



**LANDKREIS
WALDSHUT**

14.10.2014

Gemeinsame Pressemitteilung

der Landräte Sven Hinterseh, Frank Hämmerle und Dr. Martin Kistler zu der beantragten Änderung des Betriebsreglements für den Flughafen Zürich

79761 Waldshut-Tiengen • Kaiserstraße 110 • Postfach 1642 • Telefon 07751/ 86- 7400 • Telefax 07751/ 86- 7499

Schweizer Bundesamt für die Zivilluftfahrt (BAZL) beantragt weitere Änderung der 220. Durchführungsverordnung

Politisch gescheiterter Fluglärmstaatsvertrag darf nicht durch die Hintertüre umgesetzt werden

Weitere Verfestigung der Nordausrichtung des Flughafens Zürich ist nicht hinnehmbar, „Stuttgarter Erklärung“ muss jetzt umgesetzt werden

Das deutsche Bundesaufsichtsamt für die Flugsicherung (BAF) hatte erst im Juli dieses Jahres mit dem Erlass der 4. Änderungsverordnung zur 220. Durchführungsverordnung (DVO), die den Anflug auf den Flughafen Zürich über deutsches Staatsgebiet regelt, dem Antrag des Schweizer Bundesamtes für die Zivilluftfahrt (BAZL) und des Flughafens entsprochen, ein GBAS-Anflugverfahren auf den Flughafen Zürich zu etablieren. Die bestehenden Anflugverfahren auf die Piste 14 werden dabei durch ein GLS-Anflugverfahren ergänzt, bei dem die Flugzeuge GPS-Navigationssatelliten zur Orientierung sowie das Signal eines vor Ort installierten Ground Base Augmentation Systems (GBAS) nutzen. Dieses Anflugverfahren ermöglicht es der Schweiz auch, künftig ohne weitere Beteiligung Deutschlands gekröpfte bzw. gekurvte Anflüge aus Westen und Osten entlang der deutschen Staatsgrenze einzuführen. Die Hochrheingemeinden befürchten, dass ihre Bevölkerung in wenigen Jahren in den frühen Morgenstunden – während den Schutzzeiten der heutigen 220. DVO – wieder den Fluglärm der aus dem Süden Zürichs an den Hochrhein verlegten „Aufweckanflüge“ erleiden muss. „Mit der Handreichung einer deutschen Behörde ist es der Schweiz nunmehr gelungen, künftig gekurvte Anflüge entlang der Staatsgrenze am Hochrhein führen zu können und zwar ohne die einschränkenden Regelungen des Staatvertrages, die ja auch insoweit völlig unzureichend sind“, so Landrat Dr. Martin Kistler. „Dies ist für mich politisch nicht nachvollziehbar und nur schwer erträglich“.

Das Land Baden-Württemberg und die drei Landkreise wurden Ende der letzten Woche darüber informiert, dass das BAZL eine weitere Änderung der 220. DVO beantragt hat. Die-

sem Antrag liegt das vom Flughafen Zürich beim BAZL bereits im Oktober 2013 eingereichte „Gesuch für die Betriebsreglementsänderung 2014“ zugrunde. Der Antrag beinhaltet im Wesentlichen eine Änderung der Flugrouten, die sog. Entflechtung des Ostkonzeptes, das Plangenehmigungsgesuch für den Bau von Schnellabrollwegen sowie einen Eventualantrag für den Fall, dass der Fluglärmstaatsvertrag in Kraft tritt und damit die von der Schweiz als „Vorabprämie“ bezeichnete Ausweitung der Sperrzeiten am Abend (Mo – Fr) um eine Stunde von heute 21 Uhr auf 20 Uhr zum Tragen käme. Zur Umsetzung der „Betriebsreglementsänderung 2014“ bedarf es einer weiteren Anpassung der 220. DVO. Das BAZL hat deshalb in einem Parallelverfahren beim BAF offenbar bereits im Mai 2014 eine weitere Änderung der 220. DVO beantragt, da es die Änderung des Betriebsreglements nur genehmigen kann, wenn das BAF zuvor eine entsprechende Änderung der 220. DVO zugesagt bzw. vollzogen hat. „Es ist ein Skandal, dass dem BAF der Antrag der Schweiz wohl schon seit Monaten vorliegt und diese Behörde es nicht für notwendig erachtet, das Land Baden-Württemberg und unsere Region über diesen Antrag zu informieren“, so Landrat Sven Hinterseh. „Transparentes Verwaltungshandeln sieht für mich anders aus“.

Das bisherige Ostkonzept, das hauptsächlich während den abendlichen Sperrzeiten und tagsüber bei besonderen Wetterlagen zur Anwendung gelangt und bei dem von Osten auf die Piste 28 angefliegen wird, weist durch kreuzende Pisten und Flugrouten für die Flugverkehrsführung ein hohes Maß an Komplexität auf. Um Forderungen der Schweizerischen Unfalluntersuchungsstelle (SUST) und des BAZL nachzukommen, hat der Flughafen Zürich im Jahre 2012 einen Bericht über eine Sicherheitsüberprüfung vorgelegt, dessen Maßnahmenvorschläge jetzt nach und nach umgesetzt werden sollen. Die drei Landräte begrüßen die ständigen Bemühungen des Flughafens um Steigerung seines Sicherheitsniveaus. Sie stellen aber in Frage, dass die Reduzierung der Komplexität nur mit weiteren Belastungen für die süddeutsche Region erreichbar sein soll.

Bei dem beantragten Ostflugkonzept erfolgt der Endanflug zwar wie bisher auch aus Osten auf die Piste 28. Die „Reihung“ der Flugzeuge erfolgt aber über Südbaden an der Landesgrenze Deutschland/Schweiz, bevor sie über den Kanton Schaffhausen hinweg in den Endanflug geführt werden. Hierzu sollen aus dem Osten und Süden kommende Flugzeuge zunächst über den Landkreis Konstanz entlang der Staatsgrenze nach Norden an den Anflugpunkt über dem Schwarzwald-Baar-Kreis geführt werden. Nach Mitteilung des BAZL – anlässlich der Vorstellung des Konzeptes am 9. Oktober – sind diese Flugrouten bereits mit der 3. Änderungsverordnung zur 220. DVO vom BAF abgesegnet worden. An dem Verfahren zum Erlass der 3. Änderungsverordnung im Jahr 2011 waren weder das Land Baden-Württemberg noch die süddeutschen Landkreise vom BAF beteiligt worden.

Aus Westen kommende Flugzeuge sollen über Hohentengen und das Wutachtal zum selben Anflugpunkt über dem Schwarzwald-Baar-Kreis geführt werden, für diese neue Flugroute während der Sperrzeiten bedarf es einer weiteren Anpassung der 220. DVO. „Mit der Genehmigung der Betriebsreglementsänderung 2014 hätte die Schweiz endgültig ihr Ziel erreicht, die Nordausrichtung des Flughafens Zürich dauerhaft zu Lasten Deutschlands zu zementieren“, erklärte Landrat Frank Hämmerle. Die Schweiz könnte während der gesamten Betriebszeit den Flughafen Zürich von Norden anfliegen – das neue Ostflugkonzept entspräche quasi einem Nordkonzept II. „Die politische Zielsetzung, die süddeutsche Region vom Fluglärm zu entlasten, würde dadurch ad absurdum geführt. Dies ist für uns nicht hinnehmbar“, verdeutlichten die drei Landräte.

Sie appellieren an Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt, eine weitere Anpassung der 220. DVO nicht zuzulassen. Von der bisherigen Haltung des Bundesverkehrsministeriums, des BAF und weiterer deutscher Fachstellen zeigen sich die Landräte herb enttäuscht. „Es darf und kann nicht sein, dass sich die Prüfung von Anträgen der Schweiz durch das BAF in einer bloßen Rechtsförmlichkeitsprüfung erschöpft und der beim Umweltbundesamt und der Deutschen Flugsicherung vorhandene Sachverstand nicht genutzt wird, um etwa die Frage zu prüfen, ob auch während eines Ostflugkonzeptes die „Reihung“ der Flugzeuge nicht über dem Staatsgebiet der Eidgenossenschaft erfolgen kann“, so die drei Landräte.

Die Betriebsreglementänderung 2014 hält sich nach Schweizer Interpretation an die Vorgaben der derzeit gültigen 220. DVO. Mit dem Antrag ist die im Fluglärmstaatsvertrag vorgesehene Absenkung der Flugflächen nicht verbunden. Aus Sicht des Flughafens Zürich wird das beantragte Betriebskonzept nicht zu Steigerungen bei der Kapazität des Flughafens führen, was aus deutscher Sicht angesichts der größeren Robustheit des Systems zu hinterfragen ist. Eine Kapazitätssteigerung wäre nach Aussage des Flughafens nur zu erreichen, wenn die derzeit gültige Anflughöhe von Flugfläche 120 (ca. 3.600 m über Meereshöhe) auf Flugfläche 80 (ca. 2.400 m über Meereshöhe) abgesenkt würde. Für die Landräte wäre eine solche Flugflächenabsenkung wie auch schon bei den Staatsvertragsverhandlungen keinesfalls akzeptabel und sie fordern daher das Bundesverkehrsministerium auf, sich in jedem Fall einer solchen Zustimmung zu verweigern.

Der Salamtaktik der Schweiz, ihre Ziele Schritt für Schritt quasi scheinbarweise durchzusetzen, sollte die Bundesregierung entgegenreten. Die Stuttgarter Erklärung muss jetzt umgesetzt werden. „Als ersten Schritt fordern wir, dass im 1. Quartal 2015 eine Ausweitung der abendlichen Sperrzeiten an den Wochentagen, die von der Schweiz als Vorabprämie bezeichnet wird, vom BAF im Verordnungswege auf Weisung des Bundesverkehrsministeriums umgesetzt wird. Danach sind in weiteren, jährlichen Schritten, die Sperrzeiten solange auszuweiten, bis das Ziel der Stuttgarter Erklärung erreicht ist, die Anflüge über Deutschland auf 80.000 Flugbewegungen im Jahr zu begrenzen“, forderten die drei Landräte. Die Ausweitung der Sperrzeiten darf aber nicht dazu führen, dass die Belastung nur innerhalb unserer drei Landkreise verschoben wird. „Die süddeutsche Region muss jetzt insgesamt und dauerhaft vom Fluglärm entlastet werden“, bekräftigten die Landräte.

Obwohl bei dem beantragten Betriebskonzept aufgrund der neuen Abflugroute nach Westen entlang der Staatsgrenze am Hochrhein und der neuen Anflugrouten sowie deren Bündelung über Südbaden sich die Lärmsituation in allen drei Landkreisen nachteilig verändern würde, will das BAZL das Gesuch des Flughafens in Deutschland nicht offenlegen. Unabhängig von der Frage der Offenlage sind deutsche Staatsbürger wie Schweizer aber berechtigt, Einsprache gegen den Antrag zu erheben, wenn sie sich durch die beantragte Änderung nachteilig betroffen sehen. „Wir haben uns deshalb entschlossen, für die Gemeinden, die Bürgerinitiativen sowie die Bürgerinnen und Bürger unserer Landkreise das Gesuch des Flughafens Zürich auf unseren Internetseiten der Landratsämter zugänglich zu machen“, so die drei Landräte. Vergleiche dazu den nachfolgenden Infoblock.

Möglichkeit zur Einsprache gegen die Betriebsreglementänderung 2014

Die Gesuchsunterlagen mit dem Umweltverträglichkeitsbericht liegen in der Schweiz in mehreren Kantonen in der Zeit vom **20. Oktober bis 18. November** aus.

Die Unterlagen können auf der Homepage der Landratsämter eingesehen werden.

Landkreis Waldshut: <http://www.landkreis-waldshut.de> unter Aktuelles

Gemeinden sowie Bürgerinnen und Bürger können in dem o. g. Zeitraum gegen das Gesuch **Einsprache** erheben.

Zur Einsprache ist nach Schweizer Recht berechtigt:

Wer von dem – in den Gesuchsunterlagen beschriebenen – Vorhaben mehr als jemand betroffen ist, kann während der Auflagefrist (20.10. - 18.11.2014) Einsprache erheben.

Einsprachen sind schriftlich und mit Begründung einzureichen beim

Bundesamt für Zivilluftfahrt, Sektion Sachplan und Anlagen, 3003 Bern, Schweiz.

Hinweise:

Kollektiveinsprachen und vervielfältigte Einzeleinsprachen haben eine Person zu bezeichnen, welche die Einsprechergruppe rechtsverbindlich vertreten darf. Andernfalls bezeichnet das BAZL diese Vertretung (Art. 11a Verwaltungsverfahrensgesetz – Schweiz)

Wer keine Einsprache erhebt, darf gegen eine allfällige Genehmigung des Betriebsreglements nicht Beschwerde führen (Art. 36d Abs. 4 Luftfahrtgesetz – Schweiz)