

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 389/2003

Sitzung vom 25. Februar 2004

### **259. Anfrage (Der Airbus A340 – eine Belastung für die Anwohnerinnen und Anwohner oder die Aktionärinnen und Aktionäre?)**

Kantonsrat Thomas Hardegger, Rümlang, hat am 8. Dezember 2003 folgende Anfrage eingereicht:

Seit dem 8. Juli 2003 steht das neue Flaggschiff der Swiss, der Airbus A340-313, im Linienbetrieb im Einsatz. Den besorgten Anwohnerinnen und Anwohnern ist der vierstrahlige Langstreckenjet, wegen seines tiefen Überfluges über die Wohngebiete nach dem Start, schnell aufgefallen. Die niedrige Flughöhe wirkt bedrohlich, und die geringere Lärmbelastung, die versprochen wurde, ist wegen der geringen Überflughöhe kaum spürbar.

Abklärungen haben ergeben, dass der A340 über eine schwache Steigleistung verfügt; so schwach, dass er in den Nachtrandstunden unter Volllast bei Starts nach Norden die vorgeschriebene Flughöhe von 3500 Fuss bei 4 Meilen ab Pistenende nicht erreicht. Um den A340 in den Nachtrandstunden einsetzen zu können, muss die Nutzlast reduziert werden.

Die «Investition in die Zukunft der Swiss» erweist sich wegen ihrer Leistungsschwäche als eine bedrohliche neue Lärmbelastung oder aber als eine wirtschaftliche Belastung für die Swiss.

Es stellen sich Fragen zu Mutmassungen und Gerüchten um die Beeinträchtigung der Sicherheit, um die Wirtschaftlichkeit wie auch um die Immissionen in der Flughafenregion.

Ich bitte deshalb den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Ist es richtig, dass der Airbus A340 beim Start eine längere Beschleunigungsstrecke braucht und über eine schwache Steigleistung verfügt?
2. Ist es richtig, dass der Airbus A340 in den Nachtrandstunden nicht voll besetzt werden kann, weil er sonst die vorgeschriebene Mindestüberflughöhe nicht erreicht?
3. Könnte der Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) eine Reglementsänderung beantragen, die einen tieferen Überflug der Wohngebiete im Norden auch in den Nachtrandstunden erlaubt oder die Startsperrung nach Süden ab 21.00 Uhr aufhebt?
4. Macht der Regierungsrat von seinem Weisungsrecht gemäss Flughafengesetz §19 Gebrauch, das unnötige Lärmbelastung durch die Betriebsreglementsänderung verhindert werden soll?

5. Welche Rechtsmittel bestehen gegen die Änderung solcher Reglemente? Werden die Gemeinden und der Schutzverband angehört? Wird das Reglement öffentlich aufgelegt?
6. Wie wird die zusätzliche Lärmbelastung gewertet? Wird mit der zu ersetzenden MD11 verglichen oder mit dem A340 mit einer Nutzlast, die die vorgeschriebene Flughöhe erreicht?
7. Wie setzt sich der Regierungsrat dafür ein, dass die Flughafen AG die Lärmgebühren so erhöht, dass es sich für die Fluggesellschaften lohnt, die Fluglärmbelastung so gering zu halten, wie das heute technisch möglich ist?
8. Wie wertet der Regierungsrat – der Kanton ist doch ein bedeutender Aktionär der Swiss – die Wahl des A340 als neues Langstreckenflugzeug? Wie beurteilt er grundsätzlich die Flugzeug-Beschaffungspolitik des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung angesichts der Restrukturierung und des schleppenden Geschäftsganges?
9. Haben die Verzögerungen beim Embraer-Beschaffungsprogramm (die Presse berichtete von technischen Problemen) mit vergleichbaren Problemen zu tun?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion  
beschliesst der Regierungsrat:

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

Vorliegend werden verschiedene Fragen operationeller und flugtechnischer Art aufgeworfen, zu deren Beantwortung in erster Linie die Flughafen Zürich AG (FZAG) als Flughafenhalterin und die Swiss als Betreiberin des Airbus A340-300 zuständig und in der Lage sind. Deren Stellungnahmen kann im Wesentlichen Folgendes entnommen werden:

Swiss weist darauf hin, dass die von ihr eingesetzten Flugzeuge vom Typ Airbus A340-300 mit den Triebwerken CFM56-5C4/P zu den weltweit neuesten Flugzeugtypen gehörten und dem derzeit höchsten Stand der Technik entsprächen, insbesondere in Bezug auf Lärmverminderung und Treibstoffeffizienz. Der A340-300 erfülle, wie im Übrigen auch alle anderen Flugzeuge der Swiss-Flotte, bereits heute die Lärmemissionsgrenzwerte des neuesten, von der ICAO (International Civil Aviation Organization) geschaffenen, so genannten Kapitel 4, das per 1. Januar 2006 für neu zugelassene Flugzeuge gelten werde. Zudem verbräuche der A340-300 rund 10% weniger Kerosin pro angebotenen Tonnenkilometer, was vorab einen geringeren Schadstoffausstoss (insbesondere an NO<sub>x</sub>, Stickoxid) zur Folge habe. Swiss räumt ein, dass die Steigleistung ihres A340-300, verglichen mit derjenigen der MD11 mit den Triebwerken PW4462, etwas geringer sei. Grundsätzlich hätten Flug-

zeuge mit vier Motoren eine geringere Steigleistung als solche mit drei Motoren und diese wiederum eine geringere als zweimotorige. Dies rühre daher, dass bei jedem Flugzeug ein sicherer Start auch beim Ausfall eines Triebwerkes gewährleistet sein müsse. Ein dreistrahliges Flugzeug wie die MD11 sei deshalb sozusagen um 33%, ein vierstrahliges wie der A340-300 um 25% «übermotorisiert». Selbstverständlich erfülle aber auch der A340-300 hinsichtlich seiner Steigleistung ohne Einschränkungen und Vorbehalte sämtliche gesetzlichen Zertifizierungserfordernisse. Was die Beschleunigungsstrecke eines Flugzeuges betreffe, so sei diese abhängig von verschiedenen Faktoren wie z. B. vom Gewicht, vom Wetter und vom Pistenzustand. Bei maximalem Abfluggewicht und bei 6° C Aussentemperatur betrage die Startstrecke für einen A340-300 etwa 2700 m, für eine MD11 rund 3300 m.

Die FZAG bestätigt in ihrer Stellungnahme die Ausführungen der Swiss und weist aus operationeller Sicht auf Folgendes hin: Auf Grund seines, verglichen mit der MD11 geringeren Steigwinkels sei der A340-300 bei Volllast und wärmeren Temperaturen nicht in der Lage, bei 4 nautischen Meilen (etwa 7400 m) ab dem neben der Kreuzung der Piste 10/28 mit der Piste 16/34 gelegenen UKW-Drehfunkfeuers Klotten (VOR KLO) eine Höhe von 3500 Fuss (etwa 1050 m) über Meer zu erreichen. Gemäss dem entsprechenden, heute im AIP (Aeronautical Information Publication) Schweiz publizierten Abflugverfahren für Piste 34 bestehe indessen keine Vorschrift, wonach ein Flugzeug bei 4 nautischen Meilen ab dem UKW-Drehfunkfeuer Klotten zwingend eine Höhe von 3500 Fuss aufweisen müsse. Die heute publizierten Startverfahren würden von der A340-300 eingehalten.

Soweit die Stellungnahmen der Swiss und der FZAG zu den technischen Daten des A340-300 und den operationellen Aspekten seines Einsatzes. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass die Durchführungsverordnung der Bundesrepublik Deutschland vom 4. April 2003 zur Benützung des süddeutschen Luftraums ein rechtzeitiges Abdrehen der Flugzeuge vor der deutschen Grenze erfordert. Deshalb ist ein neues Abflugverfahren besonders für den Airbus A340 vorgesehen, das ermöglicht, dass Flugzeuge von diesem Typ den Kurvenflug bereits bei 4 nautischen Meilen einleiten können, unbeschadet der dannzumal erreichten bzw. nur unter Beachtung der aus Sicherheitsgründen (Hindernissfreiheit) erforderlichen Höhe.

Zur Frage der lärmässigen Auswirkungen dieser neuen Abflugroute hat die Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt, Dübendorf (EMPA), ein Gutachten erstellt. Dabei hat sie die Lärmbelastung der MD11 mit derjenigen des Airbus A340-300 verglichen. Die EMPA kommt zum Schluss, dass der Airbus A340-300 auch bei maxi-

malem Abfluggewicht trotz geringerer Steigleistung wegen seiner lärmgünstigeren Triebwerke am Boden eine geringere Lärmbelastung verursacht als die MD11. «Direkt unterhalb der Flugbahn beträgt die Pegeldifferenz 2 bis 3 dB und nimmt querab zur Flugbahn weiter zu. In einer Entfernung von 4 km querab zur Flugbahn beträgt die Differenz bis zu 8 dB. Einzig nach einer Flugdistanz von etwa 8 km wurden für beide Flugzeuge unmittelbar unterhalb der Flugbahn praktisch dieselben Pegel berechnet.» Zusammenfassend hält die EMPA Folgendes fest: «Da die ermittelte Pegeldifferenz zwischen der Lärmbelastung des A340 und der MD11 mehrheitlich bedeutend mehr als 2 dB beträgt, kann auch unter Berücksichtigung der Berechnungsunsicherheit eine erhöhte Lärmbelastung durch den A340 gegenüber der MD11 praktisch ausgeschlossen werden.» Daraus folgt, dass die neue Abflugroute von Piste 34 keine Änderung des Betriebsreglements «mit wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung» im Sinne der §§ 10 und 19 Abs. 1 des Flughafengesetzes (LS 748.1) darstellt.

Zu den verfahrensrechtlichen Aspekten von Betriebsreglementsänderungen nimmt das BAZL wie folgt Stellung: «Das Betriebsreglement und seine Änderungen müssen nach der Beschlussfassung durch den Flugplatzhalter – im vorliegenden Fall die Flughafen Zürich AG – dem BAZL zur Genehmigung unterbreitet werden. Wenn die Änderung wesentliche Auswirkungen auf die Lärmbelastung hat, müssen die betroffenen Kantone angehört und das Gesuchsdossier öffentlich aufgelegt werden. Während der Auflage können die Betroffenen beim BAZL Einsprache erheben. Gemeinden und Schutzorganisationen werden nicht angehört, sondern müssen zur Wahrung ihrer Interessen ebenfalls Einsprache erheben. Wenn das BAZL das Reglement bzw. die Änderung genehmigt, kann der Entscheid bei der Rekurskommission des Eidg. Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK mittels Beschwerde angefochten werden. Deren Entscheid unterliegt der Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht. Für die rechtliche Beurteilung relevant ist einzig eine allfällige Veränderung der massgebenden Belastungsgrenzwerte nach der LSV (Lärmschutzverordnung vom 15. Dezember 1986, SR 814.41). Ein Vergleich von Einzelereignissen ist in der LSV nicht vorgesehen – die Fluglärmbelastung ist über den massgebenden Zeitraum zu mitteln (06–22 Uhr: über 16 Std., 05–06, 22–23, 23–24 Uhr: je über 1 Std.). Verglichen werden die so berechneten Lärmkurven ohne und mit der geplanten Änderung. Nur wenn sich die Grenzwertkurven ( $L_{eq}$ ) um mindestens 1 dB(A) verschieben, ist eine wahrnehmbare Veränderung der Lärmbelastung anzunehmen.»

Nachdem die Untersuchungen der EMPA wie erwähnt gezeigt haben, dass Starts des A340 auf Piste 34 im Vergleich mit jenen der MD11 zu keiner Fluglärm-mehrbelastung führen werden, ist davon auszugehen, dass das BAZL die beantragte Reglementsänderung nicht öffentlich auflagen wird.

Die FZAG passt das Lärmgebührenmodell des Flughafens Zürich periodisch an. Dabei werden die in Zürich verkehrenden Strahlflugzeuge auf Grund ihrer vor Ort gemessenen «Lärmigkeit» den Klassen I bis V zugeteilt (in Klasse I sind die lautesten, Klasse V die lärmgünstigsten Flugzeugtypen; die zusätzlich zur Landegebühr erhobenen, derzeit gültigen Lärmzuschläge betragen: Klasse I: Fr. 1000, Klasse II: Fr. 600, Klasse III: Fr. 400, Klasse IV: Fr. 200, Klasse V: gebührenfrei). Das Zürcher Lärmgebührenmodell wurde letztmals per 1. April 2000 überarbeitet und angepasst. Neu wurden damals auch so genannte Nachtlärmgebühren eingeführt, die zusätzlich zu den ordentlichen Lärmgebühren erhoben werden und sich je nach Klassenzuteilung von 22.00 Uhr an pro halbe Stunde verdoppeln. Der Flughafen Zürich verfügt damit über ein Lärmgebührenmodell, das weltweit einzigartig sein dürfte. Für die Luftverkehrsgesellschaften schafft das Gebührenmodell einen Anreiz, im Verkehr von und nach Zürich die jeweils lärmgünstigsten Maschinen ihrer Flotte einzusetzen. Der Erfolg des Modells zeigt sich daran, dass der Anteil der Lärmklasse-V-Flugzeuge seit Jahren im Steigen begriffen ist. Zurzeit besteht kein Handlungsbedarf, das Gebührenmodell zu überarbeiten.

Die Frage, ob die Wahl der A340-300 als Nachfolgemodell der MD11 richtig war, ist in erster Linie von Swiss zu beantworten. Die Gesellschaft nimmt dazu im Wesentlichen wie folgt Stellung: «Die Einführung der A340 ist auch aus heutiger Sicht ein richtiger Entscheid, und zwar sowohl unter wirtschaftlichen als auch unter ökologischen Aspekten. Swiss konnte sich bei ihrer Entscheidung zu Gunsten des A340-300 auf mehrjährige Untersuchungen der Swissair stützen, die ebenfalls beabsichtigt hatte, die MD11 durch Maschinen vom Typ A340 zu ersetzen. Der Entscheid der Swiss, die MD11 abzulösen, hatte ökonomische Gründe, da Flugzeuge der neueren Generation deutlich tiefere Betriebs- und Wartungskosten verursachen. So verbrennt eine A340-300 etwa 10% weniger Kerosin pro angebotenen Tonnenkilometer, emittiert weniger Schadstoffe und ist weniger laut. Die MD11-Flotte der Swiss war gegenüber der entsprechenden Flotte der Swissair von Anfang an deutlich kleiner. Die Anzahl der von Swiss bestellten A340-300 wiederum ist nochmals kleiner als die noch abzulösenden Maschinen vom Typ MD11. Die Finanzierung der bestellten A340-300 ist sicher gestellt.»

Der Regierungsrat hat keinen Anlass, diese Ausführungen in Zweifel zu ziehen.

Die Swiss wird die Flugzeuge ihrer Regionalflotte (Saab 2000, Avro RJ 85 und 100 [Jumbolino]) durch Maschinen des brasilianischen Flugzeugherstellers Embraer (ERJ 145 und 170) ersetzen. Zum Embraer-Beschaffungsprogramm nimmt die Swiss wie folgt Stellung: «Die vom Flugzeughersteller Embraer bekannt gegebenen technischen Probleme bei der Zertifizierung des neuen Modells EMB-170 haben absolut nichts zu tun mit der Steigleistung des Flugzeuges und schon gar nicht mit der Bestellung durch die Swiss. Der Umfang der Bestellung wurde von der Swiss aus finanzpolitischen Gründen reduziert. Ausserdem konnte die Lieferung dieser Flugzeuge angesichts der Verzögerungen bei der Erstzulassung hinausgeschoben werden, was finanzpolitisch ebenfalls sinnvoll war. Diese Entscheidungen können in keiner Weise mit dem Entscheid zur Ablösung der MD11 durch den A340-300 verglichen werden.»

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**