

Interpellation Bürgi-St.Gallen / Gysi-Wil / Wick-Wil / Egli-Bronschhofen / Trunz-Oberuzwil
(38 Mitunterzeichnende) vom 21. September 2009

Flugbetrieb Zürich-Kloten

Schriftliche Antwort der Regierung vom 27. Oktober 2009

Christoph Bürgi-St.Gallen, Barbara Gysi-Wil, Guido Wick-Wil, Lorenz Egli-Bronschhofen und Karlpeter Trunz-Oberuzwil erkundigen sich in ihrer Interpellation vom 21. September 2009 im Zusammenhang mit der Vernehmlassung zum Entwurf des Schlussberichts zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt nach der Haltung der Regierung zu den von der Thurgauer Regierung formulierten «Grundlagen der Fluglärmpolitik des Kantons Thurgau».

Die Regierung antwortet wie folgt:

Die Regierung befasst sich seit dem Jahr 2001, als der Flugbetrieb des Flughafens Zürich aufgrund der einseitigen Überflugsbeschränkungen Deutschlands neu ausgerichtet werden musste, in verschiedenen Verfahren mit der zukünftigen Ausgestaltung des Flugbetriebs und den daraus resultierenden Auswirkungen auf den Kanton St.Gallen. Im Verfahren zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt SIL stand von Beginn weg auch die Frage der Koordination unter den Nachbarkantonen um den Flughafen Zürich im Raum. Während sich in einer ersten Phase noch alle sechs Nachbarkantone (Schwyz, Zug, Schaffhausen, Aargau, Thurgau und St.Gallen) in den SIL-Koordinationsgesprächen auf gemeinsame Positionen einigen konnten, zeigte sich bei der Diskussion der konkreten Betriebsvarianten zunehmend, dass die Interessen der einzelnen Kantone aufgrund der geographischen Lage unterschiedlich gelagert waren und eine gemeinsame Position zu den Betriebsvarianten daher nicht mehr gefunden werden konnte. Für den Kanton St.Gallen ergab sich im Unterschied zu den anderen Nachbarkantonen eine spezielle Situation, da der Kanton St.Gallen im Raum Rapperswil-Jona von den Südanflügen und im Raum Wil von den Ostanflugkonzepten betroffen ist. Im Unterschied zu den anderen Kantonen musste die Regierung deshalb bereits bei der kantonsinternen Meinungsbildung einen Interessenausgleich schaffen. Der Kanton St.Gallen arbeitete in der Folge sowohl mit den Kantonen Schwyz und Zug als auch mit den Kantonen Thurgau und Schaffhausen zusammen.

Mit dem Fortgang des SIL-Koordinationsprozesses zeigte sich, dass der Druck auf eine Verlagerung des Flugbetriebs nach Osten zunahm. Im gleichen Mass verstärkte sich die Zusammenarbeit mit dem Kanton Thurgau auf der fachlichen Ebene bei der Erarbeitung der Entscheidungsgrundlagen (Lärmmessungen) und bei der Meinungsbildung.

Zu den Fragen im Einzelnen:

1. Die Regierung hat in ihren diversen Stellungnahmen zur zukünftigen Ausgestaltung des Flugbetriebs des Flughafens Zürich immer gefordert, dass sich der Flugbetrieb soweit als möglich an der gewachsenen Nordausrichtung orientieren muss und eine Verlagerung des Flugbetriebs nach Osten und Süden nur soweit stattfinden darf, als dies aufgrund der deutschen Überflugsbeschränkungen notwendig ist. Aufgrund der zweifachen Betroffenheit des Kantons St.Gallen sowohl im Raum Rapperswil-Jona (Südanflüge) als auch im Raum Wil (Ostanflüge und -abflüge) hat die Regierung sodann gefordert, dass eine adäquate Verteilung des zu verlagernden Flugbetriebs nach der Bevölkerungsdichte sowohl auf den Süden als auch den Osten stattfinden muss und es nicht zu einer einseitigen Verlagerung kommen darf. Im Rahmen der bisherigen Stellungnahmen hat sich die Regierung sodann immer auch gegen Betriebsvarianten ausgesprochen, die eine Pistenverlängerung not-

wendig machen würden, weil diese Varianten tendenziell eine Verlagerung des Flugbetriebs nach Osten über das notwendige Mass hinaus beinhalten. Diese Haltung ist mit dem Kanton Thurgau abgesprochen, weshalb auch eine weitgehende Übereinstimmung mit den vom Kanton Thurgau festgelegten Zielen festzustellen ist. Keine Übereinstimmung besteht, soweit der Kanton Thurgau eine faire Verteilung der verbleibenden Fluglärmbelastung auf alle Himmelsrichtungen fordert. Die Frage der Berechnungsart der gesetzlich zulässigen Lärmbelastung durch den Betrieb von Flughäfen, welche die Thurgauer Regierung zusätzlich aufwirft, wurde bislang noch nicht gemeinsam erörtert.

2. Der Kanton St.Gallen arbeitet bereits eng mit den betroffenen Kantonen zusammen, soweit es die Übereinstimmung der Interessen erlaubt. Die Ausprägung der Zusammenarbeit muss im Übrigen situativ festgelegt werden. Eine verstärkte Zusammenarbeit im SIL-Koordinationsprozess erscheint derzeit nicht notwendig.
3. und 5. Der Katalog der Thurgauer Regierung sieht verschiedene Massnahmen vor, die auf eine weitergehende Zusammenarbeit mit dem Kanton St.Gallen abzielen. Namentlich ist ein Treffen auf Regierungsebene vorgesehen. Die Regierungen der beiden Kantone treffen sich gegen Ende November 2009 zum Austausch über grenzüberschreitende Fragen. In diesem Rahmen können auch die von der Thurgauer Regierung formulierten Massnahmen erörtert und offene Fragen geklärt werden. Die Regierung verzichtet unter diesen Umständen darauf, an dieser Stelle die konkreten Massnahmen im Einzelnen zu kommentieren.
4. Die Regierung unterstützt das Anliegen, die Starts und Landungen im Bereich des Ostan- und -abflugs über dem St.Galler Kantonsgebiet zu entkoppeln und damit dem Sicherheitsbedürfnis der Bevölkerung Rechnung zu tragen. Dies unabhängig davon, dass die Regierung bisher keinen Anlass gesehen hatte, die Sicherheit des Flugbetriebs rund um den Flughafen Zürich anzuzweifeln. Die Regierung hat aus diesem Grund die Forderung der Entkoppelung von Starts und Landungen in ihren Stellungnahmen zum SIL-Koordinationsprozess eingebracht. Die vorliegenden Unterlagen zeigen, dass diesem Anliegen wenigstens Rechnung getragen wurde. Allerdings ist auch festzustellen, dass die vor einigen Jahren erfolgte Verlegung des Warteraums AMIKI von Süddeutschland über den Kanton Thurgau zu einer Verschiebung der Abflugrouten auf St.Galler Gebiet geführt hatte. Zusammen mit dem militärischen Trainingsraum Säntis sind einer weitergehenden Entflechtung der An- und Abflugrouten enge Grenzen gesetzt. Die Regierung setzt sich deshalb für eine Verlagerung des Warteraums AMIKI nach Norden ein, um damit eine grössere Flexibilität bei der Entflechtung der An- und Abflugrouten zu erhalten. Auch im Rahmen von zukünftigen Bewilligungsverfahren wird die Regierung darauf hinwirken, dass die jetzt in der Sachplanung vorgesehene Entkoppelung von Starts und Landungen durchgesetzt wird.