

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

19. August 2026

Flughafen Zürich; Projekt-Nr. 25-04-001, Verlängerung Piste 28 und Projekt-Nr. 25-04-002, Verlängerung Piste 32; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit zwei Schreiben vom 26. Mai 2026 haben Sie das Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau informiert, dass die Flughafen Zürich AG (FZAG) am 12. März 2026 zwei Plangenehmigungsgesuche beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) eingereicht hat: ein Gesuch für das Projekt "Verlängerung Piste 28" und ein Gesuch für das Projekt "Verlängerung Piste 32".

Die FZAG hat dem Kanton Aargau mit Schreiben vom 26. Mai 2026 die Gesuchsunterlagen zugestellt. Sie wurden vom 1. Juni 2026 bis zum 30. Juni 2026 öffentlich aufgelegt. Eingaben von kommunalen Behörden, 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 (ARE) des Departements Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) hat der Stadtrat der Stadt Baden seine Haltung zu den Pistenverlängerungen geäussert. Diese ist ebenfalls in die vorliegende Vernehmlassung eingeflossen. Die Frist für die kantonale Stellungnahme legte das BAZL auf den 26. August 2026 fest. Der Regierungsrat des Kantons Aargau dankt Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und äussert sich wie folgt zu den beiden Pistenverlängerungsprojekten.

Verlängerung Piste 28: Projektbeschreibung und Projektbegründung

Mit dem Plangenehmigungsgesuch 25-04-001 beantragt die FZAG, Piste 28 um 400 Meter nach Westen zu verlängern, auf eine neue Gesamtlänge von 2'900 Metern. Die Verlängerung optimiert in erster Linie den Landebetrieb. Sowohl im heutigen als auch im zukünftig gemäss Betriebsreglement-änderung 2014/2017 vorgesehenen Flugbetrieb erfolgen Landungen auf Piste 28, wenn am Flughafen Zürich das Ostkonzept angewendet wird. Das ist bei starkem Westwind tagsüber und im Normalbetrieb abends der Fall – werktags von 21.00 Uhr, an Wochenenden und Feiertagen in Baden-Württemberg von 20.00 Uhr, jeweils bis Betriebsschluss. Insgesamt wird das Ostkonzept während 20 % der Betriebszeiten eingesetzt.

Die derzeitige Länge der Piste 28 ist bei ungünstigen Wetterbedingungen für Landungen von Grossraumflugzeugen nicht ausreichend. Unter anderem bei Rückenwind oder nasser Piste weichen Grossraumflugzeuge für die Landung auf die längere Piste 34 aus. Dabei entstehen zusätzliche Kreuzungspunkte: Piste 34 kreuzt die nach wie vor aktive Landepiste 28 am Boden und der Durchstartkorridor 34 kreuzt die Startroute ab der aktiven Piste 32. Einzelanflüge auf Piste 34 erhöhen die

Komplexität des Flugbetriebs und führen wegen grösserer Sicherheitsabstände zu Verspätungen. Mit der Verlängerung der Piste 28 können die Einzelanflüge auf Piste 34 weitgehend vermieden werden.

Zudem erhöht die Verlängerung der Piste 28 die wetterbedingte Verfügbarkeit des Ostkonzepts. Dadurch sind abends weniger Wechsel auf das Südkonzept notwendig. Im Südkonzept ist kein unabhängiger Start- und Landebetrieb möglich, was die Komplexität erhöht und die Kapazität verringert.

Mit der Vermeidung von Einzelanflügen auf Piste 34 und der erhöhten Meteostabilität des Ostkonzepts ermöglicht die Verlängerung der Piste 28 einen stabileren Flugbetrieb mit höherer Sicherheitsmarge und weniger Verspätungen als heute.

Verlängerung Piste 28: Auswirkungen auf den Kanton Aargau

Isoliert betrachtet (losgelöst von der Verlängerung der Piste 32) hat die Verlängerung der Piste 28 keine direkten, lärmrelevanten Auswirkungen auf den Kanton Aargau, da sie den Landebetrieb optimiert. Wegen Hindernissen im Abflugbereich bei Rümlang bleibt die verfügbare Startstrecke unverändert bei 2'500 Metern. Auf der verlängerten Piste 28 können deshalb nicht mehr Langstreckenflugzeuge starten als bisher. Verlängert wird für den Startbetrieb einzig die Reservestrecke bei einem Startabbruch. Zwar erlaubt die verlängerte Abbruchstrecke das Mitführen von etwas mehr Nutzlast bei einigen Flugzeugtypen. Gleichzeitig werden jedoch auf Piste 28 weniger Starts als heute erwartet, da die Piste häufiger für Landungen zur Verfügung steht.

Die Verlängerung der Piste 28 ermöglicht im Vergleich zum heutigen Betrieb mehr Landungen auf Piste 28 statt auf Piste 34. Diese Verschiebung der Landungen führt zu einer leichten Entlastung des Kantons Aargau. Beim Anflug zur Piste 28 überfliegen die Maschinen den Kanton Aargau in grösserer Höhe als beim Anflug auf Piste 34 und sind dadurch weniger laut. Die Unterschiede bewegen sich allerdings nicht im lärmrechtlich relevanten Bereich – weder bei der Reduktion der Starts noch bei der Verschiebung der Landungen.

Verlängerung Piste 32: Projektbeschreibung und Projektbegründung

Mit dem Plangenehmigungsgesuch 25-04-002 beantragt die FZAG, Piste 32 um 280 Meter nach Norden zu verlängern, auf eine neue Gesamtlänge von 3'580 Metern. Die Verlängerung optimiert in erster Linie den Startbetrieb. Im heutigen wie auch im zukünftig gemäss Betriebsreglementsänderung 2014/2017 vorgesehenen Flugbetrieb erfolgen Starts auf Piste 32, wenn am Flughafen Zürich das Südkonzept oder das Ostkonzept angewendet wird. Das Südkonzept ist jedoch im Zusammenhang mit der Pistenverlängerung lediglich von untergeordneter Bedeutung. Es wird hauptsächlich morgens eingesetzt, wenn schwere Langstreckenmaschinen nicht starten, sondern landen. Die Verlängerung der Piste 32 dient hauptsächlich der Optimierung des Ostkonzepts. Die nachfolgenden Erläuterungen sind auf den Flugbetrieb im Ostkonzept bezogen. Dieses wird bei starkem Westwind tagsüber und im Normalbetrieb abends eingesetzt (siehe auch Verlängerung Piste 28 auf Seite 1).

Die derzeitige Länge der Piste 32 ist nicht für alle schweren Grossraumflugzeuge ausreichend. Sie weichen für den Start auf die längere Piste 34 aus und kreuzen dabei meist zweimal die aktive Landepiste 28: beim Rollen vom Dock E zur Startbahn und beim Startlauf auf dem Pistenkreuz 28/34. Die Kreuzungen erhöhen die Komplexität des Flugbetriebs, was auch wegen grösserer Sicherheitsabstände zu Verspätungen führt. Hinzu kommt, dass die Rolldistanz vom Dock E zur Piste 34 wesentlich länger ist als zur Piste 32. Wie die Verlängerung der Piste 28 ermöglicht auch die Verlängerung der Piste 32 einen stabileren Flugbetrieb mit höherer Sicherheitsmarge und weniger Verspätungen als heute.

Verlängerung Piste 32: Auswirkungen auf den Kanton Aargau

Die Verschiebung der Starts von Piste 34 auf Piste 32 hat zur Folge, dass der Kanton Aargau auf der Startroute N tiefer überflogen wird als heute. Das ist im Wesentlichen auf zwei Faktoren zurückzuführen: Zum einen liegt Piste 32 weiter nördlich als Piste 34, was den Flugweg bis zur Aargauer Kantongrenze verkürzt und die Überflughöhe verringert. Zum anderen können Flugzeuge auf der verlängerten Piste 32 mit etwas weniger Schub starten, was niedrigere Steigraten und ebenfalls einen tieferen Überflug über dem Kanton Aargau zur Folge hat.

Die "Fluglärmrechnungen nach Lärmschutz-Verordnung" der Empa zeigen die zu erwartende Veränderung der Lärmbelastung aufgrund der Pistenverlängerungen. Die Lärmberechnungen wurden für die Verlängerung beider Pisten durchgeführt. Auf die Lärmbelastung im Kanton Aargau wirken sich ausschliesslich die zusätzlichen Starts auf der verlängerten Piste 32 aus, deshalb werden die Auswirkungen hier aufgeführt. Verglichen wird der Ausgangszustand Zt (mit Betriebsreglementsänderung 2014/2017, ohne Pistenverlängerungen) mit dem Betriebszustand Zt+ (mit Betriebsreglementsänderung 2014/2017 und mit Pistenverlängerungen). Der Flottenmix und die Flugbewegungszahlen basieren bei beiden Zuständen auf der Prognose für das Jahr 2035:

- Im Tagbetrieb (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) sind keine Änderungen im Kanton Aargau zu erwarten.
- In der ersten Nachtstunde (22.00 Uhr bis 23.00 Uhr) wird im Verlauf der Abflugroute N ab den Pisten 32 und 34 mit einer Zunahme um ungefähr 1 dB gerechnet. Das betrifft hauptsächlich Gebiete im Limmattal und im Raum Mutschellen. Im Zurzibiet sind die erwarteten Änderungen gering und liegen im Bereich der Berechnungsgenauigkeit.
- In der zweiten Nachtstunde (23.00 Uhr bis 24.00 Uhr) wird dieselbe Änderung erwartet, die Zunahme im Verlauf der Abflugroute N beträgt ebenfalls ungefähr 1 dB, während die Änderungen im Zurzibiet im Bereich der Berechnungsgenauigkeit liegen. Das vom Lärm betroffene Gebiet ist jedoch in der zweiten Nachtstunde deutlich kleiner als in der ersten Nachtstunde, weil in der zweiten Nachtstunde weniger Flugbewegungen erwartet werden.

Auf Landungen auf Piste 14 hat die Pistenverlängerung keinen Einfluss, weil die Landeschwelle für Nordanflüge nicht versetzt wird. Der Nordanflug auf Piste 14 bleibt somit unverändert, gleiches gilt für die Überflughöhe über dem Kanton Aargau, insbesondere über Kaiserstuhl.

Gesamtbeurteilung und Haltung des Regierungsrats

Die aktuell geltende Fassung des Objektblatts für den Flughafen Zürich im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) hat der Bundesrat am 19. September 2025 verabschiedet. Der Regierungsrat hat der Anpassung 2025 des SIL-Objektblatts grundsätzlich zugestimmt. Die Verlängerung der Pisten 28 und 32 ist im SIL-Objektblatt verankert: Die für die Pistenverlängerungen benötigten Flächen liegen innerhalb des festgesetzten Flugplatzperimeters und die erwartete Lärmbelastung des Flugbetriebs auf den verlängerten Pisten liegt innerhalb des festgesetzten Gebiets mit Lärmauswirkungen.

Mit den Gesuchen zur Pistenverlängerung beantragt die FZAG beim BAZL, die zulässigen Lärmimmissionen festzulegen und die gemäss Betriebsreglementsänderung 2014/2017 beantragten Erleichterungen für die Überschreitung des Immissionsgrenzwerts (IGW) und des Alarmwerts (AW) der Lärmschutz-Verordnung (LSV; SR 814.41) anzupassen. Von AW-Überschreitungen ist der Kanton Aargau nicht betroffen. Von IGW-Überschreitungen ist im Kanton Aargau lediglich eine Waldfläche von rund 800 Quadratmetern auf dem Lägerngrat in Wettingen betroffen.

Der Regierungsrat nimmt zur Kenntnis, dass die Gebiete im Kanton Aargau mit Überschreitungen der Planungswerte (PW) der LSV gegenüber den Gebieten gemäss Betriebsreglementsänderung 2014/2017 erneut vergrössert werden. Die PW-Überschreitungen entstehen hauptsächlich in der ersten Nachtstunde, in geringem Umfang in der zweiten Nachtstunde. Betroffen sind die Gemeinden Ehrendingen, Fisibach, Schneisingen, Siglistorf, Wettingen und Würenlos. Das Siedlungsgebiet wird in den Gemeinden Schneisingen und Würenlos in der ersten Nachtstunde von Überschreitungen der PW der Empfindlichkeitsstufe II tangiert.

Wie bereits mehrfach geäussert, unter anderem in den Stellungnahmen zur Betriebsreglementsänderung 2014/2017 und zur Anpassung 2025 des SIL-Objektblatts, befürwortet der Regierungsrat grundsätzlich alle Massnahmen, welche die Komplexität des Flugbetriebs am Flughafen Zürich reduzieren, die Sicherheitsmargen des Gesamtsystems erhöhen und die Verbesserung der Verspätungssituation im Nachtbetrieb ermöglichen. Mit der Anpassung 2025 wurde im SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich eine Vorgabe zur Vermeidung von Verspätungen aufgenommen. 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. Massnahmen zur Kapazitätsverbesserung beim Betrieb und bei der Infrastruktur sind explizit genannt, dazu zählt die Verlängerung der Pisten 28 und 32. Dass die betrieblichen Optimierungen, die mit den Pistenverlängerungen ermöglicht werden, in erster Linie für den Verspätungsabbau – und nicht für einen allfälligen Kapazitätsausbau – genutzt werden, ist ein zentrales Anliegen des Regierungsrats. Das Anliegen wird zudem in sämtlichen Eingaben von kommunalen Behörden, die dem Kanton Aargau zugestellt wurden, aufgeführt. Unter der Voraussetzung, dass die Vorgaben im SIL-Objektblatt zur Vermeidung von Verspätungen angemessen berücksichtigt werden, stimmt der Regierungsrat den Gesuchen zur Verlängerung der Pisten 28 und 32 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.

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Stephan Attiger
Landammann

Joana Filippi
Staatsschreiberin