KANTON AARGAU

Regierungsrat

Postadresse:
Regierungsrat des Kantons Aargau
Regierungsgebäude
5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40
Fax 062 835 12 50
E-Mail regierungsrat@ag.ch

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Herr Dr. Peter Müller, Direktor
Postfach
3003 Bern

Aarau, 24. November 2010

Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL); Objektblatt Flughafen Zürich (SIL Teil III C); Anpassung Konzeptteil III B-4 (Grundsatz 6); Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Direktor

Am 20. August 2010 haben Sie die öffentliche Mitwirkung zum SIL-Objektblatt Zürich eröffnet und gleichzeitig den betroffenen Kantonen Gelegenheit gegeben, bis zum 1. Dezember 2010 eine Stellungnahme abzugeben. Für die Gelegenheit zur Stellungnahme danken wir Ihnen. Der Regierungsrat hat für die Vorbereitung der vorliegenden Stellungnahme die Eingaben der Parteien, Gemeinden und Regionalplanungsverbände sowie von Verbänden und Privaten berücksichtigt, soweit sie ihm zur Verfügung standen.

1. Allgemeines, Vorbemerkungen

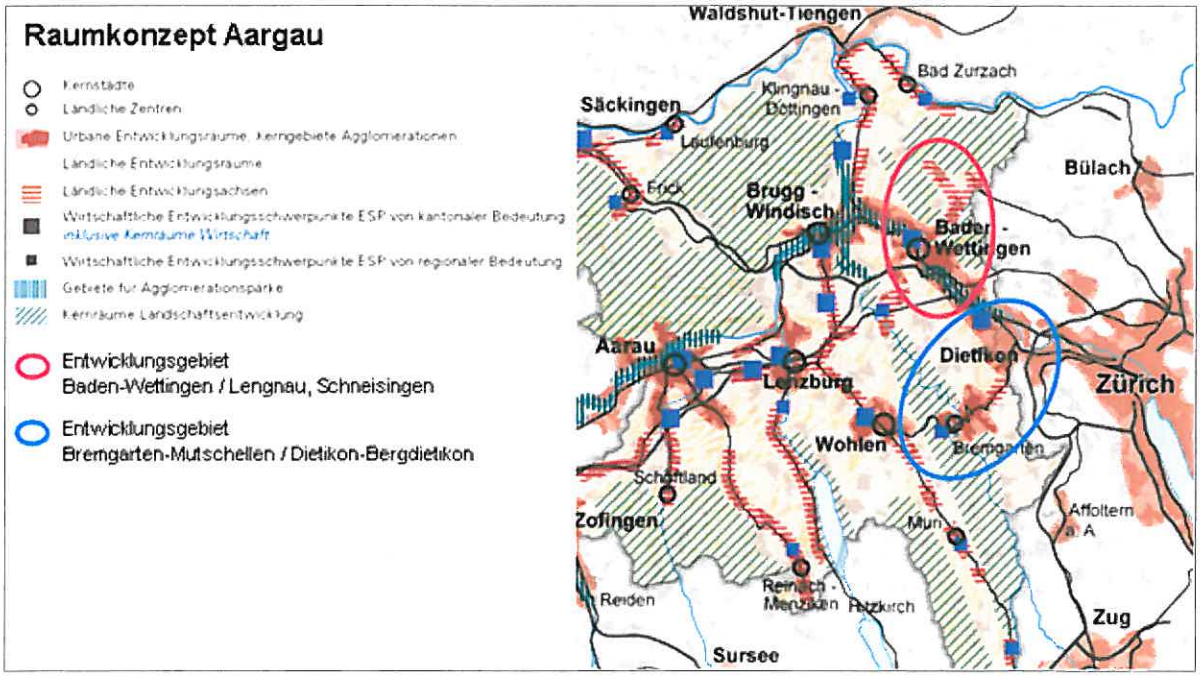
1.1 Erkenntnisse aus dem bisherigen Verfahren

Rund 8 Jahre hat das Koordinationsverfahren zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Objektblatt Zürich, gedauert. Von den Spezialisten des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL) und der Flughafen Zürich AG wurden alle Möglichkeiten zum Betrieb des Flughafens Zürich evaluiert und es wurde versucht, unter Einbezug der Beteiligten eine Abstimmung mit der Raumentwicklung der betroffenen Gebiete zu erreichen. Das Verfahren hat gezeigt, dass dem Wachstum des Flugbetriebs auch infrastrukturelle Grenzen gesetzt sind und die prognostizierte Nachfrage nach Flugverkehrsdienstleistungen nicht der einzige Massstab für die Entwicklung des Landesflughafens darstellt. Die Luftfahrtpolitik des Bundes stützt sich auf

die Kriterien der Nachhaltigkeit. Darin integriert ist der Umstand, dass auch ein Flughafen nicht beliebig wachsen kann. Dies bedeutet, dass sich der Flughafen auf ein qualitatives Wachstum ausrichten muss, das die Rahmenbedingungen, welche die Raumnutzung, die Umwelt und die Bevölkerung stellen, berücksichtigt. Es gilt, die daraus abzuleitenden Möglichkeiten unternehmerisch bestmöglich zu nutzen und den Flugbetrieb unter den geltenden Rahmenbedingungen optimal zu entwickeln. Der zukünftige Flugbetrieb, wie er dem Entwurf des Objektblatts zu Grunde liegt, entspricht diesen Vorstellungen weitgehend – aber noch nicht vollständig. Die Wichtigkeit des Flughafens Zürich für die wirtschaftliche Entwicklung der Schweiz wird dadurch nicht in Frage gestellt. Man kann nicht davon ausgehen, dass die Nachfrageprognosen durch die – regional stark umstrittene – Erweiterung des infrastrukturellen Angebots aufgenommen werden können. Der Flughafen wird daher im Angebot Konzessionen eingehen müssen, die aber durch andere positive Rahmenbedingungen des Wirtschaftsraums Schweiz kompensiert werden können.

1.2 Kernaussagen aus der Richtplanung des Kantons Aargau

Der Aargau steht vor der Herausforderung, für das prognostizierte Bevölkerungswachstum von 130'000 Personen (bis 2035) die notwendigen Siedlungsstrukturen zur Verfügung zu stellen. Mit dem Raumkonzept Aargau legte er an planerisch sinnvollen Gebieten Entwicklungsräume fest. So bezeichnet das Raumkonzept im Osten des Aargaus in den Räumen Baden-Wettingen und Bremgarten-Mutschellen urbane Entwicklungsräume sowie ländliche Entwicklungsachsen nach Lengnau und Schneisingen beziehungsweise Bergdietikon/Dietikon. Diese Räume stellen Entwicklungsgebiete dar, in denen die Siedlungsentwicklung aus kantonaler Sicht absolute Priorität geniessen muss.



Gemäss den Strategien und Hauptausrichtungen des kantonalen Richtplans ist der Kanton verpflichtet, die Attraktivität der Entwicklungsräume zu fördern, was auf der Ebene der Umsetzung unter anderem bedeutet, dass in Wohngebieten die Lärmbelastungen aktiv soweit möglich zu reduzieren sind (vgl. aktuelle Richtplan-Gesamtrevision Kapitel S 1.7 Umwelteinwirkungen, Planungsgrundsatz B). Vor diesem Hintergrund wird offensichtlich, dass sich die Entwicklung der Achse Baden/Ehrendingen/Lengnau/Schneisingen und die geplanten raumplanerischen Einschränkungen aufgrund des Fluglärms diametral entgegenstehen. Es besteht somit nach wie vor Abstimmungsbedarf zwischen dem Bund und dem Kanton Aargau.

1.3 Weiterführung der Abstimmungs- und Optimierungsarbeiten

Der Entwurf des Objektblatts mit dem aufgelegten Inhalt ist für den Kanton Aargau nicht genügend und wird so abgelehnt. Die Optimierung des Flugbetriebs und die Abstimmung mit der Raumplanung der Kantone können und müssen noch verbessert werden. Zum Entwurf des Schlussberichts des Koordinationsverfahrens vom 13. August 2009 sind von den Projektbeteiligten, den Nachbarkantonen und den Partnern der Luftfahrt ausführliche Stellungnahmen eingereicht worden (Schlussbericht Anhang H.5). Auf eine Verarbeitung dieser Stellungnahmen hat das BAZL aber verzichtet. Der Entwurf des Objektblatts übernimmt den Planungsstand vom August 2009 praktisch unverändert.

Wir weisen mit aller Deutlichkeit darauf hin, dass der Kanton Aargau im Gegensatz zu den meisten anderen Regionen um den Flughafen Zürich für neue Lösungsansätze Hand geboten hat. So hat der Regierungsrat akzeptiert, dass eine neue Flugroute über das Surbtal gelegt wird, damit die nach Westen fliegenden Flugzeuge von kürzeren Flugwegen und der Flughafen von einer Steigerung der Kapazität profitieren können. Dieses Entgegenkommen war gebunden an zwei wichtige Bedingungen, nämlich dass auf den gekröpften Nordanflug (GNA) verzichtet wird und zweitens, dass alles daran gesetzt wird, dass im Surbtal keine Planungswertüberschreitungen entstehen. Beide Bedingungen sind im Entwurf des Objektsblatts nicht erfüllt, was nicht akzeptierbar ist.

Der Regierungsrat hat zum Entwurf des Schlussberichts des Koordinationsverfahrens am 28. Oktober 2009 ausführlich Stellung genommen. Auf diese Stellungnahme wird vollumfänglich verwiesen. Schon damals hat der Regierungsrat dargelegt, dass der Abstimmungsprozess und der Einbezug des Kantons Aargau sachlich und rechtlich noch nicht genügend erfolgt sind.

Mit dem Entwurf des Objektblatts kann der Regierungsrat nur teilweise einverstanden sein. Zu begrüssen ist der Verzicht auf einen Parallelpistenausbau, die Schaffung von Rechtssicherheit durch klare Definition von Betriebsvarianten und Lärmgrenzen sowie die Vorbereitung von zahlreichen Optimierungen des Betriebs (zum Beispiel Flugroutenführung). Trotz der langen Verfahrensdauer konnte die Abstimmung mit der Aargauer Raumplanung jedoch teilweise nur ungenügend erreicht werden. In zwei Aspekten des Flugbetriebs ist der Aargau stark betroffen:

- Der Nachtbetrieb belegt mehrere Gemeinden mit einer grossflächigen Überschreitung der Lärm-Planungswerte und unterbindet damit die weitere raumplanerische Entwicklung. Die im BAZL-Bericht "Variantenoptimierung" vom 29. Januar 2008 beschriebene lärmbelastete Fläche wurde am Schluss des SIL-Verfahrens ohne Einbezug des Kantons noch massiv vergrössert. Von einer raumplanerischen Abstimmung kann daher nicht die Rede sein.
- Die Flugbetriebsvariante E DVO-G sieht eine Kombination der letzten Starts am späten Abend mit den ersten (gekröpften) Anflügen am Morgen über dem gleichen Gebiet vor; ein Gebiet notabene, welches bis anhin keinen Fluglärm hatte. Diese einmalige Kombination kann in keiner Weise akzeptiert werden und müsste mit allen Mitteln bekämpft werden. Zudem geht der GNA davon aus, dass über dem sehr stark bebauten Gebiet Regensdorf, Furttal, Limmattal, Reusstal auf einer tiefen Flughöhe aufliniert wird, sodass ein grosser Teil der Bevölkerung vor 06.00 Uhr vom Anflug des GNA massiv betroffen ist. Diese Betriebsvariante wird in der Bevölkerung als Provokation empfunden, die auch die konstruktive Mitarbeit des Kantons Aargau im Rahmen des SIL-Prozesses desavouiert.

Diese Auswirkungen sind für den Kanton Aargau in dieser Form in keiner Weise tragbar und es müssen wesentliche Verbesserungen erreicht werden. Der Regierungsrat ist weiterhin bereit, mit einer konstruktiven Zusammenarbeit die im Koordinationsprozess versäumte Abstimmung nachzubessern. Er erwartet vom BAZL, dass es das Angebot der Zusammenarbeit annimmt und den diesbezüglich unbefriedigenden Einbezug des Aargaus nun nachholt.

Antrag 1

1.1 Die Abstimmung des zukünftigen Flugbetriebs, insbesondere des Nachtbetriebs, mit der Raumentwicklung des Kantons Aargau ist unter Einbezug des Kantons nachzuholen.

1.2 Mittelfristig sind die Verfahrensprozesse und die einschlägige Bundesgesetzgebung so anzupassen, dass die betroffenen Kantone (Standortkanton wie auch Nachbarkantone, die durch den Flugverkehr massgeblich betroffen sind, so der Kanton Aargau) die gleichen Mitwirkungsrechte besitzen.

1.4 Forderung langfristige Planungssicherheit

Sachpläne und Richtpläne sind auf eine langfristige Planungssicherheit von mindestens 25 Jahren ausgelegt. Änderungen in den Sachplänen müssen möglich sein, wenn veränderte Verhältnisse vorliegen und zu einer besseren Lösung führen. Für einen Flughafen wird sich allerdings eine Veränderung in den Sach- und Richtplänen nur dann vollziehen lassen, wenn sich die belastete Fläche reduzieren würde. Eine Ausdehnung der im Entwurf des Objektblatts festgelegten Fläche mit Planungswertüberschreitungen müsste aus heutiger Sicht faktisch als Vertrauensbruch angesehen werden.

Gerade beim Flughafen Zürich mit seinen grossflächigen und einschneidenden Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung ist eine längerfristige Beständigkeit der Planung unverzichtbar. Die Planung ist für die Siedlungsentwicklung, Investitionsentscheiden der öffentli-

chen Hand (zum Beispiel Verkehrsinfrastruktur) und der Privaten entscheidend. Sie gibt überdies die Vertrauensbasis ab, um die Akzeptanz des Flugbetriebs in der Bevölkerung wieder zu verbessern.

In Ziffer 5 der Festlegungen (3. Abschnitt) sieht der Objektblattentwurf vor, dass im Rahmen eines künftigen Betriebsreglements vom im Objektblatt festgelegten Gebiet mit Lärmauswirkungen abgewichen werden darf,

a) wenn eine mit einer UVP nachgewiesene Verbesserung der Lärmsituation erreicht werden kann, oder
b) wenn dies zu einer Lösung mit Deutschland beiträgt.

Diese völlig offen formulierten Abweichungsmöglichkeiten stellen die bisher erreichte planerische Abstimmung in Frage und vernichten jede Planungssicherheit. Es ist offensichtlich, dass damit angestrebt werden soll, alle der heutigen Planung zu Grunde liegenden Restriktionen zugunsten des Flugbetriebs aufzuheben. Dies widerspricht dem Kriterium der Nachhaltigkeit und der Strategie des Bundes. Der ganze SIL-Prozess würde von der bisherigen Zielsetzung in nicht akzeptabler Weise abweichen. Richtig ist, dass Sach- und Richtpläne lediglich behördenverbindlich und nicht parzellenscharf zu interpretieren sind. Abweichungen im Meterbereich sind deshalb ohne Weiteres zulässig. Haben sich jedoch die Verhältnisse geändert oder ist eine gesamthaft bessere Lösung möglich, dann sind Sach- und Richtpläne zu überprüfen und (im ordentlichen Verfahren) anzupassen (Art. 9 Abs. 2 RPG). Der dritte Abschnitt von Ziffer 5 der Festlegungen widerspricht dem Raumplanungsgesetz und ist somit vollständig zu streichen. Mit der Vielfalt der Varianten ist für eine Lösung mit Deutschland ein genügender Spielraum gewahrt.

Antrag 2

2.1 Der dritte Abschnitt von Ziffer 5 der Festlegungen widerspricht dem Raumplanungsgesetz. Er ist im Interesse der Planungssicherheit aus dem Objektblatt zu streichen.

2.2 Das Objektblatt muss eine langfristige Gültigkeit haben. Der darin aufgeführte Perimeter mit Planungswertüberschreitungen muss als maximaler Perimeter gelten, der nicht mehr ausgedehnt werden darf. Nur so kann Planungssicherheit gewährt werden. Eine Reduktion ist selbstverständlich zulässig.

2. Forderungen Anpassung SIL Teil III B, Generelle Ausrichtung der Luftfahrt

Der Regierungsrat begrüsst, dass bei der Entwicklung der Landesflughäfen der Grundsatz der Nachfrageorientierung unter den Vorbehalt der Nachhaltigkeit gestellt wird. Das bedeutet, dass sich die Nachfrageorientierung unter die Kriterien der Nachhaltigkeit zu stellen hat. Das Beispiel Zürich belegt eindrücklich, dass die alleinige Ausrichtung des Flugbetriebs auf die Nachfrage nach Flugverkehrsdienstleistungen aus Sicht der Gesellschaft und der Umwelt nicht akzeptiert werden kann. Den positiven wirtschaftlichen Auswirkungen müssen im Weiteren auch die (volks-)wirtschaftlichen Nachteile gegenübergestellt werden, denn in einem

grossen, dicht besiedelten Perimeter würden durch eine rein nachfrageorientierte Entwicklung des Flughafens die Entwicklung der Gemeinden behindert und die Wohnqualität empfindlich beeinträchtigt.

Der Flughafen Zürich muss sich daher verstärkt auf ein qualitatives statt ein rein quantitatives Wachstum fokussieren. Damit steht die Luftverkehrsbranche nicht alleine da: Als Beispiele können der Strassenverkehr und auch der öffentliche Verkehr erwähnt werden; die Kapazitätsgrenzen sind teilweise bereits erreicht. Es müssen neue Wege gefunden werden, um das Angebot zu steuern und gegebenenfalls die Nachfrage zu beeinflussen. Im allgemeinen Teil des SIL oder im Objektblatt Zürich müssen die notwendigen Kriterien für das zu leistende Angebot entwickelt und die notwendigen Steuerungs- und Aufsichtsinstrumente verankert werden. Zur Illustration können folgende Beispiele dienen:

- Charterklausel: In den Nachtstunden ist die zulässige Lärmbelastung bereits erreicht beziehungsweise überschritten; offenbar besteht aber noch eine weitere Nachfrage nach Start- und Landeslots. In dieser Situation ist es sinnvoll und zulässig (Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 10. Dezember 2009), Starts und Landungen von Charterflugzeugen nach 22.00 Uhr zu untersagen, da an diesen Flügen ein geringeres öffentliches Interesse besteht.
- Wie der Regierungsrat schon am 28. Oktober 2009 gefordert hat, muss das BAZL bei der Slot-Vergabe von Anfang an Einfluss nehmen, um eine unkontrollierte Entwicklung der Verspätungen zu vermeiden.

Die entsprechenden Kriterien sowie Steuerungs- und Aufsichtsinstrumente sind vom BAZL noch zu entwickeln und zu evaluieren.

Im SIL Teil III B S. 23 ist im Weiteren eine Prognose für die Entwicklung der Verkehrsleistung der Landesflughäfen angegeben. Die Prognose (ITA Paris 1999) ist für Zürich nicht mehr aktuell; sie ist durch die im Rahmen des SIL erstellte Prognose (Intraplan München) zu ersetzen.

Antrag 3

3.1 Die Änderung von SIL Teil III B S. 4, Grundsatz 6 (Vorbehalt der Nachhaltigkeit) ist zwingend so beizubehalten.

3.2 Die Prognose der Flugbewegungen (SIL Teil III B S. 23) ist entsprechend der Prognose im SIL-Schlussbericht anzupassen (von 395'000 auf 298'000 L/C im Jahr 2020).

3.3 Im allgemeinen Teil des SIL oder im Objektblatt Zürich müssen die notwendigen Kriterien für das zu leistende Angebot entwickelt und die notwendigen Steuerungs- und Aufsichtsinstrumente verankert werden.

3. Forderungen zur Sicherheit, Überflug von Kernanlagen

Das Untere Aaretal ist mit seinen vier kerntechnischen Anlagen (KKW Leibstadt, KKW Beznau I und II, ZWILAG) für die Luftfahrt ein sicherheitstechnisch sehr empfindlicher Raum. Der Regierungsrat hat im Genehmigungsverfahren für die Einführung des gekröpften Nordanflugs auf Sicht auf diesen Umstand hingewiesen (Stellungnahme vom 27. Juni 2007). Nach diesem Gesuch wären jährlich ca. 10'000 Anflüge in einer (theoretischen) Höhe von 1'050 m über Grund exakt über das ZWILAG und knapp 1,5 km südlich des KKW Beznau geführt worden. Mitte März 2010 informierte das BAZL über die unmittelbar bevorstehende Einführung von sogenannten Transitions. Mit diesem Verfahren wären 50–80'000 Anflüge mit einer variablen Flughöhe > 1'050 m über Grund exakt über die KKW Beznau und Leibstadt sowie leicht östlich des ZWILAG geführt worden. Das BAZL lehnte die Einführung der bereits im Schweizerischen Luftfahrthandbuch (AIP) publizierten Transitions kurzfristig ab.

Gestützt auf Untersuchungen der Hauptabteilung für die Sicherheit von Kernanlagen (HSK, heute ENSI) erliess das BAZL im Februar 2005 eine Weisung. Darin wird für Instrumentenflüge eine Mindesthöhe von 1'000 m (über Grund) über Kernanlagen (Umkreis von 1'500 m) festgelegt. Die Weisung ist nach wie vor in Kraft.

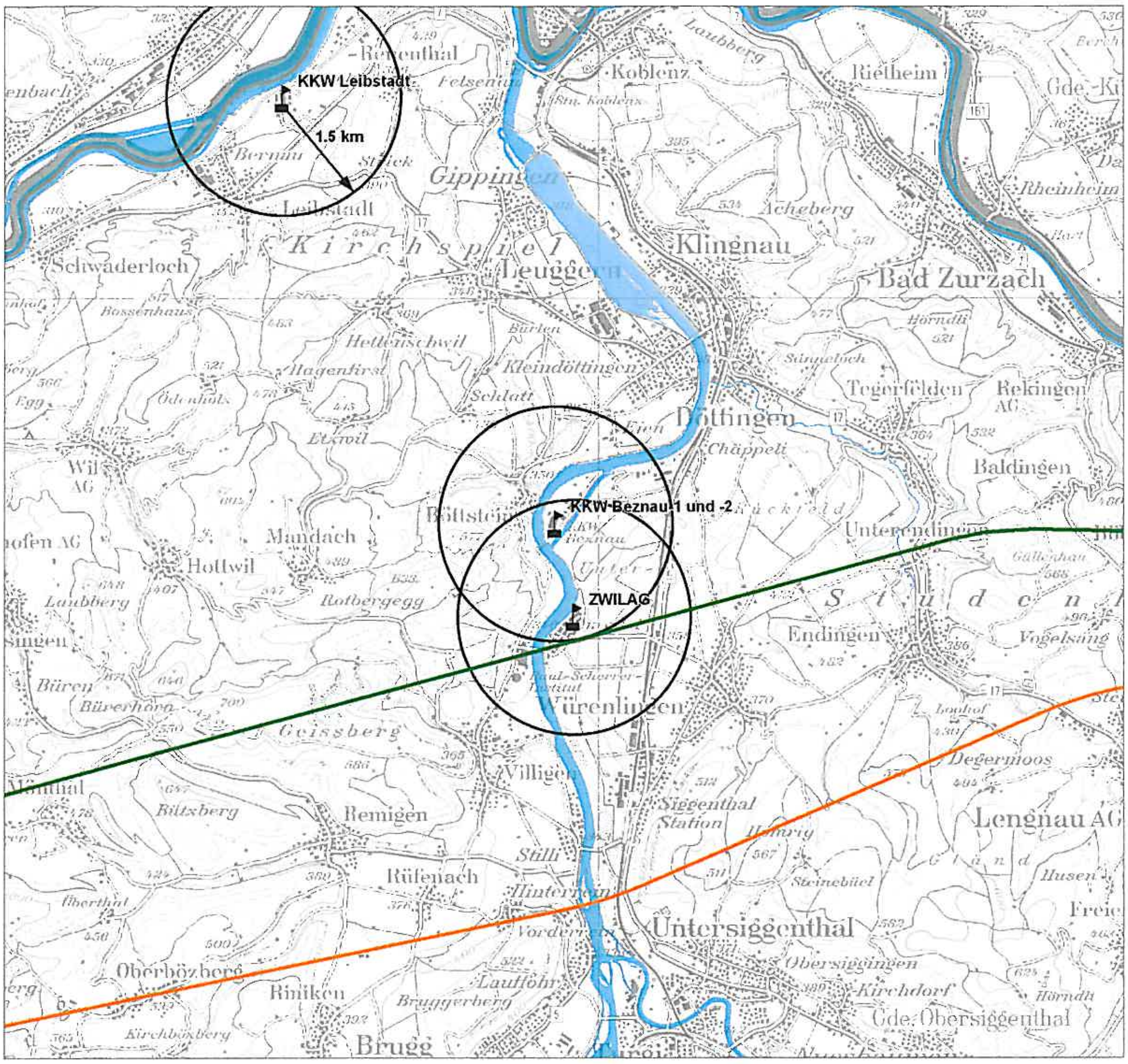
Der Regierungsrat ist der Auffassung, dass in Betriebskonzepten festgelegte, regelmässig beflogene Flugrouten und Auflinierbereiche aus grundsätzlichen Erwägungen nicht direkt über Kernanlagen geführt werden sollen. Es sind auch keine entsprechenden Beispiele aus dem Ausland bekannt. Hingegen haben andere Länder wesentlich grössere Sperrbereiche um ihre Kernanlagen herum festgelegt. Der gekröpfte Nordanflug mit einer Linienführung direkt über Kernanlagen wird deshalb auch aus diesem Grund abgelehnt.

Die oben erwähnten Untersuchungen der HSK sind unter den veränderten Umständen (höhere Anzahl Überflüge mit Transitions) zu überprüfen. Dabei ist im Weiteren zu berücksichtigen, dass bei der Bewilligung des ZWILAG nicht von einer hohen Zahl von direkten Überflügen, schon gar nicht von Flugrouten und Auflinierbereichen direkt über dem ZWILAG ausgegangen wurde.

Antrag 4

4.1 Der gekröpfte Nordanflug mit einer Linienführung direkt über Kernanlagen wird aus grundsätzlichen Sicherheitserwägungen abgelehnt.

4.2 Das eidgenössische Nuklearsicherheitsinspektorat (ENSI) ist zu beauftragen, die Abklärungen der HSK aus den Jahren 2003–2005 zur Sicherheit von Flugrouten und Auflinierbereichen über Kernanlagen unter den veränderten Umständen zu bestätigen.



Flugrouten SIL und Kernanlagen

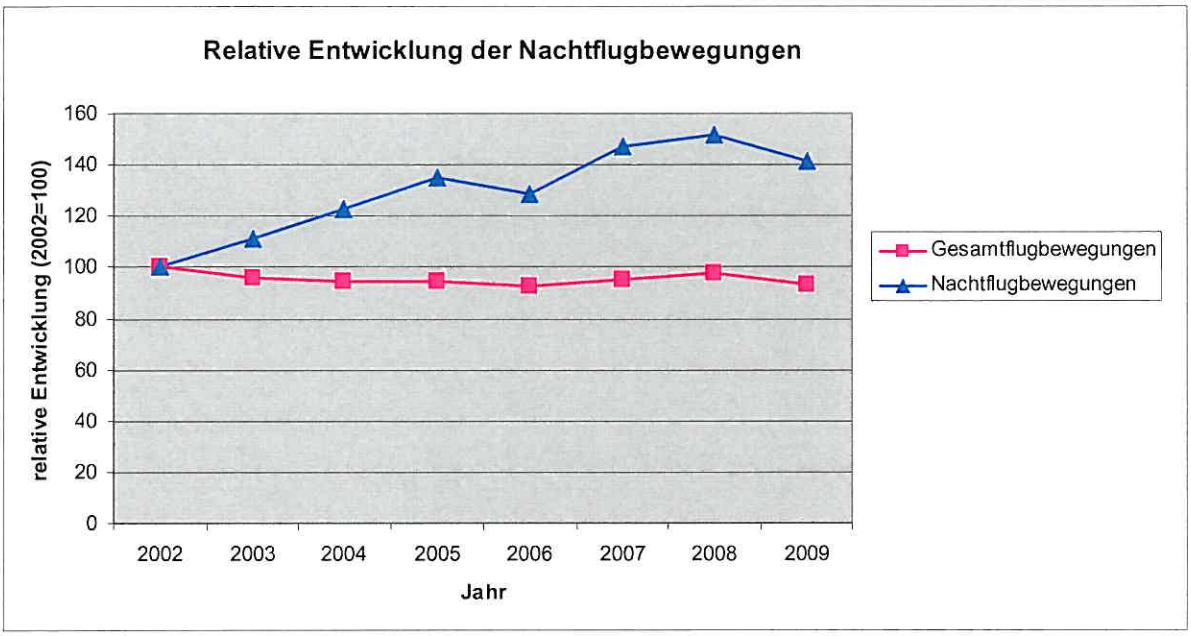
4. Forderungen zum Nachtbetrieb

4.1 Entwicklung des Flugbetriebs

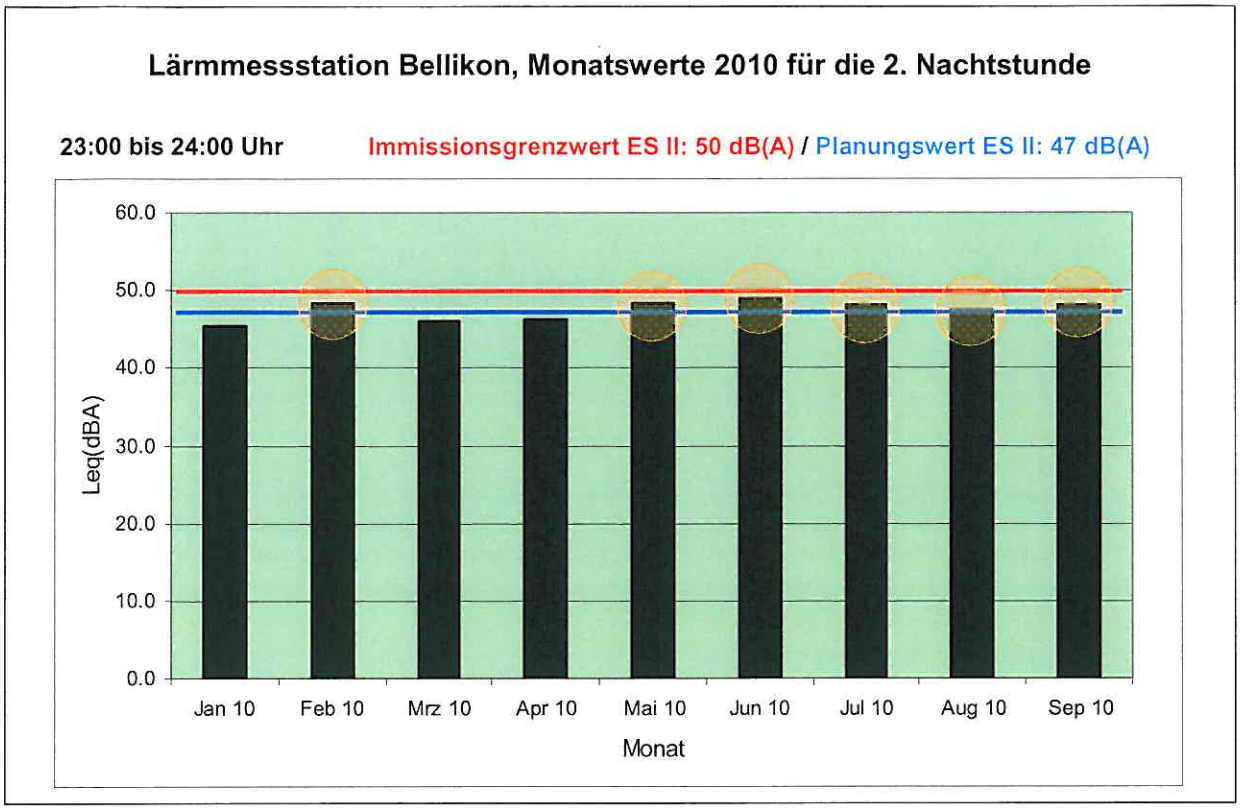
In den letzten Jahren ist die Anzahl beförderter Passagiere gewachsen, während die Anzahl der Flugbewegungen abnahm. Im Jahr 2009 erfolgte nun auch ein geringer Passagierrückgang. Dies führte dazu, dass vermehrt grosse Flugzeuge eingesetzt werden. Und trotz der rückläufigen Zahl Starts und Landungen wird daher ein immer grösseres Gebiet durch die Überschreitung von Lärmgrenzwerten betroffen. Problematisch ist insbesondere der Nacht-

betrieb: Wenige Prozente der Starts und Landungen betreffen rund doppelt so viele Personen mit Überschreitung der Lärmgrenzwerte wie der Tagbetrieb. Die nach heutigem Recht geltenden raumplanerischen Auswirkungen verhindern noch in Gebieten weit weg vom Flughafen eine Weiterentwicklung. Während die nahe gelegenen Gebiete vom Flughafen und der guten verkehrlichen Anbindung profitieren, erleiden weiter entfernte Gebiete je nach Lage mehr Nachteile. Der Objektblattentwurf zeigt diese Konflikte augenfällig auf.

Im Gegensatz zum Tagbetrieb nimmt der Nachtbetrieb weiter schnell zu. Im Jahr 2008 wurde mit 9'294 Flugbewegungen nach 22.00 Uhr die Anzahl schon beinahe ausgeschöpft, welche den Lärmberechnungen zum SIL-Objektblatt zu Grunde liegt. 2009 erfolgte auch im Nachtbetrieb ein Rückgang von 6 %.



Die überproportionale Entwicklung des Nachtbetriebs wirkt sich direkt auf die Lärmbelastung aus. Die vom Kanton Aargau betriebene Lärm-Messstation in Bellikon (Mutschellen) wies 2008 und 2009 eine Überschreitung der Planungswerte in der zweiten Nachtstunde aus, obwohl nach den SIL-Lärmberechnungen alle Grenzwerte eingehalten werden müssen. Diese Aussage bestätigen auch die von der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (EMPA) erstellten und vom Flughafen publizierten Lärmkarten. Die Grenzwertüberschreitung setzt sich auch im Jahr 2010 fort. Damit wird das inzwischen rechtskräftige vorläufige Betriebsreglement (vBR) verletzt.



4.2 Lärmrechtliche Ausgangslage

Das BAZL machen wir darauf aufmerksam, dass der Flughafen Zürich hinsichtlich der Lärmbelastung nach wie vor sanierungspflichtig ist. Wie das Bundesverwaltungsgericht (BVG) im Entscheid vom 10. Dezember 2009 klar festgehalten hat (E 39), verursacht der Flugbetrieb grossflächig Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte und sogar der Alarmwerte, was voraussetzt, dass dem Flughafen als konzessionierte Anlage Erleichterungen von der Sanierungspflicht gewährt werden. Das BVG hat festgestellt, dass die Sanierung mit dem vorläufigen Betriebsreglement (vBR) nicht abgeschlossen ist; die abschliessende Beurteilung aller möglichen Sanierungsmassnahmen sei erst nach Verabschiedung des SIL-Objektblatts möglich (erwähntes Urteil E 39.5).

Der Objektblattentwurf missachtet diese Ausgangslage. Anstelle von zusätzlichen Lärmsanierungsmassnahmen wird die Bevölkerung stärker belastet: Er sieht vor, die Nachtruhe mit einer völlig offen formulierten Ausnahmeklausel faktisch um eine Stunde zu verkürzen und die Rücksichtnahme in den Tagesrandstunden (keine Starts auf Piste 28 vor 07.00 und nach 21.00 Uhr) aufzuheben. Ein solches Vorgehen wäre rechtswidrig. Der Objektblattentwurf ist unter Berücksichtigung der lärmrechtlichen Sanierungspflicht zu überarbeiten, die Interessenabwägung bei der Gewährung von Erleichterungen hat sich an der gerichtlichen Praxis auszurichten. Insbesondere die Auswirkungen des besonders einschneidenden Nachtbetriebs sind zu reduzieren.

4.3 Nachtbetrieb auf neuer Flugroute

Eine der wesentlichsten Änderungen, welche das Objektblatt gegenüber dem heutigen Betrieb vorsieht, ist die Einführung der neuen Abflugroute West über das aargauische Surbtal. Der Regierungsrat hat am 10. Juli 2007 der Einführung der Surbtalroute unter den Bedingungen zugestimmt, 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 vorgeschlagenen Optimierungsmassnahmen umgesetzt werden.

Die Nichtberücksichtigung dieser Bedingungen (insbesondere bezüglich gekröpfter Nordanflug, grossflächige Überschreitung der Planungswerte) erschwert die kooperative Haltung des Kantons Aargau im weiteren Prozess. In den letzten Wochen wurde deshalb von Gemeinden, Verbänden und Privaten der Verzicht auf die Surbtalroute gefordert.

Der Regierungsrat ist nach wie vor bereit, die Surbtalroute zu akzeptieren. Er ist aber nicht bereit, eine dermassen grossflächige Überschreitung der Lärmgrenzwerte und damit eine Unterbindung einer weiteren Siedlungsentwicklung zu akzeptieren. Der Nachtbetrieb ist zu überarbeiten mit dem Ziel, dass im Aargau die Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden.

4.4 Differenz zum Aargauischen Richtplan

Der Entwurf zum Aargauer Richtplan, welcher zurzeit zur öffentlichen Mitwirkung aufliegt, sieht im Surbtal eine Entwicklungsachse vor. Eine flächendeckende Überschreitung der Lärm-Planungswerte steht dagegen in einem krassen Widerspruch. Der Richtplan nimmt den Nachtflugbetrieb aus dem SIL-Objektblattentwurf sowie die Abgrenzungslinie deshalb nicht auf, sondern verlangt eine Überarbeitung. Es ist sinnvoll und notwendig, die entsprechende Differenz noch vor der Beratung des Richtplans im Aargauischen Grossen Rat (1. Quartal 2011) auszuräumen.

4.5 Forderungen zum Nachtbetrieb

Die im Objektblattentwurf vorgesehene Ausdehnung des lärmbelasteten Gebiets ist demnach so zu reduzieren, dass die Lärm-Planungswerte in den Gemeinden der Entwicklungsachse im Surbtal (Ehrendingen, Lengnau, Schneisingen) grösstmöglich eingehalten werden und auch keine neuen Gebiete mit der Überschreitung von Lärmgrenzwerten belastet werden. Aus heutiger Sicht kann dies mit folgenden Massnahmen erreicht werden:

- Verteilschlüssel left turn/right turn der nach Norden startenden Flugzeuge: Entsprechend den Destinationen der Abflüge nach 22.00 Uhr wurde im SIL-Prozess ursprünglich von einem Verteilschlüssel von ⅔ left turn (Westen) und ⅓ right turn (Osten) ausgegangen. Im Schlussbericht wurde die Verteilung ohne nachvollziehbare Begründung zulasten des Surbtals auf ¾ zu ¼ abgeändert. Diese Änderung ist rückgängig zu machen oder sogar

eine Verteilung ½ zu ½ anzunehmen. Ausgeschlossen ist jedoch eine stärkere Belastung der Route via Würenlos – Mutschellen, da auch dort ein dicht besiedeltes Gebiet betroffen und ein Konflikt mit einer urbanen Entwicklungsachse entstehen würde.
- Die Hauptursache für die vergrösserte Ausdehnung des lärmbelasteten Gebiets war der Flottenmix; der Anteil von grossen und schweren Flugzeugen wurde mehr als verdoppelt. Problematisch sind diesbezüglich die heutigen Langstreckenflugzeuge A 340-300 der Swiss. Eine Sensitivitätsanalyse der EMPA zeigt, dass der A 340-300 der Swiss zwar geringere Lärmemissionen aufweist als das Vorgängermodell (MD 11), wegen seines schlechten Steigvermögens fernab des Flughafens mehr Schlafstörungen verursacht (Bericht Zürcher Fluglärmindex 2009, Seite 21). Zu prüfen ist ein Ansatz, wonach für die Langstreckenflotte der Swiss bereits auf die Flugzeuge der nächsten Generation abgestellt würde (Einführung gegen Ende dieses Jahrzehnts); nach Medienaussagen sollen zukünftig Maschinen mit besserem Steigkoeffizient beschafft werden.

Falls mit diesen Massnahmen die Ausdehnung des lärmbelasteten Gebiets nicht genügend reduziert werden kann, sind weitere Massnahmen (Reduktion der Anzahl Starts nach 22.00 Uhr, Reduktion der Starts von lauten Maschinen mit schlechtem Steigvermögen usw.) zu treffen.

Schliesslich verweist der Regierungsrat auf seine Stellungnahme vom 28. Oktober 2009: dort wurde eine Änderung der lärmrechtlichen Grundlagen vorgeschlagen mit dem Ziel, trotz Überschreitung der Planungswerte durch den Nachtflugbetrieb noch eine weitere Siedlungsentwicklung zuzulassen, sofern eine angepasste Bauweise (Minergie-Komfortlüftung, Dachverstärkung usw.) sichergestellt ist. Ob dieser Lösungsansatz umgesetzt wird, ist derzeit noch ungewiss. Auf eine Überarbeitung des Nachtflugkonzepts unter Einbezug des Kantons Aargau kann deshalb nicht verzichtet werden.

Antrag 5

5.1 Der Nachtbetrieb ist in Zusammenarbeit mit dem Kanton Aargau so zu überarbeiten, dass die Planungswerte gemäss Lärmschutzverordnung im Aargau grösstmöglich eingehalten werden. Eine Überschreitung der Planungswerte wird – wie im Koordinationsverfahren dargelegt – höchstens für kleine Grenzgebiete akzeptiert.

5.2 Bei den nach 22.00 Uhr nach Norden startenden Flugzeugen ist entsprechend ihren Destinationen ein Verteilschlüssel von left turn zu right turn von ½ zu ½, höchstens aber ⅔ zu ⅓ festzulegen.

4.6 Verspätungsabbau nach 23.30 Uhr

Mit dem vorläufigen Betriebsreglement (vBR) wurde die Nachtruhe auf Bestreben des Standortkantons und als wichtigste Lärmsanierungsmassnahme von bisher 5 auf 7 Stunden verlängert. Während dem ganzen SIL-Prozess stand die Betriebszeit von 06.00–23.00 Uhr (plus 30 min. Verspätungsabbau) nicht zur Diskussion (vgl. SIL-Prozess, Schlussbericht Seite 24). Neu sieht der Objektblattentwurf vor, dass das Betriebsreglement für den Zeitraum

zwischen 23.30 Uhr und 00.30 Uhr die weiteren Fälle regle, bei denen der Flughafenhalter Ausnahmen für den Verspätungsabbau erteilen könne.

Der Regierungsrat hat Verständnis, dass ein geordneter Flugbetrieb in Ausnahmesituationen – insbesondere aus Sicherheitsgründen – auf die Möglichkeit von Ausnahmen auch während den Nachtsperrstunden angewiesen ist. Die Ausnahmen sind im Wesentlichen in Art. 39 d Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL) geregelt. Eine zusätzliche Ausnahmemöglichkeit nach 23.30 Uhr muss restriktiv gehandhabt werden (ausgeschlossen aus kommerziellen Gründen) und kann nur akzeptiert werden, wenn die Ausnahmegründe detailliert aufgelistet sind. Es wird auf die ausführlich begründete Vernehmlassung des Regierungsrats vom 3. November 2010 zur VIL-Revision verwiesen. Die vorliegende, völlig offene Formulierung wird strikte abgelehnt.

Nicht verständlich ist, dass das BAZL nach Abschluss des Koordinationsverfahrens Anliegen der Luftfahrtpartner (Privatfirmen) aufnimmt, welche im Verfahren nicht vorgebracht wurden, während der vom Kanton Aargau längst verlangte Einbezug in Optimierungsarbeiten ohne Begründung abgelehnt wird.

Antrag 6

6.1 Die Nachtruhe ist zwingend auf 23.00 Uhr (Verspätungsabbau bis 23.30 Uhr) bis 06.00 Uhr festzulegen. Die völlig offen formulierte Möglichkeit, im Betriebsreglement Ausnahmen für den Verspätungsabbau zwischen 23.30 und 00.30 Uhr zu gewähren (Festlegungen Ziffer 3, erster Abschnitt), wird strikte abgelehnt.

6.2 Ausnahmen von der Nachtflugsperre sind nur bei nicht vorhersehbaren, ausserordentlichen Verhältnissen zulässig, soweit sie aus überwiegenden öffentlichen Interessen, insbesondere zur Wahrung der Sicherheit notwendig sind.

5. Forderungen zu den Betriebsvarianten

Variante E optimiert

Der Regierungsrat hält eine ersatzlose Aufhebung der sogenannten Deutschen Verordnung (DVO) für wenig wahrscheinlich; der europäische Gerichtshof hat die Aufhebung der DVO am 9. September 2010 abgelehnt, das Rechtsmittelverfahren ist hängig. Die vollständige Ausrichtung des Flugbetriebs beziehungsweise der Landungen nach Norden würde zu ausserordentlich hohen Belastungen in Kaiserstuhl (Kanton Aargau) führen. Kaiserstuhl ist heute schon mit knapp 100'000 Überflügen in einer Höhe von 700 m über Grund belastet. Die mit Variante E_{opt} einhergehende Mehrbelastung durch eine grössere Anzahl Landeüberflüge und die Reduktion der überflugsfreien Zeiten setzen zwingend voraus, dass alle umsetzbaren Entlastungsmassnahmen (zum Beispiel Continuous Descent, alternierende Benutzung der Pisten 14 und 16 zwischen 06.00 Uhr und 07.00 Uhr) eingeführt werden.

Variante E_{DVO}

Die Variante E_{DVO} lehnt sich am heutigen Betriebskonzept an. Mit dem Tagbetrieb ist der Kanton Aargau einverstanden. Der Nachtbetrieb ist entsprechend dem vorangehenden Abschnitt Ziffer 4 zu überarbeiten. Für die Landeanflüge sind auch bei dieser Variante rasch die möglichen Lärmentlastungsmassnahmen umzusetzen.

Variante E_{DVO} mit gekröpftem Nordanflug

Die Variante E_{DVO}-G wird entschieden abgelehnt. Die Kombination der letzten Starts am Abend mit den ersten Landungen am Morgen in einem Gebiet, welches heute noch keinen Fluglärm kennt, ist unzumutbar.

Das skizzierte Anflugverfahren mit Überflug über die Kernanlagen im Unteren Aaretal ist aus Sicherheitsgründen nicht zu verantworten. Ebenso kann ein Auflinieren über dicht besiedelten Gebieten in geringer Höhe nicht akzeptiert werden. Sollte der gekröpfte Nordanflug entgegen dem Antrag des Regierungsrats im SIL-Objektblatt bestehen bleiben, dann wäre zwingend das Anflugverfahren zu korrigieren; der Auflinierbereich wäre mindestens auf Flugfläche 80 zu halten und der Anflug müsste mit kontinuierlichem Sinkflug aus dem Warteraum GIPOL geführt werden.

Variante J optimiert

Mit dieser Variante wird der Kanton Aargau insgesamt am stärksten mit Lärm belastet. Der Tagbetrieb betrifft im Kantonsgebiet rund 30 % mehr Personen mit einer Belastung > 47 dBA als die übrigen Varianten. Dies ist aufgrund der beschränkten Vorteile für den Flugbetrieb nicht vertretbar. Die Variante wird vom Regierungsrat nicht positiv und als nicht zweckmässig beurteilt. Mit der vollständigen Entlastung des Südens widerspricht sie dem Gebot einer fairen Verteilung der Belastungen.

Antrag 7

7.1 Das Objektblatt ist auf der Grundlage der Variante E_{DVO} ohne gekröpften Nordanflug auszuarbeiten.

7.2 Auf die Variante $E_{DVO\text{-}G}$ mit gekröpftem Nordanflug ist endgültig zu verzichten.

7.3 Die Variante E_{opt} setzt zwingend voraus, dass für die betroffenen aargauischen Gebiete Entlastungsmassnahmen getroffen werden.

7.4 Die Variante J_{opt} wird vom Regierungsrat als nicht zweckmässig beurteilt.

6. Forderungen Flugrouten

Die Lage der Flugrouten über dem Kanton Aargau wurden in Zusammenarbeit mit den Fachstellen des Kantons Aargau bis ins Detail optimiert und mit der Siedlungsstruktur abgestimmt. Sie können – mit den unten erwähnten Ausnahmen und Randbedingungen – als räumlich abgestimmt bezeichnet werden.

- Auf der Route S28_1009 (via Freiamt) sind gestreute Überflüge über das Gebiet Mutschellen mit geeigneten Massnahmen zu verhindern; bei Bedarf ist auf den Routen S28_1009 und S16_1062 unmittelbar nordöstlich von Lieli ein Flyover-Waypoint einzuführen.
- Im Fall eines Betriebsreglements basierend auf der Flugbetriebsvariante $J_{opt.}$ ist die Streuung der Überflüge über das Stadtgebiet Baden-Wettingen mit geeigneten Massnahmen zu verhindern; bei Bedarf ist auf den Routen S32_1024 und S34_1004 südlich der Lägern ein Flyover-Waypoint einzuführen.

In seiner Lage nicht akzeptiert wird der im Schlussberichtsentwurf (Seite 30) skizzierte Auflinierbereich für den gekröpften Nordanflug. Ein allfälliger gekröpfter Nordanflug ist mindestens auf Flugfläche 80 aufzulinieren und zwingend über den Ausflugpunkt des Warteraums GIPOL zu führen. Aus Sicherheitsgründen ist im Betriebsreglement die Festlegung einer Flugroute über die Kernanlagen im Unteren Aaretal zu untersagen.

Im Objektblattentwurf sind die An- und Abflugrouten zwar in den Erläuterungen abgebildet. In den Festlegungen wird lediglich festgehalten, dass die An- und Abflugrouten im Betriebsreglement festzulegen sind. Der Regierungsrat hat deshalb im Richtplanentwurf die Flugrouten über Aargauer Gebiet in einer Teilkarte dargestellt mit der Wirkung, dass abweichende Routenführungen mit dem Kanton abgestimmt werden müssen.

Neue Flugrouten oder wesentlich veränderte Linienführungen müssen mit dem Kanton vorgängig abgestimmt werden. Für den Fall, dass die Teilkarte im Kapitel M 7.1 im Aargauer Richtplan nicht genehmigt werden sollte, wird eine entsprechende Festlegung im SIL-Objektblatt beantragt.

Antrag 8

8.1 Der in den Erläuterungen skizzierte gekröpfte Nordanflug wird in seiner Lage kategorisch abgelehnt. Sollte er entgegen dem Antrag des Regierungsrats dennoch in Betracht gezogen werden, so ist das Auflinieren über dem Reuss- und Limmattal zu verbieten. Der Auflinierbereich müsste mindestens auf Flugfläche 80 sein und der Anflug wäre zwingend über den Ausflugpunkt des Warteraums GIPOL zu führen.

8.2 Im Objektblatt ist Ziffer 4 der Festlegungen (2. Abschnitt) folgendermassen zu ergänzen: "Die in den Erläuterungen zum SIL-Objektblatt dargestellten An- und Abflugrouten gelten in ihrer Lage als räumlich abgestimmt. Neue Flugrouten oder wesentlich veränderte Linienführungen müssen mit den betroffenen Kantonen vorgängig abgestimmt werden.

7. Erforderliche Massnahmen zur Reduktion des Lärms

7.1 Pflicht zur dauernden Reduktion der Umweltbelastungen

Nachdem dies bei Erteilung der Betriebskonzession versäumt wurde, ist die Flughafenbetreiberin im SIL-Objektblatt zu verpflichten, dauernd alle technisch und betrieblich möglichen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen zu ergreifen, um die Umweltbelastung (insbesondere Lärmbelastung) zu reduzieren. Sie ist zu verpflichten, neue technische Entwicklungen laufend zu prüfen und gegebenenfalls rasch umzusetzen. Aus heutiger Sicht sind dies:

- Einführung des Continuous Descent Approach
- Lärmoptimierte Startverfahren
- Unverzügliche Erarbeitung und Einführung der neuen Routenführung im Westabflug (S28_1001; vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 10. Dezember 2009)

7.2 Mindestüberflughöhen

Zur Reduktion des Treibstoffverbrauchs sind gewisse Fluggesellschaften geneigt, das Startprocedure für ihre Flotte weniger steil zu gestalten, als dies technisch möglich wäre. Die Folge ist, dass die startenden Maschinen stark bevölkerte Gebiete in tieferer Flughöhe überqueren und mehr Lärm verursachen. Um dies zu vermeiden, sind auf den Startrouten Waypoints mit definierten Mindestflughöhen festzulegen. Soweit aus Sicherheitsgründen möglich, ist die Untergrenze des kontrollierten Luftraums wieder anzuheben.

7.3 Tagbetrieb, Tagesrandstunden

Nebst den Nachtstunden ist die Bevölkerung in den Tagesrandstunden (06.00–07.00 Uhr sowie 21.00–22.00 Uhr) am störungsempfindlichsten. Die Wellenstruktur beim Hub-Betrieb am Flughafen Zürich bringt es mit sich, dass in bestimmten Zeiten jeweils nur eine geringe Nachfrage nach Starts beziehungsweise nach Landungen besteht. So erfolgten beispielsweise bisher kaum Starts vor 07.00 Uhr. Dies ermöglichte, dass die Pisten 16 und 28 erst ab 07.00 Uhr für Starts benötigt wurden. Auf die Bevölkerung an den Pistenenden konnte Rücksicht genommen werden.

Im Objektblattentwurf werden Starts nach Süden vor 06.30 Uhr ausgeschlossen, Starts nach Westen sollen jedoch bereits ab 06.00 Uhr zulässig sein. Diese Ungleichbehandlung ist durch keine objektiven Umstände gerechtfertigt und kann nicht akzeptiert werden. Aufgrund der in der ersten Morgenstunde reduzierten Nachfrage sind Starts sowohl Richtung Süden als auch Richtung Westen vor 07.00 Uhr auszuschliessen (vgl. auch Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 10. Dezember 2009, Dispositiv Ziffer 8.9).

Im Objektblatt soll der Flughafen verpflichtet werden, im Betriebsreglement Massnahmen zur Rücksichtnahme auf die Bevölkerung (beschränkte Pistenbenutzung, regionsweise Ruhephasen usw.) auch im Tagbetrieb und insbesondere in den Tagesrandstunden umzusetzen.

7.4 Konzentration auf optimierten Routen

Bei der Optimierung der Flugrouten ist es gelungen, Trassen weitgehend ausserhalb der Siedlungen festzulegen. Nach dem vorläufigen Betriebsreglement müssen die Flugrouten tagsüber bis zu einer Höhe von 5'000 Fuss eingehalten werden. Nachts dürfen die Flugzeuge erst ab 8'000 Fuss die Route verlassen (sogenannte 8'000 Fuss-Regel). Diese Regelung ist auf die Tagesrandstunden auszudehnen, in welchen eine reduzierte Kapazität genügt. Wie der Bericht Zürcher Fluglärmindex 2009 (Seite 33) eindrücklich aufzeigt, kann mit dieser Massnahme (verbesserte Routeneinhaltung) eine wesentliche Lärmentlastung erreicht werden.

7.5 Optimierung der Abflugroute West S28-1001

Im Rahmen der Optimierung der Flugrouten konnte für die Hauptabflugroute West (S28-1001) unter Einbezug der Kantone Aargau und Zürich eine geänderte Linienführung gefunden werden, welche den direkten Überflug über Siedlungsgebiete bestmöglich vermeidet. Mit der geänderten Linienführung kann die vor 10 Jahren in nicht rechtskonformer Weise vorgenommene Verschiebung des Navigationsfixpunktes BREGO wieder rückgängig gemacht werden. Das Bundesverwaltungsgericht hat mit Urteil vom 10. Dezember 2009 verlangt, dass der Abdrehpunkt der Abflugrouten ab Piste 28 auf 2,5 Meilen zurückverschoben wird (Dispositiv Ziffern 8.5 und 8.6). Es hat festgehalten, dass ein Zuwarten der Routenoptimierung bis zum definitiven Betriebsreglement unzumutbar ist (Urteil Seite 350). Nachdem das Bundesgericht mit Verfügung vom 8. April 2010 die Gesuche um Gewährung der aufschiebenden Wirkung abgewiesen hat, ist die Routenoptimierung nun unverzüglich vorzunehmen.

Antrag 9

9.1 Die Flughafenbetreiberin ist im Objektblatt zu verpflichten, dauernd alle technisch und betrieblich möglichen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen zu ergreifen, um die Umweltbelastung (insbesondere Lärmbelastung) zu reduzieren, sowie neue technische Entwicklungen laufend zu prüfen und gegebenenfalls rasch umzusetzen.

9.2 Die Flughafenbetreiberin ist im Objektblatt zu verpflichten, auf den Startrouten Waypoints mit definierten Mindestflughöhen festzulegen.

9.3 Die Flughafenbetreiberin ist im Objektblatt zu verpflichten, nachts und in den Tagesrandstunden für die Einhaltung der Abflugrouten zu sorgen ("8'000-Fuss-Regel").

9.4 Die Flughafenbetreiberin ist im Objektblatt zu verpflichten, im Betriebsreglement Massnahmen zur Rücksichtnahme auf die Bevölkerung (beschränkte Pistenbenutzung, regionsweise Ruhephasen usw.) auch im Tagbetrieb und insbesondere in den Tagesrandstunden umzusetzen; Starts Richtung Süden und Westen sind ab 07.00 Uhr zugelassen.

9.5 Die Flughafenbetreiberin und das BAZL werden aufgefordert, die Optimierung der Abflugroute West (Navigationsfixpunkt BREGO) unverzüglich vorzunehmen.

8. Monitoring und Controlling

In der Bevölkerung wird dem Flughafen oft vorgeworfen, er halte sich nicht an die Regeln. Das vom Flughafen – ohne gesetzliche Verpflichtung – aufgebaute bereits gute Monitoring (Homepage des Flughafens, Lärmtelefon) hat wesentlich dazu beigetragen, das Vertrauen der direkt betroffenen Bevölkerung wieder zu verbessern. Der Flugbetrieb der letzten Jahre hat allerdings einzelne Lücken des Monitorings aufgezeigt: Die vom Jahresbetrieb ausgehenden Lärmimmissionen werden jährlich in den von der EMPA erstellten Lärmkarten ausgewiesen. Die Lärmkarten haben allerdings den Nachteil, dass sie nur die Abgrenzung des Gebiets mit Grenzwertüberschreitungen aufzeigen. Ausserhalb dieses Gebiets werden Veränderungen in der Belastung nicht aufgezeigt. Die Karten differenzieren nicht zwischen Tag- und Nachtbetrieb. Sehr unbefriedigend ist, dass die Karten jeweils erst im Herbst des Folgejahrs zur Verfügung gestellt werden.

Diese Lücken haben die Kantone Aargau und Thurgau veranlasst, auf eigene Kosten Fluglärmmessstationen einzurichten und monatlich über die Belastung zu rapportieren. Im SIL-Objektblatt ist die Flughafenbetreiberin zu verpflichten, das Monitoring weiterzuführen und die erwähnten Lücken zu schliessen.

Völlig ungenügend ist das Controlling: Seit der Erstellung der Lärmkarten seit 2005 zeigte die EMPA jährlich auf, dass das mit dem vorläufigen Betriebsreglement erstmals festgelegte Lärmkorsett kontinuierlich überschritten wird – und dies bereits mit einem Flugbetrieb, welcher nur 2/3 der möglichen Anzahl der Flugbewegungen ausschöpft. Die Ergebnisse der aargauischen Messstation Bellikon werden vollumfänglich bestätigt.

Diese Überschreitungen scheinen jedoch weder den Flughafen selbst noch die Aufsichtsbehörde zu stören! Auf entsprechende Mahnungen des Kantons Aargau hin hat das BAZL jeweils darauf hingewiesen, dass das vBR noch nicht rechtskräftig sei (was seit dem 10. Dezember 2009 jedoch nicht mehr zutrifft). Im Entwurf zum Objektblatt (Ziffer 6, 2. Abschnitt) ist vorgesehen, dass die zuständigen Bundesbehörden (erst) eingreifen, wenn die zulässige Lärmbelastung auf Dauer (3 Jahre oder mehr) wesentlich überschritten wird. Solch lange Toleranzfristen sind der Bevölkerung nicht zuzumuten. Auf die Praxis beim Strassenlärm (Vollzugshilfe BAFU/ASTRA zu Art. 37a LSV, Dezember 2006) darf nicht abgestellt werden; während beim Strassenlärm zeitaufwändige bauliche Sanierungen erforderlich sind, um die Lärmbelastung zu reduzieren, kann der Flughafen mit dem nächsten Flugplan für die Einhaltung der Lärmgrenzen sorgen. Die Sonderregelung im Objektblattentwurf ist sachlich und rechtlich nicht akzeptabel.

Der Kanton Aargau hat im Weiteren den Aargauer Routenindex (Rx) eingeführt. Der Rx basiert auf den tatsächlich geflogenen Flugspuren (Daten von Skyguide) und dient dazu, rasch und flächendeckend Veränderungen im Flugbetrieb, insbesondere in der quantitativen Routenbelegung festzustellen. Im Entwurf zum neuen Richtplan des Kantons Aargau wurde der Rx als Controllinginstrument verankert und es wurden für die einzelnen Flugrouten Obergrenzen der Routenbelegung festgelegt.

Antrag 10

10.1 Im Objektblatt ist die Flughafenbetreiberin zu verpflichten, das Monitoring in der heutigen Qualität weiterzuführen und noch vorhandene Lücken zu schliessen.

10.2 Im Objektblatt wird Ziffer 6, 2. Abschnitt der Festlegungen abgelehnt. Der Abschnitt ist so zu überarbeiten, dass die zuständigen Bundesstellen verpflichtet sind, den Flugbetrieb hinsichtlich der Einhaltung der Vorschriften zu überwachen und unverzüglich einzugreifen, sobald feststeht oder zu erwarten ist, dass die zulässige Lärmbelastung überschritten wird. Kantonale Lärmmessungen sind dabei zu berücksichtigen.

10.3 Der Aargauer Routenindex (Rx) und die diesbezüglichen Regeln des Richtplans des Kantons Aargau sind für das Controlling anzuerkennen.

Wir danken Ihnen, sehr geehrter Herr Direktor, für die Berücksichtigung unserer Anträge bei der weiteren Bearbeitung des SIL-Objektblatts Zürich und bei der Anpassung des allgemeinen Teils des SIL (B III-4). Für Rückfragen stehen unsere Fachleute aus dem Departement Bau, Verkehr und Umwelt gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATS

Landammann:	Staatsschreiber:
Peter C. Beyeler	Dr. Peter Grünenfelder

Kopie an:

- Departement Bau, Verkehr und Umwelt