

Interpellation Keller-Jona/Göldi-Gommiswald vom 21. September 2004  
(Wortlaut anschliessend)

## Südanflüge

Schriftliche Antwort der Regierung vom 9. November 2004

Barbara Keller-Inhelder-Jona und Peter Göldi-Gommiswald stellen in ihrer Interpellation vom 21. September 2004 verschiedene Fragen im Zusammenhang mit den Südanflügen auf den Flughafen Zürich-Kloten.

Die Regierung antwortet wie folgt:

1. Die Regierung hat in den letzten Jahren verschiedentlich zu Fragen der Ausgestaltung des Flugbetriebs auf dem Flughafen Zürich-Kloten Stellung bezogen. Dies geschah einerseits im Rahmen von Genehmigungsverfahren nach dem eidgenössischen Luftfahrtgesetz bezüglich der Betriebskonzession und verschiedenen Änderungen des Betriebsreglementes, andererseits im Rahmen des Verfahrens zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt, in dem die raumwirksamen Eckwerte für den Flughafen Zürich-Kloten in einem Objektblatt festzulegen sind, und in der Mediation zum Flughafen Zürich-Kloten. Nachdem die Mediation noch in der Phase der Vorbereitung im Sommer 2004 scheiterte, wird das Verfahren zum Sachplan Infrastruktur Luftfahrt dort fortgesetzt, wo es vor der Mediation unterbrochen worden war. Die Regierung wird ihre Position wiederum im SIL-Koordinationsprozess einbringen. Gleichzeitig werden die aktuellen Fragen zum Flughafen Zürich-Kloten in einem monatlichen Gespräch mit dem Kanton Zürich auf Exekutivebene erörtert.

2. Die Regierung sprach sich im Zusammenhang mit dem Flughafen Zürich-Kloten schon immer für eine Betriebsvariante aus, die möglichst wenig neue Gebiete zusätzlich mit Fluglärm eindeckt und insgesamt möglichst wenig Personen belastet. Diesem Anspruch genügt am ehesten eine Betriebsvariante, die den Flugbetrieb nördlich des Flughafens über dem am wenigsten besiedelten Gebiet kanalisiert. Hinsichtlich der zusätzlichen bzw. neuen Anflüge aus Osten und Süden hat die Regierung immer gefordert, dass sich diese auf diejenigen Flüge beschränken müssen, die aufgrund der einseitigen Verordnung Deutschlands nicht von Norden erfolgen können.

Diese Stossrichtung der Regierung stimmt mit den Grundsätzen der Flughafenpolitik des Zürcher Regierungsrates überein, möglichst wenig Einwohnerinnen und Einwohner dem Fluglärm auszusetzen. Ebenso teilt die Regierung die Ansicht der Zürcher Regierung, dass die Flugbewegungen über dem am wenigsten besiedelten Gebiet gebündelt werden müssen. Schliesslich sieht die Regierung ebenso wie der Zürcher Regierungsrat im gekröpften Nordanflug eine Chance, die Bevölkerung von der durch die einseitige Deutsche Verordnung aufgezwungenen Neuverteilung der Anflüge zu entlasten. Sie hat diese Auffassung in ihren politischen und rechtlichen Stellungnahmen wiederholt deponiert, zuletzt in ihrer Stellungnahme vom 27. Mai 2004 im Rahmen des Auflageverfahrens nach Art. 36d des eidgenössischen Luftfahrtgesetzes zum vorläufigen Betriebsreglement. Sie ist auf Grund der Übereinstimmung mit der Zürcher Regierung zuversichtlich, zur Durchsetzung dieser Grundsätze keine weiteren rechtlichen Schritte einleiten zu müssen.

3. Die Regierung hat in ihrer Stellungnahme vom 27. Mai 2004 zum provisorischen Betriebsreglement beantragt, die An- und Abflugrouten so auszugestalten, dass möglichst wenig Personen und möglichst keine neuen Gebiete mit Lärm belastet werden. Ebenso beantragte sie,

den Lärm nach Möglichkeit zu kanalisieren und stark bevölkerte Gebiete zu meiden. Ausserdem forderte sie, die An- und Abflüge in grösstmöglicher Höhe relativ zur Distanz zum Flughafen abzuwickeln. Insbesondere seien die Anflugrouten auf die Pisten 34 und 28 so festzulegen, dass grosse Siedlungsgebiete wie Rapperswil-Jona und Wil nicht überflogen werden. Der diesbezügliche Entscheid des Bundesamtes für Zivilluftfahrt ist zur Zeit noch ausstehend.

Zur Frage der Anflugrouten wurden ausserdem Gespräche mit der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich geführt. Diese und die vorliegende Korrespondenz mit Unique und Skyguide zeigen, dass insbesondere in der Frage des Endanflugpunktes verschiedene Sichtweisen möglich sind. Die Regierung richtet ihr Augenmerk deshalb auf eine definitive Lösung, zumal nach den neusten Verlautbarungen aus Zürich nunmehr eine Variante ohne Südanflüge im Vordergrund steht.

4. Die Regierung ist sich der Bedeutung des Flughafens Zürich-Kloten für die Wirtschaft im Kanton St.Gallen bewusst. Die Standortqualität des Kantons St.Gallen zeichnet sich namentlich durch gute Verkehrsverbindungen zum Flughafen Zürich-Kloten aus. Es darf nicht übersehen werden, dass gerade die Region Rapperswil/Jona, aber auch die Region Wil von der Nähe zum Flughafen profitieren und andere Regionen um den Flughafen vom Fluglärm weit stärker belastet werden. Genauso offensichtlich ist jedoch, dass eine Verteilung des Fluglärms aus raumplanerischen und volkswirtschaftlichen Überlegungen unzweckmässig ist. Ziel der Regierung ist es deshalb weiterhin, die nachteiligen Auswirkungen des Flughafens Zürich-Kloten auf den Kanton St.Gallen zu minimieren und zu verhindern, dass Süd- und Ostanflüge Bestandteil einer definitiven Lösung werden.

5. Eine Plafonierung der Flugbewegungen steht für die Regierung nicht zur Diskussion. Vielmehr sollen beim Flughafen Zürich-Kloten Rahmenbedingungen geschaffen werden, die sowohl den Interessen der Bevölkerung als auch den Interessen der Wirtschaft gerecht werden. Neben einer sinnvollen Ausgestaltung der An- und Abflugverfahren sowie einer angemessenen Nachtruhregelung stehen Massnahmen im Vordergrund, welche die Verwendung von möglichst lärmarmen Flugzeugen fördern.

9. November 2004

Wortlaut der Interpellation 51.04.70

### **Interpellation Keller-Jona / Göldi-Gommiswald: «Südanflüge**

Die Regierung hat sich mehrfach gegen die Südanflüge geäussert und auch das neue Betriebsreglement von Unique abgelehnt. Nach dem Scheitern der Mediation kommt die Politik wieder zum Zug. Damit ist eine Dynamisierung in der Fluglärmproblematik zu erhoffen, die auch im Sinne der Rechtssicherheit Lösungen herbeiführen kann.

- Die St.Galler Regierung hat sich mehrfach gegen die Südanflüge und das von Unique vorgelegte Betriebsreglement ausgesprochen. Mit welchen weiteren Massnahmen will die St.Galler Regierung unter diesen neuen Voraussetzungen ihrer Opposition gegen die Südanflüge Nachachtung verleihen?
- Teilt die Regierung den Grundsatz des Zürcher Regierungsrates, wonach möglichst wenig Menschen mit Flugbewegungen zu belasten sind? Ist die Regierung bereit, die Durchsetzung dieses Grundsatzes wenn nötig mit rechtlichen Schritten zu erreichen?
- Teilt die Regierung die Meinung, dass auch bei den provisorischen Südanflügen ein Anflugverfahren gewählt werden soll, welches möglichst wenige Menschen belästigt und gefährdet? Welche Massnahmen plant die St.Galler Regierung, um die unnötige Einlenk-

kurve über dem Zürcher Obersee zu eliminieren? Welche Schritte hat sie in dieser Hinsicht bereits unternommen?

- Standortqualität für Unternehmen wird im Wesentlichen von der Lebensqualität für deren Mitarbeiter bestimmt. Teilt die Regierung die Auffassung, dass mit der <Verteilung> von Fluglärm auch Orte mit einer bisher hohen Lebensqualität, z.B. am oberen Zürichsee, an Attraktivität verlieren?
- Im Gegensatz zur simplifizierenden Argumentation interessengebundener Kreise bedeuten mehr Flugbewegungen nicht einfach mehr Arbeitsplätze. Besteht seitens der Regierung die Offenheit, die wirtschaftlichen Auswirkungen einer Plafonierung der Flugbewegungen differenziert zu prüfen?»

21. September 2004