

Hans-Martin Plüss
Entfelderstrasse 22 (Buchenhof)
5001 Aarau
Telefon 062 835 32 08
Fax 062 835 32 09
E-Mail hans-martin.pluess@ag.ch

Aarau, 11. April 2005

Flughafen Zürich, vorläufiges Betriebsreglement und Änderung der Luftraumstruktur; Auswirkungen auf den Aargau

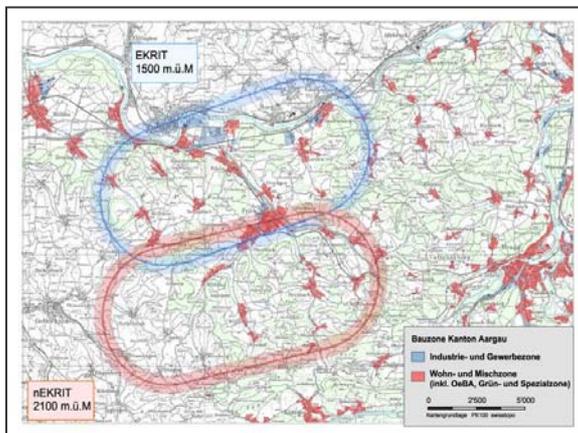
1. Ausgangslage

Mit Verfügung vom 29. März 2005 hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) das „vorläufige“ Betriebsreglement für den Flughafen Zürich genehmigt. Gleichzeitig hat es die Änderung der Luftraumstruktur der Schweiz 2005 festgelegt. Gegen die Verfügungen kann innert 30 Tagen bei der Rekurskommission für Infrastruktur und Umwelt Beschwerde erhoben werden (vgl. Rechtsmittelbelehrung).

Die geänderte Luftraumstruktur sowie die geänderten An- und Abflugrouten treten am 14. April 2005 in Kraft, der „wide left turn“ am 30. Oktober 2005 und die übrigen Teile des Betriebsreglements mit ihrer Rechtskraft (Abschluss allfälliger Beschwerdeverfahren bzw. Entzug der aufschiebenden Wirkung allfälliger Beschwerden). Das vorläufige Betriebsreglement wird voraussichtlich 3 – 7 Jahre in Kraft bleiben.

2. Änderung der Luftraumstruktur

2.1 Warteraum GIPOL



Quelle: AGIS, Baudepartement Kt. Aargau, 2004

Der bisher teilweise über deutschem Gebiet liegende Warteraum EKRIT wird um ca. 7 km nach Süden verschoben und heisst neu GIPOL. Die Mindestwartehöhe wird theoretisch von 1'500 m ü.M. auf 2'100 m ü.M. angehoben. Faktisch wird jedoch die unterste operative Warteebene von ca. 3'000 m ü.M. auf ca. 2'700 m ü.M. gesenkt.

Der vom Flugbetrieb in den Warteräumen verursachte Lärm ist deutlich geringer als die zulässigen Lärmgrenzwerte.

2.2 Absenkung des kontrollierten Luftraumes (TMA 6)



Quelle: BAZL, 2005

Wegen der geringen Steigfähigkeit der A-340 der Swiss hat das BAZL aus Sicherheitsgründen die Untergrenze des kontrollierten Luftraumes über der Südhälfte des Aargaus von bisher ca. 1'650 m ü.M. auf ca. 1'350 m ü.M. abgesenkt.

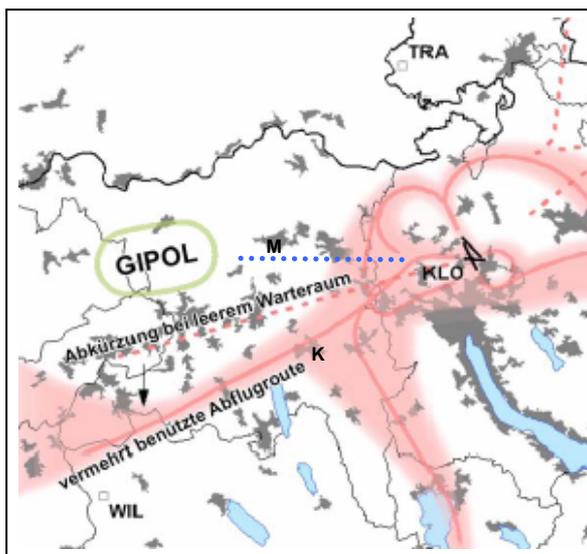
Damit wird ermöglicht, dass insbesondere die nach Westen startenden Flugzeuge den Aargau in geringerer Höhe überfliegen dürfen.

Ob und in welchem Mass davon Gebrauch gemacht wird, ist heute noch offen. Die konkreten Auswirkungen auf die Lärmbelastung (insbesondere Limmattal und Mutschellen) lassen sich deshalb zur Zeit noch nicht abschätzen. Der Betrieb des Flugplatzes Birrfeld, insbesondere der Segelflugbetrieb, wird beeinträchtigt.

3. An- und Abflugrouten

Die den Aargau betreffenden Landerouten im Nahbereich des Flughafens werden nicht geändert. Insbesondere betreffen die Entscheide des BAZL vom 29. März 2005 den gekröpften Nordanflug nicht. Das diesbezügliche Gesuch ist zur Zeit noch in Bern hängig.

3.1 Startrouten West

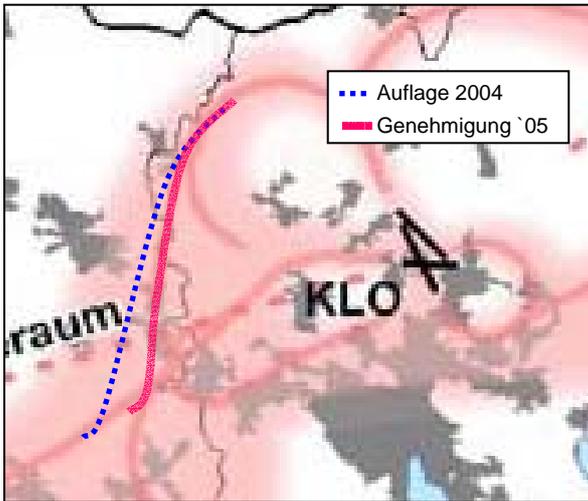


Quelle: BAZL, 2005

Wegen der Verschiebung des Warteraumes GIPOL werden die Abflugrouten Richtung Westen auf der südlichen Achse K gebündelt. Die bereits bisher selten benutzte Startroute M fällt weg.

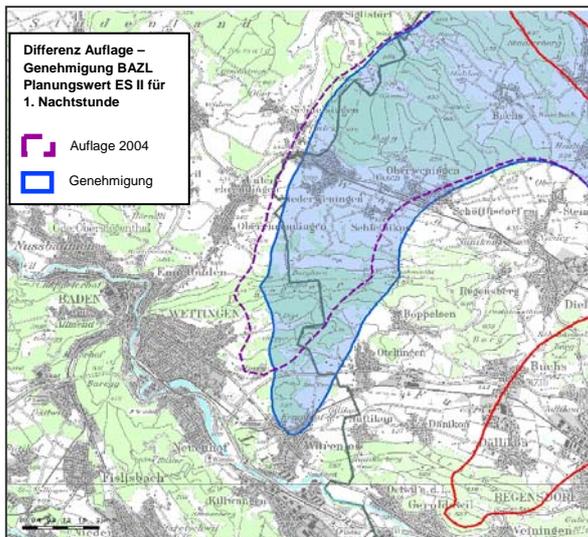
Das Gebiet Mutschellen wird mehr Überflüge erhalten; der Rohrdorfer Berg wird entlastet.

3.2 Startrouten Nord



Quelle: BAZL, 2005

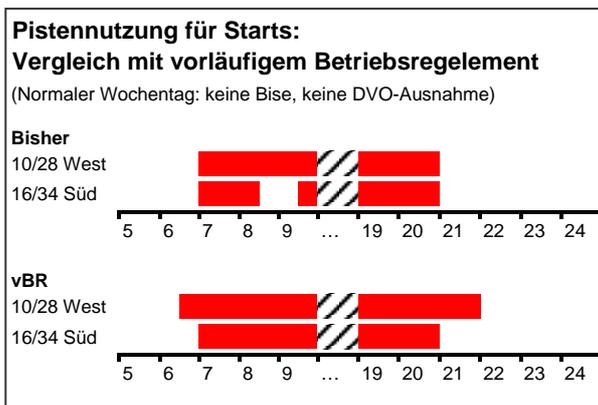
Ungefähr $\frac{3}{4}$ der nach Norden startenden Flugzeuge (Abend und Morgen) drehen nach dem Start Richtung Westen (Schneisingen) und dann Süden (Würenlos) ab. Diese Startroute wird leicht ostwärts verschoben.



Quelle: AGIS, Unique/EMPA 2005

Damit werden Schneisingen, Ehrendingen und Wettingen etwas entlastet. Dafür wird neu Würenlos direkt überflogen. Die Lärmbelastung überschreitet den Planungswert (erste Nachtstunde).

4. Flexible Pistenbenutzung

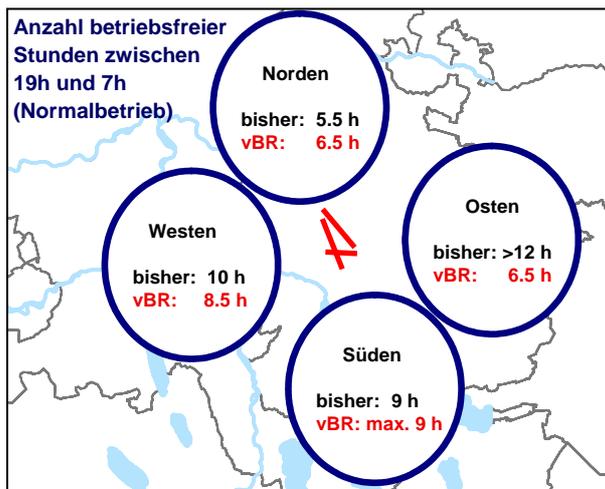


Quelle: Baudepartement Kt. Aargau, 2005

Bisher waren die täglichen Betriebszeiten für jede Piste gesondert festgelegt. Insbesondere für die Starts Richtung Westen (Piste 28) und Süden (Piste 16) war die Betriebszeit beschränkt. Zur Erhöhung der Kapazität werden diese Beschränkungen weitgehend aufgehoben. So darf beispielsweise auf der Westpiste (28) neu bereits ab 06.30 bis 22.00 Uhr gestartet werden (bisher 07.00 – 21.00 Uhr).

Die flexible Pistenbenutzung entlastet den Aargau einerseits, da damit Verspätungen vermieden werden können. Andererseits erfolgen die Starts Richtung Westen am Morgen $\frac{1}{2}$ h früher und Abends eine Stunde länger. Das Limmattal und das Gebiet Mutschellen werden in diesen Randstunden stärker belastet.

5. Nachtruhe



Quelle: Baudepartement Kt. Aargau, 2005

Die Nachtruhe wird gegenüber dem bisherigen Betriebsreglement verlängert und dauert neu von 23.00 (bei Verspätungen 23.30) Uhr bis 06.00 Uhr. Faktisch hat sich der Flughafen heute schon an die längere Nachtruhe gehalten (Ausnahme: Verspätungen).

Die Vorteile einer längeren Nachtruhe für die Bevölkerung werden durch die flexible Pistenbenutzung weitgehend aufgehoben. Im Weiteren hat das BAZL abgelehnt, die Anzahl der Flugbewegungen nach 22.00 Uhr stärker zu beschränken.

6. Fazit



Das Konzept des bisherigen Flugbetriebs erfährt keine grundlegenden Änderungen. Die Fluglärmbelastung bleibt im Aargau deshalb ungefähr gleich. Bei einer Zunahme des Flugverkehrs wird sie entsprechend ansteigen. Durch die Änderung der Flugrouten wird der Fluglärm lokal verschoben. Wegen der flexiblen Pistenbenutzung sind zeitlich Verschiebungen und Mehrbelastungen zu erwarten. Die Absenkung des kontrollierten Luftraumes kann zu einer Mehrbelastung im Bereich der Abflüge Richtung Westen führen.

Weiter gehende Anträge des Kantons Aargau (Plafonierung, faire Verteilung der Belastungen mit Ruhephasen, Reduktion des Nachtbetriebs, Optimierung der An- und Abflugrouten usw.) wurden nicht berücksichtigt.