

Einfache Anfrage Frei-Jona vom 17. November 2003
(Wortlaut anschliessend)

Auswirkungen der Südanflüge auf Rapperswil und Jona

Schriftliche Antwort der Regierung vom 6. Januar 2004

Kantonsrätin Andrea Frei-Jona stellt verschiedene Fragen im Zusammenhang mit dem Fluglärm in Rapperswil und Jona aufgrund der seit anfangs November stattfindenden Südanflüge auf den Flughafen Zürich-Kloten.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Die Regierung sprach sich im Zusammenhang mit den neuen Betriebsvarianten für den Flughafen Zürich-Kloten im Grundsatz immer gegen Anflüge aus Süden und Osten aus. Dies im Bewusstsein, dass die Gebiete im Süden und Osten des Flughafens wesentlich dichter besiedelt sind als jene im Norden. Zentrale Forderung der Regierung war eine Betriebsvariante, die möglichst wenig neue Gebiete zusätzlich mit Fluglärm eindeckt. In diesem Sinne sprach sich die Regierung insbesondere für eine Kanalisierung des Flugverkehrs über dem nördlichen, wenig besiedelten Gebiet, aus. Dies im Gegensatz zu den Kantonen Thurgau, Schaffhausen und Aargau, die für eine Verteilung des Fluglärms zu Lasten des Ostens und Südens plädieren, was die Regierung unter volkswirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen ablehnt.

Aufgrund der deutschen Einschränkungen für den Anflug über süddeutschem Gebiet kann, wenn der Flughafen seinen bisherigen Betrieb aufrecht erhalten soll, eine teilweise Verlagerung des Flugverkehrs von Norden nach Osten und Süden leider nicht vermieden werden, solange keine alternativen Anflugverfahren (z.B. gekröpfter Nordanflug) über wenig besiedelten Gebieten praktiziert werden können. Die Regierung hat in diesem Zusammenhang in den Verfahren zu den Instrumentenlandesystemen für die Pisten 28 und 34 auf der Forderung einer Kanalisierung des Flugverkehrs bestanden und gefordert, lediglich die aufgrund der Einschränkungen Deutschlands notwendigen Flüge nach Osten und Süden zu verlagern und dabei die Bevölkerungsdichte bei der Verteilung zu berücksichtigen. Damit soll eine möglichst geringe Belastung des St.Galler Kantonsgebietes im Raum Rapperswil/Jona (Südanflüge) und Wil (Ostanflüge) erreicht werden. Es versteht sich von selbst, dass eine Verlagerung von zusätzlichen Anflügen nur nach Osten für die Regierung nicht in Frage kommt. Im Unterschied zu anderen Nachbarkantonen hat der Kanton St. Gallen gleichgelagerte Interessen im Osten und im Süden des Flughafens.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Die Regierung nahm im Zusammenhang mit dem Genehmigungsverfahren für die Instrumentenlandesysteme für die Pisten 28 (Ostanflüge) und 34 (Südanflüge) zu den geplanten Anflugverfahren Stellung. Aus den Gesuchsunterlagen war ersichtlich, dass die Flugzeuge auf ihrem Weg auf den Endanflug über dem Gebiet Rapperswil/Jona bis auf nicht weniger als 6000 Fuss bzw. 1800 m.ü.M. absinken werden. Ebenso enthielten die Gesuchsunterlagen auch Angaben über die zu erwartenden Überschreitungen der Lärmgrenzwerte. Für die von den Anflugverfahren betroffenen Gebiete im Kanton St.Gallen wurden keine Grenzwertüberschreitungen ausgewiesen. Die Abklärungen der zuständigen Stellen des Kantons an vergleichbaren Stellen in den bestehenden Anflugschneisen liessen jedoch darauf schliessen, dass die Flugzeuge im Südanflug im Bereich Rapperswil/Jona deutlich

sichtbar und zu hören sein würden, was sich in der Zwischenzeit bestätigt hat. Die Regierung erachtete die Gesuchsunterlagen unter diesen Umständen als unzureichend für eine abschliessende Beurteilung und lehnte die Genehmigung der Instrumentenlandesysteme und die Anflugverfahren mit Stellungnahme vom 18. Februar 2003 ab. Ihre Haltung teilte die Regierung der Öffentlichkeit über die Medien mit.

2. Der Luftraum im Bereich Rapperswil/Jona ist während der Zeit, in der aufgrund der deutschen Verordnung Südanflüge auf Zürich-Kloten stattfinden, für andere Flugzeuge gesperrt. Die Flugzeuge im Südanflug haben sodann bestimmte Minimalhöhen einzuhalten. In der Praxis fliegen die Flugzeuge nach Angaben der Flugüberwachung Skyguide nicht unter 6000 Fuss, d.h. 1800 m.ü.M., weil sie auf dieser Höhe bei Männedorf auf die Pistenachse bzw. dem Gleitweg auflinieren. Subjektive Wahrnehmungen in der Bevölkerung, wonach die Flugzeuge zum Teil tiefer fliegen, decken sich nicht mit den Feststellungen von Skyguide, die seit der Einführung der Südanflüge keine Flugzeuge registriert hat, welche die vorgeschriebenen Minimalhöhen unterschritten haben. Lärmmessungen werden in nächster Zeit in Absprache mit den Gemeinden Jona und Rapperswil durchgeführt. Die Öffentlichkeit wird über das Ergebnis informiert.
3. Der An- und Abflug gehört zu den kritischen Phasen im Flugverkehr, in denen die Sicherheit erste Priorität hat. Entsprechend werden die Anflugverfahren auf Zürich in erster Linie nach Sicherheitsaspekten ausgestaltet. Dabei ist eine Vielzahl von Abhängigkeiten und unverrückbaren technischen und geografischen Hindernissen zu berücksichtigen, die den Gestaltungsspielraum in Bezug auf Lärmimmissionen stark einschränken. Gleichwohl ist es nach Auffassung der Regierung notwendig, auch der Lärmproblematik Beachtung zu schenken. Sie hat deshalb in diesem Zusammenhang wiederholt möglichst hohe Überflüge über Kantonsgebiet, steile Absinkwinkel, die Verwendung von lärmarmen Maschinen und eine Kanalisierung der An- und Abflüge über möglichst unbewohntem Gebiet gefordert. Der Absinkwinkel beträgt heute 3,48 Grad und ist damit grösser als nach den internationalen Standards üblich. Die Regierung wird sich dafür einsetzen, dass auch bei Inbetriebnahme des Instrumentenlandesystems im Oktober 2004 der Absinkwinkel so ausgestaltet wird, dass die Überflüge über dem westlichen Linthgebiet keinesfalls tiefer als heute erfolgen, soweit Südanflüge überhaupt erforderlich sind.
4. Das Instrumentenlandesystem für die Piste 34 wird vom Wetter nahezu unabhängige Landungen aus südlicher Richtung ermöglichen. Mithin kann bei wesentlich schlechteren Sichtbedingungen als heute auf der Piste 34 gelandet werden. Gleichzeitig mit der Einführung dieser Landehilfen werden die Ausnahmeregelungen der deutschen Verordnung für die Anflüge aus nördlicher Richtung verschärft. Somit werden nach der Inbetriebnahme des Instrumentenlandesystems mehr Flugzeuge aus südlicher Richtung in Zürich-Kloten landen als heute.
5. Die Zahl der in Zukunft aus Süden in Zürich-Kloten landenden Flugzeuge hängt ab vom zukünftigen Betriebsreglement des Flughafens, das die anwendbaren Betriebskonzepte für die An- und Abflüge festlegt. Betriebsvarianten, die eine Verteilung des Fluglärms bewirken, haben mehr Flugbewegungen über Rapperswil/Jona zur Folge als Varianten, die eine Kanalisierung des An- und Abflugverkehrs über möglichst wenig bewohntem Gebiet nördlich des Flughafens vorsehen. Die Regierung lehnte aus diesem Grund Varianten, die den Lärm ohne Rücksicht auf die Siedlungsdichte geographisch verteilen, immer ab.
6. Der Kanton St.Gallen befasst sich seit der Anhörung zur Erneuerung der Betriebskonzession im Frühjahr 2001 intensiv mit den Fragen um den Flughafen Zürich-Kloten. Der Kanton war beteiligt am SIL-Koordinationsprozess und wird sich auch am geplanten Mediationsverfahren beteiligen. Er wird sich dafür einsetzen, dass auch die betroffenen Gemeinden im Süden und Westen des Kantons ihre Interessen einbringen können.

7. Neben den bereits genannten Verfahren zum SIL und zur Mediation hat die Regierung bei sämtlichen Gesuchen des Flughafens Zürich, die St.Galler Kantonsgebiet berühren, Gelegenheit zur Stellungnahme. Gleichzeitig haben jeweils die betroffenen Gemeinden die Möglichkeit, ihre Interessen mittels Einsprache wahrzunehmen. Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens werden die Vorbringen des Kantons und der Gemeinden nach den massgeblichen rechtlichen Bestimmungen geprüft. Das Prozessrisiko und entsprechend die Möglichkeiten der Einflussnahme sind nur schwer einzuschätzen. Ziel der Regierung ist weiterhin, die nachteiligen Auswirkungen des Flughafens Zürich-Kloten auf den Kanton St.Gallen zu minimieren und zu verhindern, dass Südanflüge (und Ostanflüge) Bestandteil einer definitiven Lösung werden, bzw. darauf hinzuwirken, dass auch alternative Anflugverfahren geprüft werden. Dabei darf jedoch nicht übersehen werden, dass die Region Rapperswil/Jona aus rein wirtschaftlicher Sicht auch von der Nähe zum Flughafen profitiert und andere Regionen weit stärker belastet werden, als dies für das westliche Linthgebiet zutrifft.

6. Januar 2004

Wortlaut der Einfachen Anfrage 61.03.21

Einfache Anfrage Frei-Jona: «Auswirkungen der Südanflüge auf Rapperswil und Jona

Der Flughafen Unique betonte vor der Einführung der Südanflüge, in Rapperswil und Jona würden kaum Lärmimmissionen entstehen. (‹Südostschweiz› vom 13. Februar 2003: ‹Zwar überfliegen Flugzeuge, die künftig auf der Piste 34 landen werden, auch den Obersee. Dies allerdings in einer Höhe von rund 2000 Metern, weshalb hier kaum mit Lärmemissionen zu rechnen ist› [Aussage von Josef Felder, Präsident und CEO von Unique, Flughafen Zürich AG, an einem Unternehmerfrühstück in Jona]).

Nun hat sich hingegen gezeigt, dass diese Auskunft von Unique stark verharmlosend war. Der Fluglärm ist in Rapperswil und Jona deutlich zu hören und bildet nach 6 Uhr morgens eine störende Geräuschkulisse. Die Lärmbelästigung hielt sich bisher in Grenzen, weil die Südanflüge aufgrund der Wetterverhältnisse nur an wenigen Tagen durchgeführt werden konnten. Die Regierung wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wurde die Regierung über den zu erwartenden Fluglärm korrekt orientiert. Wusste demnach die Regierung, dass auch unser Gebiet in diesem Ausmass betroffen ist?
2. Beträgt die Distanz im Überflug über Rapperswil und Jona tatsächlich 2'000 Meter? Gibt es Messungen, die über die Lautstärke des Fluglärms in Rapperswil und Jona Auskunft geben?
3. Gibt es Handlungsspielraum, die Piste 34 so anzufliegen, dass die Lärmimmissionen im stark besiedelten Gebiet Rapperswil/Jona reduziert werden können?
4. Wie wird sich das Instrumentellandesystem auf die Fluglärmimmissionen im Raum Rapperswil/Jona auswirken?
5. Welche Entwicklung in Bezug auf die Flugbewegungen über das Gebiet Rapperswil/Jona ist in Zukunft zu erwarten?
6. Ist eine Beteiligung des Kantons St.Gallen an den Mediationsverhandlungen vorgesehen?
7. Welche Möglichkeiten hat die Regierung, um die Region Rapperswil/Jona vor übermässigen Fluglärmimmissionen zu schützen?»

17. November 2003