

Sitzung vom 29. Juni 2016

643. Anfrage (Tiefere Abflüge am Flughafen Zürich – wie informiert sich der Regierungsrat?)

Kantonsrätin Michèle Dünki-Bättig, Glattfelden, und Kantonsrat Ruedi Lais, Wallisellen, haben am 11. April 2016 folgende Anfrage eingereicht:

Bei Starts von Piste 32 am Flughafen Zürich Richtung Norden müssen sich Piloten von grossen Langstreckenjets künftig nicht mehr an die vorgeschriebene Mindesthöhe halten. Statt 1070 Meter sind in vier Kilometern Entfernung künftig auch 765 Meter erlaubt.

Für die Anwohner im Norden des Flughafens bedeutet das unter Umständen noch mehr Lärm. Wie der Tages-Anzeiger im Artikel vom 11. April 2016 («Flughafen lässt lautere Starts zu») schreibt, hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt grünes Licht für die Änderung gegeben – unter der Auflage aber, dass die Bevölkerung informiert werde, da es zu wahrnehmbaren Änderungen der Lärmbelastung komme.

Eine solche Information blieb bis zum heutigen Tag jedoch aus.

Die Volkswirtschaftsdirektion hat gegenüber dem Tages-Anzeiger die Kritik an seiner Rolle nicht gelten lassen: Der Regierungsrat komme erst ins Spiel, wenn es sich um eine lärmrelevante Änderung des Betriebsreglements handle. Es könnte der Eindruck entstehen, dass die Flughafen Zürich AG selber entscheidet, welche Gesuche lärmrelevant sind und damit dem Vetorecht der Kantonsvertretung im Verwaltungsrat unterstehen.

Wir bitten den Regierungsrat, die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Hatte der Regierungsrat Kenntnis von der Regeländerung bei der Mindesthöhe? Wenn ja, wann wurde der Regierungsrat über die Regeländerung informiert und aufgrund welcher Unterlagen hat der Regierungsrat entschieden, dass es sich nicht um eine lärmrelevante Frage gehandelt hat?
2. Wie stellt der Regierungsrat sicher, dass er sein Mitwirkungsrecht gemäss §§ 10 und 19 des Flughafengesetzes in jedem Fall ausüben kann und dazu rechtzeitig, umfassend und von einer unabhängigen Stelle informiert wird?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Michèle Dünki-Bättig, Glattfelden, und Ruedi Lais, Wallisellen, wird wie folgt beantwortet:

Flugzeuge dürfen heute nur dann auf den Pisten 32 und 34 nach Norden starten, wenn sie beim Überflugpunkt «D4 KLO» (rund einen Kilometer westlich von Hochfelden) eine Mindesthöhe von 3500 Fuss über Meer (rund 1100 m ü. M.) erreichen (vgl. Publikation im Schweizer Luftfahrt-Handbuch AIP). Diese Regelung wurde aus Gründen des Lärmschutzes eingeführt. Die schweren, viermotorigen Langstreckenflugzeuge (z. B. Boeing 747 und Airbus 340-300) erreichen diese Mindesthöhe häufig nicht, weshalb für diese bei Starts auf der Piste 34 beim Überflugpunkt «D4 KLO» eine Ausnahmeregelung mit einer Mindestüberflughöhe von 2500 Fuss (rund 760 m ü. M.) gilt.

Zu Frage 1:

Das Plangenehmigungsverfahren für Bauprojekte rund um den Flughafen Zürich und das Genehmigungsverfahren bei Betriebsreglementsänderungen sind im Bundesgesetz vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt (LFG; SR 748.0) und den zugehörigen Verordnungen des Bundes geregelt. Bevor die Flughafen Zürich AG (FZAG) die entsprechenden Gesuche bei der zuständigen Bundesstelle einreichen kann, muss der Regierungsrat darüber beschliessen, sofern es sich um Gesuche an den Bund um Änderungen der Lage und Länge der Pisten oder um Änderungen des Betriebsreglements mit wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung handelt (vgl. § 19 Abs. 1 Flughafengesetz vom 12. Juli 1999 [LS 748.1]). Mit diesen sogenannten Instruktionsbeschlüssen erteilt der Regierungsrat der Staatsvertretung im Verwaltungsrat Weisungen. Gemäss den Statuten und dem Organisationsreglement der FZAG kommt der Vertretung des Kantons Zürich bei diesen Verwaltungsratsbeschlüssen zudem ein Vetorecht zu.

Vorliegend geht es jedoch nicht um einen der soeben beschriebenen Tatbestände. Die fragliche Plangenehmigungsverfügung der zuständigen Bundesstelle erfolgte vielmehr im Zusammenhang mit einer lediglich vorübergehenden Anpassung des Betriebs, und zwar während der von März bis August 2016 dauernden Bauarbeiten auf den Rollwegen zur Piste 34. Die Bauarbeiten am Rollweg «E9» schränken dabei die Benützung der Piste 34 für Starts schwerer, viermotoriger Langstreckenflugzeuge ein. Sofern diese Flugzeuge beim Start Richtung Norden die volle Länge der Piste 34 benötigen, müssen sie vor dem Start auf der Piste 34 rund 500 m bis zum Pistenanfang zurückrollen. Dies verzögert die Starts

um einige Minuten, ist aber so lange betrieblich praktikabel, als die (zumeist abendlichen) Anflüge von Osten her auf die Piste 28 geführt werden können. Müssen aber wegen der Wetterbedingungen die Anflüge ausnahmsweise von Süden her auf die Piste 34 geführt werden, kann dies die Starts bzw. die Landungen erheblich verzögern und somit den Flugbetrieb zu stark beeinträchtigen. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass die daraus entstehenden zusätzlichen Verspätungen sich wiederum negativ auf die Einhaltung der siebenstündigen Nachtruhe (23.00 Uhr bis 6.00 Uhr) auswirken würden.

Bei dieser Ausgangslage hat die FZAG gestützt auf Art. 18 Abs. 3 des geltenden Betriebsreglements (vBR) und Art. 27 der Verordnung vom 23. November 1994 über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL; SR 748.131.1) Skyguide und SWISS ermächtigt, während der Bauarbeiten bei Südanflügen auf Piste 34 die schweren, viermotorigen Langstreckenflugzeuge zur Sicherstellung des ordentlichen Flugbetriebs auf Piste 32 starten zu lassen. Da diese Flugzeuge die Mindesthöhe beim Überflugpunkt «D4 KLO» nicht einhalten können, ist es aus technischer und betrieblicher Sicht notwendig, die Ausnahmebestimmung, wie sie für Starts auf Piste 34 gilt, analog bei den Starts auf Piste 32 anzuwenden.

Eine nur vorübergehende Änderung des Flugbetriebs während einer Bauphase, wie soeben beschrieben, fällt nicht unter § 19 Abs. 1 des Flughafengesetzes und bedeutet keine Änderung des Betriebsreglements mit wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung. Aus diesem Grund war das Verfahren gemäss § 19 Abs. 1 des Flughafengesetzes nicht anzuwenden. Somit steht fest, dass der Regierungsrat nicht über die vorübergehende Änderung des Flugbetriebs informiert war und auch nicht informiert werden musste. Vielmehr lud der Bund die kantonalen Fachstellen und weitere betroffene Akteure im ordentlichen Plangenehmigungsverfahren gemäss Art. 37 ff. LFG zur Stellungnahme ein. Seitens des Kantons Zürich nahm die Fachstelle Lärmschutz der Baudirektion am 2. September 2015 Stellung. Sie stellte zwar fest, dass die geringere Mindesthöhe bei Starts auf der Piste 32 in gewissen Gebieten im Norden des Flughafens eine höhere Lärmbelastung zur Folge haben würde. Die FZAG führte in ihrem Gesuch aber verschiedene Massnahmen auf, welche die negativen Auswirkungen durch die Herabsetzung der Mindesthöhe möglichst gering halten sollten. Die Fachstelle Lärmschutz kam deshalb zum Schluss, dass das Projekt umweltverträglich umgesetzt werden könne.

Der Vollständigkeit halber ist darauf hinzuweisen, dass die FZAG im Rahmen des Gesuchs zum Betriebsreglement 2014 vom 25. Oktober 2013 eine Anpassung für Abflugrouten ab Piste 32 beantragt hat. Demgemäss soll zukünftig die bisher nur für Piste 34 geltende Ausnahmebestimmung allgemein auch für Abflüge von schweren viermotorigen Flugzeugen auf

der Piste 32 gelten, d. h. also grundsätzlich für alle Starts auf der Piste 32 (insbesondere auch beim häufiger angewendeten Ostkonzept). Der Regierungsrat hatte dieser Änderung mit Beschluss Nr. 1133/2013 gestützt auf § 19 Abs. 1 des Flughafengesetzes (Instruktion der Staatsvertretung im FZAG-Verwaltungsrat) vorgängig zugestimmt. Für den Regierungsrat war es dabei von grosser Bedeutung, dass diese Massnahme geeignet ist, in den lärmsensiblen Tagesrandzeiten Verspätungen zu vermeiden und damit die Einhaltung der siebenstündigen Nachtruhe zu unterstützen. Da das Gesuch der FZAG zum Betriebsreglement 2014 auf Bundesebene aber noch nicht bewilligt worden ist, ist diese Änderung noch nicht in Kraft.

Zu Frage 2:

Gemäss Organisationsreglement der FZAG werden Plangenehmigungsgesuche, die eine Änderung von Lage und Länge der Pisten betreffen oder einer Umweltverträglichkeitsprüfung bzw. Lärmberichterstattung unterstehen, sowie Änderungen des Betriebsreglements mit wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung durch den Verwaltungsrat der FZAG verabschiedet. So ist die Mitwirkung des Regierungsrates über die Staatsvertretung im Verwaltungsrat der FZAG für die in § 19 des Flughafengesetzes vorgesehenen Geschäfte geregelt.

Um die frühzeitige Einbindung der Volkswirtschaftsdirektion bei Betriebsreglementsänderungen mit wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung sicherzustellen, findet zwischen den zuständigen Fachpersonen der Volkswirtschaftsdirektion und der Abteilung Lärm & Verfahren der FZAG mehrmals jährlich ein Austausch über alle anstehenden Projekte statt. Dabei wird sowohl über die beabsichtigten Änderungen des Betriebsreglements als auch über Bauprojekte umfassend informiert, sodass die Volkswirtschaftsdirektion stets im Bild ist.

Betriebsreglementsänderungen mit wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung werden auf diese Weise frühzeitig identifiziert. Damit ist sichergestellt, dass einerseits die Volkswirtschaftsdirektorin in ihrer Rolle als Verwaltungsrätin der FZAG über die notwendigen Hintergrundinformationen verfügt und andererseits die gemäss Flughafengesetz erforderlichen Entscheide des Regierungsrates rechtzeitig vorbereitet werden können. Diese Organisation hat sich bewährt, weshalb sich die Information durch eine separate, unabhängige Stelle erübrigt.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi