



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

## **Staatsvertrag**

**zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Bundesrepublik  
Deutschland über die Auswirkungen des Betriebs des Flughafens Zürich auf  
das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland**

**Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens**

## Inhaltsverzeichnis

I.	Ausgangslage .....	3
II.	Einladung zur Vernehmlassung.....	3
III.	Ergebnis der Vernehmlassung.....	4
1	Zusammenfassung .....	4
2	Auswertung.....	5
2.1	Übersicht .....	5
2.2	Beurteilung des Vertrags .....	8
2.2.1	Positive Vertragsaspekte/Zustimmung zum Vertrag .....	8
2.2.2	Negative Vertragsaspekte/Ablehnung des Vertrags.....	9
2.3	Schlussbetrachtung .....	11
2.4	Umsetzung des Vertrags .....	11
2.4.1	Kanalisation vs. Verteilung des Lärms.....	11
2.4.2	Gekrümmte Nordanflüge .....	12
2.4.3	Südabflüge geradeaus.....	13
2.4.4	Ausbau der Flughafen-Infrastruktur .....	13
2.4.5	Weitere Themen.....	14

## I. Ausgangslage

Anfang September haben Bundesrätin Doris Leuthard und der deutsche Verkehrsminister Peter Ramsauer den Staatsvertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Bundesrepublik Deutschland über die Auswirkungen des Betriebs des Flughafens Zürich auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland (nachfolgend: Staatsvertrag) unterzeichnet. Der Staatsvertrag ermöglicht es, die jahrelange Auseinandersetzung der beiden Staaten um die Regelung der An- und Abflüge über süddeutsches Gebiet zu beenden. Die Botschaft zur Ratifikation des Staatsvertrags soll im Erstrat in der Frühlingssession 2013 behandelt werden. Das erforderte eine Verkürzung der Vernehmlassungsfrist.

Die Umsetzung des Staatsvertrages erfolgt im Rahmen des Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL). Dazu wurde ein so genannter Koordinationsprozess ausgelöst. In diesem erarbeitet der Bund mit Hilfe des Konzessionärs mögliche Umsetzungsvarianten, die er den SIL-Partnern vorlegt. Diese können dazu Stellung nehmen. Dieses Konsultationsverfahren dauerte bis zum 15. November 2012.

## II. Einladung zur Vernehmlassung

Mit Schreiben der Vorsteherin des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vom 21. September 2012 wurden folgende Adressaten zur Vernehmlassung eingeladen:

- 26 Kantonsregierungen<sup>1</sup>
- die Konferenz der Kantonsregierungen
- die in der Bundesversammlung vertretenen Parteien<sup>2</sup>
- gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete<sup>3</sup>
- gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft<sup>4</sup>
- Organisationen und interessierte Kreise<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> Regierungen der Kantone ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU.

<sup>2</sup> Christlichdemokratische Volkspartei (CVP), Bürgerlich-Demokratische Partei (BDP), Christlich-soziale Partei Obwalden (csp-ow), (CSPO), Evangelische Volkspartei der Schweiz (EVP), FDP. Die Liberalen (FDP), Grüne Partei der Schweiz (GPS), Grünes Bündnis (GB, Mitglied GPS), Grünliberale Partei (GLP), Lega dei Ticinesi (Lega), Mouvement Citoyens Romand (MCR), Schweizerische Volkspartei (SVP), Sozialdemokratische Partei der Schweiz (SPS).

<sup>3</sup> Schweizerischer Gemeindeverband (SGV), Schweizerischer Städteverband (SSV), Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB).

<sup>4</sup> Verband der Schweizer Unternehmen (economiesuisse), Schweizerischer Gewerbeverband (SGewV), Schweizerischer Arbeitgeberverband (SAGV), Schweizerischer Bauernverband (SBV), Schweizerische Bankiervereinigung (SBankV), Schweizerischer Gewerkschaftsbund (SGB), Kaufmännischer Verband Schweiz (KV Schweiz), Travail.Suisse (TS).

<sup>5</sup> Dachverband der schweizerischen Luftfahrt (Aerosuisse), Aero-Club der Schweiz (AeCS), Swiss International Airport Association (SIAA), Verband Schweizer Flugplätze (VSF), Board of Airline Representatives Switzerland (BAR), Swiss Helicopter Association (SHA), EBAA Switzerland (EBAA), Verband für die Schweizer Luftfahrt (aviasuisse), Swiss International Air Lines AG (Swiss), easyjet Switzerland S.A. (easyjet), Helvetic Airways AG (Helvetic), Darwin Airline SA (Darwin), Hello AG (Hello), Belair Airlines AG (Belair), Edelweiss Air AG (Edelweiss), Flughafen Zürich AG (FZAG), Aéroport International de Genève (AIG), EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg (EAP), Swiss Air Navigation Services Ltd. (Skyguide), WWF Schweiz (WWF), Verkehrsclub der Schweiz (VCS), Schweizerischer Schutzverband gegen Flugemissionen (ssf), Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich (sbfz), IG Ost, Fluglärmforum Süd.

### **III. Ergebnis der Vernehmlassung**

#### **1. Zusammenfassung**

In den Stellungnahmen wird der Staatsvertrag mehrheitlich als akzeptables Ergebnis bezeichnet und die Ratifizierung unterstützt.

Die Kantone, aber auch die meisten Verbände sprechen sich deutlich für den Staatsvertrag aus. Zwar wird mehrheitlich bedauert, dass er der Schweiz erhebliche Mehrbelastungen aufbürdet, indem vermehrt Anflüge über dicht besiedeltes Gebiet in der Schweiz erforderlich werden, doch überwiegt das Interesse an einer Beilegung des Konflikts mit Deutschland. Betont wird die grosse Bedeutung des Flughafens für die Wirtschaft. Überwiegend wird davon ausgegangen, dass die Alternativen zur Ratifizierung des Staatsvertrags schlechter wären. In einigen Stellungnahmen wird der Staatsvertrag aber abgelehnt, dies hauptsächlich mit der Begründung, dieser sei zu stark auf die Interessen der Luftfahrt ausgerichtet. Bei der Umsetzung erwarten die verschiedenen Regionen eine Berücksichtigung ihrer Anliegen. Dabei stehen zahlreiche Forderungen nach einer Kanalisierung des Verkehrs dem Anliegen, die Belastungen zu verteilen, gegenüber. Die Vertreter der Luftfahrtindustrie ihrerseits bedauern zwar die zusätzlichen Einschränkungen für den Flughafen, gewichten aber die mit dem Staatsvertrag erlangte Rechtssicherheit stärker.

Bei den politischen Parteien löste der Staatsvertrag unterschiedliche Reaktionen aus. Während ihn die CVP und die FDP als tragbare Lösung für einen nachhaltigen Betrieb des Flughafens werten, betrachtet ihn die GLP als schlechten Kompromiss, dessen Ablehnung aber zu noch nachteiligeren Lösungen führen würde. Die SVP lehnt den Staatsvertrag aufgrund der zusätzlichen An- und Abflüge über Schweizer Gebiet ab. Auch die GPS spricht sich gegen den Staatsvertrag aus, weil er die Lärmbelastung erhöhe und letztlich zu einer Kapazitätssteigerung des Flughafens führe. Die SPS ist an einer Verhandlungslösung interessiert, hat aber Vorbehalte bezüglich der Nachhaltigkeit der angestrebten Lösung und wird ihre Position erst nach dem Vorliegen der Umsetzungsmodalitäten festlegen.

## 2. Auswertung

### 2.1 Übersicht

Nachfolgende Tabelle gibt die eingegangenen Stellungnahmen wieder und zeigt, welche Vernehmlassungsadressaten sich für oder gegen eine Ratifizierung des Staatsvertrags aussprechen und welche sich nicht ausdrücklich festgelegt haben oder sich einen Positionsbezug noch vorbehalten.

Vernehmlassungsteilnehmer	Unterstützung Staatsvertrag	Bemerkungen
<b>Kantone</b>		
ZH <sup>6</sup>	JA	
LU	JA	
UR		Der Kanton Uri hat eine Stellungnahme eingereicht, sich zur Frage der Zustimmung/Ablehnung des Staatsvertrags aber nicht geäußert.
BE	JA	
SZ	JA	
OW	JA	
NW	JA	
GL	JA	
ZG	JA	
FR		Der Kanton Fribourg hat eine Stellungnahme eingereicht, sich zur Frage der Zustimmung/Ablehnung des Staatsvertrags aber nicht geäußert.
SO	JA	
BS	JA	
SH	JA	
AR	JA	
AI	JA	
SG	JA	
GR	JA	
AG	JA	
TG		Der Kanton Thurgau kann noch nicht abschliessend zur Frage der Zustimmung/Ablehnung des Staatsvertrags

<sup>6</sup> Der Kanton Zürich hat seiner Stellungnahme folgende ihm zugestellten Eingaben beigelegt: Gemeindepräsidenten-Verband des Bezirks Andelfingen, Gemeinderat Berg am Irchel, Bezirk Dielsdorf, Stadt Dietikon, Gemeindepräsidentenverband des Bezirks Hinwil, Gemeinde Zumikon, Verband der Gemeindepräsidenten des Bezirks Uster, Stadt Winterthur, Gemeinde Zell, Stadt Zürich, Bürgerprotest Fluglärm Ost (BFO), Dachverband Fluglärmschutz (DVFS), Fluglärmsolidarität, Dr. iur. Heinrich Überwasser, Verein Ikarus Erben, Kantonaler Gewerbeverband Zürich, Pro Flughafen, Stiftung gegen Fluglärm, Verein Flugschneise Süd -nein, Komitee 'Weltoffenes Zürich', Zürcher Handelskammer.

Vernehmlassungsteilnehmer	Unterstützung Staatsvertrag	Bemerkungen
		Stellung nehmen. Er macht diese von der geplanten Umsetzung des Staatsvertrags abhängig.
TI	JA	
VS	JA	
NE	JA	
GE	JA	
JU		Der Kanton Jura hat eine Stellungnahme eingereicht, sich zur Frage der Zustimmung/Ablehnung des Staatsvertrags aber nicht geäußert.
<b>Parteien</b>		
CVP	JA	
FDP	JA	
GPS	NEIN	
SVP	NEIN	
SPS		Die SPS macht ihre Haltung zur Frage der Zustimmung/Ablehnung des Staatsvertrags von der Botschaft und der Lösung der Lärmverteilung abhängig.
GLP	JA	
<b>Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete</b>		
SSV	JA	Abschliessende Beurteilung kann erst vorgenommen werden, wenn klare Vorstellungen zur schweizinternen Lastenverteilung vorliegen.
SGV		Der SGV teilt mit, auf eine Stellungnahme zu dieser Vorlage zu verzichten.
<b>Dachverbände der Wirtschaft</b>		
economiesuisse	JA	
Centre Patronal (CP)	JA	
SGV Dachorganisation der Schweizer KMU	JA	
<b>Organisationen und interessierte Kreise</b>		
Aerosuisse	JA	
AeCS	JA	
Flugschneise Süd NEIN	NEIN	
Diverse Gemeinden/Interessensgemeinschaften nördlich des Flughafens	NEIN	

Vernehmlassungsteilnehmer	Unterstützung Staatsvertrag	Bemerkungen
fens <sup>7</sup>		
Gemeinde Turbenthal		Die Gemeinde Turbenthal hat eine Stellungnahme eingereicht, sich zur Frage der Zustimmung/Ablehnung des Staatsvertrags aber nicht ausdrücklich geäußert.
Gemeinde Zell		Die Gemeinde Zell hat eine Stellungnahme eingereicht, sich zur Frage der Zustimmung/Ablehnung des Staatsvertrags aber nicht ausdrücklich geäußert.
Gemeinde Wila		Die Gemeinde Wila hat eine Stellungnahme eingereicht, sich zur Frage der Zustimmung/Ablehnung des Staatsvertrags aber nicht ausdrücklich geäußert.
Interessengemeinschaft Ostschweizer Luftfahrt (IGOL)	JA	
Interessengemeinschaft Nord (IG Nord)		Die IG Nord hat eine Stellungnahme eingereicht, sich zur Frage der Zustimmung/Ablehnung des Staatsvertrags aber nicht ausdrücklich geäußert.
Region Ost		Die Region Ost macht ihre Haltung zur Frage der Zustimmung/Ablehnung des Staatsvertrags von der Festlegung des Flugbetriebskonzepts zur Umsetzung des Staatsvertrags abhängig.
Regio Wil	JA	Vor Genehmigung des Staatsvertrags sollen die zukünftigen Betriebsvarianten feststehen.
SGB	JA	
Schweizer Tourismus Verband	JA	
SEV-GATA The Transport Union		SEV-GATA hat eine Stellungnahme eingereicht, sich zur Frage der Zustimmung/Ablehnung des Staatsvertrags aber nicht ausdrücklich geäußert.
SIAA	JA	
Aéroport International de Genève	JA	
Stiftung gegen Fluglärm	NEIN	
Swiss	JA	
aviasuisse	JA	
AIG	JA	
FZAG	JA	

<sup>7</sup> Dr. iur. Heinrich Überwasser hat im Namen nachfolgender Gemeinden/Interessengemeinschaften eine Stellungnahme eingereicht: IG Nord, Planungsverband Zurzibiet, diverse Gemeinden im Kanton AG (Bad Zurzach, Baldingen, Böbikon, Böttstein, Döttingen, Endingen, Fisibach, Full-Reuenthal, Kaiserstuhl, Klingnau, Koblenz, Leibstadt, Leuggern, Mandach, Mellikon, Rekingen, Riethem, Rümikon, Schneisingen, Siglistorf, Tegerfelden, Unterendingen, Wislikofen), Gemeinden im Kanton ZH (Bülach, Bachs, Stadel, Weiach, Glattfelden, Hochfelden, Höri, Neerach, Wasterkingen, Winkel) Gemeinden im Kanton SH (Buchberg, Rüdlingen).

Vernehmlassungsteilnehmer	Unterstützung Staatsvertrag	Bemerkungen
Skyguide	JA	
Fluglärmforum Süd	JA	
IG West		Die IG West hat eine Stellungnahme eingereicht, sich zur Frage der Zustimmung/Ablehnung des Staatsvertrags aber nicht ausdrücklich geäußert.
Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich (sbfz)		Der sbfz hat eine Stellungnahme eingereicht, sich zur Frage der Zustimmung/Ablehnung des Staatsvertrags aber nicht ausdrücklich geäußert
Taxisuisse, Schweizer Nutzfahrzeugverband		Taxisuisse hat eine Stellungnahme eingereicht, sich zur Frage der Zustimmung/Ablehnung des Staatsvertrags aber nicht ausdrücklich geäußert
VCS	NEIN	
Cargo Forum Schweiz	JA	
Hotellerie Suisse	JA	
<b>Privatpersonen</b>		
Flüeli Adolf	JA	
Reutimann Ernst		Herr Reutimann hat eine Stellungnahme eingereicht, sich zur Frage der Zustimmung/Ablehnung des Staatsvertrags aber nicht ausdrücklich geäußert

## 2.2 Beurteilung des Vertrags

Grundsätzlich wird die Lösung auf Vertragsbasis von den Vernehmlassungsteilnehmern begrüßt, das Vertragsergebnis an sich wird jedoch unterschiedlich bewertet. Im Folgenden werden die Gründe für die Zustimmung oder Ablehnung des Vertrags zusammengefasst wiedergegeben.

### 2.2.1 Positive Vertragsaspekte/Zustimmung zum Vertrag

Die Mehrheit der begrüßten Kantone, Parteien und Verbände betrachtet den Staatsvertrag als Chance, den Konflikt mit Deutschland um das Anflugregime des Flughafens Zürich beizulegen und das nachbarschaftliche Verhältnis zu befrieden (vgl. Tabelle). Die Beurteilung des Staatsvertrags, so diverse Vernehmlassungsteilnehmer, müsse vor dem Hintergrund des jahrelangen Streits um die Anflugverfahren auf den Flughafen Zürich vorgenommen werden.<sup>8</sup> Die meisten Vernehmlassungsteilnehmer sind der Ansicht, dass die Interessen der Schweiz „im Rahmen des Möglichen“ gewahrt wurden.<sup>9</sup> Der Kanton Zürich bedauert, dass so weitgehende Zugeständnisse für die Vertragslösung gemacht werden mussten, hält aber gleichzeitig fest, dass die sehr restriktiven Forderungen von deutscher Seite abgewendet wurden.

<sup>8</sup> BE, GL, SH, SZ, Zürcher Handelskammer, Region Ost, Regio Wil, SIAA, Swiss, FZAG.

<sup>9</sup> SZ, SO, SG, ZH, CVP, economiesuisse, CP, FZAG, Cargo Forum Schweiz.

Viele Stellungnahmen verweisen im Falle einer Ablehnung des Staatsvertrags auf die Gefahr von weiteren nachteiligen, einseitig verordneten Massnahmen von deutscher Seite.<sup>10</sup>

Positiv hervorgehoben wird im grossen Mehr der eingegangenen Stellungnahmen die mit dem Vertrag einhergehende Rechtssicherheit, welche in den letzten Jahren fehlte und für Anwohner, Gemeinden und den Flughafen von zentraler Bedeutung sei.<sup>11</sup> Auch die Wirtschaftsverbände betonen, dass Rechts-, Planungs- und Investitionssicherheit für den Flughafen und den Wirtschaftsraum Zürich eine unabdingbare Voraussetzung darstelle.<sup>12</sup>

Zahlreiche Stellungnahmen würdigen die Bedeutung des Flughafens für die Schweizer Volkswirtschaft und verweisen auf die Vorteile eines starken Landesflughafens für die Schweiz.<sup>13</sup> Verschiedene Vernehmlassungsteilnehmer betonen die hohe Wertschöpfung des Flughafens für den Grossraum Zürich.<sup>14</sup> Der Schweizerische Gewerkschaftsbund wertet die Vertragslösung mit Blick auf die zahlreichen Beschäftigten in der Aviatikbranche in Zürich als positiv. Dass die Anbindung der Schweiz an wichtige Zentren in Europa und in der Welt weiterhin gewährleistet wird, erachten viele Vernehmlassungsteilnehmer als entscheidend. Der Schweizer Tourismusverband und hotelleriesuisse unterstreichen die Bedeutung des Flughafens Zürich für das Tourismusland Schweiz und für die Erschliessung neuer Märkte im Ausland.

Verschiedene Vernehmlassungsteilnehmer werten es als entscheidenden Vorteil, dass der Vertrag keine zahlenmässige Beschränkung der Flugbewegungen enthält. Da der Flughafen nicht durch einen Bewegungsplafonds eingeschränkt werde, könne er seine Rolle weiterhin im heutigen Ausmass wahrnehmen und eine Entwicklung entsprechend dem allgemeinen Verkehrswachstum bleibe möglich.<sup>15</sup>

Als weitere Vorteile des Vertrags werden die lange Übergangsfrist bis zum vollständigen Inkrafttreten im Jahr 2020, die Geltungsdauer und der Kündigungsschutz sowie die Möglichkeit der Einführung eines satellitengestützten Anflugverfahrens auf die Pisten 14 und 16 genannt.<sup>16</sup>

## **2.2.2 Negative Vertragsaspekte/Ablehnung des Vertrags**

Skeptisch beurteilt oder abgelehnt wird der Vertrag insbesondere aufgrund der Konsequenzen für die Schweizer AnwohnerInnen in der Umgebung des Flughafens.<sup>17</sup> Für die teilweise dicht besiedelten Regionen, habe der Vertrag einschneidende Konsequenzen.<sup>18</sup> Durch die Verlagerung der Bewegungen weg von Norden hin zu anderen Himmelsrichtungen würden

---

<sup>10</sup> Die SPS hingegen erachtet das Szenario einer erneuten einseitigen Verschärfung von deutscher Seite bei Ablehnung des Vertrags als wenig wahrscheinlich oder nicht ausschlaggebend für die Haltung zum Staatsvertrag.

<sup>11</sup> AI, AR, BS, GE, SZ, TG, ZH, ZG, CVP, FDP, SVP, aerosuisse, Schweizer Städteverband, Gemeindepräsidentenverband Bezirk Hinwil, Gemeindepräsidenten Bezirk Meilen, Verband Gemeindepräsidenten Bezirk Uster, Stadt Winterthur, Stadt Zürich, Pro Flughafen, CP, IGOL, SGV, FZAG, SIAA, Swiss, aviasuisse, Fluglärmforum Süd, Cargo Forum Schweiz, hotelleriesuisse.

<sup>12</sup> Zürcher Handelskammer, economiesuisse, Cargo Forum Schweiz.

<sup>13</sup> GR, LU, NE, NW, OW, SH, ZH, ZG, TI, CVP, FDP, aerosuisse, Stadt Winterthur, Schweizer Städteverband, Region Ost, Regio Wil, SIAA, SGB, Cargo Forum Schweiz.

<sup>14</sup> Stadt Zürich, Pro Flughafen, Komitee weltoffenes Zürich, Zürcher Handelskammer, CP, SGV, Swiss, aviasuisse, FZAG.

<sup>15</sup> AI, AR, OW, SZ, SO, CVP, FDP, SVP, CP, economiesuisse, aerosuisse, Pro Flughafen, Komitee weltoffenes Zürich, Zürcher Handelskammer, Schweizer Tourismus-Verband, SIAA, swiss, FZAG, Cargo Forum Schweiz, hotelleriesuisse. Die IG-Nord kritisiert, dass nach Unterzeichnung des Vertrags von der Schweiz und Deutschland unterschiedliche Bewegungszahlen genannt worden sind. Ohne Klärung dieser Sachlage sei das Verhandlungsergebnis unvollständig.

<sup>16</sup> GR, SZ, ZH, aerosuisse Gemeindepräsidenten Bezirk Meilen, Bezirk Dietikon, Verband Gemeindepräsidenten Bezirk Uster, Stadt Zürich, Stiftung gegen Fluglärm, Schweizer Tourismus-Verband, SGV, Fluglärmforum Süd.

<sup>17</sup> AG, ZH, SVP, Gemeindepräsidenten-Verband Bezirk Andelfingen, Stadt Winterthur, Gemeinde Zell, Gemeinde Turbenthal, Gemeinde Wila, Bürgerprotest Fluglärm Ost, Dachverband Fluglärmschutz, Region Ost, Regio Wil, Fluglärmforum Süd, IG West, sbfz.

<sup>18</sup> Komitee weltoffenes Zürich, Zürcher Handelskammer, GPS.

Gebiete neu beschallt, welche bislang keine oder nur wenige Flugbewegungen tragen mussten.<sup>19</sup> Besonders stossend sei, dass diese zusätzliche Belastung in den sensiblen Feierabendstunden ab 18.00 Uhr anfalle.<sup>20</sup> Fast alle Teilnehmer bedauern diese Mehrbelastung der Schweizer Regionen durch die Ausdehnung der Sperrzeiten.<sup>21</sup>

Mit Verweis auf die Stimmungslage der süddeutschen Bevölkerung und die Interessen der süddeutschen Region am Flughafen Zürich wird das Verhandlungsergebnis von einigen Vernehmlassungsteilnehmern gänzlich abgelehnt. Die Lärmbelastung der süddeutschen Gemeinden sei nicht mit derjenigen von Schweizer Flughafen-Anrainern zu vergleichen. Es wird argumentiert, dass die Besiedelung der süddeutschen Region dünner sei als in den betroffenen Schweizer Gebieten. Zudem sei die Nutzung des Flughafens Zürich durch deutsche Staatsbürger und deutsche Fluggesellschaften in den Verhandlungen nicht genügend gewichtet worden.<sup>22</sup> Der Betrieb des Flughafens, so einige Vernehmlassungsteilnehmer, müsse nun künftig entgegen dem historisch gewachsenen Hauptkonzept betrieben werden, was einen erheblichen Nachteil darstelle.<sup>23</sup>

Kritisiert wird weiter, dass die Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens auf Kosten der AnwohnerInnen erlangt worden seien. Häufig wird geltend gemacht, der Vertrag begünstige einseitig den Flughafen, während der Lärmschutz vernachlässigt würde.<sup>24</sup> Auch werde der Vertrag seiner Präambel nicht gerecht, wonach „Mensch, Natur und Umwelt möglichst umfassend gegen übermässige Auswirkungen des Luftverkehrs zu schützen“ seien, so die Einschätzung der SPS, IG Nord und IG West.<sup>25</sup> Die SPS kritisiert, dass der Vertrag fälschlicherweise von der Prämisse ausgehe, ein Wachstum des Luftverkehrs über das von den heutigen Infrastrukturen gebotene Potenzial hinaus sei grundsätzlich wünschbar.<sup>26</sup> Auch die GPS, die GLP und der VCS hinterfragen die fehlende Begrenzung der Bewegungszahlen und fordern, dem Grundsatz der nachhaltigen Entwicklung sei nachzukommen.<sup>27</sup>

In Bezug auf einzelne Bestimmungen des Staatsvertrags werden schliesslich folgende Kritikpunkte angebracht: Bei den Bestimmungen betreffend die Informationspflicht bei Bauvorhaben (Art. 3 Abs. 1 und 2) sowie der Regelung der gemeinsamen Luftverkehrskommission (Art. 2 Abs. 3) sei die Gleichstellung und der effektive Einbezug von betroffenen Schweizer Gemeinden und Städten nicht gewährleistet.<sup>28</sup> Auch bei der Zusammenarbeit zwischen der Skyguide und der deutschen Flugsicherung DFS (Art. 2 Abs.1) sollen Kompetenzverteilung und Entscheidungsfindungsmechanismen Voraus geklärt werden.<sup>29</sup>

---

<sup>19</sup> SZ, TG, GLP, Bezirk Dietikon, Aerosuisse.

<sup>20</sup> AR, ZH, Stadt Winterthur, SPS, Schweizer Städteverband, IG Nord, IG West, sbfz, SGB.

<sup>21</sup> Die IG-Nord hingegen verweist darauf, dass die Umlagerung von Bewegungen von Norden nicht per se nachteilig sei, da sich auch zahlreiche Schweizer Gemeinden im Raum nördlich des Flughafens Zürich bis zur Landesgrenze befinden.

<sup>22</sup> Gemeinderat Berg am Irchel, Bezirk Dielsdorf, Bürgerprotest Fluglärm Ost, Dachverband Fluglärmschutz, Fluglärmsolidarität, Stiftung gegen Fluglärm, Flugschneise Süd nein, SVP.

<sup>23</sup> Komitee weltoffenes Zürich, SGV, aviasuisse.

<sup>24</sup> Stadt Winterthur, Gemeinde Zell, Gemeinde Wila, Dachverband Fluglärmschutz, Stiftung gegen Fluglärm, Region Ost, Gemeinde Turbenthal. Die Stadt Zürich fordert eine wirtschaftliche Entwicklung des Flughafens, welche im Einklang mit den Zielen der Nachhaltigkeit und des Lärmschutzes stehe.

<sup>25</sup> Ebenso sbfz, und Gemeinderat Berg am Irchel.

<sup>26</sup> Die GPS lehnt ein Wachstum der Luftfahrt aus klimapolitischen Gründen ab und verlangt eine vermehrte Verlagerung auf die Schiene. Der Fluglärmschutzverband und Bürgerprotest Ost verlangen, dass der Flughafen seine Bewegungen um einen Drittel ausdünn. Die Fluggesellschaft Swiss warnt demgegenüber vor einer Reduktion oder einer generellen Einschränkung der Betriebszeiten. Dies würde die Funktionsweise eines kleinen Hub und das Geschäftssystem der Swiss ernsthaft gefährden.

<sup>27</sup> Ebenso Flugschneise Süd nein.

<sup>28</sup> SPS, IG West, IG Nord, sbfz.

<sup>29</sup> SPS, IG Nord, IG West.

## 2.3 Schlussbetrachtung

Zusammenfassend ergibt sich, dass ablehnende Positionen oder Vorbehalte zum Staatsvertrag insbesondere auf der zusätzlichen Lärmbelastung für die Schweizer Bevölkerung, der Priorisierung der Flughafenentwicklung sowie auf Vorbehalten betreffend der Umsetzung des Vertrags, insbesondere was die Verteilung der zusätzlichen Flugbewegungen anbelangt, gründen.

Für die Zustimmung zum Staatsvertrag werden folgende Gründe genannt: Befriedung des jahrelang währenden Konflikts, die neu erlangte Rechtssicherheit für die involvierten Parteien, positive Wertung des Vertrags aufgrund der Entwicklungsperspektiven für den Flughafen Zürich sowie mangelnde Handlungsalternativen insbesondere im Hinblick auf weitere einseitige Verschärfungen durch Deutschland. Die Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmer empfiehlt daher die Annahme des Vertrags.<sup>30</sup>

## 2.4 Umsetzung des Vertrags

Was die Umsetzung des Vertrags anbelangt vertreten die einzelnen Vernehmlassungsteilnehmer sehr unterschiedliche Positionen. Durchgehend wird jedoch die Priorität der Sicherheit betont.<sup>31</sup> Insbesondere die Flugsicherung Skyguide äussert sich eingehend zu Sicherheitsaspekten und betont, dass die Umsetzung des Vertrags generell zu einem robusteren operationellen Betrieb führen und die Sicherheitsmargen im Gesamtsystem weiter erhöht werden sollten. Teilweise wird die Zustimmung zum Vertrag mit der Berücksichtigung von Umsetzungsmodalitäten verbunden.<sup>32</sup>

### 2.4.1 Kanalisierung vs. Verteilung des Lärms

Die Vernehmlassung zeigt, dass sich Forderungen nach einer Verteilung der Belastung einerseits und nach einer Konzentration der Bewegungen andererseits gegenüberstehen. Im Osten bzw. Nordosten des Flughafens machen insbesondere der Kanton Thurgau, aber auch die Kantone St. Gallen und Schaffhausen deutlich, dass eine einseitige Verlagerung der Anflugbewegungen nach Osten – zu Lasten ihres jeweiligen Kantonsgebietes – ohne substantielle stundenweise Entlastung oder ohne Kompensation bei den Abflügen nicht akzeptiert werden könne.<sup>33</sup> Im Westen des Flughafens plädiert der Kanton Aargau dafür, dass Abflüge ebenfalls in die Betrachtung der Lärmbelastung mit einbezogen werden, da die Region im Westen bereits heute den Grossteil der verhältnismässig lauten Startbewegungen trage. Viele Vernehmlassungsteilnehmer fordern Konzessionen von allen Regionen und sprechen sich für eine ausgewogene Verteilung der Bewegungen aus.<sup>34</sup> Sie machen geltend dadurch werde die Akzeptanz des Staatsvertrags, aber auch des Flughafens als solcher gefördert.<sup>35</sup>

---

<sup>30</sup> (vgl. Tabelle)

<sup>31</sup> Insbesondere Skyguide, *economiesuisse*, Swiss.

<sup>32</sup> So der Kanton TG. Auch die SPS, die Stadt Zürich die SSV sowie die Regio Ost und Region Wil behalten sich vor, mit einer definitiven Positionierung bis zum Vorliegen der Botschaft und der Umsetzungsvariante zuzuwarten. Die IG Nord, vertreten durch Rechtsanwalt H. Überwasser möchte festhalten, dass das Ratifizierungsverfahren vom Betrieb des Flughafen klar zu unterscheiden sei. Die Genehmigung des Vertrags dürfe das SIL-Objektblatt, das Betriebsreglement und den Sicherheitszonenplan weder substituieren noch präjudizieren.

<sup>33</sup> TG, Gemeinde Zell. Auch weitere Stellungnahmen wenden sich gegen eine Umsetzung, welche einseitig die Region im Osten belaste: AI, AR, Gemeinde Turbenthal, Gemeinde Wila.

<sup>34</sup> SPS, Städteverband, IG West, Komitee weltoffenes Zürich, Gemeinderat Berg am Irchel, Bezirk Dielsdorf.

<sup>35</sup> SG, Aviasuisse, SGV.

Andere Vernehmlassungsteilnehmer plädieren für eine Kanalisierung der Bewegungen.<sup>36</sup> Oft wird eine Mehrbelastung für die eigene Region befürchtet und/oder auf das Umweltschutzgesetz verwiesen, welches vorsieht, möglichst wenige Personen zu belasten.<sup>37</sup> In einigen Stellungnahmen wird gefordert, dass bei der Betrachtung der Lärmbelastung nicht nur die Anzahl der betroffenen Personen, sondern auch die Intensität des Lärms ein entscheidendes Kriterium sein müsse.<sup>38</sup> Skyguide verweist darauf, dass häufige Konzeptwechsel die Komplexität erhöhen.

Der Standortkanton Zürich erachtet eine Verteilung der Flugbewegungen nicht als zielführend. In seiner Stellungnahme weist er darauf hin, dass die angrenzenden Kantone so gut wie keine Lärmgrenzwertüberschreitungen aufweisen. Er spricht sich daher tendenziell für eine Konzentration der Bewegungen aus und er lehnt jede Lösung ab, die dem Kanton Zürich zur Entlastung weniger stark betroffener Regionen mehr Lärm bringt. Zusätzliche Anflüge von Osten am frühen Morgen befürwortet jedoch auch der Kanton Zürich nicht.

Die Interessensgemeinschaft West und der Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich geben zu bedenken, dass der ZFI (Zürcher Fluglärmindex) in jedem Fall eingehalten werden müsse.<sup>39</sup> Schliesslich verweisen einige Stellungnahmen auf die zukünftigen Vorteile durch die fortschreitende technische Entwicklung bei lärmschonenden Flugzeugtypen.<sup>40</sup>

#### **2.4.2 Gekrümmte Nordanflüge<sup>41</sup>**

Die Reaktionen auf die geplante Einführung von gekrümmten Anflugverfahren fallen kontrovers aus. Während die Aviatik- und Wirtschaftsverbände, der Kanton Zürich sowie Bürgerorganisationen im Süden des Flughafens diese Neuerung befürworten<sup>42</sup>, lehnen die allenfalls betroffenen Regionen eine Lancierung deutlich ab.<sup>43</sup>

Die nördliche Flughafenregion lehnt den gekrümmten Nordanflug ab.<sup>44</sup> Im Osten der Schweiz sprechen sich insbesondere die Verbände Region Ost und Regio Wil gegen eine Einführung des gekrümmten Anflugs von Osten aus. Neben den befürchteten zusätzlichen Anflügen abends sei eine erneute Belastung durch Anflüge am Morgen nicht zumutbar.<sup>45</sup> Der Kanton Schaffhausen wendet sich gegen eine Mehrbelastung für die Ortschaften Rüdlingen und Buchberg durch den gekrümmten Anflug von Osten.

Der Kanton Aargau betont, dass bei einer Einführung des gekrümmten Anflugs von Westen eine Doppelbelastung abends und morgens für die Region Surbtal resultiere. Gegen den gekrümmten Anflug von Westen spreche weiter der fehlende Nachweis der Durchführbarkeit und das Überfliegen von Atomanlagen.<sup>46</sup>

Der Kanton Zürich befürwortet Umsetzungsvarianten, welche morgens den gekrümmten Nordanflug vorsehen. Er betont, dass hinter der Absicht der im Staatsvertrag ausgehandelten Verkürzung der Sperrzeit von 06.00 auf 06.30 Uhr morgens, die Entlastung der dicht be-

---

<sup>36</sup> Pro Flughafen, Flugschneise Süd nein; Stiftung gegen Fluglärm, Fluglärmforum Süd, Kanton Zürich.

<sup>37</sup> Stiftung gegen Fluglärm, Verein Südschneise NEIN, Bezirk Uster, Bezirk Meilen.

<sup>38</sup> SPS.

<sup>39</sup> Stadt Zürich, IG West, Sbfz, GLP.

<sup>40</sup> CVP, Schweizer Tourismusverband.

<sup>41</sup> Der Vertrag ermöglicht gemäss Artikel 1 Absatz 2 die Einführung eines gekröpften Nordanflugs unter der Bedingung, dass der Mindestabstand zwischen der Deutschen Flugsicherung und Skyguide vereinbart und eingehalten wird. Derzeit wird geprüft ob und wie ein gekröpftes Anflugverfahren von Westen oder Osten her machbar ist. Noch steht nicht fest, ob die sicherheits- und kapazitätstechnischen Voraussetzungen bis zum Jahr 2020 erfüllt sind.

<sup>42</sup> Ebenso GLP, Bezirk Dietikon, Bezirk Meilen, Bezirk Uster, Bezirk Hinwil, Stiftung gegen Fluglärm.

<sup>43</sup> IG Nord, Regio Ost. Ebenfalls lehnen die GPS und der VSC gekröpfte Anflugverfahren ab, da dadurch bisher nicht beschallte Gebiete belastet würden.

<sup>44</sup> Interessensgemeinschaft Nord.

<sup>45</sup> Gemeinderat Berg am Irchel, Gemeindepräsidentenverband Bezirk Andelfingen.

<sup>46</sup> Ebenso IG Nord. Die SPS fordert eine unabhängige Expertise zum Thema Überflug von Kernkraftanlagen.

siedelten Region südlich des Flughafens stehe.<sup>47</sup> Weiter begrüsst beispielsweise auch die Stiftung gegen Fluglärm die Einführung von Anflugverfahren, bei denen generell weniger dicht besiedelte Gebiete überflogen werden.<sup>48</sup> Die Flugsicherung Skyguide hält fest, dass die Einführung von gekrümmten Verfahren die Komplexität des Gesamtsystems eher erhöhe und sicherheitstechnische Vorbehalte zuerst geprüft werden müssten.

### **2.4.3 Südabflüge geradeaus**

Auch Südabflüge geradeaus (sog. *straight 16*) werden von einigen Vernehmlassungsteilnehmenden thematisiert. Zum einen wird die Umsetzung des Staatsvertrags als Gelegenheit gesehen, Südabflüge geradeaus zur Komplexitätsreduktion einzuführen.<sup>49</sup> Zum anderen verlangen betroffene Regionen im Osten des Flughafens, dass Südabflüge geradeaus zu ihrer Entlastung erneut geprüft werden müssten.<sup>50</sup> Die Verbände südlich des Flughafens und der Kanton Zürich lehnen hingegen Südabflüge geradeaus mit Verweis auf die dichte Besiedlung dieser Region ab.<sup>51</sup>

### **2.4.4 Ausbau der Flughafen-Infrastruktur**

Die Infrastrukturausbauten (Pistenverlängerung 28 und 32, Schnellabrollwege, Umrollung Pistenkopf 28) sind nicht explizit im Vertragstext erwähnt, stellen aber für den Bund eine Voraussetzung für die sicherheits- und kapazitätstechnisch reibungslose Umsetzung des Staatsvertrags dar. Die Vernehmlassung hat gezeigt, dass die Ansichten, insbesondere was die Verlängerung der Piste 28 anbelangt, auseinandergehen.

Die Flughafen Zürich AG bezeichnet die Pistenverlängerung 28 und 32 als zwingende Voraussetzung für die Umsetzung des Vertrags und verweist darauf, dass die Kapazität ohne die Verlängerung spürbar reduziert werden müsste.<sup>52</sup> Das Ostkonzept müsse mindestens gleich robust sein, wie das Nordkonzept, also dieselbe Stundenkapazität aufweisen und unter allen Wetter- und Betriebsbedingungen zuverlässig und mit geringer Komplexität zu betreiben sein. Weiter streicht Skyguide die Notwendigkeit umfassender sicherheitstechnischer Massnahmen zur Ertüchtigung eines zweiten Hauptkonzepts (neben dem Nordkonzept) hervor.

Im Sinne einer kontinuierlichen Sicherstellung des heutigen Flugbetriebs sprechen sich auch die FDP, die *economiesuisse*, die *Swiss*, die Lufffahrtverbände und ein Teil der Kantone für derartige Bauvorhaben aus.<sup>53</sup> Zentral sei, dass der zukünftige Betrieb keinen Einschränkungen unterliege und die Kapazität weiterhin erhalten bleibe.<sup>54</sup>

Die SPS und andere Vernehmlassungsteilnehmer kritisieren hingegen, der Bundesrat zeige in der Botschaft nicht auf, wie die Umsetzung des Vertrags auch ohne diese Massnahmen – allenfalls auch unter Inkaufnahme von Kapazitätseinbussen – aussehen könnte.<sup>55</sup> Auch die Grüne Partei lehnt den Ausbau ab, da sie darin ein Mittel zur unerwünschten Kapazitätssteigerung sieht.<sup>56</sup> Schliesslich stehen auch die Gemeinwesen und Interessensverbände im Os-

---

<sup>47</sup> ZH, SZ.

<sup>48</sup> Fluglärmforum Süd, *aviasuisse*.

<sup>49</sup> Skyguide.

<sup>50</sup> Ernst Reutimann, Region Ost, Regio Wil.

<sup>51</sup> Flugschneise Süd nein, Fluglärmforum Süd, Bezirk Meilen, Bezirk Uster.

<sup>52</sup> FZAG, SIAA.

<sup>53</sup> CP, Flugschneise Süd nein, Cargo Forum Schweiz, STV, SIAA, Komitee weltoffenes Zürich, Bezirk Hinwil, AI, SZ.

<sup>54</sup> *Aerosuisse*, *economiesuisse*, *Aviasuisse*, *Swiss*, Cargo Forum Schweiz, Pro Flughafen.

<sup>55</sup> SG, TG, Schweizer Städteverband, SGV.

<sup>56</sup> Ebenso: Stiftung gegen Fluglärm, die eine zwischen Nachfrage und Angebot ausbalancierte Flughafenpolitik fordert, VCS, IG Nord. Die IG West und der Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen befürchten durch die Verlängerung der Piste 28 eine einseitige Entlastung der Region südlich des Flughafens.

ten einer Verlängerung von Piste 28 skeptisch gegenüber, da sie hierfür keine Notwendigkeit sehen und/oder zusätzliche Belastungen für die Regionen befürchten.<sup>57</sup>

#### **2.4.5 Weitere Themen**

Weitere Anliegen zur Umsetzung des Vertrags betreffen spezifische Interessen oder Verfahrensfragen. So betont der Schweizer Nutzfahrzeugverband Taxisuisse beispielsweise, dass das Dossier nicht mehr mit dem Zugang von ausländischen Taxis zum Flughafen Zürich verbunden werden soll.

Der Verband der General Aviation der Schweiz (AeCS) und die Interessengemeinschaft Ostschweizer Luftfahrt (IGOL) verlangen, dass die General Aviation bei der Umsetzung des Vertrags nicht beeinträchtigt werde.

Der Schweizer Städteverband, die Lärmschutzverbände und die SPS fordern, dass die betroffenen Gemeinden im weiteren Vorgehen vermehrt mit einbezogen werden.<sup>58</sup> Die SVP wünscht sich mehr Transparenz gegenüber den betroffenen Gemeinden, eine Auslegung der Umsetzungsvarianten noch vor der parlamentarischen Beratung und den Einbezug der politischen Parteien beim Entscheidungsprozess.<sup>59</sup>

Der Kanton St. Gallen schlägt vor, eine Einschränkung der Aktivitäten der Luftwaffe zu prüfen, um damit eine lärmschonendere Führung des zivilen An- und Abflugverkehrs des Flughafens zu ermöglichen. Dies sei insbesondere in den sensiblen Nachtzeiten wünschenswert. Der Kanton Basel-Stadt macht deutlich, dass die Umsetzung des Vertrags nicht zu Mehrverkehr auf dem Flughafen Basel-Mulhouse-Freiburg führen dürfe. Der Kanton Tessin ist überzeugt, dass ein leistungsfähiger Flughafen Zürich für die gesamte Schweiz von zentraler Bedeutung ist.<sup>60</sup> Dabei sei im Sinne der Kohäsion der Landesteile auch darauf zu achten, dass der Anschluss des Tessins an den Flughafen gewährleistet bleibe.

---

<sup>57</sup> IG West, Region Ost, Städteverband, Stadt Winterthur, Fluglärmsolidarität, Verein Ikarus Erben Westen.

<sup>58</sup> IG Nord, SGV, Gemeinde Turbenthal, Gemeinde Wila, Gemeinde Zell, Bezirk Dielsdorf, Gemeinderat Berg am Irchel.

<sup>59</sup> Die IG West schlägt vor, dass der *Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich* die Bevölkerung von Zürich in der geplanten gemeinsamen Luftverkehrskommission vertreten solle.

<sup>60</sup> So auch der Aéroport International de Genève.