

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 440/2004

Sitzung vom 16. Februar 2005

260. Anfrage (Abdrehpunkt startender Flugzeuge im Furttal)

Kantonsrat Marcel Burret, Regensdorf, hat am 6. Dezember 2004 folgende Anfrage eingereicht:

Vor mehr als zwei Jahren wurde die Verschiebung der Flugrouten im Furttal von verschiedenen Gemeinden moniert. Unique hat damals bestätigt, dass die ab Piste 28 startenden Flugzeuge eine südlichere Bahn als üblich fliegen, und dies als «nicht lärmrelevant» bezeichnet. In seiner Antwort vom 18. Dezember 2002 hat der Regierungsrat zugegeben, dass der Abdrehpunkt im Westen um knapp eine halbe Meile zum Flughafen hin zurückversetzt wurde. Bei momentan rund 100 000 Starts gegen Westen wird in dieser Abflugrichtung seit Jahren ausserhalb der Sicherheitszone geflogen. Durch «RELIEF» und die damit verbundene freie Pistenbenützung wird zudem ein zusätzliches Potenzial von 25 000 Weststarts geschaffen werden.

Ich ersuche den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wurde im Jahre 2004 eine erneute Änderung der Flugroute vorgenommen und stimmt es, dass die auf Piste 28 Richtung Westen startenden Flugzeuge vermehrt früher abdrehen und damit mit einer Linkskurve direkt über die dicht besiedelten Gemeindegebiete von Regensdorf und Dällikon fliegen?
2. Wie viele Einwohnerinnen und Einwohner im Westen des Flughafens leben neu innerhalb der Immissionsgrenzkurve?
3. Hat die Umweltbelastung in letzter Zeit für die insgesamt rund 25 000 Einwohnerinnen und Einwohner im Gebiet von Rümlang und im oberen Furttal zugenommen, und wie wird sie sich bei Realisierung von «RELIEF» im so genannten «Wilden Westen» des Flughafens verändern?
4. Wie wird überhaupt der Nahbereich des Flughafens definiert? Stimmt die Aussage, dass die Flugroute «I» in den letzten vier Jahren um 10 km verkürzt wurde?
5. Wie gross ist die Anzahl nach Westen startender Maschinen, die nach einer Linksvolte dann Richtung Süden fliegen und weiter nach Osten abdrehen und damit das obere Furttal doppelt so lange überfliegen und zusätzlich das Limmattal und den Westen der Stadt Zürich belärmen?
6. Wie gross ist der Anteil der Richtung Süden startenden Flugzeuge, die anschliessend in einer Rechtskurve nach Westen abdrehen?

7. Wie steht der Regierungsrat zu einem Startmanagement, das anstrebt, konsequenter in diejenige Flugrichtung zu starten, welche dem Ziel-flughafen entspricht, ohne 180°-Abdrehungen über der Flughafengebiet in genau die entgegengesetzte Richtung?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Marcel Bulet, Regensdorf, wird wie folgt beantwortet:

In seiner Beantwortung vom 24. November 2004 der Anfrage KR-Nr. 326/2004 hat der Regierungsrat dargelegt, welche Aufgaben, die im Bereich Flughafen und Luftverkehr anfallen, auch nach der Privatisierung des Flughafens «Angelegenheiten der staatlichen Verwaltung» im Sinne von § 30 des Kantonsratsgesetzes (LS 171.1) darstellen und damit Gegenstand von Anfragen sein können: Im Bereich des Luftverkehrs, soweit es sich dabei um öffentlichen Verkehr handelt, können darunter allgemein verkehrspolitische und verkehrswirtschaftliche Fragen fallen. Was den Flughafen Zürich im Besonderen betrifft, fallen gemäss Flughafengesetz (LS 748.1) unter die Angelegenheiten der staatlichen Verwaltung neben den Aufgaben allgemein politischer Natur, die sich aus den §§ 1 (Grundsatz) und 4 (Konsultative Konferenz) ergeben oder aus diesen Bestimmungen indirekt abgeleitet werden können, die durch das Amt für Verkehr wahrgenommene Aufsicht über die Einhaltung der An- und Abflugrouten und der Nachtsperreordnung gemäss § 3 des Flughafengesetzes. Festlegungen oder Änderungen von An- und Abflugwegen und -verfahren fallen nach der Privatisierung des Flughafens nur dann in den Aufgabenbereich des Regierungsrates, wenn sie wesentliche Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung haben und deshalb gemäss §§ 10 und 19 Abs. 1 des Flughafengesetzes der Sperrminorität der Staatsvertretung unterliegen. Die Beantwortung der heutigen Fragen erfolgt unter Berücksichtigung dieser allgemeinen Grundsätze. Die vierte Frage ist deshalb direkt an die Flughafen Zürich AG (FZAG) als Flughafenbetreiberin und Skyguide (Flugsicherung) zu richten.

Zu Frage 1:

Im Jahr 2004 wurde keine Änderung an den von Piste 28 wegführenden Flugrouten vorgenommen. Der Hauptgrund, weshalb die in Richtung Westen startenden Flugzeuge vermehrt früher abdrehen, liegt darin, dass es sich dabei meist um Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge neuerer Bauart handelt, die über gute Steigeigenschaften verfügen und beim Erreichen von 5000 Fuss (etwa 1500 m) über Meer von den publizierten Abflugrouten abweichen dürfen. Es ist davon auszugehen, dass dieser Umstand auch Anlass für die Frage 4 war.

Zu Frage 2:

Die FZAG hat die Entwicklung der Fluglärmbelastung zwischen 2000 und 2003 von der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (EMPA), Dübendorf, berechnen lassen. Dabei wurde festgestellt, dass die von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Flächen in diesem Zeitraum auch im Westen des Flughafens deutlich kleiner geworden sind (Basis der Beurteilung sind die Belastungsgrenzwerte gemäss Anhang 5 der Lärmschutzverordnung des Bundes, SR 814.41, für die Empfindlichkeitsstufe II). Folglich kann davon ausgegangen werden, dass im Westen keine Bevölkerungsteile neu von Immissionsgrenzwertüberschreitungen betroffen sind.

Zu Frage 3:

Im Rahmen des Projekts RELIEF wurden für einen kurz- bis mittelfristigen Zeithorizont die theoretischen Einsatzminima und -maxima der Betriebskonzepte «Nord» (Landungen aus Norden, Starts nach Westen und Süden) und «Ost» (Landungen aus Osten, Starts nach Norden) umschrieben. Das Konzept «Nord» kann demnach während 25% bis 90%, das Konzept «Ost» während 5% bis 70% der Betriebszeit angewendet werden. Die Fluglärmrechnungen der EMPA, die im Rahmen des Projekts vorgenommen wurden, zeigen, dass ein Flugbetrieb, bei dem vermehrt das Konzept «Ost» zum Einsatz gelangen würde, für die Bevölkerung im Westen des Flughafens eine Verringerung der Fluglärmbelastung zur Folge hätte. Der Regierungsrat hat am 15. Dezember 2004 eine politische Beurteilung der RELIEF-Ergebnisse vorgenommen. Die Medien und die Öffentlichkeit wurden am 18. Januar 2005 darüber informiert. Im Rahmen dieser Beurteilung hat der Regierungsrat diejenigen Expertenvorschläge aus dem Projekt RELIEF ausgewählt, die im Rahmen des anlaufenden SIL- und Richtplanprozesses weiterverfolgt und vertieft untersucht werden sollen. Der Regierungsrat erachtet die von den Experten vorgeschlagene Kombination der beiden Konzepte «Nord» und «Ost» als weiterzuverfolgenden Ansatz, lehnt jedoch einen maximalen Einsatz des Konzepts «Ost» ebenso ab wie eine allenfalls mögliche Kapazitätssteigerung. Ob der vermehrte Einsatz des Konzepts «Ost» letztlich der kommenden, vertieften fachtechnischen Überprüfung im Rahmen des SIL-Prozesses standhalten wird, wird sich weisen.

Zu Frage 5:

Mit der Frage nach der «Anzahl nach Westen startenden Maschinen, die nach einer Linksvolte dann Richtung Süden fliegen und weiter nach Osten abdrehen» kann nur die so genannte Route I gemeint sein. Auf ihr wurden im Jahr 2003 knapp 35 000 Starts abgewickelt.

Zu Frage 6:

«Richtung Süden startende Flugzeuge, die anschliessend in einer Rechtskurve nach Westen abdrehen», gibt es nicht. Sämtliche auf Piste 16 nach Süden startenden Flugzeuge drehen nach dem Start eine Linkskurve nach Osten. Flugzeuge mit westlichen Destinationen fliegen danach über den Flugplatz nach Westen. Auf dieser so genannten Route E waren 2003 gut 9000 Starts zu verzeichnen.

Zu Frage 7:

Aus ökologischer und ökonomischer Sicht wäre es begrüssenswert, wenn ein Flugzeug stets in jene Himmelsrichtung starten könnte, in der auch die Destination des betreffenden Kurses liegt. Dies ist beim Flughafen Zürich jedoch schon deshalb nicht immer möglich, weil jedes Betriebskonzept nicht nur auf die Ab-, sondern auch auf die Anflugverfahren Rücksicht nehmen muss. Im Sinne der Flughafenpolitik des Regierungsrates vom 15. September 2004 ist im kommenden SIL-Prozess anzustreben, dass das Betriebsregime sowohl die Anforderungen an den Schutz der Bevölkerung als auch diejenigen an den Flughafenbetrieb bestmöglich berücksichtigt und ausgleicht. Die Möglichkeit, Starts auf die Destination der einzelnen Kurse auszurichten, ist dabei nur eines von zahlreichen zu berücksichtigenden Anliegen.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi