

Einfache Anfrage Thalmann-Kirchberg vom 6. Juli 2015

## **Opfert St.Galler Regierung die Region Wil dem Fluglärm?**

Schriftliche Antwort der Regierung vom 18. August 2015

Linus Thalmann-Kirchberg erkundigt sich in seiner Einfachen Anfrage vom 6. Juli 2015 im Zusammenhang mit der Änderung des Betriebsreglements 2014 des Flughafens Zürich nach den Auswirkungen und der Haltung der St.Galler Regierung.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Die Regierung befasst sich seit nunmehr gut 15 Jahren, beginnend mit der Erneuerung der Betriebskonzession im Jahr 2000, mit dem Flughafen Zürich und der zukünftigen Ausgestaltung des Flugbetriebs. Sie nahm in dieser Zeit im Rahmen des sogenannten Koordinationsprozesses zum Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL), zu verschiedenen Plangenehmigungsgesuchen, etwa für die Instrumentenlandesysteme für die Pisten 28 und 34, zum vorläufigen Betriebsreglement, zur Anpassung der Luftraumstruktur sowie zur Umsetzung des derzeit in Deutschland zur Ratifizierung hängigen Staatsvertrags Stellung. Ausserdem beantwortete die Regierung verschiedene parlamentarische Anfragen zum Thema (Interpellationen 51.02.02, 51.04.70, 51.05.11, 51.05.12, 51.06.22, 51.09.71, 51.09.75 sowie die Einfachen Anfragen 61.03.21, 61.07.03, 61.07.27). Die Regierung geht deshalb davon aus, dass ihre Position zur zukünftigen Ausgestaltung des Flugbetriebs des Flughafens Zürich hinreichend bekannt ist und an dieser Stelle nicht mehr im Detail erörtert werden muss. Zusammenfassend sind die folgenden Eckpunkte massgebend für die Haltung der Regierung:

- Erhalt der Funktion als Landesflughafen;
- Grundsätzliche Nordausrichtung des Flugbetriebs;
- Übernahme von Flugverkehr nur soweit notwendig;
- Verteilung des Lärms nach Massgabe der betroffenen Bevölkerung nach Süden und Osten, d.h. keine einseitige Verlagerung des Flugbetriebs nach Osten;
- Optimierung der An- und Abflugrouten, so dass möglichst wenig Betroffene resultieren.

An diesen Eckpunkten haben sich die diversen Stellungnahmen in der Vergangenheit orientiert. Sie gelten auch für die zukünftigen Stellungnahmen der Regierung zum Flugbetrieb des Flughafens Zürich. Das war auch bei der Stellungnahme zur Betriebsreglementsänderung 2014 der Fall.

Die Betriebsreglementsänderung 2014 hat vorab Anpassungen zum Gegenstand, die aus der Sicherheitsüberprüfung des Flughafens Zürich resultieren und schnell umgesetzt werden können. Grundlegende Änderungen des Flugbetriebs, die auch eine weitere Verlagerung des Flugverkehrs beinhalten könnten, sollen in einem definitiven Betriebsreglement zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt werden. Die vorliegend angesprochene Änderung des Betriebsreglements bedeutet also keineswegs eine einseitige Verlagerung des Fluglärms auf die Region Wil, wie es der Fragesteller behauptet. Vielmehr bleibt die Ausgestaltung des Flugbetriebs gegenüber heute im Grundsatz unverändert. Mit der nachgesuchten Änderung des Betriebsreglements soll unter anderem eine Änderung der Flugrouten mit einer Entflechtung der An- und Abflugrouten im sogenannten Ostkonzept erfolgen, wie es die Regierung, aber auch die Region Wil in der Vergangenheit gefordert hatte. Die Regierung hat diesen Punkt im beantragten Betriebsreglement 2014 positiv gewürdigt, im Detail aber die Führung der An- und Abflugrouten kritisiert und entsprechende Änderungen beantragt. Die Entflechtung der Flugrouten beinhaltet im Übrigen nicht, wie der Fragesteller ausführt, grundsätzliche Starts gegen Norden und Landeanflüge von Osten, sondern eine

Separierung der An- und Abflugrouten von und nach Osten in der Zeit, in der Ostanflüge stattfinden, d.h. das sogenannte Ostkonzept zur Anwendung kommt.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Die Gesuchsunterlagen zur Betriebsreglementsänderung 2014 zeigen, dass weder im Kanton Thurgau noch im Kanton St.Gallen Gemeinden vom Fluglärm in einem Mass betroffen sind, das die gesetzlich festgelegten Lärmgrenzwerte tangieren würde. Nichtsdestotrotz setzt sich die Regierung im Einklang mit der Region Wil dafür ein, die An- und Abflugrouten derart zu optimieren, dass möglichst wenige Personen vom Fluglärm unterhalb der gesetzlich festgelegten Werte betroffen sind. Ein möglicher Ansatzpunkt in dieser Hinsicht ist die bereits erwähnte Entflechtung der An- und Abflugrouten, die im konkreten Fall dazu führt, dass die Hauptabflugroute in östlicher Richtung neu südlich der Region Wil verläuft und die Anflüge nur noch von Norden über Thurgauer Gebiet auf den Endanflug geführt werden. Korrekturbedarf sieht die Regierung zudem bei der Routenführung der Abflüge im Raum St.Gallen und bei den Anflügen im Raum Wil. Bei Letzteren fordert sie konkret, dass die Anflugroute so ausgestaltet wird, dass die Flugzeuge wie bis anhin auf dem kürzesten Weg auf den Endanflug geführt werden, um möglichst wenig neue Gebiete mit Fluglärm zu belasten. Konkret beantragt sie, die definierte Route zum Endanflug so zu ändern, dass die Flugzeuge im Normalfall wie bisher westlich der Stadt Wil auf die Endanflugachse eindrehen anstatt, wie aus den Gesuchsunterlagen zur Betriebsreglementsänderung 2014 ersichtlich, über oder östlich der Stadt Wil.
2. Wie bereits ausgeführt, setzt sich die Regierung dafür ein, dass sich der zukünftige Flugbetrieb am Flughafen Zürich an der gewachsenen Nordausrichtung orientiert und nur derjenige Lärm verlagert wird, der aufgrund der deutschen Überflugbeschränkungen oder aufgrund des Staatsvertrags auf andere Sektoren verteilt werden muss. Sodann wehrt sie sich gegen eine einseitige Verlagerung dieses verbleibenden Flugverkehrs nach Osten und fordert stattdessen eine Verteilung nach Süden und Osten entsprechend der betroffenen Bevölkerung. Dabei sind auch Sicherheitsaspekte aus dem Flughafenbetrieb zu berücksichtigen.
3. Die Regierung sieht die Standortattraktivität der Region Wil nicht beeinträchtigt, zumal auch in Zukunft nicht von einer Verschlechterung der Fluglärmsituation in dem Sinn gesprochen werden kann, dass zukünftig mit Überschreitungen der gesetzlich definierten Planungs-, Immissions- oder Alarngrenzwerte aus dem Flugverkehr zu rechnen ist. Die angestrebte Entflechtung der An- und Abflugrouten führt zu einer gewissen Entlastung der Region Wil. Die Region Wil profitiert unter dem Gesichtspunkt der Standortattraktivität von der Nähe zum Flughafen, der ab Wil mit dem Zug in rund 30 Minuten zu erreichen ist.

Die wirtschaftlichen Effekte des Flughafens sind im Übrigen erheblich:

- Rund 280 Unternehmen mit über 25'000 Arbeitsplätzen vor Ort und 43'000 in der Flughafen-Region.
- Der Flughafen generiert je Jahr eine Wertschöpfung von 6,1 Mrd. Franken und induziert weitere 7,2 Mrd. Franken.
- 50 Prozent des europäischen Marktes sind in weniger als fünf Stunden aus der Region St.Gallen erreichbar.
- Im Durchschnitt nutzt jeder Einwohner des Kantons St.Gallen den Flughafen Zürich 2,3 Mal je Jahr.
- 21 Prozent aller Übernachtungstouristen der Schweiz reisen über den Flughafen Zürich und generieren einen Umsatz von 1,94 Mrd. Franken.
- Über 35 Prozent der Exporte werden per Luftfracht versandt (Anschluss des Kantons St.Gallen an die Weltmärkte).
- Über 700 Arbeitspendler stammen aus dem Kanton St.Gallen.

4. Die Regierung vertritt in der Sache die Interessen des gesamten Kantons, d.h. neben denjenigen der Region Wil auch diejenigen der Regionen St.Gallen, Linthgebiet und Toggenburg. Sie ist sich im Grundsatz auch mit der Regierung des Kantons Thurgau einig, was die groben Eckwerte einer zukünftigen Ausgestaltung des Flugbetriebs in Zürich-Kloten anbelangt. Das gilt auch für die Lastenverteilung. In dieser Hinsicht ist allerdings festzustellen, dass der Kanton St.Gallen seit der Verlagerung der Warteräume auf Schweizer Gebiet erheblich stärker vom Flugverkehr betroffen ist, indem eine zuvor über den Thurgau führende Abflugroute neu über St.Galler Kantonsgebiet geführt wird. Bei der detaillierten Ausgestaltung von An- und Abflugrouten liegt es auf der Hand, dass Thurgauer und St.Galler Interessen – mithin auch innerhalb der Region Wil – sich unterscheiden können. Wenn sich deshalb die Stellungen der St.Galler und der Thurgauer Regierungen bei Fragen der konkreten Ausgestaltung etwa von An- und Abflugrouten unterscheiden, ist damit der Grundkonsens, was die Verteilung des Flugverkehrs angeht, nicht in Frage gestellt.