

Interpellation Sieber-Widnau vom 23. September 2003  
(Wortlaut anschliessend)

## Zukunft Flugplatz Altenrhein

Schriftliche Antwort der Regierung vom 4. November 2003

René Sieber-Widnau stellt in einer Interpellation verschiedene Fragen zur Entwicklung des Flugplatzes St.Gallen-Altenrhein.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Für die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes sind gute Verkehrsverbindungen wichtig. Die Anbindung an europäische Wirtschaftszentren entspricht einem Bedürfnis der St.Galler Wirtschaft. Der Flugplatz St.Gallen-Altenrhein bietet gute Möglichkeiten für zusätzliche Anbindungen namentlich an den deutschen Wirtschaftsraum und damit eine noch attraktivere Verkehrserschliessung des Wirtschaftsstandortes St.Gallen. Dieses Potenzial gilt es in Abstimmung mit der kantonalen öV-Politik und unter der gebotenen Begrenzung der Lärmbelastung zu nutzen. Für die Destination München setzt die Regierung wie vom Interpellanten richtig festgestellt auf eine schnelle Bahnverbindung. Eine Überlagerung mit einer Linienflugverbindung steht ausser Diskussion. Das Vorhaben der Flugplatzbetreiberin ist unter diesen standortpolitischen Gesichtspunkten zu würdigen. Es wurde im August dieses Jahres der Öffentlichkeit präsentiert. Zugleich wurde über die bevorstehenden Verfahren informiert. Nach Art. 36a des eidgenössischen Luftfahrtgesetzes (SR 748.0) und gemäss dem vom Bundesrat erlassenen Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) setzen zusätzliche Linienflüge eine Konzessionierung des Flugplatzes St.Gallen-Altenrhein voraus.

Die Regierung beantwortet die Fragen wie folgt:

1. Nach Kenntnis der Regierung hat in der Gemeinde Thal in der Vergangenheit keine Konsultativabstimmung über die Zukunft des Flugplatzes St.Gallen-Altenrhein stattgefunden. Hingegen beauftragte der Gemeinderat Thal das Forschungsinstitut für Arbeit und Arbeitsrecht (FAA) der Universität St.Gallen, in der Gemeinde Thal eine Umfrage über die Lebensqualität und die Flugplatzfrage durchzuführen. Diese fand im Dezember 2000 und Januar 2001 statt. Das Resultat der Umfrage wurde der Öffentlichkeit vorgestellt und kontradiktorisch diskutiert. Es ist davon auszugehen, dass der Gemeinderat Thal sich in den bevorstehenden Verfahren u.a. auf diese Meinungserhebung abstützen wird. Für die Regierung wird der Standpunkt der Standortgemeinde ein massgebendes Element in der umfassenden Interessenabwägung sein.
2. Entgegen den Befürchtungen des Interpellanten wird der Umweltschutz, namentlich der Lärmschutz, durch eine Konzessionierung des Flugplatzes nicht ausgehebelt. Bestandteil des Konzessionierungsverfahrens und des Verfahrens zur Genehmigung des Betriebsreglementes ist eine umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung. Sie beschlägt sämtliche umweltrelevanten Einflüsse des Flugplatzbetriebs und zeigt die für die Einhaltung der vorgeschriebenen Grenzwerte notwendigen Massnahmen auf. Diese finden Eingang in die Konzession und in das Betriebsreglement des Flugplatzes und werden damit für den Betrieb verbindlich. Augenfälligste Eckpunkte werden die Betriebszeiten des Flugplatzes und das mit Österreich vereinbarte Lärmkorsett sein, welche die Zahl der möglichen Flüge ab Altenrhein beschränken werden.

3. Die Regierung begrüsst die Initiative der Flugplatzbetreiberin für zusätzliche Anbindungen, soweit sie dazu beitragen, den Regionalflugplatz für eine bessere Verkehrserschliessung des Wirtschaftsstandortes St.Gallen nutzbar zu machen. Das beabsichtigte Ausbauprojekt ist qualitativer Natur. Die Variante einer Pistenverlängerung, welche die Aufnahme von schweren Flugzeugtypen ermöglichen würde, wurde durch die Flugplatzbetreiberin aus technischen und politischen Gründen ausdrücklich verworfen. Die geplanten baulichen Anpassungen sollen vorab die Betriebssicherheit erhöhen. Im vorgesehenen Plangenehmigungsverfahren wird zu prüfen sein, ob die Anpassungen mit den einschlägigen Vorschriften vereinbar sind. Alle Einwände werden sorgfältig geprüft werden.
4. Das Verfahren ist breit angelegt und in zwei Hauptphasen gegliedert. In einer ersten Phase (a) wird für Altenrhein ein sogenanntes Objektblatt SIL erstellt. Bund, Kanton und Gemeinde legen darin die Eckwerte der Entwicklung fest. Erst in einer zweiten Phase (b) werden die Betriebskonzession, das Betriebsreglement und die Ausbauprojekte auf Grund entsprechender Gesuche der Flugplatzbetreiberin behandelt. Im Einzelnen geht es in den beiden Phasen um Folgendes:
  - a) Zurzeit erarbeitet die Flugplatzbetreiberin zu Handen des Bundes Konzepte zur Bodennutzung und zum Betrieb des Flugplatzes Altenrhein sowie ein Pflichtenheft für die Umweltverträglichkeitsprüfung. Darin fliessen Überlegungen zum Flugplatzperimeter, zu den Grundeigentümerverhältnissen, zu Infrastrukturanlagen und Hochbauten, Gebiete mit Hindernisbegrenzungen, Natur- und Landschaftsschutz, Schaffung ökologischer Ausgleichsflächen sowie zum Gewässerschutz mit ein. Ebenso gehören Angaben zu den Entwicklungsabsichten des Flugplatzhalters, zu den Eckwerten des künftigen Betriebsreglementes (Betriebszeiten, Flugbewegungen, Lärmschutzmassnahmen), der Betriebsorganisation und der Verkehrserschliessung dazu. Diese Unterlagen bilden die Grundlage für Informations- und Koordinationsgespräche mit den betroffenen Gemeinden, Verbänden und Organisationen, die voraussichtlich im Juni 2004 stattfinden werden. Die Ergebnisse dieser Gespräche werden in das so genannte Koordinationsprotokoll einfliessen, das die Positionen der Beteiligten festhält und aufzeigt, in welchen Bereichen Übereinstimmung bzw. unterschiedliche Auffassungen bestehen. Auf der Basis dieses Dokuments erstellt das Bundesamt für Zivilluftfahrt den Entwurf eines Objektblattes für den SIL, das die raumwirksamen Eckwerte zum Flugplatz Altenrhein festhalten wird. Im Rahmen einer Anhörung werden die betroffenen Anwohnergemeinden, die Bevölkerung sowie Verbände und Organisationen nochmals Gelegenheit haben, zum Objektblatt Stellung zu nehmen, bevor der Bundesrat darüber beschliesst.
  - b) Basierend auf dem SIL-Objektblatt wird die Flugplatzbetreiberin die Unterlagen für die Genehmigung der Betriebskonzession, des Betriebsreglementes und zur Plangenehmigung erstellen. Die diesbezüglichen Genehmigungsverfahren sehen ebenfalls eine öffentliche Auflage in den betroffenen Kantonen und Gemeinden vor. Innert der Auflagefrist können die vom zukünftigen Flugbetrieb Betroffenen ihre Stellungnahmen, Anträge und Einsprachen bei der zuständigen Stelle des Bundes einreichen. Unter Umständen kommt es zu Einigungsverhandlungen und schliesslich mündet das Genehmigungsverfahren in einer Entscheidung der zuständigen Bundesstelle, gegen die verschiedene Rechtsmittel ergriffen werden können.
4. Die Informationen über die von Altenrhein aus angeflogenen Destinationen sind aus dem Flugplan ersichtlich, der beim Flugplatz aufliegt und auch auf der Internetseite des Flugplatzes einsehbar ist. Dort sind auch Angaben zu den Passagierzahlen abrufbar. Die Geschäftsflüge von Altenrhein nach Wien und zurück werden zu mehr als der Hälfte von Passagieren aus Österreich genutzt, während die touristischen Charterflüge zu Destinationen im Mittelmeerraum mehrheitlich von Schweizer Kunden genutzt werden.
5. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung werden auch die Auswirkungen auf den Bodensee und auf die Naturschutzgebiete im Bereich des Flugplatzes untersucht. Die Regierung bzw. die zuständige Fachstelle des Kantons wird zum Ergebnis des

Umweltverträglichkeitsberichtes angehört. Der Bericht wird zudem öffentlich aufgelegt und ist für jedermann einsehbar. Damit ist gewährleistet, dass sämtlichen Aspekten der Umwelt Beachtung geschenkt wird.

4. November 2003

Wortlaut der Interpellation 51.03.45

### **Interpellation Sieber-Widnau: «Zukunft Flugplatz Altenrhein**

Einmal mehr drängt die Betreiberin des Flugplatzes Altenrhein auf Expansion. Mittels Hochglanzbroschüre verkündet sie unverfroren über ihre Absicht, den Flugplatz so umzubauen und zu erweitern, dass daraus ein Flughafen entstehen kann. Für mich unverständlich, weil die Verantwortlichen genau wissen, was die betroffene Bevölkerung bisher an Lärm und Abgasen erdulden musste und darum an einer Konsultativabstimmung im Jahr 2001 zum Ausbau des Flugplatzes mit 57 Prozent klar Nein sagte. Das Bauvorhaben ist auch deshalb massiv in Frage zu stellen, weil die Handlungsweise bezüglich Zulassung und Einhaltung der gesetzlichen Auflagen in den vergangenen Jahren als «Salamitaktik» bezeichnet werden muss. Sowohl das Lärmkorsett wie auch die Öffnungszeiten wurden 1993 und 1997 in Absprache mit der Vorarlberger Regierung gelockert. Beide Male hatte die Bevölkerung kein Mitspracherecht.

Ein Ausbau des Flugplatzes hätte eine Konzessionierung zur Folge. Würde das BAZL diesem Antrag entsprechen, hätte das eine drastische Zunahme der Flugbewegungen und des Lärmpegels zur Folge. Fliegen ist vor allem im Kurzstreckenbereich energie- und lärmintensiv. Der Personenflugkilometer ist rund 9 Mal treibhausrelevanter als ein Schnellzugkilometer. Die St.Galler Regierung engagiert sich richtigerweise für die Interessen der Ostschweiz bezüglich Ausbau des öffentlichen Verkehrs und im Speziellen für eine schnelle HGV-Verbindung nach München. In diesem Kontext käme die Gutheissung eines Ausbaues des Flugplatzes einer unheilvollen Verzettelung der Kräfte gleich und wäre ökologisch unsinnig.

Die Gefahr einer Wasserverschmutzung im Bodensee, des grössten natürlichen Trinkwasserspeichers, Lebensgrundlage für Millionen Menschen und Tiere, würde drastisch zunehmen.

Die Meinung der Bevölkerung der Anliegergemeinden und der betroffenen Regionen, werden in diesem Vorhaben nicht miteinbezogen. Die Regierung unterstützt die Pläne der Betreiberin und bricht somit das Versprechen an die Bevölkerung, den Flughafen nicht weiter auszubauen.

Ich bitte die Regierung, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie beurteilt die Regierung das Resultat der Konsultativabstimmung in der Gemeinde Thal?
2. Wie kann die Thaler Bevölkerung, aber auch die übrigen betroffenen Regionen (St.Gallen bis Rheintal) bei einem allfälligen Ausbau des Flugplatzes vor einer Lärm- und Schadstoffzunahme nachhaltig geschützt werden?
3. Wie stellt sich die Regierung zu einem Baugesuch der Flugbetreiberin mit Ausbau des Flugfeldes und der Flugbewegungen?
4. Wie werden die betroffenen Anwohnergemeinden in den Entscheidungsprozess miteinbezogen?
5. Sind Informationen über Herkunft der Fluggäste und die angeflogenen Destinationen vorhanden und öffentlich zugänglich?
6. Wie garantiert die Regierung, dass das tangierte Naturschutzgebiet von nationaler und internationaler Bedeutung und der internationale Trinkwasserspeicher Bodensee nicht in Mitleidenschaft bezogen werden?»

23. September 2003