



Regierungsgebäude
Postfach, 6301 Zug
T: 041 728 33 11, F: 041 728 37 01
www.zug.ch

Bundesamt für Zivilluftfahrt
3003 Bern

Zug, 29. Mai 2007 ek

Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) - Stellungnahme des Kantons Zug zu den Betriebsvarianten

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 1. Mai 2007 haben Sie uns gebeten, Ihnen bis Ende Juni 2007 eine Stellungnahme zu den 19 SIL-Betriebsvarianten abzugeben. Inzwischen haben Sie die technischen Fragen zu den Varianten beantwortet und die technisch und politisch verantwortlichen Fachpersonen informiert, wofür wir Ihnen herzlich danken. Gerne kommen wir deshalb Ihrer Aufforderung nach.

Anträge:

Wir beantragen Ihnen:

- a) bei der Weiterbearbeitung des SIL dafür besorgt zu sein, dass sich der Flughafen Zürich in den nächsten 50 Jahren sinnvoll weiter entwickeln kann und dabei seine bisherige Funktion als Flughafen mit interkontinentalen Direktverbindungen und als Drehkreuz einer Fluggesellschaft (Swiss) weiterhin behalten kann;
- b) folgende Varianten weiter zu bearbeiten:
 - heutiges Pistensystem: Variante "E optimiert" und allenfalls als Übergangslösung die Varianten A und B;
 - System mit Pistenverlängerungen: Varianten H, I und J;
 - Parallelpistensystem: Variante P.

Dies unter der Voraussetzung, dass die Flugrouten gemäss den abgegebenen Unterlagen tatsächlich so geflogen werden und der geplante neue Weststart nicht via Knonaueramt und den nördlichen Teil des Kantons Zug geführt wird.

Allgemeine Bemerkungen

Für den Kanton Zug ist ein entwicklungsfähiger Flughafen Zürich mit interkontinentalen Direktverbindungen ein Muss. Ebenfalls soll der Flughafen in der Lage sein, einer Fluggesellschaft (z.B. der Swiss) einen Drehkreuzbetrieb zu ermöglichen. Wir werden deshalb im Rahmen dieser Stellungnahme zur Wahl der weiter zu bearbeitenden Betriebsvarianten Varianten für jede Art der Flughafeninfrastruktur für die nächsten 50 Jahre vorschlagen.

Der Kanton Zug hat schon mehrmals im Rahmen des SIL-Prozesses bekräftigt, dass er nur Betriebsvarianten unterstützt, die

- die nötige Sicherheit für den Flugbetrieb gewährleisten;
- eine möglichst geringe Zahl von Personen belärmen;
- die Drehkreuzfunktion des Flughafens Zürich gewährleisten;
- eine sinnvolle wirtschaftliche Entwicklung des Flughafens ermöglichen (Flugbewegungen);
- die Optionen bieten für eine modulare zeitliche Entwicklung (Horizont 20-50 Jahre).

An diesen Grundsätzen hält der Regierungsrat weiter fest. Im Grundsatz sind die Pisten des Flughafens Zürich derart gebaut, dass sinnvollerweise nach Norden gestartet und von Osten gelandet wird. Dies zeigt sich auch in den Siedlungs- und Einwohnerdichten der Gemeinden im Osten und Norden, welche grundsätzlich viel tiefer sind als im Süden und Westen. Je nach meteorologischen Verhältnissen muss von diesem Grundsatz abgewichen werden (z.B. starke Bise verhindert Ostlandungen).

Zu berücksichtigen sind auch die rechtlichen Restriktionen von Deutschland. Es ist dem Regierungsrat ein grosses Anliegen, dass der Bund zusammen mit dem Kanton Zürich weiter intensiv mit Deutschland verhandelt, damit in Zukunft wieder ausschliesslich sinnvolle Betriebsvarianten zur Anwendung gelangen können. Dies wird voraussichtlich auch die Wahl der Betriebsvarianten beeinflussen.

Stellungnahme zu den einzelnen Betriebsvarianten

Der Regierungsrat verzichtet darauf, in dieser Vernehmlassung jede der 19 Betriebsvarianten einzeln zu werten. Wir beschränken uns darauf, die für uns sinnvollen Betriebsvarianten aufzulisten. Dabei gehen wir vom Grundsatz aus, dass für jeden Betriebszustand (kurzfristig, Pistenverlängerungen, Parallelpisten) mindestens eine Betriebsvariante als für den Kanton Zug akzeptabel bezeichnet wird. Vorab ist festzuhalten, dass der Regierungsrat grundsätzlich zusätzliche Südanflüge und auch alle Varianten mit direkten Südstarts grundsätzlich ablehnt. Folgende Varianten unterstützt der Kanton Zug:

Pistensystem heute

Für den Kanton Zug steht die Variante "E optimiert" im Vordergrund. Auch die Varianten A und B sind für den Kanton Zug als Übergangslösung noch akzeptabel, dürften aber aufgrund der politischen Diskussionen mit Deutschland kaum realisierbar sein (Variante B) bzw. wegen der beschränkten Kapazität Probleme ergeben (Variante A). Für den Regierungsrat ist die Variante "E optimiert", eine Mischung aus den Varianten A, B und E, ein Lösungsansatz. Anders als in der heutigen Variante E vorgesehen, sollte mit Deutschland verhandelt werden, dass die Sperrzeiten für Nordanflüge am Morgen (Werktags und Wochenende) gelockert werden. Damit könnte eine massive Verbesserung bei den lärmbeeinträchtigten Personen erreicht werden. Die Ost- und, bei speziellen Bedingungen notwendigen, Südanflüge am Abend könnten belassen werden. Der Ansatz, ob über Mittag auf Nordanflüge zu Gunsten von Deutschland verzichtet werden könnte, ist noch zu vertiefen. In dieser Zeit wären dann Ostanflüge ins Auge zu fassen. Dieses System baut auf dem grundsätzlich bewährten Nord/Ostsystem für Anflüge auf und bietet auch mehr Kapazitäten als die Varianten A und B.

Pistensystem mit geplanten Pistenverlängerungen

Für den Kanton Zug stehen die Varianten H, I und J im Vordergrund. Es dürfte aber schwierig sein, eine reine Ostausrichtung für die Anflüge zu fordern, weil dies einen massiven Lärmeingriff allein für den Osten bedeutet. Auch unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Variante "E optimiert" drängt sich für den Zuger Regierungsrat die Variante J auf. Damit wird auch mit den Pistenverlängerungen das System Nord/Ost bei den Anflügen weiter betrieben, was einer intelligenten Weiterentwicklung der Variante "E optimiert" gleichkommen würde. Damit kann erreicht werden, dass die Kapazität erhöht wird und die Lärmbelastung gegenüber dem heutigen Zustand sogar leicht zurückgeht. Der Zuger Regierungsrat begrüsst somit ausdrücklich die vorgeschlagenen Pistenausbauten für die Variante J. Der wichtigste Schweizerische Flughafen benötigt für seine Entwicklung eine moderate Erhöhung der Flugbewegungen.

Pistensystem mit zwei Parallelpisten

Für den Zuger Regierungsrat steht hier die Variante P im Vordergrund. Mit dieser Variante lässt sich bei Einhaltung des Zürcher Fluglärm Indexes (ZFI) die Kapazität auf rund 450'000 Flugbewegungen erhöhen. Weiter wird auch bei dieser Variante auf das bewährte Ost/Nord-System bei den Anflügen zurückgegriffen. Aufgrund der vielen Interessen, welche gegen ein Parallelpistensystem sprechen - erwähnt sei das negative Gutachten des Bundesamtes für Justiz betreffend Moorschutz - hat der Regierungsrat Bedenken, ob diese Variante umsetzbar ist. Wir unterstützen aber den Kanton Zürich in seinen Bestrebungen, die Siedlungsentwicklung auch auf diese Varianten im Rahmen der parallel laufenden

Anpassung des Zürcher Richtplanes zu berücksichtigen. Wie erwähnt, geht es auch darum, dem Flughafen auch für die nächsten 50 Jahre gewisse Optionen frei zu halten.

Ergänzend verweisen wir auf folgende Punkte:

a) Gemäss den technischen Unterlagen ist geplant, einen neuen Weststart (z.B. Flugspur S28561) via Knonaueramt - Nordteil Kanton Zug nach Westen zu führen. Für den Kanton Zug kommt diese zusätzliche Route in der vorgeschlagenen Form nicht in Frage. Es ergibt keinen Sinn, den Kanton Zug und das ganze Knonaueramt zusätzlich mit einer neuen nach Westen führenden Abflugroute zu belasten. Deshalb ist der "Nominalflugweg" so zu legen, dass der Kanton Zug nicht betroffen wird. Dies entspricht auch generell dem ökologischen und ökonomischen Gebot, die Flugwege möglichst direkt ohne Umwege zu fliegen.

b) Gemäss Antwort des Bundesamt für Zivilluftfahrt auf verschiedene technische Fragen der Nachbarkantone kann das BAZL zur Zeit nicht garantieren, dass die ausgewiesenen Flugrouten in den Unterlagen auch verbindlich sind. Dies bedeutet, dass nicht garantiert werden kann, dass die geplanten Flugspuren für den Ostanflug, welche gemäss Unterlagen weit nördlich vom Kanton Zug festgelegt sind, tatsächlich auch so geflogen werden. Der Kanton Zug macht aber seine Variantenentscheide von diesen Unterlagen abhängig. Es darf nicht sein, dass die Kantone gestützt auf die nun vorliegenden Unterlagen Stellung beziehen, dies auch der lokalen Bevölkerung kommunizieren und dann im Endeffekt trotzdem anders geflogen wird.

Schlussbemerkung

Zusammenfassend halten wir fest, dass für den Kanton Zug ein zukünftiges System im Vordergrund steht, welches auf dem bewährten Ost/Nord System für die Landungen basiert und den Süden generell entlastet (keine Südanflüge am Morgen und Wochenende) oder nicht weiter belastet (keine direkten Starts nach Süden resp. keine Erhöhung der heutigen Südstarts).

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme. Gerne sind wir auch bereit, unsere Stellungnahme mit Ihnen zu diskutieren und unsere Anliegen zu erläutern. Für weitere Auskünfte steht Ihnen Dr. Gianni Bomio, Direktionssekretär der Volkswirtschaftsdirektion, Tel. Nr. 041 728 55 02 bzw. E-Mail: gianni.bomio@vd.zg.ch, gerne zur Verfügung.

Zug, 29. Mai 2007 ek

REGIERUNGSRAT DES KANTONS ZUG

Joachim Eder
Landammann

Tino Jorio
Landschreiber

Kopie an:

- Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich
- Für den SIL zuständige Departemente der Kantone Aargau, Schaffhausen, Schwyz, St. Gallen, Thurgau
- Amt für Raumplanung des Kantons Zug
- Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zug