

Sitzung vom 8. März 1995

**699. Postulat (Begrenzung der Flugbewegungen über Siedlungsgebieten)**

Kantonsrätin Helen Kunz, Opfikon, und Mitunterzeichnende haben am 17. Januar 1995 folgendes Postulat eingereicht und schriftlich begründet:

Der Regierungsrat wird eingeladen, durch eine Änderung des Betriebsreglementes des Flughafens Zürich dafür zu sorgen, dass über demselben Siedlungsgebiet höchstens 150 Bewegungen pro Tag erfolgen. Dabei sind auch die Bewegungen des Militärflugplatzes Dübendorf einzubeziehen. Die bestehenden Beschränkungen zur Sicherung der Nachtruhe sind beizubehalten.

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Helen Kunz, Opfikon, und Mitunterzeichnende wird wie folgt Stellung genommen:

Das Luftverkehrsaufkommen in Zürich ist im Laufe der vergangenen Jahre und Jahrzehnte stetig angewachsen; als Folge davon musste die Flughafeninfrastruktur im Zuge von mehreren Bauetappen vergrössert werden. Parallel zum Wachstum des Luftverkehrs hat sich auch das Siedlungsgebiet rund um den Flughafen stark ausgedehnt. Dies ist nicht zuletzt darauf zurückzuführen, dass das Luftverkehrszentrum ein attraktiver Arbeitgeber und ein wichtiger Standortfaktor für die Wirtschaft ist: Nicht nur ein Grossteil der am Flughafen tätigen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nahm im Laufe der Zeit in dessen Umgebung Wohnsitz, auch Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe siedelten sich vermehrt hier an. Diese Entwicklung hat zur Folge, dass immer mehr Menschen in der näheren und fernerer Umgebung des Flughafens auch von den negativen Auswirkungen des Luftverkehrs, vorab vom Fluglärm, betroffen sind.

Fluglärmbeeinträchtigungen treten in allererster Linie beim Start, in geringerem Masse auch bei der Landung und beim Überflug auf. Der Flughafen Zürich verzeichnete 1994 rund 242500 Flugbewegungen, also je etwa 121250 Starts und Landungen. Als Hauptstartpiste dient die Westpiste (Piste 28), auf der im vergangenen Jahr rund 94100 Starts erfolgten (entsprechend etwa 78% aller Abflüge), während auf der Blindlandepiste (Piste 16) Richtung Süden rund 16500 Flugzeuge starteten (14% aller Starts). Landungen erfolgen praktisch ausschliesslich aus Norden auf der sogenannten V- und auf der Blindlandepiste (Pisten 14 und 16); hier landeten im vergangenen Jahr etwa 92300 bzw. 20000 Flugzeuge (rund 93% aller Landungen). Diesem Pistenbenützungskonzept entsprechend lassen sich im wesentlichen drei von Fluglärm betroffene, flughafennahe Siedlungsgebiete unterscheiden (die folgende, nur mehr grobe Unterteilung richtet sich nicht nach dem Fluglärmbeeinträchtigungsmass NNI [Noise and Number Index], auf dem die Lärmzonenpläne basieren; sie umfasst, der allgemeinen Stossrichtung des Postulats folgend, vielmehr und unabhängig von diesem Belastungsmass die von den Starts und Landungen effektiv betroffenen Gemeinwesen): Im Norden (im folgenden Siedlungsgebiet Nord) sind dies die Gemeinden Weiach, Stadel, Hochfelden und Höri, im Westen (Siedlungsgebiet West) die Gemeinden bzw. Städte Rümlang, Niederhasli (vor allem der Ortsteil Oberhasli), Oberglatt, Regensdorf (insbesondere die Ortsteile Watt und Adlikon), Dällikon und die Gemeinden des oberen Limmattals (vor allem Oetwil a.d.L. und Geroldswil) sowie die nördlichen Quartiere der Stadt Zürich und im Süden (Siedlungsgebiet Süd) die Städte Opfikon, Wallisellen und Kloten sowie die Gemeinden Dietlikon und Bassersdorf. Nebst diesen flughafennahen, vom Fluglärm primär betroffenen Siedlungsgebieten sind, wenn auch in der Regel in geringerem Masse,

noch weitere Gegenden sowohl im Kanton Zürich und in den angrenzenden Kantonen als auch im süddeutschen Raum von Lärmimmissionen betroffen.

Das Postulat verlangt eine Begrenzung der Zahl der Starts und Landungen auf höchstens 150 Bewegungen pro Tag und Siedlungsgebiet. Dies hätte zur Folge, dass z.B. auf der Hauptstartpiste 28 höchstens noch diese 150 Starts pro Tag erfolgen könnten. Tatsächlich würde sich diese Zahl jedoch noch weiter reduzieren, da vor allem die schweren Langstreckenflugzeuge, die nach den im Westen gelegenen Destinationen (vor allem USA) fliegen, aus Sicherheitsgründen häufig auf der wesentlich längeren Piste 16 starten, vorerst also das Siedlungsgebiet Süd berühren, nach einer Linkskurve über dem Hardwald den Flughafen und anschliessend auch noch das Siedlungsgebiet West überfliegen. Derartige Starts (1994 rund 14 Bewegungen pro Tag) würden sowohl das «Konto» des Siedlungsgebietes Süd als auch dasjenige des Siedlungsgebietes West beschlagen, da das Postulat keine Unterscheidung zwischen lärmrelevanten und nicht lärmrelevanten Flugbewegungen macht (anders als z.B. der NNI, in den lediglich Lärmpegel von mehr als 68 Dezibel [A] einfließen). Umgekehrt drehen diejenigen Flugzeuge, die zwar auf der Piste 28 Richtung Westen starten, aber nach östlichen Destinationen unterwegs sind (1994 rund 120 Starts pro Tag), in der Regel über dem Furttal ab und überfliegen zumindest teilweise das Siedlungsgebiet Süd, so dass auch dieses Bewegungskontingent entsprechend reduziert werden müsste. Zu einer weiteren Kapazitätsreduktion würde der Umstand führen, dass gemäss Postulat die vom Militärflugplatz Dübendorf ausgehenden Flugbewegungen ebenfalls zu berücksichtigen sind. Für das Siedlungsgebiet Süd würde dies bedeuten, dass die auch über Wallisellen und Dietlikon hörbaren, rund 27 militärischen Flugbewegungen pro Tag das «Konto» des zivilen Luftverkehrs in dieser Gegend auf etwa 123 Bewegungen pro Tag reduzieren würde (Stand 1994; dabei ist berücksichtigt, dass in Dübendorf an den Wochenenden und Feiertagen kein Flugbetrieb stattfindet). Mit Bezug auf die Starts hätte das Postulat somit zur Folge, dass die rund 111000 Abflüge, welche im vergangenen Jahr auf den beiden wichtigsten Abflugachsen abgewickelt wurden, inskünftig auf etwa 95000 pro Jahr reduziert werden müssten (150 minus 14 [Piste 28] plus 150 minus 27 [Piste 16] mal 365; nicht berücksichtigt sind dabei die obenerwähnten Starts auf der Westpiste nach östlichen Destinationen, die teilweise auch das Siedlungsgebiet Süd tangieren und dessen Bewegungskontingent weiter reduzieren). Noch einschneidender würde die Situation mit Bezug auf die Landungen aussehen. Diese erfolgen am Flughafen Zürich unter normalen meteorologischen Bedingungen vor allem auf der Piste 14, zum Teil auch auf der Piste 16. Da sich die Anflugwege jedoch über den Gemeinden Stadel, Hochfelden und Höri vereinigen, könnten über dem Siedlungsgebiet Nord inskünftig anstatt wie bisher etwa 310 nicht einmal mehr halb so viele Landungen pro Tag durchgeführt werden. Landungen wären grundsätzlich zwar auch auf anderen Pisten möglich (z.B. auf den Pisten 28 und 32), doch würden derartige Lösungen einerseits wiederum Siedlungsgebiete beeinträchtigen, die bereits von Fluglärm (Starts) belastet sind, andererseits wären sie aus operationeller Sicht den heute bestehenden Landeverfahren auch nicht annähernd ebenbürtig (Beschränkungen durch die Hindernisebenen; beschränkte Nutzbarkeit bei schlechten Sichtverhältnissen).

Abschliessend soll ein anderer, rein theoretischer Ansatz verdeutlichen, welche Konsequenzen das Postulat auf die Start- und Landekapazität des Flughafens Zürich hätte: Da die Zahl der Landungen derjenigen der Abflüge entspricht und da der vorliegende Vorstoss die Zahl jener (Landungen können, wie erwähnt, praktisch nur über das Siedlungsgebiet Nord erfolgen) auf 150 pro Tag beschränken will, könnten grundsätzlich auch lediglich noch 150 Abflüge, mithin also bloss noch 300 Bewegungen pro Tag oder rund 110000 Bewegungen pro Jahr, erfolgen. Dies würde im Vergleich zum vergangenen Jahr einer Halbierung der Zahl der Starts und Landungen gleichkommen.

Aus dem Gesagten geht hervor, dass das Postulat eine, wenn auch nicht ganz genau quantifizierbare, grundsätzlich jedoch äusserst einschneidende Herabsetzung der Flugbewegungen zur Folge hätte. Nachdem sich der Zürcher Souverän jedoch anlässlich der Abstimmung über die «Volksinitiative für massvollen Flugverkehr» am 26. September 1993 deutlich nur schon gegen die damals geforderte Plafonierung der Flugbewegungen ausgesprochen hat, kann der aus dem Postulat resultierenden drastischen Reduktion der Starts

und Landungen keinesfalls zugestimmt werden. Dies um so weniger, als der Regierungsrat mit der in die Wege geleiteten 5. Bauetappe am Flughafen Zürich den Willen bekundet hat, dem für die Zukunft prognostizierten Verkehrswachstum die notwendige Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Auch in diesem Rahmen ist jedoch gewährleistet, dass dem Umweltschutz, also auch dem Fluglärm, die ihm gebührende Beachtung geschenkt wird.

Der Regierungsrat beantragt deshalb dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
Roggwiller