

Postadresse:
Regierungsrat des Kantons Aargau
Regierungsgebäude
5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40
Fax 062 835 12 50
E-Mail regierungsrat@ag.ch

Bundesamt für Zivilluftfahrt
3003 Bern

Aarau, 14. November 2012

SIL-Prozess Flughafen Zürich; Bericht zur Umsetzung des Staatsvertrags mit Deutschland; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 8. Oktober 2012 hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) dem Regierungsrat den SIL-Bericht "Anpassung des Objektblattendwurfs aufgrund des Staatsvertrags mit Deutschland" zugestellt. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

1. Allgemeine Bemerkungen

Wichtige Änderungen des Flugbetriebs

Im Vernehmlassungsbericht zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) sind einerseits Vorschläge zur Umsetzung des Staatsvertrags enthalten. Andererseits werden viele Änderungen (Routenführung, Routenbelegung usw.) im Interesse der Sicherheit und zur Abstimmung mit der Luftwaffe vorgestellt. Im Bericht sind keine Informationen bezüglich Routenbelegung oder Lärmbelastung beziehungsweise Lärmverteilung enthalten, die für die Festlegungen im SIL notwendig wären.

Die Änderungen betreffen den Kanton Aargau teilweise markant und sind für den Kanton neu und wichtig. Die Betroffenheit ist demzufolge gegeben. Innerhalb der sehr kurzen Vernehmlassungsfrist und aufgrund der unvollständigen Unterlagen ist eine abschliessende Stellungnahme nicht möglich. Ebenso war es nicht möglich, die besonders betroffenen Gemeinden bei dieser Stellungnahme einzubeziehen.

Der Regierungsrat ist bereit, die Umsetzung des Staatsvertrags konstruktiv mitzutragen. Er ist sich bewusst, dass der Kanton Aargau mit zusätzlichen Belastungen rechnen muss. Er erwartet jedoch, dass der SIL-Prozess in der bisherigen Qualität weitergeführt wird. Der vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) aufgesetzte Zeitdruck ist sachlich nicht nachvollziehbar und für die Qualität der Planung nicht förderlich.

Aufgrund dieser Ausgangslage beschränkt sich die Stellungnahme des Regierungsrats auf eine erste Bewertung der Flugkonzepte und Flugrouten aus kantonaler Sicht, die im weiteren SIL-Verfahren aufzunehmen sind.

Entflechtung Staatsvertrag und Umsetzung

Das UVEK möchte in der Botschaft zur Ratifizierung des Staatsvertrags erste Aussagen auf-führen, wie dessen schweizinterne Umsetzung erfolgen wird. Dazu möchte es die wichtigs-ten Ergebnisse der Vernehmlassung zum SIL-Bericht über die Umsetzung des Staatsver-trags aufnehmen.

Einer Aussage in der Botschaft, welche Betriebsvarianten im folgenden SIL-Verfahren vor-aussichtlich aufzunehmen sind, kann der Regierungsrat zustimmen, sofern daraus für den SIL-Prozess keine abschliessende Verbindlichkeit entsteht. Der Regierungsrat beantragt jedoch, auf eine enge Verknüpfung des Staatsvertrags mit der Umsetzung im SIL zu verzich-ten, da die Kompetenzen für den SIL nicht beim Parlament liegen.

Wir machen darauf aufmerksam, dass gemäss Art. 15 der Raumplanungsverordnung (RPV) "sich die wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf Raum und Umwelt ... beurteilen lassen" müssen; bevor ein Vorhaben im Sachplan festgesetzt werden kann. Dies ist auf-grund der unvollständigen Unterlagen nicht möglich. Insbesondere fehlt die Abgrenzung des lärm-belasteten Gebiets. Eine definitive Aussage zur Umsetzung des Staatsvertrags ist des-halb heute noch nicht möglich, was aber die Zustimmung zum Staatsvertrag nicht tangiert.

Der Regierungsrat erachtet es deshalb als nicht korrekt, wenn der Bundesrat in der Botschaft an die eidgenössischen Räte bereits weitergehende Vorentscheide für die Umsetzung im SIL trifft.

Abstimmung mit der deutschen Flugsicherung

Über die Auslegung des Staatsvertrags bestehen zwischen Deutschland und der Schweiz Meinungsverschiedenheiten. So ist beispielsweise unklar, wie weit während den Sperrzeiten ein Auffliegen in deutschem Luftraum (Ost- und Südkonzepte) möglich ist. Der Regierungs-rat bedauert, dass der SIL-Bericht in grenzüberschreitender Hinsicht nicht abgesichert ist. Falls die Unterlagen noch Korrekturen erfahren, sind diese nochmals zur Vernehmlassung zu unterbreiten.

Ergebnisse der Begleitgruppensitzung vom 2. November 2012

An der Sitzung der Begleitgruppe konfrontierten ein vom Flughafen erstellter Film und ein Referat der Skyguide die Sitzungsteilnehmenden mit neuen Sicherheitsmassnahmen (Entflechtung von Flugrouten). Die Massnahmen werden im SIL-Bericht vom 5./9. Oktober 2012 in dieser Art nicht erwähnt und stehen teilweise sogar im Widerspruch zum SIL-Bericht und zu bisherigen Entscheiden im SIL-Verfahren. Einige dieser Massnahmen können eine stärkere Belastung des Kantons Aargau bewirken. Andere Massnahmen (zum Beispiel Südstarts straight als Hauptabflug beim Nordkonzept) sind wegen ihrer Lärmbelastung rechtlich und politisch kaum in der vorgetragenen Art umsetzbar.

Mangels schriftlicher Unterlagen ist es dem Regierungsrat nicht möglich, zu den neu vorgestellten Massnahmen Stellung zu nehmen. Wir erwarten, dass die Massnahmen ordentlich dokumentiert (inklusive Lärmberechnungen) den Kantonen zur Stellungnahme unterbreitet werden.

Antrag 1:

Aufgrund der Wichtigkeit der Änderungen im SIL-Objektblatt Zürich ist das Sachplanverfahren mit vollständigen Unterlagen und ordentlichen Vernehmlassungsfristen durchzuführen. Das Verfahren zur Ratifizierung des Staatsvertrags ist vom SIL-Verfahren insofern zu entkoppeln, als mit dem Entscheid über den Staatsvertrag keine abschliessende Verbindlichkeit bezüglich dem SIL-Verfahren verbunden werden darf.

2. Abstimmung mit der Raumentwicklung

2.1 Grundsätzliches

Der Regierungsrat stellt fest, dass der Staatsvertrag erhebliche Auswirkungen auf den Flughafen und die Bevölkerung auch im Kanton Aargau hat. Diese Auswirkungen machen eine erneute Abstimmung des Flugbetriebs mit der Siedlungsentwicklung erforderlich. Der Regierungsrat begrüsst, dass das Sachplanverfahren nochmals aufgenommen wird. Dabei erwartet der Regierungsrat, dass das Verfahren in der gleichen Qualität wie bisher weitergeführt wird.

Für die schweizinterne Verteilung der Flugbewegungen lässt der Staatsvertrag einen relativ grossen Entscheidungsspielraum. Es ist deshalb erforderlich, mit den betroffenen Kantonen den Koordinationsprozess wieder aufzunehmen. Der Kanton Aargau wird dabei auch die betroffenen Gemeinden einbeziehen.

2.2 Unterschiedliche Rechtslage zwischen Kanton Zürich und Kanton Aargau

Wir stellen fest, dass für die Regelung des Flugbetriebs am Flughafen Zürich sowohl sachliche wie auch politische Kriterien (zum Beispiel "traditionelle Nordausrichtung", Fairnessüberlegungen usw.) beigezogen werden. Für den Kanton Aargau ist das Sachplanverfahren (in Verbindung mit der Richtplanung) bei der Regelung des Flugbetriebs die einzige Möglichkeit,

seine Interessen auf konzeptioneller Stufe einzubringen, dies im Gegensatz zum Kanton Zürich, der im Rahmen des Zürcher Flughafengesetzes ein umfassendes Mitspracherecht gesichert hat. Unter diesen Umständen sind für den Kanton Aargau im SIL nicht nur die Abgrenzung des lärmbelasteten Gebiets von Bedeutung sondern auch die Wahl der Flugbetriebsvarianten, ein Mitwirkungsrecht bei der Festlegung der Flugrouten, beim Controlling usw.

2.3 Umfang der Unterlagen

Die Unterlagen vom 5./9. Oktober 2012 sind aus nachvollziehbaren Gründen unvollständig. Eine Liste mit offenen Fragen und fehlenden Unterlagen wurde dem BAZL bereits zugestellt. Daher kann noch keine abschliessende Beurteilung der Konsequenzen auf den Raum und die Betroffenheit unseres Kantons vorgenommen werden. Im Weiteren war eine Abstimmung mit den anderen betroffenen Kantonen nur ansatzweise möglich. Deshalb kann der Regierungsrat nur vorläufig und provisorisch Stellung nehmen. Im Rahmen des Koordinationsverfahrens, also vor der Überarbeitung des Objektblatts ist den Kantonen aufgrund von vollständigen Unterlagen nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Dabei ist die Vernehmlassungsfrist so festzulegen, dass ein Einbezug der betroffenen Gemeinden möglich ist.

2.4 Differenzen zum aargauischen Richtplan

Um die Auswirkungen des Flugbetriebs mit der Siedlungsentwicklung im Kanton Aargau abzustimmen, hat der Grosse Rat im kantonalen Richtplan (Kapitel M 7.1) die über den Kanton Aargau führenden Flugrouten und ihre Belegung (Routenindex-Monitoring) festgesetzt. Erste Berechnungen zeigen, dass die vorgeschlagenen Varianten die Routenindex-Obergrenzen überschreiten. Im Weiteren werden neue und geänderte Flugrouten vorgestellt. Die neuen Differenzen zum Aargauer Richtplan sind zu bereinigen und es ist allenfalls eine Anpassung des Richtplans vorzunehmen. Wir laden das BAZL ein, die Koordination zwischen dem SIL und der Richtplanung mit dem Kanton zu besprechen.

Antrag 2:

Die vorgeschlagenen Anpassungen des SIL-Objektblatts stimmen mit dem aargauischen Richtplan nicht überein. Die Differenzen sind zu bereinigen; Sachplan und Richtplan sind aufeinander abzustimmen.

3. Kriterien zur Beurteilung der Varianten für die Umsetzung des Staatsvertrags

Der Regierungsrat hat die im Vernehmlassungsbericht aufgeführten Varianten soweit beurteilt, als dies die unvollständigen Unterlagen zulassen. Dabei hat er die folgenden Kriterien beigezogen:

Sicherheit

Varianten mit häufigen Konzeptwechseln schneiden unter diesem Kriterium wegen der hohen Komplexität schlecht ab (Varianten 4 und 5). Der gekröpfte Nordanflug (GNA) mit Anflug aus Westen wird aus Sicherheitsgründen abgelehnt, sofern der Anflug über die Kernanlagen im Unteren Aaretal geführt wird.

Kapazität, Robustheit

Schon aufgrund der wirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens ist es für den Regierungsrat wichtig, dass leistungsfähige und robuste Flugbetriebskonzepte eingesetzt werden. Varianten mit häufigen Konzeptwechseln schneiden auch unter diesem Kriterium schlecht ab. Über die Kapazität (auch Startkapazität) und Robustheit von **gekröpften Nordanflügen** geben die zugestellten Unterlagen keine Auskunft. Es ist jedoch absehbar, dass mit dem GNA-Konzept nur eine beschränkte Landekapazität erreicht werden kann (kein Platz zum Aufklinieren). Diese genügt für den Betrieb an Wochenenden (06.00 Uhr bis 09.00 Uhr), welcher eine Start- und eine Landewelle (SIL-Bericht S. 55) umfasst, nicht. Aus den Erfahrungen mit dem GNA auf Sicht muss auch vermutet werden, dass auch die Startkapazität für den Wochenendbetrieb nicht genügt.

Lärm, Belastung der Bevölkerung, Fairness

Leider liegen noch keine Lärmberechnungen zu den vorgeschlagenen Varianten vor. Der Regierungsrat beurteilt die Belastung der Bevölkerung nicht nur nach der Anzahl betroffener Personen über dem Immissionsgrenzwert (IGW). Um die Varianten miteinander zu vergleichen, ist der Zürcher Fluglärmindex geeigneter, da auch die Lärmintensität und die zeitliche Verteilung (Tagesrandstunden) gewichtet werden. Auch diese Berechnungen liegen noch nicht vor und sollen nachgeliefert werden.

Nach dem heutigen Stand der Unterlagen kann einzig das Kriterium Fairness beurteilt werden. Darunter verstehen wir:

- für die Beurteilung der Varianten müssen Landungen **und** Starts bewertet werden;
- keine Region soll die Mehrbelastung alleine tragen müssen;
- keine Region darf im Vergleich zum heutigen Betrieb erheblich entlastet werden;
- nach Möglichkeit soll für jede Region eine Nachtruhe von > 7 Stunden gewährleistet werden; die ersten Landungen und Starts sollen grundsätzlich nicht über die gleiche Region geführt werden wie die letzten An- und Abflüge in der Nacht.

4. Beurteilung der Betriebsvarianten im Vernehmlassungsbericht

4.1 Betriebsvariante ab Ratifizierung (ca. 2014)

Der SIL-Bericht (S. 53) schlägt vor, während der an Werktagen um eine Stunde vorverlegten Sperrstunde entsprechend früher auf das Ostkonzept umzustellen. Der Vorschlag ist aus betrieblicher Sicht naheliegend. Der Regierungsrat geht davon aus, dass die Belastung durch die zusätzlichen 4 % Nordstarts toleriert werden kann und keine Veränderung in der

Disposition der Abflüge erforderlich wird. Der vorgeschlagenen Umsetzung ab Ratifizierung wird zugestimmt.

4.2 Betriebsvarianten ab 2020

Wie erwähnt, ist aufgrund der unvollständigen Unterlagen erst eine vorläufige und provisorische Beurteilung der vorgeschlagenen Varianten möglich. Vorab werden die Varianten ausgeschlossen, die nicht weiter verfolgt werden sollen, weil sie offensichtlich die Beurteilungskriterien nicht erfüllen.

Var	Morgen Werktags	Morgen Sa/So	Abend	Beurteilung
1	Ost	Ost	Ost	Sicherheit, Kapazität und Lärm: günstig Maximale Entlastung Süden und Doppelbelastung Osten widerspricht Fairnessprinzip Antrag: Bewertung siehe unten
2	GNA	GNA	Ost	Sicherheitsnachweis GNA fehlt Machbarkeit kann nicht beurteilt werden. Die Kapazitäten werden am Samstag/Sonntag nicht genügen, um die Lande- und Startwellen aufzunehmen. Antrag: nicht weiterverfolgen
3a	GNA-West	Süd	Ost	Sicherheitsnachweis GNA fehlt Machbarkeit kann nicht beurteilt werden. Kapazität- und Lärmberechnungen fehlen Doppelbelastung des Surbtals GNA mit Anflug von Westen als Standardroute ist nicht akzeptabel, Begründung siehe Kapitel 5 Antrag: nicht weiterverfolgen
3b	GNA-Ost	Süd	Ost	Sicherheitsnachweis GNA fehlt Machbarkeit kann nicht beurteilt werden Kapazität- und Lärmberechnungen fehlen, Beurteilung GNA siehe Kapitel 5 Antrag: weiterverfolgen
4	GNA	Süd+ GNA	Ost	Sicherheit, Kapazität ungünstig (häufige Konzeptwechsel), Lärm ärgerlich (wecken von 2 Korridoren) Antrag: nicht weiterverfolgen
5	GNA	Süd+ GNA	Süd/ Ost	Sicherheit, Kapazität ungünstig (häufige Konzeptwechsel), Lärm ärgerlich (wecken von 2 Korridoren) Antrag: nicht weiterverfolgen
6	Süd	Süd	Ost	Sicherheit und Kapazität günstig, Lärm ungünstig Muss als Rückfallebene auf jeden Fall weiterverfolgt werden, falls GNA nicht machbar ist Antrag: als Rückfallebene weiterverfolgen

Bewertung Variante 1: Aus Sicht des Kantons Aargau ist die Variante 1 die optimale Variante, aber unter Berücksichtigung des Grundsatzes der fairen Lastenverteilung verzichten wir auf den Antrag, diese vorrangig weiter zu verfolgen. Sollten andere Kantone diese Variante unterstützen, so kann der Kanton Aargau dieser Variante folgen.

4.3 Zusätzliche Betriebsvariante

Zusätzlich zu den im Bericht vorgeschlagenen Varianten ist die Variante "Verzicht auf Anflüge vor 06.30 Uhr" zu diskutieren. Diese könnte ideal mit den Varianten 1, 3 und 6 kombiniert werden. Die Sperrhalbstunde von 06.00 Uhr bis 06.30 Uhr an Werktagen ist betrieblich nachteilig und für die Betroffenen schwer zu akzeptieren. Vor diesem Hintergrund muss die Notwendigkeit der Anflüge wie auch der Abflüge vor 06.30 Uhr nochmals geprüft werden.

Antrag 3:

Der vorgeschlagenen Umsetzung ab Ratifizierung (ab ca. 2014) wird zugestimmt.

Im Hinblick auf den Flugbetrieb ab 2020 sollen die Betriebsvariante 3b (GNA Ost/Süd, Ost) und die Betriebsvariante 6 (Süd/Süd, Ost) als Rückfallebene, falls der GNA nicht machbar ist, weiterverfolgt werden.

5. Beurteilung der Betriebskonzepte mit gekröpften (gekrümmten) Nordanflügen

Die Angaben zum Flugbetriebskonzept mit gekröpftem Nordanflug im Bericht vom 5./9. Oktober 2012 sind unvollständig, was nachvollziehbar ist, da diese erst konzipiert und die Machbarkeit nachgewiesen werden müssen. Es fehlen Machbarkeitsstudien, Routenführungen und ihre Belegung, Lärmberechnungen und Angaben über die Verteilung der Anflüge aus Westen und aus Osten. Erst aufgrund dieser Unterlagen wird eine erhärtete Stellungnahme des Regierungsrats zu diesem für den Kanton Aargau kritischen Flugbetriebskonzept möglich sein.

Aufgrund der im früheren SIL-Verfahren aufgearbeiteten Unterlagen geht der Regierungsrat davon aus, dass Flugbetriebskonzepte mit gekröpften Nordanflügen grundsätzlich nur unter folgenden Bedingungen akzeptiert werden können:

- GNA müssen hinsichtlich Sicherheit, Kapazität und Robustheit gleichwertig wie gerade Anflüge sein.
- Der GNA soll nur über kurze Zeiten geflogen werden, da die Kapazitäten mit grösster Wahrscheinlichkeit um einiges tiefer liegen, als bei einem geraden Anflug. Da der Flughafen bereits durch die Auflagen des Staatsvertrags in seinem Betrieb beschränkt ist, sind weitere durch spezielle Flugverfahren verursachte Begrenzungen nur über kurze Zeit tolerierbar.
- GNA müssen aus den Warteräumen respektive via den Warteräumen direkt zur Landebahn geführt werden, wie dies aus dem Vernehmlassungsbericht (S. 32 f.) auch hervor geht. Ein Aufflinieren über dicht besiedeltem Gebiet ist nicht zulässig, da das Aufflinieren schon vor 06.00 Uhr erfolgen müsste und sehr viel Betroffenheit auslösen würde.

- Eine "Doppelbelastung" (letzte Starts in der Nacht und erste Landungen am Morgen über das gleiche Gebiet) ist zu vermeiden. Gegebenenfalls ist der Nachtbetrieb entsprechend anzupassen.
- Die Flugroute des GNA darf nicht über Kernenergieanlagen führen (Kernkraftwerk Beznau [KKB], Kernkraftwerk Leibstadt [KKL], Zwischenlager Würenlingen [ZWILAG]).
- Auf Umwegflüge ist zu verzichten. Die Planung hat zu berücksichtigen, dass 80 % aller Anflüge zwischen 06.00 Uhr und 06.30 Uhr aus Osten erfolgen; die Einführung dieser Flüge auf eine Flugroute von Westen kann nicht akzeptiert werden, soweit nicht zwingende Gründe (zum Beispiel Wetter) vorliegen.

Zudem ist zu berücksichtigen, dass

- der GNA mit Westanflug in der Regel mit Rückenwind geflogen werden muss, was ein massiv erhöhtes Risiko bedeutet. Zusätzliche Risiken bei einem ohnehin schon komplexen und risikobehafteten Anflug sind nicht akzeptabel.
- Beim GNA mit Westanflug muss davon ausgegangen werden, dass keine Starts erfolgen können. Dies kann zwar für den Kanton Aargau vorteilhaft sein, schränkt aber den Flughafen ein.

Der Regierungsrat lehnt daher den GNA mit Anflug aus Westen aus Gründen der Sicherheit, Kapazität, Bedarf (nur 20 % der Flüge kommen aus dem Westen), Windrichtung und Stabilität sowie wegen der Doppelbelastung des Surbtals grundsätzlich ab.

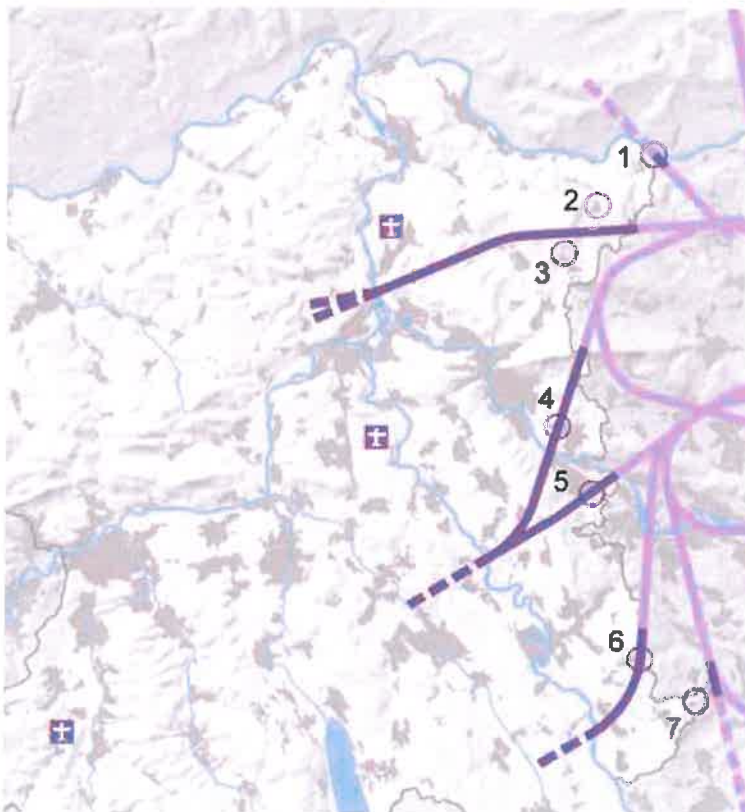
Antrag 4:

Der gekröpfte Nordanflug mit Anflug aus Westen wird aus grundsätzlichen Erwägungen abgelehnt.



6. Beurteilung der Abflugrouten

6.1 Stellungnahme zu den geänderten Abflugrouten

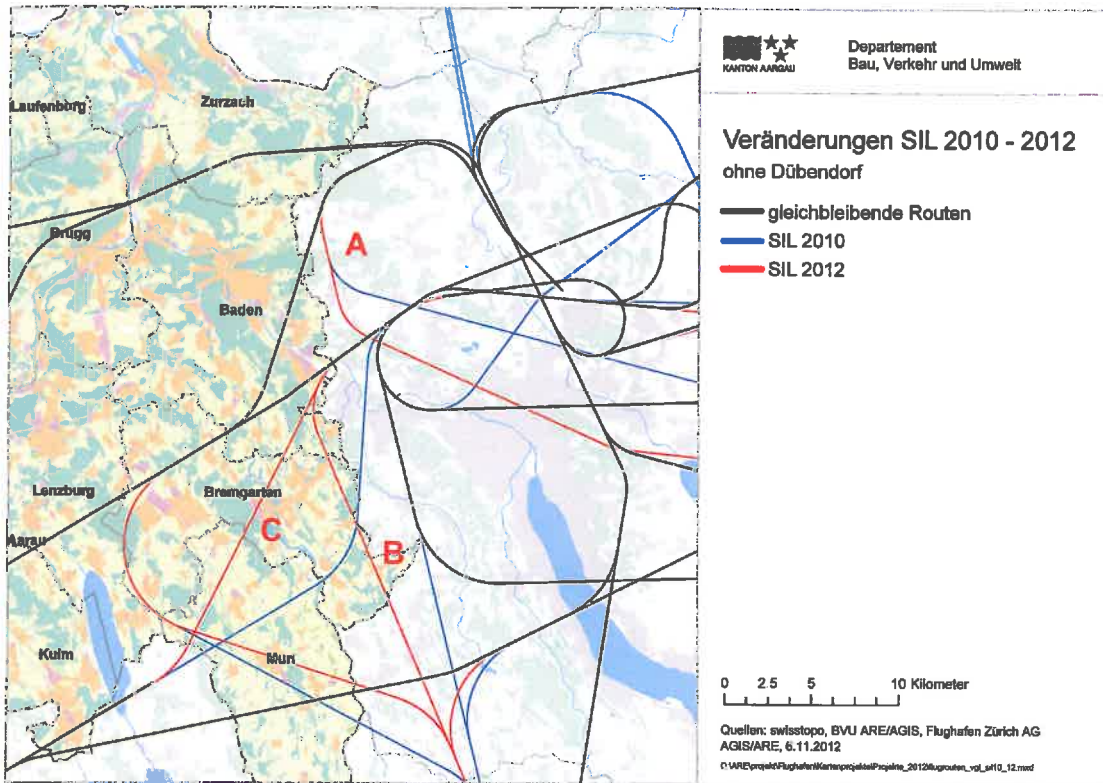
Im aargauischen Richtplan, der vom Grossen Rat am 20. September 2011 beschlossen wurde, sind die wichtigsten Flugrouten über dem Kanton in einer Teilkarte dargestellt (Richtplan Kapitel M 7.1). Diese Flugrouten wurden im SIL-Koordinationsprozess in Zusammenarbeit mit dem Kanton räumlich abgestimmt. Im festgesetzten Planungsgrundsatz G wird verlangt, dass der Kanton vor einer Änderung von Flugrouten im SIL anzuhören sei. Diese Abstimmung ist bisher noch nicht erfolgt.



Ausschnitt aus der Richtplan-
Teilkarte M 7.1

-  Flugrouten (SIL-
Schlussbericht
vom 3. 2. 2010)
-  Berechnungsorte
RX-Monitoring

Zu den neuerdings vorgesehenen Routeänderungen, welche den Kanton Aargau betreffen, nimmt der Regierungsrat folgendermassen Stellung:



Route A

Die Bewegungszahlen auf dieser Route werden gegenüber heute bei allen Varianten vervielfacht. Selbst wenn der Staatsvertrag nicht zustande kommen sollte, wird beabsichtigt, diese Route aufgrund der Optimierung des Ostkonzepts erheblich stärker zu belasten. Dies wird zu einer erheblichen Mehrbelastung der betroffenen Gemeinden (Schneisingen, Ehrendingen) führen. Falls die Optimierung auch im Nachtbetrieb eingesetzt wird, sind neue Grenzwertüberschreitungen im Kanton Aargau zu erwarten. Der Regierungsrat erwartet, dass die Routenbelegung und die zu erwartende Streuung ausgewiesen und die Lärmbelastung berechnet werden.

Die aus Sicherheitsgründen (Entflechtung An- und Abflüge im Osten) leicht südlich gelegte Route kann nur akzeptiert werden, soweit geeignete Massnahmen getroffen werden, um die Nominalroute einzuhalten und eine Streuung zu vermeiden. Im Weiteren ist im Nachtbetrieb an der Aufteilung leftturn/rightturn von höchstens 2/3 zu 1/3 festzuhalten; eine Ausweitung des lärmbelasteten Gebiets im Kanton Aargau (und Zürich West) kann nicht akzeptiert werden.

Route B

Die Startroute 28 mit leftturn direkt Richtung Süden wurde bisher östlich des Limmattals geführt. Neu soll diese Route vorerst über das dicht besiedelte Gebiet Spreitenbach/Dietikon geführt werden, was zu Umwegflügen und einer erheblichen Mehrbelastung des Kantons Aargau führt. Nach Auskunft des Flughafens sei diese Verschiebung zur Entflechtung mit dem militärischen Flugbetrieb in Emmen notwendig.

Für den Regierungsrat ist diese Verschiebung nicht nachvollziehbar. Es muss erneut festgestellt werden, dass bei der Abstimmung des militärischen mit dem zivilen Flugbetrieb zwischen dem Eidgenössischen Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) und der Skyguide die Interessen der Bevölkerung und der Kantone ebenso wie die wirtschaftlichen Interessen (Umwegflüge) überhaupt nicht berücksichtigt werden. Veränderungen in kurzen Zeitfenstern müssten geprüft werden. Der Regierungsrat lehnt die Änderung der Routenführung in der dargestellten Art ab. Hinsichtlich des Luftraums für den Jet-Betrieb in Emmen sind Alternativen aufzuzeigen.

Route C

Die neue ab Spreitenbach südwestwärts führende Route ist weitgehend so geführt, dass die Siedlungsgebiete nicht direkt überflogen werden. Die Route kann akzeptiert werden.

6.2 Fehlende Route direkt Richtung Süden

Für Abflüge nach Nordstarts (32/34) zu Destinationen im Süden fehlen direkte Flugrouten. Diese Abflüge werden zwischen Wettingen und Würenlos auf die Route über den Mutschellen und erst anschliessend Richtung Süden geführt. Um die Flüge nach Süden zu bündeln und auch im Hinblick auf die FL-80-Regel soll diese Route festgelegt werden. Diese Massnahme ist notwendig, nachdem die Anzahl Nordstarts praktisch verdoppelt werden.

6.3 Südstarts straight

In der Stellungnahme vom 28. Oktober 2009 zum SIL-Schlussbericht hat der Regierungsrat der Einführung einer beschränkten Anzahl Südstarts straight zugestimmt, sofern dadurch der Flugbetrieb stabilisiert und die Verspätungsanfälligkeit bei Schlechtwetter reduziert wird. An dieser Haltung kann auch unter dem Staatsvertrag festgehalten werden.

6.4 Nachtbetrieb (Abflüge)

Der Regierungsrat hat in seiner Stellungnahme vom 24. November 2010 klar verlangt, dass der Nachtbetrieb zu überarbeiten ist. Die grossflächige Überschreitung der Planungswerte im Surbtal steht in scharfem Widerspruch zum kantonalen Richtplan, welcher in diesem Gebiet einen kantonalen Entwicklungskorridor festsetzt. Bei der Überarbeitung ist insbesondere die Aufteilung der Nordstarts leftturn/rightturn zu optimieren. Eine Umlagerung der Starts von der Surbtalroute auf die südwestlich führende Route wird abgelehnt, weil sonst die Planungswertüberschreitung auf die Gemeinden im Limmattal über das Mutschellengebiet bis ins Reusstal ausgedehnt würde.

Im Bericht vom 5./9. Oktober 2012 (S. 57) hält das BAZL fest, dass der Nachtbetrieb bei allen Varianten sowie bei den bisherigen SIL-Nachtkonzepten "praktisch identisch" sei. An demnorts werden jedoch Änderungen am Ostkonzept – dieses wird im Nachtbetrieb eingesetzt – vorgenommen, insbesondere bezüglich der Starts. Aus Fachsicht ist davon auszugehen, dass diese Änderungen Auswirkungen auf die Abgrenzung des lärmbelasteten Gebiets haben. Auch hinsichtlich des Nachtbetriebs sind deshalb Lärmberechnungen vorzunehmen und dem Regierungsrat aufgrund von vollständigen Unterlagen nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

Antrag 5:

Die den Kanton Aargau betreffenden Änderungen der Startrouten sind entsprechend den aufgeführten Erwägungen mit der Siedlungsentwicklung abzustimmen.

Eine Flugroute direkt Richtung Süden bei Nordstarts muss im SIL aufgenommen werden.

Der Einführung einer beschränkten Anzahl Südstarts straight wird zugestimmt, sofern dadurch der Flugbetrieb stabilisiert und die Verspätungsanfälligkeit bei Schlechtwetter reduziert wird.

Der Nachtbetrieb (Abflüge) ist entsprechend den aufgeführten Erwägungen zu überarbeiten.

7. Stellungnahme bezüglich Flugplatz Dübendorf

Der Regierungsrat hat in der Stellungnahme vom 21. Dezember 2011 umfassend zu den Änderungen des SIL-Objektblatts "Dübendorf" Stellung genommen. Er hat die Änderungen der Flugrouten abgelehnt und gefordert, auf die aviatische Nutzung des Flugplatzes Dübendorf zu verzichten. Falls auf einen Weiterbetrieb des Flugplatzes Dübendorf nicht verzichtet werden könne, sei dem zivilen Flugbetrieb des Flughafens auf den im bisherigen SIL-Prozess vereinbarten Flugrouten grundsätzlich Priorität einzuräumen.

Der Weiterbetrieb des Flugplatzes Dübendorf mit einem Luftraum, welcher für ab dem Flughafen Zürich verkehrenden Flugzeuge gesperrt ist, verursacht erhebliche Erschwernisse für den Flugbetrieb in Zürich. Es müssen Sicherheitsrisiken und Umwege in Kauf genommen werden. Die Lärmbelastung im dicht besiedelten Zürcher und Aargauer Limmattal wird massiv erhöht. Dem Landesflughafen mit seiner hohen wirtschaftlichen Bedeutung ist gegenüber dem militärischen Trainingsbetrieb unbedingt Priorität einzuräumen.

Der Regierungsrat hält an der Ablehnung der Änderung der Flugrouten aufgrund der Nutzung des Flugplatzes Dübendorf durch die Luftwaffe fest. Im Übrigen wird auf die Stellungnahme vom 21. Dezember 2011 verwiesen.

Antrag 6:

Die Änderung der Flugrouten aufgrund der Nutzung des Flugplatzes Dübendorf durch die Luftwaffe wird abgelehnt.

8. Weiteres Vorgehen

Der Regierungsrat beantragt, das SIL-Verfahren mit folgenden Verfahrensschritten fortzusetzen:

- Die fehlenden Unterlagen sind vom BAZL zu erarbeiten.
- Anschliessend ist den Kantonen im Rahmen des Koordinationsverfahrens nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Frist 3 Monate, um den Einbezug der Gemeinden zu ermöglichen.
- Erst anschliessend sollen die Änderungen am Objektblatt formuliert und das öffentliche Mitwirkungsverfahren durchgeführt werden.

Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung können ohne Vorliegen eines genehmigten Sachplans (Objektblatt) Änderungen des Betriebsreglements genehmigt werden, welche zum Beispiel wegen neuem Recht notwendig sind. Unter diesen Voraussetzungen können die ab Ratifizierung geltenden Änderungen des Flugbetriebs genehmigt und umgesetzt werden, auch wenn das Objektblatt noch nicht genehmigt ist. Ebenso können die Fachleute (Flughafen, Skyguide) ihre Planungsarbeiten für den Pistenausbau und den GNA weiterführen; sie müssen die Genehmigung des SIL-Objektblatts nicht abwarten.

Antrag 7:

Die Unterlagen sind zu ergänzen und es ist den Kantonen im Rahmen des Koordinationsverfahrens eine Frist von 3 Monaten zur Stellungnahme zu geben.

9. Offene Punkte aus dem bisherigen SIL-Verfahren

Der Regierungsrat macht darauf aufmerksam, dass aus den bisherigen Stellungnahmen im SIL-Verfahren noch einige weitere Differenzen offen sind, so im Speziellen:

- Nachtbetrieb (Abstimmung mit der Raumentwicklung des Kantons Aargau, Überschreitung der Lärm-Planungswerte im Surbtal, Nachtruhe zwingend ab 23.30 Uhr)
- Massnahmen zur kontinuierlichen Lärmreduktion, Controlling

Schliesslich hat das BAZL in Aussicht gestellt, eine vorgezogene Optimierung der Routenführung der Westabflugrouten im Bereich Mutschellen zu prüfen, falls sich das definitive Betriebsreglement verzögern sollte.

Der Regierungsrat erwartet, dass diese Anliegen bei der weiteren Planung berücksichtigt werden.

10. Schlussbemerkung

In der Stellungnahme vom 24. Oktober 2012 hat der Regierungsrat dem Staatsvertrag aus einer Gesamtsicht zugestimmt. Ähnlich haben sich auch der Standortkanton und die übrigen betroffenen Kantone geäußert. Mit dem vorliegenden SIL-Bericht hat das UVEK die betroffenen Kantone hart gefordert, in sehr kurzer Zeit Stellung zu nehmen zu einem Bericht mit grosser Tragweite. Es gilt nun, den SIL-Prozess in geordneten Bahnen weiterzuführen, um auch schweizintern eine Planungssicherheit und damit das nötige Vertrauen zu schaffen.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anträge und versichern Sie, sehr geehrte Damen und Herren, unserer ausgezeichneten Wertschätzung.

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATS

Landammann:



Susanne Hochuli

Staatsschreiber:



Dr. Peter Grünenfelder

Kopie an:

- Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Regierungsrat Ernst Stocker, Neumühlequai 10, 8090 Zürich
- Departement Bau und Umwelt des Kantons Thurgau, Regierungsrat Dr. Jakob Stark, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld
- Baudepartement des Kantons Schaffhausen, Regierungsrat Dr. Reto Dubach, Regierungsgebäude, 8200 Schaffhausen
- Volkswirtschaftsdepartement des Kantons St. Gallen, Regierungsrat Benedikt Würth, Davidstrasse 35, 9001 St. Gallen
- Departement Bau, Verkehr und Umwelt