Einfache Anfrage Gilli-Wil / Baer-Oberuzwil / Dobler-Oberuzwil / Rüegg-Niederhelfenschwil / Rutz-Flawil vom 29. Januar 2007

SIL-Prozess Flughafen Zürich: Betriebsvarianten

Schriftliche Antwort der Regierung vom 13. Februar 2007

Yvonne Gilli-Wil, René Baer-Oberuzwil, Ernst Dobler-Oberuzwil, Eveline Rüegg-Niederhelfenschwil und Valeria Rutz-Flawil nehmen Bezug auf die am 8. Dezember 2006 vom Bundesamt für Zivilluftfahrt für den Flughafen Zürich veröffentlichten 19 Betriebsvarianten und erkundigen sich, ob und welche technischen Fragen der Kanton zu den vorliegenden Entscheidgrundlagen anfordern wird.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Der Sachplan-Prozess zum Flughafen Zürich ist seitens des in der Sache federführenden Bundesamtes für Zivilluftfahrt (nachfolgend BAZL) im Internet[1] bestens dokumentiert, weshalb darauf verzichtet wird, an dieser Stelle einleitend dazu umfangreiche Ausführungen zu machen. Die Regierung hat im Übrigen bereits im Rahmen der Beantwortung der dringlichen Interpellation 51.06.22 «Luftraumsenkung in der Region Wil» vom 4. April 2006 dargelegt, wie sie die Interessen im SIL-Koordinationsprozess wahrnimmt und weshalb die im laufenden Prozess praktizierte Beteiligung des Kantons der Betroffenheit des Kantons angemessen ist. Dies gilt jedenfalls solange, als der Kanton nicht aufgrund neuer Erkenntnisse raumplanerisch, d.h. durch eine Überschreitung der Lärmgrenzwerte der Empfindlichkeitsstufe II, betroffen ist. Sollte sich im Lauf der Arbeiten eine raumplanerische Betroffenheit des Kantons ergeben, würde der Kanton in den SIL-Prozess einbezogen werden, wie das BAZL bereits früher verbindlich zusicherte.

Im zweiten Koordinationsgespräch vom 8. Dezember 2006 wurden als mögliche Lösungsansätze 19 Betriebsvarianten für den künftigen Flughafenbetrieb präsentiert. Die vorliegenden Entscheidgrundlagen wurden von den Fachstellen der beteiligten Projektpartner, d.h. des Bundes, des Kantons Zürich und der Flughafen Zürich AG unter Beizug von externen Experten aufgrund der Vorgaben aus dem ersten SIL-Koordinationsgespräch erarbeitet. Die Nachbarkantone wurden unterschiedlich einbezogen. Die Kantone Aargau und Schaffhausen, die mit einer Überschreitung der Planungswerte für Wohnzonen nach Lärmschutzverordnung (Empfindlichkeitsstufe II) rechnen müssen, waren auf Sachbearbeiterebene in derjenigen Arbeitsgruppe vertreten, die sich mit der Verfahrenskoordination von Richt- und Sachplanung befasst. Vertreter dieser Kantone waren überdies in so genannte Fachkoordinationssitzungen eingeladen. Die anderen Nachbarkantone, die nicht mit der Verfahrenskoordination von Richt- und Sachplanung berührt waren (Schwyz, Thurgau, Zug, St.Gallen), wurden zusammen mit den Kantonen Aargau und Schaffhausen am 24. August 2006 durch das BAZL über den Zwischenstand der Arbeiten und das weitere Vorgehen informiert.

Mit der Präsentation der 19 Betriebsvarianten am 8. Dezember 2006 erhielten die Nachbarkantone Gelegenheit, die vorliegenden Entscheidgrundlagen zu prüfen und klärende Fragen an das BAZL zu richten. Das BAZL wird die Fragen in geeigneter Form beantworten. In der Folge werden die Resultate der politischen Diskussion zugeführt. Die Beteiligten werden Gelegenheit erhalten, sich zu den Betriebsvarianten vernehmen zu lassen. Diese Positionsbezüge werden wiederum mit den in der Richtplanung betroffenen Kantone Aargau und Schaffhausen im Rah-

1 http://www.uvek.admin.ch/themen/verkehr/00697/01001/index.html?lang=de

men des zweiten Teils des zweiten Koordinationsgesprächs besprochen werden. Danach werden die Projektpartner die Beschlüsse über das weitere Vorgehen fassen.

Gestützt auf die Ergebnisse des politischen Prozesses bzw. die Anträge der Nachbarkantone wird in einer Optimierungsphase versucht werden, die bevorzugten Varianten zu optimieren. Dafür soll mit dem Abschluss des zweiten Prozess-Schrittes ein Pflichtenheft für diese Optimierungsphase definiert werden. Die Optimierungsphase dient u. a. auch dazu, offene Sicherheitsfragen zu vertiefen. Mit den betroffenen Gemeinden in direkter Nachbarschaft zum Flughafen werden so genannte «Perimetergespräche» durchgeführt. Ziel ist die Abstimmung der Richt- und Nutzungsplanung mit der Flughafenplanung. Weiter soll auch festgelegt werden, welche Verfahrensschritte und Abklärungen erforderlich sind, damit die entsprechenden Betriebsvarianten umgesetzt werden können.

Nach der Optimierungsphase werden die optimierten Varianten an einem dritten Koordinationsgespräch präsentiert und von den Projektpartnern (Bund, Kanton Zürich und Flughafen Zürich AG) verabschiedet. Das BAZL wird alsdann über den SIL-Koordinationsprozess den Schlussbericht erstellen. Dieser hält die Ergebnisse der Abstimmungsbemühungen zum Betrieb und zur Infrastruktur des Flughafens fest. Dabei werden namentlich auch Konsens bzw. verbleibende Divergenzen zwischen den beteiligten Behörden von Bund, Kantonen und Standortgemeinden festgehalten. Der Bericht dient hierauf als Basis für die Erarbeitung des SIL-Objektblatts einerseits und die Richtplananpassungen der betroffenen Kantone anderseits. Damit ist der Koordinationsprozess abgeschlossen.

Auf den SIL-Koordinationsprozess folgt das von der eidgenössischen Raumplanungsverordnung vorgezeichnete formelle Verfahren. Das BAZL wird einen Objektblatt-Entwurf erstellen, der auf dem Schlussprotokoll des SIL-Koordinationsprozesses basiert. Zum Entwurf des SIL-Objektblatts findet ein Mitwirkungsverfahren für die Bevölkerung statt. Die Behörden von Bund, Kantonen und betroffenen Gemeinden werden dabei angehört. Abschliessend entscheidet der Bundesrat über das Objektblatt und die Richtpläne. Nach der derzeitigen Planung ist der entsprechende Entscheid für Ende des Jahres 2009 vorgesehen. Erst nach diesem Entscheid können die Verfahren für ein neues Betriebsreglement bzw. die Genehmigung von Bauvorhaben am Flughafen Zürich durchgeführt werden. In diesem Zusammenhang sind auch die Sicherheitsprüfungen in Bezug auf alle Einzelheiten noch durchzuführen.

Die Regierung wird zu gegebener Zeit – der Bund hat die Frist für die Stellungnahme noch nicht festgelegt – zu den vorliegenden Varianten Stellung nehmen. In ihren Antworten zu parlamentarischen Anfragen zum Flughafen Zürich hat die Regierung wiederholt dargelegt, dass sie den Fortbestand des Flughafens Zürich-Kloten nicht in Frage stellt, zumal dessen Existenz auch für den Kanton St.Gallen und namentlich die flughafennahen Gebiete im Süden und Westen des Kantons standortpolitisch und wirtschaftlich von Bedeutung ist. Für den Flughafen Zürich-Kloten sind deshalb Rahmenbedingungen zu schaffen, die ihn in seinem Betrieb nicht unnötig einschränken. Gleichzeitig ist den Bedürfnissen der Bevölkerung nach Ruhe und Erholung Rechnung zu tragen. Die Regierung ist sich bewusst, dass im laufenden Prozess auch Varianten zur Diskussion stehen, die in Verbindung mit Pistenverlängerungen eine ausgeprägte Verlagerung des Flugverkehrs nach Osten vorsehen. Für sie ist jedoch von vorneherein klar, dass eine einseitige Verlagerung des Flugverkehrs gegen Osten und damit über den westlichen Kantonsteil nicht in Frage kommt. Die diesbezüglichen Aussagen in den Antworten zu den Interpellationen 51.06.22 «Luftraumsenkung in der Region Wil» und 51.05.11/12 «Vorläufiges Betriebsreglement des Flughafens Zürich; Starke Zunahme des Fluglärms im Raum Wil» sind nach wie vor gültig.

Zu den Fragen im Einzelnen:

1./2./3. Die zuständigen kantonalen Stellen haben die am 8. Dezember 2006 vom BAZL präsentierten Unterlagen in Zusammenarbeit mit den Kantonen Aargau, Thurgau, Schaffhausen, Schwyz und Zug geprüft. Dabei konnte festgestellt werden, dass die

Betriebsvarianten nach den Vorgaben des ersten Koordinationsgesprächs äusserst sorgfältig und umfassend erarbeitet wurden. Gleichwohl haben sich nach eingehender Prüfung durch die vorgenannten kantonalen Stellen einige technische Fragen ergeben. Diese betreffen vorab die Methodik und einige Unklarheiten bei den Lärmberechnungen. Fragen zur Sicherheit standen nicht im Vordergrund, da auf Grund der Vorgaben zur Erarbeitung der Betriebsvarianten, die im ersten Koordinationsgespräch verabschiedet wurden, die Sicherheit der Varianten gewährleistet sein muss. Die Sicherheitsaspekte bildeten mithin einen wichtigen Teil der Grundlagenarbeiten. In der aktuellen Projektphase wurde mit so genannten Experten-Einschätzungen gearbeitet. Für die technische Ausarbeitung von Elementen und Konzepten war die Flughafen Zürich AG unter Beizug von Experten (Fluglotsen, Piloten, Ingenieure) zuständig. Diese beurteilten aus ihrer Sicht bei sämtlichen Elementen und Konzepten des Flugbetriebs die sicherheitstechnische Realisierbarkeit in Bezug auf die diversen relevanten Kriterien. Diese Beurteilung wurde sodann einer Plausibilitätsprüfung durch Experten des BAZL unterzogen. Schliesslich wurde zu den Experteneinschätzungen zur Sicherheit der Betriebselemente, Flugbetriebskonzepte, Betriebsvarianten und Lufträume eine unabhängige Zweitmeinung eingeholt. Dieser Auftrag wurde dem holländischen «National Aerospace Laboratory» (NLR) erteilt. Dieses Unternehmen geniesst auf dem Gebiet der Sicherheitsabklärungen einen internationalen Ruf. Die St.Galler Regierung hat sich seit je her auf den Standpunkt gestellt, die An- und Abflugverfahren beim Flughafen Zürich müssten den aktuellen Sicherheitsanforderungen genügen. Dies gilt weiterhin und ist eine Grundvoraussetzung für jedes Element des Flugbetriebs. Die Sicherheitsbeurteilung ist in erster Linie Sache der Aufsichtsbehörde, d.h. des BAZL. Die Regierung sieht keinen Anlass, ihre Sicherheitsbeurteilung anstelle derjenigen des BAZL oder gar anstelle einer unabhängigen Zweitmeinung zu setzen, wie sie im konkreten Fall eingeholt wurde. Die vorliegende Einfache Anfrage hat den Kanton jedoch veranlasst, bezüglich der Sicherheit im Rahmen der technischen Fragen nachzuhaken und die von den Fragestellern aufgeworfenen Fragen beantworten zu lassen.

4. Die Angaben zur Überflugverteilung für den Kanton Zürich und die Nachbarkantone sind in den vorliegenden Unterlagen enthalten, müssen jedoch mühsam den vorliegenden Tabellen entnommen werden. Nicht ersichtlich ist die Überflugdichte für Tag- und Nachtstunden, soweit darunter die Anzahl Flüge je Stunde zu verstehen ist. Entsprechende Angaben bedingten konkrete Informationen zum Flugplan und sind dementsprechend spekulativ. Basierend auf den Angaben zu den Stundenkapazitäten kann jedoch ein theoretischer Wert aus den Unterlagen entnommen werden.

5. Die St.Galler Regierung hat in früheren Stellungnahmen und Rechtsmittelverfahren immer gefordert, dass die Lärmauswirkungen auch für das St.Galler Kantonsgebiet nachgewiesen werden müssen. Obwohl die vorliegenden Unterlagen zeigen, dass die Kurven der massgebenden Lärmbelastungsgrenzwerte weit vor dem St.Galler Kantonsgebiet liegen, wurden diesbezüglich mehrere klärende Fragen gestellt. Eine Lärmmodellrechnung mit 400'000 Flugbewegungen erscheint indessen wenig sinnvoll, weil die Lärmauswirkungen der verschiedenen Varianten nach ihrer maximalen Kapazität im Jahr 2030 berechnet wurden. Diese liegt je nach Variante über oder unter 400'000 Flugbewegungen im Jahr. Insbesondere die Varianten mit dem bestehenden Pistensystem, aber auch jene mit Pistenverlängerungen sind nicht derart leistungsfähig und erreichen diese Anzahl Flugbewegungen nicht.

   Sollten die bezüglich der Lärmauswirkung gestellten Fragen nicht zur Befriedigung des Kantons St.Gallen beantwortet werden, wäre gleichwohl zu prüfen, entsprechende Lärmmodellrechnungen mit einem Berechnungsgebiet bis Wil und Kirchberg zu fordern. Allerdings darf nicht verschwiegen werden, dass mit zunehmender Flughöhe auch die Berechnungsunsicherheit zunimmt. Nicht zutreffend ist in diesem Zusammenhang die Aussage der Fragesteller, aufgrund der im Hinterthurgau gemessenen

Lärmwerte mit nur halb so vielen Flügen werde der Planungswert in der zweiten Nachtstunde nur knapp unterschritten. Zwar kommt nach der erwähnten Messreihe die Lärmbelastung den Planungswerten tatsächlich in der zweiten Nachtstunde am nächsten. Die Differenz zum für Wohnzonen geltenden Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II beträgt aber immer noch acht Dezibel. Dieser Planungswert wäre mithin erst bei einer Verachtfachung der Flugbewegungszahl (bei gleichem Flottenmix) um ein Dezibel überschritten.