

Sitzung vom 28. Januar 1998

233. Anfrage (Fluglärm über Winterthur)

Kantonsrat Willy Germann, Winterthur, hat am 3. November 1997 folgende Anfrage eingereicht:

Der Umweltbericht des Winterthurer Stadtrates beweist, dass das Wachstum des Flugverkehrs vor allem den Winterthurer Kreisen Wülflingen und Veltheim eine deutliche Zunahme des Fluglärms gebracht hat.

Die Bevölkerung der betroffenen Stadtkreise beklagt nicht bloss die zunehmenden Flugbewegungen, sondern auch die oft markant tiefere Flughöhe, die Nichteinhaltung der Flugroute sowie die ungenügende Information über die «schleichende» Öffnung der Flugroute F Richtung Nordost und vor allem die Verdreifachung der Starts auf Piste 16 Richtung Winterthur innerhalb eines Jahres.

Ich frage den Regierungsrat an:

1. Erachtet die Regierung die Zunahme der Lärmbelastung im Westen der Stadt Winterthur angesichts der bereits vorhandenen Lärmimmissionen (A1 und Salomon-Hirzel-Strasse) als zumutbar?
2. Wurden die Gemeindeexekutiven sowie die betroffene Bevölkerung über die 4. Welle und über den Versuch zwischen Juli und Oktober 1997 vorzeitig informiert? Wer veranlasste eigentlich diesen Versuch?
3. Wie lassen sich die teils markant tieferen Überflüge und die Abweichungen von der Flugroute über Winterthur erklären?
4. Welchen Anteil hat der eigentliche Freizeitverkehr (mit teils lärmigen Chartermaschinen) an den zusätzlichen Flugbewegungen über Winterthur?
5. Ist der Regierungsrat bereit, darauf zu verzichten, die erwähnten Versuchsanordnungen auf der Flugroute F (Frequenzsteigerung) definitiv zu erklären?
6. Was ist an Flugbewegungen auf der Flugroute F in den nächsten Jahren zu erwarten, so u.a. im Zusammenhang mit dem Flughafenausbau?
7. Ist der Regierungsrat bereit, zusammen mit andern Behörden und Organisationen dahingehend zu wirken, dass der stark angewachsene Freizeitverkehr (Billigflüge) vermindert werden kann oder zumindest nicht weiter anwächst?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Willy Germann, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

1990 und 1995 führte die Abteilung Fluglärmbekämpfung der Flughafendirektion Zürich in Winterthur-Wülflingen während jeweils einer Woche Fluglärmmessungen durch. Diese zeigten tagsüber eine Gesamtlärmbelastung von 54,5 Leq¹ (1990) bzw. 54 Leq (1995); der Fluglärmbelastungsanteil konnte 1990 überhaupt nicht ausgewiesen werden und betrug 1995 ganze 24 NNI². Zum Vergleich: 1995 wurde in der Gemeinde Rümlang, welche unter der Hauptstartpiste 28 liegt, tagsüber eine Gesamtlärmbelastung von 71,6 Leq und eine Fluglärmbelastung von 53,8 NNI gemessen (die entsprechenden Werte für Opfikon lagen bei 60,7 Leq bzw. 50,6 NNI). Berücksichtigt man weiter den Umstand, dass beim Leq eine Zunahme um rund 3 und beim NNI eine solche um etwa 4,5 Punkte eine Verdoppelung der subjektiv wahrgenommenen Lärmbelastung bedeuten, so zeigt es sich, dass sowohl die Gesamt- als auch die Fluglärmbelastung in der näheren Flughafenumgebung doch wesentlich grösser ist als in Winterthur-Wülflingen. Hier kann jedenfalls nach keinem amtlichen Beurteilungskriterium auch nur annähernd von einer unzumutbaren Fluglärmbelastung gesprochen werden. Dass der Lärm von Flugzeugen individuell selbst unter solchen Bedingungen als störend empfunden werden kann, liegt in der Natur der menschlichen Wahrnehmung und der subjektiven Beurteilung von Schallereignissen als Lärm.

Die Streuung, welche die Flugspuren im Raum Winterthur bezüglich Höhe und seitlicher Distanz von den theoretischen Abflugrouten aufweisen, ist gross. Das rührt einerseits daher, dass Flugzeuge, die Winterthur überfliegen, sowohl ab Piste 28 als auch ab Piste 16

starten. Je länger aber der vor dem Raum Winterthur zurückgelegte Weg ist (was nach einem Start auf der Westpiste[28] im Vergleich zu einem Start auf Piste 16 der Fall ist), um so höher überfliegen die Maschinen Winterthur in aller Regel. Zum andern sind die Startgewichte der Flugzeuge sehr unterschiedlich. Schwere Maschinen (wie beispielsweise die B747 [Jumbo-Jet] der Swissair), welche ab Piste 16 starten, erreichen im Raume Winterthur eine wesentlich geringere Höhe als beispielsweise ein Mittelstreckenflugzeug des Typs A320, das unter gleichen Bedingungen von derselben Piste aus startet. Nur nebenbei sei angefügt, dass die Swissair eine Umstrukturierung ihrer Langstreckenflotte eingeleitet hat, so dass die Flugzeuge der Typen B747 und MD11 um die bzw. kurz nach der Jahrhundertwende aus dem Verkehr gezogen und durch die leiseren, steigfähigeren A330 bzw. A340 ersetzt werden. Die seitliche Streuung ist auf die Art der Navigation sowie auf die im Betriebsreglement verankerte Möglichkeit der Flugsicherung zurückzuführen, die Maschinen ab einer Höhe von 5000 Fuss (entsprechend rund 1500 m) ü.M. von den vorgeschriebenen Standardabflugrouten wegzunehmen und direkt zu einem weiter entfernt liegenden Funkfeuer bzw. Navigationspunkt zu führen. Abweichungen von Flugrouten im Sinne der Verletzungen von Vorschriften kommen selten vor. Sie werden durch die permanente, radargestützte Flugwegüberwachung der Flughafendirektion Zürich erfasst. Gegen die verantwortlichen Piloten wird ein Untersuchungsverfahren eingeleitet.

Der Begriff «Freizeitverkehr» ist nicht definiert. In Abgrenzung zum Linienverkehr wird darunter einerseits der gewerbsmässige Nichtlinienverkehr, auch Charterverkehr genannt, verstanden. Der Anteil des Charterverkehrs am Gesamtverkehr betrug 1996 etwa 8%, was rund 21200 Bewegungen (Starts und Landungen) entspricht. Davon führten rund 5000 Abflüge über die Region Winterthur nach nördlichen und östlichen Destinationen. Charterflüge werden oft in Zusammenhang mit besonders lauten Flugzeugen gebracht. Während dieser Zusammenhang früher tatsächlich bestand, verfügt die grosse Mehrheit der heute in Zürich verkehrenden Chartergesellschaften in der Regel über einen lärmässig mindestens ebenso vorteilhaften Maschinenpark wie die Liniengesellschaften. Unter den Begriff «Freizeitverkehr» werden nebst dem Charterverkehr auch die nach Sichtflugregeln navigierenden kleinen Propellermaschinen der Sportfliegerei subsumiert. Der Anteil dieses Verkehrsegmentes ist auf dem Flughafen Zürich seit Jahren rückläufig. 1996 erfolgten noch rund 9000 Bewegungen von Flächenflugzeugen nach Sichtflugregeln. Eine Richtung Osten führende Sichtflugroute liegt nord-nordwestlich der Stadt Winterthur. Sie verbindet den Meldepunkt Embrach mit jenem von Winterthur (ungefähr bei der Zusammenführung der A1 und der A4) und führt weiter nach Attikon. Der Lärm, der durch diese Maschinen verursacht wird, spielt, obwohl selbstverständlich auch er stören kann, eine ausgesprochen untergeordnete Rolle.

Im Zusammenhang mit der Forderung nach einem Verbot der sogenannten «Billigflüge» ist an Art. 2 Abs. 1 der Betriebskonzession zu erinnern. Diese Bestimmung verpflichtet den Flughafenhalter, seine Anlagen allen im internen und internationalen Luftverkehr zugelassenen Luftfahrzeugen zur Verfügung zu stellen. Eine Reduktion oder eine Plafonierung bestimmter Kategorien von Luftverkehrsteilnehmern könnte also einzig der Bund aussprechen. Der Regierungsrat hat indessen – solange keine Ausweichmöglichkeiten bestehen – keinen Anlass, beim Bund zu intervenieren.

Das auf der Flugroute F stattfindende Verkehrsaufkommen – auf ihr werden gut 10% aller Instrumentenabflüge abgewickelt – wird durch die Entwicklung des Gesamtverkehrs bestimmt. Dieses ist weniger abhängig vom Flughafenausbau als vielmehr vom Angebot und der Nachfrage nach Flugverkehrsleistungen. Dabei spielt die Marktstrategie der Swissair, der der Flughafen Zürich bekanntlich als Heimatbasis dient, eine entscheidende Rolle. Gegenwärtig deutet alles darauf hin, dass in unmittelbarer Zukunft kein Wachstumsstopp zu erwarten ist. Gegenüber 1997 dürfte das Verkehrsangebot der SAirLines 1998 um rund 7% anwachsen.

Der Flughafenhalter wurde von der Swissair im Laufe des Frühjahrs 1996 über die Einführung des neuen Flugplankonzepts (sogenannte 4. Welle), welches mit dem Winterflugplan 1996/97 wirksam werden sollte, in Kenntnis gesetzt. Am 11. Juni orientierten Volkswirtschafts- und Flughafendirektion zusammen mit der Swissair die Behörden aus rund drei Dutzend Städten und Gemeinden rund um den Flughafen, den Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich (SBFZ), die Mitglieder der kantonalen Fluglärmkommission, Gemeinde- und Behördenvertreter aus Süddeutschland wie auch die Medien im Rahmen einer Informationsveranstaltung eingehend über die 4. Welle.

Was die Öffnung der Piste 16 für zusätzliche Starts nach Süden zwischen 13 und 14 Uhr anbetrifft, so wurde diese von der Volkswirtschaftsdirektion Mitte Juli 1997 verfügt, und zwar als Versuchsbetrieb für die Dauer der Sommerflugplanperiode 1997, die am 25. Oktober endete. Über diesen Schritt wurden damals die unmittelbar von dieser Massnahme betroffenen Gemeinwesen (Kloten, Opfikon, Wallisellen, Dietlikon und Bassersdorf) sowie der SBFZ, der Präsident der kantonalen Fluglärmkommission und das Landratsamt Waldshut informiert. Der Versuchsbetrieb ist am 25. Oktober 1997 abgelaufen und wird zurzeit ausgewertet. Sobald die entsprechenden Ergebnisse vorliegen, wird die Volkswirtschaftsdirektion entscheiden, ob zusätzliche Starts auf Piste 16 zu den genannten Zeiten inskünftig wieder ermöglicht werden sollen oder nicht.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi