

REGIERUNGSRAT

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

Per E-Mail

Bundesamt für Zivilluftfahrt

judith.baumann@bazl.admin.ch

22. April 2026

Flughafen Zürich – Ergänzttes Gesuch Betriebsreglement 2014/2017; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 6. Januar 2026 wurde das Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau informiert, dass die Flughafen Zürich AG (FZAG) am 26. September 2025 und am 9. Dezember 2025 beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ein Gesuch zur Änderung des Betriebsreglements eingereicht hat. Das Gesuch umfasst Anpassungen, welche die FZAG bereits in den Verfahren zur Betriebsreglementsänderung 2014 (BR2014) oder zur Betriebsreglementsänderung 2017 (BR2017) beantragt hatte. Die zwischenzeitliche Sistierung dieser Verfahren hat das BAZL mit Verfügung vom 6. Januar 2026 aufgehoben. Die beiden Verfahren wurden vereinigt und werden unter dem neuen Titel "Betriebsreglementsänderung 2014/2017 (BR2014/2017)" fortgeführt.

Die FZAG hat dem Kanton Aargau mit Schreiben vom 12. Januar 2026 die Gesuchsunterlagen zugestellt. Sie wurden vom 19. Januar 2026 bis zum 17. Februar 2026 öffentlich aufgelegt. Eingaben von Gemeinden und Privatpersonen, die dem Kanton Aargau während der öffentlichen Auflage in Kopie zugestellt wurden, sind in der vorliegenden Vernehmlassung berücksichtigt. In einer Stellungnahme an die Abteilung Raumentwicklung des Departements Bau, Verkehr und Umwelt hat der Stadtrat der Stadt Baden seine Haltung zur Betriebsreglementsänderung 2014/2017 geäussert. Diese ist ebenfalls in die vorliegende Vernehmlassung eingeflossen. Die Frist für die kantonale Stellungnahme erstreckte das BAZL freundlicherweise bis am 24. April 2026. Der Regierungsrat des Kantons Aargau dankt für die Gelegenheit, Stellung nehmen zu können und äussert sich wie folgt.

Ausgangslage

Der derzeitige Flugbetrieb am Flughafen Zürich basiert auf dem Betriebsreglement, das seit dem 30. Juni 2011 in Kraft gesetzt ist. Das Reglement wurde in früheren Verfahren als vorläufiges Betriebsreglement (vBR) bezeichnet, mittlerweile wird für dasselbe Reglement in der Regel die Bezeichnung BR 2011 verwendet.

Mit den Gesuchen zur Betriebsreglementsänderung 2014 (BR2014) und zur Betriebsreglementsänderung 2017 (BR2017) beantragte die FZAG verschiedene Änderungen des BR 2011. Diese Verfahren sind noch nicht abgeschlossen. Am 7. September 2021 hat das Bundesverwaltungsgericht die Teilgenehmigung der BR2014 grösstenteils ans BAZL zurückgewiesen und die BR2017 sistiert. Wie eingangs erwähnt wurden die beiden Verfahren vereinigt und werden im vorliegenden Gesuch als BR2014/2017 fortgeführt. Im Schreiben vom 12. Januar 2026 bestätigt die FZAG, dass sie mit dem Gesuch zur BR2014/2017 keine neuen Änderungen beantragt.

Der Regierungsrat und der Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt haben sich in den bisherigen Verfahren zu den beantragten Änderungen des Betriebsreglements geäußert.

Betreffend BR2014:

- Vernehmlassung des Regierungsrats vom 17. Dezember 2014 zum Gesuch für die Betriebsreglementsänderung 2014
- Stellungnahme des Vorstehers des Departements Bau, Verkehr und Umwelt vom 6. Juli 2017 zur Teilgenehmigung des Betriebsreglements 2014

Betreffend BR2017:

- Vernehmlassung des Regierungsrats vom 14. November 2018 zum Gesuch für die Betriebsreglementsänderung 2017 (Tagbetrieb)
- Vernehmlassung des Regierungsrats vom 14. November 2018 zur neuen Festlegung der zulässigen Fluglärmimmissionen in der Nacht
- Vernehmlassung des Regierungsrats vom 27. November 2019 zum vereinigten Genehmigungsverfahren (BR2017 inklusive Nachtlärmimmissionen)
- Schlussbemerkungen des Regierungsrats vom 29. September 2021 zum vereinigten Genehmigungsverfahren des Betriebsreglements 2017

Die bisherigen kantonalen Stellungnahmen sind im vorliegenden vereinigten Verfahren grundsätzlich weiterhin zu berücksichtigen. Gewisse Forderungen und Anträge wurden in der Zwischenzeit jedoch erfüllt oder sind durch Änderungen in übergeordneten Festlegungen obsolet geworden – namentlich durch die Anpassungen des Objektblatts für den Flughafen Zürich im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL). Deshalb werden die Forderungen und Anträge, an denen der Regierungsrat nach wie vor festhält, erneut aufgeführt oder mit spezifischen Ergänzungen neu formuliert.

Nachfolgend äussert sich der Regierungsrat in erster Linie zu den gemäss BR2014/2017 vorgesehenen Massnahmen und Änderungen, die einen unmittelbaren Einfluss auf die Flugbewegungen und die Lärmbelastung im Aargauer Kantonsgebiet haben.

Entflechtung Ostkonzept mit lärmoptimierten Abflugrouten ab den Pisten 32 und 34

Das aktuell gültige Ostkonzept wird abends während der deutschen Sperrzeiten und bei Westwindlagen am Flughafen Zürich angewendet. Das betrifft rund 20 % der Betriebszeiten.¹

Mit der Entflechtung des Ostkonzepts will die FZAG die Verkehrsströme der startenden und landenden Flugzeuge räumlich besser trennen: Die Anflüge sollen ausschliesslich von Norden her auf den Ostanflug auf Piste 28 geführt werden. Gleichzeitig soll die Hauptabflugroute nach einer weitergezogenen Linkskurve südlich am Flughafen – separiert von den Anflügen im Norden – vorbeiführen. Für Zeiten mit wenig Verkehr steht zudem eine direktere Route mit einer Rechtskurve nach Osten zur Verfügung. Die Abflugrouten ab den Pisten 32 und 34 sind so festgelegt, dass Siedlungsgebiet möglichst umflogen wird und die Streuung der einzelnen Flugspuren gering bleibt.

Die beantragten Anflugkorridore im Norden des Flughafens führen teilweise über deutsches Hoheitsgebiet. Da die Umsetzung dieses Anflugverfahrens von der Zustimmung Deutschlands abhängt, beantragt die FZAG neben der Vollgenehmigung eine Teilgenehmigung des Ostkonzepts – letztere mit den bisherigen Anflugkorridoren über Schweizer Gebiet. Die lärmoptimierten Abflugrouten können (mit Ausnahme der Startroute, die südlich am Flughafen vorbeiführt) sowohl bei einer Teil- als auch bei einer Vollgenehmigung umgesetzt werden. Sie kommen auch im Südkonzept zur Anwendung.

¹ Quelle: Bericht zur Überarbeitung des SIL-Objektblatts und des Betriebsreglements, Beilage 1b im Gesuchdossier, Seite 86.

Die lärmoptimierten Abflugrouten, die nach dem Start von den Pisten 32 und 34 in eine Linkskurve übergehen, werden gegenüber den aktuell gültigen Routen um ein bis zwei Kilometer nach Westen verschoben. Das wirkt sich auf die Lärmbelastung im Kanton Aargau aus. Die Auswirkungen dieser Einzelmassnahme sind laut Teilbericht 2 der Empa (Lärmauswirkungen von zehn Massnahmen) zeitlich unterschiedlich: Im Tagbetrieb (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) ist die Zunahme gering und lokal begrenzt auf ein Gebiet zwischen Würenlos und Wettingen. In der 1. Nachtstunde (22.00 Uhr bis 23.00 Uhr) kommt es zu einer Zunahme von 1–2 dB in den Regionen Siglistorf/Schneisingen, Wettingen/Baden und Wohlen. In der 2. Nachtstunde (23.00 Uhr bis 24.00 Uhr) führen die lärmoptimierten Abflugrouten hingegen zu einer leichten Abnahme der Lärmbelastung in den Gemeinden Würenlos, Killwangen und Spreitenbach.

Die Entflechtung des Ostkonzepts und die Abflugrouten ab den Pisten 32 und 34 mit Linkskurve hatte die FZAG mit dem Gesuch zur BR2014 beantragt. Der Regierungsrat hat beide Massnahmen im Grundsatz befürwortet. Zahlreiche Konfliktpunkte bei Kreuzungen zwischen dem An- und Abflugverkehr im aktuell betriebenen Ostkonzept können mit der Entflechtung eliminiert werden. Dadurch wird der Flugbetrieb vereinfacht, die Sicherheitsmarge erhöht und die Verspätungen in der zweiten Nachtstunde werden reduziert. Deshalb stimmt der Regierungsrat der Entflechtung des Ostkonzepts und den lärmoptimierten Abflugrouten ab den Pisten 32 und 34 zu.

Im Zusammenhang mit den Abflugverfahren ab den Pisten 32 und 34 hat der Regierungsrat sowohl beim Gesuch zur BR2014 als auch zur BR2017 (Massnahme zur Reduktion der Doppelbelastung im Limmattal) gefordert, dass Flugzeuge mit einer Destination im Osten nach dem Start auf der Route O mit einer Rechtskurve zu führen seien. An dieser Forderung hält der Regierungsrat fest und verweist auf den übernächsten Abschnitt zur Lockerung der Flight Level 80-Regel.

Entflechtung Abflugrouten ab Piste 28

Die Startpiste 28 wird im aktuellen Betrieb zwar ausschliesslich tagsüber (siehe 1. Abschnitt zur Flexibilisierung der Öffnungszeiten der Piste 28 auf Seite 5), jedoch mit Abstand am häufigsten genutzt. Knapp zwei Drittel aller Flugzeuge starten am Flughafen Zürich auf der Piste 28. Im Jahr 2025 erfolgten 84'100 von insgesamt 133'900 Abflügen auf der Piste 28. Die Verteilung auf die Abflugrouten ab Piste 28 ist beinahe ausgeglichen. 40'900 Flugzeuge (48,6 % der Starts auf Piste 28) drehten 2025 nach dem Start nach Osten ab, 43'200 Flugzeuge flogen nach Westen oder Süden weiter (51,6 %).²

Mit der Entflechtung der Abflugrouten ab Piste 28 will die FZAG die Flugzeuge mit einer östlichen Destination früher von den Flugzeugen mit einer westlichen oder südlichen Destination separieren: Flugzeuge mit einer östlichen Destination sollen kurz nach dem Start abdrehen und in einer 180-Grad-Kurve über die Zürcher Innenstadt nach Osten geführt werden. Diese Maschinen werden das Aargauer Kantonsgebiet bei Spreitenbach und Bergdietikon nicht mehr überfliegen. Hingegen sollen Flugzeuge mit einer westlichen oder südlichen Destination nach dem Start länger geradeaus fliegen und kurz vor der Kantonsgrenze zwischen Würenlos und Wettingen in Richtung Limmattal abdrehen.

Die Berechnungen der Empa im Teilbericht 2 zeigen, dass die Entflechtung der Abflugrouten ab Piste 28 zu einer Verschiebung der vom Fluglärm betroffenen Gebiete vom Raum Mutschellen ins Limmattal führt. Im Gebiet von Würenlos und Wettingen sowie im weiteren Verlauf der neuen Abflugroute nimmt die Fluglärmbelastung am Tag zukünftig zu. Östlich von Spreitenbach und im Gebiet von Bellikon, Künten und Niederwil hingegen wird die Fluglärmbelastung im Tagbetrieb abnehmen.

² Quelle: Bewegungsstatistik Flughafen Zürich, Entwicklung der Flugbewegungen, <https://www.flughafen-zuerich.ch/de/unternehmen/verantwortung/laerm-und-schallschutz/bewegungsstatistik>; Zugriff: 2. April 2026.

Die FZAG hatte die Entflechtung der Abflugrouten ab Piste 28 mit dem Gesuch zur BR2017 beantragt. Bei der Festlegung der neuen Routenführung über dem Aargauer Kantonsgebiet hat die FZAG den Kanton Aargau auf Fachebene einbezogen. Die Routenführung wurde optimiert, damit das Siedlungsgebiet mehrerer Aargauer Gemeinden nicht direkt überflogen wird. Der Regierungsrat schätzt die Zusammenarbeit und bedankt sich für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Die vorgesehene Entflechtung der Abflugrouten ab Piste 28 vereinfacht den Flugbetrieb und erhöht die Sicherheitsmarge. Zudem erlaubt das vereinfachte System eine Reduktion der Startabstände, was wiederum eine Erhöhung der Startkapazitäten ermöglicht. Im SIL-Objektblatt des Flughafens Zürich ist festgesetzt, dass die deklarierte Kapazität – die Anzahl geplanter Starts und Landungen – erst erhöht werden darf, wenn der Flugbetrieb die zulässigen Lärmimmissionen einhält. Der Flugbetrieb hat in den repräsentativen Jahren 2019, 2023 und 2024 weder die zulässigen Lärmimmissionen (gemäss BR 2011) noch das Gebiet mit Lärmauswirkungen gemäss SIL-Objektblatt eingehalten. Für den Regierungsrat ist es deshalb unbestritten, dass der Kapazitätsgewinn aufgrund der Entflechtung der Abflugrouten ab Piste 28 zugunsten des Verspätungsabbaus eingesetzt werden muss.

Dass gewonnene Kapazitäten zur Vermeidung oder Reduktion von Verspätungen einzusetzen sind, gilt nicht nur für die Entflechtung der Abflugrouten ab Piste 28, sondern für alle in der BR2014/2017 vorgesehenen Massnahmen, mit denen der Flugbetrieb optimiert werden kann. Das ist eine zentrale Forderung aus den Einsprachen von Aargauer Gemeinden und wird auch in der Stellungnahme des Stadtrats Baden deutlich zum Ausdruck gebracht. Der Regierungsrat schliesst sich dieser Forderung an und geht davon aus, dass die SIL-Vorgaben zur deklarierten Kapazität und zum Verspätungsabbau konsequent eingehalten werden. Vor diesem Hintergrund und nach Abwägen aller Interessen stimmt der Regierungsrat der Entflechtung der Abflugrouten ab Piste 28 zu.

Mit der beantragten Routenführung bei Starts ab Piste 28 werden die Gemeinden Würenlos und Wettingen neu auch im Tagbetrieb mit Fluglärm belastet, was zusammen mit den Starts im Nachtbetrieb über dasselbe – sehr dicht besiedelte – Gebiet zu einer problematischen Doppelbelastung führt. Im Verfahren zur BR2017 hat der Regierungsrat gefordert, dass Massnahmen zur Verminderung der Doppelbelastung zu treffen seien und dass die strikte Einhaltung der Flugroute zwischen Würenlos und Wettingen bis über Oberrohrdorf hinaus sicherzustellen sei. Bezüglich Einhaltung der Flugroute hält die FZAG fest, dass die vorgesehenen Massnahmen (optimierte Routenführung, neue Navigationsstandards) ausreichen, um eine Konzentration der Abflüge auf der vorgegebenen Route sicherzustellen. Bezüglich Verminderung der Doppelbelastung sieht die FZAG keinen Handlungsspielraum. Auch das BAZL hat bisher keine Massnahme zur Verminderung der Doppelbelastung präsentiert. Der Regierungsrat hält an der Forderung, dass Massnahmen zur Verminderung der Doppelbelastung zu treffen seien, uneingeschränkt fest. Er macht mit dem Antrag im nächsten Abschnitt zur Lockerung der Flight Level 80-Regel einen konkreten Vorschlag.

Lockerung Flight Level 80-Regel

Die Flight Level 80-Regel wurde aus Lärmschutzgründen mit dem BR 2011 eingeführt. Sie besagt, dass startende Flugzeuge zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr auf einer lärmoptimierten Route geführt werden müssen, bis sie die Flugfläche 80 (Flight Level 80; ca. 8'000 ft oder knapp 2'500 m ü. M.) erreichen. Weil die Abflugroute O, die ab den Pisten 32 und 34 mit einer Rechtskurve direkt nach Osten führt, den Anflugverkehr kreuzt, starten die meisten Flugzeuge trotz Enddestination im Osten auf der Route N. Auf dieser Route fliegen die Maschinen unmittelbar nach dem Start eine Linkskurve nach Westen in Richtung Zurzibiet, danach in einer weiteren Kurve Richtung Aargauer Limmattal, zurück über den Flughafen und schliesslich weiter nach Osten.

Damit im künftigen Nachtbetrieb mehr Flugzeuge mit einer Destination im Osten nach dem Start direkt nach Osten abdrehen können, ist eine Lockerung der Flight Level 80-Regel vorgesehen: Zur Staffelung von kreuzenden Flugzeugen soll die Flugverkehrsleitung bereits ab einer Flughöhe von 5'000 ft AMSL (rund 1'500 m ü. M.) von der lärmoptimierten Abflugroute abweichen können.

Im Rahmen des kantonalen Fluglärm-Monitorings werden die Starts ab 22.00 Uhr auf den Pisten 32 und 34 untersucht. Die Auswertung für das Jahr 2024 hat gezeigt, dass rund 2'700 Flüge zu einer Destination östlich des Flughafens starteten. Fast zwei Drittel dieser Flüge (1'760 Flugzeuge oder 65 %) wurden auf der Route N, also nach dem Start mit Linkskurve zuerst Richtung Aargau geführt.³ Auch künftig wird es nicht möglich sein, alle Flugzeuge mit einer Destination im Osten auf der Route O zu führen. Trotzdem zeigt die Auswertung das grosse Potenzial einer gelockerten Flight Level 80-Regel, um die Starts über dem östlichen Aargauer Kantonsgebiet im Nachtbetrieb deutlich zu reduzieren.

Den positiven Einfluss einer gelockerten Flight Level 80-Regel auf die Fluglärmbelastung im Kanton Aargau zeigen die Berechnungen der Empa im Teilbericht 2. Sowohl in der 1. Nachtstunde als auch in der 2. Nachtstunde wird die Lärmbelastung in Siglistorf und Schneisingen um etwa 2 dB abnehmen. In Ehrendingen und Wettingen wird in der 1. Nachtstunde eine Reduktion um etwa 1 dB erwartet. Auch in der 2. Nachtstunde wird die Lärmbelastung in dieser Region abnehmen. Die erwartete Abnahme beträgt weniger als 1 dB und liegt teilweise im Bereich der Berechnungsungenauigkeit.

Die FZAG hatte die Lockerung der Flight Level 80-Regel mit dem Gesuch zur BR2014 beantragt. Der Regierungsrat hat wiederholt gefordert, dass Abflüge zu östlichen Destinationen im Nachtbetrieb konsequent auf der Route O zu führen seien. Abflüge zu östlichen Destinationen auf der Route N und damit auf einem Umweg zu führen, ist weder ökonomisch noch ökologisch sinnvoll. Dank des kürzeren Flugwegs auf der Route O können der Kerosinverbrauch und der CO₂-Ausstoss massgeblich reduziert werden. Hinzu kommt, dass wegen der weniger dichten Besiedlung und des kürzeren Flugwegs auf der Route O weniger Personen von Lärmbelastungen betroffen sind. Aus diesen und den weiter oben genannten Gründen stimmt der Regierungsrat der Lockerung der Flight Level 80-Regel ausdrücklich zu. Gleichzeitig weist er darauf hin, dass lediglich zur Staffelung von kreuzenden Flugzeugen von der neuen Regelung abgewichen werden darf. Der Regierungsrat erwartet, dass Abflüge nach 22.00 Uhr auf der Route N weiterhin bis zum Erreichen der Flugfläche 80 auf der lärmoptimierten Route geführt werden.

Die Lockerung der Flight Level 80-Regel ist eine wirksame Massnahme, um die Doppelbelastung des Limmattals im Nachtbetrieb zu reduzieren. Die Verminderung dieser Doppelbelastung ist ein zentrales Anliegen des Regierungsrats. Deshalb beantragt er, die Lockerung der Flight Level 80-Regel mit hoher Priorität voranzutreiben.

Antrag 1

Die Lockerung der Flight Level 80-Regel ist möglichst zeitnah umzusetzen. Bei der Genehmigung ist der Entzug der aufschiebenden Wirkung für diese Lockerung zu prüfen.

Flexibilisierung der Öffnungszeiten der Piste 28

Im aktuell gültigen BR 2011 ist festgelegt, dass Starts in den Tagesrandstunden von 21.00 Uhr bis 07.00 Uhr in der Regel von den Pisten 32 und 34 erfolgen. Die Piste 28 wird demnach fast ausschliesslich im Tagbetrieb von 07.00 Uhr bis 21.00 Uhr als Startpiste genutzt. In den Jahren 2024 und 2025 erfolgten jeweils nur 4 Abflüge ab der Piste 28 ausserhalb der Zeit von 07.00 Uhr bis 21.00 Uhr.⁴

³ Quelle: Routenindex Kanton Aargau, Controllingbericht 2024, Seite 33.

⁴ Quelle: Lärmmonitoring Flughafen Zürich, Monatliche Lärmbulletins Januar 2025 und Januar 2026, <https://www.flughafen-zuerich.ch/de/unternehmen/verantwortung/laerm-und-schallschutz/laermmonitoring>; Zugriff: 2. April 2026.

Mit der Flexibilisierung der Pistenöffnungszeiten beantragt die FZAG, die Piste 28 ausserhalb der Zeit von 07.00 Uhr bis 21.00 Uhr für Abflüge zu nutzen: von 06.00 Uhr bis 07.00 Uhr im Nordkonzept, von 21.00 Uhr bis 22.00 Uhr als 2. Startpiste im Südkonzept und nach 22.00 Uhr bei Nebel. Damit soll die Verspätungsanfälligkeit verringert und mit der Öffnung vor 07.00 Uhr und nach 22.00 Uhr zudem gegenläufiger Betrieb vermieden werden.

Die Berechnungen der Empa im Teilbericht 2 zeigen, dass die Flexibilisierung der Öffnungszeiten für die Startpiste 28 keinen Einfluss auf die Lärmbelastung im Tagbetrieb von 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr hat. Das ist jedoch darauf zurückzuführen, dass die Lärmbelastung über den gesamten Tagbetrieb gemittelt berechnet wird. Für die Einzelstunden von 06.00 Uhr bis 07.00 Uhr sowie von 21.00 Uhr bis 22.00 Uhr wird die Lärmbelastung nicht separat ausgewiesen. In den beiden Nachtstunden wird eine minimale Reduktion der Lärmbelastung erwartet, die im Bereich der Berechnungsungenauigkeit liegt.

Die Flexibilisierung der Öffnungszeiten der Startpiste 28 hat die FZAG mit dem Gesuch zur BR2017 beantragt. Zusätzlich hatte sie beantragt, die Piste 28 morgens von 06.30 Uhr bis 07.00 Uhr als Hauptstartpiste zu öffnen. Der Regierungsrat lehnte die generelle Öffnung als Hauptstartpiste vor 07.00 Uhr ab und beantragte, dass die Öffnungszeiten der Startpiste 28 nur so weit auszudehnen seien, als damit gegenläufiger Verkehr vermieden werden könne. Die generelle Öffnung der Piste 28 als Hauptstartpiste von 06.30 Uhr bis 07.00 Uhr wird im Gesuch zur BR2014/2017 nicht mehr beantragt.

Der Regierungsrat steht einer intensivierten Nutzung der Piste 28 für Abflüge grundsätzlich kritisch gegenüber, weil dadurch die Doppelbelastung im Limmattal weiter zunimmt. Gleichzeitig anerkennt er die Verbesserung der Sicherheitsmarge und die Stabilisierung des Betriebs, die mit den flexibleren Öffnungszeiten erreicht werden. Unter der Voraussetzung, dass durch die flexibleren Öffnungszeiten ermöglichte Kapazitätsgewinne in erster Linie zugunsten des Verspätungsabbaus eingesetzt werden, stimmt der Regierungsrat der Flexibilisierung der Öffnungszeiten der Piste 28 zu.

Im SIL-Objektblatt des Flughafens Zürich ist bei den Rahmenbedingungen zum Betrieb festgesetzt, dass Starts "im Nachtbetrieb in der Regel nur nach Norden" erfolgen. Und weiter: "Bei Landungen von Norden sind auch Starts nach Westen möglich." Der Regierungsrat geht davon aus, dass die Vorgaben im SIL-Objektblatt konsequent eingehalten werden.

Flugbewegungszahlen zur Berechnung der zulässigen Lärmimmissionen

Die FZAG beantragt, die zulässigen Lärmimmissionen neu festzulegen. Zu deren Berechnung verwendete die Empa gemäss Teilbericht 1 (Fluglärmrechnungen nach Lärmschutz-Verordnung) die folgenden Bewegungszahlen für den Betriebszustand Zt+ im Nachtbetrieb (Prognose 2035):

- 1. Nachtstunde: 12'800 Flugbewegungen (7'180 Starts, 5'700 Landungen)
- 2. Nachtstunde: 3'200 Flugbewegungen (2'000 Starts, 1'200 Landungen)

Bereits die 12'800 Flugbewegungen für die 1. Nachtstunde liegen deutlich über der vom Regierungsrat mehrfach geforderten maximalen Zahl von 10'000 Flugbewegungen für beide Nachtstunden. Da die ebenfalls geforderte Interessenabwägung inzwischen erfolgte, ist der Regierungsrat bereit, die Flugbewegungszahl für die 1. Nachtstunde zu akzeptieren. Warum jedoch für die 2. Nachtstunde mit 3'200 Flugbewegungen (2'000 Starts, 1'200 Landungen) gerechnet wurde, ist nicht nachvollziehbar.

Die Fluglärmbelastung in der 2. Nachtstunde hat die Empa in den letzten, repräsentativen Jahren anhand folgender Bewegungszahlen von Grossflugzeugen berechnet:⁵

- 2019: 1'682 Starts, 883 Landungen
- 2023: 2'049 Starts, 1'430 Landungen

⁵ Quelle: Flughafen Zürich – Nachweis der Fluglärmbelastung 2024, Bericht der Empa vom 14. Juli 2025.

- 2024: 1'977 Starts, 1'388 Landungen

Der Prognosewert von 2'000 Starts – für die Lärmbelastung im Kanton Aargau vorrangig relevant – ist deutlich höher als die erfolgten Starts 2019, geringfügig niedriger als die Starts 2023 und etwas höher als die Starts 2024. Das ist nicht vereinbar mit der Vorgabe zur Vermeidung von Verspätungen, die im SIL-Objektblatt des Flughafens Zürich enthalten ist: Bei den Rahmenbedingungen zum Betrieb ist festgesetzt, dass die Flughafenhalterin zusammen mit der Flugsicherung und den Fluggesellschaften alle betrieblich möglichen und wirtschaftlich tragbaren Anstrengungen unternimmt, um verspätete Starts und Landungen und damit die Lärmbelastung im Nachtbetrieb zu verringern.

Der Regierungsrat respektiert, dass trotz sämtlicher Lärmsanierungsmassnahmen weiterhin Flüge, die für die 1. Nachtstunde geplant sind, erst in der 2. Nachtstunde abgewickelt werden können. Dass allerdings für die Berechnung der zulässigen Lärmimmissionen in der 2. Nachtstunde keine Reduktion der Anzahl Flugbewegungen gegenüber dem aktuellen Betrieb vorgenommen wurde, erstaunt doch sehr.

Der Schutz der Aargauer Bevölkerung vor einer übermässigen Lärmbelastung, insbesondere in den sensiblen Nachtstunden, ist ein zentrales Anliegen des Regierungsrats. In den Einsprachen der Aargauer Gemeinden wird die Lärmbelastung im Nachtbetrieb beanstandet und der Stadtrat Baden fordert, dass sich der Kanton Aargau für die Reduktion der Flugbewegungen in der 2. Nachtstunde einsetzt. Die Begrenzung der Flugbewegungen in der 2. Nachtstunde ist ausserdem eine weitere Massnahme, mit der die Doppelbelastung im Limmattal etwas vermindert werden kann. Aus diesen und den oben genannten Gründen fordert der Regierungsrat, die Zahl der Flugbewegungen für die Berechnung der zulässigen Lärmimmissionen in der 2. Nachtstunde zu reduzieren.

Antrag 2

Die Zahl der Flugbewegungen für die Berechnung der zulässigen Lärmimmissionen in der 2. Nachtstunde ist auf ein Mass anzupassen, das der im SIL-Objektblatt geforderten Verringerung von Verspätungen angemessen Rechnung trägt.

Gesamtbeurteilung

Im Teilbericht 1 der Empa wird aufgezeigt, wie sich die im Gesuch zur BR2014/2017 beantragten Änderungen in der Summe auf die Lärmbelastung im Kanton Aargau auswirken. Im Tagbetrieb wird die Lärmbelastung in den Gemeinden Würenlos und Wettingen sowie im weiteren Verlauf der neuen Abflugroute ab Piste 28 zunehmen, während im Gebiet der Gemeinden Spreitenbach, Bellikon, Künten und Niederwil eine Abnahme der Lärmbelastung erwartet wird. In der 1. Nachtstunde wird – wegen der deutlich höheren Anzahl Starts als heute – die Fluglärmbelastung im Bereich der Abflugrouten ab den Pisten 32 und 34 um bis zu 5 dB zunehmen. Demgegenüber steht die Abnahme der Fluglärmbelastung in der 2. Nachtstunde um ebenfalls bis zu 5 dB.

Die Lärmbelastungen, die mit dem Gesuch zur BR2014/2017 berechnet wurden und als zulässige Lärmimmissionen festzulegen sein werden, liegen innerhalb des im SIL-Objektblatt festgelegten Gebiets mit Lärmauswirkungen. Alle Immissionsgrenzwerte werden im Aargauer Kantonsgebiet eingehalten. Die Planungswerte der Empfindlichkeitsstufe II (ES II) werden in den Gemeinden Siglistorf, Schneisingen, Ehrendingen, Wettingen und Würenlos überschritten. Bis auf ein Gebiet mit drei Mehrfamilienhäusern in Schneisingen liegen allerdings sämtliche Gebiete mit Überschreitungen der Planungswerte der ES II ausserhalb der Bauzone.

Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass die durch den Flugbetrieb verursachte Lärmbelastung, speziell in den sensiblen Nacht- und Tagesrandstunden, auch dann als störend empfunden wird, wenn die Belastungsgrenzwerte der Lärmschutz-Verordnung eingehalten sind. Gleichzeitig begrüsst er die signifikante Verkleinerung des Gebiets mit Überschreitungen der Planungswerte der ES II (Karte 39

im Teilbericht 1 der Empa) – verglichen mit den Gebieten mit Überschreitungen derselben Planungswerte gemäss Teilgenehmigung BR2014⁶ und gemäss BR2017⁷. Erfreulich ist insbesondere, dass die Siedlungsgebiete im Limmattal nicht mehr von Überschreitungen der Planungswerte betroffen sind. Die sich abzeichnenden, gravierenden Konflikte mit der kantonalen Richtplanung und der Siedlungsentwicklung konnten dadurch vermieden werden.

Mit der Betriebsreglementsänderung 2014/2017 beantragt die FZAG weitere Massnahmen, die in der vorliegenden Vernehmlassung nicht explizit erwähnt wurden. Der Regierungsrat befürwortet grundsätzlich alle Massnahmen, welche die Komplexität des Flugbetriebs reduzieren, die Sicherheitsmargen des Gesamtsystems erhöhen und die Verbesserung der Verspätungssituation im Nachtbetrieb ermöglichen. In diesem Sinne stimmt der Regierungsrat auch der beantragten Absenkung der Mindesthöhe für vierstrahlige Flugzeuge beim Start auf Piste 32, den neuen Starttrouten ab Piste 16 mit erweiterter Linkskurve und dem neuen Bisenkonzept mit Starts ab Piste 16 geradeaus zu.

Der Regierungsrat setzt sich für einen sicheren und gut funktionierenden Flugbetrieb am Flughafen Zürich ein. Er befürwortet den Betrieb als Drehkreuz und ein qualitatives Wachstum, das Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt berücksichtigt. Gleichzeitig fordert der Regierungsrat eine faire räumliche Verteilung der Flugbewegungen und einen angemessenen Schutz der Bevölkerung im Kanton Aargau vor einer übermässigen Lärmbelastung.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Stephan Attiger
Landammann

Joana Filippi
Staatsschreiberin

⁶ Quelle: Fluglärmrechnungen nach Lärmschutz-Verordnung der Empa zur Teilgenehmigung der Betriebsreglementsänderung 2014, Bericht Nr. 5214.015778 vom 31. Mai 2017, Karte 23.

⁷ Fluglärmrechnungen nach Lärmschutz-Verordnung der Empa zur Betriebsreglementsänderung 2017, Bericht Nr. 5214.025426 / 5214.022041 vom 26. November 2020, Karte 39.