

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 380/2003

Sitzung vom 11. Februar 2004

216. Anfrage (Bremsverfahren bei Südanflügen)

Kantonsrat Thomas Hardegger, Rümlang, hat am 1. Dezember 2003 folgende Anfrage eingereicht:

Die Einwohnerinnen und Einwohner der Pistenendgemeinden müssen feststellen, dass viele der die Piste 16/34 anfliegenden Maschinen nach dem Aufsetzen mittels Schubumkehr ihre Anhaltsstrecke verkürzen. Dabei entsteht für die flughafennahen Dorfteile eine grosse, unnötige Lärmbelastung – dies in den frühen Morgenstunden.

Die Schubumkehr ist eine Bremshilfe, die bei Sicherheitsproblemen eingesetzt werden darf, beispielsweise bei zu kurzen Pisten. Bei Anflügen auf die längste der drei Landebahnen, der Piste 16/34, ist dies nicht der Fall. Vielmehr entsteht der Verdacht, dass die Piloten zum Einsatz dieses Mittels ermuntert werden, damit die Piste schneller frei wird und der Rollweg zum Dock Midfield verkürzt wird. Letztlich dient das der Kapazitätserhöhung.

Es muss daran erinnert werden, dass die Gemeinden im Westen und die Stadt Kloten immer noch den Lärm von über zwei Dritteln der Startbewegungen erträgt. Dass mit den Südanflügen die Belastung unnötig erhöht wird, ist inakzeptabel.

Ich frage den Regierungsrat an:

1. Wie wird kontrolliert, ob das Bremsverfahren mittels Schubumkehr gerechtfertigt ist?
2. Wie viele Landungen von Südanflügen sind mit diesem Verfahren, wie viele normal erfolgt?
3. Welche Lärmwerte erreichen diese Landungen an der Messstelle Rümlang?
4. Wie gedenkt der Regierungsrat seine Verantwortung gemäss Flughafengesetz § 19 wahrzunehmen und dafür zu sorgen, dass diese ungerechtfertigte Lärmbelästigung verhindert wird?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Thomas Hardegger, Rümlang, wird wie folgt beantwortet:

Nachdem die Stimmberechtigten des Kantons Zürich der Verselbstständigung des Flughafens am 28. November 1999 zugestimmt haben und das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie

und Kommunikation (UVEK) die Betriebskonzession am 31. Mai 2001 an die Flughafen Zürich AG (FZAG) erteilt hat, liegen Kompetenz und Verantwortung für den Betrieb des Flughafens Zürich bei der FZAG. Dem Kanton obliegt die Aufsicht über die Einhaltung der An- und Abflugrouten und der Nachtflugordnung des Flughafens Zürich (§ 3 Abs. 1 Flughafengesetz, LS 748.1). Darüber hinaus verfügt die Staatsvertretung im Verwaltungsrat der FZAG über eine Sperrminorität bei Beschlüssen über Gesuche an den Bund über Änderungen der Lage und Länge der Pisten und bei Gesuchen um Änderungen des Betriebsreglements mit wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung (§ 10 Flughafengesetz). Die entsprechende Instruktion der Staatsvertretung erfolgt durch den Regierungsrat (§ 19 Abs. 1 Flughafengesetz). Bei Gesuchen an den Bund über Änderungen der Lage und Länge der Pisten muss die Weisung des Regierungsrates vom Kantonsrat in der Form eines referendumsfähigen Beschlusses genehmigt werden (§ 19 Abs. 2 Flughafengesetz).

Die vorliegende Anfrage betrifft die Kontrolle der Betriebsvorschriften für die Schubumkehr bei der Landung. Art. 35 des vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) am 31. Mai 2001 genehmigten (provisorischen) Betriebsreglements für den Flughafen Zürich lautet wie folgt: «Bei Schubumkehr darf die Leerlaufdrehzahl nur erhöht werden, wenn dies aus betrieblichen oder aus Sicherheitsgründen unumgänglich ist.» Diese Bestimmung, die im Übrigen mit gleichem Wortlaut bereits im (kantonalen) Betriebsreglement vom 19. August 1992 enthalten war (Anhang 2, § 7), gestattet also die Schubumkehr grundsätzlich, knüpft aber ein Überschreiten der Leerlaufdrehzahl an bestimmte Voraussetzungen.

Entgegen der in Ziffer 4 der Anfrage gemachten Andeutung betrifft die vorliegend zu beantwortende Frage also nicht das besondere Weisungsrecht des Staates im Sinne von § 19 des Flughafengesetzes, sondern die Handhabung einer Bestimmung des geltenden Betriebsreglements (Art. 35) in der Praxis. Die Einhaltung dieser Bestimmung wird nicht durch die kantonale Fachstelle Flughafen und Luftverkehr überwacht, denn deren Aufsichtspflichten beschränken sich – wie erwähnt – gemäss § 3 des Flughafengesetzes auf die Einhaltung der An- und Abflugrouten und der Nachtflugordnung des Flughafens. Die Aufsicht liegt im vorliegenden Fall beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL). Dennoch hat die Volkswirtschaftsdirektion die Anfrage der Flughafenhalterin zur Stellungnahme unterbreitet und folgende Antwort erhalten:

«Bei Flugzeugen, die über eine Schubumkehr verfügen, wird die Schubumkehr im Landeanflug standardmässig gesetzt. Die Schubumkehr mit Leerlaufdrehzahl ist daher auch am Flughafen Zürich erlaubt. Gemäss

Art. 35 Betriebsreglement darf die Schubumkehr mit erhöhter Drehzahl jedoch zum Schutz der Flughafenanwohner nur aus betrieblichen oder aus Sicherheitsgründen eingesetzt werden. Diese Vorschrift muss von allen den Flughafen Zürich anfliegenden Piloten eingehalten werden. Für die Ahndung von Verstössen gegen das Betriebsreglement ist das Bundesamt für Zivilluftfahrt zuständig (Art. 139 Betriebsreglement).

Die Flughafen Zürich AG setzt sich für die Einhaltung der im Betriebsreglement verankerten Lärmbekämpfungsvorschriften ein, indem sie Fluggesellschaften, deren Piloten Lärmbekämpfungsvorschriften missachten, schriftlich zur Rechenschaft auffordert und in Einzelfällen fehlbare Piloten beim Bundesamt für Zivilluftfahrt verzeigt.

Bei dem erst Ende Oktober 2003 neu eingeführten Anflugverfahren auf die Piste 34 handelt es sich – anders als beim Anflugverfahren auf die Piste 16 – um einen Nichtpräzisionsanflug. Ausserdem verfügt die Piste 34 auf Grund des aus Lärmschutzgründen nach Norden versetzten Aufsetzpunktes (Landeschwelle) lediglich über eine Landedistanz von 3230 m und nicht über die volle Pistenlänge (3700 m) wie beim Anflug auf die Piste 16. Zudem verfügt die Landepiste 34 nicht wie die Piste 14 über Schnellabrollwege, welche es dem Piloten erlauben würden, die Piste mit hoher Geschwindigkeit zu verlassen. Bei einer Landung auf der Piste 34 muss das Flugzeug fast bis zum Stillstand abgebremst werden, um in einen Abrollweg einbiegen zu können. Die Piloten sind daher in Bezug auf die verfügbare Landedistanz der Piste und die erforderliche Bremsleistung des Flugzeuges noch im Erfahrungsaufbau, was dazu führen kann, dass die Schubumkehr mit höheren Drehzahlen allenfalls im Moment öfters eingesetzt werden muss. Ob aus Sicherheitsgründen vom Einsatz der Schubumkehr mit erhöhter Drehzahl Gebrauch gemacht werden muss, entscheidet letztlich jedoch der Pilot. Er allein ist für die sichere Landung auf der Piste 34 verantwortlich.

Eine Stichprobe der an der Lärmmessstelle Rümlang gemessenen Werte zeigt folgendes Bild: Die Mehrzahl der Landungen auf die Piste 34 zeigen Spitzenpegel in der Grössenordnung von 60 bis 65 dB(A). Einzelne Landungen hingegen erzeugen Lärmspitzenpegel von 70 bis 75 dB(A). Welche Piloten bei der Landung von der Schubumkehr mit erhöhter Drehzahl Gebrauch machen, ist jedoch nur sehr schwer überprüfbar. Für die zweifelsfreie Bestimmung müssten die Cockpit-Daten jedes einzelnen Flugzeuges verfügbar gemacht werden. Zur Herausgabe dieser Daten durch die Fluggesellschaften besteht jedoch keine gesetzliche Verpflichtung.»

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi