ENTWURF

LANDKREIS WALDSHUT

Landkreis Konstanz

QUELLENLAND SCHWARZWALD BAAR KREIS

LANDKREIS LÖRRACH

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
Herrn Max Schulthess
3003 Bern
SCHWEIZ

22.12.2016

Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) – Anpassung Objektblatt Flughafen Zürich (SIL Teil III C);
Anhörung der Behörden und Mitwirkung der Bevölkerung

Ihr Schreiben vom 26. September 2016, Ihr Zeichen: 1/14/14-01

Sehr geehrter Herr Schulthess,
sehr geehrte Damen und Herren,

haben Sie vielen Dank für die Gelegenheit, zur Fortschreibung des Objektblatts für den Flughafen Zürich AG Stellung zu nehmen.

Die Anpassung des Objektblatts für den Flughafen Zürich lehnen unsere Landkreise in dieser Form ab.

Landratsamt Waldshut · 79761 Waldshut-Tiengen · Kaiserstraße 110 · landrat@landkreis-waldshut.de · Telefon 07751 / 86 – 7000 · Telefax 07751 / 86 – 7099

Folgende Anpassungen sind im Entwurf des Objektblatts vorgesehen:

Verlängerung der Piste 28 nach Westen für Landungen und der Piste 32 nach Norden für Starts
Diese Pisten können so bei allen Wetterlagen für nahezu jeden Flugzeugtyp für Landungen bzw. Starts verfügbar gemacht werden. Hierdurch sollen Ausweichflüge und Umleitungen auf die Piste 34 vermieden werden. Dies soll vor allem zu einer Verminderung der Komplexität bei den Betriebsabläufen führen und dazu, dass Verspätungen reduziert werden können.

Neues Betriebskonzept bei Bise und Nebel
Bei diesen Wetterlagen sollen Flugzeuge tagsüber ausschließlich nach Süden starten. 1/3 der Abflüge dreht sodann kurz nach dem Start nach rechts ab, 2/3 der Abflüge werden zunächst weiter geradeaus geführt, bevor sie in Richtung ihrer Destination abdrehen. Die Südstarts geradeaus können unsere süddeutsche Region entlasten.

Aktualisierte Luftverkehrsprognose
Bis 2030 sei mit jährlich rund 346.000 Flugbewegungen zu rechnen. Im Objektblatt war bislang eine jährliche Bewegungszahl von 350.000 niedergelegt.

Optimierte Abflugrouten
Geplant ist die frühere Auftrennung der Abflüge ab Piste 28 Richtung Westen und Süden von denjenigen Richtung Osten. Dies sei aus Sicherheits- und Kapazitätsgründen vorteilhaft.
Die bestehende Abflugroute ab Piste 16 nach Westen, die nach dem Start mit einer 270-Grad-Kurve über dem Flugplatz abdreht, soll in einer weiter gezogenen Linkskurve geführt werden, wobei diese Anpassung aber erst mit einer Anpassung im Betriebsreglement (BR) verbindlich festgelegt wird.

Abgrenzungslinie (AGL) wird räumlich festgesetzt
Die AGL sichert den Raum für die langfristige betriebliche Entwicklung des Flughafens und gewährleistet deren Abstimmung mit den umgebenden Raumnutzungen. Sie setzt einen verbindlichen Rahmen für die Festlegung des Gebiets mit Lärmauswirkungen im SIL und für die Festlegungen in den kantonalen Richtplänen. Außerhalb der AGL darf der im BR festgelegte Flugbetrieb auch langfristig keine Lärmbelastung verursachen, welche den Immissionsgrenzwert der Empfindlichkeitsstufe II (Vorsorgewerte) nach der Lärmschutzverordnung überschreitet. Hiervon betroffen ist ausschließlich Schweizer Hoheitsgebiet.

Gebiet mit Lärmauswirkungen wird neu festgelegt
Dieses Gebiet beschränkt sich auf Schweizer Gemeinden. Es begrenzt wie oben beschrieben die Entwicklung des Flugbetriebs.

Stundenkapazität
Festlegung, dass bei einem Betrieb mit Landungen von Norden und von Osten tagsüber eine Stundenkapazität von mindestens 70 Flugbewegungen zur Verfügung gestellt werden soll.

Erweiterung des Rollwegsystems
Am östlichen Ende um die Piste 28 herum wird ein Rollweg gebaut. Mit dieser Pistenumrollung soll die Kreuzung des Rollverkehrs mit dem Start- und Landeverkehr auf der Piste 28 weitgehend eliminiert werden. Die beanspruchte Fläche ist bereits im geltenden

Objektblatt räumlich gesichert. Diese Umrollung soll nun mit Schnellabrollwegen für Landungen auf der Piste 14, die nach links wegführen, sowie mit zusätzlichen Enteisungsplätzen für die Starts auf der Piste 32 ergänzt werden, wodurch Verkehrsströme der landenden und startenden Flugzeuge konsequent entflochten werden sollen.

Unsere Ablehnung begründen wir im Folgenden:

1) Generelle Anmerkung

Obwohl die Schweiz nach der völkerrechtlichen „no-harm rule“ verpflichtet wäre, die durch den Betrieb des Flughafens Zürich hervorgerufene Flugverkehrsbelastung zunächst auf eigenem Staatsgebiet zu lösen, wobei wir anmerken, dass der Flughafen und die Schweiz bislang keinen belastbaren Nachweis erbracht haben, dass dies nicht möglich wäre, zielt die Fortschreibung des Objektblattes alleine darauf ab, die bisherige Flugbetriebssituation zu stärken und die Nordausrichtung des Flughafens, die zu den Belastungen in unserer süddeutschen Region führt, weiter zu verfestigen.

Eine Berücksichtigung deutscher Interessen war und ist in den bisherigen SIL-Prozessen nicht erkennbar. Nach dem politischen Scheitern des 2. Staatsvertrages gab es auf Ebene des Schweizer Bundes weder Bemühungen noch Signale, in der Flugverkehrsfrage einen Konsens mit der Bundesrepublik Deutschland, dem Land Baden-Württemberg und der süddeutschen Region zu suchen. So ist zu befürchten, dass die Auseinandersetzung auch im nächsten Jahrzehnt nicht beigelegt werden kann und der Flughafen Zürich die von ihm erhoffte Rechtssicherheit nicht erlangen wird.

Unsere Landkreise haben ein ernsthaftes Interesse, den Fluglärmstreit nach Jahrzehnten der Auseinandersetzung im Hinblick auf unsere ansonsten sehr guten grenzüberschreitenden Beziehungen zu den Nachbarkantonen der Schweiz dauerhaft zu befrieden.
Ein tragfähiger Konsens kann nur in der Region von den betroffenen Kommunen, Initiativen und Akteuren mit Unterstützung der Experten und politisch Verantwortlichen auf der Ebene der beiden Staaten entwickelt werden, hierzu bedarf es aber entsprechender Anstöße auf der deutschen und Schweizer Bundesebene. Diese Sichtweise wird auch ennet des Rheins von vielen Verantwortlichen so geteilt.

2) Anmerkungen zu einzelnen Maßnahmen

a) Die angestrebte Kapazitätserhöhung und die Vorgabe von zu erreichenden stündlichen Flugbewegungszahlen sind für unsere Landkreise nur hinnehmbar, wenn dies insgesamt zu keinen Mehrbelastungen in unserer Region führt. Unsere Region muss deshalb in diesem Fall Entlastungen erfahren, indem etwa die Schutzzeiten in den Abendstunden weiter ausgedehnt werden.

b) Die Verlängerung der Piste 28 nach Westen und der Piste 32 nach Norden lehnen wir ohne eine Änderung der Rahmenbedingungen ab. Soweit der Ausbau der Piste 32 auch der sicheren Umsetzung des BR 2014 dienen soll, verweisen wir auf unsere ablehnende Stellungnahme vom Januar 2015. Auch wenn mit dem Ausbau der Piste 32 keine Verlegung der Abflugschwelle verbunden sein soll, befürchten wir dennoch, dass in der täglichen

Flugverkehrspraxis der Lärm der startenden Flugzeuge dennoch näher an den Landkreis Waldshut und insbesondere die Gemeinde Hohentengen sowie ggf. auch an die anderen südbadischen Landkreise heranrückt.

c) Zu den Südstarts geradeaus erlauben wir uns folgende Anmerkung. Obwohl der Bericht der SUST vom 21.03.2013 die Südstarts geradeaus als die sicherste Flugvariante benennt, verzichten sowohl BAZL als auch UVEK aus Rücksichtnahme auf Züricher Befindlichkeiten auf die ursprünglich vorgesehenen Südstarts geradeaus über die Mittagszeit. Dabei werden bewusst auch Kapazitätseinschränkungen hingenommen.
Diese Rücksichtnahme hätten wir uns auch im Rahmen des BR 2014 erwünscht, wenn die von unserem Gutachter (Gesellschaft für Luftverkehrsforschung – GfL) vorgeschlagene Variante mit dem Argument verworfen wird, sie weise ein Weniger an Sicherheit auf als die Antragsvariante des BAZL.

Wir bitten, diese Anmerkungen im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.

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