

Kleine Anfrage

**der Abg. Felix Schreiner, Guido Wolf und
Wolfgang Reuther CDU**

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Betriebskonzepte am Flughafen Zürich

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Welche Betriebskonzepte bestanden nach ihrer Kenntnis am Flughafen Zürich in den vergangenen zehn Jahren und wie haben sie sich jeweils verändert?
2. An welchen Tagen wurden nach ihrem Kenntnisstand in den vergangenen fünf Jahren von den geltenden Betriebskonzepten abweichende Konzepte geflogen (z. B. am 22. Oktober 2014) und wie stellen sich diese grafisch dar?
3. Wie unterscheiden sich diese nach ihrer Kenntnis jeweils vom geltenden Betriebskonzept?
4. Welche Auswirkungen hatten diese auf den südbadischen Raum (Anzahl, Flugspuren, Flughöhen, Zeiträume etc.)?
5. Ist ihr bekannt, welche Kapazitäten die verschiedenen Konzepte jeweils für den Betrieb des Flughafens Zürichs ermöglichen (aufgeschlüsselt für An- und Abflüge)?
6. Wie beurteilt sie aus ihrer Sicht diese verschiedenen Betriebskonzepte mit Hinblick auf die Sicherheit?
7. Welche Position bezieht sie zum Vorschlag der 137 Schweizer Gemeinden zur Gestaltung des Flugbetriebs vom 7. Juli 2015 („Positionspapier der vom Fluglärm hauptbetroffenen Gemeinden und Regionen im Norden, Osten und Westen des Flughafens Zürich“)?

15.07.2015

Schreiner, Wolf, Reuther CDU

Eingegangen: 20.07.2015 / Ausgegeben: 18.08.2015

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

Begründung

Für den zukünftigen Betrieb des Flughafens Zürich werden unterschiedliche Betriebsvarianten diskutiert. In der Vergangenheit hat der Flughafen Zürich an verschiedenen Tagen bereits Betriebskonzepte geflogen, die sich vom derzeit geltenden Betriebskonzept unterscheiden. Zudem haben 137 Schweizer Gemeinden einen Vorschlag zur Gestaltung des Flugbetriebs unterbreitet.

Antwort

Mit Schreiben vom 7. August 2015 Nr.3-3846/Zürich/0169 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche Betriebskonzepte bestanden nach ihrer Kenntnis am Flughafen Zürich in den vergangenen zehn Jahren und wie haben sie sich jeweils verändert?

In der Schweiz benötigen Flugplätze für ihren Betrieb ein Betriebsreglement. Grundlage dafür ist das Objektblatt des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL). Der Schweizer Bundesrat hat am 26. Juni 2013 das derzeit geltende Betriebsreglement mit einem Flugbetriebskonzept für den Flughafen Zürich auf der Grundlage des bestehenden Pistensystems festgelegt.

Ein Flugbetriebskonzept besteht aus der Kombination von An- und Abflugrouten mit bestimmten Pisten und Rollwegen. Es wird nach der Anflugrichtung benannt. Am Flughafen Zürich bestehen im Wesentlichen das Nord-, das Ost- und das Südanflugkonzept. Beim Nordanflugkonzept wird aus Richtung Norden auf der Piste 14 gelandet und Richtung Westen und Süden auf den Pisten 28 und 16 gestartet. Das Ostanflugkonzept sieht Landungen aus Richtung Osten auf die Piste 28 und Starts Richtung Norden auf Piste 32 vor. Beim Südanflugkonzept wird aus Richtung Süden auf Piste 34 gelandet und Richtung Norden und Westen auf den Pisten 32 und 28 gestartet. Untervarianten dieser drei Hauptbetriebskonzepte sind möglich. Welches Betriebskonzept jeweils geflogen wird, hängt vor allem von der vorherrschenden Windrichtung und der Uhrzeit ab, zumal die von Deutschland festgesetzten Sperrzeiten beachtet werden müssen.

Die Anflugkonzepte wurden in den letzten Jahren hinsichtlich der Flugrouten u. a. aufgrund von Abstimmungen mit der Schweizer Luftwaffe modifiziert. Der Flughafen Zürich hat eine wesentliche Änderung der Flugverfahren für das Ostanflugkonzept beim Schweizer Bundesamt für Zivilluftfahrt und beim deutschen Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung beantragt. Begründet wird dieser Antrag damit, dass die Komplexität der Betriebsverfahren verringert werden soll.

2. An welchen Tagen wurden nach ihrem Kenntnisstand in den vergangenen fünf Jahren von den geltenden Betriebskonzepten abweichende Konzepte geflogen (z. B. am 22. Oktober 2014) und wie stellen sich diese grafisch dar?

Nach dem Grundgesetz und dem Luftverkehrsgesetz liegt die Zuständigkeit für auswärtige Angelegenheiten und die Flugsicherung über deutschem Hoheitsgebiet ausschließlich beim Bund. Er nimmt die Aufgabe der Flugsicherung unter der politischen Verantwortung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur mit dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, deren Anteile allein vom Bund gehalten werden, wahr. Deshalb ist ausschließlich der Bund für Fragen, die Anflüge über deutsches Hoheitsgebiet auf den Flughafen Zürich oder die Kapazitäten dieses Flughafens betreffen, zuständig und politisch verantwortlich.

Die Landesregierung hat davon abgesehen, beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eine Stellungnahme zur Kleinen Anfrage einzuholen. Da Bundesverkehrsminister Dobrindt in dieser Sache Schreiben von Herrn Ministerpräsident Kretschmann vom 30. Oktober 2014 und Verkehrsminister Hermann vom 13. Februar 2014 nicht beantwortet hat, erschien eine solche Anfrage nicht erfolversprechend.

3. Wie unterscheiden sich diese nach ihrer Kenntnis jeweils vom geltenden Betriebskonzept?

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

4. Welche Auswirkungen hatten diese auf den südbadischen Raum (Anzahl, Flugspuren, Flughöhen, Zeiträume etc.)?

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

5. Ist ihr bekannt, welche Kapazitäten die verschiedenen Konzepte jeweils für den Betrieb des Flughafens Zürichs ermöglichen (aufgeschlüsselt für An- und Abflüge)?

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

6. Wie beurteilt sie aus ihrer Sicht diese verschiedenen Betriebskonzepte mit Hinblick auf die Sicherheit?

Die sichere Abwicklung des Luftverkehrs zum und vom Flughafen Zürich liegt ausschließlich in der Verantwortung der Flugsicherungsorganisationen in der Schweiz und Deutschland. Die Landesregierung geht davon aus, dass nur solche Betriebskonzepte zur Anwendung kommen, die von den zuständigen Flugsicherungsorganisationen für sicher gehalten werden.

7. Welche Position bezieht sie zum Vorschlag der 137 Schweizer Gemeinden zur Gestaltung des Flugbetriebs vom 7. Juli 2015 („Positionspapier der vom Fluglärm hauptbetroffenen Gemeinden und Regionen im Norden, Osten und Westen des Flughafens Zürich“)?

Die Landesregierung begrüßt jede Initiative, die eine Reduzierung der Fluglärmbelastung in Südbaden zum Ziel hat. Dass dieses Ziel mit dem Vorschlag der Schweizer Gemeinden erreicht werden kann, erscheint mehr als zweifelhaft. Eine Festschreibung der derzeitigen Belastung auf deutscher Seite wird die Landesregierung nicht akzeptieren. Sie wird weiterhin die Positionen der Stuttgarter Erklärung unterstützen.

Das genannte Positionspapier wird von Gemeinden im Süden des Flughafens Zürich offensichtlich nicht mitgetragen. Es bleibt deshalb aus Sicht der Landesregierung zunächst abzuwarten, ob und inwieweit das von 134 Gemeinden unterstützte Positionspapier in die innerschweizerische politische Willensbildung einfließt.

Dr. Splett

Staatssekretärin