

Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Herrn Christian Hegner, Direktor
3003 Bern

Frauenfeld, 27. Juni 2017

Flughafen Zürich - Teilgenehmigung Betriebsreglement 2014

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 8. Juni 2017 hat die Sektion Sachplan und Anlagen den Kanton Thurgau darüber informiert, dass Sie eine Entscheidung über das Betriebsreglement 2014 des Flughafens Zürich nicht auf unbestimmte Zeit verzögern können und wollen. Das BAZL sieht deshalb vor, das Genehmigungsverfahren für diejenigen Teile des Gesuchs fortzusetzen, die unabhängig von Deutschland umgesetzt werden können. Die Abweichungen betreffen nach dieser Darstellung einzig wenige Gemeinden im Kanton Zürich, weshalb wir bloss eine Kopie des Publikationstextes für das Bundesblatt erhalten haben.

Wir können nicht verhehlen, dass uns dieses Vorgehen sehr enttäuscht und befremdet. Wie unten näher darzulegen sein wird, ist der Kanton Thurgau von der beabsichtigten Teilgenehmigung durchaus betroffen. Einmal mehr stellen wir fest, dass sich der Bund immer deutlicher von einer fairen Lastenverteilung entfernt. Auch die expliziten Zusicherungen der Bundespräsidentin, allfällige Mehrbelastungen des Ostens würden mindestens teilweise kompensiert, scheinen keinerlei Gültigkeit mehr zu haben. Unsere mit Schreiben vom 13. Januar 2015 eingebrachten Vorbehalte und Änderungsanträge zum Betriebsreglement 2014 haben offensichtlich keine Beachtung gefunden. Mit der nun beabsichtigten Teilgenehmigung des Betriebsreglements verschlechtert sich die Situation für den Thurgau erneut. Wir müssen ernüchert feststellen, dass die mittlerweile über ein Jahrzehnt andauernden Bemühungen um eine definitive Regelung des künftigen Betriebs des Flughafens Zürich bislang nur negative Auswirkungen auf den Kanton Thurgau hatten.

2/3

In Ergänzung zu unserer Stellungnahme vom 13. Januar 2015, die diesem Schreiben beiliegt, äussern wir uns wie folgt:

I. Teilgenehmigung Ostkonzept

Wie bereits im Rahmen der Anhörung mit Schreiben vom 13. Januar 2015 dargelegt, ist für uns im Ostkonzept die Verlegung der Abflüge auf die Route südlich des Thurgaus während des Tages und in der Nacht zentral. Diese Verlegung war und ist für den Kanton Thurgau Bedingung, um der Entflechtung des Ostkonzepts zustimmen zu können. Die Tatsache, dass nun in der Teilgenehmigung ausgerechnet diese Route sistiert wird, empfinden wir als Affront. Die Begründung, diese Abflugrouten von Piste 32 resp. 34 mit Linkskurve in Richtung Osten, könnten „aufgrund der mangelnden Separation mit der heutigen Anflugroute von GIPOL nicht genehmigt werden“, ist nicht stichhaltig.

Die Aufflinierung in den Ostanflug erfolgt bislang grossmehrheitlich von Norden her (AMIKI). Den Anteil schätzen wir aufgrund früherer Angaben auf rund 80 %. Demgegenüber machen die Aufflinierungsanteile von Süden her (GIPOL) einen bedeutend kleineren Teil aus (20 %). Eine mangelnde Separation registrieren wir deshalb insbesondere über dem Gebiet des Kantons Thurgau, wo im Ostkonzept nebst 80% aller Anflüge mit der Teilgenehmigung auch alle Abflüge Richtung Osten stattfinden sollen (und dies nicht wie bisher geplant erst ab 22 Uhr im Nachtbetrieb, wenn wie bei anderer Gelegenheit von Ihnen formuliert „wenig Anflugverkehr“ herrscht, sondern dauerhaft). So wurden gemäss Empa-Bericht „Flughafen Zürich, Betriebsreglementsänderung 2014, Teilgenehmigung. Fluglärmrechnungen nach Lärmschutz-Verordnung“ vom 31. Mai 2017 bei den Starts von Piste 32/34 generell die Bewegungen von den Routen südlich des Thurgaus über den Hinterthurgau verlegt (mit Westschleife nach dem Start). Im Tagbetrieb (Ostkonzept generell ab 21 resp. 20 Uhr, Südkonzept generell bis 07 resp. 09 Uhr) werden zudem zirka 400 Starts der Piste 32 anstatt über die Westschleife (neue SID D3L) direkt nach Osten geführt (S32_7050T). Wir gehen davon aus, dass der Kanton Thurgau mit dieser Teilgenehmigung der Abflugrouten im Ostkonzept im Vergleich zur Vollgenehmigung rund 5'200 Starts pro Jahr mehr zu verzeichnen haben wird (vorwiegend in den Tagesrandstunden am Morgen und Abend). In der ersten und zweiten Nachtstunde dürften die Verschiebungen gering ausfallen.

Wir bezweifeln, dass diese Konzentration der An- und Abflüge über dem gleichen Raum der Sicherheit förderlich ist und sehen keinen Zusammenhang mehr zur angestrebten Entflechtung des Ostkonzepts, die eigentlich ein wesentlicher Bestandteil der Änderungen ist. Der tatsächliche Zweck der Teilgenehmigung des Ostkonzepts bleibt beim Lesen der Unterlagen schleierhaft, obwohl wir Verständnis für den Flughafen Zürich haben, der in Anbetracht der deutschen Blockade in Teilschritten vorankommen will.

3/3

Antrag: Bei einer Teilgenehmigung des Betriebsreglements 2014 sind alle geplanten Abflugrouten im Ostkonzept zu genehmigen (Vollgenehmigung Abflugrouten Ostkonzept).

Eventualantrag: Können die Abflugrouten im Ostkonzept nicht vollständig genehmigt werden, ist insgesamt auf eine Teilgenehmigung des Ostkonzepts zu verzichten.

II. Teilgenehmigung Südkonzept

Da im Südkonzept die gleichen Abflugrouten benutzt werden wie im Ostkonzept, sollen sie mit der Teilgenehmigung analog geändert werden. Dies lehnen wir ebenfalls ab. Noch weniger als beim Ostkonzept sehen wir beim Südkonzept einen Grund, die südlichste Abflugroute zu sistieren.

Antrag: Bei einer Teilgenehmigung des Betriebsreglements 2014 sind alle geplanten Abflugrouten im Südkonzept zu genehmigen (Vollgenehmigung Abflugrouten Südkonzept).

Eventualantrag: Können die Abflugrouten im Südkonzept nicht vollständig genehmigt werden, ist insgesamt auf eine Teilgenehmigung des Südkonzepts zu verzichten.

Im Übrigen halten wir an unseren Anträgen vom 13. Januar 2015 fest.

Mit freundlichen Grüßen

Die Präsidentin des Regierungsrates

Der Staatsschreiber

Kopie an:

- Frau Bundespräsidentin Doris Leuthard, Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Kochergasse 6, 3003 Bern