

Bundesamt für Zivilluftfahrt  
Vernehmlassung Staatsvertrag  
3003 Bern

Winterthur, 25. Oktober 2012

Stellungnahme zum

## **Vertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Bundesrepublik Deutschland über die Auswirkungen des Betriebs des Flughafens Zürich auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland**

Die Region Ost ist nicht zur Vernehmlassung eingeladen worden, was uns befremdet, zumal eine unserer Ansicht nach zufällige Auswahl an Fluglärmorganisationen auf der Adressatenliste steht. Da wir als Behördenorganisation interkantonal die Interessen von 85 Gemeinden in den Kantonen Zürich, Thurgau und St. Gallen vertreten und der Osten speziell vom Staatsvertrag betroffen ist, erlauben wir uns, dennoch eine Stellungnahme einzureichen.

Grundsätzlich begrüssen wir es, dass sich die Verhandlungsdelegationen der Schweiz und Deutschlands zum künftigen Betrieb des Flughafens Zürich geeinigt haben. Damit kann eine langjährige Streitigkeit beigelegt und einer einseitigen Regelung durch Deutschland vorgebeugt werden. Gleichzeitig möchten wir betonen, dass wir die Wichtigkeit des Flughafens Zürich als zentrale verkehrspolitische Infrastruktur und bedeutsamen Standortfaktor anerkennen.

Die Umsetzung des Staatsvertrags wird jedoch zu massiv mehr Fluglärm über der Schweiz führen. Im Vordergrund der Verhandlungen stand offensichtlich das Entwicklungspotenzial des Flughafens; dem Lärmschutz der Bevölkerung wurde wenig Beachtung geschenkt. Von der Vereinbarung profitiert der Flughafen, indem er künftig über Deutschland nicht mehr an eine Kapazitätsbegrenzung bezüglich Anzahl gebunden ist. Klare Verliererin ist die Bevölkerung, die in den frühen Morgenstunden und vor allem nach Feierabend deutlich mehr Fluglärm tragen müssen. Gegenüber dem im Jahr 2002 vom Bundesparlament abgelehnten Staatsvertrag, welcher werktags von 6 bis 22 Uhr bis zu 100'000 Anflüge über deutsches Staatsgebiet erlaubt hätte, ist der vorliegende Kompromiss mit Bezug auf die Fluglärmbelastung ein klarer Rückschritt.

Der Staatsvertrag wird schwerwiegende Auswirkungen auf das Betriebskonzept des Flughafens Zürich haben. Daher können wir als – aufgrund der aktuellen Absichten des UVEK – am meisten betroffene Region nicht losgelöst davon Stellung beziehen. Die *Region Ost* verlangt nach wie vor eine faire und ausgewogene Verteilung der zusätzlichen Flugbewegungen unter Einbezug aller Himmelsrichtungen. Die einseitige Belastung der Gemeinden im Osten des Flughafens am Morgen und am Abend ist für die *Region Ost* nicht akzeptabel. Wir erwarten von den andern Anrainern des Flughafens, die südliche Flughafenregion mit eingeschlossen,



## Region Ost

dass sie nicht nur von den Vorteilen des nahen Flughafens profitieren, sondern auch die Lasten des Flugbetriebs mittragen. Kompromissbereitschaft und die Abkehr von einer einseitigen Interessendurchsetzung entspricht dem Gebot der Fairness und gegenseitigen Rücksichtnahme.

Die Akzeptanz des Staatsvertrags in der Bevölkerung wird davon abhängen, wie der zusätzliche Fluglärm, den die Schweiz von Deutschland übernimmt, auf die betroffenen Regionen verteilt wird. Frau Bundesrätin Doris Leuthard sicherte diesbezüglich zu, dass innenpolitisch ein "gerechter" Lastenausgleich ausgehandelt werde. Die *Region Ost* begrüsst diese Haltung und kann es daher nicht akzeptieren, wenn gemäss vorliegendem Bericht des UVEK dem Ostanflug bei der Fluglärmverteilung eine tragende Rolle zukommen soll; es widerspräche nach Dafürhalten der *Region Ost* jedem Gerechtigkeitssinn, wenn die östliche und nördliche Flughafenregion praktisch sämtliche Lasten, die aus der Umsetzung des Staatsvertrags resultieren, allein tragen müsste.

Zu berücksichtigen ist, dass die Bevölkerung im Osten des Flughafens bereits ab 2003 (beziehungsweise bereits 2001 als Vorwirkung auf den später abgelehnten Staatsvertrag) den grössten Teil des zusätzlichen Fluglärms zu übernehmen hatte, welcher sich durch die einseitige Verordnung Deutschlands (DVO) ergab. Die neuen, zahlreichen Anflüge am Abend und am Wochenende auf die Piste 28 trafen die Bevölkerung im Osten völlig unerwartet und hatten nicht nur eine massive Beeinträchtigung der Lebens- und Wohnqualität, sondern darüber hinaus auch eine signifikante Abwertung der Liegenschaften und Grundstücke in der neuen Anflugschneise zur Folge. Bis 1989 war kein Ostanflugkonzept notwendig. Erst ab diesem Zeitpunkt hatte der Osten an etwa 20 Tagen pro Jahr bei bestimmten Wetterbedingungen Westwind-Anflüge zu übernehmen.

Für die *Region Ost* kommt für die flugbetriebliche Umsetzung des Staatsvertrags lediglich eine ausgewogene Verteilung der zusätzlichen Flugbewegungen auf sämtliche Himmelsrichtungen als vertretbare Lösung in Frage. Dies auch darum, weil die – im Grunde genommen allein streitige – Entlastung der südlichen Flughafenregion von weiten Kreisen der Bevölkerung auch über die Grenzen des Kantons Zürich hinaus als unfair und keineswegs als raumplanerisches Gebot empfunden wird. Es wird darin eine handfeste Forderung gewisser Gemeinwesen und Bevölkerungsgruppen gesehen, die unverblümt verlangen, in dieser Beziehung besser behandelt zu werden als sämtliche anderen Bewohnerinnen und Bewohner der Flughafenregion. Würde der Süden im Rahmen der Staatsvertragsumsetzung vollständig von Fluglärm verschont, wäre darum in den übrigen Regionen mit einer emotionalen Negativreaktion zu rechnen, die künftigen politischen Anliegen aus den südlichen Städten und Gemeinden nach Dafürhalten der *Region Ost* generell wenig förderlich wäre.

Zum Schutz der Bevölkerung im Osten vor einer einseitigen Fluglärmverlagerung steht die *Region Ost* auch weiterhin einer Verlängerung der Piste 28/10 und 32/14 ablehnend gegenüber. Es liegt auf der Hand, dass solche baulichen Massnahmen einer Konzentration der Landeanflüge über unserem Gebiet während der deutschen Sperrzeiten geradezu Tür und Tor öffnen würden. Der Staatsvertrag enthält zudem keine Verpflichtung der Schweiz zu einem Ausbau der Pisten; ein solcher ist für die Umsetzung des Staatsvertrags zudem betrieblich nicht zwingend notwendig.

Mit gleicher Begründung kann die *Region Ost* die Umsetzung des so genannten gekröpften Nordanflugs auch nur insoweit befürworten, als er der Entlastung der östlichen Regionen dienen soll. Klar abzulehnen ist sodann im Besonderen der erst kürzlich als Alternative ins Spiel



## RegionOst

gebrachte gekröpfte Nordanflug aus östlicher Richtung. Dessen Kumulation mit zusätzlichen Landeanflügen aus Osten auf die Piste 28 würde von unserer Bevölkerung recht eigentlich als Affront und grober Verstoss gegen die gesellschaftliche Solidarität empfunden, was nicht hingenommen werden könnte.

Neben der Lärmdiskussion sollte auch die Frage der Sicherheit einen grossen Stellenwert bei der Beurteilung und Festsetzung des Flugbetriebskonzepts einnehmen. Gemäss Experten schneidet die Nord-Süd-Ausrichtung dabei sehr viel besser ab als das Ostkonzept, das aufgrund der vielen Flugwegkreuzungen ein hohes Risiko birgt.

Wir gehen davon aus, dass die Parlamentarier, genauso wie die *Region Ost*, wissen wollen, wie der Staatsvertrag umgesetzt wird, bevor sie diesem zustimmen. Auch wenn das SIL-Objektblatt im Sommer noch nicht fertiggestellt ist, muss bereits bei der Behandlung im Parlament festgelegt sein, welches Flugbetriebskonzept umgesetzt werden soll, um den Staatsvertrag zu erfüllen.

Wir bitten Sie nachdrücklich, sehr geehrte Damen und Herren, die Anliegen der *Region Ost* bei der Umsetzung des Staatsvertrags zu berücksichtigen und nicht dem Osten die ganze Lärmlast aufzubürden.

Freundliche Grüsse  
Region Ost

Michael Künzle  
Präsident

Franz Brunner  
Vizepräsident

Zur Kenntnis an:  
Regierungsrat Ernst Stocker, Kanton Zürich  
Regierungsrat Jakob Stark, Kanton Thurgau  
Regierungsrat Benedikt Würth, Kanton St. Gallen