

Interpellation Blumer-Gossau / Bosshart-Altenrhein vom 6. Juni 2005 und Einfache Anfrage Gemperle-Goldach vom 20. Mai 2005:
(Wortlaute anschliessend)

Konzessionierung des Flugplatzes St.Gallen-Altenrhein und Lärmschutz

Schriftliche Antwort der Regierung vom 28. Juni 2005

Ruedi Blumer-Gossau, Beat Bosshart-Altenrhein und Felix Gemperle-Goldach stellen verschiedene Fragen im Zusammenhang mit der geplanten Konzessionierung des Flugplatzes St.Gallen-Altenrhein. Da die beiden Vorstösse die gleiche Materie betreffen, erfolgt deren Beantwortung gemeinsam. Die Antwort der Regierung hält sich an die Reihenfolge der in der Interpellation gestellten Fragen.

Die Regierung hat sich in den vergangenen Jahren verschiedentlich zum Flugplatz St.Gallen-Altenrhein geäussert. Sie unterstützt die Entwicklungsabsichten der Flugplatzbetreiberin, der Airport Altenrhein AG (AA-AG), den Linien- und Geschäftsflugverkehr von und nach Altenrhein im Hinblick auf eine gute Verkehrsanbindung des Kantons St.Gallen an europäische Wirtschaftszentren zu stärken. Das diesbezügliche Potenzial des Flugplatzes St.Gallen-Altenrhein gilt es in Abstimmung mit der kantonalen öV-Politik und unter der gebotenen Begrenzung der Lärmbelastung zu nutzen. Die Aussagen im kantonalen Richtplan, im Wirtschaftsleitbild und in der Standortoffensive dazu sind nach wie vor gültig.

Im Grundsatz legt die Regierung Wert auf die Feststellung, dass die Konzessionierung des Flugplatzes St.Gallen-Altenrhein aufgrund von Art. 36a des Bundesgesetzes über die Luftfahrt (SR 748.0; im Folgenden: LFG) zur rechtlichen Sicherung der bestehenden und für die Bewilligung zusätzlicher Linienflüge notwendig ist. Entgegen den Befürchtungen und Behauptungen der Flugplatzgegner sagt aber die Konzessionierung nichts über die Anzahl der Flugbewegungen aus. Von der Konzession allein gehen keine Auswirkungen der Anlage auf ihr Umfeld aus. Der Betrieb des Flugplatzes wird ausschliesslich im Betriebsreglement definiert. Dieses muss vom BAZL bewilligt werden. Im Verlauf des Genehmigungsverfahrens wird das Betriebsreglement zur Wahrung der Einsprachemöglichkeiten öffentlich aufgelegt (Art. 36d LFG). Dies geschieht unabhängig davon, ob der Flugplatz St.Gallen-Altenrhein konzessioniert ist oder nicht.

Das Verfahren zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) wurde im April dieses Jahres mit einer Orientierungsveranstaltung für die betroffenen politischen Gemeinden und Regionalplanungsgruppen lanciert. In einem ersten Schritt nahmen die Gemeinden und die kantonalen Fachstellen zu den Entwicklungsabsichten Stellung, wie sie den Planunterlagen der Flugplatzbetreiberin zu entnehmen sind. Die Stellungnahmen werden im sog. Koordinationsprotokoll zusammengeführt, das dem Bundesamt für Zivilluftfahrt zur Erstellung des SIL-Objektblattes für den Flugplatz Altenrhein dient. Dieses wird mit den zuständigen kantonalen Stellen und den betroffenen Gemeinden bereinigt und danach einem öffentlichen Anhörungsverfahren unterzogen. Die St.Galler Regierung wird spätestens in diesem Verfahren zum Objektblatt Stellung nehmen und die kantonalen Anliegen im Sinn der eingangs erwähnten Grundsätze einbringen.

Im Betriebsreglement eines Flugplatzes sind die im SIL-Objektblatt und in der Plangenehmigung vorgegebenen Rahmenbedingungen konkret auszugestalten. Insbesondere festzuhalten sind die Organisation des Flugplatzes, die Betriebszeiten, die An- und Abflugverfahren sowie die besonderen Vorschriften für die Benützung des Flugplatzes (wie z.B. eine Prioritätenordnung für den auf dem Flugplatz abzuwickelnden Verkehr). Den Aspekten des Lärmschutzes kann dabei mit entsprechenden Bestimmungen z.B. zur Art des An- und Abflugs, zur Schub-

umkehr, zur Verwendung von bordeigenen Hilfsaggregaten und zu den Standläufen Rechnung getragen werden. Bereits das heutige Betriebsreglement des Flugplatzes Altenrhein enthält derartige Bestimmungen.

Die Regierung beantwortet die einzelnen Fragen wie folgt:

1. Die Regierung unterstützt die Entwicklungsabsichten der Flugplatzbetreiberin, den Linien- und Geschäftsflugverkehr von und nach Altenrhein im Hinblick auf eine gute Verkehrsanbindung des Kantons St.Gallen an europäische Wirtschaftszentren zu stärken. Es geht ihr darum, für den Flugplatz St.Gallen-Altenrhein Rahmenbedingungen zu erhalten, welche die Entwicklung des Flugplatzes im Interesse der Region ermöglichen und gleichzeitig der Lebensqualität Rechnung tragen. Die Regierung beabsichtigt, die Leitplanken der zukünftigen Entwicklung des Flugplatzes St.Gallen-Altenrhein in diesem Sinn in der Sachplanung des Bundes und im Betriebsreglement des Flugplatzes verbindlich zu verankern. Die Interessen der Bevölkerung werden dabei berücksichtigt. Die Bevölkerung hat ausserdem sowohl beim Verfahren zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) als auch bei den Genehmigungsverfahren zum Betriebsreglement und bei einer allfälligen Anpassung der Flugplatzanlagen Gelegenheit, ihre Anliegen direkt einzubringen. Die Regierung ist daher zuversichtlich, für die Entwicklung des Flugplatzes St.Gallen-Altenrhein Rahmenbedingungen zu schaffen, die sowohl den Interessen der Bevölkerung als auch den Bedürfnissen der regionalen Wirtschaft Rechnung tragen. Von einer einseitigen Gewichtung einzelner Standortfaktoren kann nicht gesprochen werden. Im Übrigen befürwortet auch die grosse Mehrheit der Gemeindebehörden in der Region aus standortpolitischer Sicht einen moderaten Ausbau des Linienflugangebots.

Die für die Bewilligung von Linienflügen notwendige Konzessionierung (Art. 36a LFG) des Flugplatzes St.Gallen-Altenrhein setzt entgegen den Befürchtungen und Behauptungen der Flugplatzgegner die umweltrechtlichen Leitplanken nicht ausser Kraft. Vielmehr bieten die damit zusammenhängenden Verfahren zum SIL, zur Genehmigung des Betriebsreglements und zur Plangenehmigung von allfälligen Pistenanpassungen die Möglichkeit, die Umweltverträglichkeit des zukünftigen Betriebes umfassend abzuklären und für die weitere Entwicklung einen verbindlichen Rahmen zu setzen. Eine nachmalige Änderung der Festlegungen im SIL oder im Betriebsreglement könnte wiederum nur in den dafür vorgesehenen Verfahren erfolgen, die sowohl für die Sachplanung als auch für das Betriebsreglement oder die Flugplatzanlagen die Mitwirkung der betroffenen Bevölkerung und politischen Gemeinden sowie des Kantons im Rahmen einer öffentlichen Auflage der Änderungsvorhaben vorsehen.

2. Von zusätzlichen Linienflügen sind direkte und indirekte Impulse für die Wirtschaft zu erwarten, die qualitativ und quantitativ zu bestimmen allerdings nicht einfach ist. Eine Studie zur volkswirtschaftlichen Bedeutung der Schweizerischen Landesflughäfen (SIAA; Swiss International Airport Association, Zürich/Bern, Juni 2003) zeigt indessen auf, dass die Schweizer Flughäfen, insbesondere die Landesflughäfen, aber auch die Regionalflygplätze Bern, Lugano und St.Gallen-Altenrhein, als Standortfaktoren eine wichtige Rolle spielen. Darüber hinaus hat auch die AA-AG im Rahmen einer Studie eine Marktabklärung vorgenommen, die eine Nachfrage nach zusätzlichen Linienflügen ab Altenrhein ausweist. Dabei handelt es sich um eine unternehmensinterne Abklärung, die als Grundlage für die Bestimmung des Marktpotenzials dient und damit Fragen zum Inhalt hat, die ausschliesslich in der unternehmerischen Verantwortung der AA-AG liegen.

Für die Regierung stellt eine gute Verkehrserschliessung anerkanntermassen einen entscheidenden Faktor für einen interessanten Lebens- und Wirtschaftsstandort dar. Verschiedene Verkehrsträger können dabei nicht gegeneinander ausgespielt werden. Vielmehr führt erst ein guter Verbund der Verkehrsträger zu einer attraktiven Verkehrsanbindung. In diesem Sinn lautet das Motto nicht "Flugverkehr statt Schiene und Strasse", sondern "Flugverkehr als Ergänzung zu Schiene und Strasse". Was die interkontinentale Anbindung des Standortes St.Gallen anbelangt, spielt der internationale Flughafen Zürich-Kloten eine herausragende Rolle. Er ist für Privat- wie für Geschäftsreisen aus Ostschweizer Sicht das grosse Tor zur

Welt. In der interregionalen Anbindung, d.h. im Verkehr zwischen dem Standort St.Gallen/Bodensee und anderen europäischen Grossregionen, kommt dem Flugplatz St.Gallen-Altenrhein in Ergänzung zum Flughafen Zürich-Kloten eine wichtige Bedeutung zu. Ausgeprägt ist dies bereits heute für die Verbindung von St.Gallen-Altenrhein nach Wien der Fall.

3. Für den europäischen Trinkwasserspeicher Bodensee besteht von Seiten des Luftverkehrs die Möglichkeit einer Gefährdung einerseits durch einen Flugzeugabsturz und andererseits durch den Notablass von Treibstoff über dem Gewässer. Die Regierung schätzt diese Risiken als sehr klein ein, denn die Einführung des Instrumentenlandesystems (ILS) auf dem Flugplatz St.Gallen-Altenrhein hat zu einem bedeutenden Sicherheitszuwachs geführt. Für Linienflugzeuge gibt es damit keine Flugmanöver mehr, wie sie im Jahre 1989 zum Absturz einer Maschine der Rheintalflug in den Bodensee führten. Ein ILS-Landeanflug beginnt in einer Entfernung von rund 8.5 nautischen Meilen (etwa 16 km) in der Nähe von Amriswil (Koordinaten 47° 30' 15" Nord und 9° 23' 00" Ost) auf einer Flughöhe von 5000 Fuss über Meer (etwa 1520 m). Von dort erfolgt ein kontinuierliches Absinken auf dem Gleitstrahl in einem Winkel von 4 Grad bis zum Aufsetzen. Für eine sichere Landung muss die Piste auch bei schlechtem Wetter spätestens in einer Höhe von rund 1500 Fuss über Meer (etwa 450 m) erkennbar sein (Entscheidungshöhe), ansonst die Landung abgebrochen werden muss. Die bekannten Flugunfälle in der Schweiz von Linienflugzeugen im Landeanflug, der Jumbolino-Absturz bei Bassersdorf (2001) und der Alitalia-Absturz am Stadlerberg (1990), waren jeweils auf eine Kollision mit Bodenerhebungen zurückzuführen. Mit dem Anflug über den See sind derartige Vorkommnisse aber ausgeschlossen.

Zur Problematik des Treibstoffnotablasses hat sich die Regierung in der schriftlichen Antwort zur Interpellation 51.93.45 vom 27. September 1993 geäußert. Diese Antwort hat noch immer Gültigkeit. Der Ablass von Treibstoff erfolgt nur im Notfall und nur bei Flugzeugen, deren Startgewicht höher ist als das maximal zulässige Landegewicht. Die moderne Technik erlaubt immer mehr Flugzeugen, auch mit maximalem Startgewicht wieder zu landen. Deshalb verfügen gegenwärtig nur noch Langstreckenflugzeuge wie beispielsweise die Boeing 747 (Jumbo), die Boeing 777, die MD 11 oder der Airbus A340 über eine Ablassvorrichtung, alles Flugzeuge, die aufgrund ihrer Grösse heute und in Zukunft nicht auf dem Flugplatz St.Gallen-Altenrhein verkehren können. Der Notablass von Treibstoff erfolgt abgesehen davon in Absprache mit der Flugverkehrsleitung nach detaillierten Vorgaben, die sicherstellen sollen, dass für das Flugzeug keine Gefährdung entsteht und der abgelassene Treibstoff Boden und Gewässer nicht verschmutzen kann, indem er vor dem Auftreffen bereits verdunstet. Jeder Treibstoff-Ablass muss ausserdem dem Bundesamt für Zivilluftfahrt gemeldet werden. Dieses überprüft die Einhaltung der Vorgaben und informiert die betroffenen Kantone, wenn dies nicht der Fall ist und Treibstoffreste den Boden erreichen.

Warteräume sind für einen Flugplatz nur bei Stausituationen im Landebetrieb notwendig, d.h. wenn kurzfristig mehr anfliegende Flugzeuge zu bewältigen sind, als das Pistensystem verarbeiten kann. Die gegenwärtigen wie auch die künftig zu erwartenden Flugfrequenzen in Altenrhein lassen sich in der Regel ohne Stausituationen bewältigen. Anfliegende Linienflugzeuge gelangen direkt zur Landung. Gleichwohl ist für den Flugplatz St.Gallen-Altenrhein ein Warteraum definiert, der jedoch nur selten benutzt wird. Der Warteraum AMIKI dient ausschliesslich dem Flughafen Kloten. Der Betrieb eines Warteraums erfolgt abgesehen davon nach den hohen Sicherheitsstandards, wie sie in der gesamten Luftfahrt gelten. Besondere Sicherheitsrisiken ergeben sich daraus nicht.

4. Die Haltung der Regierung zum Flughafen Zürich-Kloten stimmt mit derjenigen zum Flugplatz St.Gallen-Altenrhein überein. Beide Flugplätze sollen ihre Funktion als Standortfaktor für den Kanton St.Gallen erfüllen können, müssen aber die Lärmschutzbedürfnisse der Bevölkerung berücksichtigen. Die Beschwerde der Regierung gegen die Lärmauswirkungen des Flughafens Zürich-Kloten im Raum Wil erfolgt in der Überzeugung, dass dem Lärmschutzbedürfnis der Bevölkerung besser Rechnung getragen werden kann, als dies heute der Fall ist. Dieselbe Messlatte möchte die Regierung auch bei der zukünftigen Entwicklung des Flugplatzes

St.Gallen-Altenrhein ansetzen. Selbst wenn die gesetzlichen Bestimmungen eingehalten sind, setzt sich die Regierung wo immer möglich für Optimierungen ein. Was den Raum Rapperswil-Jona betrifft, hat sie bereits in Beantwortung früherer parlamentarischer Anfragen darauf verwiesen, dass sie sich gegen die Südanflüge wendet, weil diese über das am dichtesten besiedelte Gebiet der Schweiz führen. Sie stimmt darin mit der Haltung der Zürcher Regierung überein. Die Interpellanten gehen im Übrigen zu Unrecht davon aus, dass die Regierung mit der Konzessionierung des Flugplatzes St.Gallen-Altenrhein selbstredend zusätzlichen Fluglärm befürwortet. Die Regierung geht vielmehr davon aus, dass die von der Flugplatzbetreiberin angestrebte Entwicklung im Rahmen der gegenwärtigen Lärmbelastung möglich sein muss. Eine über das schweizerische Recht hinausreichende Sicherheit dafür gibt das staatsvertraglich mit Österreich vereinbarte Lärmkorsett. Eine Kompensation zusätzlicher Linienflüge durch den entsprechenden Abbau bei der Kleinaviatik nimmt die Regierung nötigenfalls in Kauf. Die Ausgangslage beim Flugplatz St.Gallen-Altenrhein ist im Übrigen nicht mit der Situation beim Flughafen Zürich-Kloten vergleichbar. In Altenrhein werden zuerst die rechtlich verbindlichen Rahmenbedingungen geschaffen, innert denen die Entwicklung des Flugbetriebs stattfinden darf. Beim Flughafen Zürich-Kloten war dies nicht durchwegs der Fall, weil die fraglichen Planungspflichten erst lang nach dessen Inbetriebnahme in die Bundesgesetzgebung aufgenommen wurden.

5. und 6. Die Haltung der St.Galler Regierung zum Flugplatz St.Gallen-Altenrhein steht nicht im Widerspruch zur kantonalen Verkehrspolitik. Der von der Regierung unterstützte Anschluss des Kantons St.Gallen bzw. der Ostschweiz an das internationale Hochgeschwindigkeitsnetz der Eisenbahn ist vielmehr konsistent mit der Gesamtverkehrspolitik des Bundes, die auf eine Koordination der einzelnen Verkehrsträger abzielt. Die Gesamtverkehrspolitik des Bundes geht dabei davon aus, dass Hochgeschwindigkeitszüge auf Distanzen bis 800 km gegenüber dem Luftverkehr konkurrenzfähig sind. Mit einer angebotsorientierten Kapazitäts- und Attraktivitätssteigerung des Schienensystems werden die Voraussetzungen für eine Verlagerung von Kurzstreckenluftverkehr auf die Schiene geschaffen. Gerade angesichts des forcierten Ausbaus der Bahnlinie St.Gallen - München ist davon auszugehen, dass die Eurocity-Verbindung Zürich - München mit einer angestrebten Gesamtreisezeit von 3¼ Stunden und Halt in St.Gallen und St.Margrethen gegenüber einer Flugverbindung und auch gegenüber der Strasse konkurrenzfähig wird. Für den Geschäftsverkehr auch aus unserer Region besonders wichtig sind attraktive Tagesrandverbindungen. Diese können nach München mit den beschleunigten Bahnverbindungen sichergestellt werden, nicht jedoch für weiter entfernte Destinationen wie beispielsweise London.

Für die ab Altenrhein angebotenen Destinationen ist wiederum der zeitliche Vergleich mit Zürich sehr interessant. Je nachdem Ausgangspunkt beträgt der Zeitvorteil von St.Gallen-Altenrhein gegenüber Zürich-Kloten bis zu einer Stunde bei der Anreise mit dem Auto. Auch bei der Anreise mit dem öffentlichen Verkehr ergeben sich je nachdem Ausgangsstandort und Flugplan Zeitvorteile, die sich mit den wesentlich kürzeren Check-in-Zeiten in St.Gallen-Altenrhein kumulieren. Insgesamt ist aber die heutige öV-Erschliessung des Flugplatzes St.Gallen-Altenrheins im Vergleich zum Flughafen Zürich-Kloten ungenügend. Wie bereits im Richtplan festgehalten ist, erfordern weitere Ausbauschritte des öffentlichen Flugverkehrs daher eine Optimierung des Anschlusses des Flugplatzes St.Gallen-Altenrhein an den öffentlichen Verkehr. Um den Anteil der ohne Auto zum Flugplatz gelangenden Flugpassagiere zu erhöhen, stehen auf den Flugplan abgestimmte Shuttlebus-Angebote ab St.Gallen oder St.Margrethen im Vordergrund. Solche Angebote zu attraktiven Konditionen werden aus Vorarlberg durch die österreichische Fluggesellschaft organisiert. Für die Nachfrage aus der Schweiz steht eine Zusammenarbeit mit der Flugplatzbetreiberin im Vordergrund.

Letztlich entscheidet der Markt darüber, welche Flüge auf dem Flugplatz St.Gallen-Altenrhein angeboten werden. Das Angebot des Flugplatzes Friedrichshafen beeinflusst insofern die wirtschaftliche Entwicklung des Regionalflugplatzes St.Gallen-Altenrhein. Dies hat aber keinen direkten Einfluss auf den Stellenwert, den die Regierung dem Flugplatz St.Gallen-Altenrhein beimisst. Für die wirtschaftliche Entwicklung in der Region ist der Flugplatz Friedrichshafen –

anders als für Vorarlberg – als Arbeitgeber, aber auch aufgrund seiner unzureichenden Erschliessung aus der Ostschweiz, keine Alternative. Soweit dennoch Berührungspunkte bestehen, erwartet die Regierung, dass zwischen den Flugplätzen Friedrichshafen und St.Gallen-Altenrhein eine Koordination des Angebots erfolgt, was durchaus im Interesse beider Flugplatzbetreiberinnen liegt.

7. Die Regierung kann bisher keine negativen Folgen auf den Wert betroffener Grundstücke erkennen. Eine Wertminderung aufgrund der anstehenden Konzessionierung erscheint unwahrscheinlich, zumal die angestrebte Entwicklung des Flugplatzes St.Gallen-Altenrhein im Rahmen des staatsvertraglich festgelegten Lärmkorsetts erfolgen und damit nicht zu mehr Lärm führen soll. Ob es im Zusammenhang mit der Konzessionierung bzw. der zukünftigen Entwicklung des Flugplatzes zu Wertminderungen kommt, ist letztlich eine Frage des Marktes. Eine allfällige Entschädigung würde sich nach den Grundsätzen des Enteignungsrechts richten und wäre von der Flugplatzbetreiberin zu tragen.

8. Nach Art. 162 Abs. 3 des Steuergesetzes erhalten nur Verwaltungsbehörden und Gerichte Auskünfte aus den Steuerakten. Angaben über bezahlte Steuern der am Flugplatz St.Gallen-Altenrhein angesiedelten Unternehmen sind Daten aus den Steuerakten und können deshalb nicht öffentlich bekannt gegeben werden.

9. Der Flugplatz St.Gallen-Altenrhein soll für eine noch attraktivere Verkehrserschliessung des Wirtschaftsstandortes St.Gallen nutzbar gemacht werden. Die unterstützende Rolle des Kantons beschränkt sich auf eine aktive Interessenkoordination und Prozessmoderation, basierend auf der wirtschaftlichen Initiative der Flugplatzbetreiberin. Beiträge des Staates an Infrastruktur- oder Betriebskosten stehen nicht zur Diskussion. Im Kanton St.Gallen besteht ausserhalb der Gesetzgebung des Bundes zur Regionalpolitik (Investitionshilfe für Berggebiete, RegioPlus, Bundesbeschluss über wirtschaftliche Erneuerungsgebiete) eine gesetzliche Grundlage zur einzelbetrieblichen finanziellen Unterstützung in sehr geringem Umfang. Es handelt sich dabei um bescheidene Zusatzbürgschaften (von maximal 100'000 Franken) und entsprechende Zinskostenbeiträge (maximal die Hälfte des auf 100'000 Franken entfallenden Zinses über maximal fünf Jahre). Solche Bürgschaften werden nur im Anschluss an vorgängig auszuschöpfende Bürgschaftsmöglichkeiten bei anerkannten Instituten des gewerblichen Bürgschaftswesens im Umfang von 500'000 Franken gewährt. Es ist indessen nicht damit zu rechnen, dass die Flugplatzbetreiberin ein Bürgschaftsgesuch an gewerbliche Bürgschaftsgenossenschaften richtet, da diese nur Betriebe der gewerblichen Wirtschaft unterstützen. Somit entfallen auch die Möglichkeiten des Kantons zur Gewährung einer Zusatzbürgschaft und von Zinskostenbeiträgen. Als Kreditgeber selber tritt der Kanton St.Gallen generell nicht auf. Daran wird auch das in die Vernehmlassung gegebene neue kantonale Standortförderungsgesetz nichts ändern. Da am Standort Altenrhein auch keines der erwähnten bundesrechtlichen Instrumente der Regionalpolitik eingesetzt werden kann, bestehen keine rechtlichen Möglichkeiten, um der Betreiberin des Flugplatzes Altenrhein vor oder nach einer allfälligen Konzessionierung in irgend einer Form vergünstigte Kredite zukommen zu lassen.

28. Juni 2005

Wortlaut der Interpellation 51.05.26

Interpellation Blumer-Gossau/Bosshart-Altenrhein: «Konzessionierung Altenrhein: Vertritt Regierung die öffentlichen Interessen?»

Die Airport Altenrhein AG als Eigentümerin des privaten Flugfeldes Altenrhein wird in den nächsten Wochen beim Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL das Konzessionierungsgesuch zu einem Regionalflugplatz einreichen. Das BAZL wird bei seiner Entscheidung besonders auf die Meinung der St.Galler Regierung achten.

Die St.Galler Regierung unterstützt das Vorhaben des privaten Investors, obwohl sich die betroffene Bevölkerung und die Standortgemeinde Thal aufgrund der zu erwartenden negativen Folgen (mehr Flugbewegungen, Lärm und Luftverschmutzung, Wertverminderung und Enteignung von Grundstücken) vehement dagegen wehren. Die Regierung begründet ihr Haltung mit der Aufwertung des Wirtschaftsstandortes Ostschweiz. Damit mutet sie den Anwohnerinnen und Anwohnern zusätzliche Lärmbelästigung unmittelbar vor ihrer Haustür zu. Auf der andern Seite bekämpft die gleiche Regierung in Rapperswil-Jona und in der Region Fürstenland-Wil – in vorbildlicher Weise – Fluglärm des Flughafens Zürich-Kloten, der sich dort im Gegensatz zu Altenrhein, einige Kilometer über dem Boden abspielt.

Der Widerstand gegen die Konzessionierung des an Österreich grenzenden Flugfeldes ist in den umliegenden Gemeinden gross. Die Flugplatz-Standortgemeinde Thal hat erst vor wenigen Jahren in einer von der Universität St.Gallen durchgeführten Umfrage einem Ausbau des Flugbetriebs eine deutliche Absage erteilt. Als Konsequenz daraus bekämpft der Gemeinderat Thal die Konzessionierung an vorderster Front und verdient dafür Respekt und Hochachtung.

Mit der Konzessionierung werden die Weichen in Bezug auf die Lebensqualität einer ganzen Region neu gestellt. Wir bitten die Regierung um Beantwortung folgender Fragen:

1. Warum unterstützt die Regierung die Interessen eines privaten Investors und stellt sich gegen die Interessen der Bevölkerung in der Region und des Umweltschutzes?
2. Worauf stützt sich die Behauptung der Regierung, wonach die Konzessionierung im öffentlichen Interesse sein soll? Ist sie bereit, die Öffentlichkeit über die entsprechenden Studien bzw. Bedarfsabklärungen zu informieren?
Wenn Ja, wann und wie? Wenn Nein, warum nicht?
3. Wie beurteilt die Regierung die Risiken, die aus dem vermehrten Überfliegen des europäischen Trinkwasserspeichers Bodensee und den Warteräumen <Amiki> und <Altenrhein> hervorgehen?
4. Warum führt die Regierung in den Regionen Rapperswil-Jona und Fürstenland-Wil Beschwerde gegen Fluglärm in mehreren Tausend Metern Höhe, ausgehend von Zürich-Kloten, und in Altenrhein wird zusätzlicher Fluglärm am Boden und in Bodennähe befürwortet?
5. Wie stellt sich die Regierung zur Tatsache, dass die Reisezeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln von St.Gallen zum Flugplatz Altenrhein nur etwa 20 Minuten kürzer ist als nach Zürich Flughafen und erst noch mit Umsteigen auf den Bus verbunden ist?
6. Wie erklärt die Regierung den Widerspruch, dass sie sich einerseits (und das erfreulicherweise erfolgreich) für die Anbindung ans HGV-Netz der Bahn einsetzt und andererseits für den Ausbau von Altenrhein, was die Bahn direkt konkurrenziert?
7. Die Aussicht auf eine Konzessionierung Altenrheins hat bereits heute nachteilige Folgen auf den Wert betroffener Grundstücke. Wie beabsichtigt die Regierung die zu erwartende Wertminderung durch Fluglärm zu kompensieren?
8. Wie viel Steuern zahlt der Flugplatz Altenrhein heute?
9. Wie kann ausgeschlossen werden, dass der Flugplatz Altenrhein nach einer allfälligen Konzessionierung vergünstigte Kredite der öffentlichen Hand erhält?»

6. Juni 2005

Wortlaut der Einfachen Anfrage 61.05.15

Einfache Anfrage Gemperle-Goldach: «Konsequenter Lärmschutz für die Bevölkerung

Gemäss der Antwort auf die Interpellationen Gilli und Grämiger wehrt sich die St. Galler Regierung gegen die Zunahme des Fluglärms im Raum Wil. Diese klare Stellungnahme ist durchaus erfreulich. Sie weist in der Antwort auf die relativ tiefe Flughöhe von 1800 Meter hin, und verlangt, dass auf die Bedürfnisse der Wohnbevölkerung vermehrt Rücksicht genommen wird.

Umso widersprüchlicher ist die Haltung der St. Galler Regierung was die Konzessionierung des Flughafens Altenrhein anbelangt. Hier ist nie die Rede von mehr Lärm für die Agglomeration Rorschach, von der Besiedelung her aber durchaus vergleichbar mit der Region Wil. Einen wesentlichen Unterschied gibt es aber trotzdem. Die Flieger fliegen noch viel tiefer, die Emissionen sind entsprechend grösser.

Die Haltung der Regierung steht in krassem Widerspruch zur St. Gallischen Verkehrspolitik, in welcher mit grossem Engagement für den Anschluss an die Hochgeschwindigkeitszüge gekämpft wird. Zudem wäre zu hinterfragen, ob mit der generellen Entwicklung der schweizerischen Luftfahrt der letzten Jahre sowie der Entwicklung des Flughafens Friedrichshafen die Festlegung zur Konzessionierung im SIL heute noch sinnvoll ist.

Ich frage deshalb die Regierung:

- Wie lässt sich dieser Widerspruch betreffend Lärmbelastung zwischen diesen Regionen klären?
- Wieso wird in Altenrhein der Standortfaktor «Lebensqualität» unter- und der Standortfaktor «Wirtschaft» derart überbewertet?
- Weshalb setzt die Regierung auf kurze Flugdistanzen immer noch auf Altenrhein, im Widerspruch zur selbst definierten HGV-Politik?
- Inwiefern verändert die generelle Entwicklung in der Luftfahrt, insbesondere der Ausbau von Friedrichshafen, die Haltung der Regierung zum Flughafen Altenrhein?
- In welcher Form versucht die Regierung auf den Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt SIL Einfluss zu nehmen?
- Welche Möglichkeiten bestehen, die Bevölkerung im Rahmen des Betriebsreglementes wirksam zu schützen?»

20. Mai 2005