



Regierungsrat, Postfach 156, 6301 Zug

Bundesamt für Zivilluftfahrt  
3003 Bern

Zug, 13. November 2012 hs

### **Konsultation der Kantone zum SIL-Prozess - Stellungnahme des Kantons Zug**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 8. Oktober 2012 laden Sie uns zur Konsultation zum wieder aufgenommenen Koordinationsprozess zum Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) ein. Der Kanton Zug lässt sich dazu aufgrund der Vernehmlassungsunterlagen und den Ergebnissen der SIL-Koordinationsgespräche vom 29. August 2012 bzw. 2. November 2012 wie folgt vernehmen:

#### **Anträge:**

1. Das Koordinationsverfahren für einen neuen Sachplan Infrastruktur Luftfahrt sei zügig mit dem Erlass eines neuen Objektblatts abzuschliessen. Dabei ist zusätzlich aufzuzeigen, wie geflogen wird, wenn der Staatsvertrag ratifiziert wird, die Pistenausbauten in Zürich aber scheitern. In jedem Fall geht der Kanton Zug davon aus, dass mit dem neuen SIL-Objektblatt keine Erhöhung der Zahl der An- und Abflüge über sein Kantonsgebiet erfolgt.
2. Die Rahmenbedingungen eines allfälligen Staatsvertrags Schweiz/Deutschland sind zu berücksichtigen. Sofern der Staatsvertrag nicht ratifiziert würde, ist bei der zuständigen deutschen Behörde darauf hinzuwirken, dass die Auswirkungen einer einseitigen deutschen Regelung gegenüber heute möglichst keine Verschlechterung für die An- und Abflüge über Schweizer Hoheitsgebiet zur Folge haben.
3. Den Eigenschaften für den Konzeptvergleich (Lärm, Kapazität und Komplexität) wird zugestimmt.
4. Die Liste der Flugbetriebskonzepte und der Flugrouten wird als umfassend beurteilt.
5. Die nicht mehr von Norden anfliegenden Flugzeuge sollen künftig primär über die Ostroute zum Flughafen geführt werden (Ostkonzept).
6. Die sogenannte "Ertüchtigung Ostkonzept" durch eine Verlängerung der Startpisten 28 und 32 sowie die Umrollung und Schnellabrollwege bei der Piste 28 sei umzusetzen.
7. Sofern der gekröpfte Nordanflug realisiert werden kann, soll, wie vorgesehen, dafür auch die Westroute in Betracht gezogen werden (Konzept CNA).

8. Das Flugbetriebskonzept Straight 16 mit direkten Abflügen nach Süden ist höchstens für spezielle Wettersituationen vorzusehen und darf nicht zur Kapazitätserhöhung eingesetzt werden.
9. Der Grundsatz des "Continuous descent approach" sei konsequent umzusetzen.
10. Ausserhalb der Betriebszeiten des Militärflugplatzes Emmen sind die Südstarts direkt auf GERSA zu führen, auf eine Schleife über die Agglomeration Zug ist zu verzichten.
11. Die Streuung der Südanflüge von GIPOL auf die Piste 34/16 ist zu reduzieren und die Anflüge sind ausserhalb der dicht bebauten Agglomeration Zug zu konzentrieren.

### **Begründungen und Bemerkungen:**

#### **A. Generelles**

Wir begrüssen es, wenn der Koordinationsprozess zum SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich als Folge des unterzeichneten Staatsvertrags Schweiz-Deutschland wieder aufgenommen wird. Der Kanton Zug ist bereit, sich partnerschaftlich einzubringen. Es ist uns aber nicht möglich, in allen Bereichen eine auf Dauer gültige Haltung unseres Kantons zu definieren, da insbesondere verschiedene Rahmenbedingungen wie das Regime mit Deutschland noch nicht klar sind. Wir erachten deshalb die nachfolgenden Ausführungen als eine erste Stellungnahme, die je nach Entwicklung und Ergebnis des SIL-Koordinationsprozesses weiter vertieft und/oder konkretisiert werden muss.

Es ist unserer Ansicht nach für den Flughafen Zürich wichtig, für die kommenden Jahrzehnte Rechtssicherheit und damit Planungssicherheit zu erhalten. Nur damit kann er seine Funktion als Verkehrsdrehscheibe und Motor der Schweizer Wirtschaft wahrnehmen.

#### **B. Bemerkungen zu den einzelnen Anträgen**

##### **Zu Antrag 1:**

Es ist wichtig, dass möglichst rasch nicht nur zwischen den beiden Staaten, sondern auch unter den Schweizer Kantonen rund um den Flughafen Zürich Rechtssicherheit geschaffen wird. Dies ist nur dann möglich, wenn im Rahmen des SIL-Prozesses möglichst rasch die zulässigen Flugvarianten für das An- und Abflugregime am Flughafen Zürich aufgezeigt werden, aus welchen das neue Objektblatt entwickelt wird. Erst nach Vorliegen eines überarbeiteten SIL-Objektblatts kann der Flughafen Zürich seinen Antrag für das definitive Betriebsreglement stellen. Dabei ist auch darauf zu achten, dass die Komplexität des Flugbetriebs nicht erhöht wird. Wichtig ist, dass als Messlatte das Konzept des sog. "acceptable safe" angewandt wird.

Es ist zwingend aufzuzeigen, wie geflogen wird, wenn der Staatsvertrag angenommen wird, aber die Pistenausbauten an der Piste 28/10 scheitern. In diesem Fall dürfte der Ruf laut werden, einen grossen Teil der gemäss Staatsvertrag zu übernehmenden Anflüge über den Süden abzuwickeln. Dieses nicht unrealistische Szenario lehnt der Kanton Zug entschieden ab. Der

angedachte Staatsvertrag ohne die Pistenverlängerung dürfte zu einer markanten Mehrbelastung der gesamten Bevölkerung mit Lärm führen.

**Zu Antrag 2:**

Ein allfälliges Scheitern des Staatsvertrags sollte unseres Erachtens nicht dazu führen, dass der SIL-Koordinationsprozess sich weiter verzögert. Für uns ist selbstverständlich, dass der Bund sich auch künftig dafür einsetzt, dass möglichst wenige Flugbewegungen über Schweizer Hoheitsgebiet abgewickelt werden.

**Zu Antrag 3:**

Die Kriterien, welche das UVEK für die Festlegung der künftig zulässigen Flugrouten über Schweizer Gebiet definiert hat (Lärmbelastung, Kapazität, Komplexität/Sicherheit) finden unsere Zustimmung. Wichtig für uns in diesem Zusammenhang ist, dass der Flughafen Zürich für die kommenden Jahrzehnte Entwicklungsmöglichkeiten hat, womit er als interkontinentale Drehscheibe (Hub-Funktion) weiterhin ein Motor der Schweizer Wirtschaft bleiben kann. Bei der Beurteilung der einzelnen Flugverkehrskonzepte und -varianten sind diese Kriterien konsequent anzuwenden und einer rein politischen Lärmverteilung vorzuziehen. Wir möchten weiter darauf hinweisen, dass auch der Süden, analog zum Osten, vor der Einführung der deutschen Durchführungsverordnung kaum Fluglärm (Anflüge) zu ertragen hatte. Dies ist im Fazit des Berichtes zu vermerken.

**Zu Antrag 4:**

Flugbetriebskonzepte und Flugbetriebsvarianten

Auch nach Verabschiedung des Staatsvertrags bleiben im Wesentlichen drei Flugbetriebskonzepte (Nord-, Ost- und Südkonzept), welche geflogen werden können. Dabei definieren BAZL und Flughafen zu Recht, das Nord- und Ostkonzept als Haupt-Flugbetriebskonzepte, wenn aufgrund der Vereinbarung mit Deutschland eine Änderung der Konzepte nötig ist, hat diese primär bei den beiden erwähnten Konzepten zu erfolgen.

Sie haben in Zusammenarbeit mit dem Flughafen Zürich darauf aufbauend fünf mögliche Flugbetriebskonzepte entwickelt, nämlich das Nordkonzept, das Konzept Straight 16, das Konzept CNA (gekröpfter Anflug), das Ostkonzept und das Südkonzept. Wir sind der Auffassung, dass diese fünf Grundkonzepte im Wesentlichen die möglichen An- und Abflugsysteme abbilden.

**Zu Antrag 5:**

Sie haben daraus fünf Flugbetriebsvarianten 2020 entwickelt, welche den eingangs erwähnten Kriterien Rechnung tragen. Dabei zeigen Sie auf, dass sowohl am Morgen als auch am Abend verschiedene Flugbetriebsvarianten möglich sind.

Das Südkonzept kann aufgrund der drei Eigenschaften (vgl. Ziffer 3) bei der Bewertung der Flugkonzepte und -varianten nicht prioritär geflogen werden, denn es bringt eine hohe Zahl von belärmten Personen und teilweise weniger Sicherheit als die anderen Konzepte, woraus sich eine tiefere Kapazität ableitet.

Wir sind mit Ihnen der Auffassung, dass am Abend ab 18.00 Uhr das Ostkonzept Anwendung finden soll (Abflüge Piste 32, Anflüge Piste 28). Für den Morgen wäre aus unserer Sicht ebenfalls bei Anwendung der erwähnten Kriterien das Ostkonzept anzuwenden, denn dieses führt gesamthaft zu weniger Fluglärm-betroffenen, stabilisiert den Flugbetrieb und reduziert die Komplexität des Flughafens. Aus unserer Sicht steht deshalb die Variante 2 (CNA) gemäss Seite 57 des Berichts zum SIL-Prozess im Vordergrund (vgl. Ziffer 7).

**Zu Antrag 6:**

Das Ostkonzept kann nur dann einen wesentlichen Beitrag leisten, wenn es durch Aus- und Umbauten der Piste 28 aufgewertet wird (sog. Ertüchtigung Ostkonzept). Wir stimmen diesen Um- und Ausbauten (Verlängerung Landepiste für Interkontinentalstartungen von allen Flugzeugtypen, Pistenumrollung zur Reduktion von Pistenkreuzungen und Schnellabrollwegen zur Verbesserung der Kapazität) zu. Gleiches gilt für die Verlängerung der Startpiste 32 für mehr kreuzungsfreie Interkontinentalstarts (siehe auch unsere Bemerkungen zum Antrag 1).

**Zu Antrag 7:**

Sofern der neu aufgezeigte gekröpfte Nordanflug (CNA-Konzept) sicherheitsmässig und technisch umgesetzt werden kann, ist dieses Flugregime im Rahmen des Ostkonzepts für uns eine weitere valable Option. Wir finden es richtig, dass die Flugverkehrswege beim CNA-Konzept aus Osten und Westen geführt werden können.

**Zu Antrag 8:**

Als dauerhafte Flugvariante nicht akzeptabel ist für uns das Konzept Straight 16, d.h. der direkte Abflug nach Süden über die Stadt Zürich und den Kanton Zug. Dieses Konzept weist mit Abstand am meisten lärm-belastete Personen über den Lärmgrenzwerten aus (fast drei Mal so viel Personen wie im Ostkonzept). Diese Personen befinden sich in sehr dicht besiedelten Gebieten des Flughafens und würden neu belärmt. Deshalb soll unserer Ansicht nach das Konzept Straight 16 nur bei ausserordentlichen Wettersituationen geflogen werden können. Eine Steigerung ausschliesslich zur Kapazitätserhöhung mittels des Konzepts Straight 16 lehnen wir ab.

**Zu Antrag 9:**

Um bei Anflügen möglichst wenig Lärm zu erzeugen, soll dem Grundsatz des continuous descent approach konsequent Nachachtung verschafft werden. Bei Abflügen Richtung Süden ist zudem zu prüfen, ob den Pilotinnen und Piloten nicht früher als bisher die freie Wahl der Flugroute zum Orientierungspunkt "GERSA" auf der Rigi ermöglicht wird.

**Zu Antrag 10:**

Gemäss den vorliegenden Unterlagen wird im Osten bei verschiedenen Konzepten (z.B. O 1.0n) in den Pufferbereich der militärischen Trainingsräume geflogen. Es erscheint uns sinnvoll, dass ausserhalb der Betriebszeiten des Militärflugplatzes Emmen die Starts Richtung GERSA direkt geflogen werden. Auf die heute notwendige Schleife via Zug ist zu verzichten. Damit kann der Flugweg verkürzt und die dicht bebauten Gebiete der Agglomeration Zug geschont werden.

**Zu Antrag 11:**

Mittels der heute technischen Möglichkeiten sollte die Streuung bei den Südanflügen von Westen möglichst reduziert und die Anflugroute ausserhalb der dicht bebauten Agglomeration Zug gelegt werden.

Wir hoffen, dass es Ihnen gelingt, nicht nur mit Deutschland, sondern auch mit den betroffenen Deutschschweizer Kantonen eine tragfähige Lösung zum Wohl des Lebens- und Wirtschaftsraums Schweiz zu finden. Wir sind gerne bereit, dazu unseren Beitrag zu leisten.

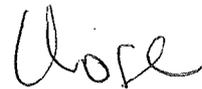
Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme.

Zug, 13. November 2012

Freundliche Grüsse  
Regierungsrat des Kantons Zug



Matthias Michel  
Landammann



Tobias Moser  
Landschreiber

Kopie an:

- Eidg. Parlamentarier des Kantons Zug
- Alle Zuger Einwohnergemeinden
- Staatskanzleien der Kantone Zürich, Schwyz, Aargau, St. Gallen, Schaffhausen, Thurgau
- Baudirektion
- Amt für Raumplanung
- Volkswirtschaftsdirektion