

Sitzung vom 19. April 1995

**1153. Postulat (Flughafen, Ausweitung des Nachtflugverbots)**

Kantonsrätin Helen Kunz, Opfikon, und Mitunterzeichnende haben am 20. Februar 1995 folgendes Postulat eingereicht und schriftlich begründet:

Der Regierungsrat wird ersucht, die Sperrordnung auf dem Flughafen Zürich so zu ändern, dass die Sperrzeit (00.30 bis 05.00 Uhr) um eine Stunde verlängert wird.

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

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

Die Nachtflugsperrordnung des Flughafens Zürich ist ein komplexes Regelwerk. Je nachdem, zu welcher Verkehrskategorie ein Flug gehört (Linien-, gewerbsmässiger Nichtlinien-, d.h. vor allem Charter-, oder Privatluftverkehr), sind die Sperrzeiten unterschiedlich angesetzt. Starts von Linienmaschinen sind z.B. bis 00.30 Uhr (einschliesslich 30 Minuten Toleranz für verspätete Flüge) und ab 06.00 Uhr, Landungen hingegen ab 05.00 Uhr (für die Swissair, die in Zürich ihre Heimatbasis hat, generell, für ausländische Gesellschaften hingegen nur in Ausnahmefällen) erlaubt. Für Starts und Landungen des Charterverkehrs dauert die Sperrzeit von 23.30 (einschliesslich 30 Minuten Toleranz für verspätete Flüge) bis 06.00 Uhr, und für den Privatluftverkehr gilt ein Flugverbot von 22.00 bis 06.00 Uhr. Die vom Postulat geforderte Ausweitung der Nachtflugsperrordnung um eine Stunde würde also ausschliesslich den Linienverkehr treffen, da dessen Sperrzeit am kürzesten bemessen ist. Die Nachtflugsperrordnung ist in Anhang 2 der dem Kanton vom Bund erteilten Betriebskonzession und im Betriebsreglement des Flughafens festgelegt. Eine Änderung der für den Linienverkehr durch die Konzession verbindlich geregelten Ordnung fällt zum vornherein nicht in die Kompetenz des Flughafenhalters, sondern müsste vom Bund vorgenommen werden.

Ausserhalb dieser Sperrzeiten, in den sogenannten Randstunden, finden seit je nur vereinzelte planmässige Flüge statt. Im Winterflugplan 1994/95 z.B. waren im Linienverkehr keine Starts nach 22.50 Uhr und keine Landungen nach 23.20 Uhr vorgesehen, während am frühen Morgen die erste (Swissair-)Landung um 05.05 Uhr und der erste Start um 06.45 Uhr stattfand. Der Swissair ist es jedoch gelungen, für den Sommerflugplan 1995 spätere Abflugzeiten (Slots) im Ausland auszuhandeln (Derartige Zugeständnisse werden jedoch nur ausnahmsweise und nach zähen Verhandlungen gemacht, weil in der Regel auch ausländische Flughäfen Nachtflugbeschränkungen kennen und bezüglich des Verkehrsaufkommens von der jeweiligen nationalen Luftverkehrsgesellschaft dominiert werden.). Im Sommerflugplan 1995 sind keine Swissair-Landungen (und auch keine solchen von ausländischen Gesellschaften) vor 06.00 Uhr vorgesehen, während die letzte Landung auf 23.10 Uhr verlegt wurde; der erste Start findet in der diesjährigen Sommerflugplanperiode um 06.50 Uhr, der letzte Abflug um 22.50 Uhr statt. Es kommt jedoch immer wieder vor, dass die Flugpläne vorwiegend aus technischen oder meteorologischen Gründen nicht eingehalten werden können, so dass Starts bzw. Landungen vor oder nach den publizierten Flugplanzeiten stattfinden. 1994 fanden zwischen 23.31 und 00.30 Uhr 117 und zwischen 05.01 und 06.00 Uhr 549 (mit einer Ausnahme ausschliesslich Landungen), insgesamt also 666 Flugbewegungen, statt. Zu den eigentlichen Sperrzeiten werden Starts und Landungen nur beim Vorliegen wichtiger Gründe durch Ausnahmegewilligung der Flughafendirektion bewilligt. Von dieser Möglichkeit wird indessen nur mit grösster Zurückhaltung Gebrauch gemacht. 1994 wurden noch 101 derartige Flüge durchgeführt, wobei, wie bereits in den Vorjahren, gut die Hälfte auf Ambulanz-, Hilfs- und Rettungsflüge entfielen, während sich der Rest auf verschiedene Ursachen verteilte (technisch oder meteorologisch bedingte Ausweichlandungen, Flugsicherungsverspätungen).

Sieht man von den Flugbewegungen, die in den Randstunden stattfinden, sowie von den ausnahmsweisen Flügen zur Sperrzeit ab, so beträgt die Zeit, in der keine flugplanmässigen Starts oder Landungen stattfinden, schon heute deutlich mehr als bloss die 4½ Stunden, welche die Sperrordnung für den Linienverkehr vorsieht (00.30 bis 05.00 Uhr): 1994 lagen zwischen der letzten und der ersten regulären Flugbewegung durchschnittlich rund 6½ Stunden. Da gemäss dem im Betriebsreglement festgelegten Pistenbenützungskonzept Starts von Strahlflugzeugen zwischen 21.00 und 07.00 Uhr grundsätzlich nur auf Piste 34, d.h. gegen Norden, erfolgen dürfen (Abweichungen hievon sind einzig aus Sicherheitsgründen wie z.B. ungenügende Pistenlänge oder besondere Wetterbedingungen zulässig), kommen die Siedlungsgebiete im Süden und im Westen jedenfalls in der Regel in den Genuss einer noch längeren Nachtruhe.

Für die Luftverkehrsgesellschaften, allen voran für die Swissair, welche in Zürich ihre Heimatbasis hat und für rund die Hälfte aller Flugbewegungen verantwortlich zeichnet, ist es ausserordentlich wichtig, dass Starts und Landungen auch nach bzw. vor den im Flugplan publizierten Zeiten, ausnahmsweise sogar zur Sperrzeit, möglich sind. Da eine Ausweitung der Nachtflugsperrordnung um eine Stunde und damit eine Vorverlegung der Randstunden wie erwähnt ausschliesslich den Linienverkehr und damit die Swissair treffen würde, hätte dies weitere negative wirtschaftliche Auswirkungen für sie. Es ist in diesem Zusammenhang daran zu erinnern, dass die bestehende Zürcher Nachtflugsperrordnung im europäischen Vergleich zu den strengsten überhaupt gehört. Unsere nationale Fluggesellschaft kann infolge der hier geltenden Nachtflugrestriktionen die einzelnen Flugzeuge ihrer Europaflotte schon heute pro Tag mehr als eine Stunde weniger lang einsetzen als z.B. die österreichische Fluggesellschaft Austrian Airlines. Die wirtschaftlichen Konsequenzen, die eine Verlängerung der Nachtflugsperrordnung für die Swissair hätte, wurden im Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 3. Juni 1992 an den Kantonsrat zur «Volksinitiative für massvollen Flugverkehr» umfassend dargelegt (Vorlage 3232). Zwar verlangten die Initianten seinerzeit eine Ausdehnung der Nachtflugsperrordnung auf acht Stunden, doch wäre auch eine Verlängerung der Sperrordnung um eine Stunde mit einschneidenden wirtschaftlichen Konsequenzen für die Swissair verbunden.

Die am Flughafen Zürich geltende Nachtflugsperrordnung ist insofern ausgewogen, als sie einen Kompromiss darstellt zwischen den Interessen der Flughafenbevölkerung an einer möglichst ausgedehnten Nachtruhe und denjenigen der Luftverkehrsgesellschaften an möglichst langen Betriebszeiten. Es ist deshalb nicht angezeigt, dass sich der Flughafenhalter beim Bund für eine Ausdehnung der Nachtflugsperrordnung verwendet.

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