

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

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Prozess Anlagen
VBR
Maulbeerstrasse 9
3003 Bern

Aarau, 26. Mai 2004

Flughafen Zürich, vorläufiges Betriebsreglement; Stellungnahme des Kantons Aargau

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 8. März 2004 hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt das Gesuch der Unique für ein vorläufiges Betriebsreglement zur Anhörung unterbreitet. Unser Kanton ist vom Flugbetrieb des Flughafens Zürich sowie vom vorläufigen Betriebsreglement stark betroffen. Wir danken Ihnen, dass Sie uns Gelegenheit geben, uns zu dieser wichtigen Vorlage zu äussern.

Wir haben unsere Gemeinden und Regionalplanungsverbände zur Stellungnahme eingeladen. Deren Einwendungen sind in der vorliegenden Stellungnahme berücksichtigt. Im Weiteren haben die Umweltfachstellen des Kantons das Gesuch geprüft.

Die Kantone Schaffhausen, Aargau und Thurgau haben ihre Stellungnahmen gemeinsam vorbereitet und inhaltlich abgestimmt. Diese entsprechen der Strategie, welche die Nachbar Kantone seit Jahren vertreten. Wir stellen fest, dass unter den vom Flughafen Betroffenen auch in anderen Kantonen und in Süddeutschland in den wichtigen Punkten weitgehend Einigkeit herrscht.

1. Grundsätzliche Haltung des Kantons zum Flughafen

Der Flughafen Zürich ist für den Kanton Aargau von grosser wirtschaftlicher Bedeutung. Wir unterstützen deshalb grundsätzlich den Flughafen in seinen wichtigen Funktionen für unseren Wirtschaftsraum. Andererseits ist der Aargau in seiner räumlichen Entwicklung und Lebensqualität durch die Lärmbelastung stark betroffen. Nach heutigem Betrieb werden fast

80 % der Landungen und rund 65 % der Starts über Aargauer Gebiet geführt. Zusammen mit den Nachbarkantonen sind wir weiterhin bereit, einen Anteil an der Belastung zu tragen. Dasselbe erwarten wir aber auch von den anderen Regionen im Kanton Zürich. Der Flughafen Zürich ist verträglich zu gestalten, der Flugbetrieb ist an den Interessen der (Volks-) Wirtschaft, der Bevölkerung und der Umwelt auszurichten (Nachhaltigkeit). Rein betriebswirtschaftliche Interessen von Unique und Swiss sowie allfällige Fehlinvestitionen dürfen für die Gestaltung des Flugbetriebs nicht massgebend sein. Der Handlungsspielraum ist mit dem vorläufigen Betriebsreglement bei Weitem nicht ausgeschöpft. Wir sind bereit, bei der Optimierung mit den Verantwortlichen konstruktiv zusammenzuarbeiten.

Der Regierungsrat beurteilt das vorläufige Betriebsreglement nach folgenden Grundsätzen (Flughafen Zürich - Strategie der Nachbarkantone, 2. Mai 2003):

- Faire Verteilung der Lärmbelastung ohne Tabu-Zonen,
- Plafonierung der Anzahl der Flugbewegungen (in Abhängigkeit von Betriebsvariante und Flottenmix),
- Verlängerung der Nachtruhe, Reduktion der An- und Abflüge während den Nachtstunden,
- Faires und ehrliches Verfahren, gleichberechtigter Einbezug der Nachbarkantone in allen Belangen des Flugbetriebs,
- Keine gekröpften Nordanflüge.

Die bisherige Verfahrensabwicklung war nicht nur für die Nachbarkantone unbefriedigend. Die Anliegen der Betroffenen wurden wegen der Verzögerung beim Sachplan, durch den Aufschub der gesamthaften Überprüfung des Betriebsreglements, durch die ungenügende Zusammenarbeit mit der Unique und durch die Massierung von Änderungsverfahren dauernd unterlaufen. Der Regierungsrat erwartet, dass seine Anträge jetzt – mehr als drei Jahre nach der Erneuerung der Betriebskonzession – endlich berücksichtigt werden.

Antrag

- 1.1 Der Betrieb des Flughafens ist konsequent auf Nachhaltigkeit auszurichten.
- 1.2 Für die weiteren Verfahren wird vom Bund erwartet, dass er seine Führungsrolle wahrnimmt und für eine umfassende Überprüfung des Betriebs sowie für die objektive und unabhängige Beurteilung der Anliegen der Betroffenen sorgt.

2. Verhältnis zur Betriebskonzession, zur schweizerischen Luftfahrtpolitik, zum Sachplan (SIL) und zur Deutschen Verordnung

Wesentliche Voraussetzungen für eine längerfristige („definitive“) Regelung des Betriebs des Landesflughafens Zürich fehlen: Der in Aussicht gestellte Bericht zu einer neuen schweizerischen Luftfahrtpolitik liegt noch nicht vor. Die im SIL-Objektblatt vorzunehmende raumplanerische Abstimmung hat sich um Jahre verzögert. Mit einem Mediationsverfahren soll vorerst eine Einigung gesucht werden. Der Ausgang dieser Mediation ist offen.

Ein letztes Mal ist der Regierungsrat bereit, auf ein Betriebsreglement einzutreten, obwohl die Genehmigungsvoraussetzungen nicht erfüllt sind (Art. 25 Abs. 1 VIL). Da das vorläufige Betriebsreglement (vBR) nur für die Dauer der Mediation vorgesehen ist, ist seine Gültigkeit auf Ende 2007 (3 Jahre Mediation plus 1 Jahr Vorbereitung des SIL-Objektblatts und des definitiven BR) zu befristen. Die Mediation darf nicht als Verzögerungsinstrument missbraucht werden. Sollten bis Ende 2006 keine Ergebnisse vorliegen, ist die Mediation abzubrechen.

Ablaufschema gemäss Antrag Kanton Aargau

	2001		2002		2003		2004		2005		2006		2007		2008		2009		
	H1	H2	H1	H2	H1	H2	H1	H2	H1	H2	H1	H2	H1	H2	H1	H2	H1	H2	
Erneuerung der Betriebskonzession	◆ 31. Mai 2001																		
SIL-Koordination			■										■						
Mediation							■												
provisorisches Betriebsreglement		■																	
vorläufiges Betriebsreglement									■										
definitives Betriebsreglement															■				

Quelle: Baudepartement AG, Mai 2004

Der Betrieb des Flughafens Zürich hängt wesentlich davon ab, wie weit der deutsche Luftraum für An- und Abflüge benutzt werden kann. Gegen die so genannte Deutsche Verordnung (DVO), welche die Benutzung regelt, sind noch Rechtsmittel hängig. Nach Medienberichten wird eine Verschärfung der DVO diskutiert. Falls das Betriebsregime wegen der Änderung oder Aufhebung der DVO geändert wird, ist das Betriebsreglement im ordentlichen Verfahren (mit UVP) anzupassen. Die in Art. 19 Anhang 1 vBR vorgesehene automatische Anpassung ist abzulehnen, da sie nicht auf ihre Umweltverträglichkeit geprüft ist. Ebenso sind Änderungen des Betriebsregimes in vereinfachten Verfahren (analog Art. 37 i LFG) nicht zulässig.

Antrag

- 2.1 Die Gültigkeit des vBR ist bis längstens Ende 2007 zu beschränken. Während seiner Geltungsdauer dürfen provisorische Änderungen des Betriebsreglements nur auf Weisung der Bundesbehörde oder nach den Regeln der Mediation erfolgen. Das vBR hat keine präjudizielle Wirkung für das definitive Betriebsreglement.
- 2.2 Art. 19 Anhang 1 vBR ist zu ändern. Es ist das der UVP zu Grunde gelegte Betriebsregime festzulegen. Falls das Betriebsregime wegen der Änderung oder Aufhebung der DVO geändert wird, ist das Betriebsreglement im ordentlichen Verfahren (mit UVP) anzupassen.

3. Vorläufiges Betriebsreglement, Gesuch und Unterlagen

Mit dem vorläufigen Betriebsreglement müssen sämtliche Regelungen des bisherigen Betriebsreglements überprüft und ihre Umweltverträglichkeit beurteilt werden (Art. 74a VIL). Das Dossier erfüllt diese Anforderungen nicht und ist unvollständig. Das Gesuch hätte vor der öffentlichen Auflage zur Ergänzung der Unterlagen zurückgewiesen werden müssen (Art. 13 Abs. 2 UVPV). Um Verfahrensleerläufe zu vermeiden, ist der Regierungsrat - wider Willen - bereit, trotzdem auf das Gesuch einzutreten.

Das vBR sieht gegenüber dem heutigen Betrieb nur wenige Änderungen vor. Es basiert auf der Betriebsvariante IST + (Landungen von Norden, Starts Richtung Westen, soweit technische Gründe und die eingeschränkte Benutzung des süddeutschen Luftraums keine Änderungen bedingen), welche bereits heute geflogen wird. Es wird mit einer Zunahme der Anzahl Flugbewegungen um 30 % auf 350'000 pro Jahr gerechnet. Dank der angenommenen Verbesserung des Flottenmix bleibt die Lärmbelastung ungefähr gleich. Die Gebiete im Norden des Flughafens werden geringfügig entlastet.

Das heutige Betriebsregime wird nicht hinterfragt, seine Umweltverträglichkeit nicht geprüft. Es wird bei der UVP kritiklos als Ausgangszustand verwendet. Dabei wird auf das verkehrsreichste Jahr 2000 abgestellt. Das widerspricht Art. 74a VIL. Das Bundesgericht hat in BGE 126 II 522 E. 11 d verlangt, dass die betrieblichen Auswirkungen umfassend untersucht werden müssen, unabhängig davon, ob das bisherige Betriebskonzept geändert werde. Im selben Entscheid hat es festgehalten (Erwägung 40), dass hinsichtlich des Flugbetriebs die Lärmsanierung im Rahmen der nun vorliegenden gesamthaften Überprüfung des Betriebsreglements vorzunehmen sei. Deshalb ist im UVB konsequenterweise auf den Zustand ohne Flughafen oder allenfalls auf den Betrieb bei Inkrafttreten des Umweltschutzgesetzes als Ausgangszustand abzustellen.

Für die Lärmsanierung sind Varianten zu prüfen (z.B. Betriebsvariante BV 2, Wegfall der DVO). Zumindest sind innerhalb der Betriebsvariante IST + die im Synthesebericht S. 37 f aufgezeigten „weitergehenden Massnahmen“ (Reduktion oder Verzicht auf Nachtbetrieb, geringere Anzahl Flugbewegungen sowie besserer Flottenmix) detailliert zu prüfen. Es sind Lärmberechnungen vorzulegen und die Vor- und Nachteile zu quantifizieren.

Der UVB ist im Weiteren unvollständig, weil die Auswirkungen auf die Raumplanung nicht beurteilt wurden. Offenbar haben die Gesuchsverfasser den Richtplan des Kantons Aargau nicht einmal konsultiert, obwohl er verbindlich ist (Art. 11 Abs. 2 RPG). Eine Zusammenarbeit mit den Fachstellen unseres Kantons fand nicht statt. Notwendige Optimierungen (z.B. Abflugrouten) wurden unterlassen.

Ebenso wurden die volkswirtschaftlichen Auswirkungen des Flughafens nur sehr einseitig untersucht. Eine Schätzung der volkswirtschaftlichen Schäden (Wertverminderung von Grundstücken usw.) durch die Lärmbelastung fehlt. Die Auswirkungen auf die Naherholungsgebiete und den Tourismus im lärmbelasteten Gebiet wurden nur rudimentär untersucht.

Ein weiterer gravierender Mangel ist, dass die Luftraumstruktur mit den Warteräumen im Gesuch und der UVP ausgeklammert wurde. Die Navigationsfixpunkte wurden nicht definiert. Die Lage der Warteräume, Anflugrouten und Navigationsfixpunkte hat einen wesentlichen Einfluss auf die Lärmbelastung. Aus Gründen der Koordinationspflicht sind die entsprechenden Unterlagen gleichzeitig aufzulegen.

Antrag

- 3.1 Das Gesuch und der Umweltverträglichkeitsbericht sind zu ergänzen. Insbesondere sind Vorschläge zur Lärmsanierung vorzulegen.
- 3.2 Als Ausgangszustand für den UVB darf nicht der Flugbetrieb des Jahres 2000 verwendet werden. Als Grundlage für die Beurteilung des vBR sind Varianten zu prüfen. Die im UVB vorgeschlagenen „weitergehenden Massnahmen“ sind detailliert zu untersuchen.
- 3.3 Aus Gründen der Koordinationspflicht sind die Unterlagen über die Luftraumstruktur mit den Warteräumen und der genauen Definition der Navigationsfixpunkte gemeinsam mit dem vBR und abgestimmt vorzulegen.

4. Flugbetrieb

Im Urteil vom 8. Juli 2003 hat das Bundesgericht festgehalten, dass der Flugbetrieb in allen Belangen im Betriebsreglement zu regeln sei. Die Konzessionärin (Unique) kann aus der Erneuerung der Betriebskonzession keine Ansprüche auf Art und Umfang des Flugbetriebs ableiten. Sie kann sich auch nicht auf einen „Besitzstandsschutz“ berufen: Auf die Erneuerung der Betriebskonzession besteht kein Anspruch, und die gemäss Art. 74a VIL bei der Erneuerung der Betriebskonzession vorgeschriebene gesamthafte Überprüfung des Betriebsreglements erfolgt erst mit dem vorliegenden Verfahren.

Auch aus dem Entscheid des Bundesgerichts zur 5. Ausbaustufe vom 8. Dezember 2000 kann die Unique nichts zu ihren Gunsten ableiten. Für sämtliche Fragen des Betriebs wurde auf das Verfahren des Betriebsreglements gemäss Art. 74a VIL verwiesen (BGE 126 II 522 E 40).

a) Lärmschutz

Der Kanton Aargau ist durch den Lärm des Flugbetriebs betroffen. Das vBR erfüllt bezüglich Lärmschutz die Anforderungen des Umweltschutzes nicht (Art. 25 Abs. 1 lit. c VIL).

Wie im UV-Fachbericht Fluglärm (Ziffer 4.3) ausgeführt wird, ist Lärm in erster Linie durch Massnahmen an der Quelle zu begrenzen (Art. 11 Abs. 1 USG). Dabei ist in einer ersten Stufe der Lärm so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (Vorsorgeprinzip). Die vorsorgliche Lärmbekämpfung ist eine Daueraufgabe. Die Unique ist im Betriebsreglement zu verpflichten, ihre Massnahmen zur Begren-

zung der Emissionen dauernd auf den neuesten Stand der Technik zu bringen und im wirtschaftlich tragbaren Rahmen umzusetzen. Mit Priorität sind die weit herum lästigen Störungen von einzelnen Flügen (z.B. Sao Paulo, Abflug 22.30 Uhr) zu eliminieren.

Da die Lärmbelastung des Flugbetriebs die massgeblichen Grenzwerte nicht einhält, sind die Emissionsbegrenzungen in einer zweiten Stufe zu verschärfen. Der Flughafen ist zu sanieren (BGE 126 II 522 ff.). Falls eine Sanierung bis zu den massgeblichen Grenzwerten unverhältnismässig ist, können Erleichterungen gewährt werden (Art. 17 USG). Der Umfang der Erleichterungen wird aufgrund einer Interessenabwägung verbindlich festgelegt (Art. 14 LSV).

Die im vBR vorgesehenen Massnahmen zur Begrenzung des Lärms sind nicht genügend. Die im Gesuch vorgenommene Interessenabwägung ist unvollständig. Insbesondere wurden die volkswirtschaftlichen Kosten und die raumplanerischen Auswirkungen nicht berücksichtigt. Die Emissionsbegrenzungen müssen deshalb entsprechend den folgenden Anträgen verschärft werden. Zur Festlegung der Erleichterungen ist die Lärmbelastung aufgrund der verschärften Massnahmen neu zu berechnen. Die reduzierten Lärmbelastungskurven sind als verbindliches Lärmkorsett festzulegen. Da der Lärmkataster nach wie vor fehlt, ist dieses Lärmkorsett für die Beurteilung von Nutzungsplänen und Bauvorhaben sowie für Entschädigungsfragen massgebend.

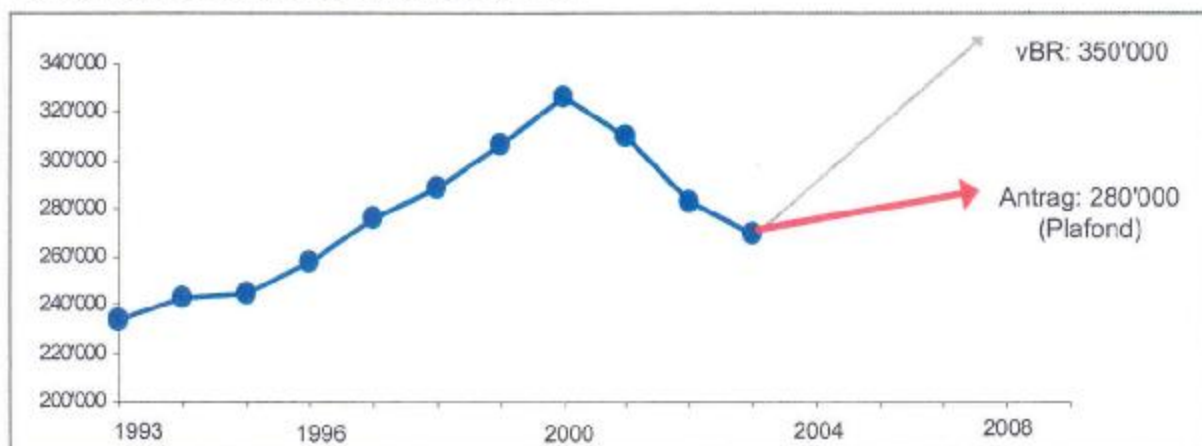
Antrag

- 4.1 Die Betreiberin des Flughafens ist im Betriebsreglement dauerhaft zu verpflichten, die Emissionen an der Quelle zu beschränken (beispielsweise durch wirksame Erhöhung der Lärmzuschläge auf den Flughafentaxen).
- 4.2 Die Lärmbelastungskurven sind aufgrund der Anträge 4.1 – 4.11 neu zu berechnen; diese Kurven gelten als verbindliches Lärmkorsett.
- 4.3 Im Kanton Aargau sind die Lärm-Planungswerte einzuhalten.

b) Betriebsumfang

Mit dem vorgesehenen Betriebsregime sind 350'000 Flugbewegungen pro Jahr nicht zu bewältigen. Schon heute sind Verspätungen häufig. Aus Sicherheitsgründen hat das BAZL Mitte Dezember 2003 die Anzahl der Starts und Landungen pro Stunde auf dem Flughafen Zürich herabsetzen müssen. Um den Druck auf die Tagesrand- und Nachtstunden nicht noch zu intensivieren und um weitere Verspätungen zu vermeiden, muss die Bewegungszahl am Flughafen plafoniert werden. Es ist der Nachweis zu erbringen, dass die Flugbewegungen am Tag verarbeitet werden können.

Entwicklung der Anzahl Flugbewegungen pro Jahr

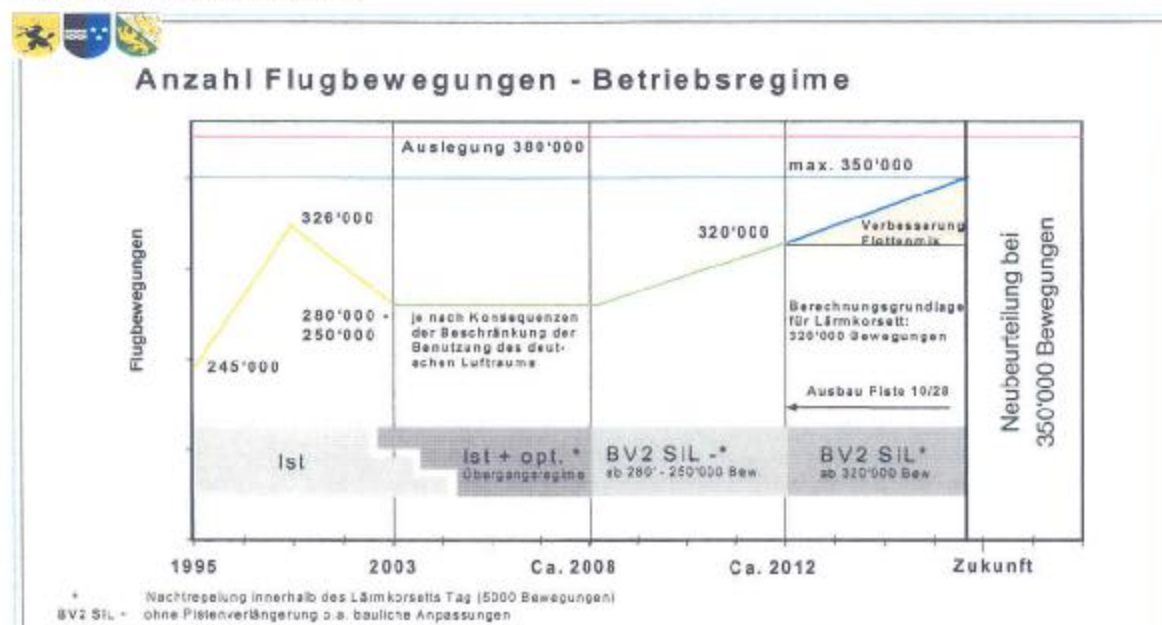


Quelle: Baudepartement AG, März 2004

Der im vBR vorgesehene Betrieb widerspricht der Umweltschutzgesetzgebung. Als sanierungsbedürftige Anlage darf der Flughafen nur erweitert werden, wenn er gleichzeitig saniert wird (Art. 18 USG). Ausführungen über die Sanierung fehlen im Gesuch. Im Weiteren fehlt der für Erleichterungen bei der Sanierung vorausgesetzte Bedarfsnachweis. Der allgemeine Teil des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) genügt dafür nicht und er ist zu überarbeiten. Insbesondere sind die Prognosen der Flugbewegungen nach den Entwicklungen der letzten Jahre nach unten zu korrigieren und die Aufgabenteilung zwischen den drei Landesflughäfen neu zu definieren. Der Betriebsumfang muss deshalb vorläufig ungefähr auf dem heutigen Niveau plafoniert werden.

Diese Forderung entspricht der Strategie, welche die Kantone Schaffhausen, Aargau und Thurgau bereits vor einem Jahr bekannt gegeben haben.

Strategie der Nachbarkantone



Quelle: Baudepartement AG, Mai 2003

Im Jahr 2003 wurden gemäss der Webside der Unique knapp 270'000 Starts und Landungen abgewickelt (inkl. Kleinflugzeuge). Für die vorgesehene kurze Lebensdauer des vBR ist ein 4 % höherer Plafond, also 280'000 Flugbewegungen jährlich angemessen.

Die aargauischen Regionalplanungsverbände und Gemeinden beantragen eine Plafonierung zwischen 250'000 und 320'000 Flugbewegungen.

Antrag

4.4 Die Anzahl der Flugbewegungen ist im vBR auf 280'000 zu beschränken.

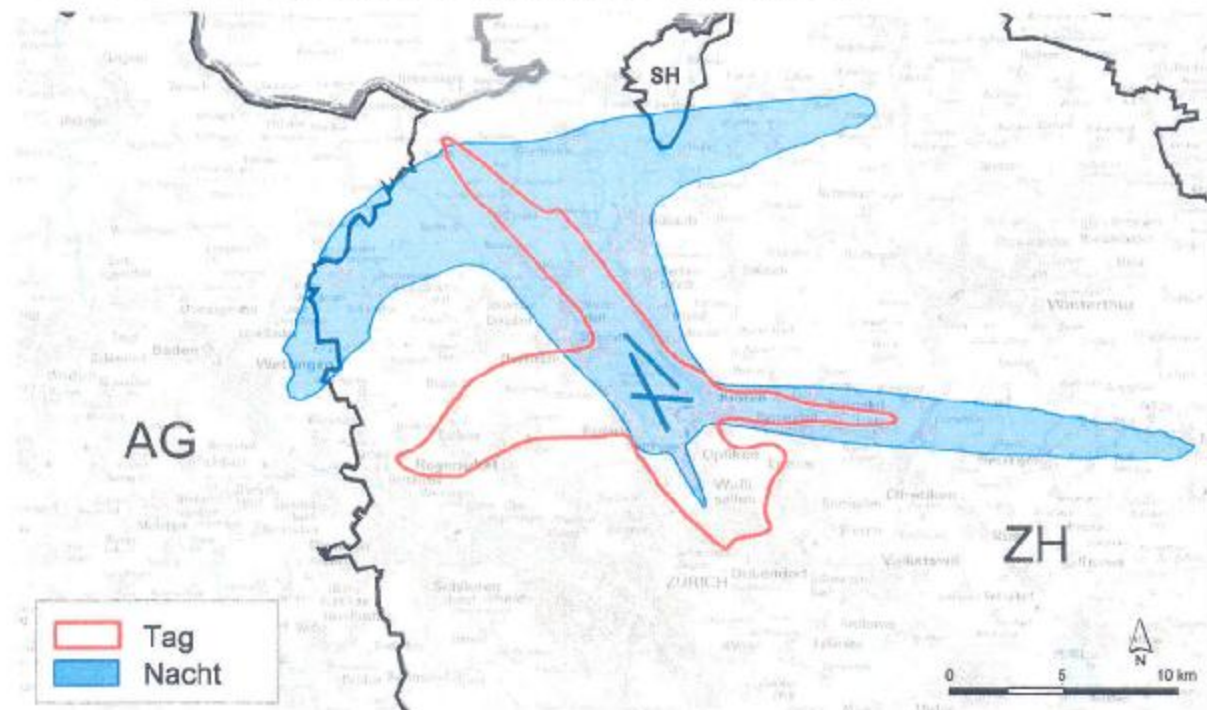
c) Betriebszeiten, Nachtruhe

Die wichtigste Massnahme zum Schutz der Bevölkerung ist die Ausdehnung der Nachtruhe. Die von der Unique vorgesehene Verlängerung der Nachtruhe wird begrüsst; sie geht jedoch viel zu wenig weit. Trotz der Verlängerung der Nachtruhe nimmt die Anzahl der von der Überschreitung der Lärmgrenzwerte betroffenen Personen gegenüber heute nur geringfügig ab. Nach der Lärmstudie 2000 der ETH wird der Fluglärm in den Tagesrandstunden und ersten Nachstunden als am meisten störend empfunden.

Nach dem im vBR vorgesehenen Flugbetrieb ist das Gebiet mit Überschreitung der Planungswerte in den Nachtstunden (strengere Grenzwerte) erheblich grösser als am Tag, während gleichzeitig die Anzahl der Flugbewegungen viel geringer ist. Die Anzahl der von Grenzwertüberschreitung betroffenen Personen ist in der Nacht höher als am Tag. Die negativen raumplanerischen Auswirkungen des Nachtbetriebs sind erheblich und stehen in einem starken Missverhältnis zur Wertschöpfung dieser Flüge. Die Nachtruhe ist deshalb grundsätzlich auf 8 Stunden (22.00 bis 6.00 Uhr, an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen bis 7.00 Uhr) auszudehnen. Der Flugbetrieb in den Nachtstunden ist so weit zu reduzieren, dass das Lärmkorsett des Tagbetriebs nicht überschritten wird. Dazu ist der Betrieb nach 22.00 Uhr auf 5'000 Flugbewegungen zu reduzieren; allenfalls ist auf Starts zu verzichten. Die in Art. 12^{bis} Anhang 1 vBR vorgesehene Hub-Klausel ist nicht akzeptabel. Der Begriff „Hub“ ist nicht definiert. Mit dieser Klausel könnte jeder Flug gerechtfertigt werden.

Die aargauischen Regionalplanungsverbände und Gemeinden beantragen teilweise eine Ausdehnung der Nachtruhe auf 9 Stunden (22.00 bis 7.00 Uhr).

Lärmkurven Tag / Nacht (Planungswerte Empfindlichkeitsstufe II, Wohnzonen)



Quelle: Kartengrundlage Baudepartement; Lärmkurven Unique 2004

Antrag

4.5 Die Nachtruhe ist auszudehnen. Art. 1 Anhang 1 vBR ist folgendermassen zu ändern:

„Der Flughafen Zürich ist für den nationalen und internationalen Zivilluftverkehr unter Berücksichtigung der in diesem Reglement enthaltenen Bestimmungen für die Nachtzeit täglich von 06.00 Uhr bis 23.30 Uhr geöffnet-23.00 Uhr bis 06.00 Uhr (an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen bis 07.00 Uhr) geschlossen.“

Art. 39a VIL ist entsprechend anzupassen.

4.6 Art. 12 Anhang 1 vBR ist folgendermassen zu ändern:

„¹Starts und Landungen des gewerbmässigen Verkehrs dürfen unter Beachtung nachfolgender Einschränkungen (Art. 12^{bis} – 14) bis 22.00 Uhr geplant werden. Die Flughafen Zürich AG kann aus betrieblichen Gründen die Vergabe des letzten Slots zeitlich vorverlegen.“

²Verspätete Starts und Landungen werden bis 23.30 Uhr ohne besondere Bewilligung zugelassen. Zwischen 22.00 Uhr und 23.00 Uhr dürfen jährlich höchstens 5'000 Flugbewegungen (inkl. Verspätungen) zugelassen werden. Das Lärmkorsett des Tagesbetriebs ist einzuhalten.

³Für Starts und Landungen nach 23.30 Uhr 23.00 Uhr kann die Flughafen Zürich AG bei unvorhersehbaren ausserordentlichen Ereignissen, insbesondere bei schwerwiegenden meteorologischen Verhältnissen, eine Ausnahmegewilligung erteilen.“

Art. 12^{bis} Anhang 1 vBR ist zu streichen.

d) Betriebsregime, Verteilung der Belastungen

Am City-Airport Flughafen Zürich ist ein Betriebsregime, welches die Belastungen kanalisiert, nicht mehr realisierbar. Auf Grund des Pistensystems und der eingeschränkten Benutzung

des deutschen Luftraums werden die Belastungen zwangsläufig auf die zunehmend überbauten flughafennahen Gebiete verteilt. Um die Akzeptanz zu verbessern, ist in Zusammenarbeit mit den direkt Betroffenen ein Betriebsregime zu entwickeln, welches die Belastungen fair verteilt. Dabei ist auch der Nutzen des Flughafens, welcher primär im Süden anfällt, zu berücksichtigen (Studie Infrac/Ecoplan/Güller, S. 55 ff.). Das Betriebsregime BV2, auf welches sich die Beteiligten an den SIL- Koordinationsgesprächen im August 2002 geeinigt haben, erfüllt diese Anforderungen grundsätzlich und kann jetzt schon eingeführt werden. Dieses Verteilregime ermöglicht, dass den einzelnen Gebieten ausreichend lange Ruhephasen („Lärmfenster“) im Wochenrhythmus gewährt werden können, soweit das Wetter dies erlaubt. Die Nachbarkantone sind bereit, zusammen mit dem Bundesamt für Raumentwicklung Kriterien einer fairen Verteilung zu erarbeiten.

Die mit dem vBR beantragte Flexibilisierung der Pistenbenutzung geht grundsätzlich in die richtige Richtung; sie würde nämlich eine fairere Verteilung der Belastungen ermöglichen. Die Unique will dies jedoch nicht nutzen, um den einzelnen Gebieten Ruhephasen („Lärmfenster“) zu gewähren, sondern ausschliesslich, um die Kapazität des Flughafens bis an die Grenzen auszudehnen. Gegenüber dem heutigen Betriebsregime ist dies für die Betroffenen nachteilig. Schon das heutige Regime gewährt einzelnen Gebieten Ruhephasen, nämlich durch die eingeschränkte Regelung der Pistenbenutzung.

Die Südanflüge verursachen nur im engsten Bereich Überschreitungen der Lärmgrenzwerte. Nach den Feststellungen im UV-Bericht (Synthese S. III) sind die eintretenden Veränderungen in den Belastungskurven kaum sichtbar. Die Opposition gegen die Südanflüge ist unverhältnismässig. Demgegenüber sind die Auswirkungen der Starts Richtung Westen und Nordwesten erheblich. Die Öffnung der Westpiste 28 für Starts bereits ab 6.00 Uhr und über 21.00 Uhr hinaus ist für die Betroffenen nicht zumutbar. Die Region im Westen muss heute schon den grössten Lärmanteil tragen. Für die Bewältigung des in den nächsten 3-4 Jahren zu erwartenden Verkehrs ist die durch die zusätzliche Pistenöffnung mögliche Kapazitätssteigerung nicht erforderlich. Während den Phasen mit Südanflügen sind Weststarts auszuschliessen (Kreuzung mit Anflügen aus nEKTRIT auf Piste 34 im Punkt BREGO).

Das im vBR vorgesehene Betriebsregime ist raumplanerisch nicht abgestimmt. Das SIL-Objektblatt fehlt und die Umsetzung in der Richt- und Nutzungsplanung ist nicht möglich.

Antrag

4.7 Es soll ein Betriebsregime eingeführt werden, welches die Belastungen fair verteilt und den einzelnen Gebieten Ruhephasen gewährt. Die Variante BV 2, auf welche sich die Beteiligten im SIL- Koordinationsprozess einigten, entspricht grundsätzlich diesen Anforderungen.

Eventualiter: Falls an der Variante gemäss Gesuch festgehalten wird, sind Ruhephasen entweder im Wochenrhythmus oder aber im Tagesrhythmus (keine Flexibilisierung) festzulegen.

4.7a Ab Piste 28 darf wie bisher erst ab 7.00 und bis 21.00 Uhr gestartet werden; während den Phasen mit Südanflug sind Starts über Punkt BREGO auszuschliessen.

e) An- und Abflugrouten, Optimierungen

Die Anflugrouten zum Flughafen Zürich sind aufgrund der Lage der Pisten weitgehend vorbestimmt. Die Abflugrouten sind historisch entstanden. Im Rahmen der gesamthaften Überprüfung des Betriebsreglements ist es gerechtfertigt, die Lage der An- und Abflugrouten zu hinterfragen und, soweit technisch ein Spielraum besteht, hinsichtlich der Lärmbelastung zu optimieren. Als Folge der Verschiebung der Warteräume sind ohnehin Verschiebungen der Abflugrouten vorgesehen. So ist der Ostanflug nicht über die Stadt Schaffhausen zu führen.

Die Starts von Piste 28 Richtung Westen und Süden sind zu überprüfen. Es ist ein Korridor zu wählen, welcher die Siedlungen nicht direkt überfliegt (vgl. Einsprache der Gemeinde Bergdietikon). Die Anflüge aus dem Warteraum nEKRI auf die Piste 28 sind über Süddeutschland zu führen und für jene auf Piste 34 ist über aargauischem Gebiet ein optimierter Korridor auf mindestens Flugfläche 100 festzulegen. Die Mindestflughöhe ist so anzusetzen, dass die Starts Richtung Westen wegen der Kreuzung im Navigationsfixpunkt BREGO nicht tief gehalten werden müssen.

Für die Lärmbelastung durch die Starts und Landungen sind im Weiteren die Steig- und Sinkwinkel massgebend. Auch diese sind unter Berücksichtigung internationaler Normen individuell zu überprüfen und zu optimieren; insbesondere in den Nachtstunden und Tagesrandstunden ist der Lärmschutz zu verbessern (siehe auch unten lit. g).

Für den Start ist vorzuschreiben, dass er zwingend ab dem Pistenanfang zu erfolgen hat, damit das Flugzeug beim Verlassen des Flughafengeländes die grösstmögliche Höhe aufweist. Für die Landungen sind die Aufsetzpunkte zu optimieren. Beispielsweise kann der Aufsetzpunkt beim Anflug 34 weiter nordwärts verschoben werden, damit die Flugzeuge über Opfikon eine grössere Höhe aufweisen.

Damit die vorgegebenen Routen genauer befolgt werden, sieht Art. 18 des Anhangs 1 des vBR vor, die Flugzeuge in den Nachtstunden bis zu einer Flughöhe von 8'000 ft durch die Flugsicherung geführt werden (Tag bis 5'000 ft). Diese Regelung ist generell auf die Tagesrandstunden (21.00 – 22.00 Uhr, 06.00 – 08.00 Uhr) auszudehnen. Für Abflüge über empfindliches Gebiet ist eine Ausdehnung auf den ganzen Tag zu prüfen und Art. 18 des Anhangs 1 des vBR entsprechend anzupassen.

Antrag

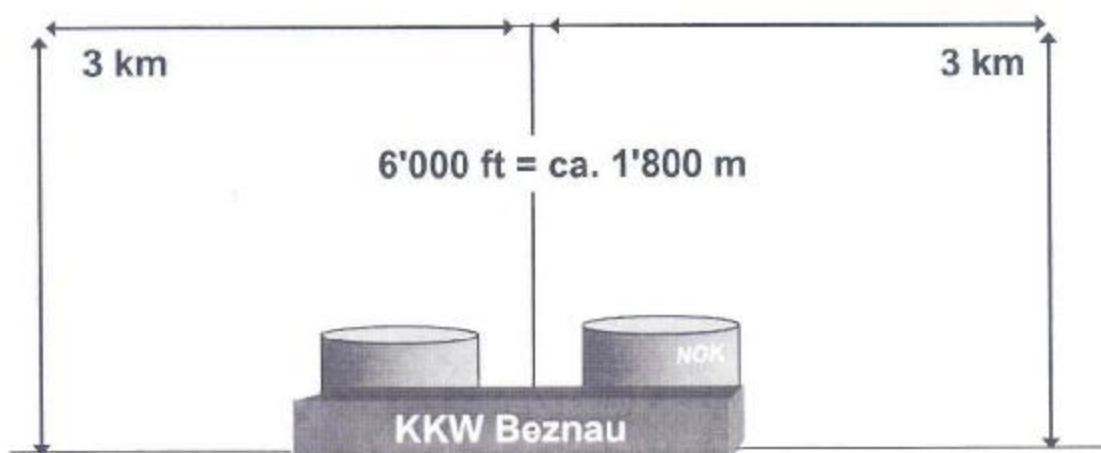
4.8 Die An- und Abflugrouten des Flughafens Zürich sind in Zusammenarbeit mit den betroffenen Kantonen zu optimieren. Starts haben zwingend ab dem Pistenanfang zu erfolgen, für die Landungen sind die Aufsetzpunkte zu optimieren. Die Steig- und Sinkwinkel sind individuell zu optimieren. Die Führung durch die Flugsicherung bis zu einer Flughöhe von 8'000 ft ist in Tagesrandstunden zeitlich auszudehnen.

f) Gekröpfte Nordanflüge, Sicherheitsabstände gegenüber Kernanlagen

Gekröpfte Nordanflüge sind grundsätzlich abzulehnen. Sie widersprechen dem Grundsatz der fairen Verteilung der Belastungen, belasten empfindliche Gebiete und sind sicherheitstechnisch riskant (Kurve kurz vor der Landung). Sie sind zu Recht im vBR nicht vorgesehen und sind auch auf Sicht zu verbieten.

Die Kernanlagen in der Schweiz weisen einen überdurchschnittlichen Sicherheitsstandard auf. Trotzdem ist es nicht zu verantworten, gezielt An- und Abflugrouten über Kernanlagen zu führen. Die Nachbarkantone sind nicht bereit, für die Kernanlagen eine auch noch so geringe Erhöhung des Restrisikos zu akzeptieren.

Abstand von Flugrouten gegenüber Kernanlagen



Quelle: Baudepartement AG, März 2004

Antrag

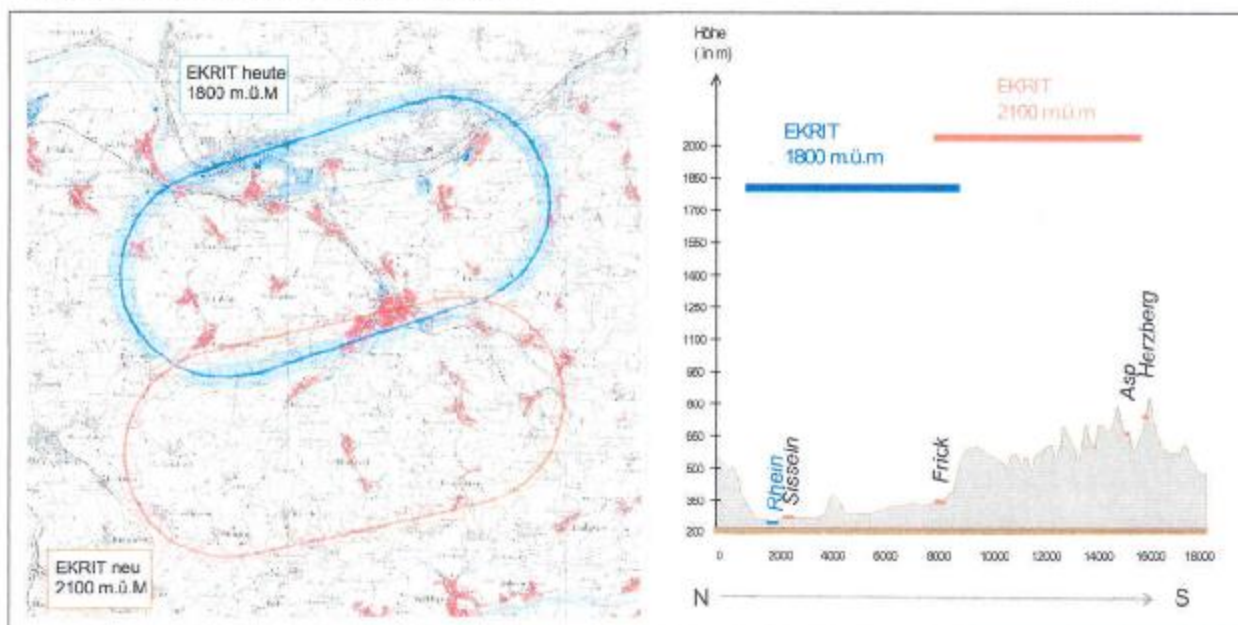
- 4.9 Gekröpfte Nordanflüge von Osten und Westen sind nicht zuzulassen.
- 4.10 Für Flugrouten sind gegenüber Kernanlagen ausreichende Sicherheitsabstände (Schutzzonen von mindestens 3 km Radius und 6'000 ft. Höhe) festzulegen.

g) Warteräume

Mit der Verlegung der Warteräume werden bisher unbelastete Wohn- und Erholungsgebiete betroffen. Deren Qualität darf nicht beeinträchtigt werden. Falls aus technischen und (völker-) rechtlichen Gründen keine Alternativen bestehen, sind die von den Warteräumen ausgehenden Belastungen zu minimieren und die Mindestwartehöhe mindestens auf Flugfläche 100 anzuheben.

Der Warteraum nEKRIIT kommt neu über höher gelegenes Gebiet zu liegen; der bisherige Abstand zu den unter dem Warteraum liegenden Siedlungen darf nicht verringert werden.

Warteraum EKTRIT, Situation und Höhenlage



Quelle: Baudepartement AG, März 2004

Die genaue Lage und Höhe der Warteräume und insbesondere die Anflugrouten zwischen den Warteräumen und der Landung sind für die Lärmbelastung relevant und müssen gemeinsam mit dem vBR beurteilt werden. Eine gesonderte Vorlage verletzt die Koordinationspflicht. Die Warteräume und Anflugrouten sind in ihrer Höhenlage so zu legen, dass ein idealer Gleitwinkel (continuous descent approach) möglich ist. Allfällige Kreuzungspunkte mit Abflügen (z.B. Südanflug 34 aus nEKTRIT und gleichzeitiger Weststart) sind so anzusetzen, dass startende Maschinen mit dem optimalen Steigwinkel abfliegen können.

Der betroffene Regionalplanungsverband und die betroffenen Gemeinden sind grundsätzlich bereit, die Verschiebung des Warteraums EKTRIT zu akzeptieren, verlangen aber, dass genügend Planunterlagen mit den nötigen Beurteilungsgrundlagen (Lärmauswirkungen, Risikoanalyse usw.) vorgelegt werden und das rechtliche Gehör gewährt wird.

Antrag

4.11 In Zusammenarbeit mit den Kantonen sind für die Warteräume nEKTRIT und nSAFFA Alternativen zu prüfen. Jedenfalls ist die Lage zu optimieren und die Mindestwarthöhe auf 3'000 m zu erhöhen. Die Kantone, Gemeinden und Regionalplanungsverbände sind aufgrund genügender Planunterlagen nochmals anzuhören.

h) Weitere betriebliche Fragen

Die Auswirkungen auf die aargauischen Flugplätze sind von der Gesuchstellerin aufzuzeigen und gegebenenfalls mit dem Kanton und den Betreibern auszuhandeln. Der Betrieb des Regionalflughafens Birrfeld und der Flugplätze Schupfart und Buttwil muss gewährleistet blei-

ben. Die Auslagerung von gewissen Verkehrsarten von Zürich ins Birrfeld ist nicht erwünscht.

5. Landseitige Massnahmen

Die Nachbarkantone sind in der Frage des Zubringerverkehrs zum Flughafen betroffen. Der Modal-Split ist weiter zu verbessern. Das heutige Angebot der ÖV-Anbindung (Flughafenzüge) entspricht unseren Anforderungen und darf nicht reduziert werden.

Zu weiteren landseitigen Massnahmen äussern wir uns mangels direkter Betroffenheit nicht.

Antrag

5.1 Das heutige Angebot der Anbindung des Kantons Aargau mit öffentlichen Verkehrsmitteln an den Flughafen Zürich darf nicht reduziert werden.

6. Information, Zusammenarbeit und Controlling

Die Unique hat die Information über den aktuellen Flugbetrieb in den letzten Jahren stetig verbessert. Die Website ermöglicht es den Betroffenen, sich innert Tagesfrist über besondere Vorkommnisse (z.B. Verspätungen) zu informieren. Für die kantonalen Fachstellen ist die Zusammenstellung über die Flugbewegungen der letzten 2 Wochen besonders hilfreich. Dieses Informationsangebot ist in Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen noch auszubauen.

Bei Abweichungen vom Betriebsreglement oder von Annahmen, welche dem Betriebsreglement zu Grunde liegen (z.B. Verteilung der Pistenbenutzung) müsste das BAZL als Aufsichtsbehörde intervenieren. Die Nachbarkantone verlangen, in den Controlling-Kreislauf einbezogen und zu den Korrekturmassnahmen angehört zu werden.

Antrag

6.1 Das derzeitige Informationsangebot der Unique ist auszubauen. Die Nachbarkantone sind in den Controlling-Kreislauf einzubeziehen.

7. Weiteres Vorgehen

Wie erwähnt ist die UVP in verschiedenen Punkten zu ergänzen. Insbesondere sind die Lärmsanierungsmassnahmen aufzuzeigen, Optimierungen vorzunehmen und Varianten zu prüfen. Die Unterlagen über die neue Luftraumstruktur mit den Warteräumen und der Definition der Navigationsfixpunkte sind gleichzeitig vorzulegen. Diese Unterlagen sind den Einsprechenden sowie den Kantonen, Gemeinden und Regionalplanungsverbänden zur Verfügung

gung zu stellen und es ist Gelegenheit zur Ergänzung der Eingaben zu gewähren. Allenfalls sind die ergänzten Unterlagen nochmals öffentlich aufzulegen.

Wir erwarten, dass sich die Bundesstellen intensiv mit den Einsprachen und den Stellungnahmen aus der Anhörung auseinandersetzen. Mit den wichtigsten Einsprechergruppen sind vor der Genehmigung Einigungsverhandlungen durchzuführen. Die Nachbarkantone Schaffhausen, Aargau und Thurgau erwarten, gemeinsam zur Einigungsverhandlung eingeladen zu werden. Im Gegensatz zu den provisorischen Änderungen des Betriebsreglements besteht im vorliegenden Verfahren kein Termindruck. Das Verfahren ist vollständig durchzuführen.

Antrag

- 7.1 Die Gesuchsunterlagen sind zu ergänzen und es ist Gelegenheit zur Ergänzung der Stellungnahme zu gewähren.
- 7.2 Mit den Kantonen Schaffhausen, Aargau und Thurgau ist vor dem Genehmigungsentscheid eine gemeinsame Einigungsverhandlung durchzuführen.

In der Überzeugung, mit der vorliegenden Stellungnahme zur Verbesserung der Akzeptanz des Flughafens Zürich beizutragen, bitten wir Sie höflich, die vorgenannten Anträge gutzuheissen.

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATS


Landammann:



Roland Brogli

Staatsschreiber:

i.V.



Urs Meier

Zur Kenntnis an:

- Regierungsrat Herbert Bühl, Vorsteher Departement des Innern Kanton Schaffhausen
- Regierungsrat Hans Peter Ruprecht, Vorsteher Departement für Bau und Umwelt Kanton Thurgau