

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon zentral 062 835 12 40
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

Einschreiben

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Abteilung Luftfahrtentwicklung
3003 Bern

17. Dezember 2014

Flughafen Zürich, Betriebsreglement 2014; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 9. Oktober 2014 haben Sie dem Regierungsrat die Unterlagen zum Betriebsreglement 2014 des Flughafens Zürich zur Anhörung unterbreitet. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zu dieser wichtigen Planung Stellung nehmen zu können.

1. Ausgangslage

Für die Umsetzung der dringendsten Sicherheitsmassnahmen (Safety) muss die Flughafen Zürich AG ihr Betriebsreglement anpassen. Gleichzeitig werden auch Teile des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) Objektblatt Zürich (vom Bundesrat am 28. Juni 2013 genehmigt) umgesetzt. Der Entwurf des Betriebsreglements 2014 weicht hinsichtlich der Lärmauswirkungen vom genehmigten SIL-Objektblatt ab. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt legt deshalb gleichzeitig eine Anpassung des SIL-Objektblatts öffentlich auf. Zur Anpassung des SIL-Objektblatts wird auf die gesonderte Stellungnahme des Regierungsrats verwiesen.

2. Allgemeines

Der Regierungsrat befürwortet im Grundsatz die geplante Verbesserung der Sicherheit des Flugbetriebs am Flughafen Zürich mit der Entflechtung der An- und Abflüge im Ostkonzept. Ebenso befürwortet er die Optimierung der Startrouten über dem Kantonsgebiet im Ost- und Südkonzept. Es ist jedoch nicht akzeptabel, dass die ebenfalls im SIL-Objektblatt vorgesehene Routenoptimierung Start 28 Richtung Westen noch nicht umgesetzt wird.

Problematisch ist die weitere Ausdehnung der Lärmbelastung des Nachtbetriebs. Gegenüber heute wird das Surbtal erheblich mehr Fluglärm erhalten. Im Vergleich zum genehmigten SIL-Objektblatt Zürich wird das Gebiet mit Lärmauswirkungen im dicht besiedelten Limmattal, einem zentralen Korridor für die langfristige Siedlungsentwicklung des Kantons, wesentlich vergrössert. Die weitere Ausdehnung der Grenzwertkurven wurde mit dem Kanton nicht abgestimmt. Eine Interessenabwägung wurde nicht durchgeführt und ist auch im Umweltverträglichkeitsbericht nicht dokumentiert. Sofern die Siedlungsentwicklung nicht behindert wird, kann die weitere Ausdehnung der Lärmbelastung vorläufig und unpräjudiziell akzeptiert werden; im Rahmen der später folgenden Differenzbereinigung zwischen dem SIL-Objektblatt Zürich und dem Aargauer Richtplan ist der Nachtbetrieb zu überprüfen.

3. Unterlagen, Planungsverfahren

Gemäss Art. 24 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL) vom 23. November 1994 hat ein Gesuch für die Änderung des Betriebsreglements Angaben über die Auswirkungen auf Raum und Umwelt zu enthalten. Gemäss Art. 25 Abs. 1 lit. a VIL kann das Betriebsreglement nur genehmigt werden, wenn sein Inhalt den Zielen und Vorgaben des SIL entspricht.

Das Gesuch der Flughafen Zürich AG entspricht den Vorgaben des SIL nicht; es werden insbesondere im Kanton Aargau grosse und dicht besiedelte Flächen neu mit Fluglärm über dem Planungswert der Lärmschutz-Verordnung (LSV) betroffen. Im Gesuch und im dazugehörigen Umweltverträglichkeitsbericht sind diese Flächen mit keinem Wort erwähnt und die Auswirkungen wurden nicht untersucht. Eine Interessenabwägung ist nicht dokumentiert. Besonders störend ist, dass die neu durch Überschreitung der Planungswerte betroffenen Flächen zum grossen Teil in einem für die Siedlungsentwicklung vorgesehenen Gebiet im Kanton Aargau liegen. Ein Bericht über die Raumverträglichkeit ist nachzuliefern.

Im SIL-Verfahren einigten sich die Beteiligten, dass der Nachtbetrieb auf rund 10'000 Flugbewegungen festgelegt werde (Objektblatt Zürich, Seite 31). Im Umweltverträglichkeitsbericht wird ausgewiesen, dass im Betriebsreglement 2014 die Flugbewegungszahlen in den Nachtstunden gegenüber dem Mengengerüst im SIL um knapp 10 %, gegenüber dem vorläufigen Betriebsreglement (vBR) um 20 % gesteigert werden. Diese Erhöhung erfolge, um die Unsicherheit bezüglich der Wettersituationen aufzufangen. Dieser generelle Zuschlag ist nach unserer Auffassung bei den Starts methodisch nicht korrekt, da diese im Ost- und im Südkonzept auf den gleichen Pisten und Routen erfolgen. Der Regierungsrat hält fest, dass eine Erhöhung der Anzahl Nachtflugbewegungen ohne vorgängige Abstimmung in einem vollständigen SIL-Verfahren (mit Koordinationsverfahren) nicht zulässig ist.

Schliesslich fehlt im Umweltverträglichkeitsbericht der Vergleich mit dem genehmigten SIL-Objektblatt, welcher für die Genehmigung relevant ist, und es fehlen Aussagen über die Lärmsanierung des Flughafens. Wir gehen davon aus, dass die Lärmsanierung in einem späteren Verfahren erfolgen wird.

Zusammenfassend fehlen zentrale Unterlagen, um die Auswirkungen des geänderten Flugregimes auf den Raum des Kantons zu beurteilen und eine Abstimmung vorzunehmen. Die Unterlagen sind nachzuliefern und es ist dem Kanton nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

Antrag 1

Es sind ein Bericht zur Raumverträglichkeit und eine Ergänzung des Umweltverträglichkeitsberichts nachzuliefern. Dem Kanton ist aufgrund der ergänzten Unterlagen nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

4. Flugrouten, Routenbelegung

a) optimierte Startrouten ab Pisten 32/34

Die im Ostkonzept und im Südkonzept verwendeten Startrouten S32_7023, 7024 und 7026 sowie S34_7004, 7006 und 7011 wurden entsprechend den Ergebnissen des SIL-Prozesses optimiert und möglichst ausserhalb der Siedlungen angeordnet. Dies wird ausdrücklich begrüsst.

Der Regierungsrat hält fest, dass auf den Startrouten ab Pisten 32 und 34 mit Leftturn die Voraussetzungen nicht erfüllt sind, um Abweichungen von der Flightlevel 80 Regel zu gewähren.

Antrag 2

Art. 18 des Anhangs 1 des Betriebsreglements ist so zu formulieren, dass Abweichungen von der Flightlevel 80 Regel auf den Startrouten S32_7023, 7024, 7025 und 7026 sowie S34_7004, 7006, 7011 und 7018 nicht erlaubt sind.

b) Anflugroute aus GIPOL auf Piste 28

Die neue Anflugroute aus dem Warteraum GIPOL Richtung Osten wurde mit dem Kanton nicht abgestimmt. Sie führt in grosser Höhe gut 2,5 km südlich des Kernkraftwerks Beznau vorbei. Sie darf keinesfalls weiter Richtung Norden verschoben werden.

c) optimierte Startroute ab Piste 28

Im Rahmen des SIL-Verfahrens wurde auch für die Startrouten ab Piste 28 (S28_SS3M und S28_SW4M) im Gebiet Mutschellen eine optimierte Routenführung erarbeitet. Diese Route beziehungsweise der Navigationsfixpunkt BREGO war vor rund 15 Jahren ohne Durchführung des erforderlichen Verfahrens nach Süden über das Zentrum von Bellikon verlegt worden. Seit 2006 haben verschiedene Stellen versprochen, die Rückversetzung raschmöglichst umzusetzen und damit für eine Entlastung der Bevölkerung im Gebiet Mutschellen zu sorgen. Dieses Versprechen ist jetzt einzulösen.

Das Betriebsreglement 2014 kann ohne diese Optimierung nicht genehmigt werden, weil es nicht dem SIL-Objektblatt (Karte Übersicht Abflugrouten, Seite 54) entspricht. Die Nichtumsetzung einer im SIL vorgesehenen Massnahme zur Lärmentlastung widerspricht der Umweltschutzgesetzgebung.

Antrag 3

Für die Startrouten ab Piste 28 ist im Gebiet Mutschellen die optimierte Routenführung im Rahmen des vorliegenden Verfahrens umzusetzen.

d) Aufteilung Leftturn/Rightturn

Im Nachtbetrieb erfolgen alle Starts von den Pisten 32 und 34 Richtung Norden mit anschliessendem Leftturn Richtung Westen und Süden oder Rightturn Richtung Osten. Eine Route (S32_7025/ S34_7018) führt zuerst mit einem Leftturn Richtung Westen und dreht anschliessend südlich des Flughafens nach Osten ab. Im Nachtbetrieb erlaubt es jedoch die Verkehrslage, auf diese ökonomisch und ökologisch nachteiligen Umwegflüge zu verzichten und die Flugzeuge nach dem Start direkt in die Richtung ihrer Zieldestination zu führen.

Antrag 4

Im Nachtbetrieb sind die Flugzeuge nach dem Start direkt in die Richtung ihrer Zieldestination zu führen.

5. Fluglärmbelastung

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich ausschliesslich auf den Flugbetrieb während den Nachtstunden (22.00 Uhr – 06.00 Uhr).

a) Inhalt des Gesuchs

Die Nachtlärmbelastung weist im Vergleich mit dem vBR im Aargau ein wesentlich grösseres Gebiet mit Überschreitung der Planungswerte aus. Im Vergleich mit dem SIL-Objektblatt wird das Gebiet mit Planungswertüberschreitung im Limmattal (Würenlos, Killwangen, Wettingen) erheblich grösser, im Surbtal jedoch wesentlich kleiner. Soweit dies aus den Unterlagen ersichtlich ist, soll die Surbtalroute (S32_7023 / S34_7006) weniger stark belegt werden als im SIL vorgesehen. Dies erfolgt offensichtlich aus Sicherheitsgründen; der Warteraum GIPOL wird neu im Ostkonzept benutzt und steht den

Starts übers Surbtal entgegen. Die Flüge werden deshalb vermehrt über die Limmattal - Mutschellenroute abgewickelt.

b) Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung

In der gesonderten Stellungnahme zur aktuellen Anpassung des SIL-Objektblatts hat der Regierungsrat die Auswirkungen der vergrösserten Lärmbelastung auf die Siedlungsentwicklung detailliert aufgezeigt: Die Lärmbelastung steht im Konflikt zu mehreren Flächen, welche der Regierungsrat im Hinblick auf die langfristige Siedlungsentwicklung im Richtplan aufnehmen will. Dabei überwiegen die Interessen an der Siedlungsentwicklung. Mit der vom Bundesrat am 28. November 2014 revidierten Lärmschutzverordnung wird der Konflikt nun entschärft.

c) Verhältnis zum SIL

Nach dem vom Bundesrat am 28. Juni 2013 genehmigten SIL-Objektblatt Zürich ist das "Gebiet mit Lärmauswirkungen" als verbindliche Vorgabe für ein neues Betriebsreglement zu beachten. Das vorliegende Betriebsreglement 2014 hält diese Vorgabe nicht ein. Es kann nur genehmigt werden, wenn das SIL-Objektblatt vorgängig angepasst wird.

Wie in der Stellungnahme zur Anpassung des SIL-Objektblatts ausgeführt wird, ist der Regierungsrat bereit, die aufgrund der Sicherheitsmassnahmen veränderte Abgrenzung des Gebiets mit Überschreitung der Lärmplanungswerte vorläufig und unpräjudiziell zu akzeptieren. Dies erfolgt unter der Bedingung, dass die beabsichtigte Festlegung des langfristigen Siedlungsgebiets im Aargauer Richtplan nicht behindert wird. Anderenfalls verlangt der Regierungsrat ein Bereinigungsverfahren, in welchem der Nachtbetrieb überprüft und eine Interessenabwägung durchgeführt werden muss.

Eine Überprüfung des Nachtbetriebs muss im Weiteren erfolgen, wenn die noch bestehenden Differenzen zwischen dem SIL und dem Aargauer Richtplan bereinigt werden. Eine Genehmigung des Betriebsreglements 2014 kann deshalb nur unter diesen Vorbehalten und Bedingungen erfolgen.

Antrag 5

Das Betriebsreglement 2014 kann nur genehmigt werden, falls die Bedingungen des Regierungsrats zur Genehmigung der Anpassung des SIL-Objektblatts erfüllt sind.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Roland Brogli
Landammann

Dr. Peter Grünenfelder
Staatsschreiber

Kopie

- Departement Bau, Verkehr und Umwelt