

Interpellation Höchner-Rheineck vom 18. Februar 2002
(Wortlaut anschliessend)

Neues Betriebskonzept für den Flughafen Zürich-Kloten

Schriftliche Antwort der Regierung vom 16. April 2002

Paola Höchner-Rheineck stellt der Regierung verschiedene Fragen im Zusammenhang mit der Erarbeitung eines neuen Betriebskonzepts für den Flughafen Zürich-Kloten.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Der Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Deutschland betreffend die Fluglärmbegrenzung über deutschem Gebiet fordert eine grundlegende Neugestaltung des Betriebskonzepts für den Flughafen Zürich-Kloten. Neue An- und Abflugverfahren sind festzulegen. Technisch sind verschiedene Varianten denkbar. Die Variantenwahl ist neben Sicherheitsaspekten von der Frage dominiert, welches eine akzeptable und politisch tragfähige geografische Verteilung des Fluglärms ist. Neben dem Standortkanton Zürich sind auch die sechs Nachbarkantone betroffen. Der Kanton St.Gallen hat sich zusammen mit anderen Nachbarkantonen massgebend und mit Erfolg dafür eingesetzt, dass das komplexe und von vielfältigen Zielkonflikten geprägte Verfahren der Variantenwahl mit grösstmöglicher Transparenz und unter neutraler Leitung des Bundes durchgeführt wird. Bundesrat Moritz Leuenberger hat auf Antrag der Nachbarkantone mit Ständerat Hans Lauri, Bern, eine unabhängige Persönlichkeit mit der Moderation des Verfahrens betraut. Ständerat Hans Lauri hat alle Beteiligten und Betroffenen, darunter der Standortkanton und die Nachbarkantone, zu einer ständigen Koordinationskonferenz eingeladen, in der die Grundlagen für die Variantenwahl schrittweise erarbeitet werden. Ziel ist eine möglichst breit abgestützte gemeinsame Empfehlung an den Bundesrat bis Ende August 2002.

Die Fragen der Interpellantin wurden wie folgt beantwortet:

- 1./2. Die erwähnte Koordinationskonferenz ist das Forum, wo die kontroversen Standpunkte eingebracht und konsensfähige Lösungen erarbeitet werden. Die sechs Nachbarkantone haben sich darauf geeinigt, ihre Anliegen in dieser Konferenz gemeinsam einzubringen, soweit die Interessen übereinstimmen. Divergierende Standpunkte, wie sie gezwungenermassen über die geografische Verteilung des Fluglärms bestehen, bringen die Kantone eigenständig ein. Die von der Interpellantin thematisierte Stellungnahme der Kantone vom Februar 2002 hatte eine Vorselektion der weiter zu bearbeitenden Varianten zum Gegenstand. Die für eine gemeinsame Stellungnahme der Nachbarkantone erforderliche Interessenkongruenz war damit zum Vornherein nicht gegeben, denn die Varianten unterscheiden sich massgebend durch die unterschiedliche geografische Verteilung des Fluglärms. Der Kanton Aargau hatte dennoch einen Entwurf für eine gemeinsame Stellungnahme unterbreitet. Verschiedene Nachbarkantone schlossen sich dieser Stellungnahme halbherzig an und reichten zusätzlich noch eine eigene Stellungnahme ein, die abweichende Akzente setzte. Die St.Galler Regierung mochte sich nicht auf einen unfruchtbaren Abgrenzungsprozess gegenüber der Aargauer Position einlassen und hat sich im Sinn der Transparenz entschieden, die St.Galler Position direkt einzubringen. Soweit die Betroffenheit nicht kantonsspezifisch war, hat sich die Regierung in ihrer Stellungnahme soweit als möglich dem Standpunkt der Nachbarkantone angeschlossen. In verschiedenen Punkten hat sie sich aber auch an ausgewiesenen Kern-

anliegen des Standortkantons Zürich orientiert, denn gerade auch hier soll die Solidarität unter vielfältig vernetzten Nachbarkantonen zum Tragen kommen.

Zu den von der Interpellantin konkret aufgegriffenen Punkten der Plafonierung der Flugbewegungen und der Nachtflugsperrung ist Folgendes festzuhalten: Eine Plafonierung der Flugbewegungen verträgt sich nicht mit den Entwicklungsparametern, die der Bundesrat im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) festgelegt hat, und widerspricht auch der Verhandlungsposition, welche die Schweiz gegenüber Deutschland bei der Ausarbeitung des neuen Staatsvertrags eingenommen hat. Der Hebel für eine wirksame Lärmbegrenzung muss deshalb bei einer adäquaten Gestaltung der Betriebszeiten und bei griffigen Festlegungen für einen lärmarmen Flottenmix angesetzt werden. Was die Nachtflugsperrung betrifft, hat die Zürcher Regierung im Jahr 2000 im Rahmen der Grundsätze zur Flughafenpolitik die Sperrzeit auf 23.00 bis 06.00 Uhr festgelegt. Dabei gilt die zusätzliche Einschränkung, dass geplante Starts zwischen 22.00 und 23.00 Uhr nur zugelassen sind, wenn der Nachweis erbracht ist, dass sie nicht vor 22.00 Uhr durchgeführt werden können und sie zur Aufrechterhaltung der Hub-Funktion des Flughafens unabdingbar sind. Diese differenzierte Regelung erscheint der Regierung richtig.

Zwischenzeitlich wurden die Standpunkte in der Koordinationskonferenz abgeglichen und gemeinsame Vorgaben für die Weiterbearbeitung der Varianten verabschiedet. Die eigenständige und im dargelegten Sinn differenzierte Stellungnahme der St.Galler Regierung stimmt mit dem in der Konferenz gefundenen Konsens gut überein. Von einer ausschließlichen oder gar unsolidarischen Haltung des Kantons St.Gallen kann nicht die Rede sein.

3. Die Regierung vertritt die Auffassung, dass Betriebsvarianten, die auf eine möglichst breite geografische Verteilung des Fluglärms abzielen oder gar die sogenannte «Belärmung» bisher nicht lärm betroffener, mitunter dicht besiedelter Gebiete anstreben, aus raumplanerischer und volkswirtschaftlicher Sicht kritisch zu beurteilen sind und jedenfalls nicht bevorzugt werden können. Diese Haltung deckt sich mit der Einschätzung des eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) und des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE).

Was die mögliche spezifische Betroffenheit des Kantons St.Gallen durch eine Neuverteilung des Fluglärms angeht, wird sich die Regierung weiterhin dafür einsetzen, dass die Bevölkerung des Kantons St.Gallen nicht durch unnötigen und vermeidbaren Fluglärm belastet wird.

16. April 2002

Wortlaut der Interpellation 51.02.02

Interpellation Höchner-Rheineck: «Fluglärm und ostschweizerische Solidarität

«Fünf der sechs Flughafen-Nachbarkantone haben eine gemeinsame Stellungnahme erarbeitet – St.Gallen schert aus», so ein Untertitel im St.Galler Tagblatt vom 13. Februar 2002.

Die Kantone Thurgau, Schaffhausen, Aargau, Schwyz und Zug haben zum Schutz ihrer Bevölkerung vor Flugimmissionen aus dem Flughafen Kloten gemeinsame Forderungen an den Bund gestellt. Sie verlangen zum Beispiel mit einer Nachtflugsperrung die Ausdehnung der

Nachruhe während der Woche von 22 bis 6 Uhr, samstags und sonntags bis 7 Uhr, sowie die Plafonierung der Flugbewegungen auf 380'000. Die Regierung des Kantons St.Gallen unterstützt diese Forderungen nicht. Meine Fragen an die Regierung:

1. Ist die Regierung der Meinung, die Forderungen der fünf Nachbarkantone seien übertrieben, Immissionen wie jene, gegen die sich fünf Regierungen wehren, seien der St.Galler Bevölkerung durchaus zumutbar und die Regierung würde nicht opponieren, falls uns das in Zukunft betreffen würde?
2. Oder ist die Regierung der Meinung, es sei nicht Aufgabe der St.Galler Regierung, sich gegen Flugimmissionen zu wehren, solange der Kanton St.Gallen nur am Rande betroffen sei? In diesem Fall, wie will die Regierung den Nachbarkantonen erklären, dass nach <ostschweizerischer Solidarität> gerufen wird, wenn unsere Interessen im Spiel sind (Gerichtssitz), dass man sich aber im Gegenfall auf <raumplanerische und volkswirtschaftliche Überlegungen> beruft?
3. Auf welchen Grundlagen basieren die raumplanerischen und volkswirtschaftlichen Überlegungen der Regierung?»

18. Februar 2002