

Interpellation Dr. Bernhard Scholl, FDP, Möhlin, vom 3. Juli 2012 betreffend Auswirkungen der Einigung zwischen der Schweiz und Deutschland auf den Fluglärm im Kanton Aargau; Beantwortung

Aarau, 5. September 2012

12.191

I.

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

II.

Der Regierungsrat antwortet wie folgt:

Grundsätzliches

Am 2. Juli 2012 gab Bundesrätin Doris Leuthard bekannt, dass sich die Verhandlungsdelegationen auf einen Staatsvertragsentwurf geeinigt haben. Der Staatsvertrag wurde am 4. September 2012 von Bundesrätin Doris Leuthard und Verkehrsminister Peter Ramsauer paraphiert. Der Vertrag sieht im Wesentlichen vor, dass die heutigen Sperrzeiten gemäss Deutscher Verordnung (an Werktagen 21.00–07.00 Uhr; an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen 20.00–09.00 Uhr) durch eine neue einvernehmliche Regelung ersetzt werden:

- Landungen von Norden über deutsches Hoheitsgebiet sind zukünftig zwischen 06.30 Uhr und 18.00 Uhr (werktags) beziehungsweise zwischen 09.00 Uhr und 18.00 Uhr (Wochenenden und Feiertage) erlaubt.
- Die Regelung soll in Kraft treten, sobald die erforderlichen Pistenverlängerungen am Flughafen zur Verfügung stehen, spätestens jedoch 2020. Bis zu diesem Zeitpunkt gelten die heutigen Sperrzeiten – am Abend um eine Stunde verlängert – weiter.
- Starts direkt Richtung Norden sind weiterhin ausgeschlossen.

Damit der Vertrag in Kraft treten kann, müssen ihn die Parlamente der beiden Staaten ratifizieren. Der Vertragsentwurf äussert sich nicht zur Verteilung der Starts und Landungen innerhalb der Schweiz. Hingegen wird explizit festgehalten, dass ein Nordanflug auf Schweizer Territorium (gekröpfter Nordanflug) möglich ist. Ob und in welcher Form der gekröpfte Nordanflug (GNA) eingeführt wird, muss in einem nachgelagerten, Schweiz-internen Verfahren festgelegt werden. Die Umsetzung des Staatsvertrags innerhalb der Schweiz erfolgt im Rahmen des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Objektblatt Zürich. Das SIL-Verfahren steht vor der Genehmigung durch den Bundesrat. Das Objektblatt muss infolge

des Staatsvertrags angepasst werden. Die nächsten Schritte sind noch nicht festgelegt. Der Regierungsrat wird aber Gelegenheit haben, im Rahmen des SIL-Verfahrens nochmals Stellung zu nehmen.

Zur Frage 1

"Laut Stellungnahme des Kantons Aargau "ist der gekröpfte Nordanflug jedoch – auch mit satellitengestützter Navigation – einem geraden Anflug hinsichtlich Sicherheit, Kapazität und Zuverlässigkeit immer unterlegen. Der Regierungsrat stehe dem gekröpften Nordanflug ablehnend gegenüber, da er im Zusammenhang mit der neuen Startroute über das Surbtal beurteilt werden müsse." Was sind die Auswirkungen bezüglich Fluglärms mittel und langfristig für den Kanton?"

Ein Projekt für einen dem Staatsvertrag entsprechenden, satellitengestützten GNA besteht noch nicht. Die Einzelheiten (Routenführung, Anflugrichtung, Betriebszeiten, Kapazitäts- und Sicherheitsfragen usw.) sind dem Regierungsrat deshalb noch nicht bekannt. Es ist davon auszugehen, dass der GNA nicht zu einer Überschreitung der Lärm-Grenzwerte führen wird, sofern er nicht in den Nachtstunden (22.00–06.00 Uhr) eingesetzt wird. Hingegen würde die Einführung des GNA in den Morgensperrstunden des Staatsvertrags zu einer Kombination der letzten Starts am Abend mit den ersten – gekröpften – Anflügen am Morgen über dem Surbtal führen – sofern er von Westen angefliegen wird – was für den Regierungsrat nicht akzeptabel ist.

Zur Frage 2

"Der gekröpfte Nordanflug führt direkt über das Kernkraftwerk Leibstadt. Wie beurteilt der Regierungsrat die Sicherheit in Bezug auf das Kernkraftwerk bei Einführung des gekröpften Nordanflugs?"

Wie erwähnt ist die Routenführung für einen satellitengestützten GNA noch nicht bekannt. Der Regierungsrat erwartet, dass die Bundesstellen hinsichtlich der Sicherheitsfragen beim Überflug über Kernanlagen eine Stellungnahme des Eidgenössischen Nuklearsicherheitsinspektorats (ENSI) einholen. Eine Beurteilung der Sicherheitsfragen wird nach Vorliegen einer entsprechenden ENSI-Stellungnahme möglich sein.

Zur Frage 3

"Der Ausbau der Ost-Westpiste und der gekröpfte Nordanflug werden dazu führen, dass das bisher vom Fluglärm verschonte Regionen des Kantons, aber insbesondere das Surbtal, neu abends die letzten Starts und morgens die ersten Landungen tragen muss. Auch andere Regionen wie das Fricktal sind neu davon betroffen. Wie beurteilt der Regierungsrat die Auswirkungen mittel und langfristig für die betroffenen Regionen im Aargau bezüglich der zukünftigen Wohnqualität und Entwicklung?"

Da die Routenführung für einen dem satellitengestützten GNA noch nicht bekannt ist, steht noch nicht fest, welche Regionen tatsächlich betroffen wären. Der Staatsvertrag wird dazu führen, dass verschiedene Start- und Landerouten neu definiert werden müssen. Der Regierungsrat beurteilt eine allfällige Einführung des GNA am Morgen in Kombination mit den letzten Starts am Abend auf der Surbtalroute als nicht akzeptabel. Er hat in der Stellungnahme vom 28. Oktober 2009 zum SIL-Schlussbericht die Variante E_{DVO-G} deshalb entschieden abgelehnt.

Zur Frage 4

"Eine solch einseitige Veränderung der Lärmbetroffenheit ist einmalig und kann nicht akzeptiert werden. Die innerschweizerische Verteilung der Flugbewegungen ist nicht Gegenstand des Staatsvertrags. Die Anzahl Starts und Landungen muss in den kommenden innerschweizerischen Verhandlungen angegangen werden. Bereits heute finden über 70'000 Starts und über 90'000 Landungen über aargauischem Gebiet statt. Der Kanton Aargau ist bisher davon ausgegangen, dass die Flugbetriebskonzepte, auf denen die Varianten des SIL-Schlussberichtes basieren, weiterhin ihre Gültigkeit haben. Die Ablehnung des gekröpften Nordanflugs bedeutet ja nicht, dass der Aargau jegliche Übernahme von Fluglärm ablehnt. Alle geraden Nordanflüge (105'000) im Jahr erfolgen via Kaiserstuhl über den Aargau. Der Kanton Aargau trägt also einen sehr grossen Anteil mit. Was unternimmt der Regierungsrat, um dem Kanton Aargau eine einseitige Belastung zu ersparen?"

Der Regierungsrat hat seine Bedingungen im Rahmen der Begleitgruppe zum Staatsvertrag klar kommuniziert und wird in den folgenden Verfahren zur Schweiz-internen Umsetzung des Staatsvertrags entsprechend seiner bisherigen Flughafenstrategie deutlich Stellung nehmen. Dabei kommt dem vom Interpellanten erwähnten Argument, wonach der Aargau heute schon einen grossen Anteil der Belastungen trägt, ein hohes Gewicht zu. Im Weiteren hat der Regierungsrat bereits in seiner Stellungnahme vom 28. Oktober 2009 darauf hingewiesen, dass die Einführung des GNA seiner Strategie widerspricht, wenn dieser einzig dazu dient, die Region südlich des Flughafens zu entlasten.

Zur Frage 5

"Die Aargauer Regierung hat Hand geboten, beim Nordstart eine neue Startroute über Surbtal, Würenlingen und Bözberg zu führen, sodass die Flugzeuge nicht gleich nach Süden abdrehen müssen und über den Mutschellen fliegen. Diese Route ist im Sachplan bereits fest eingeplant. Die Regierung hat dafür aber nur Hand geboten mit der Auflage, dass dafür der gekröpfte Nordanflug nicht kommt. Wie beurteilt der Regierungsrat die geplante Einführung des gekröpften Nordanflugs durch den Vertrag? Begeht der Bund hier Wortbruch?"

Der Staatsvertragsentwurf hält lediglich fest, dass ein GNA möglich ist. Die rechtsverbindliche Einführung ist in keiner Weise erfolgt; sie setzt die Schweiz-internen Verfahrensschritte SIL und Betriebsreglement voraus. Sollte das BAZL im Rahmen des SIL an der Option GNA mit Westanflug festhalten, dann müsste ein Verzicht auf die Surbtal-Startroute und eine abgeänderte Verteilung der Nordstarts zwischen Rightturns und Leftturns in die Diskussion einbezogen werden. Eine zusätzliche Belastung der Mutschellenroute nachts schliesst der Regierungsrat aus.

Zur Frage 6

"Welche Wege gedenkt der Regierungsrat zu beschreiten, wenn es trotz Aargauer Widerstand zum Szenario "gekröpfte Nordanflüge" kommt (Lärm-Abgeltungen? Aktienbeteiligung zur Mitbestimmung an Unique? Politische Schritte – wie Standesinitiativen – zur Übertragung der Flughafenskompetenzen an den Bund? etc.)"

Der Regierungsrat ist überzeugt, dass sehr gewichtige Argumente gegen den GNA mit Westanflug sprechen. Er wird das Vorgehen zeitrichtig dann festlegen, wenn weitere Unterlagen vorliegen.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 986.–.

REGIERUNGSRAT AARGAU