

Sitzung vom 4. Dezember 1991

4101. Anfrage

Kantonsrat Ulrich Welti, Küsnacht, hat am 16. September 1991 folgende Anfrage eingereicht:

In den letzten Jahren ist eine bedeutende Zunahme der Flugbewegungen über den Bezirken Meilen und Horgen zu beobachten. Als störend sind vor allem ältere Propellermaschinen (JU 52 ausgenommen) und die Helikopterfliegerei einzustufen. Anerkennend darf dabei bemerkt werden, dass der Aero-Club bereits Positives bei der Fluglärmbekämpfung geleistet hat. Diese Bemühungen werden aber durch einige schwarze Schafe bei der Privatfliegerei und durch vermehrte Flugbewegungen einiger zusätzlich lärmiger Maschinen wettgemacht. So zum Beispiel durch unnötige private Helikopterflüge und die nächtlichen internationalen Postflüge, welche mit alten tieffliegenden Propellermaschinen ausgeführt werden. Aber auch die offenbar vermehrt nötigen Rega-Helikopterflüge rund um die Uhr gehören dazu.

Ich ersuche daher den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat die Fluglärmimmissionen mittel- und langfristig im Gebiet der Bezirke Meilen und Horgen?
2. Ist der Regierungsrat bereit, das EMD anzufragen, ob eine Umrüstung lärmiger Armee-Propellermaschinen möglich wäre?
3. Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass private Helikopterflüge auf ein Minimum zu beschränken seien?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :

I. Die Anfrage Ulrich Welti, Küsnacht, wird wie folgt beantwortet:

Der Luftverkehr über den Bezirken Meilen und Horgen setzt sich aus verschiedenen Verkehrssparten zusammen. Unter dem Aspekt der Lärmbelästigung sind für die Bevölkerung der Region in erster Linie der private Sichtflugverkehr mit Flächenflugzeugen sowie die Helikopterfliegerei von Bedeutung.

Das Zürichseegebiet liegt ausserhalb der Kontrollzone Zürich. Das bedeutet, dass dieser Luftraum bis auf eine Höhe von rund 1400 m ü. M. von der Flugverkehrsleitung nicht überwacht wird und unter Beachtung der vorgeschriebenen Sichtflugregeln frei benützt werden kann. Zu diesen Regeln gehören unter anderem auch Flughöhenvorschriften, welche Mindestflughöhen von 300 m über dicht besiedelten Zonen von Ortschaften und anderswo solche von 150 m über Grund oder Wasser vorschreiben. Ein Grossteil der über den Bezirken Meilen und Horgen stattfindenden Flugbewegungen ist denn auch dem Sichtflugverkehr mit Flächenflugzeugen, vor allem der Sportfliegerei und dem Rundflugbetrieb, zuzurechnen. Daneben finden über diesen Gebieten aber auch häufig Helikopterflüge statt (vor allem Arbeits-, Rund- und Rettungsflüge).

Was die Zukunftsperspektive des Privatluftverkehrs und der Helikopterfliegerei über den Bezirken Meilen und Horgen anbetrifft, so ist es kaum möglich, konkrete Prognosen zu stellen. Soweit die Flüge in dieser Region mit dem Flughafen Zürich in Beziehung stehen, dürfte sich das Verkehrsaufkommen nach dem (mit Bezug auf die Flächenflugzeuge in jüngster Zeit allerdings rückläufigen) Wachstum des Privatluftverkehrs auf dem Flughafen Zürich richten. Im weitern wird sich der Privatluftverkehr angesichts der sich abzeichnenden Kapazitätsengpässe jedenfalls dann weiteren operationellen Beschränkungen unterziehen müssen, wenn das Wachstum des Linien- und Charterverkehrs anhält. Lässt sich aber

keine verlässliche Prognose bezüglich des Verkehrsaufkommens über den Bezirken Meilen und Horgen stellen, so ist es noch viel weniger möglich, Aussagen über die mittel- und langfristigen Fluglärmimmissionen in dieser Region zu machen. Das auf dem Flughafen Zürich seit 1988 geltende Lärmtaxmodell für die Kleinaviatik dürfte zwar einen gewissen Anreiz zur Anschaffung lärmgünstigerer Flugzeuge bzw. zu deren Umrüstung darstellen, doch können die hier verkehrenden Helikopter aus technischen Gründen (noch) nicht mit einer lärmabhängigen Landetaxe belegt werden. Der Flughafenhalter wird sich jedoch beim Bund dafür einsetzen, dass ein entsprechendes Taxmodell erarbeitet wird (siehe auch Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 10. Juli 1991 zum Postulat KR Nr. 141/1988 betreffend Lärmgebührenordnung für den Flughafen Zürich).

Unter den Begriff der Helikopterfliegerei fallen die verschiedensten, meist gewerbsmässigen Helikopterflüge wie z. B. Rettungs- und Arbeitsflüge, aber auch Touristikflüge. Wer über eine entsprechende Betriebsbewilligung verfügt, kann grundsätzlich vom Flughafen Zürich aus operieren, ohne dass der Flughafenhalter Vorschriften über Ziel und Zweck des jeweiligen Fluges machen kann. Aufgrund der ihm vom Bund erteilten Konzession hat der Flughafenhalter zurzeit auch keine rechtliche Möglichkeit, die Zahl der Helikopterflüge zu limitieren. Es steht aber fest, dass jedenfalls die extrem kurzen Helikopterflüge zum Zweck des Personentransports, wie sie in jüngster Zeit z. B. anlässlich von Betriebsfesten und -jubiläen leider immer wieder durchgeführt werden, unnötig sind. Die Flughafendirektion Zürich versucht deshalb immer wieder, bei den zuständigen Instanzen - hiezu gehören auch die Gemeinden, welche Helikopterflüge anlässlich von Flugveranstaltungen bewilligen müssen - mässigend auf die fragliche Entwicklung einzuwirken.

Die internationalen Postflüge, welche vor allem zur Nachtzeit auch in den Gemeinden rund um den Zürichsee als störend empfunden werden, sind abgedeckt durch die auch von der Schweiz unterzeichneten Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt (sogenanntes Chicago-Übereinkommen) bzw. von der dazugehörigen Vereinbarung über den Transit internationaler Luftverkehrslinien. Die Flughafendirektion Zürich hat indessen bereits Ende Februar 1991 beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) einen entsprechenden Vorstoss unternommen, worauf dieses zugesichert hat, die betreffenden Luftverkehrsgesellschaften über die hier empfundenen Störungen aufmerksam zu machen und um Abhilfe zu bitten.

Nach Aussagen des Bundesamtes für Militärflugplätze (BAMF) ist der Aus- und Einflugsektor über dem Zürichsee für die militärische Leichtfliegerei mit Maschinen vom Typ P-3, PC-6, PC-7 und PC-9, aber auch für Helikopter vom Typ Alouette II und III von grosser Bedeutung. Diese Flugzeuge verbinden die Militärflugplätze der Schweiz untereinander; sie versuchen jedoch aus ökonomischen und ökologischen Gründen, auf dem kürzesten Weg von Dübendorf zu den anderen Militärflugplätzen zu fliegen. Rund 50 % sämtlicher Bewegungen des militärischen Leichtflugverkehrs von und nach Dübendorf führen über den Zürichsee. Pro Tag sind dies ca. 10-40 Bewegungen.

Vor Jahren wurden Versuche mit Abgasschalldämpfern an den mit Kolbenmotoren ausgerüsteten Flugzeugen des Typs P-3 durchgeführt. Die dabei erzielte Lärmreduktion war allerdings derart bescheiden, dass auf konkrete Massnahmen verzichtet wurde. Da die P-3-Flugzeugflotte gemäss Auskunft des BAMF zahlenmässig ohnehin stark reduziert wird und die Betriebsdauer dieser Flugzeuge langsam ausläuft, ist eine Wiederaufnahme von Versuchen zur Lärmreduktion nicht sinnvoll. Bei Propellerflugzeugen mit Turbinenantrieb entsteht mehr als die Hälfte der Lärmabstrahlung am Propeller. Massnahmen zur Lärmverminderung müssten daher primär beim Propeller getroffen werden. Bei den Flugzeugen des Typs PC-6 und PC-7 werden vom Piloten wenn immer möglich Propellerdrehzahlen im unteren zulässigen Drehzahlbereich gewählt, um möglichst wenig Lärm zu produzieren. Die Propellerdrehzahl des PC-9 ist demgegenüber auf einen festen, durch den Piloten nicht beeinflussbaren Wert eingestellt. Um die Lärmabstrahlung möglichst tief zu halten, wurde vom Hersteller ein 4-Blatt-Propeller zugunsten einer relativ tiefen Drehzahl gewählt. Gestützt auf die Auskünfte des BAMF sind Vorstösse beim Militärdepartement nicht angezeigt.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der Volkswirtschaft.

Zürich, den 4. Dezember 1991

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Roggwiller