

A N F R A G E von Thomas Hardegger (SP, Rümlang)

betreffend Der Airbus A340 - Eine Belastung für die Anwohnerinnen und Anwohner
oder die Aktionärinnen und Aktionäre?

Seit dem 8. Juli 2003 steht das neue Flaggschiff der Swiss, der Airbus A340-313 im Linienbetrieb im Einsatz. Den besorgten Anwohnerinnen und Anwohnern ist der vierstrahlige Langstreckenjet, wegen seines tiefen Überfluges über die Wohngebiete nach dem Start, schnell aufgefallen. Die niedrige Flughöhe wirkt bedrohlich und die geringere Lärmbelastung, die versprochen wurde, ist wegen der geringen Überflughöhe kaum spürbar.

Abklärungen haben ergeben, dass der A340 über eine schwache Steigleistung verfügt; so schwach, dass er in den Nachtrandstunden unter Volllast bei Starts nach Norden die vorgeschriebene Flughöhe von 3500 Fuss bei 4 Meilen ab Pistenende nicht erreicht. Um den A340 in den Nachtrandstunden einsetzen zu können, muss die Nutzlast reduziert werden.

Die „Investition in die Zukunft der Swiss“ erweist sich wegen ihrer Leistungsschwäche als eine bedrohliche neue Lärmbelastung oder aber als eine wirtschaftliche Belastung für die Swiss.

Es stellen sich Fragen zu Mutmassungen und Gerüchten um die Beeinträchtigung der Sicherheit, um die Wirtschaftlichkeit, wie auch um die Immissionen in der Flughafenregion.

Ich bitte deshalb den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Ist es richtig, dass der Airbus A340 beim Start eine längere Beschleunigungsstrecke braucht und über eine schwache Steigleistung verfügt?
2. Ist es richtig, dass der Airbus A340 in den Nachtrandstunden nicht voll besetzt werden kann, weil er sonst die vorgeschriebene Mindestüberflughöhe nicht erreicht?
3. Könnte der Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) eine Reglementsänderung beantragen, die einen tieferen Überflug der Wohngebiete im Norden auch in den Nachtrandstunden erlaubt oder die Startsperrung nach Süden ab 21.00 Uhr aufhebt?
4. Macht der Regierungsrat von seinem Weisungsrecht gemäss Flughafengesetz §19 Gebrauch, das unnötige Lärmbelastung durch die Betriebsreglementsänderung verhindert werden soll?
5. Welche Rechtsmittel bestehen gegen die Änderung solcher Reglemente? Werden die Gemeinden und der Schutzverband angehört? Wird das Reglement öffentlich aufgelegt?
6. Wie wird die zusätzliche Lärmbelastung gewertet? Wird mit der zu ersetzenden MD11 verglichen oder mit dem A340 mit einer Nutzlast, die die vorgeschriebene Flughöhe erreicht?

7. Wie setzt sich der Regierungsrat dafür ein, dass die Flughafen AG die Lärmgebühren so erhöht, dass es sich für die Fluggesellschaften lohnt, die Fluglärmbelastung so gering zu halten, wie das heute technisch möglich ist?
8. Wie wertet der Regierungsrat - der Kanton ist doch ein bedeutender Aktionär der Swiss - die Wahl des A340 als neues Langstreckenflugzeug? Wie beurteilt er grundsätzlich die Flugzeug-Beschaffungspolitik des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung, angesichts der Restrukturierung und des schleppenden Geschäftsganges?
9. Haben die Verzögerungen beim Embraer Beschaffungsprogramm (die Presse berichtete von technischen Problemen) mit vergleichbaren Problemen zu tun?

Thomas Hardegger