

Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Abteilung Luftfahrtentwicklung
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern

Frauenfeld, 13. Januar 2015
45

Flughafen Zürich - Betriebsreglement 2014

Anhörung des Kantons Thurgau

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zum Betriebsreglement 2014 des Flughafens Zürich Stellung nehmen zu können.

Wir beantragen, zuerst das SIL-Objektblatt neu festzusetzen (inklusive Starts 16 geradeaus) und das Betriebsreglement anschliessend umfassend zu ändern. Die vorliegende Fassung lehnen wir ab.

Sollte das Betriebsreglement 2014 dennoch in Kraft gesetzt werden, beantragen wir mehrere Anpassungen. Insbesondere ist die Verlegung der Abflüge auf die Route südlich des Thurgaus während des Tages und in der Nacht verbindlich zu erklären.

Weiter haben wir folgende Bemerkungen anzubringen:

I. Allgemeine Bemerkungen

Der Kanton Thurgau anerkennt die grosse volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich für die gesamte Region. Er unterstützt auch die Bestrebungen, den Betrieb sicherer zu machen. Allerdings dürfen die Massnahmen nicht immer auf Kosten der gleichen Gebiete gehen, welche über keine Vetomöglichkeiten verfügen. Es braucht eine faire Lastenverteilung.

2/6

Die mittlerweile über ein Jahrzehnt andauernden Bemühungen um eine definitive Regelung des künftigen Betriebs des Flughafens Zürich hatten bislang nur negative Auswirkungen auf den Kanton Thurgau. Als Folge der Inkraftsetzung der deutschen „220. Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung (DVO)“ im Frühjahr 2005 und noch vermehrt seit der Inbetriebnahme des Instrumentenlandesystems für die Piste 28 im Herbst 2006 konzentriert sich die Belastung auf den Hinterthurgau.

Besorgniserregend ist die Entwicklung in den Nachtstunden. Das kantonale Fluglärmmonitoring Hinterthurgau, das fachtechnisch nach allen offiziellen Vorgaben zur Erfassung von Flugzeuggeräuschen betrieben wird, zeigt auf, dass die Fluglärmereignisse in den letzten Jahren stetig zugenommen haben. In der zweiten Nachtstunde von 23 bis 24 Uhr haben sich die Fluglärmereignisse von 544 im Jahr 2008 auf 1102 im Jahr 2013 verdoppelt, der Mittelungspegel ist von 40 dB(A) im Jahr 2008 auf 44 dB(A) im Jahr 2013 gestiegen. Uns ist bewusst, dass die Belastungsgrenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung (Planungswert von 47 dB(A) in der zweiten Nachtstunde) noch nicht erreicht sind. Allerdings dürfte aber bereits ein zusätzlicher Langstreckenflieger Richtung Asien im betreffenden Zeitraum ausreichen, um die Schwelle zu überschreiten.

Wenn wir auf die bisherigen Prozesse und Verfahren rund um den Betrieb des Flughafens Zürich zurückblicken, so müssen wir leider feststellen, dass die Anliegen des Kantons Thurgau nie ernst genommen wurden. Unsere zahlreichen Eingaben und Anträge verhallten ungehört. Immer wieder wurden unsere berechtigten Anliegen mit technokratischen oder juristischen Argumenten weggewischt. Ein „gerechter Lastenausgleich“, wie ihn das UVEK 2012 im Hinblick auf die Umsetzung des Staatsvertrages angekündigt hat, ist für uns bislang nicht erkennbar. Es scheint, als solle der Süden geschont respektive entlastet werden.

Positiv zu vermerken sind im Gegenzug die Bemühungen der Akteure auf fachlicher Ebene, Daten betreffend den Flugbetrieb auch für den Kanton Thurgau verfügbar zu machen.

II. Bemerkungen zur Betriebsreglementsänderung 2014

1. Hauptantrag: zuerst SIL-Objektblatt neu festsetzen inkl. Starts 16 geradeaus

Alles deutet darauf hin, dass das Ostkonzept zu einem zweiten Hauptanflugkonzept ausgebaut werden soll - zu Lasten der Bevölkerung im Osten des Flughafens Zürich. Die beantragte Entflechtung, die Inbetriebnahme der Schnellabrollwege 28 und 34 sowie die Äusserung, dass „am nächsten Schritt, dem Massnahmenpaket P12 ‚Betriebsreglement 2020‘, zur weiteren Optimierung des Ostkonzepts (...) bereits intensiv gearbeitet“ wird (Gesuch für die Betriebsreglementsänderung 2014 vom 25. Oktober 2013, S. 2), sind Indizien dafür.

Die vorliegende Änderung des Betriebsreglements wird unter dem Titel „safety survey“ begründet. Diese Grundargumentation ist nicht stichhaltig. Bereits aus Abbildung 1 des Gesuchsschreibens geht hervor, dass das Massnahmenpaket 11 (Betriebsreglement 2014 zur „Reduktion der Komplexität“) punkto Safety-Nutzwert bloss auf Rang 8 von 13 liegt, hingegen den höchsten Betriebs-Nutzwert aufweist. Die Bildung des Massnahmenpaketes erfolgte denn auch nicht, um gezielt die einzelnen Top Hazards zu beeinflussen, sondern aufgrund der Tatsache, dass die Massnahmen „aufgrund der laufenden Entwicklung und Diskussion im Vordergrund stehen“ (Schlussberichts der Sicherheitsüberprüfung Flughafen Zürich vom 14. Dezember 2012, S. 30). Gleiches gilt für das bereits angekündigte Massnahmenpaket P12.

Auch die Darstellung ist einseitig. So heisst es, die Ergebnisse der umfassenden Sicherheitsüberprüfung hätten „insbesondere“ beim sehr komplexen Ostkonzept Handlungsbedarf gezeigt (Entflechtung der Routen). Das ist zwar richtig, doch der einseitigen Darstellung widersprechen wir. Denn mindestens genauso deutlich zeigten die Ergebnisse, dass mit dem „Start straight 16 ganzer Tag bei Nordkonzept“ (M9a) ein höherer Safety-Nutzwert bei positivem Betriebs-Nutzwert erzielt werden könnte.

Anzumerken ist auch, dass eine Aufhebung der Piste 28 (M10) oder ein Verzicht auf Operationen auf Piste 28 ausser bei starkem Westwind (M11) erwiesenermassen den grössten Safety-Nutzwert bringen würde, im Falle von M11 mit nur geringen Auswirkungen auf den Betriebs-Nutzwert (-0.4).

Vor diesem Hintergrund beantragen wir, zuerst das SIL-Objektblatt neu inklusive der Starts 16 geradeaus festzusetzen und das Betriebsreglement anschliessend umfassend zu ändern. Nur so kann verhindert werden, dass der Osten aus politischen Gründen weiter einseitig belastet wird.



2. Eventualantrag: Anpassungen des Betriebsregelments 2014

Für den Fall, dass unser Hauptantrag abgelehnt wird, stellen wir die nachfolgenden Eventualanträge. In diesem Zusammenhang legen wir Ihnen auch die Rückmeldungen mehrerer direktbetroffener Thurgauer Gemeinden bei.

2.1 Sperrzeiten

Im Hinblick auf die Ratifizierung und Inkraftsetzung des Staatsvertrags beantragt die Gesuchstellerin die Anpassung der Sperrzeiten im Betriebsreglement. Diese sogenannte Vorabprämie (um eine Stunde auf 20.00 Uhr ausgedehnte Sperrzeiten von Montag bis Freitag) wird mit dem Betriebsreglement 2014 auf Kosten des Ostens gehen. Sie dürfte damit auch die künftige Verteilung des Fluglärms als Folge der Umsetzung des Staatsvertrags (mit auf 18.00 Uhr ausgedehnten Sperrzeiten während der ganze Woche) präjudizieren. In Anbetracht der Tatsache, dass kein künftiger innerschweizerischer Lastenausgleich erkennbar ist, lehnen wir die Aufnahme der „Vorabprämie“ in das Betriebsreglement 2014 ab und beantragen, auf eine vorsorgliche Anpassung der Sperrzeiten zu verzichten. Da eine Ratifizierung des Staatsvertrags durch Deutschland nicht absehbar ist, besteht keine Eile, weiterführende Regelungen zu treffen.

Der Kanton Thurgau hat die Installation der technischen Anlagen des neuen Instrumentenlandesystems der Piste 14 vom 8. bis 10. April 2014 für ein Monitoring des Ostkonzepts im Hinblick auf den Staatsvertrag genutzt. Gemäss den Auswertungen dieser Beispieltage ist im Hinterthurgau mit einer starken Zunahme der Belastung zu rechnen (um über 10 dB(A) pro Stunde). Der Bericht „Fluglärmrechnungen nach Lärmschutz-Verordnung“ der EMPA vom 30. Oktober 2013, welcher der Betriebsreglementsänderung 2014 beiliegt, lässt hingegen keine Rückschlüsse auf die Auswirkungen der Vorabprämie zu. Die Lärmauswirkungen für die einzelnen Zustände werden nur für den Tageszeitrahmen von 06-22 Uhr ausgewiesen, wodurch massgebliche Veränderungen nicht sichtbar werden. Unabhängig vom weiteren Vorgehen ist der Lärmbericht dahingehend zu ergänzen, dass die spezifischen Lärmauswirkungen der jeweiligen Zustände von 20.00 bis 21.00 und von 21.00 bis 22.00 separat ausgewiesen werden (analog der Tabellen 7-19 bis 7-36).

2.2. Flugrouten

Die Entflechtung des Ostkonzepts stellt ein wesentliches Element des neuen Betriebsreglements dar. Der Kanton Thurgau ist in besonderem Masse davon betroffen, führen doch künftig während den deutschen Sperrzeiten und bei Westwind alle Anflüge auf die Piste 28 durch die vollständige Auflinierung von Norden her über sein Gebiet. Zudem soll ab 22 Uhr auch die Mehrzahl der Abflüge über den Thurgau geführt werden.

5/6

Bei gleichbleibenden Sperrzeiten und gleichbleibender Anzahl Flugbewegungen werden die zusätzlichen Anflüge nicht ganz durch die weiter nach Süden verlegten Abflüge von 21 bis 22 Uhr kompensiert. Es bleibt über das ganze Jahr ein Mehr von etwa 1'000 Überflügen (neu 18'000 statt 14'000 Anflüge während den deutschen Sperrzeiten, neu 61'000 statt 64'000 Abflüge über den Thurgau bis 22 Uhr). Mit dem Inkrafttreten des Staatsvertrags mit Deutschland würde diese Kompensationslücke signifikant grösser. Während der Übergangsfrist mit der „Vorabprämie“ müsste der Thurgau ein Plus von ca. 4'000 Überflügen verzeichnen, mit dem Staatsvertrag wären es mindestens 14'000.

Der Kanton Thurgau kann der Entflechtung deshalb nur unter Bedingungen zustimmen, weshalb wir folgende Anpassungen beantragen:

Ostkonzzept: Die Verlegung der Abflüge auf die Route südlich des Thurgaus (S32_7025, S34_7018) ist während des Tages und in der Nacht verbindlich zu erklären. Die vorgesehenen Standardabflugwege (SID) über den Thurgau sind durch Abflugverfahren, welche nicht über den Thurgau führen, zu ersetzen, denn Abflugwege über dem Thurgau widersprechen der Idee der Entflechtung. Die für die Nachtstunden angeführte Begründung, nach 22 Uhr sei kein Entflechtungsbedarf mehr gegeben, weil dann die Anflüge grössten Teils durch seien, können wir nicht akzeptieren. So waren im Jahr 2013 nach 22 Uhr 4'201 Landungen auf Piste 28 zu verzeichnen, was täglich durchschnittlich 11-12 ergibt. In diesem Zusammenhang zu berücksichtigen ist, dass das Flugverkehrsaufkommen gegenüber den Vorjahren etwas geringer war und mit rund 262'000 Flugbewegungen deutlich weniger als die gemäss dem vorläufigen Betriebsreglement möglichen 350'000 Flugbewegungen pro Jahr abgewickelt wurden. Allfällige Entschädigungszahlungen in anderen Gebieten dürfen nicht höher gewichtet werden als das Sicherheitsargument, zumal dieses ja als Hauptgrund für die Änderungen angeführt wird.

Südkonzzept: Im Südkonzzept ist analog dazu die Route südlich des Thurgaus als Hauptroute zu verwenden.

Nordkonzzept: Wie im Schlussbericht der Sicherheitsüberprüfung ersichtlich, waren auch Doppelrouten (M 18) Teil des Massnahmenpakets gemäss Betriebsreglement 2014 (P 11). Mit einer zusätzlichen Abflugroute ab Piste 28 könnte künftig ein Teil der Abflüge auch tagsüber südlich des Thurgaus durchgeführt werden. Diese Massnahme soll deshalb im Sinne einer Kompensationsmassnahme wieder in die Betriebsreglementsänderung 2014 aufgenommen werden, falls nötig mit einem technischen Vorbehalt.

Anflugverfahren: Eine weitere Bedingung für die Akzeptanz der vorgesehenen Entflechtung des Ostkonzpts ist, dass alle Ost-Anflugverfahren als lärmarme CDA und/oder Point Merge CDA publiziert und grundsätzlich durchgeführt werden (ausgenommen bei

6/6

Radarführung bei sehr starkem Anflugverkehr). Mit einem Wegflug über Süden könnten allfällige Hinderungsgründe ausgeräumt werden.

2.4. Schnellabrollwege 28 und 34

Wir erwarten, dass der Bau von Schnellabrollwegen für die Pisten 28 und 34, für den ein separates Plangenehmigungsgesuch eingereicht wurde, ausschliesslich dem Zweck eines Verspätungsabbaus nach 22.30 Uhr dient. Dieser neu beantragten Infrastruktur stimmen wir nur unter der Bedingung zu, dass der Anteil der Flugbewegungen über dem Thurgau, gemessen am Total aller Flugbewegungen, gegenüber heute nicht vergrössert wird.

Mit freundlichen Grüssen

Der Präsident des Regierungsrates



Der Statsschreiber

