

Dringliche Interpellation Gilli-Wil vom 25. April 2005
Dringliche Interpellation Grämiger-Bronschhofen vom 25. April 2005
(Wortlaute anschliessend)

Vorläufiges Betriebsreglement des Flughafens Zürich; Starke Zunahme des Fluglärms im Raum Wil

Schriftliche Antwort der Regierung vom 26. April 2005

Yvonne Gilli-Wil und Jürg Grämiger-Bronschhofen stellen verschiedene Fragen zum Vorgehen der Regierung im Zusammenhang mit dem vorläufigen Betriebsreglement des Flughafens Zürich.

Die Regierung beantwortet die Fragen gesamthaft wie folgt:

1. Die Regierung hat sich in der Vergangenheit verschiedentlich mit der Ausgestaltung des Flugbetriebs des Flughafens Zürich-Kloten auseinandergesetzt, sei es im Rahmen des SIL-Koordinationsprozesses oder im Rahmen von Verfahren zur Plangenehmigung oder zur Bewilligung von Änderungen des Betriebsreglements. Dabei hat sie den Fortbestand des Flughafens Zürich-Kloten nie in Frage gestellt, zumal dessen Existenz auch für den Kanton St.Gallen standortpolitisch und wirtschaftlich von Bedeutung ist. Die Standortqualität des Kantons St.Gallen zeichnet sich namentlich durch gute Verkehrsverbindungen zum Flughafen Zürich-Kloten aus. So werben nicht zuletzt die Gemeinden der Region Wil im Verein Wirtschafts- und Lebensraum WIL-UZWIL-FLAWIL mit ihrer günstigen Verkehrslage und insbesondere mit der unmittelbaren Nähe der Region zum Flughafen Zürich-Kloten als Standortvorteil. Für den Flughafen Zürich-Kloten sind deshalb Rahmenbedingungen zu schaffen, die ihn in seinem Betrieb nicht unnötig einschränken. Gleichzeitig ist den Bedürfnisse der Bevölkerung nach Ruhe und Erholung Rechnung zu tragen.

Im Zusammenhang mit dem zukünftigen Betriebsreglement forderte die Regierung aufgrund von volkswirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen immer, den Flugbetrieb so auszugestalten, dass den bestehenden vom Fluglärm betroffenen Gebieten die Lärmbelastung auf ein erträgliches Mass reduziert wird und möglichst wenig bisher vom Fluglärm verschonte Gebiete neu beschallt werden. Diesem Grundsatz entspricht am ehesten eine Betriebsvariante, die den Fluglärm über dem nördlich des Flughafens liegenden wenig besiedelten Gebiet kanalisiert. Aufgrund der von Seiten der Bundesrepublik Deutschland erlassenen 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 jedoch nicht vermieden werden, solange keine alternativen Anflugverfahren (z.B. gekröpfter Nordanflug) über wenig besiedelten Gebieten praktiziert werden.

2. Auch die neue Luftraumstruktur, wie sie seit dem 14. April 2005 betrieben wird, ist eine direkte Folge der von der Bundesrepublik Deutschland einseitig erlassenen Einschränkungen des Flugbetriebs über Süddeutschland. Diese verlangten eine Verschiebung der bisher über deutschem Gebiet liegenden Warteräume in die Schweiz. Der neu über den Kanton Thurgau verlegte Warteraum (AMIKI) erforderte seinerseits eine Verschiebung der bisher über das Thurtal führenden Abflugrouten über St.Galler Kantonsgebiet. Knapp die Hälfte (ca. 45%) der Abflüge gehen ostwärts und neu durch den Luftraum des Kantons St.Gallen. Dies hat zu einer wahrnehmbaren Zunahme des Flugverkehrs im westlichen Kantonsgebiet geführt. Vorab im Raum Wil sind neu insbesondere die Flugzeuge sicht- und hörbar, die in Zürich gegen Süden starten

und unmittelbar danach mit einer starken Linkskurve nach Osten schwenken. Diese Flugzeuge (ca. 10% der Abflüge ostwärts) fliegen relativ tief, d.h. ca. 1800 Meter über Grund, in den St.Galler Luftraum ein. Ostwärts fliegende Flugzeuge, die in Zürich gegen Westen oder Norden starten (ca. 90% der Abflüge ostwärts), absolvieren einen längeren Steigflug, bis sie St.Galler Kantonsgebiet erreichen und treten in der Regel weniger markant in Erscheinung.

3. Im Anhörungsverfahren zum vorläufigen Betriebsreglement war die Verlagerung der Warterräume bereits absehbar. Die Regierung lehnte das vorläufige Betriebsreglement des Flughafens Zürich-Kloten im Rahmen des Anhörungsverfahrens von 2004 unter anderem deshalb ab. Sie verlangte insbesondere, der Umweltverträglichkeitsbericht sei zu überarbeiten, und zwar unter Berücksichtigung des zu erwartenden Lärms im Kanton St.Gallen und der neuen Luftraumstruktur, wie sie wegen der Verschiebung der Warteräume von Deutschland in die Schweiz zu erwarten war. Zudem beantragte die Regierung, dass auf die Bedürfnisse der Wohnbevölkerung im weiteren Umfeld des Flughafens Rücksicht genommen werde. Die Warterräume sowie die An- und Abflugrouten seien so anzulegen, dass grosse Siedlungsgebiete wie Rapperswil, Jona oder Wil nicht überflogen würden. Ebenso beantragte sie, den Lärm nach Möglichkeit zu kanalisieren und stark bevölkerte Gebiete zu meiden. Ausserdem forderte die Regierung, die An- und Abflüge in grösstmöglicher Höhe relativ zur Distanz zum Flughafen abzuwickeln.

4. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt genehmigte das vorläufige Betriebsreglement des Flughafens Zürich-Kloten am 29. März 2005. Die Regierung hat die Genehmigung überprüft und kommt zum Schluss, dass ihre Anliegen wenigstens teilweise berücksichtigt worden sind. Insbesondere wurde dem Anliegen Rechnung getragen, die Gesuchsunterlagen mit Angaben zur definitiven Luftraumstruktur zu ergänzen und den Umweltverträglichkeitsbericht gestützt darauf anzupassen und mit den für eine abschliessende Beurteilung notwendigen Angaben zu Flugbewegungen und Flugspuren zu versehen. Des weitern schreiben z.B. Art. 28 und 29 des genehmigten vorläufigen Betriebsreglements vor, dass nach dem Abheben unter Berücksichtigung der Flugsicherheit der höchstmögliche Steiggradient eingehalten werden soll. Sodann wurde eine Flexibilisierung der Betriebskonzepte nur soweit genehmigt, als sie nicht zu einer gesamthaften Kapazitätserhöhung führen.

Nicht wie gewünscht ausgefallen ist die Gestaltung der neuen Luftraumstruktur, die ab 14. April 2005 die Mehrheit der Flugzeuge, die Richtung Osten abfliegen, über St.Galler Kantonsgebiet leitet. Grund für die Verlagerung dieser Abflugrouten ist – wie bereits erwähnt – die Verlegung eines bisher über Süddeutschland liegenden Warteriums in den Kanton Thurgau, weil die Bundesrepublik Deutschland einseitig die Durchführungsverordnung zur Benützung des süddeutschen Luftraums verschärft hat. Dies ist umso unbefriedigender, als der ostschweizerische Luftraum ohnehin stark beansprucht ist und durch die Übernahme der bisher über dem süddeutschen Raum liegenden Warteräume zusätzlich beengt wird. Sie führt zu einer Belastung der Bevölkerung durch den Flugverkehr, die ungleich höher ist als vor Erlass der einseitigen deutschen Verordnung.

5. Nach der massgeblichen Lärmschutzverordnung des Bundes (SR 814.41) führen die neue Luftraumstruktur und die neuen Abflugrouten weder zu einer Überschreitung der Immissions- noch der Planungswerte. Die Regierung hat indessen bereits in ihrer Stellungnahme vom 27. Mai 2004 im Rahmen der Anhörung zum vorläufigen Betriebsreglement darauf hingewiesen, dass für die Gestaltung des Luftraums und der An- und Abflugverfahren das Augenmerk auch auf den unterhalb der Lärmgrenzwerte liegenden, subjektiv wahrnehmbaren Lärm zu richten ist. Dieser hängt namentlich von der Überflughöhe, von der Anzahl der Überflüge, von der Art des Sinkflugs und von der individuellen Lautstärke der Flugzeuge ab. Die Regierung ist der Meinung, dass angesichts des enormen Lärmpotentials des Flugverkehrs auch in den Bereichen, die von den Grenzwerten der Lärmschutz-Verordnung nicht mehr erfasst werden, die Grundsätze des Umweltrechts (insb. das Vorsorgeprinzip) sowie die Grundsätze des Raumplanungsrechts Anwendung finden müssen, der Fluglärm also soweit möglich zu minimieren ist. Die Regierung ist aufgrund der Zunahme des Fluglärms in der Region Wil nicht überzeugt,

dass diesem Aspekt genügend Beachtung geschenkt wurde und erwägt, diesbezüglich gegen die Verfügungen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt Beschwerde zu erheben.

Kein Anlass zu einer Beschwerde sieht die Regierung unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit. Die neue Luftraumstruktur wurde in erster Linie nach Sicherheits Gesichtspunkten ausgestaltet. Die nunmehr definierten Routen wurden von der für die Luftraumüberwachung zuständigen Firma Skyguide nach internationalen Kriterien berechnet. Ihre Ergebnisse flossen zusammen mit denjenigen der Echtzeitsimulationen der An- und Abflugverfahren und vielen weiteren technischen Abklärungen, etwa zur Radarabdeckung, in ein sog. Safety-Assessment ein, wie es die Europäische Organisation für Luftfahrtkontrolle (Eurocontrol) für grössere operationelle Änderungen vorschreibt. Unter diesen Umständen kann davon ausgegangen werden, dass die Sicherheit des Flugbetriebs gewährleistet ist.

Wie das Anflugverfahren von Osten auf die Piste 28 mit Inbetriebnahme des Instrumentenlandesystems aussehen wird, ist heute noch nicht bekannt. Nach Angaben von Skyguide wird das Instrumentenlandesystem für die Piste 28 nach heutigem Stand der Planung rein technisch anfangs April 2006 zur Verfügung stehen. Zur Zeit ist das operationelle Konzept für den Anflug auf die Piste 28 noch nicht fertig ausgearbeitet, und es sind auch noch keine definitiven operationellen Verfahren bestimmt, welche die konventionelle navigatorische Anbindung an den Warteraum AMIKI betreffen. Entsprechend spekulativ sind die Annahmen zur zukünftigen Ausgestaltung. Die Regierung geht jedoch mit den Interpellanten einig, dass die zukünftigen Anflugverfahren nicht auch noch zu Lasten der Region Wil ausfallen dürfen.

6. Das zur Zeit praktizierte Betriebsreglement des Flughafens Zürich-Kloten hat vorläufigen Charakter. Soweit das vorliegende Betriebsreglement mit Ost- und Südanflügen und einer nicht optimalen Luftraumstruktur diesem Grundsatz nicht nachkommt, erachtet es die Regierung im Hinblick auf die definitive Ausgestaltung des Betriebsreglements im Rahmen der Sachplanung zur Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) als notwendig, dass die erforderlichen Abklärungen und Vorkehrungen getroffen werden, um möglichst bald alternative An- und Abflugkonzepte einführen zu können, die zu einer Normalisierung der Situation führen. In diesem Zusammenhang ist auch zu hoffen, dass die hängigen Rechtsmittelverfahren in der Bundesrepublik Deutschland und beim Europäischen Gerichtshof gegen die einseitigen deutschen Massnahmen von Erfolg gekrönt sind. Die Regierung hält ihre diesbezügliche Stossrichtung bei und wird sie insbesondere im laufenden SIL-Koordinationsprozess einbringen.

7. Die bisherige Haltung der Regierung zum zukünftigen Betrieb des Flughafen Zürich-Kloten, möglichst wenig Einwohnerinnen und Einwohner dem Fluglärm auszusetzen stimmt insbesondere mit den Grundsätzen der Flughafenpolitik des Zürcher Regierungsrates überein. Eine grundsätzliche Übereinstimmung besteht ebenso mit den Kantonen Schwyz und Zug, was die Ausrichtung des Flugbetriebs nach Norden sowie die Kanalisierung des Flugverkehrs über möglichst wenig bewohntem Gebiet anbetrifft. Im Hinblick auf das definitive Betriebsreglement, dessen Eckpfeiler im Rahmen der Sachplanung festgelegt werden, beabsichtigt die Regierung, mit gleichgesinnten Partnern aufzutreten. Aufgrund der geographischen Situation des Kantons St.Gallen ist dies jedoch anspruchsvoll, da sowohl die Interessen im Raum Rapperswil-Jona als auch diejenigen im Raum Wil in Übereinstimmung gebracht werden müssen. Wie die Situation im Kanton Zürich zeigt, sind die jeweils gleichgelagerten Interessen der Bewohner im Osten und Süden des Flughafens nur sehr bedingt miteinander vereinbar. Desgleichen verhält es sich auch mit den Positionen der möglichen Koalitionspartner im Süden und Norden des Kantons St.Gallen.

26. April 2005

Wortlaut der Dringlichen Interpellation 51.05.11

Dringliche Interpellation: Massive Zunahme von Fluglärm über dem Kanton St.Gallen! Was unternimmt der Kanton St.Gallen?

Seit dem 14. April 2005 ist das vorläufige Betriebsreglement des Flughafens Zürich aufgrund des Entscheides des BAZL vom 29. März 2005 genehmigt und vorsorglich in Kraft gesetzt worden. Allfälligen Beschwerden gegen diesen Entscheid, UVP-Bericht, Stellungnahmen Umweltfachstellen und Lärmkarten mit zulässigen Lärmimmissionen, zulässig bis anfangs Mai 2005, ist die aufschiebende Wirkung ab 14. April 2005 entzogen.

Ab 14. April 2005 ist das neue An- und Abflugfahren somit in <vorläufigem> Betrieb. Seither hat sich gezeigt, dass Abflüge ab Kloten Richtung Osten und Norden auf der Achse über Winterthur-Wil-Uzwil-Flawil-Gossau-St.Gallen verlaufen und sich dort dann verzweigen. Damit haben sich die Abflüge gegenüber bisher (Achse Thurtal im Kanton Thurgau) nicht nur um einige Kilometer Richtung Süden genau über das entlang der A1 am dichtesten besiedelte Gebiet und die Region Wil-Fürstenland-St.Gallen verlagert, sondern die Abflüge erfolgen auch wesentlich tiefer und flacher als vorher und verursachen damit störend feststellbar massiv mehr Lärm von frühmorgens bis spät abends.

Falls diese Verfügung des BAZL so akzeptiert und dieses Betriebsreglement für den Flughafen Kloten gar endgültig werden sollte, ergibt sich damit zumindest für den nordwestlichen Teil des Kantons St.Gallen (mit den Regionen Toggenburg, Wil-Fürstenland, Gossau, St.Gallen) eine erhebliche Lärmzunahme und Verschlechterung der Lebensqualität. Diese ist aber weder gerechtfertigt noch akzeptabel, wie das Beispiel anderer Kantone und Regionen zeigt, die sich erfolgreich wehren und gewehrt haben. Hat der Kanton St.Gallen, der sich offenbar bisher als vom Fluglärm wenig belastet wähnte, seine Interessen in Sachen Fluglärmvermeidung und -verteilung nicht mit dem notwendigen Gewicht wie andere Kantone wahrgenommen?

Gefordert ist auch für den Kanton St.Gallen für die betroffenen Gebiete eine einigermaßen gleichmässige Verteilung des Fluglärms auf die Regionen um den Flughafen und eine möglichst schonende Lärmbelastung der auch in unserem Kanton vorhandenen dichtbesiedelten Ballungsgebiete durch vergrösserte Abflughöhen wie vor dem 14. April 2005.

Die Regierung des Kantons St.Gallen ist deshalb gebeten, folgende Fragen in der gebotenen Dringlichkeit zu beantworten:

1. Ist der Regierung bekannt, dass durch das neu genehmigte An- und Abflugregime des Flughafens Kloten gemäss genehmigten Betriebsreglement mit Verfügung des BAZL vom 29. März 2005 der Kanton St.Gallen mit massiv mehr Fluglärm auf Dauer konfrontiert ist?
2. Was ist der Grund für diese massive Mehrlärmbelastung der nordwestlichen Gebiete unseres Kantons und was hat die Regierung des Kantons St.Gallen bisher dagegen unternommen?
3. Was gedenkt die Regierung des Kantons St.Gallen gegen das neue Betriebsreglement mit dem neuen An- und Abflugregime für den Flughafen Kloten und der damit verbundenen massiven Fluglärmzunahme im nordwestlichen Kantonsteil jetzt zu unternehmen?
4. Ist der Kanton St.Gallen beim Erlass des Betriebsreglements für den Flughafen Kloten beschwerdelegitimiert und wird er für die betroffenen Regionen gegen diese Verfügung des BAZL bis anfangs Mai 2005 Beschwerde einreichen, um zu vermeiden, dass dieses vorläufige Betriebsreglement später als akzeptiert vom Kanton St.Gallen definitiv wird?
5. Wie und mit welchen Mitteln und <Verbündeten> wahrt der Kanton St.Gallen für die betroffene Kantonsbevölkerung die eigenen Interessen zur grösstmöglichen Vermeidung von massiver Lärmzunahme in unserem Kanton für die nähere Zukunft?»

25. April 2005

Wortlaut der Dringlichen Interpellation 51.05.12

Dringliche Interpellation Gilli-Wil:

«Vorläufiges Betriebsreglement des Flughafens Zürich – Starke Zunahme des Fluglärms im Raum Uzwil-Wil-Kirchberg

Ende März hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) das vorläufige Betriebsreglement des Flughafens Zürich genehmigt. Gegen diese Verfügung kann **bis spätestens 3. Mai 2005** Verwaltungsbeschwerde erhoben werden.

Das BAZL hat das Betriebsreglement mit allen Teilen genehmigt, die uns im Osten des Flughafens mehr Lärm bringen. Auch wenn eine Nachtruhe von 23.00 bis 06.00 Uhr vorgesehen ist, können Starts und Landungen ohne spezielle Bewilligung bis 23.30 Uhr durchgeführt werden. Mit der Inbetriebnahme des Instrumentenlandesystems (ILS) für Piste 28 können die Flugzeuge ab Ende Oktober vom Warteraum über dem Thurgau bei Wil auf den langen Ostanflug einschwenken: Jeden Tag von 21.00 bis 23.30 Uhr sowie an Wochenenden und Feiertagen schon ab 20.00 Uhr alle zwei Minuten ein Flugzeug und von 23.30 bis 06.00 Uhr einzelne Nachtflüge. Mit dem bewilligten Dual-Landing können auch am Morgen von 06.00 bis 07.00 Uhr und an Wochenenden bis 09.00 Uhr Ostanflüge durchgeführt werden. Die Kapazität des Flughafens wird von 21.00 bis 07.00 Uhr erheblich erhöht. Beim zukünftigen ILS-Ostanflug können die Flugzeuge rund 1500 m über Wil fliegen und sind dabei deutlich lauter als alle jetzt über Wil führenden Abflüge.

Bereits ab dem 14. April 2005 werden alle Abflüge mit Zielen im Osten und Norden nicht mehr über den Thurgau sondern zwischen Wil und Kirchberg gegen Osten geführt. Um die Flugzeuge schnell vom Flughafengebiet wegzubringen, können sie flach wegfliegen. Die Flüge dürfen am Tag bereits auf einer Höhe von rund 1500 m.ü.M. von einer Standardroute abweichen (in der Nacht bei ca. 2400 m.ü.M.). Schon aus Sicherheitsgründen ist nicht akzeptabel, dass ab Oktober sowohl die Ab- als auch die Anflüge zwischen Wil und Kirchberg durchgeführt werden sollen. Im Gebiet von Uzwil bis Turbenthal führt das neue Betriebsreglement zu einer Erhöhung des Fluglärms durch Abflüge während des gesamten Flugbetriebes und durch Anflüge von 21.00 bis 07.00 Uhr (am Wochenende 20.00 bis 09.00 Uhr).

Zusammengefasst wird das dicht besiedelte Fürstenland mit dem bewilligten Betriebsreglement neu stark mit Fluglärm belastet. Im geografisch höher gelegenen Kirchberg könnten nachts sogar die Immissionsgrenzwerte erreicht werden. Bei der Berechnung der zukünftigen Immissionen wurde zwar die technische Entwicklung der Flugzeuge berücksichtigt, nicht aber die potentielle Bevölkerungszunahme. Verschwiegen werden die tiefen Kurvenanflüge aus dem Warteraum Amiki, die nur mit Schub geflogen werden können, sowie die sich im Landeanflug automatisch einschaltenden Schweinwerfer. Es ist zu befürchten, dass die Standortattraktivität der betroffenen Gemeinden sinken wird. Die Folgen sind komplex: Wertverluste im Immobilienbereich und gesundheitliche Beeinträchtigungen seien noch speziell erwähnt.

Wir bitten die Regierung um Beantwortung folgender Fragen:

1. Erhebt die Regierung Verwaltungsbeschwerde gegen die Verfügung des BAZL?
2. Falls nein – wie begründet sie ihr Nein? Wie lässt sich die neue Haltung vereinbaren mit der Stellungnahme der Regierung in dieser Sache vom Frühling 2004?
3. Falls ja – mit welchen Argumenten und Mitteln verhindert die Regierung eine zunehmende Belastung mit Fluglärm im dicht bevölkerten Raum Uzwil-Wil-Kirchberg?
4. Wie nimmt der Kanton St.Gallen Einfluss auf den SIL, der die Voraussetzungen für den definitiven Betrieb des Flughafens festlegt?»

25. April 2005