



Präsident: Dr. Winfried Knapp, Rietweg 5, CH-8506 Lanzenneunforn, Tel. +41 52 747 10 25, Fax +41 52 747 10 26

Vizepräsidentin: Marianne Macchi, Eppenstein, CH-9565 Bussnang, Tel. +41 71 651 11 30

Abs.: Dr. W. Knapp, Rietweg 5, 8506 Lanzenneunforn

EINSCHREIBEN

Herrn
Dr. André Auer
Direktor Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)
Maulbeerstrasse 9
3003 Bern

Lanzenneunforn , 7. Oktober 2002

Muss der Thurgau in Zukunft die Rolle von Süddeutschland übernehmen?
Sehr geehrter Herr Dr. Auer

Die Bevölkerung im Thurgau ist zutiefst verärgert und beunruhigt über die Fluglärmpolitik des Kantons Zürich und des Bundes.

Im Frühling 2000 hatte das BAZL neue Abflugrouten bewilligt, welche über den Kanton Thurgau führen. Es wurden damals weder die Thurgauer Regierung noch die Gemeinden über die neuen Flugverfahren orientiert. Genau wie die Bevölkerung im süddeutschen Raum (gemäss Landrat Heim), welche zur gleichen Zeit durch neue Flugrouten und einen Warteraum „beglückt“ wurden, empfinden auch die Bewohnerinnen und Bewohner des Kantons Thurgau die Lärmimmissionen als sehr störend. Dies, obschon sich das BAZL nach wie vor auf den Standpunkt stellt, dass Lärm unter den Lärmgrenzwerten nicht als Lärm bezeichnet werden kann. Die Antwort aber, was denn Ruhe sei, ist das BAZL bis jetzt schuldig geblieben.

Zudem ist der Westen des Kantons (Region Uesslingen/Neunforn) massiv von den Auswirkungen des Staatsvertrags betroffen, indem seit Oktober letzten Jahres ein grosser Teil der An- und Abflüge zur Nachtzeit über dieses Gebiet geführt wird. Davon ausgehend, dass es vier Himmelsrichtungen gibt, kann die Thurgauer Bevölkerung auf keinen Fall dulden, dass die Hälfte aller Flugbewegungen über den Osten abgewickelt wird.

Leider mehren sich auch noch die Anzeichen, dass der Kanton Thurgau in Zukunft die Rolle von Süddeutschland übernehmen muss, indem viele Ab- und Anflüge über Thurgauer Gebiet verlagert werden.

Der Schutzbund bittet Sie deshalb um Beantwortung nachfolgender Fragen:

- **Misst das BAZL den Einsprachen aus dem Süden mehr Bedeutung bei als denjenigen aus dem Norden und Osten?**

Es wurde den Gemeinden im Osten versprochen bzw. in Aussicht gestellt, dass sie zwar die Umsetzung der 1. Etappe des Staatsvertrags zu tragen hätten, dass aber die Lasten der 2. Etappe auf Kosten des Südens gehen würden.

Jetzt, einen Monat vor Einführung der Wochenendregelung, sieht es so aus, als würden die Lasten der 2. Etappe des Staatsvertrages gänzlich auf die Gemeinden im Osten abgewälzt.

Dies wird mit der fehlenden Dachklammerung im Süden begründet. Zudem wird auf die vielen Einsprachen gegen das Betriebsreglement verwiesen. Bei Sperrung der Piste 28 war es problemlos möglich, über den Süden anzufliiegen. Wieso jetzt nicht?

- **Wird das BAZL dem Druck aus dem Süden nachgeben?**

Die Kantonsregierungen aller Gebiete im Westen, Norden und Osten haben sich bereit erklärt, einen Teil des Lärms zu übernehmen. Dazu gehörten auch ländliche Regionen, welche bisher keinen oder wenig Fluglärm zu erdulden hatten. Diese Konzession erfolgte aber unter der Bedingung, dass die Belastungen gleichmässig verteilt würden. Dahingehend hat sich auch die Regierung des Kantons Thurgau ganz deutlich ausgesprochen. Nun weigert sich aber der Süden vehement, seinen Anteil zu übernehmen. Auch die Stadt Zürich, die am meisten von den Vorteilen des Flughafens profitiert und dessen Ausbau fördert und unterstützt, versucht den Flugverkehr auf den Osten und die umliegenden Kantone abzuwälzen.

- **Was gedenkt das BAZL dagegen zu unternehmen, damit der SIL-Entscheidungsprozess durch die Kräfte im Süden nicht ausgehebelt wird?**

Wenn in einem Monat aller zusätzliche Lärm auf die Gemeinden im Osten verteilt sein wird, soll nach Meinung der Südgemeinden und der Stadt Zürich der Status quo möglichst lange beibehalten werden. Dass dadurch der Osten auf unbestimmt lange Zeit einen erheblichen Teil an Mehrlärm weiterhin zu tragen hätte, ist absolut unzumutbar.

- Ab Herbst 2003, nach Installation des ILS, sollen die Anflüge über den Hinterthurgau /Turbenthal auf die Piste 28 geführt werden. Die entsprechenden Anträge liegen momentan dem BAZL zur Bewilligung vor.

Weshalb ist dieses neue Anflugverfahren notwendig, da sofort, oder doch sicher ab Frühjahr 2003 auch Südanflüge möglich sind?

Mit dem Antrag der unique soll letztlich erreicht werden, dass noch mehr Anflüge pro Stunde abgefertigt werden können. Zudem sei darauf hingewiesen, dass sich ein Grossteil der Einsprecher gegen kapazitätssteigernde Ausbauten am Flughafen ausgesprochen hat.

Sieht das BAZL vor, ab Herbst 2003 die Anflüge gleichmässig auf die Pisten 28, 34 und 32 zu verteilen, wie dies den Forderungen der SIL-Teilnehmer (Ergebnis Kommission Lauri) entsprechen würde?

- Das durch die unique beantragte neue Anflugverfahren ist Bestandteil der "Betriebsvariante BV2".

Wenn also bereits jetzt ein Teil des (vermutlich) zukünftigen Flugverfahrens realisiert werden soll, interessiert uns, wieso dies einseitig nur für den östlichen Landesteil der Fall ist?

Warum wird von völlig anderen Bewegungszahlen als in BV2 ausgegangen? Geplant wären gemäss BV2 ab 2005 22% der Anflüge auf die Piste 28, jetzt sollen in den Randstunden 100% aller Anflüge auf diese Weise abgewickelt werden.

- **Wo sollen sich die Einwohnerinnen und Einwohner der Ostschweiz, die in Zukunft einigermaßen ungestört von Fluglärm leben möchten, niederlassen? Sollen sie abwarten, und wenn ja wie lange?**

Wird das BAZL darauf hinwirken, dass im Jahr 2005 das neue Betriebsreglement in Kraft tritt, damit endgültig klar sein wird, wo mit wie viel Überflügen zu rechnen ist und Planungs- und Rechtssicherheit entsteht?

Auf dem Seerücken droht ein Warteraum. Entlang des Bodensees beeinträchtigen die Anflüge aus Deutschland die Lebensqualität; im Hinterthurgau, bisher frei von Fluglärm, droht eine Anflugschneise ab Herbst 2003. Über die Kantone St. Gallen und Appenzell wird möglicherweise eine neue Abflugroute geplant.

- **Wird das Damoklesschwert einer "Betriebsvariante grün" (Parallelpiste mit Starts und Landungen gegen Norden und dann Verteilung gegen Westen und Osten) über weitere Jahre unser Erholungsgebiet bedrohen und eine langfristige Planung verunmöglichen?**

Da diese Variante nicht Gegenstand der SIL-Gespräche war und deshalb keine Stellungnahmen dazu eingebracht werden konnten, wäre deren Integrierung in den SIL unseres Erachtens rechtswidrig. Wie stellen sie sich dazu?

- An der öffentlichen Veranstaltung des Bodenseerates vom 28. September 2002 erklärten Sie:

„Was unterhalb der Lärmgrenzwerte liegt, ist kein Lärm.“

Frage: Ist damit der Umkehrschluss zulässig: „Was oberhalb der Grenzwerte liegt, ist Lärm.“? Nein. Denn es wird dann noch unterschieden zwischen Tag und Nacht und nach Empfindlichkeitsstufen. Nicht alles, was oberhalb des tiefsten Lärmgrenzwertes liegt, ist nach obiger Definition also Lärm.

Ein anderer Einwand: Kann aufgrund Ihrer Aussage behauptet werden, dass unterhalb des tiefsten Lärmgrenzwertes Ruhe herrscht? Jedenfalls wünschen wir Ihnen kein Schlafzimmer mit einem L_{r_n} von 47 dB(A).

Sehr geehrter Herr Dr. Auer, der Schutzverband Flugimmissionen Thurgau befürchtet sehr, dass das Tauziehen um die Verteilung der Flugbewegungen noch Jahre andauern könnte. Er erachtet diesen Zustand der Unsicherheit als völlig unbefriedigend und lähmend. Dies trifft sowohl für die Hausbesitzer als auch für die Gemeinden, die sich in ihrer Planung eingeschränkt fühlen, zu.

Der Schutzverband appelliert an das BAZL, endlich eindeutig zu signalisieren, in welche Richtung es gehen soll. Indem einzelne Gebiete noch immer von Flugimmissionen verschont werden, entstehen auf der einen Seite Hoffnungen und Erwartungen und auf der anderen Frust und Staatsverdrossenheit.

Noch leben wir in einem Rechtsstaat und sind daher der Meinung, dass Entscheidungen sich am Recht zu orientieren haben, und nicht wie es derzeit den Anschein macht an oligarchisch-ökonomischen Grundsätzen.

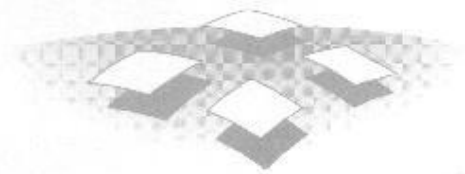
Gerne erwarten wir ihre Stellungnahme zu den oben aufgeführten Fragen.

Mit freundlichen Grüssen



Dr. Winfried Knapp
(Präsident)

Marianne Macchi
(Vizepräsidentin)



Prozess Anlagen

Ihr Zeichen
Ihr Schreiben vom 10. November 2002
Registrierungsnummer 413.00
Sachbearbeitung Adrian Nützi-Messnerli
Telefon direkt 031 325 98 33
Telefax direkt 031 325 80 60
E-Mail adrian.nuetzi@bazl.admin.ch
GH-3003 Bern, 12. November 2002

Schutzverband Flugimmissionen Thurgau
Herr Dr. Winfried Knapp
Rietweg 5
8506 Lanzenneunforn

Muss der Thurgau in Zukunft die Rolle von Süddeutschland übernehmen?

Sehr geehrter Herr Dr. Knapp
Sehr geehrte Damen und Herren

Ihr Schreiben hat uns während der Vorbereitung unseres Entscheids über die Wochenend- und Feiertagsregelung erreicht, weshalb sich unsere Antwort verzögert hat. Auf Ihre Fragen möchten wir nicht im Einzelnen eingehen, Ihnen aber Folgendes antworten:

Es trifft nicht zu, dass die Wochenend- und Feiertagsregelung keine Südanflüge vorsieht. Bei der Genehmigung des geänderten Betriebsreglements haben wir sogar deutlich gemacht, dass Südanflüge nötig und machbar sind. Wir konnten sie jedoch aus formellen Gründen noch nicht genehmigen, da die Angaben zur Umweltverträglichkeit im Gesuch des Flughafens ungenügend waren. Sobald die nötigen Ergänzungen des Umweltverträglichkeitsberichts vorliegen, werden wir die Südanflüge genehmigen.

Durch diesen Aufschub ergibt sich für die praktische Umsetzung aber keine Verzögerung. Auch die Flughafen Zürich AG ist in ihrem Gesuch davon ausgegangen, dass Südanflüge nicht von Anfang an (d.h. ab 27. Oktober 2002) möglich sein würden. Sie hat immer auf den Umstand hingewiesen, dass zuerst die Dachziegelklammerungen in der Anflugschneise ausgeführt werden müssten, bevor Anflüge erfolgen könnten.

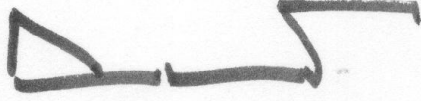
Für die heute zulässigen Anflüge auf die Piste 28 sind alle nötigen Dachziegel geklammert. Die Erweiterung dient Anflügen von Grossraumflugzeugen bei Windstille, welche Schäden durch Randwirbelschleppen verursachen könnten. Solche Anflüge kamen bisher grundsätzlich nur bei Westwind vor. Im Süden waren bis anhin noch gar keine Dachziegel festgeklammert, weshalb auch keine Anflüge möglich waren. Diese Klammerungen werden voraussichtlich im nächsten Sommer realisiert sein, so dass die Südanflüge bis im Herbst 2003 eingeführt werden können. Bis dahin wird auch die Luftraumstruktur für Anflüge aus Süden gebildet und die Fluglotsen für diese Anflüge ausgebildet sein. Die neue Luftraumstruktur wird zudem noch einer Sicherheitsprüfung unterzogen.

Für ergänzende Informationen dient Ihnen möglicherweise unser Genehmigungsentscheid, den wir Ihnen in Kopie beilegen. Ebenfalls in der Beilage finden Sie unsere Medienmitteilung vom 15.10.02 sowie ein Faktenblatt mit weiteren Informationen.

Nachdem der Entscheid nun eröffnet und am 5. November im Bundesblatt publiziert worden ist, kann er von den Personen und Organisationen, die gegen das Gesuch Einsprache erhoben hatten, bei der Rekurskommission des Eidg. Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation angefochten werden. Diese wird prüfen, ob unser Entscheid korrekt ist.

Nach den kürzlich getroffenen Entscheiden des Zürcher Regierungsrats und des Verwaltungsrats der Flughafen Zürich AG (Unique) ist das weitere Vorgehen im Zusammenhang mit dem SIL-Objektblatt und dem zukünftigen Betriebsreglement offen; wir können daher nicht weiter darauf eingehen.

Mit freundlichen Grüssen
Bundesamt für Zivilluftfahrt



André Auer, Direktor

Beilage:

- Entscheid vom 15.10.2002
- Medienmitteilung vom 15.10.2002
- Faktenblatt

Quelle: http://www.sf-tg.ch/Seite_6.htm