KANTON AARGAU

Regierungsrat

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, 27. Juni 2007

SIL-Prozess Flughafen Zürich, 2. Koordinationsgespräch, Betriebsvarianten; Stellungnahme des Kantons Aargau

Sehr geehrter Herr Direktor

Am 8. Dezember 2006 hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) im Rahmen des Koordinationsgesprächs II (1. Teil) 19 Varianten für den zukünftigen Flugbetrieb in Zürich präsentiert. Mit Schreiben vom 25. April und 1. Mai 2007 haben Sie uns aufgefordert, zu den vorgestellten Unterlagen Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Gelegenheit, uns zu den 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 für die kompetenten Antworten auf unsere Fragen.

Der Flughafen Zürich ist eine Verkehrsinfrastruktur von nationaler Bedeutung. Verantwortlich und federführend für die Sachplanung zum Flughafen Zürich ist der Bund. Die Rücksichtnahme auf die kantonalen Anliegen im vorliegenden SIL-Prozess ist gemäss Bundesverfassung gefordert; letztlich hat das BAZL aber vorab auch die nationalen Interessen einzubringen und zu gewichten.

1. Allgemeine Bemerkungen

Die grosse wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich für den Kanton Aargau ist dem Regierungsrat wichtig. In seiner Strategie vom September 2006 legte er hinsichtlich der wirtschaftlichen Bedeutung, der Sicherheit, der gesellschaftlichen und raumplanerischen Auswirkungen und des gekröpften Nordanflugs Grundsätze fest. Danach setzt sich der Kanton Aargau für einen gut funktionierenden Flugbetrieb des Flughafens Zürich und dessen Ausrichtung als Landesflughafen mit attraktivem Angebot an europäischen und interkontinentalen Direktverbindungen in wichtige Wirtschaftszentren ein. Für den Hub sollen auf dem Heimflughafen gute Betriebsbedingungen sichergestellt werden. Der Betrieb des Flughafens Zürich soll sich speziell auf die Erfordernisse der Wirtschaft der Metropolitanregion Zürich und der Schweiz ausrichten und nachhaltig positive volkswirtschaftliche Effekte generieren. Der Betrieb soll sich an einem nachfrageorientierten Wachstum orientieren; wobei im Rahmen von Nachhaltigkeitsüberlegungen jedoch Ausnahmen möglich sind.

Der Regierungsrat unterstützt deshalb einen gut funktionierenden Flugbetrieb auf dem Flughafen Zürich. Er ist bereit, auch für den Kanton Aargau einen angemessenen Anteil an der Lärmbelastung zu tragen, welcher auf einer fairen Verteilung aller Flugbewegungen basiert. Bei der Planung des zukünftigen Flugbetriebs besteht die Herausforderung darin, für die Entwicklung des Flughafens gute Rahmenbedingungen zu schaffen. Eine weitere Herausforderung besteht darin, eine gute Wohn- und Lebensqualität im Grossraum Zürich zu erhalten. Wenn es gelingt, die beiden Interessen ausgewogen im Lösungsprozess zu berücksichtigen, wird sich der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt positiv entwickeln lassen. Der Kanton Aargau ist gewillt, seinen Teil zur Lösungsfindung beizutragen.

Der Regierungsrat hat am 15. September 2005 seine strategischen Grundsätze zum Flughafen Zürich bekannt gemacht. Sie sind die Grundlage für die Bewertung der 19 Betriebsvarianten. Bei der Stellungnahme hat er mehrere parlamentarische Vorstösse zum Thema Flugbetrieb, die Stellungnahmen der Gemeinden sowie eine Petition der Bevölkerung aus Lengnau berücksichtigt.

Der Regierungsrat beurteilt die vorgelegten Unterlagen grundsätzlich positiv. Mit dem Bericht vom 8. Dezember 2006 mit seinen Anhängen liegen detaillierte Aussagen zu 19 möglichen Betriebsvarianten vor. Der Hauptbericht überzeugt mit einer verständlichen Darstellung des komplexen Sachverhalts.

Die Unterlagen vom 8. Dezember 2006 sind für den Regierungsrat speziell in 5 Punkten kritisch zu bewerten:

1. Die Ausbauvarianten zeigen, dass ein dem prognostizierten Wachstum der Nachfrage entsprechender **Kapazitätsausbau** des Flughafens **zeitlich nicht möglich** ist. Der Flughafenbetrieb muss sich demzufolge rechtzeitig mit der Herausforderung eines kapazitätsorientierten Wachstums auseinandersetzen.

2. Über heute nicht oder nur sehr beschränkt überflogene Gebiete – vorab im Surbtal – aber auch im beschränkten Ausmass im Freiamt werden **neue Flugrouten** eingeführt. Das Befliegen dieser Routen ist von Bedingungen abhängig zu machen.
3. Der Nachtbetrieb führt in allen Varianten zu einer **Überschreitung der Planungswerte** für Fluglärm im Kanton Aargau. Dies behindert die Entwicklung flughafennaher guter Wohnregionen. Im Rahmen der Optimierungsphase müssen diesbezüglich Verbesserungen erreicht werden.
4. Mit dem **gekröpften Nordanflug** in Variante B soll ein bezüglich betrieblicher Auswirkungen, Sicherheitsniveau und raumplanerischer Konsequenzen kritisches Betriebselement aufgenommen werden. Dazu wird auf die Stellungnahme des Regierungsrats vom 27. Juni 2007 zum Gesuch Unique vom 31. Dezember 2004 verwiesen.
5. Die Varianten auf dem Parallelpistensystem führen zu einer sehr hohen **Belastung der Region Mutschellen** mit über 70'000 Überflügen durch startende Flugzeuge. Dies bedeutet eine wesentliche Beeinträchtigung gegenüber heute. Durch entsprechende zwingende Massnahmen (Kap. 4) muss bei den ausgewählten Varianten eine Verbesserung erreicht werden.

Der Regierungsrat anerkennt, dass das Gebiet um den Flughafen Zürich die grössten Lärmbelastungen trägt. Der Kanton Aargau trägt ebenfalls bereits heute seinen Teil und ist bereit, weiterhin seinen Teil zu tragen. Bei allen Varianten führen 42 bis 52 % der Abflüge und bei gewissen Varianten bis 90 % der Anflüge auf definierten Flugrouten über Aargauer Gebiet. Es gilt im folgenden SIL-Prozess Optimierungen im Betriebssystem zu entwickeln, die dazu führen, dass sich das künftige Lärmmass, selbst mit einem markanten Wachstum, am heutigen Lärmmass orientiert.

2. Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Flughafens, Pistensystem

Der Regierungsrat unterstützt eine nachfrageorientierte Entwicklung des Flughafens, wobei im Rahmen von Nachhaltigkeitsüberlegungen Ausnahmen denkbar sind. Ziel der Planung muss deshalb sein, dass ein Wachstum des Verkehrs betrieblich aufgenommen und sicher abgewickelt werden kann. Dazu muss auch das Pistensystem zeitgerecht zur Verfügung stehen. Die Unterlagen zeigen, dass ein Ausbau des Pistensystems zeitlich kaum so realisiert werden kann, dass der in diversen Unterlagen prognostizierten Nachfrage entsprochen werden kann.

Ohne Pistenverlängerung kann gegenüber dem Betrieb 2006 (265'000 Flugbewegungen) ein Wachstum der Flugbewegungen von gut 20 bis 25 % (Varianten E und G) ermöglicht werden. Aufgrund der Wachstumsprognosen würde diese Reserve vermutlich für rund 5 bis 10 Jahre ein Wachstum zulassen.

Mit Pistenverlängerungen könnte ein Wachstum der Flugbewegungen um gut 30 % (Variante J) gegenüber 2006 ermöglicht werden, wobei diese Variante evtl. kapazitätsmässig Einbussen haben kann, wenn sie DVO-kompatibel ausgestaltet werden muss. Der Ausbau muss jedoch am Verhältnis Kosten/Nutzen orientiert werden. Lediglich die Verlängerung der

Piste 10/28 ist aufwärtskompatibel, das heisst auch im Parallelpistensystem nützlich, während die Verlängerung der Piste 14/32 wieder zurückgebaut werden müsste. Da der Kapazitätsgewinn bei hohen Kosten und langwierigen Verfahren für die Pistenverlängerungen gering ist, scheinen die Pistenverlängerungen nur dann Sinn zu machen, wenn der Ausbau mit Parallelpisten nicht aufgenommen wird. Aufgrund der vorliegenden Unterlagen ist es schwierig zu beurteilen, ob der beschränkte Kapazitätsgewinn bei einem Pistenausbau die hohen Investitionen mit den komplexen Verfahren sowie die zusätzlichen raumplanerischen Freihaltungen aufgrund der erheblichen Verlagerung der Belastungen rechtfertigt. Falls ein Szenario mit Parallelpiste ins Auge gefasst wird, soll auf den Zwischenschritt der Pistenverlängerungen verzichtet werden.

Mit einem Parallelpistensystem kann ein nachfrageorientiertes Wachstum des Flughafens Zürich langfristig ermöglicht werden, wenn die Parallelpisten zeitgerecht erstellt werden können. Eine längere Verzögerung der Realisierung der Parallelpisten wird dazu führen, dass dem nachfrageorientierten Wachstum nicht entsprochen werden kann und sich der Flughafenbetrieb auf die vorhandene Kapazitäten auszurichten hat. Es liegen uns keine Unterlagen vor, was dieses realistische Szenario für den Flughafen Zürich bedeuten würde.

Die Varianten zeigen zudem, dass mit einem Parallelpistensystem neue Gebiete durch erhebliche Auswirkungen mit Fluglärm über den Grenzwerten gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) betroffen sein würden. Dies hat raumplanerische und volkswirtschaftliche Konsequenzen. Das Offenhalten der Option Parallelpisten wird erkauft mit der Unsicherheit über die Gesamtentwicklung der durch den Betrieb der Parallelpisten betroffenen Gebiete.

Der Regierungsrat erachtet es daher aus heutiger Sicht als zweckmässig, die Option Parallelpiste im SIL-Prozess offen zu halten und im weiteren Verlauf des SIL-Prozesses – nach Vorliegen ergänzender Informationen – einen Grundsatzentscheid zu fällen. Die ausgewählten Varianten mit Parallelpisten sind für den Aargau allerdings nur dann akzeptabel, wenn die Massnahmen im Abflugbereich zur Erzielung einer faireren Verteilung (vgl. Kap. 4) umgesetzt werden können.

Anträge zum Einbezug der Pistensysteme

2.1 Im Rahmen des SIL-Prozesses soll über den Umfang des Ausbaus der Pistensysteme entschieden werden.

2.2 Die Option Parallelpiste soll im SIL-Prozess offen gehalten werden. Nach Vorliegen ergänzender Informationen ist diesbezüglich ein Grundsatzentscheid zu fällen. Bei der Wahl einer Variante mit Parallelpiste sind für den Aargau weitere Massnahmen (gem. Kap. 4) umzusetzen.

3. Beurteilung der Betriebsvarianten

3.1 Beurteilung der Varianten im Tagbetrieb

a) Bestehendes Pistensystem: Varianten A bis G

Unter den sieben Varianten auf bestehendem Pistensystem wird die **Variante E**, welche sich am vorläufigen Betriebsreglement (vBR) orientiert, vom Kanton Aargau bevorzugt. Die **Variante G** wäre für den Aargau als Alternative ebenfalls denkbar.

Die **Varianten A, B** und **D** weisen mit einer Begrenzung unter 310'000 Flugbewegungen eine schwache Kapazität aus und sind deshalb nicht weiter zu verfolgen, da sie keine sinnvolle Entwicklung des Flughafens ermöglichen. Die Variante B mit gekröpftem Nordanflug wird ausdrücklich abgelehnt, weil sie die Bedingungen der regierungsrätlichen Strategie nicht erfüllt (vgl. Kap. 3.4).

Die **Varianten C** und **F** hingegen sind wegen ihrer signifikant höheren Lärmbelastung für den Süden des Flughafens aus übergeordneter Perspektive weniger attraktiv.

b) Pistenverlängerungen: Varianten H bis M

Aus Überlegungen der Berechenbarkeit des raumplanerischen Handelns soll auf die völlige Neuorientierung der Hauptanflugrichtung auf den Flughafen Zürich verzichtet werden. Die **Varianten H, I, L und M** stehen aus Aargauer Sicht für die Variantenwahl deshalb nicht im Vordergrund. Für die Varianten L und M bestehen mit den koordinierten Landungen zudem Sicherheitsvorbehalte.

Am ehesten kann die **Variante J** unterstützt werden, sofern diese DVO-konform gestaltet werden kann; die Auswirkungen auf die Flughafenkapazität könnte dabei kritisch sein, wie auch die Anzahl Lärmbetroffener, was im weiteren Verfahren zu prüfen ist. Die **Variante K** schneidet bei relativ guter Kapazität für den Kanton Aargau nicht schlecht ab, ist aber aus übergeordneter Perspektive wegen der Lärmbelastung im Süden des Flughafens problematisch. Auch sie müsste DVO-kompatibel gemacht werden.

c) Parallelpistensystem: Varianten N bis S

Im Vordergrund steht aus Aargauer Sicht die **Variante S**, welche sich am Prinzip des heute geflogenen vorläufigen Betriebsreglements (vBR) orientiert. Ebenfalls denkbar ist die DVO-kompatible **Variante Q** mit ihrem 25 %-Anteil Ostlandungen beziehungsweise Nordstarts. Allerdings sind als Bedingung für die Varianten S und Q noch wesentliche Optimierungen vorzunehmen, um die angestrebte Entlastung, insbesondere der Abflugrouten über den Mutschellen, zu erzielen (vgl. Kapitel 4).

Die **Variante O** schneidet für den Kanton Aargau am besten ab, kann aber wegen der Lärmbelastung im Süden des Flughafens aus übergeordneter Perspektive kaum umgesetzt werden. Ausserdem ist sie wie die **Varianten N** und **P** nicht DVO-kompatibel. Die **Varianten N** und **R** führen zu viel zu hohen Überflugzahlen über den Mutschellen und werden deshalb abgelehnt. Die **Variante R** schneidet darüber hinaus auch bei der Lärmbelastung insgesamt nicht gut ab.

3.2 Beurteilung der Varianten im Nachtbetrieb

Der Nachtbetrieb hat bei allen 19 Betriebsvarianten die grössten raumplanerischen Auswirkungen auf den Aargau. Er ist unabhängig vom Tagbetrieb der einzelnen Betriebsvarianten. Insgesamt legen die SIL-Unterlagen für den Nachtbetrieb bislang ein sehr einseitiges Variantenspektrum mit vornehmlich Ostlandungen und Nordstarts vor. Bei allen 19 Betriebsvarianten treten deshalb Planungswertüberschreitungen im aargauischen Surbtal auf. Dieser Umstand ist für den Kanton Aargau nicht akzeptabel. Es sind weitere Nacht-Varianten zu erarbeiten und Optimierungen vorzunehmen mit dem Ziel, die Grenzwertüberschreitungen im Kanton Aargau zu eliminieren beziehungsweise zu vermindern. So sind die gleichgewichtige Aufteilung der Nordstarts mit left-turn und rigth-turn wie beim Betrieb 2000 (beziehungsweise den Varianten A und C) oder die Führung der Starts Richtung Süden mit right-turn zu prüfen. Für den Nachtbetrieb sollen im Weiteren nur Flüge zugelassen werden, welche für den Hub-Betrieb unabdingbar sind und zwingend in der Nacht abgewickelt werden müssen. Im Tagbetrieb und insbesondere am Abend sind genügende Kapazitäten anzubieten, damit nach 22.00 Uhr möglichst wenig Verspätungen abgebaut werden müssen.

3.3 Beurteilung der neuen Abflugroute über das Surbtal

Sämtliche Varianten gehen davon aus, dass über das Surbtal neue Abflugrouten geführt werden. Die neuen Flugrouten entsprechen dem Grundsatz der fairen räumlichen Verteilung der Flugbewegungen auf definierten Flugstrassen und sind, zusammen mit der neuen Abflugroute über Sins geeignet, zur Entlastung des Mutschellen beizutragen. Die neue Route widerspricht jedoch dem Grundsatz, dass keine neue Belastungssituation in nicht oder nur sehr beschränkt überflogenen Gebieten geschaffen werden soll. Im Weiteren führt der Nachtbetrieb zu Planungswertüberschreitungen.

Der Kanton Aargau kann der Einführung dieser neuen Routen über das obere Surbtal nur unter den Bedingungen zustimmen, dass

- auf die Einführung eines gekröpften Nordanflugs verzichtet wird,
- die neue Route der Entlastung des Gebiets Mutschellen dient,
- die Anzahl der Überflüge sowohl im Surbtal und auf dem Mutschellen zahlenmässig beschränkt werden und
- die unter Kapitel 4 vorgeschlagenen Massnahmen umgesetzt werden.

3.4 Gekröpfter Nordanflug

Die Variante B mit gekröpftem Nordanflug wird darüber hinaus ausdrücklich abgelehnt, weil sie den strategischen Grundsätzen des Regierungsrats nicht entspricht. Der gekröpfte Nordanflug wurde in der Stellungnahme des Regierungsrats vom 27. Juni 2007 zum parallel laufenden Gesuch der Unique umfassend bewertet.

Die Variante B mit gekröpftem Nordanflug schränkt die Leistungsfähigkeit des Flughafens ein und behindert seine Entwicklungsmöglichkeiten. Neben den eindeutigen Defiziten bezüglich Sicherheit im Vergleich mit anderen Anflugverfahren entspricht er keiner Betriebsnotwendigkeit. Auch vermag er die Anzahl vom Lärm Betroffener nicht zu verändern, im Gegenteil. Durch das Auflinieren (Vectoring) in geringer Höhe über Baden und Brugg wird dicht besiedeltes Gebiet neu mit Lärm betroffen. Mit der Variante B müssten das Surbtal und das Zurzibiet am Morgen die ersten Anflüge und am Abend die letzten Starts tragen. Eine solch unverhältnismässige Belastung eines Gebiets, welches vom Flugbetrieb heute weitgehend unbelastet ist, ist nicht akzeptierbar.

Sollte das Betriebselement ‚gekröpfter Nordanflug' weiterhin Verwendung finden, so sind folgende Randbedingungen verbindlich aufzunehmen:

- Das Auflinieren erfolgt – wie bis anhin auch vom BAZL vorgegeben – südlich des Punkts GIPOL und zwar mindestens auf flightlevel 90. Das Anflugverfahren ‚gekröpfter Nordanflug' startet zwingend mit dem Überflug von GIPOL auf flightlevel 90.
- Der gekröpfte Nordanflug wird ohne Horizontflugelemente im continuous descent geflogen.

3.5 Massnahmen zur Akzeptanz der ausgewählten Varianten

Der Kanton Aargau trägt in allen Varianten einen erheblichen Anteil der Belastungen und ist bereit, die Auswirkungen eines nachhaltigen Wachstums der Nachfrage mitzutragen. Die Varianten zeigen ein Optimierungspotenzial, welches genutzt werden muss, um dem strategischen Grundsatz, wonach sich das künftige Lärmmass am heutigen Mass zu orientieren hat, entsprechen zu können. Die positive Stellungnahme zu den weiterzuverfolgenden Varianten erfolgt daher unter dem Vorbehalt, dass die in Kapitel 4 aufgeführten Massnahmen umgesetzt werden.

Anträge zu den Varianten

3.1 Für den kurz- und mittelfristigen Betrieb ist die **Variante E** zu wählen, welche sich am aktuell geflogenen Betriebsreglement orientiert; als Alternative ist die **Variante G** denkbar.
3.2 Bei Varianten mit Pistenverlängerung steht eine angepasste **Variante J** im Vordergrund, welche DVO-konform ausgestaltet wird.
3.3 Bei einem Parallelpistensystem ist primär auf die **Variante S** zu wählen. Als Alternative kann die **Variante Q** in Betracht gezogen werden.
3.4 Die Betriebsvarianten A, B, C, D, F, H, I, L, M, N, O und R sind aus der Weiterbearbeitung auszuschliessen.
3.5 Für den Nachtbetrieb sind – unabhängig von der Tagvariante – weitere Varianten zu prüfen und in Zusammenarbeit mit dem Kanton Aargau Optimierungen vorzunehmen mit dem Ziel, Planungswertüberschreitungen im Aargau zu vermeiden oder mindestens markant zu verringern.
3.6 Die Variante B mit gekröpftem Nordanflug wird ausdrücklich abgelehnt.
3.7 Die positive Stellungnahme zu den weiterzuverfolgenden Varianten erfolgt unter dem Vorbehalt, dass die in Kapitel 4 aufgeführten Massnahmen umgesetzt werden.

4. Massnahmen zur Akzeptanz der ausgewählten Varianten

Nachstehend werden wichtige Massnahmenblöcke aufgeführt, die unter Einbezug des Kantons Aargau im SIL-Prozess zu behandeln und umzusetzen sind. Details zu den einzelnen Massnahmenblöcken werden gemäss Absprache mit Direktor Raymond Cron dem BAZL in einem separaten Schreiben zugestellt.

4.1 Optimierung der Flugrouten

Um die Gesamtsituation des Aargaus zu verbessern beziehungsweise bei einem Wachstum der Flugbewegungen stabilisieren zu können, sind Routen in ihrer Lage zu optimieren und die Verteilung der Flugbewegungen auf die verschiedenen Routen anzupassen.

4.2 Aufnahme zusätzlicher Routen

Der Kanton Aargau anerkennt, dass Überflüge mit Destinationen im Nordwesten, Westen und Südwesten über sein Gebiet geführt werden müssen. Der Kanton Aargau verfolgt jedoch klar das Ziel, dass Überflüge von Starts mit Destinationen im Norden, Süden und Osten nach Möglichkeit direkt und nicht mit dem Umweg über den Aargau abgewickelt werden. In dieser Richtung sehen die SIL-Routen bereits Verbesserungen gegenüber der heutigen Situation vor. Unseres Erachtens fehlt hierzu aber insbesondere ein Betriebselement, nämlich eine Route, welche bei Nordstarts mit engem left-turn direkt in den Süden führt.

4.3 Stabilisierung des Tagbetriebs durch anderen Einsatz der Flugbetriebskonzepte

Massnahmen zur Stabilisierung des Tagesbetriebs, die zu einer Optimierung des Gesamtsystems und zu weniger Verspätungen in Tagesrand- und Nachtstunden führen, müssen geprüft und umgesetzt werden. So soll der Einsatz von Konzepten mit Südstarts straight zum Abbau von Verspätungen bei besonderen Wetterlagen – insbesondere in Bisenlagen – geprüft werden.

4.4 Luftraum

Im Rahmen der SIL-Unterlagen wird auch ein neuer Luftraum vorgeschlagen. Der kontrollierte Luftraum soll dabei gegenüber heute massiv ausgedehnt werden. Das Birrfeld kommt gemäss dem SIL-Vorschlag knapp innerhalb der Kontrollzone des Towers Zürich zu liegen. Der frei benutzbare Luftraum über dem Ostaargau würde nochmals um 1'000 ft (ca. 300 m) auf 4'000 ft (1200 m.ü.M) abgesenkt. Ein Segelflugbetrieb in Richtung Alpen würde dadurch praktisch unmöglich. Die Einschränkungen für die Flugplätze Birrfeld, Schupfart und Buttwil sind in einem Redesign zu minimieren und der Erhalt eines angemessenen Segelflugbetriebs sicherzustellen.

4.5 Weitere flankierende Massnahmen

Folgende vier Ansätze sind zu prüfen und umzusetzen, wenn sie geeignet sind, die Fluglärmbelastungen zu vermindern oder berechenbarer zu machen:

- Mindestüberflughöhen für die Waypoints von Abflugrouten,
- Konzentration der Starts zwischen 21.00 Uhr und 7.00 Uhr auf die Pisten 32, 34 und 16,
- Einführung eines wirksamen Monitorings und Controllings sowie
- Erhöhung der Flughöhe für Abweichungen von den Standard- Instrumentenabflugwegen in den Tagesrandstunden auf 8'000 Fuss über Meer.

Antrag

4.1 Es sind Massnahmen zur Optimierung des Flugbetriebs und dessen Auswirkungen auf die Aargauer Gebiete zu treffen. Diese sind unter Einbezug des Kantons Aargau im weiteren Verfahren zu prüfen und weiter zu entwickeln.

5. Weiteres Vorgehen

Der Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt, Regierungsrat Peter C. Beyeler, wird den Kanton Aargau am SIL-Koordinationsgespräch II vom kommenden 6. Juli mit dieser Stellungnahme vertreten.

Der Regierungsrat erwartet, dass der Kanton Aargau bei der Bearbeitung der ausgewählten Varianten und deren Optimierung einbezogen wird. Gerade in der kommenden Phase werden abschliessende Entscheide zu fällen sein, die voraussichtlich stark vom politischen Ermessen abhängen werden. Der Regierungsrat erwartet aufgrund seiner Betroffenheit, dass er sich vergleichbar zum Kanton Zürich in diesen Prozess einbringen kann.

Zum Schluss weisen wir darauf hin, dass in Fragen der Abstimmung bezüglich Inhalte des SIL-Objektblatts mit den kantonalen Richtplänen noch Klärungsbedarf besteht. Nach Abschluss des Koordinationsgesprächs II beziehungsweise nach dem Entscheid des BAZL über die Eingrenzung der Betriebsvarianten soll die Arbeitsgruppe 20 wieder einberufen werden.

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.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATS

Landammann:

Ernst Hasler

Staatsschreiber:

Dr. Peter Grünenfelder

Kopie an:

- Departement Bau, Verkehr und Umwelt