



Vorlage an das Stadtparlament

vom 13. September 2005 Nr. 0972

Interpellation

Interpellation Thomas Schwager: Was tut die Stadt St.Gallen gegen zusätzlichen Fluglärm?; schriftlich

Thomas Schwager sowie 27 mitunterzeichnende Mitglieder des Stadtparlaments reichten am 5. Juli 2005 die beiliegende Interpellation „Was tut die Stadt St.Gallen gegen zusätzlichen Fluglärm?“ ein.

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

1. Ende März 2005 genehmigte das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) das Betriebsreglement 6 des Flughafens Zürich-Kloten in den wichtigsten Punkten. Dieses vorläufige Betriebsreglement regelt im Wesentlichen den Flugbetrieb, wie er nach den von Deutschland verfügbaren Einschränkungen bei der Benützung des deutschen Luftraums und verschiedener provisorischer Reglementsänderungen der vergangenen Jahre abgewickelt wird. Das neue Flugverkehrsregime führt insbesondere im dicht besiedelten Osten des Flughafens zu neuen Lärmimmissionen. Gegen das neue Betriebsregime hat sich deshalb bereits vor einem Jahr, als mögliche Anpassungen am Pistensystem im Rahmen des Projekts „Relief“ öffentlich diskutiert wurden, breiter Widerstand formiert. 83 Gemeinden der Kantone Zürich, Thurgau und St.Gallen mit insgesamt 380'000 Einwohnerinnen und Einwohnern haben sich auf eine Charta Region Ost geeinigt, die sich zwar zum Flughafen Zürich als bedeutendem Standortfaktor bekennt, sich aber gegen eine Konzentration des Fluglärms im Osten wehrt und mit verschiedenen Massnahmen eine faire Fluglärmverteilung fordert. Die Region Ost verlangt mit ihrem detaillierten Konzept „Akzeptanz“ eine Neuregelung der An- und Abflüge, die am gewachsenen Flugverkehrsregime anknüpft, fordert eine Nachtruhe von 22.00 bis 06.00 Uhr sowie eine Begrenzung der jährlichen Anzahl Flüge bei 320'000 Flugbewegungen. Sie spricht sich



ausserdem gegen den geplanten Ausbau des Pistensystems gemäss Projekt „Relief“ aus.

2. Die Regierung des Kantons St. Gallen lehnt das vorläufige Betriebsreglement ebenfalls ab und verlangt eine Überarbeitung des Umweltverträglichkeitsberichts, so dass genauere Angaben über den zu erwartenden Lärm im Kanton St.Gallen möglich sind; sie hat Beschwerde bei der Rekurskommission für Infrastruktur und Umwelt erhoben. Vor einer neuerlichen Beurteilung sei die heute noch provisorische Luftraumstruktur mit den An- und Abflugrouten sowie den Warteräumen definitiv festzulegen. Der Flugbetrieb soll so ausgestaltet werden, dass in Gebieten, die heute vom Lärm betroffen sind, die Lärmbelastung auf ein erträgliches Mass reduziert wird. Grössere Agglomerationen sollen nicht intensiv überflogen werden. Zudem sollen möglichst wenig bisher verschonte Gebiete neu unter Fluglärm leiden müssen. Zu diesem Zweck seien möglichst bald alternative An- und Abflugrouten wie z.B. der gekröpfte Nordanflug zu prüfen und möglichst lärmarme Anflugverfahren anzuwenden. Eine Verlagerung der Anflüge nach Osten und Süden soll einzig nach Massgabe der Einschränkungen im deutschen Luftraum und in adäquater Berücksichtigung der Bevölkerungsdichte erfolgen.
3. Die Vereinigung der Gemeinden der Region St.Gallen argumentiert ähnlich und verlangt mit einer Eingabe an die Rekurskommission für Infrastruktur und Umwelt, dass das vorläufige Betriebsreglement mit der Auflage zurückzuweisen sei, vorerst den Umweltverträglichkeitsbericht zu ergänzen; insbesondere seien aktuelle Bevölkerungszahlen (2000) zugrunde zu legen. In die Abklärungen bezüglich Lärmbelastung und Lufthygiene sollen auch die gegen Osten neu zu überfliegenden Gebiete mit einbezogen und zusätzliche Angaben über alle Flugbewegungen gemacht werden. Die Vereinigung fordert im Weiteren, dass der über dem Kanton Thurgau liegende Warteraum AMIKI mit Maximalbelegung und definitiven An- und Abflugrouten konkret definiert wird. Die Flughöhe im Warteraum soll auf mindestens 3'400 m.ü.M. angehoben werden. Schliesslich seien die Flugbewegungen in Zürich-Kloten auf den heutigen Ist-Zustand zu begrenzen (250'000 Flugbewegungen pro Jahr).
4. Die Stadt St.Gallen ist vom neuen Flugverkehrsregime ebenfalls betroffen, allerdings nur in vergleichsweise geringem Ausmass. Aufgrund der deutschen Durchführungsverordnung (DVO) musste der Warteraum (AMIKI) von deutschem auf Schweizer Gebiet im Kanton Thurgau verlegt werden. Die Abflüge Richtung Osten werden seither südlich am Warteraum vorbeigeführt. Die Mitte der Flugschneise führt zwar deutlich nördlich der Stadt vorbei, jedoch ist deren Breite so bemessen, dass ihre südliche Grenze teils über Stadtgebiet liegt. Seit der Umstellung des Betriebsregimes mehren sich deshalb die Klagen von Einwohnerinnen und Einwohnern im Osten der Stadt über eine zunehmende Lärmbelastung durch Flugzeuge, die mittags und am späteren Abend in relativ geringer



Flughöhe über Wohngebiet fliegen. Geäussert werden auch Sicherheitsbedenken. Diesbezüglich ist eine Optimierung des Flugverkehrsregimes anzustreben. Aus städtischer Sicht wäre es zu begrüssen, wenn die Flugzeuge disziplinierter der Hauptroute, die über deutlich weniger besiedeltes Gebiet führt, folgen und in grösserer Höhe fliegen würden.

Zu den zwei konkreten Fragen nimmt der Stadtrat wie folgt Stellung:

Der Kanton hat sich im Frühjahr 1999 und Mitte 2000 zum Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL), der sich mit allen der Zivilluftfahrt dienenden Infrastrukturanlagen befasst, vernehmen lassen. Seine Haltung ist im Wesentlichen im kantonalen Richtplan wiedergegeben. Mit seiner Beschwerde gegen das vorläufige Betriebsreglement vom Mai 2005 hat er sein Bekenntnis für einen nachhaltigen, in die Gesamtverkehrspolitik eingebetteten Luftverkehr bekräftigt, indem er Fehlentwicklungen aufzeigt und Korrekturmassnahmen zum Schutz der St.Galler Bevölkerung vor unnötigen Lärmimmissionen fordert. Der Kanton wird sich weiterhin in geeigneter Weise für die legitimen Interessen der Kantonsbevölkerung einsetzen. Er sieht deshalb keinen Handlungsbedarf, beim Kanton im Sinne des Interpellanten vorstellig zu werden, zumal die städtischen Anliegen betreffend Fluglärm wie oben dargelegt bereits von kantonalen und regionaler Seite thematisiert und bei den zuständigen Stellen vorgebracht worden sind.

Aufgrund der eingangs dargelegten Interventionen, bei welchen die Stadt aktiv mitwirkte, verzichtet der Stadtrat auf einen Beitritt zur Charta Region Ost. Er unterstützt jedoch deren Forderungen weitgehend, insbesondere den Verzicht auf einen Überflug dicht besiedelter Gebiete, die Einhaltung einer minimalen Flughöhe von 10'000 Fuss ab Gate Winterthur 2 und eine Minimalhöhe von 3'000 m.ü.M. für den Warteraum AMIKI über dem Kanton Thurgau. Bei der ganzen Lärmdiskussion darf jedoch nicht ausser acht gelassen werden, dass ein gutes Angebot an öffentlichem Flugverkehr auch für die Stadt von Interesse ist und damit auch ein gewisses Mass an nicht vermeidbaren Immissionen solidarisch in Kauf zu nehmen ist.

Der Stadtpräsident:
Hagmann

Im Namen des Stadtrats
Der Stadtschreiber:
Linke

Beilage:
Interpellation vom 5. Juli 2005

