

Sitzung vom 1. April 1998

777. Anfrage (Flughafen, Triebwerkklärm)

Kantonsrätin Helene Kunz, Opfikon, und Mitunterzeichnende haben am 19. Januar 1998 folgende Anfrage eingereicht:

Immer wieder klagen Leute aus Glattbrugg, Kloten und Rümlang über Triebwerkklärm ausserhalb der Flugbetriebszeiten (Nachtstunden).

Wir bitten den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Besteht die Möglichkeit, dass es sich dabei um Standläufe handelt)?
2. Wenn ja, wie ist dies möglich, da Standläufe mit Schalldämpfanlagen durchgeführt werden?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Helene Kunz, Opfikon, und Mitunterzeichnende wird wie folgt beantwortet:

Standläufe im Wertareal dürfen gemäss §16 Abs. 1 von Anhang 2 zum Betriebsreglement für den Flughafen Zürich vom 19. August 1992 grundsätzlich nur unter Verwendung von Schalldämpferanlagen durchgeführt werden. Zur Nachtzeit, d.h. zwischen 22.00 und 06.00 Uhr, sind Standläufe ohne Schalldämpfer nur mit Bewilligung des Verkehrsdienstes der Flughafendirektion Zürich und nur dann statthaft, wenn die Schalldämpferanlagen aus unvorhersehbaren technischen oder aus meteorologischen Gründen nicht verwendbar oder wenn sie für das betreffende Fluggzeugmuster nicht geeignet sind (Abs. 2 derselben Bestimmung). 1997 wurden zur Nachtzeit keine Standläufe ohne und insgesamt lediglich dreizehn unter Verwendung der Schalldämpferanlagen durchgeführt. Die Störung, welche in jüngster Zeit von Teilen der Bevölkerung rund um den Flughafen wahrgenommen wird, stammt mit grosser Wahrscheinlichkeit nicht von Standläufen, sondern von den bordeigenen, mit Kerosin betriebenen Hilfsaggregaten (Auxiliary Power Unit, APU) der Flugzeuge. Bekanntlich sind die beiden Terminals mit zentralen Energieversorgungsanlagen ausgerüstet, von denen die Flugzeuge während der Standzeiten am Boden Strom für die Energieversorgung und die Frischluftzufuhr beziehen. Flugzeuge, die an einem der beiden Terminals angedockt sind, haben ihren Strom von der zentralen Versorgungsanlage zu beziehen, dürfen ihre APU aus lufthygienischen Gründen (Vermeidung von Schadstoffemissionen) also nicht in Betrieb setzen. Flugzeuge auf offenen Standplätzen hingegen ist der Betrieb ihrer APU, wenn auch in zeitlicher Hinsicht beschränkt, erlaubt. Die zentrale Energieversorgungsanlage auf dem Terminal A wurde 1985 eingebaut. Sie ist heute überaltert und muss ersetzt werden, weshalb sie im vergangenen Oktober ausser Betrieb genommen wurde. Die Installation der neuen, von der SAirGroup erstellten, rund 13 Mio. Franken teuren Anlage wird bis zum Spätsommer dieses Jahres dauern. Bis dahin werden die am Fingerdock A aufgestellten Flugzeuge ihre APU während der Standzeiten laufen lassen müssen, was vor allem nachts, bei einem entsprechend tiefen Grundgeräusch je nach Windlage in einzelnen Gemeinden, hörbar ist. Der Informationsdienst des Flughafens Zürich (IFZ) hat die Öffentlichkeit Mitte Februar durch die Presse über diesen Sachverhalt informiert und um Verständnis für die dadurch verursachte Belästigung gebeten.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi