

Regierungsrat, Postfach, 6301 Zug

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Peter Müller, Direktor
3003 Bern

Zug, 27. Oktober 2009 hs

SIL-Koordinationsprozess Flughafen Zürich - Konsultation zum Entwurf des Schlussberichts - Stellungnahme des Kantons Zug

Sehr geehrter Herr Direktor

Mit Schreiben vom 12. August 2009 unterbreiten Sie uns den Entwurf des Schlussberichts zum SIL-Koordinationsprozess für den Flughafen Zürich zur Vernehmlassung. Gerne nehmen wir dazu wie folgt Stellung:

Anträge:

1. Als Bestvariante ist die Variante J_{opt.} (Pistenverlängerung) zu realisieren. Falls dies technisch nicht möglich ist, sollen als weitere Varianten die Variante E_{opt.} und allenfalls die Variante E_{Dvo-G} (mit gekröpften Nordanflug) in Betracht gezogen werden.
2. Die zusätzlichen Optionen mit Starts nach Süden geradeaus (Untervarianten S und Splus) werden abgelehnt.
3. Vermehrte Südanflüge - auch ausserhalb der Vorgaben der EVO - werden abgelehnt.
4. Die An- und Abflüge ausserhalb der Betriebszeiten des Militärflugplatz Emmen dürfen nicht um die militärischen Trainingsräume geführt werden.
5. Die Einführung des "Continuous Descent Approach" ist für Randzeiten nochmals zu überprüfen.

A. Generelle Bemerkungen

Für den Kanton Zug ist ein entwicklungsfähiger Flughafen Zürich mit interkontinentalen Direktverbindungen ein enorm wichtiger Standortfaktor. Gleichzeitig muss der Kanton Zug dafür besorgt sein, dass die negativen Auswirkungen durch Fluglärm für die Zuger Bevölkerung auf einem verträglichen Niveau gehalten wird. Der Regierungsrat hat sich deshalb schon mehrfach für einen starken Flughafen Zürich ausgesprochen, dessen maximales Wachstumspotenzial aber von einem sinnvollen und möglichst lärmverträglichen sowie sicheren Flugbetrieb abhängig gemacht. An dieser Grundhaltung ändert sich nach wie vor nichts.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat drei aus dem SIL-Koordinationsprozess hervorgegangene Flugvarianten weiterbearbeitet. Diese ermöglichen eine Kapazität am Flughafen Zürich von 344'000 bis 356'000 Flugbewegungen (Starts und Landungen) pro Jahr. Für die Weiterbearbeitung dieser drei Grundvarianten hatte sich der Kanton Zug in früheren Stellungnahmen ebenfalls ausgesprochen.

Der Bund geht davon aus, dass die nun vorliegenden Linienführungen der Flugrouten in einem späteren Zeitpunkt nochmals ändern können, da sie einer umfassenden Sicherheitsprüfung nach den geltenden Richtlinien zu unterziehen seien (Safety Assessment). Im Rahmen dieser Arbeiten können sich Abweichungen von den nun diskutierten Flugrouten ergeben. Dies bedeutet, dass nicht garantiert werden kann, dass die aufgezeigten Flugspuren tatsächlich wie dargestellt geflogen werden. Der Kanton Zug macht aber seine Variantenauswahl von diesen Unterlagen abhängig. Es darf nicht sein, dass die Kantone gestützt auf die nun vorliegenden Unterlagen Stellung beziehen und dann im Endeffekt anders geflogen wird. Wir behalten uns ausdrücklich vor, unsere Stellungnahme aufgrund neuer Flugrouten zu revidieren.

B. Zur Diskussion stehende Betriebsvarianten

Von den drei Betriebsvarianten $E_{opt.}$, $Edvo$ und $J_{opt.}$ welche das UVEK vorschlägt, beantragt der Kanton Zug zur Weiterbearbeitung folgende Varianten (in abnehmender Priorität):

1. Die Bestvariante für den Kanton Zug ist die Betriebsvariante $J_{opt.}$ (Pistenverlängerung). Diese bedingt verschiedene Pistenausbauten und führt zu den kleinsten negativen Lärmauswirkungen für den gesamten Raum. Diese Variante ist mit Nachdruck weiterzuverfolgen und die entsprechenden Ausbauten des Pistensystems sind zügig an die Hand zu nehmen.
2. An zweiter Stelle steht für den Kanton Zug die Betriebsvariante $E_{opt.}$. Diese Variante ist unter den heute geltenden Rahmenbedingungen nicht realisierbar, weil sie die Vorgaben der Deutschen Durchführungsverordnung (DVO) nicht einhält. Der Bund ist gefordert, mit neuen Verhandlungen dieser Variante zum Durchbruch zu verhelfen. Insbesondere stellt diese Variante bis zur Realisierung der Pistenausbauten mit $J_{opt.}$ kurzfristig eine wesentliche Verbesserung für die dicht bewohnten Gebiete im Süden dar.
3. Schlechteste Variante für den Kanton Zug ist die Betriebsvariante $Edvo$. Diese lehnt der Kanton Zug ab. Sofern die Verhandlungen mit Deutschland für die Variante $E_{opt.}$ resp. der Pistenausbau für die Variante $J_{opt.}$ scheitern sollten, steht für den Kanton Zug höchstens die Variante $Edvo-G$ (mit gekröpften Nordanflug) zur Diskussion. Trotz den heute ersichtlichen technischen Schwierigkeiten ist die Variante, die den gekröpften Nordanflug beinhaltet, weiterzuverfolgen. Mit neuen technischen Mitteln (satellitengestützten Präzisionsanflug) wird dieser Anflug früher oder später mit der geforderten Präzision und damit Sicherheit realisierbar sein.

Mit diesen Varianten hätte der Kanton Zug mit rund 24'600 bis 25'000 Starts sowie zwischen 6'000 bis 20'500 Landungen nach Süden zu gewärtigen, wobei ein Grossteil der Flugbewegungen in relativer Höhe den Kanton überquert, womit die Lärmemissionen keine Grenzwerte übersteigen.

C. Südstarts und Südanflüge

Die zusätzlich untersuchten Ausprägungen mit der Option Starts nach Süden geradeaus (Untervarianten S und Splus) sind für den Kanton Zug nachteilig und abzulehnen. Dies auch aus dem Grund, dass mit diesen Starts das dicht bewohnte Siedlungsgebiet im Kanton Zürich stark mit Lärm belastet wird. Denkbar wären Südstarts geradeaus höchstens für den Verspätungsabbau auf dem Flughafen bei Bisen und Nebellagen (ca. 1'000 Flugbewegungen pro Jahr). Weitere Südstarts zur Kapazitätserweiterung (ca. 8'500 Flugbewegungen pro Jahr) lehnt der Kanton Zug jedoch klar ab.

Bei allen drei vorgeschlagenen Betriebsvarianten sollen künftig bei starkem Nordwind und gleichzeitig schlechter Sicht vermehrt Südanflüge - auch ausserhalb der Vorgaben der DVO - zum Einsatz kommen. Der Kanton Zug lehnt dieses Ansinnen ab. Es gilt festzuhalten, dass der Flughafen Zürich, bevor Südanflüge überhaupt möglich waren, bei diesen Wettersituationen konsequent von Norden angeflogen wurde. Dieses bewährte Regime ist deshalb beizubehalten. Es besteht sonst die Gefahr, dass in Zukunft immer mehr von Süden her angeflogen wird, was im Widerspruch zur dicht bebauten Siedlungsstruktur steht.

D. Abstimmung mit den militärischen Lufträumen

Der Bund hat die Nutzungsüberschneidungen des zivilen Luftbetriebes mit militärisch genutzten Lufträumen betreffend Flugplatz Emmen bereinigt, indem die zivilen Ablugrouten nach Süden um den militärischen Trainingsraum "Schratten" herum gelegt wurden. In diesem Zusammenhang ist für den Kanton Zug nicht klar, weshalb einerseits eine Abflugroute mit einer S-Kurve um die Pufferzone des Trainingsraumes "Schratten" geführt wird, andererseits bei Anflugrouten des Südkonzeptes, dieselbe Pufferzone nicht berücksichtigt wird. Der Kanton Zug fordert, dass die An- und Abflüge ausserhalb der Betriebszeiten des Militärflugplatzes Emmen nicht um die militärischen Trainingsräume geführt werden, da sonst sehr dicht besiedelte Gebiete in der Region Zug/Baar vermehrt von Fluglärm betroffen sind. Ausserhalb der Betriebszeiten des Militärflugplatzes ist die bisherige Route, welche den Kanton Zug im äussersten Westen überquert, beizubehalten.

E. Neue Anflugverfahren

Der Kanton Zug möchte sich erneut für die Prüfung des "Continuous Descent Approach" für den Flughafen Zürich einsetzen. Dieses Verfahren mit kontinuierlichem Sinkflug und reduzierter Triebwerksleistung gewährleistet geringere Lärmemissionen. Der "Standard Approach" ist für den Piloten zwar einerseits das einfachste Anflugverfahren, andererseits aber auch das lärm- (und schadstoff-) intensivste Verfahren. Da der Flughafen Zürich sich in einem sehr dicht

Seite 4/4

besiedelten Raum befindet, könnte eine Prüfung des "Continuous Descent Approach" zumindest erwartet werden. Denkbar wäre eine Einführung dieses Systems vor allem in den Randzeiten.

Für die Gelegenheit zur Stellungnahme bedanken wir uns.

Zug, 27. Oktober 2009 hs

Freundliche Grüsse
Regierungsrat des Kantons Zug

Peter Hegglin
Landammann

Tino Jorio
Landschreiber

Kopie an:

- Volkswirtschaftsdirektion
- Baudirektion
- Staatskanzleien der Kantone Zürich, Aargau, Schaffhausen, Thurgau, St. Gallen, Schwyz, Luzern