

## REGIERUNGSRAT

3. April 2024

24.18

**Interpellation Robert Müller, SVP, Freienwil (Sprecher), Sander Mallien, GLP, Baden, Isabelle Schmid, Grüne, Tegerfelden, Dr. Philipp Laube, Mitte, Lengnau, Manuela Ernst, GLP, Wettlingen, Alain Burger, SP, Wettlingen, Petra Kuster, SVP, Neuenhof, Werner Scherer, SVP, Killwangen, Thomas Zollinger, SVP, Würenlos, Gabriel Lüthy, FDP, Widen, Rita Brem-Ingold, Mitte, Oberwil-Lieli, vom 16. Januar 2024 betreffend Objektblatt SIL-Flughafen Zürich – gefordert werden ein korrektes Richtplanverfahren und raumplanerische Sicherheit für die mittelbare Zukunft; Beantwortung**

---

I.

Text und Begründung der Interpellation wurden den Mitgliedern des Grossen Rats unmittelbar nach der Einreichung zugestellt.

II.

Der Regierungsrat antwortet wie folgt:

### Vorbemerkungen

Der Flughafen Zürich hat für den Kanton Aargau eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung. Einerseits schafft er viele Arbeitsplätze für Personen mit Wohnsitz im Kanton Aargau. Andererseits sind die europäischen und interkontinentalen Direktverbindungen über den Flughafen Zürich für die Erhaltung und Neuansiedlung von international ausgerichteten Unternehmen im Aargau von grosser Bedeutung. Als Wirtschaftsstandort ist der Kanton Aargau an direkten Verbindungen zu den grossen Zentren in der ganzen Welt interessiert.

Gleichzeitig ist der Kanton Aargau nach dem Standortkanton Zürich auch der am meisten mit Fluglärm des Flughafens Zürich belastete Kanton. Rund 10 % der nachts vom Fluglärm stark gestörten Personen wohnen im Kanton Aargau (vgl. Zürcher Fluglärmindex 2022, Empa-Bericht vom 25. Oktober 2023, Highly Sleep Disturbed [HSD] aufgeschlüsselt nach Gemeinden und Kantonen, 2013–2019). Der Kanton Aargau setzt sich dafür ein, dass die Auswirkungen auf Bevölkerung und Raumplanung begrenzt und möglichst vermindert werden. Die Fluglärmimmissionen sind einzugrenzen, um die gute Wohn- und Lebensqualität im Kanton Aargau zu erhalten. Zudem setzt sich der Kanton Aargau dafür ein, dass die gesetzlichen Rahmenbedingungen von der Flughafen Zürich AG als Betreiberin des Flughafens eingehalten werden.

Im Weiteren wird auf die Beantwortung der (24.22) Interpellation Sander Mallien, GLP, Baden (Sprecher) (...), vom 16. Januar 2024 betreffend Objektblatt SIL-Flughafen Zürich – gefordert wird fairere Belastungsverteilung zwischen den Kantonen verwiesen.

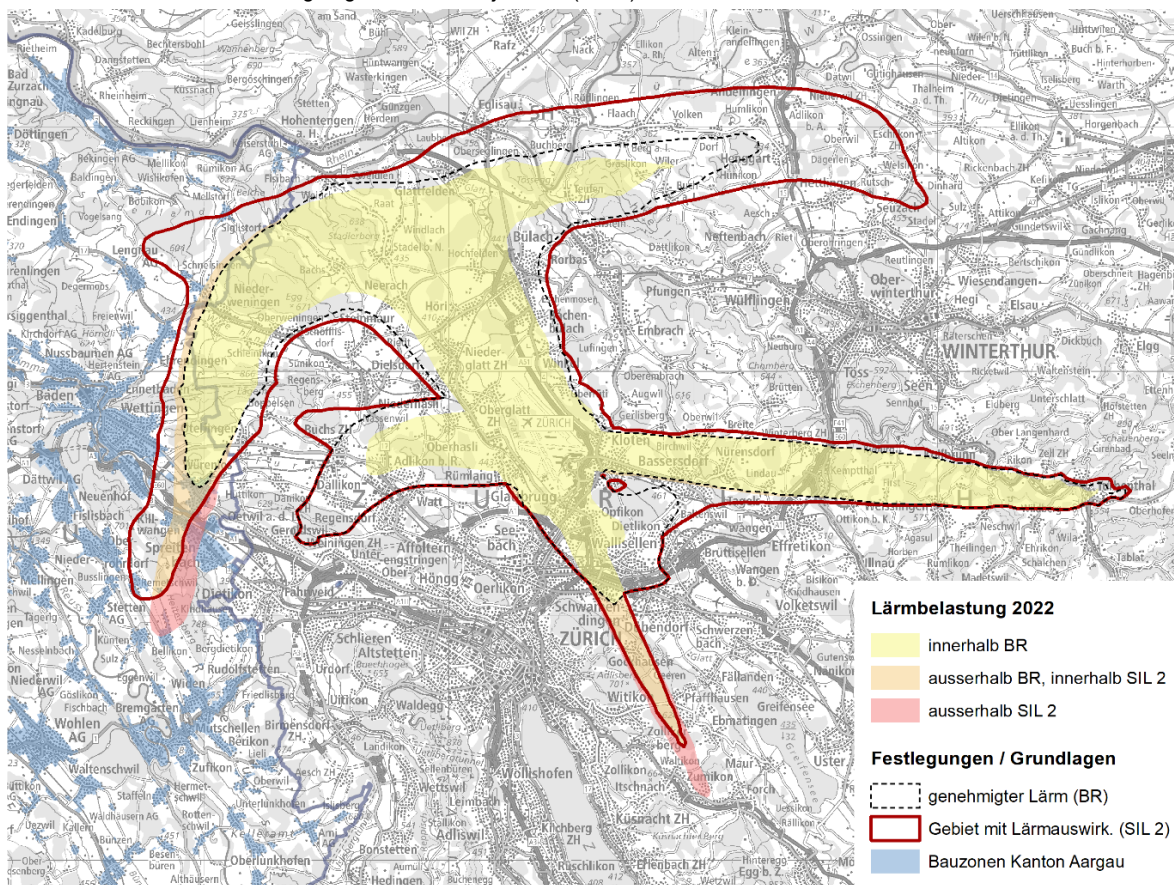
## Flugbewegungen und Lärmbelastung im Betriebsjahr 2022

Die Flugbewegungszahlen, insbesondere der Grossraumflugzeuge, sind im Betriebsjahr 2022 gegenüber dem Vorjahr 2021 deutlich angestiegen. Bei den Starts und Landungen in der 1. Nachtstunde (22.00 Uhr bis 23.00 Uhr) und in der 2. Nachtstunde (23.00 Uhr bis 05.00 Uhr) wurde bereits wieder das Niveau von vor der Pandemie (2019) erreicht.

Im Vergleich zu 2021 hat die Fluglärmbelastung im Jahr 2022 über dem Kanton Aargau am Tag um rund 3 dB zugenommen. In der 1. Nachtstunde (22.00 Uhr bis 23.00 Uhr) hat der Fluglärm im Vergleich zum Vorjahr um rund 1 dB zugenommen. In der 2. Nachtstunde (23.00 Uhr bis 05.00 Uhr) hat der Fluglärm im Vergleich zum Jahr 2021 um rund 5 dB zugenommen und hat das Niveau von vor der Pandemie (2019) erreicht, respektive sogar um rund 1 dB übertroffen. Dies hat zur Folge, dass auch die massgebenden Grenzwertkurven (Umhüllende Tages- und Nachtgrenzwertkurve) deutlich grösser geworden sind und die Grenzwertkurven des genehmigten Lärms deutlich überragen (siehe Abbildung 1). Erstmals seit 2019 sind die Planungswerte der Empfindlichkeitsstufe ES II (reine Wohngebiete) in Teilen des Siedlungsgebiets von Bellikon, Killwangen, Remetschwil, Schneisingen, Spreitenbach, Wettingen und Würenlos wieder überschritten.

Zudem lag die Fluglärmbelastung sowohl im Westen als auch im Süden des Flughafens ausserhalb des Gebiets mit Lärmauswirkungen gemäss SIL-Objektblatt (siehe Abbildung 1). Die Überschreitung im Osten der Stadt Zürich ist auf die Südanflüge in der 1. Nachtstunde zurückzuführen. Für die Überschreitung im Kanton Aargau waren die verspäteten Starts in der 2. Nachtstunde ausschlaggebend.

**Abbildung 1:** Vergleich der Lärmbelastung 2022 mit dem genehmigten Lärm gemäss gültigem Betriebsreglement (BR) und dem Gebiet mit Lärmauswirkungen gemäss SIL-Objektblatt (SIL 2)



Dargestellt sind jeweils die Grenzwertkurven für den Planungswert ESII.

## Rechtliche und planerische Grundlagen

Die Gesetzgebung über die Luftfahrt ist Sache des Bundes (Art. 87 Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft). Die unmittelbare Aufsicht hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL). Es ist zuständig für den Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL). Zudem ist das BAZL die Genehmigungsbehörde bei Änderungen des Betriebsreglements und in Plangenehmigungsverfahren.

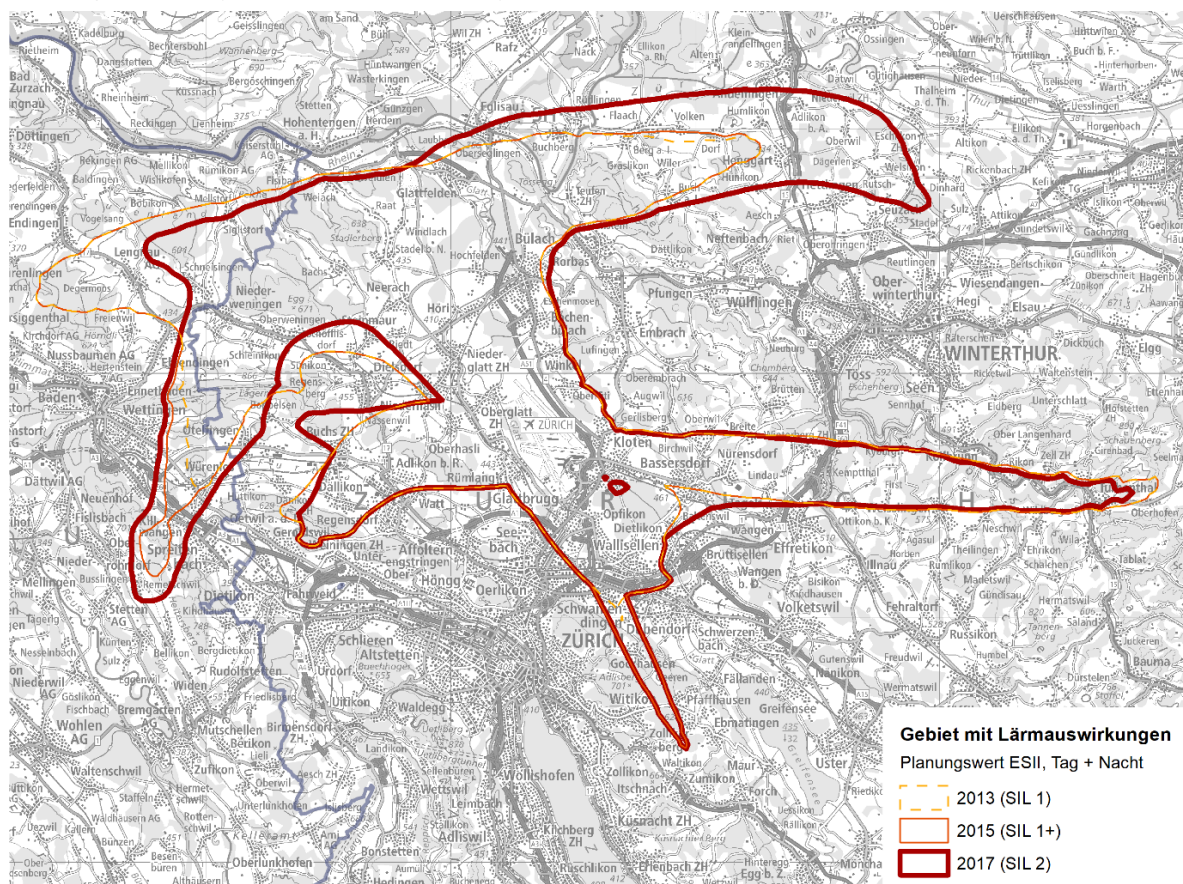
## Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL)

Der SIL legt die Ziele und Vorgaben für die Infrastruktur der Zivilluftfahrt der Schweiz behördenverbindlich fest. Das SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich definiert die Rahmenbedingungen für den Ausbau und künftigen Betrieb des Flughafens. Es ist Grundlage für die Genehmigung des Betriebsreglements und für die Bewilligung von Infrastrukturanlagen im Plangenehmigungsverfahren.

Die Erstfassung des SIL-Objektblatts zum Flughafen Zürich (SIL 1) wurde am 26. Juni 2013 durch den Bundesrat verabschiedet. Mit der am 18. September 2015 erfolgten Änderung "SIL 1+" wurde die Grundlage für das Betriebsreglement 2014 gelegt. Das Gebiet mit Lärmauswirkungen wurde im Limmattal vergrössert (siehe Abbildung 2).

Mit der Anpassung "SIL 2" vom 23. August 2017 wurden die Voraussetzungen geschaffen für das Betriebsreglement 2017 (BR 2017; unter anderem Betrieb auf verlängerten Pisten 28 und 32). Das Gebiet mit Lärmauswirkungen wurde im Surbtal verkleinert, hingegen im Limmattal wegen des Nachtbetriebs erneuert vergrössert (siehe Abbildung 2).

Abbildung 2: Entwicklung des Gebiets mit Lärmauswirkungen im SIL-Prozess



Die jüngste Anpassung des SIL-Objektblatts vom 11. August 2021 führte zu keinen wesentlichen Veränderungen für den Kanton Aargau. Die Anpassung beinhaltet redaktionelle Überarbeitungen sowie die Aktualisierung des Gebiets mit Hindernisbegrenzung. Das Bundesverwaltungsgericht hat

am 7. September 2021 betreffend Lärmauswirkungen im mit dem "SIL 2" vergrösserten Gebiet entschieden. Untenstehend in der Antwort zur Frage 2 sind Ausführungen festgehalten, wie der Kanton Aargau darauf reagiert hat.

### **Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung (DVO)**

Massgebend für den Flugbetrieb am Flughafen Zürich ist nebst den schweizerischen Regelungen die 2003 von Deutschland einseitig erlassene 220. Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung (DVO). Mit ihr schränkt Deutschland die Anflüge durch den süddeutschen Luftraum morgens und abends mit strikten Sperrzeiten ein: Montag bis Freitag von 21.00 Uhr bis 7.00 Uhr und an Wochenenden und Feiertagen in Baden-Württemberg von 20.00 Uhr bis 9.00 Uhr.

### **Betriebsreglement**

Das Betriebsreglement enthält allgemeinverbindliche Festlegungen des Flugbetriebs wie Betriebszeiten oder An- und Abflugrouten. Voraussetzung für die Genehmigung des Betriebsreglements ist das jeweilige SIL-Objektblatt.

Am 29. März 2005 wurde das "vorläufige Betriebsreglement" durch das BAZL erlassen. Dagegen erhoben der Kanton Aargau und andere Beschwerde. Gestützt auf den Entscheid des Bundesgerichts 1C\_58/2010 vom 22. Dezember 2010 genehmigte das BAZL am 15. April 2011 das angepasste, vorläufige Betriebsreglement. Der heutige Betrieb des Flughafens Zürich ist im Betriebsreglement vom 30. Juni 2011 geregelt. Änderungen werden laufend kommuniziert. Aufgrund der ausstehenden Ratifizierung des Staatsvertrags durch Deutschland sind weiterhin die Vorgaben der DVO einzuhalten. Daraus ergeben sich die Betriebszeiten für den ordentlichen Betrieb von 06.00 bis 23.00 Uhr mit der Möglichkeit des Verspätungsabbaus bis 23.30 Uhr sowie die drei Betriebskonzepte Nord-, Ost- und Südkonzept.

Die Flughafen Zürich AG beantragte am 25. Oktober 2013 das Betriebsreglement 2014 (BR 2014) mit folgenden, wesentlichen Punkten und Auswirkungen auf den Kanton Aargau:

- Anpassung FL80-Regel<sup>1</sup> (ermöglicht mehr Nordstarts mit anschliessender Rechtskurve, dadurch weniger Nachtbetrieb über dem Kanton Aargau)
- Entflechtung der An- und Abflugrouten im Ostkonzept
- Entflechtung Südkonzept (mit neuer Nordstart-Route über Wohlen/Muri statt Mutschellen)
- Entflechtung Bisenkonzept (spätere Linkskurve bei Südstarts, höherer Überflug im Kanton Aargau)
- Lockerung der Mindestflughöhe bei Starts ab Piste 32 (Reduktion von Verspätungen dank kürzerer Rollwege)

Das BAZL genehmigte das Betriebsreglement 2014 am 14. Mai 2018 teilweise, das heisst insbesondere ohne die Entflechtung nach dem Ostkonzept aufgrund der fehlenden Zustimmung Deutschlands.

Die Flughafen Zürich AG beantragte bereits vorher am 10. Oktober 2017 das Betriebsreglement 2017 (BR 2017) mit folgenden, wesentlichen Punkten und Auswirkungen auf den Kanton Aargau:

- Entflechtung der Abflugrouten ab Piste 28 (neue Route über Ostaargau, insbesondere Ober- und Niederrohrdorf; gleichzeitig werden jedoch Flüge mit Destination im Osten bereits vor der Kantongrenze abdrehen, wodurch ca. 40'000 jährliche Überflüge im Kanton Aargau wegfallen sollten)

---

<sup>1</sup> In der Nacht startende Flugzeuge dürfen aus Gründen des Lärmschutzes erst nach Erreichen einer Flughöhe von 8'000 ft ü.M. beziehungsweise ab Flugfläche 80 die vorgegebene Flugroute verlassen.

- Anpassung der Startrouten ab Piste 16 (erweiterte Linkskurve, höherer Überflug im Kanton Aargau)
- neues Bisenkonzept mit ausschliesslich Starts ab Piste 16 geradeaus
- Flexibilisierung der Pistenöffnungszeiten (frühere Starts nach Westen ab Piste 28)

Das BR 2014 wurde am 7. September 2021 durch das Bundesverwaltungsgericht teilweise ans BAZL zurückgewiesen. In der Folge sistierte das BAZL das Verfahren zum BR 2017 am 7. Dezember 2021.

### **Plangenehmigungsverfahren**

Bauten und Anlagen, die ausschliesslich oder mehrheitlich für den Betrieb eines konzessionierten Flugplatzes wie den Flughafen Zürich genutzt werden, dürfen nur nach Genehmigung durch das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation gebaut werden.

Für den Neubau des Docks A und des Kontrollturms am Flughafen Zürich eröffnete das BAZL am 9. November 2023 als verfahrensleitende Behörde das Plangenehmigungsverfahren. Die in der Abstimmung vom 3. März 2024 des Kantons Zürich angenommenen Verlängerungen der Pisten 28 und 32 sind nicht Bestandteil des Verfahrens zum Dock A und zum Kontrollturm. Der Flughafen Zürich wird dazu einen separaten Antrag beim BAZL stellen. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Pistenverlängerungen in den rechtsgültigen Teilen des SIL 2 planungsrechtlich vorgesehen sind.

### **Richtplan Kanton Aargau**

Der kantonale Richtplan steuert und koordiniert die räumliche Entwicklung im Kanton Aargau. Er zeigt, wie die raumwirksamen Tätigkeiten des Bundes, des Kantons und der Gemeinden aufeinander abgestimmt werden.

Am 27. Juni 2023 hat der Grosse Rat mit dem ersten Paket der Gesamtüberprüfung (GÜP 1) die Anpassung des Richtplans 2011 an die geänderten Verhältnisse und neuen kantonalen Strategien, vor allem in den Bereichen Energie und Mobilität, beschlossen. Zwei weitere Pakete zur Aktualisierung des Richtplans 2011 werden folgen.

Im Richtplankapitel M 7.1 Flugverkehr wurden im Rahmen von GÜP 1 die Abgrenzungslinie und weitere Festlegungen des Bundes im SIL-Objektblatt als raumplanerische Ausgangslage übernommen. Das durch den Kanton Aargau betriebene Monitoring der Flugbewegungen vom und zum Flughafen Zürich wurde verlängert. Das Monitoring umfasst den anhand von Radaraufzeichnungen der Flugwege ermittelten Routenindex und den Betrieb einer Fluglärm-Messstation in Bellikon (Richtplankapitel M 7.1, Planungsanweisung 2.2).

Die weiteren Beschlüsse, unter anderem dass sich der Regierungsrat für den Schutz der Bevölkerung vor übermässiger Lärmbelastung einsetzt und insbesondere die Immissionsgrenzwerte der Lärmschutz-Verordnung (LSV) im gesamten Siedlungsgebiet einzuhalten sind, wurden beibehalten.

### **Überwachung des Flugbetriebs**

Der Kanton erarbeitet eigene Grundlagen, um die vom Flughafen Zürich ausgehende Lärmbelastung im Aargau unabhängig beurteilen zu können. Seit 2008 betreibt der Kanton Aargau eine Fluglärm-Messstation in Bellikon. Zudem hat der Kanton Aargau ein eigenes Controllingsystem erarbeitet, um anhand der Radaraufzeichnungen der nationalen Flugsicherung Skyguide und des daraus errechneten Routenindex den Flugbetrieb ausgehend vom Flughafen Zürich über dem Kanton Aargau zu kontrollieren (vgl. Jahresbericht Routenindex 2022 vom 26. Juni 2023 unter [www.ag.ch/flugverkehr](http://www.ag.ch/flugverkehr)<sup>2</sup>).

<sup>2</sup> [www.ag.ch/flugverkehr](http://www.ag.ch/flugverkehr) > Resultate Routenindex

Dank dieser Instrumente kann der Kanton Aargau den jährlichen Lärnmachweis des Flughafens Zürich kritisch überprüfen. Die aktuelle Stellungnahme zuhanden des BAZL zum Nachweis der Lärmbelastung im Betriebsjahr 2022 ist ebenfalls online verfügbar unter [www.ag.ch/anhörungen](http://www.ag.ch/anhörungen)<sup>3</sup>. Von der Kritik des Regierungsrats am nächtlichen Fluglärm wurde anfangs 2024 in zahlreichen Medien berichtet – unter anderem im SRF Regionaljournal<sup>4</sup>, in der Aargauer Zeitung<sup>5</sup> und im Tages-Anzeiger<sup>6</sup>.

Bereits in den Jahren vor der Pandemie hat der Regierungsrat mehrmals gefordert, dass der Flughafen Zürich die Verspätungen reduzieren muss. Im Sommer 2018 konnte ein Teilerfolg erzielt werden. Das BAZL hat erstmals Massnahmen gegen die Überschreitung der zulässigen Fluglärmbelastung am späten Abend angeordnet. Mit Verfügung vom 23. Juli 2018 begrenzte das BAZL die Anzahl Slots (Zeitfenster im Flugplan) für Starts und Landungen am späten Abend (*slot freeze*). Die Anzahl zugelassener Slots für Landungen ab 21.00 Uhr wurde auf maximal 32 pro Stunde, für Landungen ab 22.00 Uhr auf maximal 24 pro Stunde und für Starts nach 22.20 Uhr bis Betriebsschluss auf maximal elf reduziert.

### Zur Frage 1

"Wie gedenkt der Regierungsrat die Aargauer Gemeinden/Regionen wieder ins Boot zu holen, damit die Raumentwicklungs-Rechtssicherheit bei betroffenen Gemeinden im Lärm-Perimeter des Flughafens Zürich-Kloten gewährleistet ist?"

Bei allen Verfahren zum Flughafen Zürich, die wesentliche Auswirkungen für den Kanton Aargau mit sich bringen oder bringen werden, hat das Departement Bau, Verkehr und Umwelt jeweils eine Informationsveranstaltung durchgeführt. An diesen sogenannten Panel Flughafen waren nebst dem Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt auch Vertretende der Flughafen Zürich AG anwesend. Die Informationsveranstaltungen richteten sich an Gemeinden, Planungsverbände, Interessens- und Wirtschaftsorganisationen sowie Bürgerbewegungen. Ziel dieser Veranstaltungen war und ist, den Kanton Aargau in Angelegenheiten des Flugverkehrs beim Bund mit einer Stimme zu vertreten.

Bisher wurden 22 Informationsveranstaltungen durchgeführt. Die letzte fand am 11. September 2018 in Wettingen statt. Dort stellten der Kanton Aargau und der Flughafen Zürich das BR 2017 vor und zeigten die Auswirkungen auf den Kanton Aargau. Ein weiteres Panel Flughafen wird durchgeführt, sobald die Grundlagen des BAZL zur Überarbeitung des SIL-Objektblatts vorliegen.

### Zur Frage 2

"Was hat der Regierungsrat nach bekannt werden der notwendigen Überprüfung des SIL-Objektblatts Flughafen Zürich und der Richtpläne in den Kantonen Zürich, Schaffhausen und Aargau betreffend Lärmauswirkungen der Abend- und Nachtstunden (vgl. MM BVGer) im neu zu erarbeitenden Objektblatt SIL-(2) und deren Festsetzung bereits unternommen?"

Mit Urteil vom 7. September 2021 stellte das Bundesverwaltungsgericht fest, dass das mit "SIL 2" vergrösserte Gebiet mit Lärmauswirkungen im Objektblatt nicht korrekt dargestellt ist. Bevor ein neues Betriebsreglement genehmigt werden kann, ist deshalb das SIL-Objektblatt anzupassen. Die Überarbeitung des SIL-Objektblatts erfolgt – wie in allen Sachplan-Verfahren üblich – in Zusammenarbeit des Bundes mit den betroffenen Kantonen. Der Regierungsrat hat das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 7. September 2021 sorgfältig analysiert. Die Überarbeitung des SIL-Objektblatts hat jedoch durch das BAZL zu erfolgen. Wie oben ausgeführt, stellte das BAZL im Sommer

---

<sup>3</sup> [www.ag.ch/anhörungen](http://www.ag.ch/anhörungen) > Vernehmlassungsverfahren des Bundes (Suchbegriff: Flughafen)

<sup>4</sup> <https://www.srf.ch/audio/regionaljournal-aargau-solothurn/aargauer-regierung-stoert-sich-am-naechtlchen-fluglaerm?id=12515837>

<sup>5</sup> <https://www.aargauerzeitung.ch/aargau/kanton-aargau/fluglaerm-offensichtlich-ungenuegend-aargauer-regierung-kritisiert-flughafen-zuerich-id.2561877>

<sup>6</sup> <https://www.tagesanzeiger.ch/fluglaerm-ungenuegend-aargauer-regierung-kritisiert-zuercher-flughafen-811779587807>

2023 die Überarbeitung des SIL-Objektblatts in Aussicht und teilte Ende 2023 eine Verzögerung dieser Arbeiten mit. Der Kanton Aargau hat das BAZL aufgefordert, ihn von Beginn an bei den Arbeiten und vorgesehenen Vorkonsultationen miteinzubeziehen.

### **Zur Frage 3**

"Wie gedenkt der Regierungsrat die Lärmgrenzwerte von unabhängiger Seite transparent und unabhängig ermitteln zu lassen?"

Der Regierungsrat setzt sich mit folgenden Massnahmen für die Interessen des Kantons Aargau und für den Schutz der Aargauer Bevölkerung ein.

Im August 2008 wurde eine Fluglärm-Messstation in Bellikon in Betrieb genommen. Damit wurde der (07.116) Auftrag Franz Nebel, Bad Zurzach (Sprecher) (...), vom 8. Mai 2007 betreffend Verhinderung der neu geplanten Flugro umgesetzt. Darin wird unter anderem "*die Einrichtung und Durchsetzung eines messbaren Kontrollsystems über die Eckwerte mit definierten Sanktionsmöglichkeiten*" verlangt. Die damalige CVP-Fraktion hatte das (03.155) Postulat betreffend Schutz des Nord- und Ostaargaus vor diskriminierendem Fluglärm des Flughafens Zürich am 24. Juni 2003 eingereicht. Damit hatte sie den Regierungsrat unter anderem aufgefordert, sich zum Schutz des Zurzibiets und der Region Baden/Limmattal/Mutschellen vor übermässigem Fluglärm vehement für eine ausgewogene Verteilung der Flugbewegungen einzusetzen. Die Lärmmessungen ermöglichen unter anderem die Beantwortung von Anfragen aus der Bevölkerung von Personen, die den allgemeinen Auskünften des Flughafens Zürich kaum Vertrauen schenken. Durch die langfristigen Messungen liegen mehrjährige und verständliche Daten vor. Diese werden jeweils in einem Jahresbericht auf der kantonalen Webseite<sup>7</sup> veröffentlicht.

Zudem hat der Kanton Aargau 2008 ein eigenes Kontrollsystem erarbeitet, um anhand der Radaraufzeichnungen der nationalen Flugsicherung Skyguide und des daraus errechneten Routenindex den Flugbetrieb ausgehend vom Flughafen Zürich über dem Kanton Aargau zu kontrollieren. Seitdem wird jährlich ein Bericht erstellt und ebenfalls auf der kantonalen Webseite<sup>8</sup> veröffentlicht.

Die beiden Monitoring-Werkzeuge dienen dazu, die Einhaltung der festgelegten Regeln jederzeit überprüfen zu können und Veränderungen rasch zu erkennen. Bei Abweichungen ermöglichen sie dem Regierungsrat zielgerichtete Interventionen bei den zuständigen Stellen. Zukünftige Änderungen des Flugbetriebs können mit den Werkzeugen verlässlich beurteilt und an den Vorgaben des Richtplans gemessen werden.

### **Zur Frage 4**

"Welche Regionalplanungsverbände und Interessengemeinschaften gedenkt der Regierungsrat in das Verfahren mit einzubeziehen?"

Wie bereits in der Antwort zur Frage 2 erwähnt, werden voraussichtlich die Informationsveranstaltungen (Panel Flughafen) im Rahmen der Überarbeitung des SIL-Objektblatts weiterhin durchgeführt. Vor Kenntnis der konkreten Änderungen im SIL-Objektblatt erscheint es aber wenig zweckmässig, den Adressatenkreis näher zu definieren. Der Regierungsrat wird auf die betroffenen Institutionen zugehen und deren Anliegen aufnehmen.

---

<sup>7</sup> [www.ag.ch/flugverkehr](http://www.ag.ch/flugverkehr) > Resultate Fluglärm-Monitoring

<sup>8</sup> [www.ag.ch/flugverkehr](http://www.ag.ch/flugverkehr) > Resultate Routenindex

## **Zur Frage 5**

"Wie und wann setzt sich der Regierungsrat für die betroffenen Aargauischen Regionen beim BAZL für das Anstehende Verfahren ein?"

In regelmässigen Abständen finden seit über 20 Jahren Aussprachen des Vorstehers des Departements Bau, Verkehr und Umwelt sowie der Sachbearbeitenden mit den Entscheidungsträgern des Bundes und der Flughafen Zürich AG statt. Der Regierungsrat bringt seine Interessen in allen Verfahren zu Planungen und Vorlagen im Bereich der Luftfahrt zuhanden der zuständigen Bundesbehörden ein. Die Stellungnahmen sind online verfügbar: [www.ag.ch/anhörungen](http://www.ag.ch/anhörungen) > Vernehmlassungsverfahren des Bundes (Suchbegriff: Flughafen). Gleichzeitig wird die strategische Zusammenarbeit mit den anderen Nachbarkantonen des Flughafens, insbesondere Thurgau und Schaffhausen, gepflegt.

Die Überarbeitung des SIL-Objektblatts erfolgt – wie in allen Sachplan-Verfahren üblich – in Zusammenarbeit des Bundes mit den betroffenen Kantonen. Die Mitwirkung der Gemeinden ist im Rahmen der öffentlichen Auflage vorgesehen. Das überarbeitete SIL-Objektblatt wird in sämtlichen Kantonen und Gemeinden, die von den Änderungen betroffen sind, öffentlich aufgelegt. Zurzeit ist noch offen, wann die öffentliche Auflage erfolgen wird, da vorerst die Vorarbeiten des BAZL abzuwarten sind. Die Anliegen der Regionen, Gemeinden und namentlich der Bevölkerung werden so im Rahmen des beantragten Einbezugs des Kantons Aargau in die Überarbeitung des SIL-Objektblatts einfließen.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 2'519.–.

**Regierungsrat Aargau**