

Beschluss vom 10. Mai 2016

**Kleine Anfrage 2016/7
betreffend «Mehr Fluglärm über Schaffhausen?»**

In einer Kleinen Anfrage vom 29. Februar 2016 stellt Kantonsrat Matthias Freivogel verschiedene Fragen zum Gesuch der Flughafen Zürich AG um Genehmigung einer Änderung des Betriebsreglements vom 30. Juni 2011 (Gesuch für die Betriebsreglementsänderung 2014).

Der Regierungsrat

a n t w o r t e t :

Das Gesuch für die Betriebsreglementsänderung der Flughafen Zürich AG beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) wurde 2014 im Bundesblatt und im Amtsblatt für den Kanton Schaffhausen öffentlich aufgelegt (Bundesblatt: 14. Oktober 2014; Amtsblatt: 17. Oktober 2014, S. 1542 f.). Weiter wurde eine Zusammenfassung der Stellungnahme des Regierungsrates zum Betriebsreglement 2014 im Amtsblatt wiedergegeben (Amtsblatt Nr. 2 vom 16. Januar 2015, S. 93 f.). Vor diesem Hintergrund lassen sich die Fragen wie folgt beantworten:

1. *Wurde der Kanton Schaffhausen im Vorfeld des neu vorgesehenen Betriebsreglements mit der sog. Entflechtung des «Ostkonzept» des Flughafens Kloten zu einer Vernehmlassung eingeladen, und wenn ja, wie hat sich der Regierungsrat darin geäußert?*

Der Flughafen Zürich begründet die Änderungen des Betriebsreglements, welche hauptsächlich den Ostanflug während den deutschen Sperrzeiten betreffen, mit sicherheitstechnischen Überlegungen. Tatsächlich aber soll unter dem Aspekt der Erhöhung der Sicherheit eine Kapazitätssteigerung vor allem in den empfindlichen Nachtstunden vorgenommen werden. Der Kanton Schaffhausen ist sich selbstverständlich der volkswirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens Zürich als wichtigem Wirtschaftsmotor bewusst. Die Regierung wehrt sich aber gegen die anhaltende Intensivierung der Nordbelastung. Es entspricht nicht der fairen Verteilung des Fluglärms, wenn die Region Schaffhausen immer stärker die Last des Fluglärms zu tragen hat. Denn vom Flughafen profitieren grundsätzlich alle Regionen. Das bedeutet aber auch, dass alle einen Anteil der Belastungen durch den Fluglärm zu tragen haben. Es kann nicht angehen, dass gewisse Regionen, insbesondere südliche Regionen, ihren Teil deshalb auf andere übertragen. Entsprechend verlangte der Regierungsrat in seiner Stellungnahme vom 13. Januar 2015 an das BAZL, dass in den Nachtstunden die Anzahl der Starts über den Gemeinden Buchberg und Rüdlingen nicht erhöht wird. Ebenso wehrt sich die Regierung gegen vermehrte Überflüge des Kantonsgebietes von anfliegenden Flugzeugen nach 22.00 Uhr zur

Landung auf der Piste 28. Gegen die Erstellung von sogenannten Schnellabrollwegen ist dagegen nichts einzuwenden, wenn diese dafür genutzt werden, Verspätungen zu reduzieren. Schnellabrollwege dürfen jedoch nicht für eine Erhöhung der Anzahl Bewegungen in den Tagesrand- und Nachtstunden genutzt werden.

2. *Wie präsentiert sich die Situation heute?*

Heute überlagern sich sämtliche Abflugrouten ab den Pisten 32 und 34 Richtung Osten mit den Anflügen von Osten auf die Piste 28. Die wesentliche Änderung betrifft deshalb eine neue Abflugroute ab Piste 32 und 34, die nach einer Linkskurve neu südlich am Flughafen vorbei geführt wird.

3. *Was würde sich bei Umsetzung des neuen («entflochtenen») Ost-Anflugkonzeptes, so wie es jetzt präsentiert wird, ändern (wie viel Mehrlärm)?*

Die Anpassung des Ostkonzepts führt dazu, dass grundsätzlich mehr Flugbewegungen über dem Gebiet des Kantons Schaffhausen stattfinden. Flugzeuge aus dem Warteraum Gipol sollen nun zuerst Richtung Norden und dann über Schaffhausen auf die Piste 28 geführt werden. Dadurch wird der nach dem heutigen Betriebsreglement südlich geführte Anflugverkehr über den Norden und somit zusätzlich über den Kanton Schaffhausen geführt. Der Regierungsrat hat deshalb beantragt, dass die Flugzeuge möglichst frühzeitig durch die Flugsicherung so zur Landung anzuweisen sind, dass diese den Continuous Descent Approach (CDA; Flugzeuge bauen Flughöhe kontinuierlich im Gleitflug und ohne Schubsetzung ab) durchführen können. Insbesondere beim entflechteten Ostkonzept, wie es im Betriebsreglement 2014 vorgesehen ist, kann aufgrund der neu gebildeten Anflugrouten frühzeitig genug festgelegt werden, mit welchem Anflugwinkel und mit welcher Geschwindigkeit ein Landeanflug auf Piste 28 eingeleitet werden kann. Das CDA-Gleitflugverfahren kann somit mit einem kontinuierlichen Sinkflug ausgeführt werden, was eine reduzierte Triebwerksleistung ermöglicht. Dies hat zur Folge, dass weniger Lärm erzeugt wird. Da durch die Entflechtung des Ostanflugkonzeptes Kreuzungen vermieden werden, ist der Anflug auf die Piste 28 sehr früh planbar, was den Einsatz des CDA ermöglicht.

Beim Ostanflug, der auch heute schon angewendet wird, sind die Flugzeuge über dem Kanton Schaffhausen zwar sicht- und wahrnehmbar, aber verursachen grundsätzlich keinen störenden Lärm. Trotzdem hat der Regierungsrat verlangt, dass die Anzahl der Landungen in den kritischen Nachtstunden nach 22.00 Uhr gegenüber dem vorläufigen Betriebsreglement nicht erhöht wird. Insbesondere sei davon abzusehen, die Landungen gemäss dem realen Betrieb im Jahr 2011 für den Betriebszustand gemäss dem Betriebsreglement 2014 zu verdreifachen. Grundsätzlich wird in den Nachtstunden von den Pisten 32 und 34 Richtung Norden gestartet.

Dadurch werden die Schaffhauser Gemeinden Buchberg und Rüdlingen stark belastet. Dies zeigt sich auch darin, dass gegenüber dem Ist-Zustand (104 Starts pro Jahr) im Betriebszustand gemäss Betriebsreglement 2014 (ZT+) 1'459 Starts stattfinden. Zu den Nachtzeiten ist ein Abweichen von den Starttrouten Richtung Destination erst bei Erreichen einer Flughöhe von 8000 ft (2'500 m.ü.M.) möglich. Davon soll gemäss Betriebsreglement abgewichen werden können. Wird ein Abdrehen in Richtung Destination auf einer tieferen Flughöhe über Grund ermöglicht und dies vor allem zur Nachtzeit, so hat dies eine Erhöhung der Lärmbelastung für die betroffenen Gebiete zur Folge. Der Regierungsrat hat deshalb verlangt, dass die bisherige Regelung, dass zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr grundsätzlich erst bei Erreichen der Flughöhe von 8000 ft ein Abdrehen in Richtung Destination möglich ist, beizubehalten sei.

4. *Gibt es zum Kanton Zürich gegenläufige Interessen und wenn ja, wie werden diese «behandelt»?*

Die Kantone nehmen ihre Interessen im Rahmen des Genehmigungsverfahrens betreffend Änderung des Betriebsreglements grundsätzlich selbstständig wahr. Die Interessen, welche der Kanton Zürich vertritt, sind mit denjenigen des Kantons Schaffhausen nicht immer kongruent. Dies liegt in der örtlichen Situation zum Flughafen begründet.

5. *Gibt es eine Zusammenarbeit und/oder eine Koordination des Kantons Schaffhausen mit den benachbarten deutschen Landkreisen und/oder mit anderen Kantonen?*

Der Kanton Schaffhausen tauscht sich bei den Flughafenthemen, soweit erforderlich, mit den Kantonen Aargau und Thurgau auf fachlicher Ebenen aus. Eine «Koordination» mit benachbarten deutschen Landkreisen findet dagegen nicht statt. Zwischen dem Kanton Schaffhausen und den Gemeinden Buchberg und Rüdlingen haben im Vorfeld der Stellungnahme zum Betriebsreglement 2014 Gespräche stattgefunden. Es wurde die gemeinsame Haltung vertreten, dass sich der Kanton beim BAZL für eine Entlastung des Kantons von Fluglärm allgemein und im Besonderen für die Gemeinden Buchberg und Rüdlingen einsetzen werde. Buchberg und Rüdlingen sollen nicht mit noch mehr Flugbewegungen belastet werden. Auch der Gemeinderat Neuhausen am Rheinfall und der Stadtrat Schaffhausen (in gegenseitiger Abstimmung) haben sich am Verfahren zur Änderung des Betriebsreglements des Flughafens Zürich beteiligt.

6. *Wer entscheidet endgültig über die Inkraftsetzung des neuen Betriebsreglements und wann könnte dies so weit sein?*

Über die Änderung des Betriebsreglements 2014 wird das BAZL entscheiden. Dieser Entscheidung kann vom Kanton Schaffhausen beim Bundesverwaltungsgericht mit Verwaltungsge-

rechtsbeschwerde angefochten werden. Wann dieser Entscheid vorliegen wird, ist jedoch nicht bekannt. Weil die Anpassung der Anflugrouten auch das deutsche Hoheitsgebiet betrifft, ist vorgängig die Zustimmung des deutschen Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung (BAF) sowie des deutschen Verkehrsministers erforderlich. Dies steht noch aus.

7. *Ist der Regierungsrat bereit, sich mit allen möglichen politischen und rechtlichen Mitteln gegen das neue «Anflugrégime» zu wehren, falls dieses – wie es heute den Anschein macht – eine eigentliche Verlagerung bzw. Konzentration der Anflüge quer durch bzw. schwergewichtig auf unseren Kanton vorsieht?*

Sobald das neue Betriebsreglement vorliegt, wird der Regierungsrat dieses prüfen.

Schaffhausen, 10. Mai 2016

DER STAATSSCHREIBER



Dr. Stefan Bilger

Anhang

- Neue An- und Abflugrouten im angepassten Ostkonzept am Flughafen Zürich

Neue An- und Abflugrouten im angepassten Ostkonzept am Flughafen Zürich

