

Staatskanzlei Aargau
Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40
Fax 062 835 12 50
E-Mail regierungsrat@ag.ch

Lettre signature

Persönlich/Vertraulich
Bundesamt für Zivilluftfahrt
Herr Raymond Cron
Direktor
Postfach
3003 Bern

Aarau, 26. März 2008

**SIL-Prozess Flughafen Zürich; 3. Koordinationsgespräch; Optimierungen;
Stellungnahme des Kantons Aargau**

Sehr geehrter Herr Direktor

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, uns zu den von Ihrem Amt am 1. Februar 2008 präsentierten Unterlagen äussern zu können. Bei der Vorbereitung der Stellungnahme haben wir auf Fachebene mit den Kantonen Thurgau, Schaffhausen und St. Gallen zusammengearbeitet. Jeder Kanton reicht jedoch seine eigene Stellungnahme ein. Gleichzeitig danken wir den Fachleuten des Bundes, des Kantons Zürich und des Flughafens Zürich für die kompetenten Antworten auf unsere Fragen.

1. Allgemeine Bemerkungen

Die Entwicklung des Flughafens Zürich ist für den Kanton Aargau von grosser Bedeutung. Die Anbindung an europäische und interkontinentale Flugverbindungen ist eine wichtige Voraussetzung für eine prosperierende wirtschaftliche Entwicklung. Andererseits verursacht der Betrieb des Flughafens Zürich im Kanton Aargau auch Belastungen für die Bevölkerung, welche die Wohn- und Lebensqualität beeinträchtigen und Einfluss auf die regionale Wirtschafts- und Raumentwicklung haben. In diesem Spannungsfeld hat der Regierungsrat im September 2006 die strategischen Grundsätze für seine Flughafenpolitik festgelegt, nach welchen auch die Bewertung der vorliegenden Unterlagen vorgenommen wurde.

Der Regierungsrat unterstützt ein nachhaltiges Wachstum des Flughafens Zürich. Er befürwortet Optimierungsvorschläge, welche die Sicherheit, Kapazität und Stabilität des Flugbetriebs erhöhen und möglichst eine Verminderung der Lärmauswirkungen bewirken. Gerade

weil der Flughafen Zürich durch das Pistensystem in seinem Wachstum begrenzt ist, muss das Betriebssystem so ausgelegt werden, dass möglichst keine zusätzlichen Hemmnisse entstehen. In diesem Sinne unterstützen wir die Öffnung der deutschen Verordnung (DVO) und lehnen Betriebselemente wie den gekröpften Nordanflug, welche die Kapazitäten reduzieren, ab.

Wir stellen fest, dass die Optimierungsvarianten im Bericht des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL) vom 29. Januar 2008 nicht genügend dokumentiert sind, was wir sehr bedauern. Es fehlen Kapazitäts- und Lärmberechnungen zu den so genannt optimierten Varianten E_{opt} , E_{DVO} und J_{opt} . Eine objektive, technische Beurteilung und ein Vergleich dieser Varianten sind deshalb nicht möglich. Die fehlenden Unterlagen fallen umso mehr ins Gewicht, als im Bericht Betriebsvarianten vom 8. Dezember 2006 lückenlose Angaben vorlagen; ein Vergleich der optimierten Varianten mit den Grundvarianten ist nicht möglich. Im Weiteren fehlen klare Kriterien, nach welchen sich die Optimierungen richteten. Der Kanton Aargau wurde bei der Variantenoptimierung nicht einbezogen. Die Ergebnisse sind für den Regierungsrat nicht nachvollziehbar. Nach Vorliegen aller Unterlagen ist dem Regierungsrat vor dem Schlussbericht nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

2. Variantenoptimierung

2.1 Vorbemerkungen

Die Ergebnisse der Optimierungsphase erfüllen die Kriterien nach Erhöhung der Kapazitäten, Stabilität und Sicherheit bei verminderten Lärmauswirkungen nicht, oder nur teilweise. Eine transparente, abschliessende Beurteilung ist nicht möglich, weil in den Unterlagen die Kapazitäts- und Lärmberechnungen fehlen.

Die Optimierung bezüglich erhöhter Stabilität des Flugbetriebs bei besonderen Wetterlagen durch Einsatz der Flugbetriebskonzepte N 1.13 und N 2.13 (mit Südstarts straight) wird begrüsst. Weniger Verspätungen untertags bedeuten auch weniger zusätzliche Flüge in den sensiblen Abend- und Nachtstunden ab 21.00 Uhr.

Die Variantenoptimierung führt in allen drei optimierten Varianten zu einer erheblichen Mehrbelastung des Kantons Aargau, ohne dass entsprechende Kapazitätsgewinne ersichtlich wären. Aufgrund der mangelhaften Dokumentation sind die Ergebnisse des Arbeitspakets, in welchem der Kanton Aargau nicht einbezogen war, nicht nachvollziehbar. Eine reine Lärmverlagerung mit Kapazitätsreduktion kann nicht als Optimierung gelten. Insbesondere die optimierten Varianten E widersprechen daher – wenn sich unsere Annahmen bestätigen – den strategischen Grundsätzen des Regierungsrats.

2.2 Bewertung der Varianten gemäss Bericht Variantenoptimierung

a) Variante E optimiert

Die Variante E gemäss SIL-Bericht vom 8. Dezember 2006 entspricht weitgehend dem heutigen Flugbetrieb. Bei der im Bericht über die Variantenoptimierung vom 29. Januar 2008 neu aufgezeigten Variante E_{opt} wird davon ausgegangen, dass die Einschränkungen der Benutzung des deutschen Luftraums (DVO) wegfallen. Am Morgen wird deshalb anstelle des Süd-anflugs von Norden (wie tagsüber) angeflogen. Es kann geschätzt werden, dass die Variante E_{opt} eine leicht höhere Kapazität als die Basisvariante E aufweist und auch hinsichtlich der Lärmbetroffenheit leichte Verbesserungen bringt, weil der Süden geschont wird. Ob diese Variante realistisch ist, wird sich aufgrund der Verhandlungen mit Deutschland zeigen müssen. Der Regierungsrat unterstützt die Bestrebungen, die DVO durch eine einvernehmliche Regelung abzulösen.

Die Variante E_{opt} widerspricht dennoch der Strategie des Regierungsrats, denn wegen der weitgehenden Entlastung der Gebiete südlich des Flughafens widerspricht die Variante dem Kriterium einer fairen Verteilung der Belastungen.

Der Kanton Aargau wird im Norden erheblich stärker belastet als in der Basisvariante E. Gleichzeitig soll bereits ab 06.00 Uhr ab Piste 28 westwärts gestartet werden, was die Region Mutschellen, die eine mit dem Süden des Flughafens vergleichbare hervorragende Wohnlage aufweist, sehr negativ beeinflusst.

Stellungnahme des Regierungsrats:

Der Regierungsrat lehnt die Variante E_{opt} aufgrund der oben genannten Darlegungen ab.

Unter der Voraussetzung, dass Deutschland die Beschränkungen der Benutzung des süd-deutschen Luftraums aufhebt, kann nach Vorliegen erweiterter Unterlagen einer Variante E mit einer im beschränkten Mass verstärkten Nordausrichtung (nicht aber für den Nachtbetrieb) eventuell zugestimmt werden. Die entsprechenden Lärmkurven können im Objektblatt als Zwischenergebnis aufgenommen werden.

b) Variante E_{DVO}

Bei der Variante E_{DVO} besteht die Optimierung darin, dass täglich zwischen 06.00 Uhr und 07.00 Uhr die heutigen Südanflüge durch den gekröpften Nordanflug ersetzt werden. Nach unserer Einschätzung weist die Variante E_{DVO} eine geringere Kapazität auf als die Basisvariante E, ohne eine Reduktion der Anzahl der Lärmbetroffenen zu erreichen.

Die Variante entspricht – als einzige optimierte Variante – der deutschen Verordnung, aber enthält den gekröpften Nordanflug, der von deutscher Seite nicht akzeptiert wird.

Die Variante widerspricht den strategischen Grundsätzen des Regierungsrats:

- Nach der Strategie des Regierungsrats soll mit Optimierungen eine höhere Kapazität, eine Verbesserung der Stabilität und Sicherheit sowie möglichst eine Verminderung der Lärmauswirkungen angestrebt werden. Mit den vorgenommenen "Optimierungen" werden diese Ziele nicht erreicht: Der gekröpfte Nordanflug weist eine deutlich verminderte Kapazität auf und ist den "geraden" ILS-Anflügen hinsichtlich Stabilität und Sicherheit unterlegen. Zudem kann wahrscheinlich keine Verminderung der Lärmauswirkung erreicht werden (vgl. hängiges Gesuch für die Einführung des gekröpften Nordanflugs auf Sicht vom 31. Dezember 2004).
- Der gekröpfte Nordanflug (gNA) dient in der Variante E_{DVO} nicht der Ergänzung des Betriebsvariante, sondern einzig der Entlastung des Südens zulasten der Flughafenkapazität, was gegen die Strategie des Regierungsrats verstösst.
- Die Kumulation der letzten Abflüge abends auf der Surbtalroute mit den ersten Anflügen am Morgen (mit gNA) führt für die Region Surbtal/Zurzibiet zu einer unzumutbaren und in der Umgebung des Flughafens einmaligen Belastung.
- Der Kanton Aargau wird massiv mehr mit Lärm belastet: Zusätzlich zu den schätzungsweise 6'000 gekröpften Nordanflügen pro Jahr (mit Auslinierung über dem ganzen Kanton) erfolgen Starts ab Piste 28 Richtung Westen bereits ab 6.00 Uhr (heute 7.00 Uhr).

Stellungnahme des Regierungsrats:

Der Regierungsrat lehnt die Variante E_{DVO} aus den oben genannten Gründen ab.

c) Variante J_{opt}

Nach der Stellungnahme des Regierungsrats vom 27. Juni 2007 steht eine Variante auf einem Pistensystem mit Pistenverlängerung dann im Vordergrund, wenn der Nachweis eines positiven Kosten-Nutzen-Verhältnisses für Pistenverlängerungen dargelegt werden kann. Dieser Nachweis fehlt (vgl. auch Ziffer 4).

Bei der Variante J_{opt} wird davon ausgegangen, dass die Einschränkungen der Benutzung des deutschen Luftraumes (DVO) wegfallen. Der Regierungsrat bedauert, dass die Optimierung nicht zu einer Variante J mit Einhaltung der DVO geführt hat, wie er in seiner Stellungnahme vom 27. Juni 2007 forderte. Es ist nicht begründet, wieso darauf verzichtet wird.

Stellungnahme des Regierungsrats:

In der Optimierungsphase konnten die Vorbehalte des Regierungsrats nicht behoben werden. Die Variante J_{opt} steht aus Aargauer Sicht nicht im Vordergrund, insbesondere auch weil der Kapazitätsgewinn der Pistenverlängerung bescheiden ist.

2.3 Fazit

Der Regierungsrat unterstützt ein nachhaltiges Wachstum des Flughafens Zürich unter klaren Rahmenbedingungen. Auf dem bestehenden Pistensystem befürwortet der Regierungsrat deshalb die ursprüngliche Variante E gemäss Bericht vom 8. Dezember 2006. Entsprechend unserer Stellungnahme vom 27. Juni 2007 ist diese Variante insofern zu optimieren, als die Piste 28 für Starts in den Tagesrandstunden mit schwächerer Nachfrage, das heisst vor 7.00 Uhr und nach 21.00 Uhr, nach Möglichkeit nicht benützt wird. Zumindest ist für diese Zeit eine Priorisierung der Startpisten (Pisten 32/34 vor Piste 28) vorzunehmen (vgl. Ziffer 5). Im Weiteren können zur Vermeidung von Verspätungen bei kritischen Wetterlagen Südstarts straight erlaubt werden.

Falls mit Deutschland eine neue Regelung bezüglich der Benutzung des süddeutschen Luftraums getroffen werden kann, ist eine im beschränkten Mass verstärkte Nordausrichtung für Landungen möglich. Wegen den Auswirkungen auf das Startregime sind Landungen von Norden in den Nachtstunden jedoch nicht in Betracht zu ziehen. Eine abschliessende Beurteilung setzt voraus, dass entsprechende Lärmberechnungen vorliegen. Diese sind nachzuliefern.

Auf einem Pistensystem mit Pistenverlängerung kann grundsätzlich eine Variante J aufgenommen werden. Mit einer Kosten-Nutzen-Analyse ist abzuklären, ob die grossen Investitionen für die Pistenverlängerungen in Anbetracht der geringen Kapazitätsgewinne sinnvoll sind. Aus Aargauer Sicht ist insbesondere die Verlängerung der Piste 28 auf der Ostseite fragwürdig.

2.4 Anträge

Anträge zur Variantenoptimierung

- 2.1 Als Grundlage für den kurz- und mittelfristigen Betrieb sei im Objektblatt die Variante E festzulegen. Falls die Kosten-Nutzen-Abklärungen für ein Pistensystem mit Pistenverlängerung positiv ausfallen, kann zusätzlich eine Variante J aufgenommen werden.
- 2.2 Die Varianten E_{opt} und E_{DVO} werden abgelehnt. Sollte entgegen unserem Antrag eine dieser Varianten aufgenommen werden, dann müssen weitere Optimierungen (zum Beispiel keine Kombination des gekröpften Nordanflugs mit den Nachtflügen über das Surbtal) unter Einbezug des Kantons Aargau entwickelt werden.
- 2.3 Unter der Voraussetzung, dass Deutschland die Beschränkungen der Benutzung des süddeutschen Luftraums lockert oder aufhebt, kann eine Variante E mit einer im beschränkten Mass verstärkten Nordausrichtung tagsüber (nicht aber für den Nachtbetrieb) geprüft werden. Die entsprechenden Lärmkurven sind dem Kanton Aargau zur Anhörung zu unterbreiten und können im Objektblatt als Zwischenergebnis aufgenommen werden.
- 2.4 Nach Vorliegen aller Unterlagen ist dem Regierungsrat vor dem Schlussbericht nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

3. Routenoptimierung

Die Abflugrouten ab Pisten 32/34 (Nordstarts) und ab Piste 28 sind unter Beteiligung der Aargauer Fachstellen optimiert worden. Mit dem Grundsatz, dass mit der Idealroute möglichst wenig Siedlungsgebiet direkt überflogen wird, konnten Verbesserungen erzielt werden. Insbesondere wird auch die Reduktion der von Planungswertüberschreitungen betroffenen Siedlungsgebiete (Lengnau) begrüsst.

Der Regierungsrat stimmt den vorgeschlagenen Optimierungen, welche den Kanton Aargau betreffen, zu, mit Ausnahme der geänderten Routenführung für die Abflugrouten ab Piste 28, welche kurz nach Dällikon nach Süden abdrehen (vgl. Antrag 3.2). Hier muss die ursprüngliche, östliche Routenführung beibehalten werden, um die Wohnlagen am Mutschellen Osthang nicht noch weiter zu belasten. Dieser Antrag kann ohne Einfluss auf den Flugbetrieb umgesetzt werden.

Flugrouten ab Piste 16 (Südstarts), welche nicht für Destinationen im Westen bestimmt sind, sind nicht über den Kanton Aargau, insbesondere den Mutschellen, zu führen, nicht zuletzt auch aus ökologischen Gründen (vgl. Antrag 3.3). Zu den übrigen Flugrouten ab Piste 10 und 16 (Ost- und Südstarts), welche den Kanton Aargau nicht direkt betreffen, äussert sich der Regierungsrat nicht.

Anträge zur Routenoptimierung

- 3.1 Die neue Flugroute für Nordstarts mit Destination Süd (S 34 - 1003) sowie die Optimierung der Routenführung der Surbtal- und der Mutschellenroute (S 34_1006, S 34_1004 und S28_1001) werden positiv bewertet. Ebenso wird der Verzicht auf die Routen S 34_28 und S 34_36 (Surbtalroute mit Abdrehen Richtung Süd beziehungsweise Südwesten im Raum Brugg) begrüsst. Diese Optimierungen sind beizubehalten.
- 3.2 Für die Lage der Routen S28_1007, 1008 & 1009 sei nach dem Abdrehen bei Dällikon nach Süden die ursprüngliche, östlichere Routenführung beizubehalten (gemäss Bericht vom 8. Dezember 2006; S28_78, 560 beziehungsweise 561).
Für die Route S28_1009 sei im Weiteren ein zu überfliegender Wegpunkt (fly-over) einzurichten, mit dem ein südlicherer Verlauf der Route erreicht und die Streuung über dem Kanton Aargau auf dem Weg nach SURSI reduziert werden kann (zum Beispiel Wegpunkt bei Islisberg). Für diese Optimierungen ist Gelegenheit für einen weiteren Fachworkshop unter Einbezug der Aargauer Fachstellen zu geben.
- 3.3 Die Route S16_18 sei aufzuheben.
- 3.4 Die Routenoptimierungen stehen unter dem Vorbehalt, dass die nachzuliefernden Lärmberechnungen keine unerwarteten Resultate ergeben.
- 3.5 Sollte entgegen dem Antrag des Regierungsrats der gekröpfte Nordanflug vorgesehen werden, dann sind die in der Stellungnahme vom 27. Juni 2007 verlangten Optimierungen dieses Anflugverfahrens umzusetzen (der Anflug erfolgt zwingend über den Warteraumausflugpunkt GIPOL auf Flugfläche 90).

4. Raumplanerische Sicherung Parallelpiste und Flughafeninfrastruktur

In der Stellungnahme vom 27. Juni 2007 beantragte der Regierungsrat, dass im Rahmen des SIL-Prozesses über den Umfang eines Ausbaus des Pistensystems entschieden werden soll. Im Weiteren soll die Option einer Parallelpiste offen gehalten werden; nach vertieften Abklärungen sei ein Grundsatzentscheid zur Parallelpiste zu fällen.

Im Rahmen der Optimierungsarbeiten wurden diese Anliegen nur beschränkt umgesetzt. Der Regierungsrat begrüsst die Abklärungen hinsichtlich der raumplanerischen Sicherung eines Flugbetriebs mit Parallelpiste mit den zwei Gutachten. Die Schlussfolgerungen der beiden Gutachten sind nachvollziehbar. Vorbehalten bleibt die Beurteilung der Auswirkungen der raumplanerischen Sicherung auf die Entwicklung der Flughafenregion durch den Standortkanton sowie eine abschliessende Interessenabwägung durch den Bundesrat.

Im Weiteren wurde im Schreiben des BAZL vom 26. September 2007 die Überprüfung des Nutzens einer Verlängerung der Piste 28 im Osten in Aussicht gestellt (AP 55). Diesbezüglich macht der Bericht vom 29. Januar 2008 keine direkte Aussage; aus den Plänen (Karte 2 im Anhang F) geht aber hervor, dass die Ostverlängerung der Piste 28 fest mit der Realisierung einer Variante J ohne deutsche Verordnung (DVO) verbunden ist. Aufgrund der möglichen Auswirkungen auf die Pisten- und Routenbelegung ist diese ungeklärte Situation unbefriedigend.

Die übrigen Ausführungen im Bericht vom 29. Januar 2008 zur Flughafeninfrastruktur betreffen den Kanton Aargau nicht.

Antrag zur Pisteninfrastruktur

4.1 Die Begründung des Nutzens (Kosten-Nutzen-Analyse) und die Darstellung der Auswirkungen einer allfälligen Ostverlängerung der Piste 28 sind nachzureichen.

5. Weitere Massnahmen

In der Stellungnahme des Regierungsrats vom 27. Juni 2007 wurden weitere Massnahmen zur Akzeptanz der ausgewählten Varianten beantragt, welche im Rahmen des Optimierungsberichts vom 29. Januar 2008 in unbefriedigender Weise oder gar nicht berücksichtigt worden sind. Die Massnahmen unter Punkt A und B sind zweckmässige Optimierungen und können ohne unzumutbare Einschränkung auf den Flugbetrieb umgesetzt werden.

A] Mindestüberflughöhen über Waypoints im Kanton Aargau: Gerade im Zusammenhang mit dem angedeuteten Re-Design des "Luft Raum SIL" fordert der Regierungsrat, dass der frei benutzbare Luftraum nicht weiter eingeschränkt wird, sondern dass die Flugrouten so ausgelegt werden, dass gute Steigraten erforderlich sind. Damit kann die Fluglärmbelastung sowohl durch den Linienverkehr als auch durch die Kleinluftfahrt optimiert und ein angemessener Segelflugbetrieb sichergestellt werden.

Der Kanton Aargau strebt nach wie vor die Anhebung auf Mindestüberflughöhen an, welche sich an den geforderten Überflughöhen bis 2004 orientieren. Für bestimmte Flugzeugtypen sind allenfalls befristete Ausnahmen zu gewähren.

- B] Anwendung der 8'000-Fuss-Regel in Tagesrandstunden: In den sensiblen Tagesrandstunden (6.00 Uhr bis 7.00 Uhr und 21.00 Uhr bis 22.00 Uhr) soll die disperse Beschallung grosser Teile des Kantons Aargau reduziert werden, indem für die Flugsicherung die 8'000-Fuss-Regel analog zur Nacht eingeführt wird. Der Topografie in der Umgebung des Flughafens – der Mutschellen liegt rund 300 m höher als das Glattal – wird dadurch entsprochen. Die geringe Kapazitätseinbusse fällt in diesen Stunden nicht ins Gewicht, weil eine geringere Nachfrage nach Starts besteht.
- C] Benutzung der Startpiste 28: Die bis anhin praktizierte Freihaltung der Piste 28 zwischen 21.00 Uhr und 7.00 Uhr ist aufrecht zu erhalten. Starts vor 7.00 Uhr sind auf Hubrelevante Flüge auszurichten. Generell ist in den sensiblen Tagesrand- und Nachtstunden (6.00 Uhr bis 7.00 Uhr und ab 21.00 Uhr) auf Starts 28 nach Möglichkeit zu verzichten. In der Variante E sind Starts in diesen Zeiten nach Norden abzuwickeln, und es ist entsprechend eine Priorisierung der Startpisten 32/34 festzulegen.
- D] Nachtbetrieb: Es ist darzulegen, mit welchen Massnahmen (und nach welchen Kriterien) die Einhaltung der Lärmkurven sichergestellt wird. Es stellt sich dabei die Frage, wie Charter- beziehungsweise saisonale Flüge in den Nachtstunden zu beurteilen sind. Aus Aargauer Sicht sind für den Nachtbetrieb nur Flüge zuzulassen, welche für den Hub-Betrieb unabdingbar sind und zwingend in der Nacht abgewickelt werden müssen. Zudem hat sich die Aufteilung zwischen left- und right-turn bei den Nordstarts in den Nachtstunden auf die angeflogenen Destinationen auszurichten; insbesondere für Destinationen im Süden sind auch die entsprechenden Flugrouten mit right-turn zu belegen.
- E] Monitoring/Controlling: Das Controlling des Flugbetriebs ist bisher in keinem SIL-Bericht ausreichend thematisiert worden. Der Regierungsrat setzt sich für ein wirksames Controlling mit angemessener Transparenz für die Öffentlichkeit ein. Im Weiteren ist beim Controlling die Einhaltung bestimmter Vorgaben zur Routenbelegung zu überprüfen. Im Schreiben vom 26. September 2007 wurde in Aussicht gestellt, dass das SIL-Projektteam Ansätze für eine "praktikable Steuerung der Routenaufteilung" (vgl. letzter Abschnitt unter II.1) formuliert. Diese Controlling-Ansätze sind in Zusammenarbeit mit den Fachstellen des Kantons Aargau zu konkretisieren, unter Einbezug des vom Kanton Aargau entwickelten Routenindex.

Antrag zu den weiteren Massnahmen

- 5.1 Die unter Ziffer 5 genannten Anliegen des Regierungsrats sind umzusetzen und im Schlussbericht zum SIL-Prozess "Flughafen Zürich" entsprechend zu berücksichtigen. Ansonsten sind sie als klar gekennzeichnete Differenzen in den Schlussbericht aufzunehmen.

Für die Berücksichtigung unserer Anträge danken wir Ihnen.

Für Nachfragen und Besprechungen im Zusammenhang mit den gestellten Anträgen stehen Ihnen unsere Sachverständigen im Departement Bau, Verkehr und Umwelt gerne zur Verfügung.

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATS

Landammann:


Ernst Hasler

Staatsschreiber:


Dr. Peter Grünenfelder

Kopie an:

– Departement Bau, Verkehr und Umwelt