



REGIERUNGSGEBÄUDE, POSTFACH, 6301 ZUG
TELEFON 041 / 728 33 11, FAX 041 / 728 37 01
Internet: www.zug.ch

Herr Ständerat
Hans Lauri
Schwalbenweg 19
3110 Münsingen

Zug, 19. Februar 2002 ek

Sachplan Infrastruktur Luftfahrt - Stellungnahme des Kantons Zug zur Variantenwahl im Rahmen des SIL-Koordinationsprozesses

Sehr geehrter Herr Ständerat Lauri

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat die Kantone aufgefordert, im Rahmen des oben erwähnten SIL-Koordinationsprozesses eine Stellungnahme zur Variantenwahl und weiteren Eckwerten im Zusammenhang mit dem Flugregime am Flughafen Zürich-Kloten abzugeben. Gerne kommen wir dieser Aufforderung nach.

Vorbemerkung

Die Nachbarkantone des Kantons Zürich (Schwyz, Schaffhausen, Aargau, Thurgau und Zug, ohne St. Gallen) haben sich im Rahmen einer überkantonalen Koordinationskonferenz auf gemeinsame Aussagen betreffend das Verfahren, die Nachhaltigkeit/Ökologie, die Nachtruhe, die Anzahl Flugbewegungen, das sog. Lärmkorsett, die Ausschöpfung des Staatsvertrags und die Grundsätze der Anbindung der An- und Abflugrouten an die internationalen Luftstrassen über der Schweiz geeinigt. Der Kanton Zug unterstützt diese Anträge, damit dadurch der notwendige Ausbau des Flughafens Zürich-Kloten möglich bleibt. Wir gewichten die Anliegen der Bevölkerung ebenso hoch wie die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens und sind deshalb der Meinung, dass die vorgeschlagenen Eckwerte einen sinnvollen Kompromiss und damit Interessenausgleich ermöglichen.

Leider konnten sich die Nachbarkantone auf politischer Ebene nicht auf die Weiterbearbeitung einer Tages- bzw. Nachtflugvariante einigen. Der Kanton Zug bedauert dies, nachdem auf technischer Ebene eine solche Einigung erreicht werden konnte.

Ausgangslage für den Kanton Zug

Der Kanton Zug muss bereits heute eine grössere Zahl Starts über sein Kantonsgebiet in Kauf nehmen und leistet damit einen Beitrag zur "Demokratisierung des Fluglärms" in der deutschsprachigen Schweiz. Diese Demokratisierung darf unseres Erachtens aber nicht oberste Richtschnur für den weiteren Ausbau des Flughafens und damit verbunden des Flugregimes sein. Diese haben vielmehr auch nach wirtschaftlichen und zwar volkswirtschaftlichen wie betriebswirtschaftlichen Aspekten sowie Sicherheitsaspekten zu erfolgen. Wir stellen fest, dass sämtliche der neuen Flugvarianten eine Mehrbelastung des Kantons Zug und seiner Bevölkerung zur Folge haben werden, da diese je nach Variante entweder zu lärmintensiven Starts oder zu neuen Landeüberflügen führen werden. Diese Situation ist für den Kanton Zug schlecht und nur verkraftbar, weil mit den vorgeschlagenen Eckwerten die gesetzlich vorgeschriebenen Lärmgrenzwerte im Kanton Zug nicht überschritten werden. Wir sind uns aber wohl bewusst, dass der Lärm von empfindlichen Bürgerinnen und Bürgern trotzdem als störend empfunden werden wird, was für die politische Diskussion eine schwierige Ausgangslage bedeutet. Eine gegenüber heute markante Zunahme von Flugbewegungen über den Kanton Zug lehnen wir deshalb ab.

Ergänzende Bemerkungen zur gemeinsamen Stellungnahme der Nachbarkantone

a) Variantenwahl

Der Kanton Zug spricht sich für eine Weiterbearbeitung der Tagesvariante „Olive“ aus. Die vom runden Tisch eingebrachten Varianten erachten wir nicht als offizielle Varianten im Rahmen des SIL-Prozesses, weshalb wir mit einer Weiterbearbeitung nur dann einverstanden sind, wenn der Kanton Zürich eine entsprechende Weiterbearbeitung verlangt, was in der Zwischenzeit geschehen ist.

Bei der Weiterbearbeitung der Variante „Olive“ sind wir der Auffassung, dass diese nicht einfach übernommen werden kann, sondern soweit möglich 100'000 Landungen von Norden als Variantenergänzung einfliessen müssen. Dafür sind die Landungen auf den Pisten 10 und 34 zu reduzieren. Entsprechend sind auch die Starts von Norden auf die Ost- und Westrouten zu verlegen.

Der Regierungsrat hat sich auch mit den vom Regierungsrat des Kantons Zürich zur Weiterbearbeitung vorgeschlagenen Varianten „Orange“ und „Violett“ auseinandergesetzt. Beide Varianten schöpfen das im Staatsvertrag mit Deutschland vereinbarte Kontingent von 100'000 Landungen aus Norden nicht aus, was unserer Meinung nach aber nötig ist, da sonst gegenüber heute zusätzliche Landungen über die südliche Deutschschweiz erfolgen. Eine wie vom Kanton Zürich vorgeschlagene Variante „Orange“ mit mehr Landungen aus Norden schränkt unserer Ansicht nach die Starts nach Norden dieser Variante ein, weshalb sie nicht weiter bearbeitet werden sollte, denn die Starts müssten nach Süden und Westen umgelegt werden. Ähnliches gilt für die Variante „Violett“. Damit werden beide Varianten der Variante „Olive“ sehr ähnlich, weshalb diese Variante, wie vorerwähnt ausgeführt, weiter bearbeitet werden sollte.

Für die Nacht ist für den Kanton Zug nur die Variante „Unique-Standard“ akzeptabel. Bei den vorgeschlagenen Tag- und Nachtvarianten ist für den Kanton Zug ausschlaggebend, dass die Zahl der belärmten Personen im Vergleich zu anderen Varianten relativ tief ist und damit zur Lebensqualität der Bevölkerung beiträgt.

b) Langfristige Varianten

Das Papier der Nachbarkantone äussert sich nicht zu den vorgeschlagenen Varianten, die einen Ausbau des Flughafen-Pistensystems bedingen. Diesbezüglich steht für den Kanton Zug klar die Variante „Grün“ mit einem neuen parallelen Pistensystem im Vordergrund.

c) Anbindung an die internationalen Luftstrassen

Mit Bezug auf die Anbindung an die internationalen Luftstrassen verlangt der Kanton Zug eine Verlegung der Zubringerstrassen nach Westen bei Starts nach Westen und Norden auf die Luftstrasse A9 (vgl. Skizze).

Wir verlangen, dass bei den weiter zu bearbeitenden Varianten die Starts auf der Piste 16/34 nach Süden nicht direkt über Zug in die Luftstrasse A9, sondern gemäss der qualifizierten Architektenskizze vom 22. November 2001 geführt werden, welche wir als Basis für unsere Stellungnahme als verbindlich erachten. Sollten entgegen dieser Skizze Direktführungen erfolgen, verlangen wir eine Reduktion der Starts nach Süden und behalten uns eine generelle Neu Beurteilung der Situation vor.

d) Flottenmix

Zudem verlangen wir, dass Unique Zürich Airport weiterhin konsequent z.B. mit erhöhten Landegebühren dafür sorgt, dass weniger laute Flugzeuge (besserer Flottenmix) in Zürich starten und landen können.

Der Kanton Zug sieht diese Stellungnahme als Akt der Solidarität mit anderen stärker belärmten Regionen in der deutschsprachigen Schweiz, ist aber nicht bereit, noch mehr Lärmimmissionen als mit den erwähnten Eckwerten bzw. Varianten zu verkraften; dies wegen der dichten Besiedlung in unserem Kanton.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme und behalten uns eine abweichende Stellungnahme vor, sofern zusätzliche Unterlagen im Rahmen des SIL-Koordinationsprozesses zu neuen Erkenntnissen führen.

Mit freundlichen Grüssen

REGIERUNGSRAT DES KANTONS ZUG

Der Landammann Der Landschreiber

Hanspeter Uster Tino Jorio

Beilagen:

- Stellungnahme der Nachbarkantone
- Tagesvariante „Olive“
- Nachvariante „Unique Standard“
- Vorschlag Anbindung an die internationalen Luftstrassen

Kopien an:

- Bundesamt für Zivilluftfahrt, Maulbeerstrasse 9, 3003 Bern
- Kantone Zürich, Aargau, Thurgau, Schwyz, Schaffhausen, St. Gallen
- Volkswirtschaftsdirektion (3)
- Amt für Raumplanung
- Amt für Umweltschutz