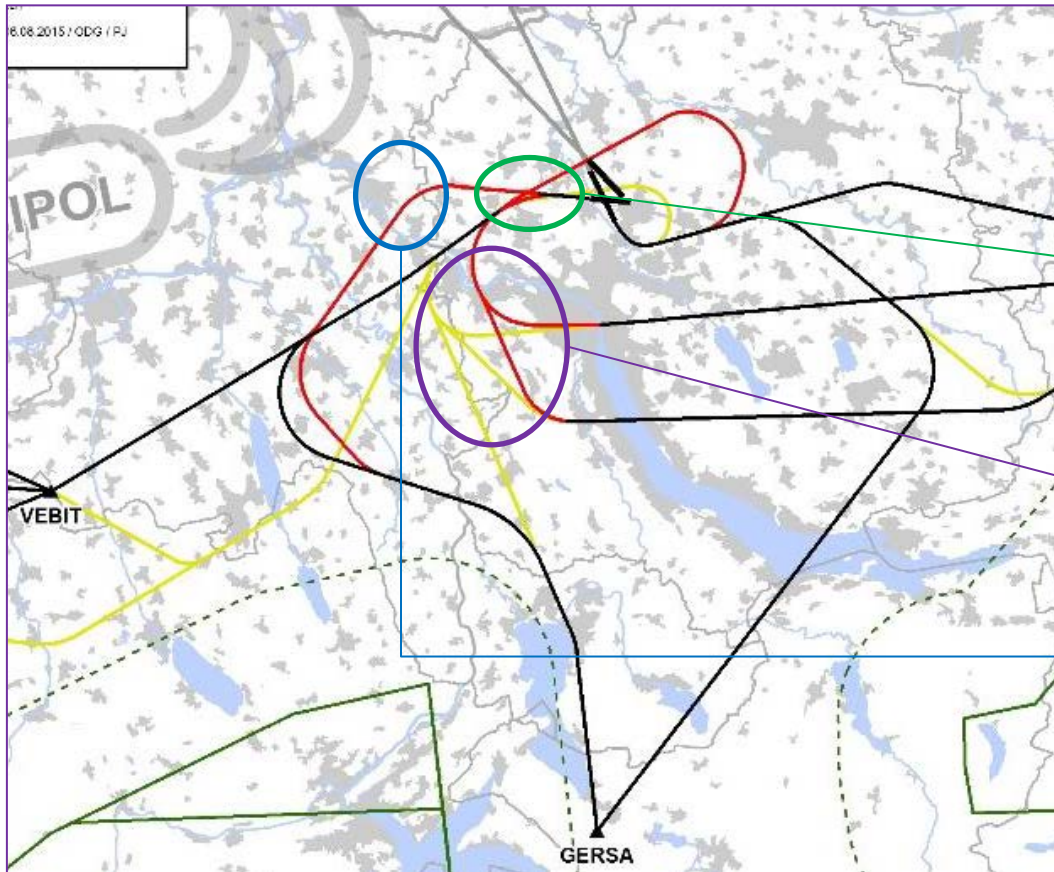
**Südstarts
geradeaus**

Nebel und
Bise immer
(Var. 4 LVP)

Total 13'000
Starts / Jahr

Über Aargau
ca. 4'600
Starts / Jahr

Ertüchtigung Nordkonzept; neue Startrouten

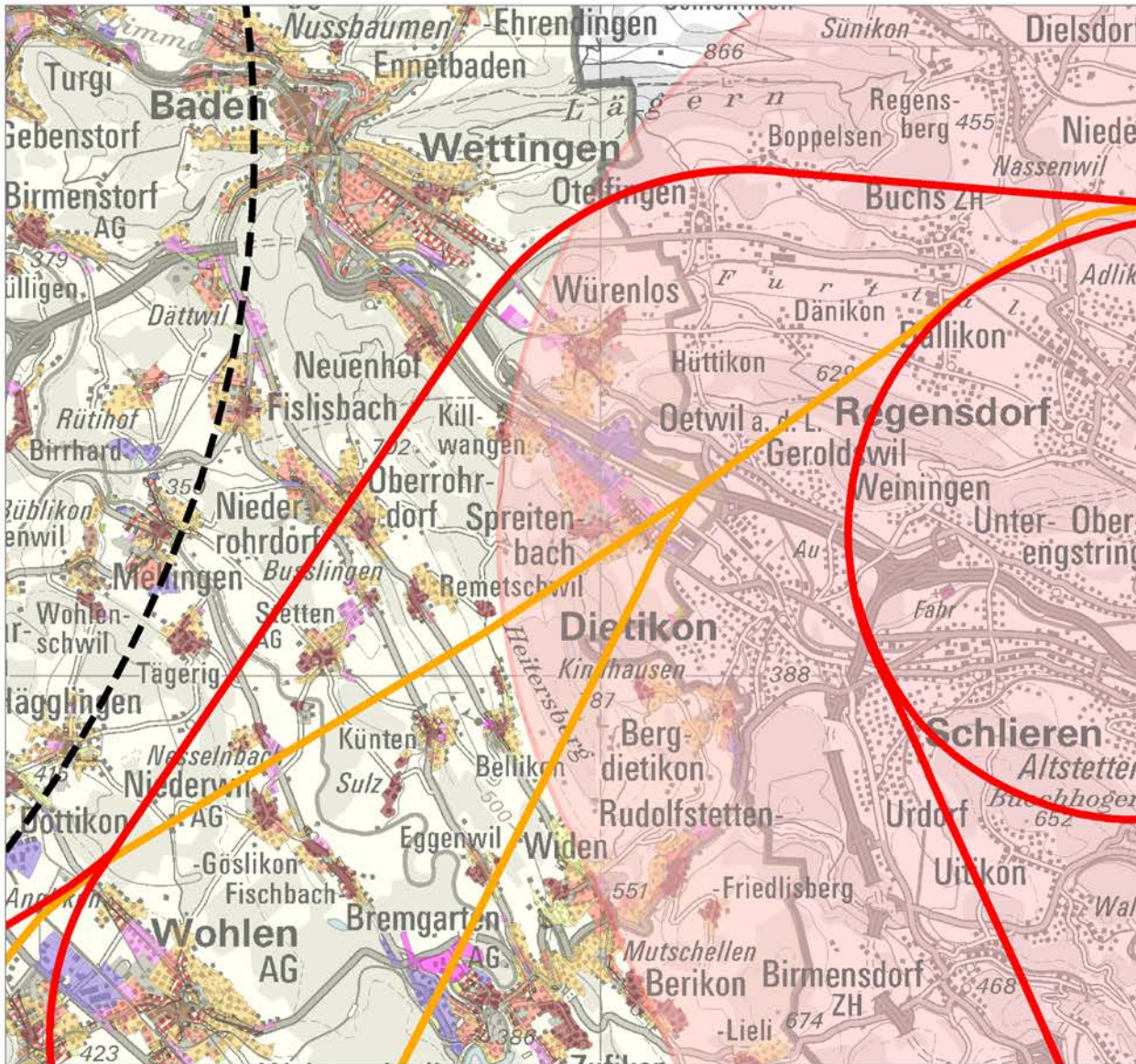


Neue Startrouten ab Piste 28

Frühe Separation für
Destinationen Ost
und West

Ostabdreher nicht
mehr über Aargau

Hauptroute West
verläuft nördlicher



DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT
Abteilung Raumentwicklung

Alternativrouten SIL 2015

- SIL 2015, RWY28
- SIL 2012 (mit Dübendorf), RWY 28
- GIPOL Holding Area
- Puffer 3 nautische Meilen

agis 15.11.2016 | MB4L | AGIS ARE

PK 200 (2014), Swisstopo
Bauzonen (2015), Kanton Aargau
Flugrouten, Flughafen Zürich AG
Varianten Flugrouten, Kanton AG
Variante Flugroute, Skyguide



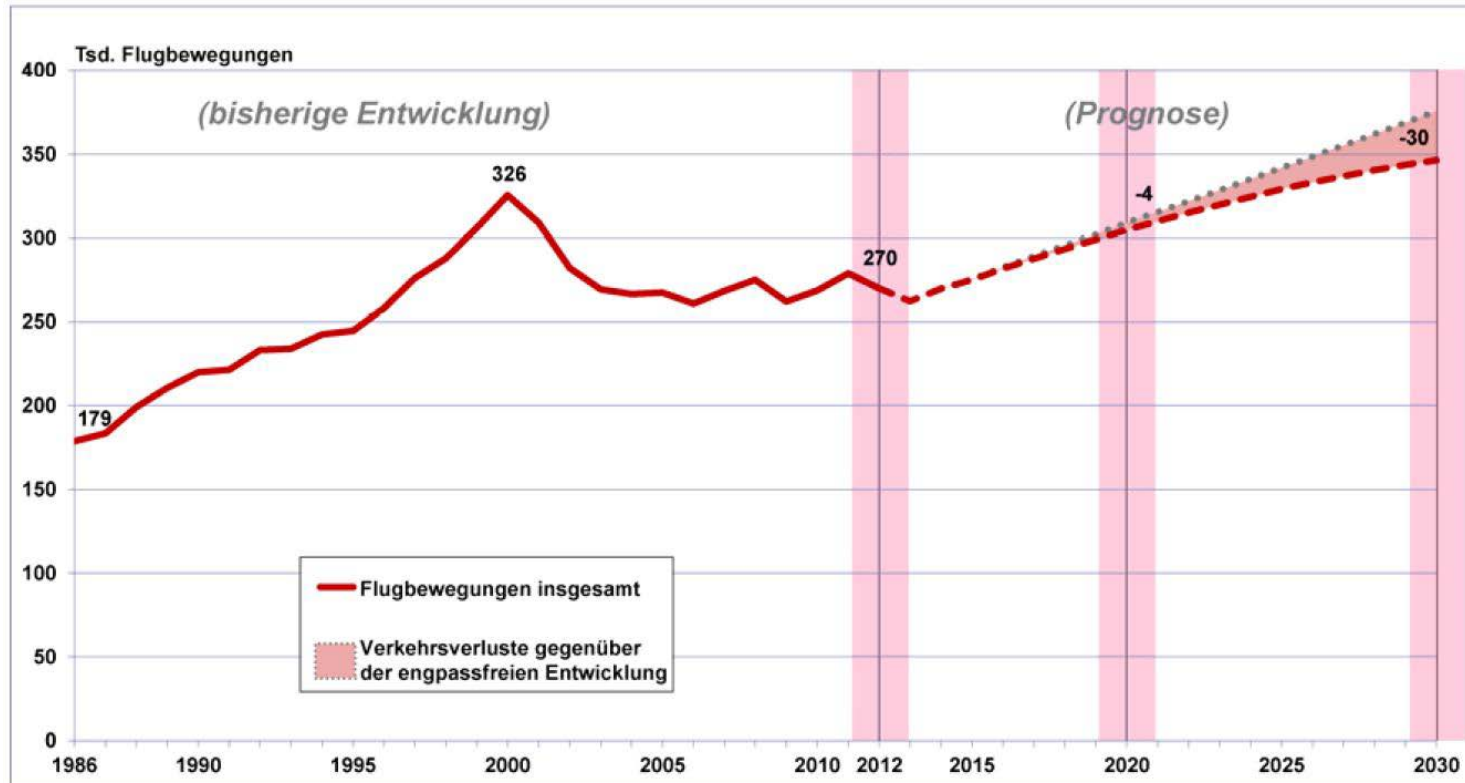
Neue Westabflugroute

- Betriebszeiten 06.00 – 21.00 Uhr (Wochenende – 20.00 Uhr)
- Anzahl Überflüge Prognose 2030 ca. 48'000 / Jahr
- Höhe der Überflüge 1'620 – 2'770 m über Grund (Oberrohrdorf)
- Lautstärke (Oberrohrdorf) vergleichbar mit Bellikon

Auswirkungen AG

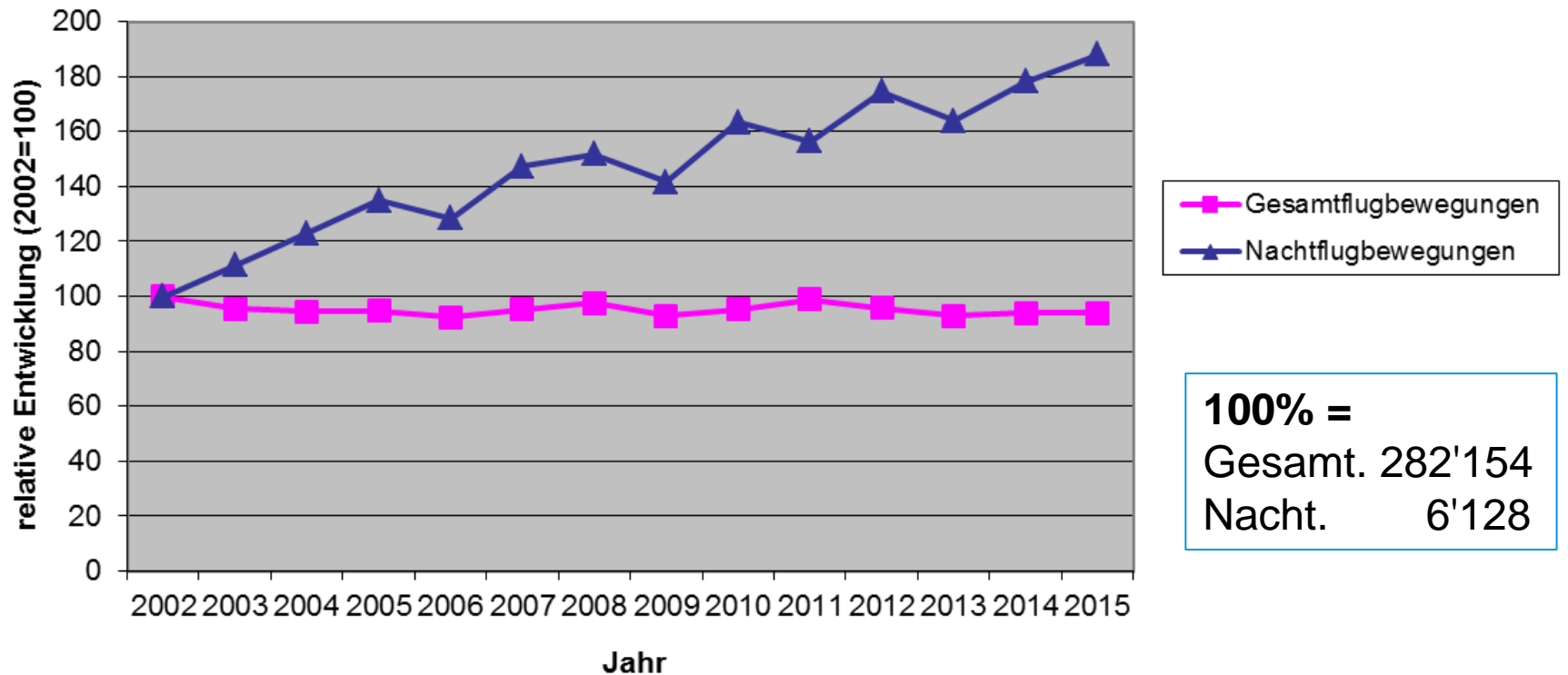
- Entlastung Spreitenbach, Bergdietikon (keine "Ostabdreher" mehr)
- Entlastung Bellikon, Künten (kein Tagbetrieb ausser Nebel und Bise)
- Belastung Neuenhof, Ober- und Niederrohrdorf (Tagbetrieb)

Neue Nachfrageprognose



Nachtbetrieb, Entwicklung 2002 - 2015

Relative Entwicklung der Nachtflugbewegungen

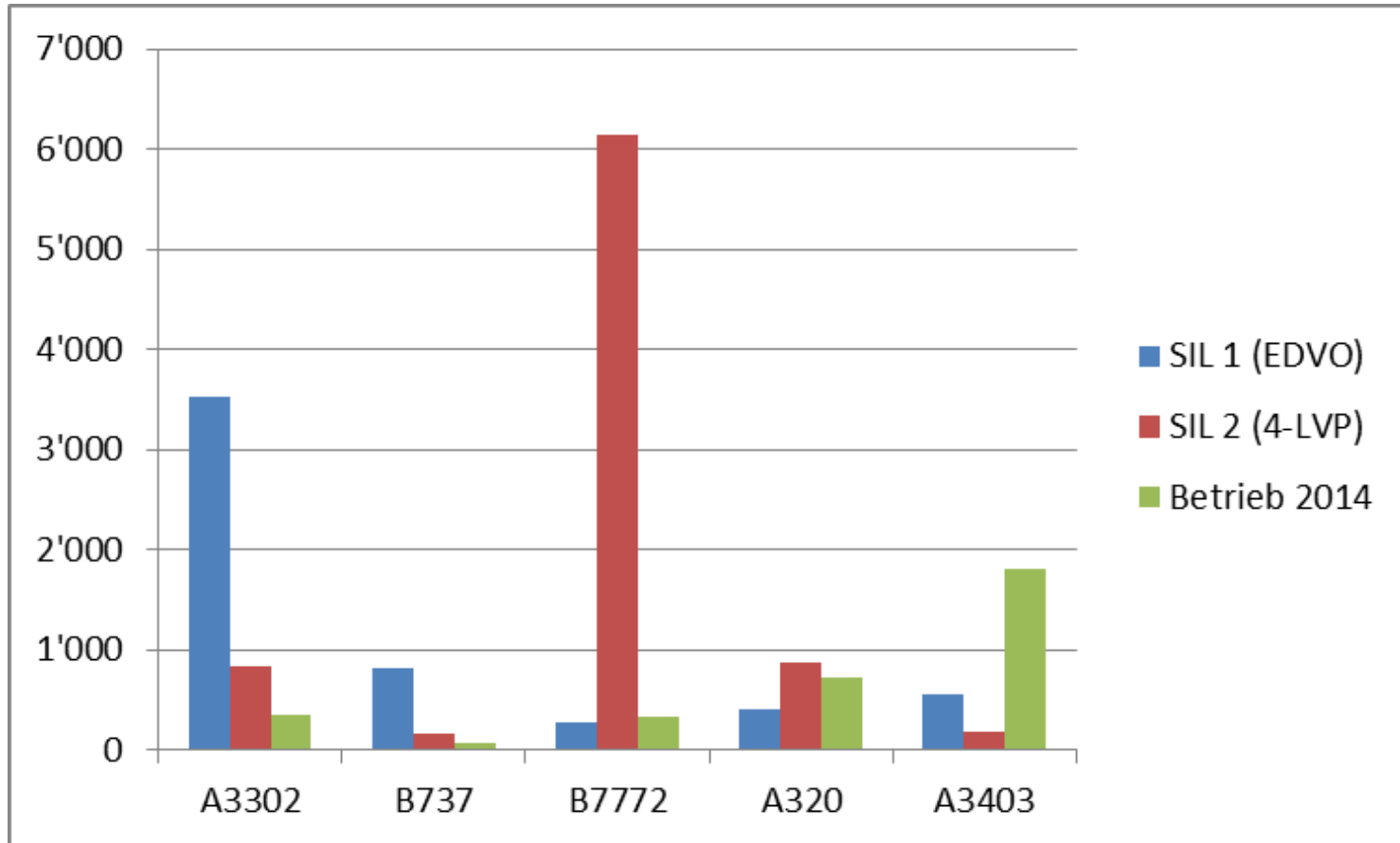


Neue Nachfrageprognose, Nachtbetrieb

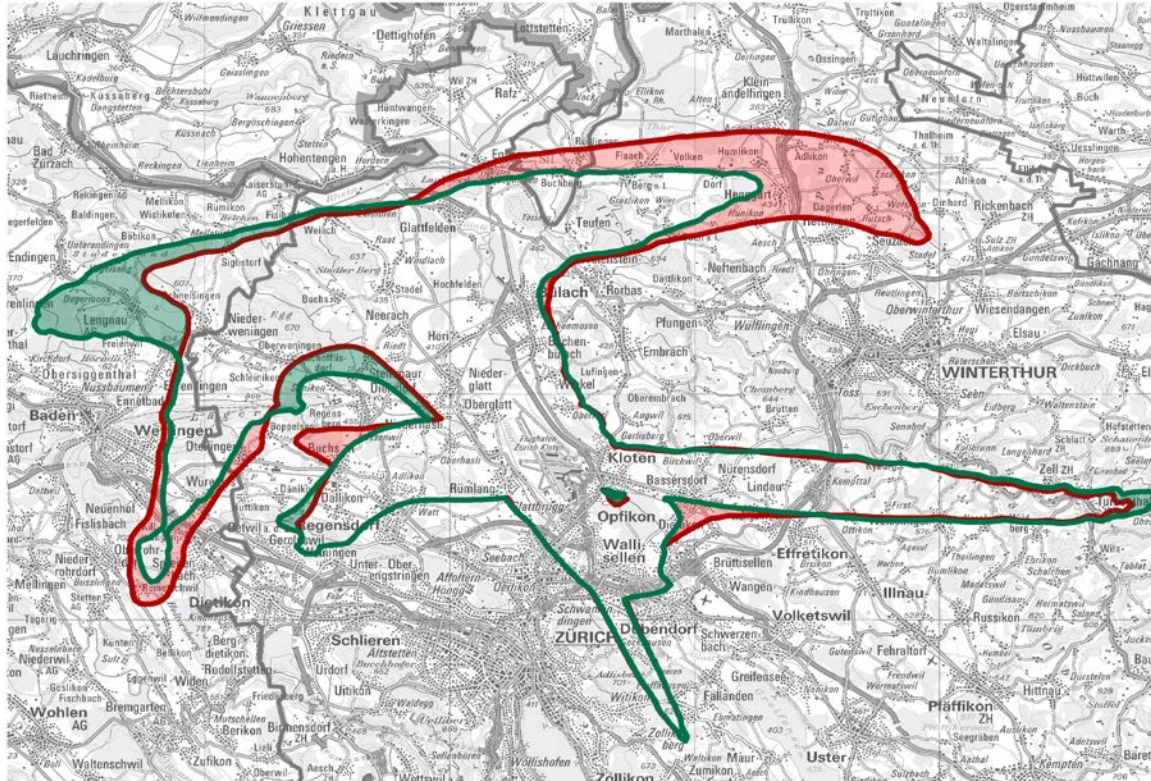
	SIL 1 (2013)	SIL 2 (2016)	Veränderung
Flugbewegungen 1. Nachtstunde	10'307	12'855	+ 25 %
Landungen	4'638	5'700	+ 23 %
Starts	5'669	7'155	+ 26 %
Starts right turn	1'297	3'606	+ 178 %
Starts left turn	4'230	3'069	- 27 %

Bei den lauten Flugzeugen bleiben die Starts mit anschliessendem Leftturn konstant (2'355 im SIL 1 zu 2'326 im SIL 2).

Nachtbetrieb, Flottenmix



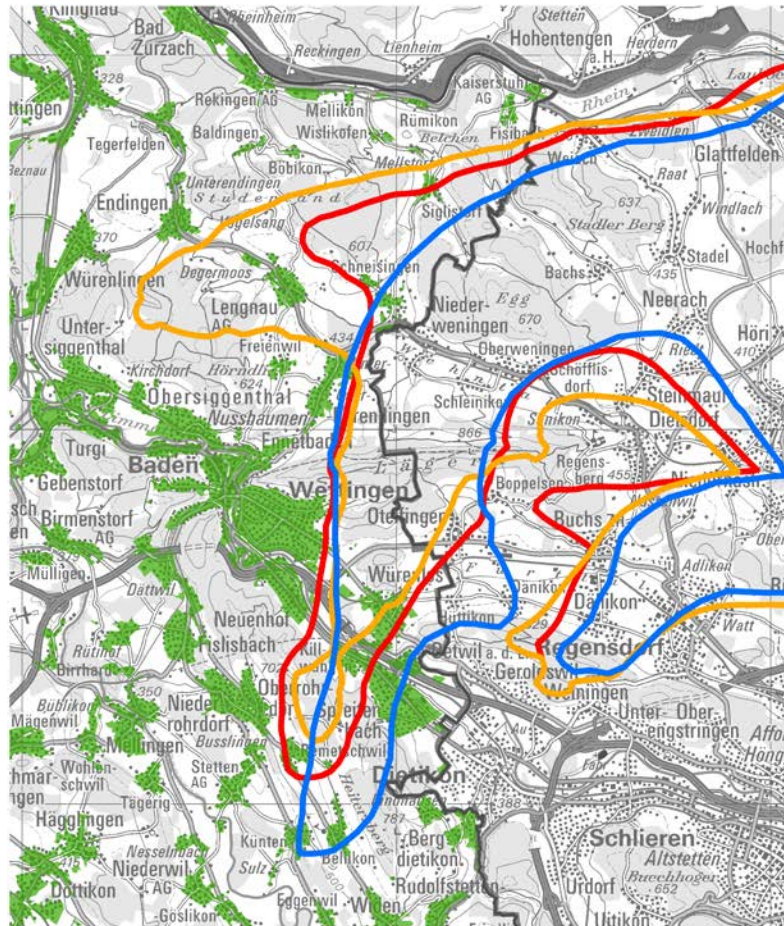
Lärmbelastetes Gebiet



Umhüllende Lärmbelastungskurve Tag- und Nachtbetrieb PW ESII

 entlassene Flächen  neu betroffene Flächen

Nachtbetrieb, Auswirkung auf den Aargau



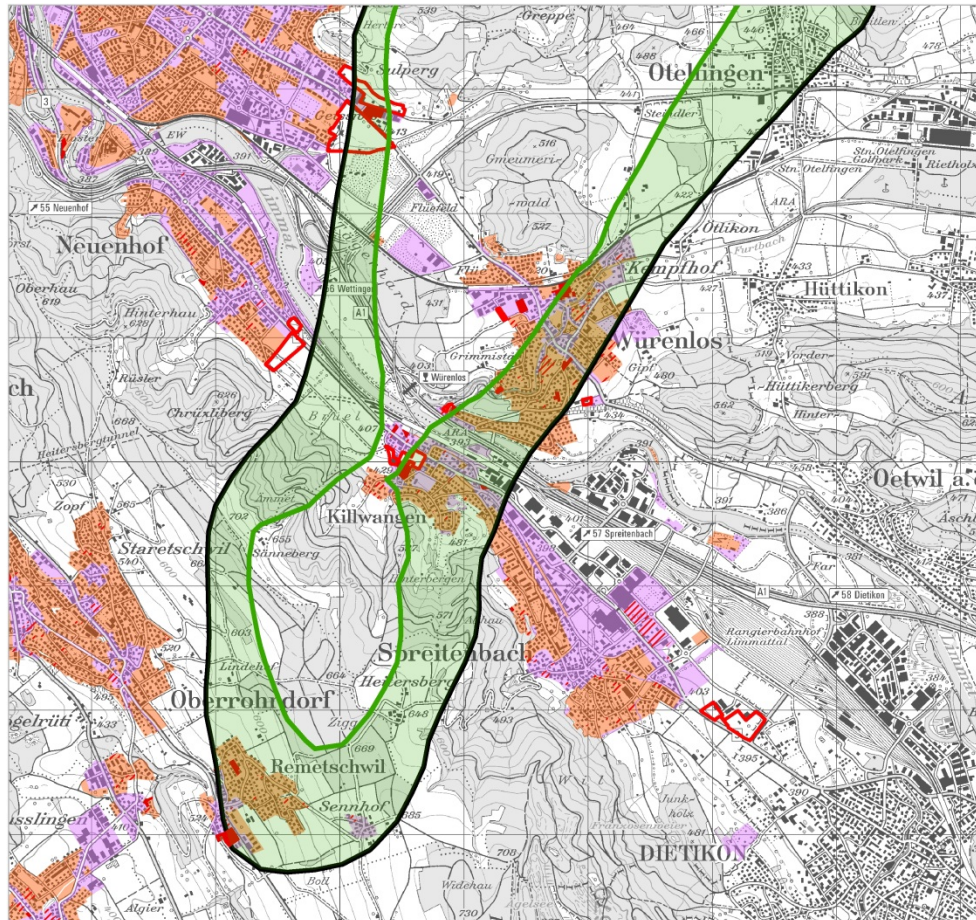
Lärmkurven

- SIL 1+
- SIL 2
- Tatsächliche Lärmbelastung (PW 2014)
- Bauzonen

Quellen:
PK100 swisstopo
Lärmbelastung EMPA
PW, IGW Kurven FZAG
Bauzonen Kanton Aargau

Nachtbetrieb, Auswirkung auf den Aargau

Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung



Planungswerte ES II Vergleich SIL1+ und SIL 2

- SIL 1+
- Differenzfläche ausserhalb SIL 1+
- SIL 2

Siedlungsgebiet

- Erweiterung Siedlungsgebiet Wohnen S 1.2 (Beschluss GR 24.03.2015)
- baureife Wohnzone
- unerschlossene Wohnzone
- Bauzone ES II
- Bauzone ES III

0 0.5 1 km

Datenquellen: swisstopo, Flughafen Zürich AG,
Kanton Aargau Abteilung Raumentwicklung



02.05.2016/fa

Path: G:\2_Aufgaben\ARE21_Flughafen\Kartenprojekte\PPP-Haemz\Folie_15.mxd

Bedingungen für Einzonung und Überbauung

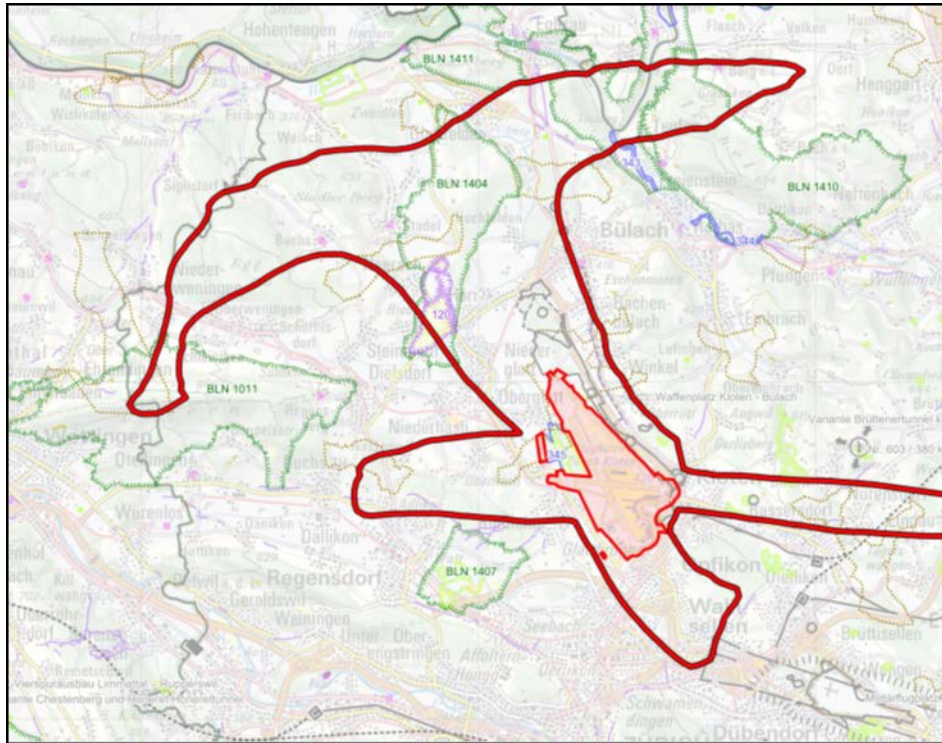
Art. 31a LSV

Planungs- und Immissionsgrenzwerte gelten als eingehalten, wenn

- a) zwischen 24.00 und 06.00 Uhr kein Flugbetrieb vorgesehen ist,
- b) erhöhte Anforderungen an den Schallschutz (SIA-Norm 181) erfüllt sind,
- c) Schlafräume über Fenster verfügen, die sich automatisch öffnen und schliessen lassen

Bei Einzonung und Erschliessung werden die Bedingungen b) und c) grundeigentümergebunden festgehalten.

Rechtliches, Abgrenzungslinie



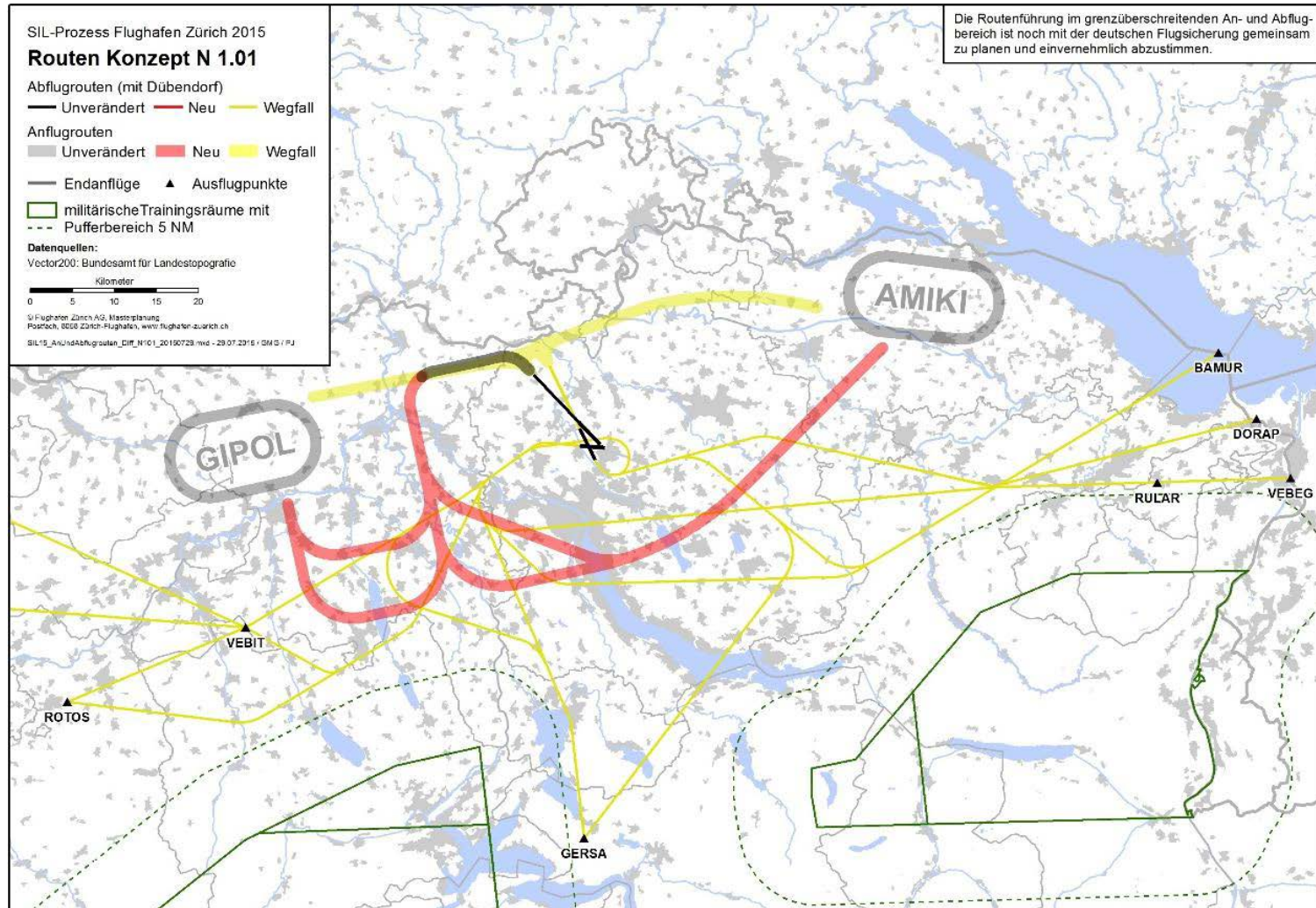
Festlegung Objektblatt

- Verbindlicher langfristiger Rahmen für Lärmentwicklung (IGW)
- Auftrag an Kantone, Vorgaben für Raumentwicklung im Richtplan festzulegen

Auswirkungen AG

- keine

Gekrümmter Nordanflug (CNA)



Gekrümmter Nordanflug (CNA)

- CNA wird im Objektblatt als Vororientierung erwähnt
- Vor einer Einführung braucht es nochmals eine Änderung des Objektblatts (im Zusammenhang mit dem Staatsvertrag mit Deutschland)
- CNA kann gemäss Objektblatt dannzumal an Stelle der Südanflüge eingeführt werden, **"wenn dieser bezüglich der Sicherheit, den Umweltauswirkungen und der Kapazität gleichwertig ist."**

Auswirkungen AG

vorläufig keine

Termine

- Öffentliche Auflage des SIL-Objektblatts ab 30. September 2016
- Info-Veranstaltung BVU (Panel) 15. November 2016
- Gemeinden
Mitwirkung an Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) bis 8. Dezember 2016
- Regierungsrat
Stellungnahme bis 27. Januar 2017
- Genehmigung SIL durch Bundesrat (Juni 2017)
- Betriebsreglement 2016: Terminplan offen