

**Auszug aus dem Protokoll
des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 305/2002

Sitzung vom 18. Dezember 2002

1996. Anfrage (Verschiebung der Flugrouten im Furttal)

Kantonsrat Marcel Burllet, Regensdorf, hat am 21. Oktober 2002 folgende Anfrage eingereicht:

Reaktionen aus der Bevölkerung im Furttal und eigene Beobachtungen und Wahrnehmungen zeigen auf, dass seit einiger Zeit die ab Piste 28 startenden Flugzeuge in einer südlicheren Bahn fliegen. Die Unique hat diese Abweichung gemäss Pressebericht bestätigt, sie jedoch nicht als lärmrelevant bezeichnet.

Im Zusammenhang mit einem daraus resultierenden Disput zwischen der Unique Zürich Flughafen AG und den Gemeinden Regensdorf und Dällikon über die westwärts führenden Flugrouten frage ich den Regierungsrat an:

1. Bedeuten diese Flugroutenabweichungen eine Verletzung des gültigen Betriebsreglementes?
2. Entsteht durch eine tendenziell südlichere Bahn mehr Fluglärm für die Gemeinden Regensdorf und Dällikon? Wenn ja, in welchen Ortsteilen besonders?
3. Sind dem Regierungsrat dieser spezielle Fall und weitere Auseinandersetzungen wegen Flugroutenabweichungen zwischen der Unique und einzelnen Gemeinden bekannt?
4. Wie gedenkt der Regierungsrat zu reagieren?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Marcel Burllet, Regensdorf, wird wie folgt beantwortet:

In jüngster Vergangenheit mussten die von der Piste 28 (Westpiste) Richtung Furttal wegführenden Abflugrouten geändert werden. 1999 musste zum einen im Zusammenhang mit dem Bau des neuen Terminals Mitte (Dock Midfield) das Funkfeuer Kloten (VOR KLO/DME) aus technischen Gründen (Gefahr von Gebäudereflexionen) leicht nach Süden verschoben werden. Zum andern hat auch die Einführung einer neuen Luftraumstruktur (ARN V3) kleinere Anpassungen der Routenstruktur bedingt. Beide Vorhaben wurden seinerzeit in der Kantonalen Fluglärmkommission (KFLK) besprochen und als nicht lärmrelevant beurteilt, und zwar in dem Sinne, dass die Lärmbelastung in der Gemeinde Dällikon infolge der erwähnten Routenanpassungen nicht

zunimmt, sondern sich um etwa 350 Meter vom Westteil der Gemeinde in den Osten verschiebt. Im Anschluss an die Empfehlung der KFLK beschloss der Regierungsrat am 10. Februar 1999 diese Änderungen, worauf sie wie üblich im AIP (Aeronautical Information Publication) publiziert wurden.

Im Jahr 2000 mussten auch die über die Schweiz führenden Luftstrassen zwischen Deutschland und Italien angepasst werden, weshalb die damalige Flugsicherung swisscontrol (heute Skyguide) zwecks Verbesserung der Verspätungssituation das Projekt CILO (Capacity Increase Lower Airspace, Kapazitätserhöhung des unteren Luftraums) an die Hand nahm. In diesem Zusammenhang wurden die von der Piste 28 wegführenden Abflugrouten Richtung Süden vom Radial 255 (VOR KLO) auf Radial 055 (VOR WIL) verlegt. Dies führte in Dällikon ebenfalls zu einer Verlegung des Fluglärnteppichs vom westlichen in den östlichen Dorfteil. Auch hierüber wurde die KFLK ins Bild gesetzt, wobei die Kommission ausdrücklich darauf hingewiesen wurde, dass das Projekt CILO zu einer Kapazitätserhöhung im unteren Luftraum führt. Die durch das Projekt CILO bewirkten Änderungen wurden vom Regierungsrat am 1. März 2000 gutgeheissen. Auch diese Änderung wurde im AIP publiziert.

Der Volkswirtschaftsdirektion ist der Schriftenwechsel zwischen den Gemeinden Dällikon und Regensdorf mit der Flughafen Zürich AG bekannt. Die Änderungswünsche der Furttaler Gemeinden werden im Zusammenhang mit den entsprechenden Detailregelungen im neuen Betriebsreglement geprüft.

Neben den erwähnten Änderungen musste 1999 eine weitere Routenanpassung im Westen vorgenommen werden. Den 1986 vom seinerzeitigen Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED, heute Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, UVEK) genehmigten und seit 1987 rechtskräftigen Lärmzonen lagen bestimmte Annahmen zu Grunde, unter anderem und ganz wesentlich auch solche über die Flugrouten. Ende der 90er-Jahre haben Flugwegaufzeichnungen jedoch gezeigt, dass die damals neuen Flugzeugtypen (vor allem Airbusse), die über Computernavigation verfügten, diese Routen im Anfangssteigflug gegen Westen deutlich überschossen. Dies hatte zur Folge, dass die Lärmzonen in diesem Bereich nicht mehr eingehalten wurden. Um die Kongruenz zwischen den Lärmzonen und den tatsächlich geflogenen Routen wiederherzustellen, musste der Abdrehpunkt im Westen (D2.5 KLO) um knapp eine halbe Meile zum Flughafen hin zurückversetzt werden. Nachdem die bundes-

rechtlichen Bestimmungen über die Lärmzonen per 1. Mai 2000 aufgehoben worden sind, wird auch dieser Punkt im Zusammenhang mit den Festlegungen im neuen Betriebsreglement geprüft werden müssen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi