

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

Lettre signature

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Herr Raymond Cron
Direktor
Postfach
3003 Bern

Aarau, 27. Juni 2007

Flughafen Zürich – gekröpfter Nordanflug; Gesuche um Anpassung des Betriebsreglements und um Plangenehmigung; Gesuch um Anpassung des Sicherheitszonenplans; Stellungnahme des Kantons Aargau

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 4. Mai 2007 hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt das Gesuch der Unique für die Einführung des gekröpften Nordanflugs (Anpassung des Betriebsreglements und Plangenehmigung) zur Anhörung unterbreitet. Mit der Stellungnahme zu diesen zwei Gesuchsbestandteilen äussern wir uns gleichzeitig zur Anpassung des Sicherheitszonenplans, welche die Unique gleichzeitig publiziert und öffentlich aufgelegt hat. Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Die Gemeinden und Regionalplanungsverbände hatten Gelegenheit zur Stellungnahme. Von der Hindernisbefreiung Stadlerberg ist der Aargau nicht direkt betroffen. Zum entsprechenden Plangenehmigungsgesuch äussern wir uns nicht.

1. Grundsätzliche Haltung

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 Effekte für deren Wirtschaft generieren. Der Betrieb soll sich an einem nachfrageorientierten Wachstum orientieren; wobei im Rahmen von Nachhaltigkeitsüberlegungen jedoch Ausnahmen möglich sind.

Im Weiteren hält der Regierungsrat in seinen Grundsätzen fest, dass die Devise „Safety first“ allen Flughafenentscheiden voranzustellen ist. Basierend auf dem heutigen Lärmass muss eine alle Richtungen betreffende faire Verteilung der Belastungen erfolgen unter Einbezug aller An- und Abflüge. Für die durch Fluglärm betroffenen Gebiete habe sich der künftige Luftverkehr am heutigen Lärmass zu orientieren. Insbesondere sei das Gebiet Bad Zurzach vom Fluglärm soweit zu entlasten, dass die weitere wirtschaftliche Entwicklung als Kur- und Badeort nicht behindert wird. Der gekröpfte Nordanflug soll als nachgewiesene erforderliche Ergänzung eines Betriebsregimes gelten, sofern die DVO Gültigkeit hat und darf nicht als reiner Ersatz für die Südanflüge eingeführt werden. Wenn er eingeführt wird, muss er aus dem Warteraum GIPOL geflogen und zwar zur Minimierung der Belastung der Bevölkerung aus Fluglevel 90.

2. Gesuchsunterlagen, Bericht zur Umweltverträglichkeit

Der Kanton Aargau hat die Gesuchsunterlagen in der zweiten Hälfte April 2007 erhalten. Im Herbst 2004 wurde die Umweltfachstelle des Kantons Aargau zur UVB-Voruntersuchung angehört. Im Übrigen wurde der Aargau in die Erarbeitung der Unterlagen nie einbezogen.

Mit Schreiben vom 30. November 2004 (Beilage 1) hat das Departement Bau, Verkehr und Umwelt (damals Baudepartement) zur UVB-Voruntersuchung Stellung genommen. Dabei wurden weitere Unterlagen verlangt insbesondere zur Sicherheit und der Übereinstimmung mit den internationalen Normen, zu den Auswirkungen auf Tourismus und Wirtschaft, zur Lärmsituation (Aufwachschwelle usw.) sowie zur völkerrechtlichen Zulässigkeit. Unser Schreiben wurde ohne Begründung nicht berücksichtigt; das Gesuch enthält keine dieser zusätzlichen Angaben (Ausnahme: wildbiologische Untersuchung).

Für eine umfassende Beurteilung sind das Gesuch und der Bericht zur Umweltverträglichkeit mit den bereits 2004 verlangten Angaben zu ergänzen. Sie sind dem Kanton Aargau erneut zur Stellungnahme zu unterbreiten (vgl. Antrag 2).

3. Zusammenfassende Bewertung nach den strategischen Grundsätzen des Regierungsrats

Das vorliegende Gesuch erfüllt die Bedingungen der regierungsrätlichen Strategie nicht. Es werden keine neuen Entwicklungsmöglichkeiten für den Flugbetrieb geschaffen. Der gekröpfte Nordanflug ist in keiner Weise betriebsnotwendig, im Gegenteil. Er behindert einen optimalen Betrieb, begrenzt gerade in der ersten Tagesstunde die Bewegungszahlen und führt

bei wachsenden Frequenzen zu Verspätungen. Er ist also in keiner Weise eine nachgewiesene **erforderliche Ergänzung eines Betriebsregimes**, wie dies der Grundsatz des Regierungsrats fordert. Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Flughafens wird reduziert.

Sicherheitstechnisch soll der gekröpfte Nordanflug den internationalen Anforderungen entsprechen. Er beinhaltet aber wesentlich höhere Risiken als vergleichsweise Anflüge aus Osten oder Süden. Dies bedeute, dass dem Grundsatz „Safety first“ in der Form des Gesuchs eindeutig nicht nachgekommen wird. Es kann nicht verantwortet werden, dass ein gut funktionierender ILS-Präzisionsanflug ersetzt wird durch einen auf Sicht geflogenen Anflug mit weit höheren Risiken. Der Grundsatz des Regierungsrats nach „**Safety first**“ wird nicht erfüllt.

Der gekröpfte Nordanflug bringt auch keine **Verbesserungen bezüglich der Betroffenheit**, im Gegenteil. Nach Massgabe der Lärmschutzverordnung werden genau gleich viele Personen betroffen wie nach heutigem Betrieb. Von einer Belastung unterhalb der Grenzwerte werden jedoch mehr Personen betroffen als heute, weil über dem sehr dicht besiedelten Gebiet Baden-Wettingen-Brugg etwa 1'000 m über Grund aufliniert wird. Der gNA belastet im Weiteren das Gebiet Bad Zurzach und kann zu wirtschaftlichen Einbussen führen. Die gesellschaftlichen und raumplanerischen Grundsätze des Regierungsrats werden durch das vorliegende Gesuch nicht erfüllt.

Das Gesuch könnte dazu verleiten, politisch begründete Argumente zur Entscheidungsfindung für einen gNA beizuziehen. Politische Argumente und Vorgänge dürfen die Beurteilung des Gesuchs durch das Bundesamt nicht beeinflussen. Massgebend ist eine rechtliche Beurteilung nach den Kriterien des Bundesrechts. Die Einführung einer neuen Flugroute muss die Anforderungen der Raumplanung und des Umweltschutzes erfüllen (Art. 25 Abs. 1 VIL) und muss in einem ordentlichen Verfahren erfolgen. Diese Anforderungen erfüllt das Gesuch jedoch nicht.

Der Regierungsrat lehnt das vorliegende Gesuch deshalb mit aller Deutlichkeit ab. Im Einzelnen stützt sich dieses Ergebnis auf nachfolgende Ausführungen.

4. Verhältnis zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)

4.1 Rechtliche Ausgangslage

Gemäss Art. 2 Abs. 1 RPG erarbeiten Bund, Kantone und Gemeinden die für ihre raumwirksamen Aufgaben nötigen Planungen und stimmen sie aufeinander ab. Der für die Flughafeninfrastruktur massgebliche Sachplan des Bundes, nämlich das SIL-Objektblatt Zürich, wird zurzeit noch erarbeitet und ist noch nicht abgeschlossen. Solange das SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich fehlt, dürfen lediglich „notwendige“ Anpassungen am Flugregime vorgenommen werden (Urteil des Bundesgerichts vom 31. März 2004 [1A.244/2003], E. 3.2.3). Ob dazu auch der gekröpfte Nordanflug gehöre, sei allerdings fraglich, hielt die REKO-INUM im Urteil vom 16. Dezember 2004 [Z-2001-58], E. 16) fest.

Der gekröpfte Nordanflug (gNA) ist tatsächlich nicht notwendig im Sinne dieser bundesgerichtlichen Rechtsprechung, weder aus betrieblicher noch aus lärmrechtlicher Sicht. Der Flughafen Zürich wird heute ohne den gNA betrieben und funktioniert einwandfrei, auch während den Sperrzeiten gemäss der deutschen Verordnung. Die Einführung bringt im Gegenteil sicherheitstechnische und betriebliche Nachteile, ohne hinsichtlich der Lärmbelastung überhaupt Vorteile aufzuweisen (vgl. Kap. 5, 6 und 7). Ohne Grundlage im SIL-Objektblatt darf der gekröpfte Nordanflug deshalb nicht genehmigt werden, weil die erforderliche raumplanerische Abstimmung fehlt.

4.2 Präjudizierende Wirkung auf den Sachplanprozess

Der Koordinationsprozess für das Objektblatt Zürich ist schon weit fortgeschritten und soll ungefähr Ende dieses Jahrs soweit abgeschlossen werden, dass ein Objektblatt erstellt und eine Anhörung durchgeführt werden kann. Am 8. Dezember 2006 hat das BAZL 19 mögliche Betriebsvarianten vorgestellt; der gNA ist in einer einzigen Variante vorgesehen.

Mit der vorgezogenen Einführung des gNA würde der Sachplanprozess vorweggenommen, denn es ist wirtschaftlich und betrieblich nicht sinnvoll, ein neues Anflugverfahren bloss für wenige Jahre einzuführen. Damit würden Unique und das BAZL faktisch in die Kompetenz des Bundesrats eingreifen und die besonderen Mitwirkungsrechte der Kantone im Sachplanprozess (Art. 17 – 21 RPV) abschneiden. Der Sachplanprozess hat deshalb Vorrang; der gNA kann nicht genehmigt werden, solange der SIL-Prozess nicht abgeschlossen ist.

4.3 Sicherheitszonenplan

Besonders problematisch wirkt sich das Fehlen der raumplanerischen Abstimmung am Beispiel des Sicherheitszonenplans aus. Mit dem Sicherheitszonenplan wird ein bundesrechtlicher Zonenplan festgelegt, welcher direkt grundeigentümergebundene Regeln über die Bauhöhen und über die Waldbewirtschaftung im betroffenen Gebiet anordnet.

Auch diesbezüglich fand keine vorgängige raumplanerische Abstimmung statt. Der Bericht der Unique über die Auswirkungen auf die Raumordnung setzt sich weder mit dem kantonalen Richtplan noch mit den Zonenplänen der betroffenen Gemeinden auseinander. Kanton und Gemeinden erfuhren von den Anordnungen nur wenige Tage vor der öffentlichen Auflage des Sicherheitszonenplans. Dieser entfaltet heute bereits verbindliche Wirkung (Art. 73 Abs. 2 VIL). Ein solches Vorgehen verletzt die Planungsautonomie des Kantons und die Gemeindeautonomie grob.

5. Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Flugbetriebs

5.1 Betriebliche Nachteile gemäss Gesuch

Die Einführung des gekröpften Nordanflugs ist mit erheblichen betrieblichen Nachteilen für den Flugbetrieb verbunden. Diese beeinträchtigen die Qualität des Flugbetriebs und die Kapazität am Flughafen Zürich. Eine solche Qualitätsreduktion ist mit der Luftfahrtpolitik des Bundes und dem SIL nicht vereinbar (vgl. SIL Teil III B 1, Festlegung G 5, „leistungsfähige Infrastruktur“) und kann deshalb gemäss Art. 25 Abs. 1 lit. a VIL nicht genehmigt werden. Sie ist schon aus volkswirtschaftlichen Gründen nicht akzeptabel und widerspricht den strategischen Grundsätzen des Regierungsrats.

Die betrieblichen Nachteile bestehen darin, dass die Landekapazität des gNA aufgrund der Sicherheitsabstände reduziert ist. Während der Zeit, da gekröpft angefliegen wird, sind Starts nicht oder nur sehr beschränkt möglich, weil der gesamte Luftraum um den Flughafen für die Auslinierung der landenden Maschinen und für allfällige Durchstartsituationen benötigt wird.

Betrieblich ist der gNA wegen seiner Wetterabhängigkeit generell störungsanfälliger als ein ILS-Anflug. Der gNA führt bereits im Normalbetrieb dazu, dass zusätzliche Konzeptwechsel (zum Beispiel an Wochenenden und Feiertagen) vorgenommen werden müssen, was die Kapazität weiter reduziert und Umwegflüge verursacht. Bei überraschenden Wetterwechseln ist mit Durchstartmanövern zu rechnen und es muss ungeplant ein Konzeptwechsel mit der Neueinreihung der wartenden Flugzeuge vorgenommen werden. Im Zeitfenster vom 06.00 bis 07.00 Uhr landen vorwiegend Interkontinentalflüge aus dem fernen Osten. Für diese Flüge bedeutet der gNA einen Umweg; der Südanflug kann direkt aus Osten angesteuert werden. Auch in dieser Hinsicht ist der gNA falsch.

5.2 Bestätigung in den SIL-Betriebsvarianten

Nach den Grundlagen zum SIL-Verfahren „Bericht Betriebsvarianten“ vom 8. Dezember 2006 wird der gekröpte Nordanflug lediglich bei einer Variante eingesetzt. Der Einsatz des gNA in dieser Variante B führt dazu, dass die Flughafenkapazität auf 309'000 Bewegungen beschränkt wird. Mit dieser geringen Leistungsfähigkeit kann ein nachhaltiges Wachstum nicht erreicht werden. Im Weiteren führt diese Variante zu einer unzumutbaren Doppelbelastung des Surbtals und des Zurzibiets (vgl. unten Kap. 7). Für den Regierungsrat ist die Variante B deshalb nicht akzeptierbar.

6. Sicherheit

Der Kanton Aargau hat ein grosses Interesse an der Sicherheit des geplanten Anflugverfahrens. Dennoch wurde ihm keine Einsicht in die Unterlagen hinsichtlich der Sicherheitsprüfungen gewährt.

Ein Anflug auf Sicht – und erst recht ein gekröpfter Anflug – ist einem geraden Anflug mit Instrumentenlandesystem hinsichtlich der Sicherheit unterlegen. Dies hat der Unfall von Bassersdorf klar gezeigt. Die ICAO bezeichnet es als „unwise“, einen solchen Anflug einzuführen, wenn Alternativen zur Verfügung stehen. Es widerspricht der allgemeinen Sorgfaltspflicht, auf sichere Verfahren zu verzichten und weniger sichere einzuführen. Der gekröpfte Nordanflug mag den anerkannten Regeln der Technik entsprechen, er widerspricht aber zweifellos der im bundesrätlichen Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004 geforderten „best practice“ (LUPO Kap. 2.2.1). Dies bestätigen auch Marco Müller, Sicherheitschef der SWISS, Simon Maurer, Civil Aviation Safety Officer (CASO) im Generalsekretariat UVEK, sowie Jürg Schmid, Sicherheitschef der skyguide in der Zeitschrift "Rundschau" 2/2007 des Pilotenverbands AEROPERS. Eine durch keine äusseren Umstände erzwungene und erst noch mit Kosten verbundene Verminderung des Sicherheitsniveaus in Zürich ist ein Schritt in die falsche Richtung und mit der Sicherheitsphilosophie des Bundesrats nicht vereinbar (vgl. auch LUPO Kap. 3.1.2, wo eine kontinuierliche Verbesserung der Sicherheit gefordert wird). Unter diesen Umständen erfüllt das Gesuch die luftfahrtspezifischen Anforderungen gemäss Art. 25 Abs. 1 lit. c VIL nicht und kann nicht genehmigt werden.

Dass der gekröpfte Nordanflug die erhöhten Sicherheitsanforderungen des Bundes nicht erfüllt, ist auch aus den Unterlagen zum SIL vom 8. Dezember 2006 zu schliessen: Gekröpfte Anflugverfahren wurden grundsätzlich aus der Evaluation ausgeschlossen mit Ausnahme des gekröpften Nordanflugs, welcher einzig deshalb einbezogen wurde, weil dies eine politische Vorgabe aus dem Koordinationsgespräch I verlangte. Im Bericht Betriebsvarianten vom 8. Dezember 2006 wurde hinsichtlich der Sicherheit des gNA ein entsprechender Vorbehalt angebracht (S. 64).

Der gekröpfte Nordanflug ist sicherheitstechnisch besonders sensibel, weil er direkt über das Kernkraftwerk Beznau und das Zwischenlager für radioaktive Abfälle ZWILAG führt. Die Überflughöhe ist nur geringfügig grösser als der Mindestabstand von 1'000 m über Grund gemäss der am 24. Februar 2005 bekannt gegebenen Weisung des BAZL. Sehr problematisch ist dabei, dass das vorgesehene Navigationsverfahren P-RNAV den Anflug in der horizontalen Dimension, nicht aber hinsichtlich der Flughöhe führt. Im Unterschied zu einem ILS-Anflug wird die Flughöhe deshalb vom Piloten kontrolliert. Hinsichtlich der Einhaltung der Mindestflughöhe über den Kernanlagen im unteren Aaretal besteht somit ein erhöhtes Risiko. Zudem werden die kerntechnischen Anlagen in Kurvenlage überflogen, was eine weitere Erhöhung des Risikos bedeutet.

Gemäss dem Bericht über die Umweltverträglichkeit wird die Sicherheitsprüfung hinsichtlich der Überflugsituation über die Kernanlagen von der HSK durchgeführt. Der Kanton Aargau verlangt Einsicht in die Beurteilung der HSK und Gelegenheit, sich dazu zu äussern.

7. Keine Vorteile hinsichtlich der Lärmbelastung

Diesen betrieblichen Nachteilen stehen keine Vorteile beispielsweise hinsichtlich der Lärmbelastung gegenüber. Nach den Massstäben der Lärmschutzverordnung führt der gNA ge-

genüber den Südanflügen zu keiner Lärmentlastung. Im massgeblichen 16-Stunden-Mittelungspegel des Tages sind die Unterschiede der Lärmkurven auf der Karte kaum sichtbar. Die Anzahl der betroffenen Personen über den Immissionsgrenzwerten ist mit und ohne gekröpften Nordanflug exakt gleich hoch. Dies weist der Fachbericht Fluglärm der EMPA vom 16. Dezember 2004 detailliert aus.

Spürbare Verschlechterungen der Lärmbelastung erfolgen jedoch unterhalb der Grenzwerte der Lärmschutzverordnung. Stark belastet werden das Surbtal und der Kurort Bad Zurzach. Im Weiteren soll der dicht besiedelte Raum Baden-Wettingen-Brugg als Auflinierbereich auf einer Flughöhe von 5'000 ft. benutzt werden, das heisst 1'000 m über Grund. Dieser Auflinierbereich ist weit dichter besiedelt und die Flughöhe über Grund ist mehr als 400 m tiefer als jener bei anderen Anflugvarianten (zum Beispiel Südanflüge). Die Aufwachgrenzen werden überschritten, was zu wesentlicher Beeinträchtigung eines grossen Teils der Bevölkerung führen wird. Entgegen früheren Zusagen durch Unique und BAZL erfolgt der Anflug nicht zwingend aus dem Warteraum GIPOL und auch die Höhenlage des gekröpften Anflugs wurde nicht optimiert (vgl. Kap. 8.1).

Mit Blick auf die SIL-Unterlagen vom 8. Dezember 2006 ist die neue Doppelbelastung des Surbtals fast einmalig und daher inakzeptabel. Das heute noch weitgehend unbelastete Gebiet muss nach den SIL-Varianten mit einer neuen Flugroute rechnen, welche im Nachtbetrieb bei allen Varianten eine Überschreitung der Lärm-Planungswerte verursacht. Die neue Startroute im Surbtal ist zur Entlastung der heutigen Weststartroute (Mutschellen) jedoch sinnvoll. Nun sollen am Morgen noch die ersten Landungen dazukommen. Die Nachtruhe wird auf gut sechs Stunden reduziert. Eine Belastung, welche heute nur die Gebiete unmittelbar am Nordende der Piste 14 erleiden.

Die mit dem gNA verbundene Lärmbelastung ist aufgrund der Gesuchsunterlagen schwierig abschätzbar. In der Stellungnahme vom 30. November 2004 hat das Departement Bau, Verkehr und Umwelt bereits detaillierte Unterlagen zur Lärmbelastung verlangt, insbesondere Angaben über die zu erwartenden Spitzenpegel von einzelnen Überflügen (Aufwachschwelle). Ebenfalls fehlen Angaben über die Lärmbelastung vor 06.00 Uhr; diese Belastung ist gemäss Lärmschutzverordnung gesondert auszuweisen und es gelten verschärfte Grenzwerte. Davon betroffen wäre die ganze Region Baden-Wettingen-Brugg. Diese Unterlagen sind nachzuliefern und es ist dem Kanton nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

Auch wenn der gekröpfte Nordanflug nicht eingeführt wird, trägt der Aargau einen namhaften Anteil der Belastungen. So werden heute über 100'000 Anflüge über Kaiserstuhl und knapp 80'000 Starts über das Gebiet Mutschellen geführt.

8. Eventualantrag

Sollte das BAZL entgegen dem Antrag des Kantons Aargau zum Schluss gelangen, dass die vorgezogene Einführung des gekröpften Nordanflugs auf Sicht grundsätzlich genehmigungsfähig sei, sind die nachfolgend begründeten Eventualanträge zu beachten:

8.1 Optimierung des Anflugverfahrens

Auf die Auflinierung über der dicht besiedelten Region Baden-Wettingen-Brugg und unteres Aaretal auf tiefem Fluglevel 50 muss verzichtet werden. Der Anflug hat zwingend über den Ausflugpunkt des Warteraums GIPOL auf einer Höhe von Flugfläche 90 zu erfolgen und ist analog zum Süd- und Ostanflug mit einem kontinuierlichen Sinkflug von $3,3^\circ$ auf die Piste 14 zu führen.

Wie von BAZL und Unique bereits Ende 2004 in Aussicht gestellt wurde, ist das Horizontalflugsegment zu eliminieren. Damit kann der Anflug westlich des Punkts ZH 814 und insbesondere über den Kernanlagen im unteren Aaretal höher geführt werden und es wird die unnötige zusätzliche Lärmbelastung durch Zwischengas im Bereich von Würenlingen eliminiert. Im Weiteren muss vermieden werden, dass in geringer Höhe über dem Raum Baden-Wettingen-Brugg aufliniert wird. Mit dem Anflugverfahren gemäss Gesuch würde das kantonale Hauptzentrum Baden und der dicht besiedelte Raum ab ca. 05.45 Uhr mit einem Lärmpegel belastet, der in der Nähe der Aufwachschwelle oder sogar darüber liegt. Dies ist nicht akzeptabel und widerspricht sämtlichen Grundsätzen von Raumplanungs- und Umweltrecht.

Das Anflugverfahren muss deshalb zwingend überarbeitet werden. Mit einem Anflug über GIPOL wird schliesslich auch der riskante Kurvenflug über den Kernanlagen ausgeschlossen.

8.2 Überarbeitung des Gesuchs

Die beantragte Formulierung der Betriebsreglementsänderung ist zu überarbeiten. Entgegen den Gesuchsunterlagen lässt es der beantragte Reglementstext nämlich zu, dass der gekröpte Nordanflug den ganzen Tag und auch nachts eingesetzt werden kann. Ebenso ist die Mindestanforderung an die Sichtverhältnisse nicht im Reglementstext verankert; damit wird eine spätere Einführung eines instrumentengestützten Anflugverfahrens (bei jedem Wetter) präjudiziert. Im Weiteren lässt es der Reglementstext zu, dass vor 07.00 Uhr auf den Pisten 28 und 16 gestartet wird. Damit steht der Reglementstext in Widerspruch zu den Gesuchsunterlagen, welche keine zusätzlichen Süd- und Weststarts ausweisen. Die Neueinführung von Starts auf Piste 28 vor 07.00 Uhr mit dem vorläufigen Betriebsreglement hat der Kanton Aargau mit einer Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht angefochten.

Schliesslich sind die beantragten Zonenbestimmungen zum Sicherheitszonenplan zu überarbeiten. Die beantragten Bestimmungen sind unklar (25-45 m). Eine Aussage zur Waldbewirtschaftung fehlt und ein Verfahren für allfällige Ausnahmegewilligungen ist nicht festgelegt.

8.3 Stellungnahmen zum Bericht über die Umweltverträglichkeit

Zum Gesuch haben wir die Umweltfachstellen des Kantons angehört. Sie halten fest, dass davon ausgegangen werden kann, dass durch den gNA hinsichtlich der Luftreinhaltung keine negativen Auswirkungen auf das Gebiet des Kantons Aargau zu erwarten sind. In forstlicher Hinsicht weisen sie darauf hin, dass sich in der Sicherheitszone verschiedene Naturschutzgebiete von kantonaler Bedeutung befinden (Stufe Richtplan). Drei Flächen sind mit einem Nutzungsverzicht belegt. Insgesamt 64.1 ha Aargauer Wald liegen in der Sicherheitszone 25-45 m. Wir gehen davon aus, dass die Bäume in dieser Zone eine Höhe von 45 m erreichen dürfen. In diesem Fall wären für die Waldbewirtschaftung keine Nachteile zu erwarten.

8.4 Ergänzung der Gesuchsunterlagen und erneute Anhörung des Kantons

Wie oben dargelegt, sind die Gesuchsunterlagen in verschiedener Hinsicht unvollständig. Der Kanton Aargau verlangt die Erstellung beziehungsweise die Einsicht in folgende Unterlagen:

- Auswirkungen des gNA auf Tourismus und Wirtschaft
- Bericht über die Vereinbarkeit mit dem Völkerrecht
- Detaillierte Angaben über die Lärmbelastung (maximaler Einzelpegel, Belastung vor 06.00 Uhr usw.)
- Detaillierte Angaben bezüglich der Gesamtbelastungen in alle Richtungen betreffend An- und Abflüge
- Angaben über die Übereinstimmung des neuen Anflugverfahrens mit den internationalen Normen, Beurteilung der Sicherheit; Beurteilung hinsichtlich der Sicherheit der Kernanlagen durch die HSK.

Dem Kanton ist Gelegenheit zu geben, zu diesen zusätzlichen Unterlagen, welche grösstenteils bereits mit Schreiben vom 30. November 2004 verlangt wurden, innert angemessener Frist Stellung zu nehmen.

9. Entzug der aufschiebenden Wirkung

Gemäss den Gesuchsunterlagen beantragt die Unique, es sei allfälligen Beschwerden gegen die Genehmigungsverfügung die aufschiebende Wirkung zu entziehen. Der Entzug der aufschiebenden Wirkung setzt besondere Gründe voraus und ist nach der Praxis des Bundesgerichts nur zulässig, wenn damit der Entscheidungsspielraum der Beschwerdeinstanz nicht beeinträchtigt wird. Diese Voraussetzungen sind im vorliegenden Fall nicht erfüllt. Ein Bedarf für die neue Anflugvariante ist nicht nachgewiesen. Die Begründung der Unique setzt sich lediglich mit politischen Argumenten auseinander, welche einer rechtlichen Überprüfung

nicht Stand halten. Tatsächlich ist die Einführung des gekröpften Nordanflugs überhaupt nicht erforderlich, geschweige denn dringlich. Hingegen besteht ein hohes Interesse an einer vorgängigen Prüfung durch die Gerichte, stehen doch gewichtige Interessen der Sicherheit zur Diskussion.

An t r a g :

1.

Das Gesuch für die Einführung des gekröpften Nordanflugs sei abzulehnen und die Änderung des Sicherheitszonenplans sei aufzuheben.

2.

Eventualiter sei das Anflugverfahren nach den Anforderungen unter Kapitel 8 zu optimieren. Das Gesuch sei zu überarbeiten und zu ergänzen und dem Kanton nochmals zur Anhörung zu unterbreiten.

3.

Beschwerden gegen eine allfällige Genehmigung darf die aufschiebende Wirkung keinesfalls entzogen 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

Beilage:

- Stellungnahme des Departements Bau, Verkehr und Umwelt vom 30. November 2004

Kopie an:

- Departements Bau, Verkehr und Umwelt