

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, 24. Oktober 2012

Vertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Bundesrepublik Deutschland über die Auswirkungen des Betriebs des Flughafens Zürich auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 21. September 2012 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) das Vernehmlassungsverfahren zum Staatsvertrag mit der Bundesrepublik Deutschland eröffnet. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

1. Stellungnahme zum Staatsvertrag

Der Regierungsrat stellt fest, dass mit dem Staatsvertrag eine Region rund um den Flughafen aufgrund der unterschiedlichen Staatszugehörigkeit eine Sonderbehandlung erfährt. Die süddeutsche Bevölkerung wird bei der Verteilung der Belastungen durch den Flugbetrieb privilegiert und kann nach dem Vertragsentwurf einen höheren Schutz beanspruchen.

Wie die Erfahrungen im Beschwerdeverfahren gegen die deutsche Durchführungsverordnung (DVO) gezeigt haben, ist aufgrund der bilateralen Verträge mit der Europäischen Union nicht gewährleistet, dass die Bevölkerung Deutschlands und der Schweiz im Hinblick auf die Fluglärmbelastung gleich behandelt wird, so, wie wenn keine Landesgrenze bestehen würde. Der Regierungsrat nimmt zur Kenntnis, dass die Erfolgsaussichten in Rechtsmittelverfahren vor europäischen Gerichten äusserst gering sind.

Vor diesem Hintergrund ist der Staatsvertrag ein vertretbarer Ansatz, in dem die Vorteile die Nachteile der höheren Belastung der Bevölkerung im Westen, Osten und Süden überwiegen. Der Staatsvertrag bringt insbesondere Rechtssicherheit und ermöglicht dem Flughafen trotz restriktiven Bedingungen ein nachhaltiges Wachstum.

Mit einer Ablehnung des Staatsvertrags würde die Schweiz ein unkalkulierbares Risiko eingehen, indem Deutschland die Regeln für die Benutzung des süddeutschen Luftraums einseitig und kurzfristig – wohl in Anlehnung an die "Stuttgarter Erklärung" – verschärfen würde. Es müsste mit empfindlichen wirtschaftlichen Schäden und wesentlichen Mehrbelastungen der Schweizer Bevölkerung gerechnet werden.

Der Regierungsrat bewertet das Verhandlungsergebnis zum Staatsvertrag nur als teilweise befriedigend. Positiv ist die Regelung mit Zeitfenstern (statt Überflugkontingenten) zu bewerten. Aus Aargauer Sicht problematisch ist jedoch die Sperrzeit werktags von 06.00 Uhr bis 06.30 Uhr, weil nur für eine halbe Stunde ein weiteres Flugbetriebskonzept eingesetzt werden muss und der heute weitestgehend akzeptierte Morgenbetrieb von Süden her wieder infrage gestellt wird. Auch wird bedauert, dass der Vertrag weiterhin Nordstarts geradeaus ausschliesst. Wenn man bedenkt, dass rund ein Viertel der in Zürich startenden Flugzeuge eine Destination in Deutschland anfliegt, sind die Umwegflüge über der Schweiz und die damit verbundene Belastung unserer Bevölkerung in keiner Weise verständlich.

Der mögliche Pistenausbau ist für den Regierungsrat als grundsätzliche Option im Staatsvertrag akzeptabel, wenn er dem Flughafen ein moderates, nachhaltiges Wachstum ermöglicht. Es ist für den Regierungsrat wichtig darauf hinzuweisen, dass der Flughafen in seiner heutigen Ausrichtung für die wirtschaftliche Entwicklung der Metropolitanregion Zürich und des Aargaus bedeutend ist und demzufolge auch eine – beschränkte – Wachstumsperspektive haben soll.

Es ist festzustellen, dass der Kanton Aargau mit dem Staatsvertrag ungeachtet der Möglichkeit des gekröften Nordanflugs mit Westanflug mehr Lasten zu tragen haben wird, da zum Beispiel wegen der erhöhten Anzahl Anflüge von Osten voraussichtlich vermehrt die Starts nach Westen mit starker Linkskurve geflogen werden müssen. Es gilt daher, im SIL-Verfahren einen fairen Prozess einzuhalten, der Anflüge und Abflüge gleichwertig behandelt.

Der Regierungsrat stimmt dem Staatsvertrag aus einer Gesamtsicht zu. Er weist aber auf die nachfolgenden Ergänzungen unter Ziffer 2 ff. hin.

2. Wichtige Ergänzung in der Botschaft zum Staatsvertrag

Es fällt auf, dass das Thema Starts im Botschaftsentwurf weitgehend ausgeklammert wird. Dies kann nicht akzeptiert werden, denn die Belastung durch die Abflüge, die mehrheitlich über das Furt- und Surbtal, die Stadt Zürich und über den Kanton Aargau führen ist grösser als die leiseren Landungen. Der Kanton Aargau, der heute schon mit rund 70 % aller Abflüge belastet ist, muss diesbezüglich mit einer regionalen Verschiebung und allenfalls mit Mehrbelastungen rechnen.

Der Regierungsrat erwartet, dass bei der Umsetzung des Staatsvertrags auch die Belastungen durch Starts zu analysieren sind. Im Interesse der Akzeptanz ist auch bezüglich der Starts eine ausgewogene Verteilung der neuen Lasten anzustreben.

Antrag:

Der Regierungsrat fordert, dass in der Botschaft an das Parlament zum Staatsvertrag die Problematik der Abflüge über den westlichen Teil des Kantons Zürich, über die Stadt Zürich und über den Kanton Aargau gleich wie die Problematik der Anflüge in einem separaten Kapitel in der Botschaft aufgeführt wird. Nur so kann garantiert werden, dass in der politischen Behandlungen Anflüge und Abflüge gleichwertig beurteilt werden und dass sich die Behandlung nicht einseitig nur auf die Anflüge konzentriert.

3. Verknüpfung der Behandlung des Staatsvertrags mit dem SIL-Verfahren

Unter Berücksichtigung des grossen Zeitdrucks, dem die Genehmigung des Staatsvertrags unterstellt wurde, kann der Regierungsrat zustimmen, dass der Staatsvertrag vor dem Abschluss des SIL-Verfahrens behandelt wird. Er weist aber klar darauf hin, dass im SIL-Verfahren An- und Abflüge gleichwertig zu behandeln sind.

Der Regierungsrat erwartet daher, dass im SIL-Koordinationsverfahren alle möglichen Varianten aufgrund von vollständigen Unterlagen (inklusive Lärmberechnungen) evaluiert werden und dass die betroffenen Kantone, insbesondere Zürich und Aargau, in die Evaluation einbezogen werden, bevor das Objektblatt überarbeitet wird.

4. Wichtige Konsequenzen für den Aargau

Die Auswirkungen des Staatsvertrags auf den Kanton Aargau hängen weitgehend davon ab, wie der Vertrag schweizintern umgesetzt wird. Der zugestellte Botschaftsentwurf verweist hierzu richtigerweise im Wesentlichen auf das Koordinationsverfahren zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL).

Für den Kanton Aargau ist die Umsetzung des Staatsvertrags in zwei Aspekten kritisch, nämlich bezüglich der Veränderungen im Abflugregime, die zu einer wesentlichen Zunahme der Belastungen des östlichen Aargaus führen können und bezüglich der noch offenen Option des gekrüppften Nordanflugs mit Westanflug.

Aufgrund der höheren Anzahl Anflüge, die von Osten oder Süden zu erfolgen haben, kann sich eine Verschiebung der Abflüge Richtung Westen ergeben, sodass im Kanton Aargau eine grössere Belastung bis hin zu Planungswertüberschreitungen möglich wird. Dies widerspricht den Absichten des Regierungsrats, da damit das wichtige kantonale Entwicklungsgebiet des Ostaargaus stark pönalisiert würde. Es gilt daher, die Starts und Landungen gleichwertig zu planen und festzulegen.

Der Regierungsrat bedauert, dass der gekröpfte (neu: gekrümmte) Nordanflug mit Westanflug zulässig bleiben soll. Der Regierungsrat beurteilte den gekröpften Nordanflug mit Westanflug zuletzt in der Stellungnahme vom 24. November 2010 zum SIL-Objektblatt kritisch und beantragte, auf diese Anflugvariante vollständig zu verzichten. Wichtige Gründe für die Ablehnung sind

- die Doppelbelastung des Surbtals durch die Kombination der letzten Starts in der Nacht mit den ersten (gekröpften) Anflügen am Morgen über dasselbe Gebiet
- die Tatsache, dass nur zwei Flüge in der ersten halben Tagesstunde (6.00 Uhr bis 6.30 Uhr) von Westen anfliegen, dafür 13 von Osten, die bei einem gekröpften Nordanflug West über das ganze Gebiet der Stadt Zürich und das Limmat- und Aaretal geführt werden müssten
- Sicherheitskriterien, indem zum Beispiel beim gekröpften Nordanflug West normalerweise mit Rückenwind gelandet werden muss oder der Überflug der Kernenergieanlagen
- der fehlende Nachweis der technischen Durchführbarkeit.

Der Regierungsrat hält an seiner Beurteilung vom November 2010 fest und lehnt den gekröpften Nordanflug mit Westanflug grundsätzlich ab. Er wird die neu in die Diskussion gebrachten Varianten des gekröpften Nordanflugs mit Ostanflug prüfen und nach den gleichen Kriterien wie den gekröpften Nordanflug mit Westanflug beurteilen. Dabei sind Varianten bei den Abflügen zu prüfen, welche die erwähnte Doppelbelastung vermeiden.

5. Unterlagen zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt vom 5./9. Oktober 2012

Am 5./9. Oktober 2012 hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt dem Kanton Aargau Unterlagen zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) zugestellt. Der Regierungsrat wird sich in einer gesonderten Vernehmlassung zu den SIL-Unterlagen äussern.

Auch aus den SIL-Unterlagen lassen sich die Mehr- und Minderbelastungen nur für die enge Flughafenregion (Pistenende) beurteilen. Für die Auswirkungen auf den Kanton Aargau bleibt eine grosse Unsicherheit. Erste Berechnungen zeigen, dass die vom Grossen Rat im kantonalen Richtplan festgesetzten Routenindex-Zahlen nicht eingehalten werden. Die Auswirkungen des Staatsvertrags müssen auf die Siedlungsentwicklung ausgerichtet werden, ebenso die neu vorgeschlagenen Routenführungen. Wir machen Sie bereits jetzt darauf aufmerksam, dass das weitere Verfahren der SIL-Anpassung mit der Richtplanung des Kantons Aargau abgestimmt werden muss.

In diesem Zusammenhang erinnern wir Sie daran, dass im SIL-Verfahren noch einige von uns aufgezeigte 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)
- Gekröpfter Nordanflug (Sicherheit beim Überflug Kernanlagen, Lage, Ausflinierbereich usw.)
- Massnahmen zur Lärmreduktion, Controlling
- Verzicht auf geschützten Luftraum beim Flugplatz Dübendorf

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

6. Schlussbemerkung

Zusammenfassend stellt der Regierungsrat fest, dass der Staatsvertrag das Potenzial für eine Lösung aufweist, die bei den Beteiligten und Betroffenen im Kanton Aargau Akzeptanz auslösen kann. Eine abschliessende Beurteilung hängt letztlich davon ab, dass die Schweiz-interne Verteilung der Belastungen in einem von Fairness geprägten Verfahren umgesetzt wird.

Der Regierungsrat erwartet, dass sein Antrag aufgenommen wird und in der Botschaft, wie unter Punkt 2 erwähnt, die Problematik der Abflüge gleich wie die Problematik der Anflüge in einem separaten Kapitel in der Botschaft aufgeführt wird.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATS

Landammann:



Susanne Hochuli

Staatschreiber:



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