

Interpellation Huser-Rapperswil-Jona / Spiess-Rapperswil-Jona (6 Mitunterzeichnende)
vom 22. September 2009

Fluglärm: Keiner will ihn – wer soll ihn haben?

Schriftliche Antwort der Regierung vom 27. Oktober 2009

Marie-Theres Huser-Rapperswil-Jona und Hansruedi Spiess-Rapperswil-Jona erkundigen sich in ihrer Interpellation vom 22. September 2009 mit Hinweis darauf, dass sowohl der Raum Rapperswil-Jona als auch der Raum Wil stark vom Fluglärm des Flughafens Zürich betroffen ist, danach, wie die Regierung den Interessen der Region Rapperswil-Jona bei der Stellungnahme zum Entwurf Schlussberichts zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) Rechnung trägt.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Die Regierung beschäftigt sich seit dem Jahr 2001, als die bisherige zwischenstaatliche Vereinbarung zwischen der Schweiz und Deutschland zur Regelung der Überflugbedingungen über süddeutschem Gebiet von Deutschland gekündigt wurde und der Flugbetrieb in der Folge neu ausgestaltet werden musste, mit den daraus resultierenden Auswirkungen für den Kanton St.Gallen. Sie hatte in der Folge Gelegenheit, in verschiedenen Verfahren die Interessen des Kantons St.Gallen einzubringen und beantwortete in diesem Zusammenhang in den letzten Jahren bereits mehr als ein halbes Dutzend parlamentarische Vorstösse, die sich wenigstens zum Teil mit der gleichen Problematik auseinandersetzen wie der vorliegende Vorstoss. Die Regierung verweist insbesondere auf die Beantwortung der Interpellation 51.04.70 «Südanflüge» vom 21. September 2004 und der Einfachen Anfrage 61.03.21 «Auswirkungen der Südanflüge auf Rapperswil und Jona» vom 17. November 2003. Daraus ist ersichtlich, dass die Regierung sowohl die Interessen der Region Wil als auch diejenigen der Region Rapperswil-Jona berücksichtigt und eine Benachteiligung einer der beiden Regionen zu Lasten der anderen nicht akzeptieren würde. So hat sich die Regierung sowohl gegen eine einseitige Verlagerung des Luftverkehrs nach Osten als auch gegen eine übermässige Belastung des Südens durch die Südanflüge ausgesprochen. Vielmehr ist es ein Grundanliegen der Regierung, dass eine Verlagerung des Flugbetriebs nach Osten und nach Süden nur in dem Masse erfolgt, als es sich auf Grund der Süddeutschen Überflugbeschränkungen als notwendig erweist. Die Verteilung dieser Mehrbelastung hat sodann adäquat zur Bevölkerungsdichte zu erfolgen. Die vorliegend im SIL-Koordinationsprozess diskutierten drei Betriebsvarianten $E_{opt.}$, E_{DVO} und $J_{opt.}$ ¹ erfül-

¹ Die drei Betriebsvarianten weisen im Wesentlichen folgende Merkmale auf: Die Betriebsvariante $E_{opt.}$ basiert auf dem heute bestehenden Pistensystem. Sie hält die Vorgaben der derzeit geltenden deutschen Durchführungsverordnung (DVO) mit den morgendlichen und abendlichen Sperrzeiten für die Benutzung des deutschen Luftraums nicht ein. Der Flugbetrieb orientiert sich tagsüber an der traditionellen Nordausrichtung mit Landungen von Norden und Starts nach Westen und Süden mit Linkskurve. Ab 21.00 Uhr und nachts sind in der Regel Landungen von Osten und Starts nach Norden vorgesehen. Besondere Wind- und Sichtverhältnisse können zeitweise Abweichungen von diesem Regelbetrieb erfordern: Starts nach Osten bei Bise sowie Landungen von Norden in der Nacht, wenn die Sicht für Ostlandungen ungenügend ist. Die Betriebsvariante E_{DVO} basiert ebenfalls auf dem bestehenden Pistensystem. Sie folgt soweit wie möglich der Variante $E_{opt.}$, hält aber die deutschen Sperrzeiten für Anflüge durch den Süddeutschen Luftraum ein. Während den Sperrzeiten am Morgen sieht sie Landungen von Süden vor, sofern die Sicht- und Windwerte dies zulassen. Als Alternative enthält sie den gekröpften Nordanflug (gNA), sofern dieser in Zukunft als satellitengestützter Präzisionsanflug verfügbar ist und die Anforderungen in Bezug auf Sicherheit, Umwelt und Kapazität zu erfüllen vermag. Die Betriebsvariante $J_{opt.}$ beruht auf einer Verlängerung der Pisten 28 nach Westen und 32 nach Norden. Grundsätzlich funktioniert sie wie die Variante $E_{opt.}$ und ist ebenfalls nicht DVO-konform. Hauptanflugrichtung zwischen 06.00 und

len diese Vorgabe unterschiedlich. Die Variante E_{DVO} widerspiegelt den heutigen Zustand und entspricht unter den gegebenen Umständen am ehesten der Vorgabe der Regierung. Die Varianten E_{opt.} und J_{opt.} halten die heute geltenden Überflugbestimmungen über süddeutschem Gebiet nicht ein und können insofern nicht mit E_{DVO} verglichen werden. Unabhängig von den heute geltenden deutschen Überflugbeschränkungen entspricht die Variante E_{opt.} ebenfalls den Vorgaben der Regierung, da sie sich tagsüber an der gewachsenen Nordausrichtung mit Landungen von Norden und Starts nach Westen und Süden mit Linkskurve orientiert. Die Variante J_{opt.}, die im Gegensatz zu den anderen Varianten einen Pistenausbau bedingen würde, sieht indes während des Tages eine mehrstündige Phase mit Ostanflügen vor, die eine einseitige Belastung der Region Wil zufolge hätte, während der südliche Kantonsteil von den Südanflügen entlastet würde. In Abwägung der Interessen hat sich die Regierung im Rahmen der Stellungnahme zum Schlussbericht des SIL-Koordinationsprozesses für die Varianten E_{opt.} und E_{DVO} und gegen die Variante J_{opt.} ausgesprochen, zumal die Entlastung des südlichen Kantonsteils auch mit der Variante E_{opt.} erreicht werden könnte. Auch mit der Betriebsvariante E_{DVO} ist durch den Einsatz des gekröpften Nordanflugs eine teilweise Entlastung des südlichen Kantonsteils möglich.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Grundsätzlich ist zur Belastung durch den Fluglärm festzustellen, dass der Kanton St.Gallen aufgrund der vorhandenen Unterlagen und Lärmmessungen weder in der Region Rapperswil-Jona noch in der Region Wil von Überschreitungen der Lärmgrenzwerte nach Lärmschutz-Verordnung betroffen ist. Insofern kann aus rechtlicher Sicht nicht von einer unzumutbaren Lärmbelastung durch den Flugverkehr gesprochen werden. Dies ändert nichts daran, dass der Fluglärm von der Bevölkerung als störend empfunden wird und die Befürchtungen, dass sich die Situation durch die Änderung des Flugbetriebs verschlechtern könnte, ernst zu nehmen ist.

Die Regierung hat sowohl die Situation in der Region Rapperswil-Jona als auch im Raum Wil untersucht. Die derzeitige Lärmbelastung in den einzelnen Regionen des Kantons St.Gallen ist der Regierung mithin bekannt.

2. Wie bereits einleitend erwähnt, berücksichtigt die Regierung seit jeher sowohl die Interessen der Bevölkerung im Raum Wil als auch im Raum Rapperswil-Jona bei ihren Stellungnahmen im Rahmen des SIL-Koordinationsprozesses als auch im Rahmen der anderweitigen Verfahren in diesem Zusammenhang. Es besteht aus Sicht der Regierung kein Anlass zur Vermutung, die Interessen der einen Region würden zulasten der anderen vermehrt wahrgenommen.

21.00 Uhr ist Norden. Im Unterschied zur Variante E_{opt.} ist jedoch im Zeitraum zwischen 10.00 und 16.00 Uhr eine mehrstündige Phase mit Ostanflugkonzept vorgesehen. Durch diese Kombination von Phasen mit Nord- und Ostbetrieb wird erreicht, dass sowohl die Lande- als auch die Startwellen des Langstreckenverkehrs nach Norden ausgerichtet sind, wo die Bevölkerungsdichte im Vergleich zu anderen flughafennahen Gebieten geringer ist.