



Baudirektion, Postfach 857, 6301 Zug
Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern

T direkt 041 728 53 01
heinz.taennler@zg.ch
Zug, 27. Oktober 2010

BAZL: Anhörung zum Objektblatt Flughafen Zürich (SIL Teil III C) und Anpassung Konzeptteil III B-4 (Grundsatz 6) - Stellungnahme der Baudirektion

Sehr geehrter Herr Müller, sehr geehrte Frau Lezzi
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 31. August 2010 haben Sie die Anhörung der Behörden und Mitwirkung der Bevölkerung bei der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zug gestartet. Nach Art. 19 Abs. 2 Raumplanungsverordnung (RPV) ist die kantonale Fachstelle für Raumplanung (Baudirektion) für die Mitwirkung der Bevölkerung der Sachpläne des Bundes zuständig. In unserer Stellungnahme sind die Mitberichte der betroffenen Direktionen und Ämter und die der Bevölkerung mit eingeflossen.

1. Anträge

Antrag: Wir beantragen Ihnen, im Objektblatt Flughafen Zürich in den Festlegungen zur Ausgangslage unter dem Titel "Zweck der Anlage/Funktion im Netz" (Seite 6 oben) folgende Formulierung zu wählen: "Grösster **interkontinentaler** Flughafen der Schweiz ...".

Begründung: Während die Hubfunktion aufgenommen worden ist, wird als Ziel die "internationale Erreichbarkeit der Schweiz und des Metropolitanraums Zürich" vorgeschrieben. Dies ist für den Kanton Zug wichtig, da er Teil des Metropolitanraums Zürich ist. Wir würden aber erwarten, dass die Qualifikation "interkontinental" noch ausdrücklich erwähnt wird, da "international" unseres Erachtens nicht mit "interkontinental" gleichgestellt werden kann.

Antrag: Der Kanton Zug möchte wiederum auf eine mögliche Prüfung des "Continuous Descent Approach" für den Flughafen Zürich hinweisen. Das Objektblatt ist entsprechend zu ergänzen.

Begründung: Das 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-) in-

tensivste Verfahren. Da der Flughafen Zürich sich in einem sehr dicht besiedelten Raum befindet, könnte eine Prüfung des "Continuous Descent Approach" zumindest erwartet werden. Denkbar wäre eine Einführung dieses Systems vor allem in den Randzeiten.

2. Weitere Bemerkungen

a) Das SIL-Objektblatt ist unseres Erachtens durch zwei Charakteristika geprägt, welche schwierig zu interpretieren sind:

Zum einen ist das Objektblatt extrem detailliert ausgestaltet, was dazu führen könnte, dass bei Änderungen in der Planung, vor allem im räumlichen Umfeld des Flughafens, auch das Objektblatt wieder angepasst werden müsste z.B. im Bereich Natur und Landschaftsschutz, landseitiger Verkehrsanschluss, Gebiet mit Lärmauswirkungen, Rahmenbedingungen zur Infrastruktur und Gebiet mit Hindernisbegrenzung. Ob dieses gesetzgeberische Vorgehen sinnvoll ist, ist anzuzweifeln. Zum anderen zeigt sich ein fundamentaler Widerspruch in der Zweckbestimmung. Es wird ausgeführt, dass Zürich der grösste und wichtigste Landesflughafen der Schweiz ist, also eine Schlüsselinfrastruktur für die Befriedigung der Nachfrage nach Mobilität von Wirtschaft und Gesellschaft (vgl. Seite 18 oben). Zudem wird festgehalten, dass sich der Flughafen im Interesse des Wirtschaftsstandortes Schweiz nachfrageorientiert entwickeln können soll (vgl. Seite 9 unten: Feststellungen Ziffer 1 Zweckbestimmung). Gleichzeitig wird aber ausgeführt, dass die Betriebsvarianten nur eine Kapazität ermöglichen, die die prognostizierte Nachfrage nicht zu decken vermag, bis ins Jahr 2030 müssten demnach 15 % der Flugbewegungen und 12 % der Passagiere auf andere Flughäfen ausweichen. Es wird knapp vermerkt, dass langfristig einzig ein Parallelpistensystem die Nachfrage decken könnte, der Bund jedoch auf die raumplanerische Sicherung einer Betriebsvariante mit Parallelpiste im vorliegenden Objektblatt verzichtet, womit er auch die Haltung des Standortkantons berücksichtigt (Seite 7 unten).

Die obigen Aussagen sind grundsätzlich für einen international ausgerichteten Wirtschaftskanton wie den Kanton Zug, nicht akzeptabel. Auch für den Wirtschaftsstandort Zug ist der Flughafen Zürich eine Schlüsselinfrastruktur, welche regelmässig als einer der wichtigsten Standortfaktoren eingestuft wird. Immerhin führt das SIL-Objektblatt aus, dass Flüge des Linienverkehrs Priorität vor dem Charter-Kettenverkehr haben. Damit sollten die Interessen des Wirtschaftsstandorts wenigstens in den nächsten Jahren bezüglich Betriebskapazität befriedigt werden können. Für uns bleibt allerdings ein schaler Nachgeschmack, dass eine der wichtigsten Planungsgrundlagen für den Flughafen die für die nächsten Jahren eigentlich nötige Entwicklung nicht gewährleisten kann.

b) Teil III B - Generelle Ausrichtung der Luftfahrt

Die vorgesehene grundsätzliche Formulierung gemäss Ziffer 6 bringt den oben erwähnten Konflikt zum Ausdruck. Der Grundsatz der nachfrageorientierten Entwicklung wird umgehend wieder durch die Grundsätze der Nachhaltigkeit relativiert. Allerdings scheint diese Formulierung zur Zeit als Einzige politisch umsetzbar.

c) Teil III C - Objektblatt Flughafen Zürich

Bezüglich Zweckbestimmung (Seite 9 Ziffer 1) gelten die gleichen Ausführungen wie zu Bemerkungen gemäss Litera b). Hinsichtlich der zeitlichen Rahmenbedingungen für den Flugbetrieb sind jene Betriebszeiten gewählt worden, welche im Verfahren zum SIL-Objektblatt vom Kanton Zug ausdrücklich befürwortet wurden (Seite 10 Ziffer 3). Bezüglich des Pistensystems gilt das Gleiche. Der Kanton Zug hat sich ebenfalls ausdrücklich für Pistenverlängerungen ausgesprochen, welche nun im Objektblatt aufgenommen sind (Seite 11). Gleiches gilt für die An- und Abflugrichtungen (ebenfalls Seite 11). Die dem Objektblatt zu Grunde gelegten drei Betriebsvarianten finden insofern unsere Zustimmung, als sich der Kanton Zug bereits im Verfahren der Erarbeitung des Objektblatts für diese Varianten ausgesprochen hat (Seite 11 Ziffer 3 und Seite 19: Rahmenbedingungen zum Betrieb).

Bezüglich des landseitigen Verkehrsanschlusses (Seite 16 Ziffer 11) stimmen wir zwar der Erhöhung des Modalsplits von 44 auf 46 % (Zielwert öV und Langsamverkehr) zu, sind aber der Auffassung, dass die Verbesserung der Erreichbarkeit des Flughafens sich primär auf öV-Passagiere beziehen sollte und nicht auf Personen, die mit dem Langsamverkehr anreisen. Wir können uns nicht vorstellen, dass der typische Flugpassagier den Flughafen mit dem Velo erreicht. Nach wie vor wird eine grosse Zahl von Passagieren mit dem Auto anreisen, wofür entsprechende Parkierungsanlagen zur Verfügung gestellt werden müssen. Wir sind der Auffassung, dass dies mit den Ausführungen im Objektblatt (Seite 17) erreicht werden kann.

d) Zu den Karten zum Objektblatt haben wir keine Bemerkungen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme.

Freundliche Grüsse
Baudirektion



Heinz Tännler
Regierungsrat

Kopie an:

- Volkswirtschaftsdirektion
- Bauchefinnen und Bauchefs der Zuger Gemeinden
- Direktionssekretariat Baudirektion