

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

Einschreiben
Bundesamt für Zivilluftfahrt
3003 Bern

23. September 2015

Entwurf des Berichts über die Luftfahrtpolitik des Bundesrates; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 19. August 2015 haben Sie uns die Unterlagen zum Entwurf des Berichts über die Luftfahrtpolitik des Bundesrates (LUPO) Stellung zu nehmen. Der Regierungsrat begrüsst es, dass der Bericht über die Luftfahrtpolitik aktualisiert und aufgrund der geänderten Entwicklung überprüft und angepasst wird. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Allgemeines

Der Kanton Aargau und seine Wirtschaft profitieren von der Nähe zum Flughafen Zürich. Ein effizienter und sicherer Flugbetrieb mit möglichst direkten Verbindungen zu den europäischen und interkontinentalen Zentren liegt im Interesse des Kantons. Andererseits ist die aargauische Bevölkerung von den Auswirkungen des Flugbetriebs, insbesondere vom Fluglärm stark betroffen. Der Nachtbetrieb verursacht Überschreitungen der Lärmgrenzwerte bis weit in den Kanton Aargau hinein und betrifft Gebiete, an welchen ein grosses Interesse an einer Siedlungsentwicklung besteht.

Die nachfolgende Stellungnahme beschränkt sich deshalb im Wesentlichen auf den Landesflughafen Zürich.

Entwicklung des Flugbetriebs am Flughafen Zürich (Kapitel 4.2.1)

Der Regierungsrat unterstützt das Ziel, den Landesflughäfen möglichst gute Rahmenbedingungen zu bieten (Entwurf LUPO Seite 54), welche in Zürich den Betrieb eines Drehkreuzes ermöglichen. Die Rahmenbedingungen für den Flughafen Zürich können aufgrund der Topografie und der Lage mitten im dicht überbauten Gebiet jedoch nicht vergleichbar sein mit jenen für einen Hub in der Golfregion. Der Flughafen Zürich kann andererseits vom starken Heimmarkt profitieren.

In den letzten zehn Jahren entwickelte sich die Anzahl der Starts und Landungen am Flughafen Zürich konstant bis leicht rückläufig. Gleichzeitig konnte die Anzahl der beförderten Passagiere um zwei Drittel gesteigert werden. Der Regierungsrat befürwortet diese Konzentration und Effizienzsteigerung.

Im Jahr 2014 wurden am Flughafen Zürich insgesamt 265'000 Starts und Landungen bewältigt. Der Flughafen weist mit den heutigen Randbedingungen eine Gesamtkapazität von ca. 320'000 Flugbewegungen auf. Bei den Flugbewegungen besteht also noch eine Wachstumsreserve von ca. 20 %. In Anbetracht der Entwicklung der letzten zehn Jahre hält es der Regierungsrat nicht für angebracht, von einem Kapazitätsengpass zu schreiben.

Für die Aargauer Bevölkerung ist beim heutigen Flugbetrieb insbesondere die Belastung am frühen Morgen sowie in den Abend- und Nachtstunden störend. Regelmässig kommt es zu Verspätungsabbau nach 23.00 Uhr. Dies kann in dieser Häufigkeit nicht mehr akzeptiert werden. Der Regierungsrat anerkennt deshalb die Bestrebungen, am Flughafen Zürich unter Tags die Kapazität in den Spitzenstunden zu verbessern (Entwurf LUPO Seite 54). Hingegen sollen der Betrieb am Abend (ab 21.00 Uhr) und in der Nacht (ab 22.00 Uhr) nicht intensiviert und die heutige Nachtflugregelung am Flughafen Zürich weder verschärft noch gelockert werden. Eine Verlängerung der Betriebszeiten (Entwurf LUPO Seite 44) kann nicht auf Akzeptanz stossen.

Bund, Standortkanton, Nachbarn (Kapitel 4.2.1)

Der historisch gewachsene starke Einfluss der Standortkantone auf die Gestaltung des Flugbetriebs erweist sich teilweise als problematisch. Er führt dazu, dass der Bund in der Erreichung seiner Ziele behindert werden kann und dass grenzüberschreitende Probleme entstehen. Die Information und der Einbezug der Nachbarkantone sind in der Vergangenheit teilweise zu spät erfolgt und die Abstimmung mit ihrer Raumentwicklung blieb mangelhaft. So konnte eine Optimierung einer stark beflogenen Startroute immer noch nicht umgesetzt werden.

Der Regierungsrat schliesst sich der Auffassung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK; Entwurf LUPO Seite 53) an, dass eine Übernahme der Trägerschaft der Landesflughäfen durch den Bund nicht weiterverfolgt werden soll. Er hat Verständnis, dass der Bund prüft, bei Meinungsverschiedenheiten mit dem Standortkanton seinen Interessen mit einem referendumsfähigen Bundesbeschluss zum Durchbruch zu verhelfen. Damit sind jedoch nicht alle Probleme gelöst.

"Hat der Betrieb eines Flughafens Auswirkungen auf Nachbarstaaten, so ist ein regelmässiger Austausch der Schweiz mit diesen wichtig." (Entwurf LUPO Seite 54). Was über die Landesgrenzen gelten soll, muss auch Schweiz intern erfolgen. Der luftfahrtpolitische Bericht soll entsprechend ergänzt werden. Der Regierungsrat erwartet, dass der Bund mit entsprechenden Strukturen und Instrumenten dafür sorgt, dass die Nachbarkantone zeitgerecht informiert und in die Planungsverfahren einbezogen werden – unabhängig davon, ob der Bund, der Standortkanton oder der Flughafen für die Planung zuständig ist (vgl. Schlussfolgerung 3 zu Kapitel 3.6).

Safety (Kapitel 3.2.1)

Der Regierungsrat steht zum Grundsatz "safety first", wie er im aargauischen Richtplan verankert ist (Richtplan Kapitel M 7.1 Planungsgrundsatz B). Es wird bedauert, dass im grenzüberschreitenden Bereich (Süddeutschland) regionalpolitische Argumente Vorrang vor dem Kriterium der Safety beanspruchen. Der Regierungsrat erwartet vom Bund, dass er innerhalb der Schweiz keine Kompromisse zulasten der Sicherheit aus regionalpolitischen Überlegungen zulässt.

Lärm und Raumplanung (Kapitel 3.5.1 und Kapitel 3.6)

Der Flugbetrieb, insbesondere der Nachtbetrieb verursacht grossflächige Überschreitungen der Lärmgrenzwerte, was im dicht besiedelten Raum rund um den Flughafen Zürich zu Konflikten mit der Raumentwicklung führt. Mit der Revision der Lärmschutzverordnung 2014 konnten diese Konflikte gemildert werden.

Der Regierungsrat begrüsst die Stossrichtung, die Lärmbelastungen durch Massnahmen an der Quelle zu reduzieren (Schlussfolgerungen 1 und 3 des Kapitels 3.5.1). Dies muss insbesondere auch für den Nachtflugbetrieb gelten und konsequenterweise mittelfristig zu einer Reduktion der Flächen führen, welche durch Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte betroffen sind (Schlussfolgerung 2 des Kapitels 3.5.1), wie dies der aargauische Grosse Rat auch im Richtplan (Kapitel M 7.1, Planungsgrundsatz D) verlangt hat.

Im Kapitel 3.5.1 des LUPO-Entwurfs wird bemängelt, dass der Nachtfluglärm für die Luftfahrt anders ermittelt wird als der Strassen- und Bahnlärm und dass dadurch eine verlässliche Raumplanung stark erschwert werde. Es ist korrekt, dass die Einstundenmittelungspegel, welche die Grundlage für die lärmrechtliche Beurteilung von Fluglärm bilden, dazu führen, dass sich Veränderungen in den Flugbewegungen stärker auf die Ausdehnung der Grenzwertkurven auswirken, als wenn ein 8-Stunden-Mittelungspegel gebildet würde. Wie Internationale Studien, auch die schweizerische Lärmstudie 2000, zeigen, weist der Fluglärm in der Nacht eine deutlich grössere Störwirkung auf als der Strassen- oder Bahnlärm. Mit den Einstundenmittelungspegeln wird der Tatsache Rechnung getragen, dass die einzelnen Fluglärmereignisse zu Aufwachreaktionen führen, welche die Schlafqualität mindern. Die Studien weisen auch nach, dass in den Tagesrandstunden eine stärkere Störung auftritt.

Gemäss Art. 15 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG) sind die Grenzwerte so festzulegen, dass nach dem Stand der Wissenschaft oder der Erfahrung Immissionen unterhalb dieser Werte die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich stören. Der Regierungsrat geht davon aus, dass auch die Grenzwerte beim Fluglärm nach den gleichen Kriterien festgelegt werden müssen. Er lehnt deshalb die Schlussfolgerung 4 des Kapitels 3.5.1, welche der bundesgerichtlichen Rechtsprechung widerspricht, ab.

Bezüglich einer verlässlichen Raumplanung ist es dem Regierungsrat ein Anliegen, dass die im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) festgelegten Grenzwertkurven für den Landesflughafen Zürich einen längerfristigen Bestand haben. Es darf nicht sein, dass bei jeder Betriebsreglementsanpassung gleich auch wieder die Grenzwertkurven des SIL angepasst werden müssen. Damit eine verlässliche Raumplanung vorgenommen werden kann, hat sich das Betriebsreglement bezüglich Lärmauswirkungen den im SIL vorgegebenen Grenzwertkurven anzupassen und nicht umgekehrt.

Flugfelder (Kapitel 4.2.4)

Im dicht besiedelten Mittelland sind Gebiete, die eine ruhige Naherholung ermöglichen, immer wichtiger. Bei Flugfeldern, insbesondere bei solchen mit Helikopterbetrieb treten Konflikte mit der ruhigen Erholung auf. Der Lärm von Helikoptern und von Kunstflügen führt nebst dem Fluglärm vom Flughafen Zürich zu vermehrten Reklamationen aus der Bevölkerung. Der Regierungsrat beantragt deshalb, die Schlussfolgerung 3 zum Kapitel 4.2.4 zu ergänzen mit der Abstimmung mit den Anliegen der ruhigen Erholung; für neue Heliports genügt es nicht, wenn die Grenzwerte eingehalten sind.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Dr. Urs Hofmann
Landammann

Dr. Peter Grünenfelder
Staatsschreiber

Kopie

- max.schulthess@bazl.admin.ch
- eliane.forster@bazl.admin.ch
- Departement Bau, Verkehr und Umwelt