

Sitzung vom 5. November 1997

2389. Interpellation (Flughafen Zürich, Nachtflugkontingente Sommer 1997)

Kantonsrätin Helen Kunz, Opfikon, und Mitunterzeichnende haben am 22. September 1997 folgende Interpellation eingereicht:

Für den Sommer 1997 bewilligte das BAZL 420 Nachtflüge im gewerbsmässigen Nichtlinienverkehr. Ende August war das Kontingent einzelner Anbieter bereits ausgeschöpft, obwohl der stärkste Monat Oktober noch bevorsteht. Es ist zu befürchten, dass das Nachtflugkontingent, trotz massiver Erhöhung in den letzten Jahren, überschritten wird. Ein Ende dieser für die Bevölkerung um den Flughafen Zürich negativen Entwicklung ist nicht abzusehen.

Wir bitten den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Was unternimmt der Regierungsrat, um Überschreitungen der bewilligten Nachtflugkontingente bis zum 25. Oktober zu vermeiden?
2. Wurden Gesellschaften in den vergangenen Jahren wegen Übertretung des Nachtflugkontingents durch das BAZL gebüsst? Wie hoch waren die entsprechenden Bussen für wieviele Übertretungen? Wem fallen die Bussengelder zu?
3. Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass die Art und Höhe der Bussen (höchstens 20000 Franken pro Flugplanperiode) keine präventive Wirkung hat? Bestehen weitere Möglichkeiten, ein Überziehen der Nachtflugkontingente zu verhindern?
4. Ist der Regierungsrat bereit, vom BAZL zu verlangen, kurzfristig die Berechnung der Kontingente auf neue Grundlagen zu stellen und eine Änderung der VIL, §39 zu verlangen (Empfehlung des EVED zur Beschwerde des SBFZ), damit dem berechtigten Wunsch der Bevölkerung nach mehr Nachtruhe Rechnung getragen werden kann?
5. Werden die bilateralen Verhandlungen mit der EU (Luftverkehrsabkommen) sowie die Liberalisierung im europäischen Luftverkehr einen Einfluss auf die Unterscheidung Linien-/Nichtlinienverkehr und somit auf die Sperrordnung und die entsprechenden Nachtflugkontingente haben?

Begründung:

Mit der Zuteilung von Nachtflugkontingenten werden auf dem Flughafen Zürich Verspätungen und Überlastungen – hauptsächlich im Charterverkehr – während der Nachtruhe abgedeckt. Sie gelten jeweils für eine Flugplanperiode. Im Sommer 1994 waren es 236 Ausnahmegewilligungen. Verbraucht wurden jedoch deren 420. Für den Sommer 1997 wurden 420 Ausnahmen bewilligt, ein Überziehen der Reservekontingente ist wiederum zu befürchten. Zudem steht die Bewilligung der Reservekontingente für den Winterflugplan 1997/98 durch das BAZL bevor, die eine weitere Erhöhung vorsehen. Der Bevölkerung um den Flughafen kann eine vermehrte Einschränkung der Nachtruhe nicht zugemutet werden. Der Regierungsrat wird daher dringend gebeten, beim BAZL vorstellig zu werden.

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Interpellation Helen Kunz, Opfikon, und Mitunterzeichnende wird wie folgt beantwortet:

Es trifft zu, dass die schweizerischen Chartergesellschaften nicht immer mit den Nachtflugkontingenten auskommen, die ihnen vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zweimal pro Jahr (je einzeln für die Sommer- und die Winterflugplanperiode) zugeteilt werden. Das BAZL teilt auf Anfrage hin mit, dass anfangs 1995 gegen die Verantwortlichen einer schweizerischen Chartergesellschaft ein Verwaltungsstrafverfahren wegen Überschreitung der Anzahl bewilligter Nachtflüge in Zürich im Zeitraum von April bis Oktober 1994 eröffnet worden sei. Die Gesellschaft habe damals ihr Kontingent überschritten und sei in der Folge mit einer Busse belegt worden. Über die Höhe der Busse, welche vollumfänglich in die Bundeskasse geflossen ist, wie auch über den Namen der Gesellschaft erteilt das BAZL keine Auskunft, da es sich beim Bundesverwaltungsstrafverfahren nicht um ein öffentliches Verfahren handelt. Auch in der laufenden Sommerflugplanperiode 1997 wird es zu Überschreitungen der Nachtflugkontingente kommen, haben doch zwei im Charterverkehr

tätige Gesellschaften die ihnen zugeteilten Kontingente bereits per Ende August, also gut zwei Monate vor Ablauf der laufenden Flugplanperiode, überzogen. Die Flughafendirektion Zürich (FDZ) hat diese Tendenz frühzeitig erkannt und das BAZL bereits Mitte September hierauf hingewiesen. Gleichzeitig hat die FDZ das BAZL ersucht, gegen die fehlbaren Gesellschaften nach Abschluss der Sommerflugplanperiode 1997 ein Strafverfahren einzuleiten. Derartige Übertretungen werden gemäss Art. 91 des Bundesgesetzes über die Luftfahrt vom 21. Dezember 1948 in der Fassung vom 17. Dezember 1971 mit Haft oder mit Busse bis 20000 Franken bestraft. Generalpräventive Wirkung dürfte der höchste Bussenansatz jedenfalls dann nicht entfalten, wenn die Kontingentsüberschreitung eine Vielzahl von Bewegungen betrifft. Unter diesem Aspekt wäre es wünschenswert, wenn auch in solchen Fällen der höchste Bussenansatz gemäss Art. 48 Ziffer 1 des Schweizerischen Strafgesetzbuches von 40000 Franken angewendet würde. Der Regierungsrat hat jedoch weder die Möglichkeit, hierauf direkt Einfluss zu nehmen, noch stehen ihm andere Massnahmen zur Verfügung, ein Überziehen der Nachtflugkontingente zu verhindern.

In einem Beschwerdeverfahren hat das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED) unlängst festgehalten, dass die Grundsätze zur Festlegung der Nachtflugkontingente, die das BAZL in enger Zusammenarbeit mit der FDZ und dem Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich (SBFZ) erarbeitet hatte, «mit sachlichen Argumenten nicht nachvollziehbar» seien. Das EVED hielt deshalb fest, dass das BAZL die Berechnung der Kontingente auf eine neue Grundlage zu stellen habe, wobei zu prüfen sei, ob mit einer entsprechenden Änderung der (Bundes-)Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL) vom 23. November 1994 nicht eine sachgerechtere Lösung möglich sei. Ende September 1997 hat die FDZ diesen Ball aufgenommen und das BAZL schriftlich gebeten, baldmöglichst zu einer Besprechung über ein neues Zuteilungskonzept einzuladen.

Was die im innerschweizerischen Recht heute noch geltende Unterscheidung zwischen Linien- und Charterverkehr anbetrifft, so teilt das BAZL auf Anfrage hin folgendes mit: Mit Inkrafttreten eines Luftverkehrsabkommens Schweiz – EU werde diese Unterscheidung im innereuropäischen Verkehr praktisch zwar hinfällig, doch werde an den beiden Verkehrskategorien nach wie vor festgehalten. Im Anhang Nr. 2 zur Betriebskonzession für den Flughafen Zürich wie auch in der Regelung zwischen der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland für An- und Abflüge zum/vom Flughafen Zürich über deutsches Hoheitsgebiet und in Art. 39 VIL werde bekanntlich ebenfalls zwischen Linien- und Charterverkehr unterschieden. Gemäss den Ausführungen des BAZL sollte jedoch, gestützt auf die EWG-Verordnung über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs, eine Gleichstellung der beiden Verkehrskategorien mit Bezug auf die Nachtflugregelung erfolgen, so müssten die genannten Grundlagen ebenfalls geändert werden.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi