



26.08.2010

**Dezernat 3 - Bau, Umwelt und Forst  
Amt für Umweltschutz**

**Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)  
Objektblatt für den Flughafen Zürich**

**Beschlussvorlage**

Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus	Zuständigkeit
Bau- und Umweltausschuss	22.09.2010	öffentlich	Beschlussfassung

**Beschlussvorschlag:**

1. Der Landkreis Waldshut lehnt alle Varianten im SIL-Prozess ab, soweit sie nicht mit 220. DVO und der Stuttgarter Erklärung vom 25.11.2009 zu vereinbaren sind.
2. Der Bau- und Umweltausschuss beauftragt die Verwaltung, eine entsprechende Stellungnahme gegenüber dem BAZL abzugeben.

## **Sachverhalt:**

### **1. Aktueller Anlass**

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) hat das Objektblatt des Sachplanes Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) für den Flughafen Zürich vom 23.08. bis einschließlich 29.10.2010 in die Anhörung gegeben. Während dieser Zeit werden die entsprechenden Unterlagen bei Schweizerischen Behörden und Gemeinden ausgelegt. Die Dokumente sind auch im Internet unter ([http://www.bazl.admin.ch/sil\\_zuerich/index.html?lang=de&silzuerich](http://www.bazl.admin.ch/sil_zuerich/index.html?lang=de&silzuerich)) abrufbar.

Am Anhörungsverfahren wurde Deutschland nicht beteiligt. Im „Sinne einer gutnachbarschaftlichen Information“, so das BAZL in seinem Schreiben vom 19.08.2010, wurde auch dem Landkreis Waldshut der Entwurf des Objektblattes mit der Bitte um Kenntnisnahme zugestellt. „Es bleibe dem Landkreis selbstverständlich unbenommen, sich zu äußern“.

### **2. Ausgangslage**

In der Schweiz benötigen Flugplätze für ihren Betrieb ein Betriebsreglement, welches die Benutzung im Detail regelt. Grundlage für dieses Betriebsreglement ist das im Rahmen des Sachplanes Infrastruktur der Luftfahrt zu erarbeitende Objektblatt für den jeweiligen Flughafen. Es enthält insbesondere die raumplanerischen Bedingungen des Bundes für den Betrieb des Flugplatzes. Das Objektblatt setzt den Rahmen für den Betrieb und die Infrastruktur des Flugplatzes bis ins Jahr 2030. Die Details wie etwa die An- und Abflugrouten oder die zeitlichen Vorgaben für die Pistenbenutzungen werden dann im Betriebsreglement fixiert. Die zuständige Bundesbehörde darf das für den Flughafen bestimmte Betriebsreglement nur genehmigen, wenn dessen Inhalt den Zielen und Vorgaben des SIL entspricht.

Da es für den Flughafen Zürich noch kein rechtsgültiges Objektblatt gibt, verfügt der Flughafen Zürich nur über ein „vorläufiges“ Betriebsreglement, das am 29.03.2005 vom BAZL genehmigt worden war.

Das SIL-Verfahren wurde bereits im Herbst 1998 mit dem I. Koordinationsprozess eingeleitet. An dem damaligen Verfahren wurde der Landkreis Waldshut beteiligt. Am 17.04.1999 wurde eine entsprechende Stellungnahme abgegeben. Zu den dann folgenden Koordinationsgesprächen wurde der Landkreis jedoch nicht eingeladen. Der damalige und heutige Bundesrat Leuenberger hatte auf entsprechende Anfrage mitgeteilt, dass die Koordinationsgespräche eine rein innerschweizerische Angelegenheit seien und daher eine Beteiligung Deutschlands an diesen Gesprächen nicht erforderlich sei. Eingebunden in diesen Koordinationsprozess war der vom Kanton Zürich einberufene „Runde Tisch“, an dem der Landkreis Waldshut beteiligt war und mitgearbeitet hatte. Das an diesem Runden Tisch erzielte Ergebnis scheiterte jedoch am Veto des Kantons Zürich und der Flughafenbetreiberin, die an der alten Nordausrichtung des Flughafens festhalten wollten.

Nach dem Scheitern des am 18.10.2001 paraphierten Staatsvertrages im März 2003 durch das „Nein“ der beiden Schweizer Parlamente und der Mediation („Runder Tisch“) durch die Verweigerungshaltung des Flughafens im Juni 2004 wurde dann im Herbst der II. Koordinationsprozess eingeleitet. Am 01.12.2004 stellte das BAZL in einer Informationsveranstaltung im Landratsamt Waldshut den Vertretern der Landkreise Schwarzwald-Baar, Konstanz und Waldshut sowie dem Bundesverkehrsministerium den bevorstehenden SIL-Prozess vor und bat die Landkreise bzw. den Bund, sich am Verfahren zu beteiligen.

Die Landkreise hatten aber übereinstimmend die Auffassung vertreten, dass das SIL-Verfahren sich an der zwischenzeitlich ergangenen deutschen Rechtslage (DVO) orientieren müsse und nicht umgekehrt in der Weise, dass die Realisierung eines beschlossenen Objektblattes Staatsvertragsverhandlungen mit Deutschland oder Regelungen auf deutschem Gebiet nach sich ziehen dürfen. Die Landkreise wollten sich auch nicht den Regeln eines Verfahrens, dessen letztendlicher Beschluss nicht justiziabel ist, unterwerfen. Das Bundesverkehrsministerium hatte im Januar 2005 dann entschieden, das Verfahren auf rein technischer Ebene zu begleiten und sich nicht aktiv am Verfahren zu beteiligen.

Das nun vorliegende Objektblatt mit 3 möglichen Betriebsvarianten ist das Ergebnis dieses Koordinationsprozesses und basiert auf dem im Februar 2010 vorgelegten Schlussbericht zum SIL-Prozess.

Das in der Anhörung befindliche Objektblatt enthält die folgenden wesentlichen Festlegungen:

- Der Flughafen Zürich bietet als größter Landesflughafen der Schweiz Verbindungen innerhalb Europas und zu den wichtigen Zentren rund um die Welt an. Er unterhält die für diese Betriebsform erforderliche Infrastruktur.
- Die Betriebszeiten des Flughafens Zürich erstrecken sich von 6.00 bis 23.00 Uhr; um Verspätungen abbauen zu können, sind Starts und Landungen bis 23.30 Uhr möglich. Diese Betriebszeiten sind seit Ende Juli in Kraft. Da die im internationalen Vergleich strenge Regelung bei größeren Verspätungen wenig Spielraum gewährt, lässt das Objektblatt die Möglichkeit offen, später im Betriebsreglement für den Abbau der Verspätungen weitere Ausnahmen von der Nachtflugsperrung in der Stunde zwischen 23.30 und 0.30 Uhr festzulegen.
- Die Sicherheitsnormen für den Flugbetrieb sind grundsätzlich anzuwenden.
- Für den Flugbetrieb sind drei Varianten vorgesehen. Während zwei dieser Varianten («E optimiert» und «E DVO») auf dem heutigen Pistensystem basieren, erfordert die dritte («J optimiert») eine Verlängerung der Piste 28 nach Westen und der Piste 32 nach Norden. «E optimiert» orientiert sich weitgehend am früher praktizierten Nordbetrieb (Landungen hauptsächlich von Norden), «E DVO» bildet die heute praktizierte Betriebsform mit den morgendlichen Südlandungen und den abendlichen Ostanflügen ab und «J optimiert» setzt auf eine Kombination von Nord- und Ostbetrieb (im Tagesverlauf wechselweise Landungen aus Norden und Osten). Sowohl «E optimiert» als auch «J optimiert» berücksichtigen die morgendlichen und abendlichen Sperrzeiten der 220. Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung (220. DVO) nicht und würden deshalb eine neue Regelung für die Benutzung des süddeutschen Luftraums erfordern.
- Solange die deutschen Einschränkungen weiter bestehen, bleibt der gekröpte Nordanflug eine Option als Alternative zu den Südanflügen. Dazu muss jedoch ein geeignetes satellitengestütztes Verfahren zur Verfügung stehen, das den sicherheitstechnischen Anforderungen genügt und eine ausreichende Kapazität aufweist.
- Zur Stabilisierung des Betriebs bei Nebel- und Bisenlagen sehen alle drei Varianten Starts nach Süden geradeaus vor. Pro Jahr ist mit rund 1000 solcher Südstarts zu rechnen.
- Verzichtet wird hingegen auf Südabflüge geradeaus zur Stärkung der Flughafenkapazität in den Hauptverkehrszeiten. Der Bund misst in diesem Punkt dem Schutz der Bevölkerung vor zusätzlichem Lärm eine höhere Bedeutung bei als den Interessen des Flugverkehrs.
- Bei starkem Nordwind und schlechter Sicht sind Südanflüge auch außerhalb der deutschen Sperrzeiten vorgesehen. Sie liegen im Interesse eines stabilen Betriebs und tragen somit zur Sicherheit bei. Es handelt sich um einige hundert Anflüge pro Jahr, welche die Kapazität des Flughafens nicht erhöhen.
- Der Bund verzichtet darauf, die Fläche für einen allfälligen späteren Bau einer Parallelpiste raumplanerisch zu sichern. Obwohl es längerfristig nur auf einem System mit Parallelpisten möglich sein dürfte, die Nachfrage abzudecken, stuft der Bund die negativen Folgen für die Anwohnerinnen und Anwohner durch eine raumplanerische Sicherung als zu groß ein.

### 3. Bewertung

Mit den 3 von ursprünglich 19 verbliebenen Betriebsvarianten dokumentiert die Schweiz erneut ihren erklärten politischen Willen, an der Nordausrichtung des Flughafens festzuhalten. Zwei Varianten ignorieren die 220. DVO, die für die Bevölkerung des Landkreises Waldshut den einzigen Minimalschutz darstellt. Die Varianten J<sub>-optimiert</sub> und E<sub>-optimiert</sub> sehen außerhalb der durch die DVO geschützten Zeiten Landungen bereits ab 6.00 Uhr (nach DVO erst ab 7.00 Uhr und an Feiertagen und Wochenenden ab 9.00 Uhr) über das Kreisgebiet vor. Darüber hinaus sieht die Variante J<sub>-optimiert</sub> von der DVO abweichende Direktstarts nach Norden vor.

Die einzige Variante, die die DVO vollständig berücksichtigt (Variante E<sub>-DVO</sub>) sieht als Option (Variante E<sub>-DVOg</sub>) zu den Südanflügen den „gekröpften“ Nordanflug auf Basis eines satellitengestützten Verfahrens vor, der allerdings noch nicht genehmigt ist. Das Gesuch auf einen auf Sichtflug gestützten gekröpften Nordanflug hat das BAZL am 03.07.2008 abgelehnt. Die Entscheidung wurde am 13.08.2009 durch das Schweizerische Bundesverwaltungsgericht bestätigt. Dieser umstrittene Anflug, der auch von Piloten- und Fluglotsenvereinigungen stark kritisiert wird, würde vor allem für die Hochrheingemeinden massive Lärmbelastigungen in den frühen Morgenstunden bedeuten. Neben den zu erwartenden Belastungen sprechen auch gravierende sicherheitstechnische Belange gegen dieses Anflugverfahren. Die Anflüge tangieren die kern-technischen Anlagen am Hochrhein.

Die Ergebnisse des SIL-Verfahrens enthalten daher wenig erfolgversprechende Ansätze für eine einvernehmliche Regelung der nach wie vor ungelösten Frage um die Anflüge auf den Flughafen Zürich. Da sie die deutsche Position überhaupt und auch das deutsche Recht weitgehend unberücksichtigt lassen, können sie auch nicht Basis für die weiteren Gespräche in der deutsch-schweizerischen Arbeitsgruppe sein.

Bei den im Jahr 2006 ursprünglich vorgelegten 19 möglichen Betriebsvarianten hat es Varianten gegeben, die eine weitere Entlastung der süddeutschen Bevölkerung ermöglicht und dabei auch dem Wunsch des Flughafens nach einem vernünftigen Wachstum berücksichtigt hätten. Auch unter dem Gesichtspunkt des Lärmschutzes stellen sich diese deutlich besser dar, als beispielsweise die Variante „J“. Diese sind jedoch aus politischen Gründen vorschnell aufgegeben und nicht weiter verfolgt worden.

#### **Finanzierung:**

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen keine Auswirkungen auf den Haushalt.

Bollacher  
Landrat