

**Interpellation Mächler-Zuzwil / Häusermann-Wil / Storchenegger-Jonschwil / Sulzer-Wil /
Thalmann-Kirchberg (25 Mitunterzeichnende):**
«Fluglärm Region Wil – Massiv mehr Anflüge geplant»

Der Flughafen Zürich hat beim BAZL ein neues Betriebsreglement 2014 zur Genehmigung eingereicht. Aus Sicherheitsgründen sollen beim neuen Ostkonzept die An- und Abflugrouten räumlich getrennt werden. Bisher wurde Turbenthal von Norden und Süden angeflogen. Neu sollen alle Anflüge auf den Final Approach Point Turbenthal gebündelt und dabei die Anflugrouten nach Osten verschoben werden. Konkret bedeutet dies, dass alle Ostanflüge neu über den Raum Wil geführt werden sollen. Das hätte zur Folge, dass während den deutschen Sperrzeiten für die Nordanflugroute am Abend (heute 21.30 bis 23.30 Uhr; nach Staatsvertrag 18.00 bis 23.30 Uhr) sämtliche Anflüge in diesen Raum gelegt werden. Somit würden abends alle zwei bis drei Minuten ein Anflug über den Raum Wil geführt werden (heute sind es in der Regel nur vereinzelte Anflüge).

Aus diesem Grund ist es schwer verständlich, dass die Regierung das geplante Betriebsreglement im Grundsatz befürwortet. Zudem ist es nicht nachvollziehbar, dass die Regierung als Antwort auf die einfache Anfrage von Thalmann-Kirchberg 61.15.19 «Opfert St.Galler Regierung die Region Wil dem Fluglärm?» schreibt, dass es aufgrund des neuen Betriebsreglements zu keiner Verlagerung des Fluglärms auf die Region Wil kommen wird. Es wird sogar behauptet, dass die Ausgestaltung des Flugbetriebs gegenüber heute im Grundsatz unverändert bleibt.

Die Interpellanten sind nicht gegen den Flughafen Zürich. Dieser ist auch für den Kanton St.Gallen ein wichtiger Standortfaktor. Es geht aber nicht an, dass in Zukunft der Osten wegen mangelndem Widerstand eine massive Lärmbelastung in Kauf nehmen muss. Es zeigt sich nämlich klar, dass der Fluglärm – analog dem Wasser – dorthin fliesst, wo der Widerstand am geringsten ist. So hat sich zum Beispiel die Zürcher Regierung bis dato erfolgreich gegen die Ausdehnung von Ab- und Anflügen aus dem Süden gewehrt, obschon dies ein zentrales Anliegen der Gemeinden aus dem Osten, Norden und Westen ist. Es ist deshalb an der Zeit, dass sich auch die St.Galler Regierung mit aller Deutlichkeit gegen diese einseitige Standortbeeinträchtigung ausspricht.

Wir bitten die Regierung um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie kommt die Regierung zur Ansicht, dass es für die Region Wil nicht zu einer massiven Zunahme der Anflüge und damit der Lärmbelastung kommt? Sämtliche öffentlichen Unterlagen zum neuen Betriebsreglement 2014 wie auch Animationsfilme des Flughafens Zürich zeigen klar das Gegenteil: Lag die Region Wil bisher an der Peripherie der Ostanflugrouten mit in der Regel wenigen Überflügen je Abend, liegt sie neu im Zentrum.
2. Die Regierung erachtet die Standortattraktivität durch diesen deutlichen Anstieg von Anflügen als nicht beeinträchtigt. Wie kommt sie zu dieser kecken Behauptung, wenn doch in Zukunft am Feierabend viele Wohn- und Naherholungsgebiete im Raum Wil fast ununterbrochen beschallt werden? Wäre die Regierung bereit, Lärmmessungen auch im Raume Wil vorzunehmen (wie der Kanton Thurgau dies bereits heute im Hinterthurgau durchführt), um endlich Fakten betreffend der heutigen und zukünftigen Lärmbelastung zu bekommen?
3. Mindestens müsste zur Lärminderung gefordert werden, dass bei den Anflügen die lärmässig optimalen Anflugverfahren zwingend zur Anwendung kommen. Zum Beispiel durch den sogenannten «continuous descent approach» (CDA). Anstelle des heutigen stufenmässigen Absinken, sinken bei diesem Anflugverfahren die Flugzeuge kontinuierlich mit dem optimalen Gleitwinkel. Das hat zur Folge, dass die Flugzeuge den Raum Wil in grösserer Höhe überfliegen. Ist die Regierung bereit, diese Forderung in ihren Stellungnahmen zu vertreten?

4. Das neue Betriebskonzept 2014 sieht die Möglichkeit vor, dass ab 22.00 bis 23:30 Uhr (also zu den «empfindlichsten» Zeiten) die Abflüge wieder auf die heutigen Routen in den Raum Wil gelegt werden können. Weshalb soll dies möglich sein, da für das neue Konzept die Trennung der Ab- und Anflüge aus Sicherheitsgründen als zwingend beurteilt wird?
5. Gibt es Anzeichen, dass die Regierung mit ihren bisherigen Forderungen gewisse Ziele erreicht hat? Wäre nicht ein forscheres Vorgehen in dieser Angelegenheit erforderlich, um für den Raum Wil zumindest gewisse Teilerfolge erzielen zu können?
6. Welche rechtlichen und politischen Möglichkeiten sieht die Regierung, um gegen die drohende Mehrbelastung durch den Fluglärm in der Region Wil vorzugehen.»

14. September 2015

Mächler-Zuzwil
Häusermann-Wil
Storchenegger-Jonschwil
Sulzer-Wil
Thalmann-Kirchberg

Ammann-Gaiserwald, Ammann-Waldkirch, Baumgartner-Flawil, Blöchliger Moritzi-Gaiserwald, Blumer-Gossau, Böhi-Wil, Bürki-Gossau, Cozzio-St.Gallen, Cozzio-Uzwil, Dobler-Oberuzwil, Dudli-Oberbüren, Haag-St.Gallen, Hartmann-Flawil, Häusermann-Wil, Hilb-Wil, Koller-Gossau, Kühne-Flawil, Lüthi-St.Gallen, Mächler-Wil, Meile-Wil, Rickert-Rapperswil-Jona, Stadler-Lützburg, Wick-Wil, Widmer-Wil, Wild-Neckertal