

ANFRAGE von David Galeuchet (Grüne, Bülach) und Ivo Hasler (SP, Dübendorf)

Betreffend Missbrauch der Verspätungsregelung am Flughafen Zürich

Auswertungen von FAIR in AIR zeigen ein beunruhigendes Bild: Im Juni und Juli 2026 fanden am Flughafen Zürich an allen 61 Tagen Flugbewegungen nach 23.00 Uhr statt. Der tägliche Flug LX92 nach São Paulo mit publizierter Abflugzeit 22.40 Uhr hob gemäss der Auswertung in diesem Zeitraum kein einziges Mal vor 23.00 Uhr ab.

Dies wirft Fragen zur Anwendung der Verspätungsregelung auf. Gemäss Betriebsreglement dürfen Starts und Landungen des gewerbsmässigen Verkehrs bis 23.00 Uhr geplant werden; verspätete Flugbewegungen sind bis 23.30 Uhr ohne besondere Bewilligung zulässig.

Gleichzeitig hält die Flughafen Zürich AG fest, dass Startslots nur bis 22.45 Uhr und Landeslots bis 22.55 Uhr vergeben werden und die Zeit von 23.00 bis 23.30 Uhr ausschliesslich dem Verspätungsabbau dient. Dies setzt voraus, dass Flüge so geplant werden, dass sie unter normalen Bedingungen vor 23.00 Uhr starten oder landen können.

EUROCONTROL unterscheidet zwischen dem Verlassen der Parkposition (AOBT, Actual Off-Block Time) und dem tatsächlichen Start (ATOT, Actual Take-Off Time), zwischen denen erhebliche Zeit liegen kann. Es stellt sich deshalb die Frage, welche Zeitpunkte in Zürich für Kontrolle und Statistik massgebend sind. Für die vom Fluglärm betroffene Bevölkerung sind der tatsächliche Start (ATOT) bzw. die tatsächliche Landung (ALDT) entscheidend.

Vor diesem Hintergrund ersuchen wir den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche Zeitpunkte werden zur Überwachung der Nachtflugordnung und für die Statistik verwendet? Welche sind für Verspätungen und Verstösse rechtlich massgebend?
2. Wie viele Starts (ATOT) zwischen 23.00 und 23.30 Uhr betrafen Flüge mit planmässiger Abflugzeit ab 22.30 bzw. 22.40 Uhr? Welche Linienflüge waren 2025 und 2026 besonders häufig betroffen?
3. Wie beurteilt der Regierungsrat Flüge, die so spät geplant sind, dass ihre ATOT bei üblichen Rollzeiten regelmässig nach 23.00 Uhr liegt? Ist dies mit dem Verspätungsabbau vereinbar?
4. Wie gross sind bei Slots zwischen 22.30 und 22.45 Uhr die durchschnittliche und die maximale Zeit zwischen AOBT und ATOT?
5. Wie können Kanton, Flughafen Zürich AG und BAZL bereits bei der Flugplanung absehbare Starts nach 23.00 Uhr vom Verspätungsabbau ausschliessen bzw. sanktionieren?
6. Ist der Regierungsrat bereit, sich dafür einzusetzen, dass 23.00 bis 23.30 Uhr dem Abbau unvorhersehbarer Verspätungen vorbehalten bleibt und nicht Teil der regulären Flugplanung wird?

David Galeuchet
Ivo Hasler