

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 7. April 1999

615. Interpellation von Rolf Naef und Marcel Savarioud betreffend Flughafen Kloten, mehr Flugbewegungen und Zunahme der Belastungen in Zürich Nord. Am 16. September 1998 reichten die Gemeinderäte Rolf Naef (SP) und Marcel Savarioud (SP) folgende Interpellation GR Nr. 98/307 ein:

Bereits heute hat der Flughafen Kloten mehr Flugbewegungen als bei der Abstimmung über die 5. Ausbaustufe für die Zeit nach Abschluss des Ausbaus prognostiziert wurde, nämlich 276 000 im Jahr 1997 (TA, 24. Juli 1998, Interview Alt-Swissair-Chef Baltensweiler). Dies führte in Zürich-Nord zu einer deutlichen Zunahme der Lärmbelastungen. In letzter Zeit wurde von einigen Flughafen-Anrainergemeinden die Forderung nach einem Lärm-Lastenausgleich laut, in Form eines Right turns ab der Blindlandepiste. In einer kürzlich präsentierten Studie (TA, 9. September 1998) wird von einer Zunahme der Flugbewegungen um 60 Prozent bis im Jahre 2020 ausgegangen, unter der Annahme, dass ein Right turn ermöglicht wird. Der zuständige Regierungsrat steht gemäss Presseberichten einer Änderung des Abflugverfahrens immer positiver gegenüber. Auch der verhinderte Regierungsratskandidat und Stadtrat Thomas Wagner hat sich offenbar als Anhänger dieses Right turns geoutet (TA, 10. Juni 1998).

Die Bevölkerung von Zürich-Nord ist bereits heute durch verschiedene Lärmquellen (u. a. Autobahnen A20 und A1.4.4., Militär- und Zivilliegerei) und Luftverunreinigungen (KVA, Heizkraftwerk und Autoabgase) belastet. Mit nahezu 110 000 Autodurchfahrten auf der Expressstrasse A 1.4.4. sind bereits heute Tausende von Einwohnerinnen und Einwohnern stark lärmbelästigt, die Alarm- und Grenzwerte sind in Teilgebieten von Schwamendingen weit überschritten.

Im übrigen ist kürzlich bekannt geworden, dass massgebende Personen der Zivilluftfahrt eine Auslagerung der Kleinflugzeuge und des Charterverkehrs nach Dübendorf und die Privatisierung des Flughafens Kloten fordern (Finanz und Wirtschaft, 24. Januar 1998). Eine Privatisierungsvorlage liegt derzeit beim Kantonsrat.

In diesem Zusammenhang stellen wir dem Stadtrat folgende Fragen:

1. Teilt der Gesamtstadtrat die Meinung von Stadtrat Thomas Wagner, dass ein Right turn über Zürich-Nord wünschenswert ist? Wenn ja, wieso?
2. Existieren flächendeckende Messungen über Lärm- und Luftschadstoff-Belastungen in Zürich-Nord? Wenn ja, wie und in welcher Art ist die Belastung durch den Strassenverkehr und die Militär- und Zivilliegerei darin einbezogen?
3. Gibt es Erhebungen über die Anzahl Flugbewegungen über Zürich-Nord? Wenn ja, wie hat sich die Anzahl der Flugbewegungen in den letzten Jahren verändert?
4. Hat sich der Stadtrat schon Gedanken darüber gemacht wie sich die Stadt gegen vermehrte Umweltbelastungen der Stadtbevölkerung durch einen geforderten Charterflughafen in Dübendorf einerseits und durch den Flughafen Kloten andererseits einsetzen könnte?
5. Wie verträgt sich die erfolgte und prognostizierte Zunahme der Flugbewegungen über Zürich Nord mit dem Legislaturziel des Stadtrates, die Wohnqualität in der Stadt zu verbessern und den Wegzug von Steuerzahlerinnen und Steuerzahlern zu verhindern?
6. Wie beurteilt der Stadtrat die Möglichkeit zur Einflussnahme in bezug auf Lärm- und Schadstoffemissionen bei einer Privatisierung des Flughafens?

Auf den Antrag des Vorstehers des Gesundheits- und Umweltdepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Der Stadtrat von Zürich bekräftigt seine Ansicht, dass der Flughafen ein wichtiger Standortfaktor für den Wirtschaftsraum Zürich ist. Er ist aber auch der Meinung, dass der Ausbau des Flughafens nicht einseitig zu Lasten der Anwohnerinnen und Anwohner vorangetrieben werden soll. Zudem sollen die Massnahmen zur Abwicklung des zukünftigen Flugverkehrsaufkommens nicht einzeln, sondern gesamthaft beurteilt werden. Die Stadt wird sich in diese Diskussionen und Verfahren wie bis anhin einbringen und sich für einen menschen- und umweltverträglichen Ausbau des Flughafens einsetzen.

Die Grundbelastung von Zürich Nord mit Schadstoffen und Lärm ist bekannt, und die Bevölkerung soll, soweit möglich und in der Macht der Stadt liegend, vor weiteren Immissionen geschützt werden.

Es ist dem Stadtrat aber auch ein Anliegen, dass die einzelnen betroffenen Gemeinden oder Regionen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Aus diesem Grund wird der Stadtrat dem Gemeinderat auch den Beitritt zum Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich (sbfz) beantragen.

Das Bundesgericht hat im letzten Jahr in seinem Entscheid über die Rahmenkonzession für die 5. Ausbaustufe des Flughafens verlangt, dass bei der Behandlung des Baukonzessionsgesuches ein überarbeiteter Umweltverträglichkeitsbericht vorliegen muss. In diesem Bericht soll die dem ursprünglichen Bericht zugrunde gelegte und heute bereits überholte Luftverkehrsprognose dargestellt werden. Der Flughafen hat nun Ende Februar den überarbeiteten Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) vorgelegt und die Kritik an der alten Prognose bestätigt. Der neue UVB rechnet für das Jahr 2010 im Linien- und Charterverkehr mit 400 000 Bewegungen (vorher 255 000 Bewegungen). Bei dieser Zahl handelt es sich um die sogenannte Angebotskapazität. Nachfrageseitig erwarten die Flughafenverantwortlichen im Jahr 2010 380 000 Bewegungen. Der Right Turn, der die Gebiete von Zürich Nord speziell betreffen würde, wurde im neuen UVB nur unter dem Thema «Weitergehende Massnahmen zur Reduktion der Lärmbelastung» zusammen mit einer Verlängerung der Piste 16 und nicht als «Betriebszustand» geprüft. Gemäss UVB sind die akustischen Auswirkungen eines Right Turn auf Zürich Nord (bei verlängerter Piste) gering. Da Lärm aber in erster Linie ein Wahrnehmungsphänomen ist, muss damit gerechnet werden, dass die rund 7000 Flugzeuge pro Jahr, die sicht- und hörbar an Zürich Nord vorbeiziehen werden, die Störwirkung und damit die subjektive Empfindung betreffend Lärmbelastung erhöhen werden.

Zu Frage 1: Wie oben erwähnt ist der Right Turn Teil der Abklärungen zu den möglichen Abflugvarianten für den ausgebauten Flughafen.

Der Stadtrat lehnt den Right Turn im Sinne einer Einzelmassnahme, die eine blosser Verschiebung der Belastung bedeutet, ab. Der Stadtrat vertritt vielmehr die Ansicht, dass in erster Linie eine Optimierung der An- und Abflugverfahren unter dem Aspekt der örtlichen und zeitlichen Konzentration vorgenommen werden muss. D. h., möglichst wenig Leute sollten während möglichst kurzer Zeitdauer mit Fluglärm belastet werden. Diese Prinzipien müssen Basis einer Gesamtlösung bilden. Im Rahmen des Konzessionsverfahrens zur

5. Ausbautetappe und im Verfahren zur Erneuerung von Betriebskonzession und Betriebsreglement wird sich der Stadtrat dafür einsetzen, dass die Fluglärmbelastung unter Berücksichtigung der Gesamtsituation möglichst gering bleibt.

Zu Frage 2: Zur Lärmbelastung in Zürich Nord können folgende Angaben gemacht werden: Das Amt für Gesundheit und Umwelt führt seit annähernd 30 Jahren Fluglärmmessungen in Zürich Nord durch. Gemessen wird in den Quartieren Höngg (Rütihof), Affoltern (Schulhaus Im Isengrind), Seebach (Stiglenstrasse), Saatlen (Opfikonstrasse) und seit zwei Jahren zusätzlich noch in Unterstrass (Käferholzstrasse). An diesen Messstellen wird in den verkehrsreichen Monaten Juli bis Oktober während je etwa drei Wochen die Lärmbelastung aus dem Linien- und Charterflugverkehr erfasst. Die entsprechenden Messergebnisse werden jeweils im Jahresbericht «Fluglärm» des Amtes für Gesundheit und Umwelt dokumentiert.

Der Bericht weist einerseits das heute noch offizielle Beurteilungsmass NNI (Noise and Number Index) und andererseits auch einen Gesamtlärm-Mittelungspegel (LeqGes) aus. Die Lärmbelastung durch den Flugverkehr anhand des NNI liegt an allen fünf Messorten unter dem massgeblichen Grenzwert von 45 NNI.

Im Mittelungspegel LeqGes ist – wie der Name sagt – die gesamte Geräuschkulisse, also auch der Militärflug- und Strassenverkehrslärm, enthalten. Der Gesamtpegel kann aber nicht in die Schallbeiträge der unterschiedlichen Lärmarten aufgeschlüsselt werden.

Neben diesen Messungen existiert für den Militärflugplatz Dübendorf seit September 1997 ein Lärmbelastungskataster, welcher im Auftrag des Bundesamtes für Betriebe der Luftwaffe erstellt wurde. Der Lärmkataster zeigt keine übermässige Lärmbelastung durch den Militärflugverkehr auf dem Gebiet der Stadt Zürich. In bezug auf den Strassenlärm bewirtschaftet das Amt für Gesundheit und Umwelt seit 1992 den Strassenlärm-Immissionskataster (Übersichtskataster), in welchem das übermässig lärmbelastete Strassennetz der gesamten Stadt dargestellt ist.

Sowohl der Lärmbelastungskataster des Militärflugplatzes Dübendorf als auch der Strassenlärm-Immissionskataster weisen nur die auf die entsprechende Emissionsquelle bezogene Lärmbelastung aus. Beide Kataster beruhen auf Berechnungen und nicht auf Messungen.

Zur Überwachung der Luftschadstoffbelastung betreibt das Amt für Gesundheit und Umwelt auf dem Gebiet der Stadt Zürich drei permanente Messstationen. Eine Station befindet sich in Zürich Nord beim Schulhaus Saatlen. Um die Immissionssituation darüber hinaus flächendeckend beurteilen zu können, werden periodisch Messkampagnen durchgeführt, indem das Messnetz durch zusätzliche 20 bis 25 Messpunkte verdichtet wird. Sechs dieser Messorte befinden sich nördlich des Milchbuchs.

Die Resultate der Immissionsmessungen zeigen jeweils die Summe der Beiträge aus sämtlichen Emissionsquellen. Die räumliche und zeitliche Variabilität der Immissionen lässt aber Rückschlüsse auf die wichtigsten Belastungsquellen zu. Beim Schadstoff Stickstoffdioxid NO₂, dessen Immissionsgrenzwerte in der Stadt Zürich grossflächig überschritten sind, weisen die Belastungsmuster eindeutig auf den

motorisierten Strassenverkehr als Hauptverursacher. Die gleiche Aussage trifft auf die Feinstaubbelastung (PM 10) zu.

Dieser Befund stimmt mit den Emissionsberechnungen überein. Beispielsweise beträgt der Stickoxid-Ausstoss auf dem Gebiet der Stadt Zürich 1998 etwa 3000 Tonnen. Davon entfällt mehr als die Hälfte (1700 Tonnen) allein auf den motorisierten Strassenverkehr. Nach Berechnungen des Kantons tragen die Stickoxid-Emissionen des Luftverkehrs über dem Gebiet der Stadt Zürich nur einen geringfügigen Anteil an diesem Gesamtausstoss. Da diese Abgase im Gegensatz zum Strassenverkehr nicht bodennah ausgestossen werden, führen die Emissionen lediglich zu einer geringfügigen Erhöhung der Hintergrundbelastung.

Der neue UVB für die 5. Ausbautappe rechnet für den Flughafen mit einem Anstieg des Stickoxid-Ausstosses von heute 1800 Tonnen pro Jahr auf 3440 Tonnen im Jahr 2010. Die Auswirkungen dieses Anstiegs auf die Belastungssituation in der Stadt können heute nur schwer abgeschätzt werden. Sicher wird aber die Hintergrundbelastung weiter erhöht.

Zu Frage 3: Die Flughafendirektion Zürich (FDZ), auf deren Angaben sich die Antwort abstützt, führt über die Anzahl der vom Flughafen Zürich ausgehenden Flugbewegungen über Zürich Nord keine separate Statistik. Dennoch lassen sich aus dem von der FDZ bereitgestellten Datenmaterial Rückschlüsse auf die Überflugsdichte über Zürich Nord ziehen. Hinsichtlich der Flugbewegungen über der Stadt Zürich, unabhängig von der Überflughöhe und der genauen Route des Flugzeuges, sind die Starts ab den Pisten 10, 16 und 28 in Richtung Süd und diejenigen ab Piste 28 in Richtung Nordost von Bedeutung. 1998 wurden etwa 150 Abflüge pro Tag von diesen Pisten registriert (insgesamt etwa 375 Starts pro Tag).

Nicht alle Flugzeuge fliegen nach dem Start auch über das Stadtgebiet bzw. über die nördlichen Stadtquartiere. Teilweise fliegen die Jets westlich oder nördlich an Zürich vorbei. Berücksichtigt man diese Tatsache, kann davon ausgegangen werden, dass Zürich Nord im Mittel täglich von ungefähr 90 Linien- und Charterflugzeugen überflogen wird.

Über die letzten fünf Jahre hinweg (1994 bis 1998) nahmen die Tagesmittelwerte der für Zürich Nord massgeblichen Überflüge um etwa 5 Prozent ab. Diese Reduktion ist auf die seit 1997 vermehrte Benutzung der Piste 16 statt der Piste 28 für Abflüge Richtung Nordost zurückzuführen. Der Vergleich zwischen 1997 und 1998 zeigt demgegenüber bereits wieder eine Zunahme von rund 3 Prozent.

Zu Frage 4: Der Stadtrat wird sich im Rahmen seiner Möglichkeiten dafür einsetzen, dass die Stadtbevölkerung nicht übermässig durch den Betrieb des Flughafens belastet wird. Die Einsatzmittel der Stadt sind aber begrenzt. Zum einen ist die Stadt, zusammen mit den anderen Flughafen-Gemeinden, Teilnehmerin am runden Tisch des Regierungsrates. Dieses Gremium ist als konsultatives Organ in Sachen Fluglärm und anderen Flughafenfragen konzipiert und dient dem Informations- und Meinungsaustausch.

Daneben strebt die Stadt einen Beitritt zum Schutzverband für die Bevölkerung um den Flughafen Zürich an. Der Schutzverband als Interessengemeinschaft der vom Flugbetrieb betroffenen Gemein-

den ist Ansprechpartner der Regierung wie auch des Flughafens in diversen Fragen.

Momentan läuft die Vernehmlassungsfrist zum Sachplan Infrastruktur Luftfahrt. Die Stadt Zürich wird eine Stellungnahme dazu abgeben.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens zu den Baukonzessionsverfahren für die 5. Ausbautappe (mit überarbeitetem UVB) werden zurzeit die überarbeiteten Grundlagen überprüft. Der Stadtrat wird noch im April entscheiden müssen, ob er sich auch in dieses Verfahren einbringt.

Demnächst aktuell wird die Erneuerung der Betriebskonzession und gestützt darauf allenfalls eine Überarbeitung des Betriebsreglementes, falls letzteres nach den Baukonzessionsverfahren noch notwendig sein wird. Die Stadt Zürich wird auch diese Verfahren verfolgen und gegebenenfalls intervenieren.

In allen angesprochenen Verfahren stellt sich die Grundsatzfrage nach den Grenzen der Belastung der umliegenden Gebiete durch den Betrieb des Flughafens. Der Stadtrat wird beantragen, dass die Frage geprüft wird, was bis anhin nicht der Fall war. Wenn dies nicht getan wird, ist davon auszugehen, dass schliesslich auf Beschwerde irgendwelcher Beteiligter das Bundesgericht darüber entscheiden muss.

Der Regierungsrat hat in seiner Antwort vom 18. Februar 1998 auf eine Anfrage von Kantonsrat Richard Hirt zum Flugplatz Dübendorf ausgeführt, dass eine Auslagerung des Privatluftverkehrs und des Charterverkehrs vorderhand nicht beabsichtigt ist. Falls die Frage dennoch in nächster Zeit geprüft werden sollte, wird die Stadt die möglichen Auswirkungen auf ihre Gebiete eingehend prüfen und darauf basierend intervenieren. Im Anhörungsverfahren zum Sachplan Infrastruktur Luftfahrt wird sich der Stadtrat dafür aussprechen, dass der Flugplatz Dübendorf höchstens in dem Ausmass mit ziviler Fliegerei belegt werden darf, als dies die Gesamtbelastung in der Region nicht erhöht.

Zu Frage 5: Der Stadtrat ist sich der Folgen zunehmender Lärm- und Luftbelastung auf die Wohnqualität und die Bevölkerungsstruktur der betroffenen Quartiere sehr wohl bewusst. Es wird auch in Zukunft entscheidend sein, einen Ausgleich zu finden zwischen dem Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Schadstoffen einerseits und der Schaffung guter Rahmenbedingungen für die Wirtschaft, wovon wiederum der Weg- oder Zuzug von SteuerzahlerInnen abhängt, andererseits. Der Stadtrat wird sich auch weiterhin dafür einsetzen, zu diesem Ausgleich beizutragen und die verschiedenen Interessen sorgfältig gegeneinander abzuwägen.

Zu Frage 6: Die Vorlage des Regierungsrates für eine Ausgliederung des Flughafens aus der kantonalen Verwaltung und dessen Überführung in eine gemischtwirtschaftliche Aktiengesellschaft wird momentan von der kantonsrätlichen Kommission behandelt. Die Herauslösung des Flughafenbetriebs aus der Verwaltungsstruktur soll gemäss Weisung des Regierungsrates die Flexibilität erhöhen und ein rascheres Handeln in vereinfachten Strukturen ermöglichen. Demgegenüber stehen die Interessen der Bevölkerung, die von den Auswirkungen des Flughafens betroffen ist. Mit einer Privatisierung entfällt die

Möglichkeit zur direkten politischen Einflussnahme, insbesondere über das Finanzreferendum. Es sind deshalb Wege zu suchen, damit der für die Region Zürich äusserst wichtige gesellschaftliche Aushandlungsprozess trotzdem stattfinden kann. Andernfalls besteht die Gefahr, dass sich sämtliche Diskussionen auf die rechtliche Ebene verlagern, was nicht Ziel des Stadtrates sein kann. Die Stadt prüft zurzeit die verschiedenen rechtlichen, wirtschaftlichen und politischen Möglichkeiten, ihren Einfluss in der Flughafen-Aktiengesellschaft zu verstärken.

Mitteilung an den Vorsteher des Gesundheits- und Umweltdepartements, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, das AGU und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber