



**Landkreis
Waldshut**
Der Landrat



**LANDKREIS
LÖRRACH**



**LANDKREIS
KONSTANZ**

Landratsamt Waldshut · Kaiserstraße 110 · 79761 Waldshut-Tiengen

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern
Schweiz

Vorab per Fax: +41 58465 8032

**Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL): Anpassung Objektdatenblatt Flughafen
Zürich
Anhörung der Behörden und Mitwirkung der Bevölkerung**

10.03.2025

Sehr geehrter Herr Direktor Hegner,
sehr geehrter Herr Schulthess,

mit Schreiben vom 4. Dezember 2024 teilten Sie uns mit, dass das SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich derzeit angepasst und das Anhörungs- und Mitwirkungsverfahren zum Änderungsentwurf hierzu bis 14. März 2025 durchgeführt wird.

Anlass für die Anpassung ist der Entscheid des Schweizerischen Bundesverwaltungsgerichts (BVG) vom 07.09.2021, in welchem das BAZL angewiesen wurde, sich vertieft mit der Fluglärmbelastung in der Nacht auseinanderzusetzen und insbesondere die gemäß dem Urteil unvollständige und unrichtige effektive Fluglärmbelastung zu beseitigen.

Gemeinsam nehmen die vier Grenz-Landkreise Waldshut, Konstanz, Schwarzwald-Baar Kreis und Lörrach fristgerecht Stellung. Wir lehnen die Anpassung des Objektblatts Flughafen Zürich durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) in seiner jetzigen Form ab und fordern das BAZL entsprechend des Urteils des BVG auf, im Rahmen der Anpassung wirksame Maßnahmen zugunsten der betroffenen Bevölkerung in Südbaden zu ergreifen.

Bereits mit Schreiben vom 24.08.2018 zur damaligen Revision des SIL-Konzeptteils hatten die vier Landkreise darauf hingewiesen, dass die Schweiz seit Jahrzehnten wie kein anderer Flughafen vergleichbarer Größe in Europa massiv und mit großer Selbstverständlichkeit den deutschen Luftraum für den Betrieb insbesondere des Flughafens in Zürich in Anspruch nimmt. Der Flughafen Zürich ist ein Schweizer Flughafen, woraus aus Sicht der Unterzeichner die Pflicht folgt, die Last des Flughafens grundsätzlich im eigenen Land zu tragen. Das vorgelegte Betriebskonzept BR 2014 wurde seitens der Landkreise aus eben diesen Gründen abgelehnt.

Nun müssen wir leider wieder zur Kenntnis nehmen, dass sich auch seit unserem Schreiben im Jahr 2018 und dem Urteil des BVG aus dem Jahr 2021 weiter keine Verbesserungen für die belastete Bevölkerung unserer Landkreise verzeichnen lassen. Vielmehr werden mit dem jetzt vorgelegten Entwurf des SIL-Objektblatts dem südbadischen Raum Verbesserungen in der Fluglärm- und Flugbewegungsthematik zumeist aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und Verhältnismäßigkeit versagt. Welche Wirtschaftlichkeitsberechnungen den Argumenten dabei genau zugrunde liegen, lässt sich aus den vorgelegten Dokumenten aus Sicht der Unterzeichner jedoch nicht erkennen. Die Last, welche die Region insbesondere auf deutschem Gebiet schon seit Jahren hinnehmen muss, findet vielmehr aus unserer Sicht nicht ausreichend Gewicht und Berücksichtigung.

Maßnahmen, welche zu einer spürbaren Entlastung der südbadischen Bevölkerung führen könnten, so zum Beispiel der Ausschluss von Landungen schwerer Flugzeuge auf Piste 34 am Abend im Ostkonzept, das Verbot besonders lauter Flugzeuge in der zweiten Nachtstunde, die Vorverlegung letzter Slots am Abend auf 22:30 Uhr oder die Ausdünnung der letzten Langstreckenwelle, werden in den uns vorgelegten Dokumenten im Wesentlichen verworfen. Statt einer aus dem BVG-Entscheid zu erwartenden Verbesserung der Situation müssen wir nun sogar davon auszugehen, dass man seitens der Schweizer Verantwortlichen versucht, den von uns klar abgelehnten BR 2014 in Folge der Anpassungen nun als „BR 2026“ wieder aufzusetzen. Dies zeigt sich auch in dem Punkt, dass trotz Sistierung des Genehmigungsverfahrens zum BR 2014 - aufgrund der fehlenden Zustimmung des Deutschen Bundesverkehrsministeriums - die Entflechtung des Ostkonzeptes im SIL-Objektblatt als verhältnismäßig angesehen und mithin weiterverfolgt wird.

So schreibt das BAZL beispielhaft in seinem Bericht unter 7.2.2. („*Verbot lauter Flugzeuge keine sinnvolle Alternative*“), dass Einschränkungen im Betriebsreglement nach Art. 36a Abs. 2 LFG hinsichtlich eines Verbots lauter Flugzeuge möglich sind, verwirft dies aber umgehend wieder, da andere Maßnahmen im Lichte des Verhältnismäßigkeitsprinzips vorzuziehen sind. Ob diese anderen Maßnahmen, hier insbesondere die Erhöhung der Lärmzuschläge, tatsächlich, nach welchem Maßstab und Ausmaß künftig erfolgversprechend sind, wird nicht berücksichtigt. Ebenfalls nicht, ob neben einem generellen Verbot lauter Flugzeuge auch ein Teilverbot bestimmter lauter Flugzeuge als milderer Mittel in Betracht kommt.

Die Maßnahmen, die im Objektteil zur Reduzierung der Lärmbelästigung bei Nacht angeführt werden, erschöpfen sich im Ergebnis letztlich in der Erhöhung der Lärmzuschläge ab 23:00 Uhr für Starts von Flugzeugen der Lärmklasse 2. Grundsätzlich begrüßen die Landkreise die Erhöhung der Lärmgebühren. Diese scheint ein an und für sich geeignetes Mittel zu sein, Fluggesellschaften dazu zu bewegen, leisere Flugzeugtypen einzusetzen.

Jedoch ist festzustellen, dass zum einen im SIL selbst diese Maßnahme im selben Zuge wieder entkräftet wird, da (vgl. Synopse SIL-Objektblatt, 2 Rahmenbedingungen) auf „Maßnahmen zur Verkehrsbeschränkung in den Nachtstunden, die nachweislich die Funktion des Flughafens als Drehkreuz des Internationalen Luftverkehrs beeinträchtigen (...) zu verzichten“ ist. Auch hier werden im Rahmen der Abwägung seitens des BAZL diejenigen Maßnahmen, die eine unmittelbare und auch nachhaltige Reduzierung der Fluglärmbelastung zur Folge hätten, als unverhältnismäßig gewertet. Dass dabei die Entscheidung zu späteren Starts und Landungen nach 23:30 Uhr, welche in der Entscheidungskompetenz des Flughafens liegt, einer Verhältnismäßigkeitsprüfung des Flughafens unterliegt, mutet angesichts der großen Bedeutung, die das BAZL der Wirtschaftlichkeit des Flughafens einräumt, doch nur vordergründig an.

Die vom BAZL anvisierten Erhöhungen der Lärmzuschläge, insbesondere im Nachtbetrieb, sind aus Sicht der Unterzeichner jedoch zum anderen schon der Höhe nach nicht geeignet, Fluggesellschaften zeitnah dazu zu bewegen, früher zu starten. Ein Blick auf deutsche Flughäfen zeigt, dass nur eine deutliche Erhöhung der Lärmrentgelte für lautere Flugzeugtypen geeignet ist, Lärm zu vermeiden. Nach Angabe des BAZL soll der Lärmzuschlag für die zweite Nachtstunde (23-24 Uhr) um 1/3 erhöht werden. Abstellend auf die von der Swiss derzeit verwendeten Flugzeuge, bedeutet das eine Erhöhung von 3000 auf 4000 Franken für verspätete Flüge nach 23:00 Uhr. Um aber konsequent gegen Verspätungen und damit gegen lautere Flugzeugtypen in den Nachtstunden vorzugehen, bedarf es einer deutlich stärkeren Anhebung der Lärmgebühren, sodass ein wirklicher Anreiz für Fluggesellschaften entsteht, leisere Flugzeuge einzusetzen. Ein solch höherer Anreiz – um den Faktor drei – ist aber erst langfristig für die Gebührenperiode 2033 vorgesehen.

In der Vergangenheit wurde seitens der Verantwortlichen der Flughafen Zürich AG stets versichert, dass mit dem Ausbau der Pisten 28 und 32 keine Kapazitätserhöhungen einhergehen werden. Es wurden grundsätzlich Sicherheitsaspekte angeführt, die den Ausbau der Pisten begründen. Zuletzt wurde eine geplante Kapazitätserweiterung auch in einem Schreiben von Bundesrat Albert Rösti vom Februar 2025, welches den Landkreisen ebenfalls vorliegt, zurückgewiesen mit dem Hinweis, dass am Flughafen Zürich höchstens 66 Slots pro Stunde vergeben werden und eine Erhöhung dieser auf die Zahl 70, wie im SIL Objektblatt Flughafen Zürich als Ziel festgesetzt sei, noch auf Jahre hinaus kein Thema sei.

Dass der Flughafen Zürich die Sicherheit aller zuvorderst im Blick hat, begrüßen wir ausdrücklich. Nunmehr ist jedoch aus Sicht der Landkreise auch im Objektteil des SIL offenbar, dass eine Kapazitätserhöhung - wenn möglicherweise auch erst in Zukunft - angestrebt und vom BAZL auch nicht ausgeschlossen wird. Anders lässt sich nicht erklären, dass eine „Kapazitätserhöhung dazu beitragen [soll], Verspätungen zu vermeiden, die sich sonst bis in die Nachtstunden fortsetzen und dann zu einer übermäßigen Lärmbelastungsführung können“. Auch

wenn diese Kapazitätserhöhungen damit begründet werden, dass somit einer Verspätungssituation am Abend vorgebeugt werden soll, ist für uns nunmehr unstrittig, dass das BAZL einer Kapazitätserhöhung für den Flughafen Zürich grundsätzlich bereits jetzt positiv gegenübersteht. Anders lässt sich nicht erklären, warum dieser Passus formell im SIL-Objektblatt aufgenommen wird. Da der Verspätungsabbau zwischen 23:00 Uhr und 23:30 Uhr bewilligungsfrei ist, liegt insgesamt eine Erhöhung der Kapazität mithin nicht nur nahe, sondern drängt sich auf. Konsequenter und auch im Sinne des Entscheids des Bundesverwaltungsgerichts wäre es, aufgrund der zu erwartenden Kapazitätserhöhung am Tage bereits auf Ebene des SIL auf den bewilligungsfreien Verspätungsabbau zwischen 23:00 Uhr und 23:30 Uhr zu verzichten und somit eine Nachtruhe zwischen 23:00 und 6:00 Uhr am Folgetag zu gewährleisten.

Dass die deutsche Seite mit ihren Forderungen zu einer deutlichen Verbesserung der (Nacht)Lärmsituation nicht alleine steht, zeigt eine kantonale Volksinitiative, welche ihrerseits fordert, die heute geltenden Betriebszeiten von 06:00 bis 23:00 Uhr um 30 Minuten zu kürzen. Auch der Regierungsrat des Kantons Aargau schreibt in seiner Stellungnahme vom 16.10.2024 (Monitoring der Lärmbelastung für das Jahr 2023) dass die nächtlichen Verspätungen nochmals zugenommen haben und weist darauf hin, dass Maßnahmen zur Reduktion der Lärmbelastung und der Verbesserung der Pünktlichkeit möglichst bald umgesetzt werden müssen.

Leider müssen wir feststellen, dass eine Berücksichtigung deutscher Interessen, wie bereits in vielen Jahren zuvor, auch in der jetzigen Anpassung des SIL-Objektblattes nicht erkennbar ist. Vielmehr zeigt sich uns derzeit, dass die Schweiz den Landesflughafen Zürich weiter stärkt und die Belange der deutschen Seite bewusst nicht berücksichtigt. Die geplante Anpassung des LFG zeigt dies aus unserer Sicht deutlich. Denn damit der als Landesflughafen geführte Flughafen Zürich neben dem bisherigen Bestandsschutz nun auch in seinem betrieblichen Umfang einer Besitzstandsgarantie unterliegen soll, welche sicherstellt, dass die Eckwerte des Flughafenbetriebs und insb. die Betriebszeiten nicht eingeschränkt werden können, lässt keinen anderen Schluss bei den Unterzeichnern zu.

Wir möchten unterstreichen, dass die Nutzung des deutschen Luftraums durch die Schweiz hiesige Belange gleichrangig berücksichtigen und dabei die deutschen rechtlichen Rahmenbedingungen achten muss, auch beispielsweise hinsichtlich der räumlichen Steuerung der Windenergienutzung in der Region im gegenwärtigen Regionalplanverfahren.

Die Landkreise Waldshut, Konstanz, Schwarzwald-Baar und Lörrach haben weiter ein ernsthaftes Interesse, den Streit um die Verkehrsbelastung des Flughafens Zürich dauerhaft zu befrieden und streben weiter eine gemeinsame Lösung mit den Schweizer Nachbarn an. Eine solche Lösung kann jedoch nicht einseitig sein und muss zu einer spürbaren Entlastung der Bevölkerung auf deutscher Seite führen.

Wir bitten, die Einwände ernsthaft zu prüfen und die vorgebrachten Argumente in die weitere Anpassung einfließen zu lassen.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Martin Kistler
Landrat



Marion Dammann
Landrätin



Sven Hinterseh
Landrat



Zeno Danner
Landrat