

Luftraum Aargau

Das Thema «Fluglärm» hat sich in den vergangenen Monaten zu einem Dauerbrenner in den Schweizer Medien entwickelt. Auch der Kanton Aargau ist von dieser Diskussion betroffen. In der vorliegenden Ausgabe bietet «UMWELT AARGAU» einen allgemeinen Überblick über die Thematik. In den folgenden Nummern soll dann vertieft auf die Entwicklungen eingegangen werden.

Das Fliegen ist in den letzten Jahren immer billiger geworden. Bis zu den Terroranschlägen vom 11. September 2001 in den Vereinigten Staaten vermeldeten die Fluggesellschaften und Flughäfen Jahr für Jahr steigende Frequenzen. Im Jahr 2000 zählte der Flughafen Zürich-Kloten 23 Millionen

Fluggäste; seit 1990 wuchs der von ihm abgefertigte

Marco Peyer
Abteilung Raumplanung
062 835 32 90

Passagierverkehr jährlich um durchschnittlich 6 Prozent. Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Zürcher Hub ist nicht minder beeindruckend: Nach eigenen Angaben trägt er rund 2,3 Prozent zum schweizerischen Bruttoinlandsprodukt bei und sichert 93'000 Vollzeitstellen.

Die Kehrseite der Medaille ist bekannt. Mit den zunehmenden Flugbewegungen nehmen auch die Auswirkungen auf die Umwelt zu. Laut dem Umweltbericht 2001 der Stadt Zürich verursacht der Flugbetrieb auf dem Flughafen Kloten Stickoxid-Emissionen von 1 400 Tonnen pro Jahr, was bereits der Hälfte des gesamten Ausstosses der Stadt Zürich entspricht. Stickoxide spielen eine wichtige Rolle bei der Bildung von saurem Regen und von Ozon in der unteren Atmosphäre. Sie begünstigen zudem Atemwegserkrankungen.

Gesundheitsrelevant ist aber auch der Lärm. Trotz aller Fortschritte bei der Entwicklung leiserer Flugzeugtypen stellt die Lärmbelastung für die Anlieger von Flugplätzen eine nicht zu



Foto: Beat Rüegger

Die Fluggeräte des Menschen sind leistungsfähiger, produzieren aber mehr Schadstoffe und Lärm.

unterschätzende Beeinträchtigung der Lebensqualität dar. Werden kritische Werte überschritten, muss überprüft werden, ob und unter welchen Umständen die belärmten Gebiete noch bewohnt werden können – eine anspruchsvolle Aufgabe für die Raumplanung.

Viel Betrieb am Aargauer Himmel

Im Aargau befinden sich einer der zehn Schweizer Regionalflugplätze (Birrfield) und zwei der 44 Flugfelder (Fricktal-Schupfart und Buttwil). Der enge Bezug des Aargaus zur Luftfahrt ist aber auch durch die Landesflughäfen Basel-Mulhouse und Zürich gegeben, die beide nur rund 15 Kilometer von seinen Grenzen entfernt sind.

Was die Flugbewegungen betrifft, ist für den Kanton Aargau vor allem der Flughafen Zürich von Bedeutung. Gemäss heutigem Betriebskonzept erfolgt der Hauptteil der Landungen von Norden her auf Piste 14, was mit dem Überflug von Kaiserstuhl verbunden ist. Der überwiegende Teil der Starts erfolgt nach Westen auf Piste 28, mit Kurs auf Spreitenbach und Oberrohrdorf. Die Flugbewegungen, vor allem die Starts, führen zu einer konstanten Lärmbelastung in den betroffenen Gebieten. Zum «regulären» Betrieb kommen Einzelereignisse, d. h. aussergewöhnlich laute, sehr tief fliegende oder verspätete Flugzeuge in den Nachtstunden, die von der Bevölkerung als besonders störend empfunden werden.



Foto: Stefan Binder



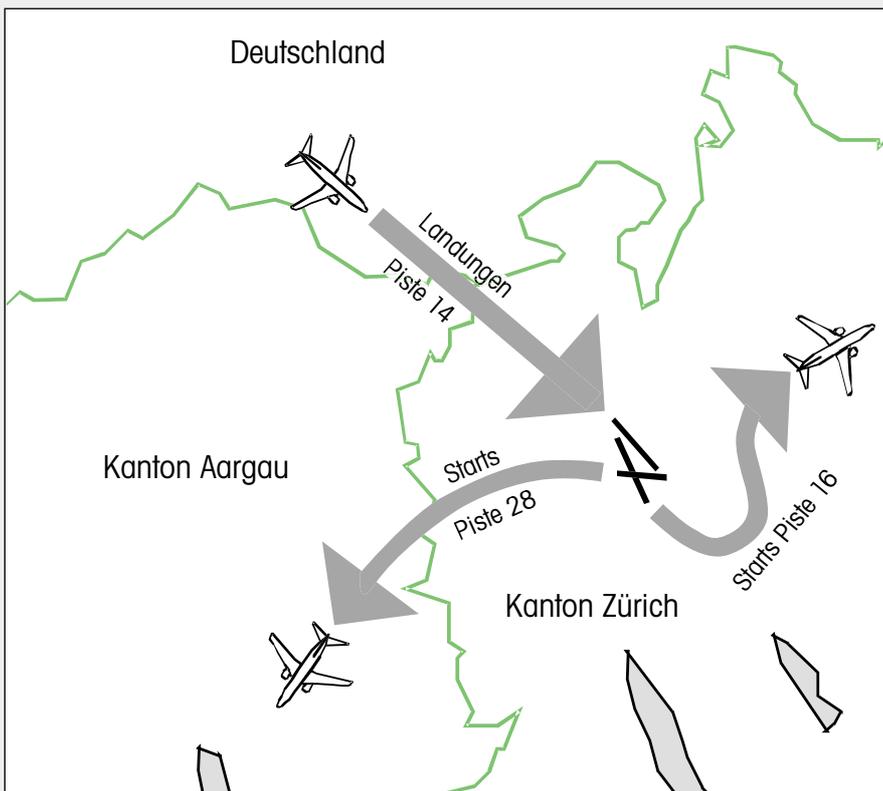
Zeit des Umbruchs

Nach der Kündigung des Abkommens über die An- und Abflüge über deutsches Hoheitsgebiet durch die Bundes-

republik musste ein neuer Staatsvertrag ausgehandelt werden. Für den Flughafen Zürich steht eine tief greifende Neuordnung des Betriebs bevor. Als

Ersatz für die von Deutschland abgewiesenen Landungen von Norden wird es – bei gleich bleibender oder steigender Anzahl Flugbewegungen – nötig sein, die anderen Pistenrichtungen bedeutend stärker zu belasten. Diese Veränderungen werden sich auch auf den Kanton Aargau auswirken.

Eine erste Anpassung an die für den neuen Staatsvertrag ausgehandelten Eckwerte hat der Flughafen im Juni 2001 beim Bund beantragt: Im Rahmen einer provisorischen Änderung des Betriebsreglements soll einerseits die Nachtruhe verlängert, andererseits aber eine intensivere Nutzung der Pisten am Morgen und am Abend ermöglicht werden. Dieses Gesuch ist im Juli öffentlich aufgelegt worden. Mehrere Aargauer Gemeinden haben dagegen Einsprache erhoben. Der Kanton selbst hat den geplanten Änderungen im Sinne einer Übergangsregelung mit verschiedenen Einschränkungen zugestimmt.



Die Tage des heutigen Flugregimes sind gezählt.



Der Cartoonist Ted Scapa äussert sich mit spitzer Feder.

Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung

Ausblick

Der Kanton Aargau selbst kann gegen den vom Flughafen Zürich ausgehenden Lärm keine direkten Massnahmen ergreifen. Die gesetzliche Regelung des Flugverkehrs ist im Wesentlichen Sache des Bundes. Dennoch will der Regierungsrat die Aargauer Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Flugbetriebs schützen und eine möglichst weit gehende Gleichbehandlung der betroffenen Kantone im Verhältnis zum benachbarten Deutschland erreichen. Zu diesem Zweck wird der Kanton Aargau auch in Zukunft alle Mitwirkungsrechte nutzen und die führende Rolle bei der strategischen Zusammenarbeit mit den anderen Nachbarkantonen Zürichs übernehmen.

Dossier Fluglärm

Hintergrundinformationen, Links zum Thema «Fluglärm» und einen Briefkasten für Fragen und Meinungsäusserungen bietet das «Dossier Fluglärm» unter www.ag.ch/raumplanung (Rubrik «Lebensraum»).

«UMWELT AARGAU» wird seine Leserinnen und Leser über den aktuellen Stand der Entwicklung auf dem Laufenden halten. 

Position des Kantons Aargau

Die auf den Kanton Zürich laufende Betriebskonzession für den Flughafen Zürich lief Ende Mai 2001 ab. Die heutige Betreiberin des Flughafens, die Unique Zurich Airport, hat dem Bund ein Gesuch um Erteilung einer neuen Betriebskonzession gestellt. Am 31. Mai 2001 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) der Unique wie gewünscht die Konzession für weitere 50 Jahre erteilt. Gegen diesen Entscheid hat der Kanton Aargau Beschwerde eingereicht.

Seine Forderungen und Anträge umfassen unter anderem die folgenden Punkte:

- Beschränkung der Konzessionsdauer auf 15, eventuell 20 Jahre
- Plafonierung der jährlichen Zahl der An- und Abflüge
- Pflicht zur dauernden Senkung der Umweltbelastung
- Festlegung eines langfristigen Lärmkorsetts
- Pflicht zur gleichmässigen Verteilung der Lärmbelastung auf alle Regionen (keine «Tabu-Zonen»)
- Pflicht zur Gleichbehandlung der betroffenen Kantone
- Pflicht zur Einführung eines für die Behörden (auch für den Kanton Aargau) transparenten Monitoring und Controlling der An- und Abflugbewegungen



Die Begriffe

(Der Pfeil → verweist auf einen anderen Begriff in diesem Glossar. Alle Angaben beziehen sich auf den Stand September 2001.)

Belastungsgrenzwerte

Die Lärmschutz-Verordnung (LSV) des Bundes setzt Grenzwerte für die zulässige Lärmbelastung fest. Diese Werte hängen mit der Lärmempfindlichkeit der zu schützenden Gebiete und Gebäude zusammen, d. h. sie sind in Wohnzonen strenger als in Industriezonen. Mit Hilfe der Belastungsgrenzwerte können die jeweiligen Verhältnisse beurteilt und geeignete raumplanerische Massnahmen zur Vermeidung von Lärmkonflikten ergriffen werden.

Es gibt drei Arten von Belastungsgrenzwerten: Planungswerte, Immissionsgrenzwerte und Alarmwerte.

Die Immissionsgrenzwerte sind laut Gesetz so festzulegen, dass nach dem Stand der Wissenschaft oder der Erfahrung Lärmimmissionen unterhalb dieser Werte die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich stören. Planungswerte liegen unter den Immissionsgrenzwerten, Alarmwerte darüber.

Betriebskonzession

Für den Betrieb von Flugplätzen, die dem öffentlichen Verkehr dienen (Flughäfen), ist eine Betriebskonzession erforderlich. Diese wird vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) erteilt.

Mit der Konzessionierung erhält ein Flughafen das Recht, den Flugbetrieb gewerbmässig zu betreiben und Gebühren zu erheben. Der Flughafen verpflichtet sich im Gegenzug, für einen sicheren Betrieb und die dafür erforderliche Infrastruktur zu sorgen. Unter Vorbehalt der im → Betriebsreglement festgelegten Einschränkungen muss er sich für alle Luftfahrzeuge im nationalen und internationalen Verkehr zur Verfügung stellen.

Betriebsreglement

Jeder Flugplatzhalter muss ein Betriebsreglement erlassen und dieses dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zur Genehmigung unterbreiten.

Im Betriebsreglement sind die im → Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) und in der → Betriebskonzession vorgegebenen Rahmenbedingungen konkret auszugestalten. Insbesondere sind die An- und Abflugverfahren (z. B. die Flugrouten) sowie die besonderen Vorschriften für die Benützung des Flugplatzes (z. B. die Betriebszeiten) festzuhalten.

Eckwerte

Die Eckwerte zum → Staatsvertrag sind Vorgaben zur Regelung der An- und Abflüge über den Schwarzwald auf den bzw. vom Flughafen Zürich. Diese Werte wurden durch Bundespräsident Moritz Leuenberger und dem deutschen Verkehrsminister Kurt Bodewig am 23. April 2001 in Berlin ausgehandelt. Im Wesentlichen beinhalten sie eine Reduzierung der Anflüge von heute rund 150'000 auf maximal 100'000 ab 2005 und verschiedene Einschränkungen des Flugbetriebs während der Nacht sowie an Wochenenden und Feiertagen.

Hub

Das englische Wort «hub» (Radnabe) bezeichnet einen zentralen Knotenpunkt in einem Netzwerk. Ein Flughafen mit Hub-Funktion wirkt als Drehkreuz im internationalen Flugverkehr, ist stark auf den Transitverkehr ausgerichtet und bietet attraktive Umsteigezeiten und -ziele an. Beispiele grosser europäischer Hubs sind Amsterdam, Paris und London.

Runder Tisch

Der Runde Tisch ist das konsultative Organ der Zürcher Regierung in Flughafenfragen, insbesondere im Hinblick auf die Anliegen der Bevölkerung. Als beratendes Organ ist der Runde Tisch im kantonalen Flughafenengesetz rechtlich verankert. Am Runden Tisch sind 58 Flughafengemeinden, zwei Gemeindepräsidenten als Vertreter der übrigen Gemeinden des Kantons, die Nachbarkantone Aargau, Schaffhausen und Thurgau, der süddeutsche Landkreis Waldshut sowie die Flughafenpartner und der Schutzverband vertreten. Zu den Arbeiten des Runden Tisches gehörte eine Stellungnahme zur ge-

planten Verlängerung der «Blindlandepiste» 16/34. Zurzeit befasst sich der Runde Tisch mit der Ausgestaltung eines Betriebsreglements.

SIL

Der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) ist ein Planungsinstrument im Sinne des Raumplanungsgesetzes (Art. 13 RPG). Mit ihm legt der Bund u. a. für jeden Flugplatz den Rahmen zur baulichen und betrieblichen Entwicklung behördenverbindlich fest. Der SIL ist Voraussetzung für die nachfolgenden, allgemein verbindlichen Verfahren (Planegenehmigung, Genehmigung des → Betriebsreglements).

Im Oktober 2000 hat der Bundesrat den allgemeinen Teil des Sachplans mit konzeptionellen Zielen und Vorgaben verabschiedet. Die Objektblätter zu den einzelnen Anlagen befinden sich tranchenweise in Erarbeitung.

Staatsvertrag

Im Jahr 1984 haben die Schweiz und Deutschland eine Verwaltungsvereinbarung für An- und Abflüge zum/vom Flughafen Zürich über deutsches Hoheitsgebiet unterzeichnet. Die festgelegten Bestimmungen regelten An- und Abflugverfahren, die der Bevölkerung ennet dem Rhein Schutz vor Immissionen garantieren sollten. Nach der Kündigung dieses Abkommens durch Deutschland auf den 31. Mai 2001 ist eine neue Regelung nötig.

Seit Herbst 1998 führten Deutschland und die Schweiz auf technischer Ebene Verhandlungen über einen Staatsvertrag. Das von den beiden Verkehrsministern ausgehandelte und in der Öffentlichkeit heftig diskutierte Abkommen soll der schweizerischen Flugsicherungsgesellschaft Skyguide AG die Durchführung der Flugsicherungstätigkeit über süddeutschem Gebiet gestatten, vor allem aber auf der Basis der ausgehandelten → Eckwerte die Modalitäten der An- und Abflüge zum und vom Flughafen Zürich regeln. Um Rechtskraft zu erhalten, muss der Staatsvertrag durch die beiden Staaten ratifiziert werden. In der Schweiz ist dies Aufgabe der Eidgenössischen Räte.