ENTWURF

LANDKREIS WALDSHUT

Landkreis Konstanz

QUELLENLAND SCHWARZWALD BAAR KREIS

LANDKREIS LÖRRACH

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Herrn Adrian Nützi
3003 Bern
SCHWEIZ

10.01.2015

Flughafen Zürich – Betriebsreglementsänderung 2014;
Anhörung;
Ihr Schreiben vom 14. Oktober 2014, Ihr Zeichen: nua

Sehr geehrter Herr Nützi,
sehr geehrte Damen und Herren,

haben Sie vielen Dank für die Gelegenheit, zum Genehmigungsantrag der Flughafen Zürich AG Stellung zu nehmen.

Wir beantragen,

1. die von der Flughafen Zürich AG am 25.10.2013 beantragte Änderung des Betriebsreglements („Betriebsreglementsänderung 2014“) nicht zu genehmigen und den Antrag zurückzuweisen,

2. hilfsweise den Antrag solange zu sistieren, bis die Voraussetzungen für den Vollzug des Betriebsreglements auf deutschem Hoheitsgebiet vorliegen,

3. die beantragte Fortschreibung des SIL-Objektblatts nicht zu genehmigen.

Der Antrag auf Änderung des Betriebsreglements beinhaltet im Wesentlichen Anpassungen des Textes des Betriebsreglements, Änderungen der Flugrouten, insbesondere die Entflechtung des Ostkonzeptes und des Südkonzeptes, das Plangenehmigungsgesuch für den Bau von Schnellabrollwegen, eine Aufweichung der – aus Lärmschutzgründen eingeführten – Regelung zur Mindestflughöhe für Abweichungen von den Abflugrouten sowie einen Eventualantrag für den Fall, dass der Staatsvertrag in Kraft tritt und damit die von der Schweiz als „Vorabprämie“ bezeichnete Ausweitung der Sperrzeiten am Abend (montags bis freitags) um eine Stunde von heute 21.00 auf 20.00 Uhr zum Tragen käme.

Bei dem beantragten Ostkonzept, das während den abendlichen Sperrzeiten und tagsüber bei Westwindlagen praktiziert werden soll, erfolgt der Endanflug zwar wie bisher auch von Osten auf die Piste 28. Die „Reihung“ der Flugzeuge erfolgt aber über Südbaden an der Landesgrenze Deutschland/Schweiz, bevor sie über den Kanton Schaffhausen hinweg in den Endanflug geführt werden. Hierzu sollen aus dem Osten und Süden kommende Flugzeuge zunächst über den Landkreis Konstanz entlang der Staatsgrenze nach Norden an den Anflugpunkt über dem Schwarzwald-Baar-Kreis geführt werden. Aus Westen kommende Flugzeuge sollen über das Rheintal über Hohentengen und das Wutachtal zum selben Anflugpunkt über dem Schwarzwald-Baar-Kreis geleitet werden. U.E. handelt es sich somit nicht um ein Ostkonzept, sondern um ein „verkapptes Nordanflugkonzept“. Damit würde die Nordausrichtung des Flughafens dauerhaft zu Lasten Deutschlands zementiert. Im Ergebnis würde die Flughafenbetreiberin zusätzlich zu dem tagsüber praktizierten Nordkonzept künftig den südbadischen Luftraum auch noch durch das Ostkonzeptes umfassend in Anspruch nehmen, d.h. der Flughafen könnte während der gesamten Betriebszeit von Norden angeflogen werden.

Bei dem beantragten Südkonzept sollen die Flugzeuge künftig ebenfalls über Deutschland, insbesondere den Landkreis Konstanz, geleitet werden.

Diese Planungen führen zwangsläufig zu Mehrbelastungen in den südbadischen Landkreisen Waldshut, Konstanz und Schwarzwald-Baar-Kreis. Dies können wir nicht akzeptieren.

Auch die beantragte Abflugroute nach Westen entlang der Staatsgrenze mit dem Wegfall der bisherigen Höhenbegrenzung wird gerade während den Tagesrandzeiten die Lärmssituation in den Gemeinden am Hochrhein erheblich verschlechtern. Den für schwere Maschinen mit geringer Steigfähigkeit gestellten Antrag, dass diese bei Starts auf der Nordpiste 32 bereits 300 m tiefer als bisher abdrehen dürfen, lehnen wir nachdrücklich ab, da dies gerade während der Sperrzeiten der 220. DVO zu einer deutlichen Lärmmehrbelastung der Gemeinde Hohentengen führen wird, wie es sich bereits während der Erprobung des beantragten Flugregimes gezeigt hat. Soweit das beantragte Betriebsreglement vorsieht, bei Starts von Piste 32 und 34 in verkehrsarmen Zeiten nach Osten abzudrehen, wird diese abgeknickte Abflugroute nahe der Staatsgrenze zu einer weiteren Lärmmehrbelastung auch deutscher Gemeinden führen wird. Zudem sind neue Abflugrouten über Deutschland sowohl für den Tagbetrieb

als auch für den Nachtbetrieb vorgesehen, die insbesondere das Bodenseegebiet betreffen (vgl. EMPA-Karten 2 bis 5 in der Beilage zum Gesuch).
Der Vollzug des neuen Ostkonzeptes bedingt eine Anpassung der 220. Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (220. DVO) auf deutschem Hoheitsgebiet. Bevor diese Anpassung nicht erfolgt ist, darf das Betriebsreglement, zumindest was die Auswirkungen in Deutschland betrifft, nicht geändert werden. Ansonsten fehlt ein wesentliches Element.

Der Antrag trägt den völkerrechtlichen Verpflichtungen, die die Schweiz mit der Ratifizierung des Übereinkommens über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen (Espoo-Konvention) eingegangen ist, nicht Rechnung. Nachdem für die Betriebsreglementsänderung 2014 nach Schweizer Recht eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, hätten nach Artikel 2 Absatz 4 der Espoo-Konvention und auch entsprechend Ziffer 2.1 Abs. 5 des „Leitfadens zur grenzüberschreitenden Beteiligung“ die grenzüberschreitenden Auswirkungen der Änderungen des Betriebsreglements geprüft und bewertet werden müssen. Entgegen Art. 2 Abs. 1 der Konvention wurden die Umweltauswirkungen des beantragten Ostkonzeptes auf deutsches Staatsgebiet nicht geprüft. Der Umweltverträglichkeitsbericht enthält hierzu allenfalls kursorische Aussagen. Des Weiteren fehlt die nach Art. 2 Abs. 1 der Konvention erforderliche Prüfung von Entlastungsmaßnahmen für das deutsche Staatsgebiet und von möglichen Alternativen zu dem beantragten Konzept in den Unterlagen vollständig.

Die Gesuchsunterlagen enthalten zum Thema Lärmauswirkungen lediglich Berechnungen der EMPA, die sich nach schweizerischem Recht auf verschiedene Grenzwerte stützen. Die rein an Grenzwerten orientierende Betrachtungsweise geht am Kern des Problems, der völkerrechtlichen Verpflichtung der Schweiz, ihre durch den Flughafen Zürich hervorgerufenen Probleme auf eigenem Staatsgebiet zu lösen, vorbei und wurde von den deutschen Verwaltungsgerichten, aber auch zuletzt von dem Europäischen Gerichtshof in den anhängigen Verfahren hinsichtlich der 220. Durchführungsverordnung zu Recht verworfen. Diese Gerichte haben anerkannt, dass die Tourismusregionen Hochrhein, Südschwarzwald, Bodensee und Baar auch unterhalb von Grenzwerten, die Rechtsansprüche auf passive Schallschutzmaßnahmen an Häusern auslösen, schützenswert sind und deshalb der Flugverkehr aus Gründen der Vorsorge beschränkt werden darf. Diese rechtliche Betrachtung wird auch durch das vom Landkreis Waldshut in Auftrag gegebene Gutachten „Bewertung des Fluglärms im Landkreis Waldshut“ von Dr. Kühner/Prof. Lercher wissenschaftlich gestützt, wonach auch Lärm unterhalb von Grenzwerten gesundheitlich relevant sein kann (http://www.landkreis-waldshut.de/landkreis-waldshut/fileadmin/user_upload/Kulturamt/Gutachten_Prof_Lercher.pdf).
Dem Aspekt der Lärmvorsorge tragen die Antragsunterlagen nicht Rechnung.

Wir begrüßen mit Blick auf die Forderungen der Schweizerischen Unfalluntersuchungsstelle (SUST) und des BAZL die Bemühungen des Flughafens um die Steigerung seines Sicherheitsniveaus. Wir stellen aber die – auch nach dem Völkerrecht – berechtigte Frage, ob die Reduzierung der Komplexität nur mit weiteren Belastungen für die süddeutsche Region erreichbar sein kann. Diese Frage werden wir durch ein Gutachten prüfen lassen, dessen Ergebnisse Mitte nächsten Jahres vorliegen sollen. Nicht akzeptieren können wir jedenfalls, dass die Schweiz die stärkere Nutzung eigenen Luftraums südlich des Flughafens mit dem Hinweis auf das militärische Sperrgebiet des Flughafens Dübendorf ablehnt. Solche „haus-

gemachten“ Restriktionen können in einem Genehmigungsverfahren nicht als unveränderlich hingenommen werden. Daher muss ernsthaft erwogen werden, das Sperrgebiet, zumindest zeitweise, aufzuheben, bevor man den Flugverkehr und die damit verbundenen Belastungen in ausländisches Territorium verlagert, zumal die bisherige Nutzung des Militärflugplatzes schon stark eingeschränkt ist und die Absicht, den Flugplatz in ein ziviles Flugfeld umzuwandeln, bereits öffentlich publiziert wurde.

In diesem Zusammenhang vermissen wir auch die Möglichkeit der Südstarts geradeaus, die zu einer unter Sicherheitsaspekten gebotenen Entflechtung führen würden. Der Schlussbericht Nr. 2136 der Schweizerischen Unfalluntersuchungsstelle (SUST) beanstandet, dass die Abflugroute der Piste 16 kurz nach dem Start eine Linkskurve vollzieht und somit den Weg des Fehlanflugverfahrens auf Piste 14 schneidet. Am 30.08.2003 kam es wegen des Durchstarts eines Verkehrsflugzeuges nach einem Anflug auf Piste 14 zu einer Beinahekollision mit einem Verkehrsflugzeug, welches auf Piste 16 mit einer Linkskurve abgeflogen ist. Daher hat die Vorsteherin des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Frau Bundesrätin Leuthard, die Einführung der Südstarts geradeaus gefordert. Obwohl der Bericht der SUST vom 21.03.2013 die Südstarts geradeaus in der Summe mit einem Safety Nutzwert von 1,3 beziffert, werden an den elementaren systembedingten Fehlern des Flughafens keine Korrekturen vorgenommen.

Unter Sicherheitsaspekten ist auch darauf hinzuweisen, dass nach der Studie des Unternehmens Civil Aviation Safety Office (CASO) aus dem Jahr 2012 Südanflüge am sichersten sind, da sie im Vergleich zu den Nord- und Ostanflüge deutlich weniger Kreuzungspunkte erfordern. Das Südkonzept weist lediglich einen Kreuzungspunkt der an- und abfliegenden Flugzeuge auf, demgegenüber das „Nordkonzept" sieben und das „Ostkonzept" sogar acht Risiken. Vor diesem Hintergrund ist mehr als auffällig, dass sich eine ernsthafte Alternativenprüfung den Gesuchsunterlagen nicht entnehmen lässt. Somit spricht viel dafür, dass eine stärkere Nutzung des Luftraums südlich des Flughafens und andere innerschweizerische Lösungsansätze nicht hinreichend geprüft, sondern aus Gründen, die außerhalb der Sicherheitsthematik liegen, frühzeitig ausgeschieden worden sind. In diesem Zusammenhang ist zudem bemerkenswert, dass mit dem Betriebsreglement 2014 zwar auf den o.g. Bericht Nr. 2136 der SUST reagiert werden soll, der sich mit einem Vorfall vom 15.03.2011 mit zwei gleichzeitig startenden Flugzeugen beschäftigt. Dieser Vorfall ereignete sich aber während des Tagbetriebes. Daher ist unklar, wie das am 15.03.2011 möglicherweise aufgetretene Sicherheitsproblem gerade durch ein neues Flugregime in den Sperrzeiten, d.h. während des „Nicht-Tagbetriebs“, gelöst werden kann. Auch dieser Umstand nährt Spekulationen, dass mit dem „entflochtenen Ostkonzept“ letztendlich andere Ziele verfolgt werden. Abschließend weisen wir darauf hin, dass von der SUST insgesamt 12 vergleichbare schwere Vorfälle seit dem Jahr 2000 benannt werden, die sich aus systeminhärenten Risiken auf oder in unmittelbarer Nähe des Flughafens ereignet haben. Die Zwischenfälle haben sich offensichtlich alle während des Tagbetriebes mit dem Nordkonzept ereignet. Landungen zu Sperrzeiten auf die Piste 28 und 34 werden von der SUST mit den Vorfällen nicht in Zusammenhang gebracht. Das Betriebsreglement 2014 mit der beantragten Entflechtung des Ost- und Südkonzeptes mit Landungen auf Piste 28 und 34 löst daher u.E. nicht die von der SUST beanstandeten systemischen Risiken des Flughafens.

Das beantragte Betriebsreglement sieht vor, dass beim Start auf Piste 32 und 34 nach Norden rechts in Richtung östlicher Destinationen abgedreht werden kann. Diese Maßnahme provoziert sicherheitsrelevante Kreuzungen.

Zusammenfassend stellen wir fest, dass das beantragte Betriebsreglement 2014 weder die Umsetzung eines sicheren Südkonzeptes verfolgt, noch löst es durch die beantragte Entflechtung des Ostkonzeptes die Kreuzungspunkte der Pisten am Boden des Flughafens.

Aus vorgenannten Gründen bitten wir nachdrücklich, dem Antrag der Flughafen Zürich AG nicht zu entsprechen bzw. den Antrag bis zu seiner rechtskonformen Umsetzbarkeit zu sistieren.

Mit der gleichen Begründung wenden wir uns gegen die entsprechende Anpassung des Objektblattes Flughafen Zürich im Rahmen des derzeit in der Schweiz anhängigen Verfahrens zur Änderung des Sachplanes Infrastruktur der Luftfahrt (SIL).

Sven Hinterseh Landrat	Dr. Martin Kistler Landrat
Frank Hämmerle Landrat	Marion Dammann Landrätin