

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
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern

Aarau, 12. Juni 2013

**Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Teil III C – Objektblatt Flughafen Zürich (ZH);
Anhörung der Kantone nach Raumplanungsverordnung (RPV) Art. 20; Vernehmlassung**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 23. Mai 2013 haben Sie dem Kanton Aargau die Entwürfe der Genehmigungsunterlagen für den Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt, Objektblatt Zürich, zur Stellungnahme unterbreitet. Gemäss Art. 20 Abs. 1 der Raumplanungsverordnung (RPV) hat der Kanton Gelegenheit, noch vorhandene Widersprüche zur Richtplanung festzustellen. Für die Gelegenheit zur Stellungnahme danken wir Ihnen. Aufgrund der grossen sachlichen, rechtlichen und politischen Bedeutung des Sachplans beschliesst der Regierungsrat die vorliegende Stellungnahme.

1. Vorbemerkungen

1.1 Ausgangslage

Der Flughafen Zürich hat für den Kanton Aargau eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung. Der Kanton Aargau ist aber nach dem Standortkanton Zürich auch der am meisten mit Fluglärm vom Flughafen Zürich belastete Kanton. Mittlerweile wohnen deutlich mehr als 10 % der insgesamt vom Fluglärm Zürich im Schlaf gestörten Personen im Kanton Aargau (Zürcher Fluglärmindex im Jahr 2011 vom 7. November 2012). Der Nachtbetrieb verursacht grossflä-

chige Überschreitungen der Lärmgrenzwerte im Kantonsgebiet und beeinträchtigt die Siedlungsentwicklung und die Wohnqualität.

Bei der Privatisierung des Flughafens hat sich der Standortkanton Zürich eine weitgehende Einflussnahme auf den Flugbetrieb gesichert (zum Beispiel Sperrminorität im Verwaltungsrat). Der Kanton Aargau hat demgegenüber einzig die Möglichkeit, seine Interessen mit seiner Richtplanung im Rahmen des Sachplans einzubringen.

Der Regierungsrat hat im Rahmen des SIL-Prozesses Zürich folgende Stellungnahmen abgegeben:

- Stellungnahme vom 28. Oktober 2009 zum Schlussbericht des Koordinationsprozess
- Vernehmlassung vom 24. November 2010 zum Objektblatt-Entwurf
- Vernehmlassung vom 21. Dezember 2011 zur Änderung des Objektblatts (Dübendorf)
- Vernehmlassung vom 24. Oktober 2012 zum Staatsvertrag
- Stellungnahme vom 14. November 2012 zur Umsetzung des Staatsvertrags

Die vorliegende Stellungnahme basiert auf diesen erwähnten Stellungnahmen und Vernehmlassungen. Im Erläuterungsbericht ist die Haltung des Regierungsrats korrekt dargestellt; es wird im Wesentlichen auf die Vernehmlassung vom 24. November 2010 Bezug genommen.

1.2 SIL-Objektblatt Zürich, Stand der Abstimmung mit den Kantonen

Der Koordinationsprozess zum SIL-Objektblatt Zürich wurde vor rund 8 ½ Jahren gestartet. Während dieser Bearbeitungszeit und insbesondere auch nach der öffentlichen Mitwirkung zum Objektblattentwurf im zweiten Halbjahr 2010 sind laufend neue Erkenntnisse gewonnen worden und die Verhältnisse haben sich geändert (Urteil des Bundesgerichts zum vorläufigen Betriebsreglement vom 22. Dezember 2010, Abschluss des Staatsvertrags mit Deutschland, Sicherheitsüberprüfung am Flughafen Zürich usw.). Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) hat den Kantonen deshalb 2011 und 2012 je eine Vorlage für die Anpassung des Objektblatts Zürich zur Stellungnahme unterbreitet und darüber auch informiert; eine öffentliche Mitwirkung zu den Anpassungen erfolgte jedoch noch nicht.

Der Regierungsrat stellt fest, dass die umfassende Interessenabwägung und Abstimmung mit der Raumentwicklung des Kantons noch nicht abschliessend erfolgt ist. Im Sinne eines Zwischenschritts kann er akzeptieren, dass nun ein "Rumpf-Objektblatt" (erste Etappe) auf der Grundlage des heutigen Flugbetriebs genehmigt wird. Hingegen ist es für eine spätere Genehmigung von betrieblichen Änderungen infolge des Staatsvertrags mit Deutschland sowie zur Umsetzung von Sicherheitsmassnahmen unabdingbar, dass die Abstimmung mit der Raumentwicklung der Kantone aktualisiert und die öffentliche Mitwirkung der Bevölkerung nachgeholt werden. Eine Genehmigung erfolgt deshalb heute unter dem Vorbehalt dieser nachfolgenden Planungsarbeiten und Planungsverfahren. Dafür muss genügend Handlungsspielraum verbleiben. Der Regierungsrat erwartet, dass bei der vorliegenden Genehmigung der ersten Etappe klar auf den vorläufigen Charakter des Objektblatts hingewiesen wird und die zu erwartenden Anpassungen vorbehalten bleiben.

Antrag 1

Der Regierungsrat stimmt der Genehmigung des SIL-Objektblatts Zürich in einer ersten Etappe zu unter dem Vorbehalt, dass das Objektblatt im Hinblick auf betriebliche Änderungen zur Umsetzung des Staatsvertrags mit Deutschland sowie der Sicherheitsmassnahmen nochmals überarbeitet wird; für diese Überarbeitung (zweite Etappe) ist genügend Handlungsspielraum zu belassen und es ist eine öffentliche Mitwirkung durchzuführen.

1.3 SIL-Objektblatt Zürich, umweltrechtliche Sanierungspflicht

Gemäss Art. 15 Abs. 3 lit. d RPV darf ein konkretes Vorhaben erst festgesetzt werden, wenn es mit der massgeblichen Gesetzgebung voraussichtlich vereinbar ist. Der Bundesrat stellt bei der Verabschiedung des Sachplans sicher, dass er mit den Anforderungen des Raumplanungsrechts und des Spezialrechts übereinstimmt (Art. 21 Abs. 2 lit. a RPV).

Der Flughafen Zürich ist hinsichtlich seiner Lärmauswirkungen sanierungspflichtig. Das Bundesgericht hat im Urteil vom 22. Dezember 2010 verlangt, dass eine umfassende Evaluation alternativer lärmoptimierter Betriebsvarianten im Rahmen des SIL-Verfahrens und beim Erlass des definitiven Betriebsreglements vorzunehmen ist (BGE 137 II 58 E 5.1 ff., E. 6.10). Dabei können Erleichterungen nach Art. 17 eingeschränkt oder aufgehoben werden (Art. 18 Abs. 2 Bundesgesetz über den Umweltschutz [Umweltschutzgesetz, USG]; vgl. auch Art. 13 ff. Lärmschutz-Verordnung [LSV]). Im vorliegenden Objektblatt wird die von Gesetzes wegen bestehende und vom Bundesgericht verlangte Sanierungspflicht nicht umgesetzt; sie wird mit keinem Wort erwähnt.

Die Sanierungspflicht ist somit spätestens beim Erlass des nächsten (definitiven) Betriebsreglements und bei der Überarbeitung des Objektblatts (2. Etappe) umzusetzen. Darauf ist im Rahmen der Genehmigung des Objektblatts hinzuweisen. Es muss klargestellt werden, dass bei der Gewährung von Erleichterungen gemäss Art. 17 USG im Betriebsreglement die technisch und betrieblich möglichen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen umzusetzen sind und dass eine Interessenabwägung gemäss Art. 14 LSV vorzunehmen ist.

Antrag 2

Die umweltrechtliche Sanierungspflicht ist bei der Änderung des Betriebsreglements und bei einer späteren Festsetzung der Lage der Abgrenzungslinie sowie des Gebiets mit Lärmauswirkungen umzusetzen.

1.4 Verhältnis zur Richtplanung im Kanton Aargau

Der frühere Richtplan des Kantons Aargau wurde vom Grossen Rat am 17. Dezember 1996 beschlossen und vom Bundesrat am 14. Januar 1998 genehmigt. Der Kanton hat seinen Richtplan in den letzten fünf Jahren entsprechend Art. 9 Abs. 3 RPG gesamthaft überarbeitet. Den revidierten Richtplan hat der Grosse Rat am 20. September 2011 beschlossen. Die Genehmigung durch den Bundesrat steht noch aus.

Bei der Gesamtrevision des Richtplans berücksichtigte der Kanton auch die Entwicklungen aus dem Koordinationsprozess zum SIL-Objektblatt Zürich. Er ging davon aus, dass das Objektblatt Zürich und der Richtplan Kanton Aargau dem Bundesrat koordiniert zur Genehmigung unterbreitet würden. Bei der vorliegenden Stellungnahme stützt sich der Regierungsrat deshalb auf den gesamthaft revidierten Richtplan vom 20. September 2011.

Offensichtlich ist eine zeitgleiche und koordinierte Genehmigung von Objektblatt und Richtplan nun nicht möglich. Deshalb darf aus der Genehmigung des Objektblatts kein Präjudiz für die Richtplangenehmigung entstehen. Der Regierungsrat verlangt, dass der Richtplan dereinst unvoreingenommen geprüft wird und dass allfällige Differenzen nicht mit einem formellen Hinweis auf die Objektblattgenehmigung abgetan werden dürfen.

Antrag 3

Aus der Genehmigung des SIL-Objektblatts Zürich darf kein Präjudiz im Hinblick auf die Genehmigung des Richtplans des Kantons Aargau entstehen.

1.5 Aussagen des Richtplans zum Flughafen Zürich

Der Richtplan vom 20. September 2011 widmet ein ganzes Kapitel (M 7.1) dem Luftverkehr und den Flugplätzen. Weitere für das SIL-Objektblatt Zürich relevante Aussagen befinden sich im Kapitel R 1 (Raumkonzept), im Teil H (Hauptausrichtungen und Strategien) sowie im Teil S (Siedlung; insbesondere S 1.7 Umwelteinwirkungen).

Der vom Flughafen Zürich ausgehende Flugverkehr wird aufgenommen und mit der Raumentwicklung des Kantons abgestimmt. Mit Planungsgrundsätzen wird das Engagement des Kantons im Zusammenhang mit der Planung des Flugbetriebs gelenkt. Ziel ist ein frühzeitiger Einbezug des Kantons in allen Verfahren, welche den Kanton Aargau betreffen, um eine frühzeitige Abstimmung und Optimierung zu erreichen. Bei wesentlichen Änderungen der Belastung soll eine Anpassung des Richtplans im ordentlichen Verfahren (Mitwirkung der Bevölkerung, Beschluss Grosser Rat) erfolgen. Als Stossrichtung sollen im Kanton die Lärm-Immissionsgrenzwerte nicht überschritten und die Planungswerte in den Siedlungsgebieten möglichst eingehalten werden.

Die als Ergebnis des Koordinationsverfahrens resultierenden Flugrouten (ausgenommen der gekröpte Nordanflug) werden in der Teilkarte M 7.1 abgebildet. Ihre Belegung ist auf die Flugbetriebsvariante E_{DVO} ausgerichtet. Basierend auf diesen Flugrouten und ihrer Belegung wird ein Monitoring des Flugbetriebs auf der Grundlage des Routenindex (Rx) installiert. Wesentliche Änderungen der Lage und Belegung dieser Flugrouten sowie neue Flugrouten über dem Kanton Aargau sollen unter frühzeitigem Einbezug mit dem Kanton abgestimmt werden.

Der Richtplan ist mit dem vorliegenden Objektblatt Zürich (erste Etappe) in den wesentlichen Punkten abgestimmt; beide Planungen basieren auf der Betriebsvariante E_{DVO}. Ein Widerspruch ergibt sich jedoch aus den Flugrouten "mit Dübendorf", welche dem Kanton erst nach dem Beschluss über den Richtplan bekannt gegeben wurden. Im Weiteren sind im Hinblick

auf die Überarbeitung des Objektblatts (zweite Etappe) Differenzen absehbar (gekröpfter Nordanflug, Nachtbetrieb).

2. Zu den Festlegungen im Objektblatt

A. Widersprüche zur kantonalen Richtplanung

Militärflugplatz Dübendorf

Festlegung 3. Betriebsreglement, letzter Abschnitt

Abflüge von Piste 28 nach Destinationen im Osten queren die Kontrollzone des Flugplatzes Dübendorf. Wenn die Kontrollzone frei gehalten wird, müssen nach Osten startende Flugzeuge vorerst bis übers Limmattal westlich fliegen um Höhe zu gewinnen, bevor sie nach Osten abdrehen dürfen. Für den Kanton Aargau bedeutet dies zum Beispiel in Spreitenbach ungefähr eine Verdoppelung der Lärmbelastung.

Das SIL-Objektblatt, welches im Herbst 2010 zur Anhörung und öffentlichen Mitwirkung unterbreitet wurde, sah vor, dass auf den Flugbetrieb und die Kontrollzone in Dübendorf nicht Rücksicht genommen werden müsse. Das BAZL hat zur Änderung des SIL-Objektblatts "Dübendorf" am 15. November 2011 – nach dem Beschluss des Grossen Rats über den Richtplan – die Kantone angehört; eine öffentliche Mitwirkung wurde jedoch nie durchgeführt.

Der Regierungsrat hat in der Stellungnahme vom 21. Dezember 2011 darauf hingewiesen, dass die Änderungen am SIL-Objektblatt "Dübendorf" dem Richtplan widersprechen. Eine Differenz besteht zu zwei Festlegungen des Richtplans (Kapitel M 7.1):

Planungsgrundsatz C

Der Regierungsrat setzt sich dafür ein, dass ... die An- und Abflugrouten derart festgelegt werden, dass möglichst wenig Siedlungsgebiet tangiert und sensible Räume geschont werden.

Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen Ziffer 2.2

Die in der Richtplan Teilkarte M 7.1 dargestellten Flugrouten und ihre Belegung sind bei der Genehmigung des Betriebsreglements des Flughafens Zürich zu respektieren. Allfällige Änderungen gegenüber den Resultaten des SIL-Prozesses sind mit dem Kanton räumlich abzustimmen.

Die Flugrouten "mit Dübendorf" führen teilweise über dicht besiedeltes Gebiet und wurden mit dem Kanton nie abgestimmt.

Zusammenfassend darf der Flugbetrieb "mit Dübendorf" nicht festgesetzt werden. Es wurde nie eine öffentliche Mitwirkung durchgeführt und eine Abstimmung mit dem Richtplan des Kantons Aargau erfolgte nicht. Im Weiteren beeinträchtigt der Flugbetrieb in Dübendorf die Flugsicherheit des Landesflughafens und führt zu ökologisch wenig sinnvollen Umwegflügen. Um den Sachplanprozess nicht zu blockieren, ist der Regierungsrat bereit, den Betrieb "mit Dübendorf" beziehungsweise die entsprechenden Flugrouten als – noch nicht abgestimm-

tes – Zwischenergebnis zu akzeptieren. Vor einer allfälligen Festsetzung sind die Routenführungen zu optimieren und der Kanton nochmals anzuhören.

Antrag 4

Der vierte Abschnitt von Ziffer 3 Betriebsreglement ("Solange der militärische Flugbetrieb auf dem Flugplatz Dübendorf ...") ist nicht als Festsetzung sondern als Zwischenergebnis ins Objektblatt aufzunehmen.

B. Hinweise auf verbleibende Widersprüche zur kantonalen Richtplanung im Hinblick auf die Genehmigung einer Überarbeitung des SIL-Objektblatts (zweite Etappe)

Gekröpfter Nordanflug als Vororientierung

Festlegung 2. Rahmenbedingungen zum Betrieb, letzter Abschnitt

Der Richtplan vom 20. September 2011 (Kapitel M 7.1) macht zum gekröpften Nordanflug folgende Aussage:

Planungsgrundsatz D

Der Regierungsrat setzt sich dafür ein, dass die vom Kanton im Rahmen von SILKoordinationsprozessen verlangten Rahmenbedingungen und Massnahmen berücksichtigt werden: Insbesondere ist auf ein Anflugverfahren "gekröpfter Nordanflug" zu verzichten, gerade weil nach der geplanten Einführung einer Startroute über das Surbtal dann eine inakzeptable Doppelbelastung eines bisher kaum überflogenen Gebiets auftreten würde.

Der Regierungsrat hat in seiner Stellungnahmen vom 24. November 2010 (SIL-Objektblatt) und 14. November 2012 (Umsetzung Staatsvertrag) die betrieblichen, sicherheitstechnischen und ökologischen Nachteile des gekröpften Nordanflugs von Westen einlässlich begründet.

Im Objektblatt wird der Einsatz eines auf Satellitentechnologie basierenden gekröpften Nordanflugs als Vororientierung aufgenommen, dies unter der Bedingung, dass dieser bezüglich der Sicherheit, den Umweltauswirkungen und der Kapazität gleichwertig ist.

Vororientierungen binden die Behörden im Verfahren; sie verpflichten die Behörden zur gegenseitigen Information, wenn sich die Umstände erheblich ändern (vgl. Art. 5 Abs. 2 lit. c RPV). Mit der Aufnahme als Vororientierung ist noch kein Entscheid für die Einführung dieses Anflugverfahrens verbunden. Die Einführung würde vorgängig eine Anpassung des Objektblatts voraussetzen (Umwandlung in eine Festsetzung), welche im ordentlichen Verfahren mit erneuter Anhörung des Kantons erfolgen muss.

Mit der Aufnahme eines möglichen Anflugverfahrens als Vororientierung im SIL-Objektblatt allein wird noch keine Differenz zum Aargauer Richtplan geschaffen. Der Regierungsrat beurteilt diesen – offensichtlich politisch motivierten – Vorgang deshalb als noch mit dem Richtplan vereinbar. Er hält jedoch fest, dass er eine Einführung des gekröpften Nordanflugs über den Aargau mit allen Mitteln bekämpfen wird.

Antrag 5

Der Regierungsrat lehnt einen gekröpften Nordanflug über den Kanton Aargau ab. Im Hinblick auf eine allfällige spätere Änderung des Objektblatts (Festsetzung) ist die Differenz zum Richtplan des Kantons Aargau jetzt schon vorzumerken.

An- und Abflugrouten

Festlegung 3. Betriebsreglement, 2. Abschnitt

Die Lage der An- und Abflugrouten ist für die Lärmbelastung der Bevölkerung von zentraler Bedeutung. Im Rahmen des Koordinationsprozesses gelang es, in der Zusammenarbeit der Fachleute von Bund, betroffenen Kantonen (teilweise Einbezug der Gemeinden), Flughafen und Skyguide die Lage der Flugrouten über dem Kanton Aargau zu optimieren, was zu einer Lärmentlastung der Bevölkerung führen und die Akzeptanz verbessern wird.

Die Resultate dieser Optimierungen sind in der Richtplan Teilkarte M 7.1 dargestellt. Der Grosse Rat legte dazu folgenden Beschlusstext fest:

Planungsgrundsatz E

Der Regierungsrat setzt sich dafür ein, dass standardisierte Anflugverfahren und Abflugrouten nicht über Kernanlagen geführt werden.

Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen Ziffer 2.2

Die in der Richtplan Teilkarte M 7.1 dargestellten Flugrouten und ihre Belegung sind bei der Genehmigung des Betriebsreglements des Flughafens Zürich zu respektieren. Allfällige Änderungen gegenüber den Resultaten des SIL-Prozesses sind mit dem Kanton räumlich abzustimmen.

Nach Auskunft des BAZL ist der frühzeitige Einbezug des Kantons bei der Planung von neuen Routenführungen zur räumlichen Abstimmung bereits in den gesetzlichen Grundlagen sowie im Konzeptteil des SIL (Teil III B räumliche Abstimmung) angelegt; er soll bei der Überarbeitung des Konzeptteils SIL noch konkretisiert werden (vgl. Erläuterungsbericht Seite 22 f.).

Der Regierungsrat hätte – gerade nach den letzten negativen Erfahrungen im Zusammenhang mit den Transitions – erwartet, dass der frühzeitige Einbezug der Kantone bei der Planung neuer Flugroutenführungen im Objektblatt Zürich verankert werde. Er kann akzeptieren, dass dieser Einbezug implizit schon in den gesetzlichen Grundlagen sowie im Konzeptteil SIL angelegt ist und erwartet, dass das BAZL dafür sorgt, dass dieser Grundsatz bei zukünftigen raumrelevanten Planungen auch umgesetzt wird.

Ausmass der Lärmbelastung, Nachtbetrieb

Festlegung 4. Abstimmung mit der Raumentwicklung

Festlegung 5. Gebiet mit Lärmauswirkungen

Die Lage der Abgrenzungslinie und das Gebiet mit Lärmauswirkung sind mit der Richtplanung des Kantons Aargau noch nicht abgestimmt. Der Richtplan vom 20. September 2011 (Kapitel M 7.1) macht dazu folgende Aussagen:

Planungsgrundsatz C

Der Regierungsrat setzt sich dafür ein, dass der Flugverkehr im Rahmen der technischen Möglichkeiten so gestaltet wird, dass die Planungswerte der Lärmschutzverordnung (LSV) in den Siedlungsgebieten des Kantons eingehalten werden ...

Planungsgrundsatz D

Der Regierungsrat setzt sich dafür ein, ... Im Weiteren sind auf dem ganzen Kantonsgebiet die Immissionsgrenzwerte durch Fluglärm in der Nacht einzuhalten. Bei zukünftigen Überarbeitungen des SIL-Objektblatts zum Flughafen Zürich sind im Kanton Aargau die Gebiete mit Überschreitung der Planungswerte gemäss LSV zu reduzieren.

Der dem vorliegenden Objektblatt zugrunde liegende Nachtbetrieb, insbesondere die neue Startroute über dem Surbtal, verursacht im Nordosten des Kantons eine grossflächige Überschreitung der Planungswerte. Davon ist das Siedlungsgebiet mehrerer Gemeinden betroffen (Schneisingen, Lengnau, Siglistorf usw.). Betroffen ist auch eine im Raumkonzept festgelegte Entwicklungsachse (vgl. Stellungnahme des Regierungsrats zum SIL-Objektblatt vom 24. November 2010).

Der Regierungsrat nimmt zur Kenntnis, dass die Lage der Abgrenzungslinie und das Gebiet mit Lärmauswirkungen in der vorliegenden Form als Zwischenergebnis im Objektblatt aufgenommen werden. Im Hinblick auf eine spätere Festsetzung hält er jetzt schon fest, dass die Sanierungspflicht umgesetzt werden muss. Insbesondere müssen der Nachtbetrieb überarbeitet und das den Kanton Aargau betreffende Gebiet mit Lärmbelastung massiv reduziert werden. Falls die Reduktion des belasteten Gebiets nicht auf andere Weise erreicht werden kann, muss auch eine Reduktion der Anzahl Nachtflugbewegungen geprüft werden. In diesem Zusammenhang nimmt der Regierungsrat im Weiteren davon Kenntnis, dass die Charterregelung (Ausschluss nach 22.00 Uhr) im Rahmen des Betriebsreglements bei Bedarf festgelegt werden kann (Erläuterungsbericht Seite 22).

Der Regierungsrat erwartet, dass die Abgrenzungslinie nach der Überarbeitung des Nachtbetriebs den Kanton Aargau nicht mehr tangieren wird. Anderenfalls müsste koordiniert mit der Überarbeitung des Objektblatts (2. Etappe) der Richtplan des Kantons Aargau angepasst werden.

C. Weitere Bemerkungen

Zu 2. Rahmenbedingungen zum Betrieb

Bemerkung

Nachtflugregelung; Ausnahmen nach 23.30 Uhr, Rücksichtnahme in den Tagesrandstunden

Der Nachtflugbetrieb am Flughafen Zürich ist im Hinblick auf die Lärmbelastung der Bevölkerung und im Hinblick auf die Beeinträchtigung der Siedlungsentwicklung problematisch. Der Flughafen ist bezüglich der Lärmbelastung nach wie vor sanierungspflichtig (BGE 137 II 58 E 5.1 ff., E. 6.10). Auch überschreitet die Lärmbelastung des Nachtbetriebs seit Jahren das im vorläufigen Betriebsreglement festgelegte Lärmkorsett (Fluglärmkarte der EMPA 2012, publiziert auf der Homepage des Flughafens Zürich; vgl. auch Stellungnahme des Regierungsrats zum SIL-Objektblatt vom 24. November 2010).

Der Regierungsrat hält fest, dass die hier ermöglichten Ausnahmeregelungen zur Nachtflugsperre sehr restriktiv gehandhabt werden müssen. Wie im Erläuterungstext zum Objektblatt erwähnt, sind Ausnahmen nur in ausserordentlichen Betriebssituationen (schwerwiegende meteorologische Verhältnisse, technische oder betriebliche Störungen) möglich und setzen im Einzelfall eine Abwägung der aviatischen Interessen mit dem Interesse der Bevölkerung an einer ungestörten Nachtruhe voraus. Der Regierungsrat lädt den Bundesrat und das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ein, diese klaren rechtlichen Voraussetzungen nicht nur im Erläuterungstext sondern in den Festlegungen des Objektblatts aufzunehmen.

Der Regierungsrat bemängelt im Weiteren, dass im Objektblatt eine Rücksichtnahme auf die Bevölkerung in den Tagesrandstunden nicht verlangt wird (Ausnahme Südstarts erst ab 06.30 Uhr), obwohl das Bundesgericht im Urteil vom 22. Dezember 2010 insbesondere für die erste Betriebsstunde zwischen 06.00 Uhr und 07.00 Uhr verschärfte Massnahmen und eine Überprüfung der Belastungsgrenzwerte der Lärmschutzverordnung verlangt hat (BGE 137 II 58 E. 7). Im Objektblatt werden ohne Begründung neu Starts auf Piste 28 bereits ab 06.00 Uhr zugelassen; gemäss dem erwähnten Bundesgerichtsurteil sind sie erst ab 07.00 Uhr zugelassen. Der Regierungsrat behält sich vor, diese Frage in den nachfolgenden Verfahren erneut zu thematisieren.

Bei den übrigen Festlegungen des Objektblatts sowie bei den Karten (Genehmigung erste Etappe) bestehen keine weiteren Differenzen zur Richtplanung des Kantons Aargau.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anträge und versichern Sie, sehr geehrte Damen und Herren, unserer ausgezeichneten Wertschätzung. Für Rückfragen stehen die Fachleute aus dem Departement Bau, Verkehr und Umwelt gerne zur Verfügung.

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATS

Landammann:

Staatsschreiber:

Alex Hürzeler

Dr. Peter Grünenfelder

Kopie an:

– Departement Bau, Verkehr und Umwelt