

Der Regierungsrat des Kantons Thurgau an den Grossen Rat

Frauenfeld, 19. Januar 2009

20

GRG NR.	08	EA 14	67
---------	----	-------	----

Einfache Anfrage Ruth Mettler und Kurt Baumann vom 3. Dezember 2008 betreffend Flughafen Zürich – Verlängerung Piste 28

Beantwortung

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die von den Fragestellern zitierte Äusserung von Bundesrat Moritz Leuenberger betreffend die Verlängerung der Piste 28 auf dem Flughafen Zürich steht im Zusammenhang mit der für Mitte 2009 vorgesehenen Bekanntmachung des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL), Objektblatt Zürich, welcher die raumplanerischen Rahmenbedingungen für den künftigen Betrieb des Flughafens festlegen wird. Im vorangegangenen Koordinationsprozess wurden in einem aufwendigen Verfahren drei von ursprünglich 19 näher untersuchten Betriebsvarianten für die Aufnahme in das Objektblatt evaluiert: E_{opt} , E_{DVO} und J_{opt} .

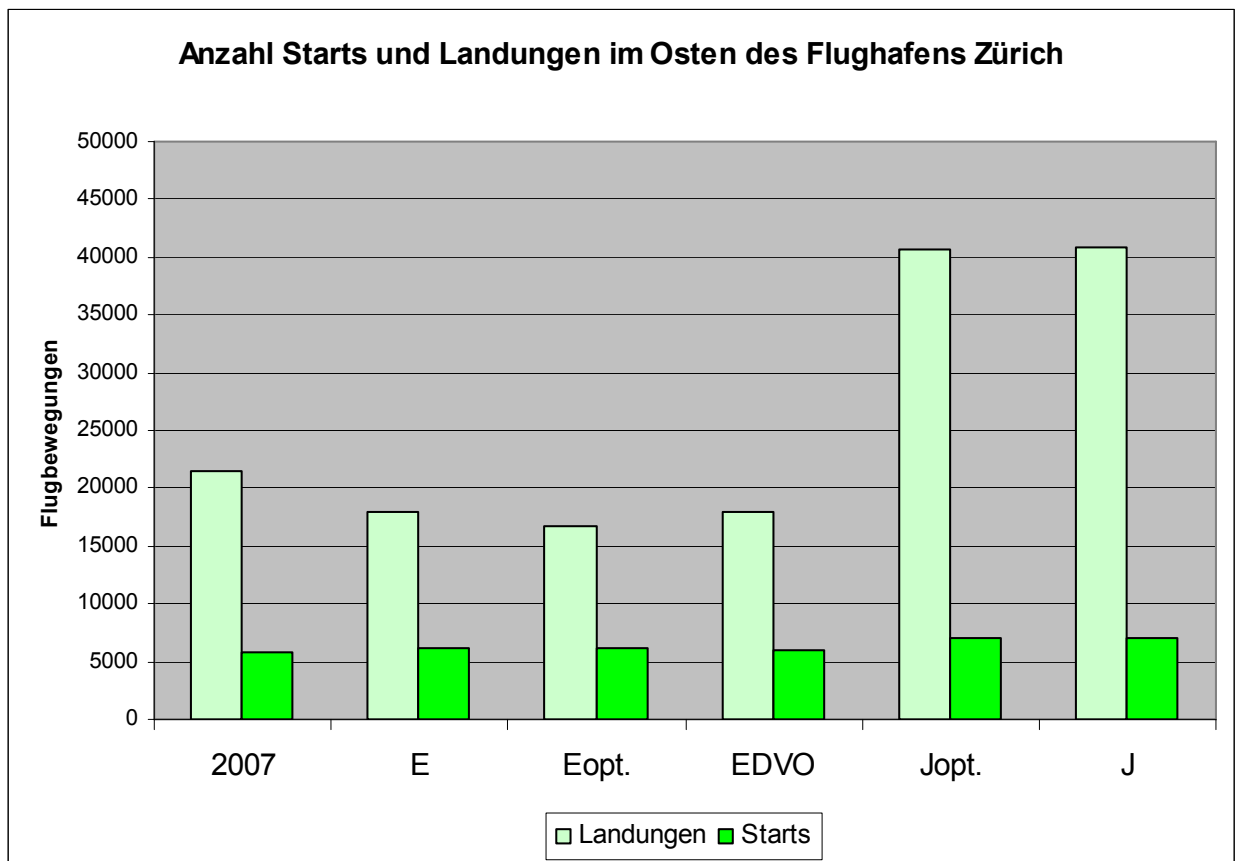
Die beiden Varianten E_{opt} (Kapazität ca. 325'000) und E_{DVO} (Kapazität ca. 320'000) basieren auf dem bestehenden Pistensystem und dem heute geflogenen Betriebskonzept. Die Hauptunterschiede zwischen den beiden Varianten liegen darin, dass E_{opt} die deutschen Sperrzeiten nicht einhält und die morgendlichen Südanflüge durch Nordanflüge ersetzt, während E_{DVO} die Restriktionen der deutschen Verordnung berücksichtigt.

Die Variante J_{opt} basiert auf verlängerten Pisten (10-28 sowie 14-32) und beinhaltet eine Kombination von Nord- und Ostbetrieb (Kapazität ca. 341'000). Während Anflugwellen sieht J_{opt} Landungen von Norden, bei Startwellen Landungen aus Richtung Osten vor.

Der Abend- und Nachtbetrieb sieht für alle drei Varianten Ostlandungen und Nordstarts vor.

In seinen Stellungnahmen hat sich der Kanton Thurgau für die Weiterverfolgung der Variante E_{DVO} ausgesprochen, weil sie unter den gegebenen Rahmenbedingungen am ehesten der Forderung nach einer fairen Verteilung der aus dem Betrieb des Flughafens resultierenden Lasten entspricht. Die Variante E_{opt} wurde als unrealistisch erachtet, da eine grundlegende Änderung der deutschen Haltung nicht zu erwarten ist. Mit allem Nachdruck abgelehnt wurde die Variante J_{opt} , da sie mit der vorgesehenen Verlängerung der Piste 28 eine unakzeptable Mehrbelastung für den Thurgau bringen würde. Die von den Fragestellern angegebene Erhöhung der Anzahl Ostanflüge auf über 100'000 ist dem Regierungsrat allerdings neu. Nach dem aktuellen, vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) auf telefonische Rückfrage nochmals bestätigten Kenntnisstand würde sich die Anzahl der Anflüge gegenüber heute auf über 40'000 mehr als verdoppeln.

Die nachstehende Grafik gibt einen Überblick über die Auswirkungen der einzelnen Betriebsvarianten:



Bemerkung zur Grafik: Im Jahr 2007 war die Zahl der Anflüge aufgrund spezieller Wetterbedingungen untypisch höher. Die Variante E entspricht dem heutigen Betrieb, Variante J ist die Grundvariante zu J_{opt} .

Die Signale aus Bern deuten leider darauf hin, dass die Erarbeitung des definitiven Betriebsreglementes auf die Variante J_{opt} und damit auf eine Pistenverlängerung ausgerichtet sein könnte. Dies hat den Regierungsrat veranlasst, die von den Fragestellern erwähnten Grundsätze in den Regierungsrichtlinien 2008 – 2012 zu verankern.

Auf der Basis eines Statusberichtes mit Empfehlungen für das weitere Vorgehen des Departementes für Bau und Umwelt vom 17. November 2008 hat der Regierungsrat zudem mit Beschluss Nr. 944 vom 16. Dezember 2008 in einem Massnahmenplan fünf Ziele und 14 Massnahmen als Grundlage der Fluglärmpolitik des Kantons Thurgau verabschiedet. Aus der Erkenntnis heraus, dass die Thurgauer Anliegen nur schwer auf dem Rechtsweg durchzusetzen sind, liegt der Schwerpunkt der vorgesehenen Massnahmen auf einer Verstärkung der politischen Aktivitäten. Dabei werden Allianzen mit Kantonen, Gemeinden und Organisationen mit ähnlicher Interessenlage angestrebt.

Vor diesem Hintergrund beantwortet der Regierungsrat die gestellten Fragen wie folgt.

Frage 1:

Das direkte Gespräch zwischen den Regierungen des Kantons Thurgau und des Kantons Zürich ist eine der erwähnten Massnahmen. Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat einem solchen Treffen zugestimmt. Es wird im Frühjahr 2009 durchgeführt.

Frage 2:

Der Regierungsrat teilt die Auffassung, dass die Fluglärmproblematik ein Thema von gesamtkantonalen Bedeutung ist, zumal auch die Auswirkungen des Flughafens Friedrichshafen und des Flugplatzes Altenrhein mitzuberücksichtigen sind. Die Tatsache, dass die Thematik in die aktuellen Regierungsrichtlinien sowie in den Richtplan-Entwurf aufgenommen wurde, dokumentiert diese Haltung. Zusätzlich hält der Massnahmenplan dazu ausdrücklich fest, die Thurgauer Bevölkerung sei darauf aufmerksam zu machen, dass die Fluglärmproblematik bei falscher Weichenstellung zu Einbussen an Standortqualität führen und damit den gesamten Kanton treffen könne.

Frage 3:

Der Massnahmenplan enthält unter dem Titel „Von der technischen zur politischen Diskussion“ zwei Handlungsfelder, welche einerseits die Bildung von politischen Allianzen und andererseits eine verstärkte Intergration und Information der Bevölkerung zum Ziel haben. Drei weitere Handlungsfelder betreffen flankierende Strategien auf technischer, rechtlicher und kommunikativer Ebene. Ein Überblick über die einzelnen Ziele und Massnahmen ist als Anhang dieser Beantwortung beigeheftet.

Frage 4:

Wie bereits dargelegt, erachtet der Regierungsrat den Schulterschluss zwischen allen politischen Akteuren mit gleicher oder ähnlicher Interessenlage wie der Kanton Thurgau als zentrales Element einer erfolgreichen Fluglärmpolitik. Dabei steht eine enge Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen und den eidgenössischen Parlamentariern im Vordergrund.

Frage 5:

Alle Beteiligten sind sich einig, dass unabhängig von der letztlich zur Anwendung kommenden Betriebsvariante alle technischen Möglichkeiten ausgenutzt werden sollen, die zu einer Verringerung der vom Betrieb des Flughafens ausgehenden Belastungen beitragen können. Dazu gehören insbesondere Optimierungen der Flugrouten, der Anflugverfahren und der Flugzeugtechnik. Aufgrund der gemachten (negativen) Erfahrungen stehen Rechtsverfahren zur Durchsetzung der Thurgauer Interessen nicht im Vordergrund, wenngleich auch diese Möglichkeiten trotz eher geringer Erfolgsaussichten ausgeschöpft werden. Mit Blick auf den definitiven Betrieb des Flughafens stehen erst bei Vorliegen des entsprechenden Betriebsreglementes Rechtsmittel zur Verfügung. Der vom Bundesrat zu erlassende SIL hat Richtplancharakter und ist nicht anfechtbar.

Frage 6:

Auch die Zusammenarbeit mit Bürgerorganisationen ist Teil des Massnahmenpakets. Das federführende Departement für Bau und Umwelt trifft sich regelmässig mit den entsprechenden Exponenten, um Informationen auszutauschen und allfällige Aktionen abzustimmen. Allerdings ist festzuhalten, dass sich die Aktivitäten der staatlichen Behörden nach ihren rechtsstaatlichen Rollen und den politischen Spielregeln richten, während die Bürgerorganisationen in ihren Handlungen freier sind. Auch die Interessen sind nicht immer deckungsgleich, hat doch der Staat auch andere Aspekte im Auge zu behalten. Die Zusammenarbeit muss diese unterschiedlichen Ausgangslagen berücksichtigen.

Frage 7:

Das Departement für Bau und Umwelt setzt nun die vom Regierungsrat beschlossenen Massnahmen sukzessive um. Hauptziele sind die Verhinderung der Verlängerung der Piste 28 und die Verwirklichung des Grundsatzes der fairen Lastenverteilung. Im Hinblick auf die für Mitte 2009 vorgesehene Bekanntmachung des SIL-Objektblattes hat daher eine auf diese Ziele ausgerichtete Abstimmung der Haltungen der politischen Partner erste Priorität.

Der Präsident des Regierungsrates
Bernhard Koch

Der Staatsschreiber
Dr. Rainer Gonzenbach

Beilage:

- Grundlage der Fluglärmpolitik des Kantons Thurgau