

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom

3.12.2003

2003/386

Antwort des Stadtrates:

1809. Interpellation von Rolf Naef und Marcel Savarioud betreffend Anflugverfahren auf den Flughafen Zürich. Am 22. Oktober 2003 reichten die Gemeinderäte Rolf Naef (SP) und Marcel Savarioud (SP) folgende Interpellation GR Nr. 2003/386 ein:

Kaum sind die so genannten provisorischen Südanflüge über Schwamendingen und dem Glattal eingeführt, kommt wieder die ursprünglich vom Regierungsrat eingereichte und vom BAZL leicht abgeänderte Verteilvariante BV2 SIL aufs Tapet. Diese Verteilvariante würde für Zürich Nord eine massive Zunahme des Fluglärms durch startende wie auch landende Flugzeuge bedeuten und der Unique würde es die angestrebte Kapazitätserweiterung bringen.

Nebst dieser für alle Himmelsrichtungen unsäglichen Verteilvariante ist anscheinend ein Antrag auf der Traktandenliste des Unique Verwaltungsrates hängig, welcher bezweckt, den heute am Rande Schwamendingens vorbeiführenden "left turn" direkt über Schwamendingen zu führen. Begründet wird dies mit Kapazitätsgründen und Sicherheitsüberlegungen bei einem allfälligen Durchstartmanöver auf der Piste 14/32. Dies, obwohl der "left turn" schon seit Jahren auf der ursprünglichen Route geführt wird.

An einer Pressekonferenz der Unique über den gekröpften Nordanflug wurde zudem erwähnt, dass die Einführung dieser neuen Anflugvariante allenfalls Südstarts zur Folge haben könnte. Diese Meinung wird von verschiedenen Flughafenexperten geteilt und auch Bundesrat Moritz Leuenberger ist - gemäss einem Interview in der Sonntagszeitung - dieser Meinung.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Hat der Stadtrat davon Kenntnis, dass dem Verwaltungsrat der Unique Flughafen AG ein Antrag vorliegt, die Abflugvariante "left turn" derart zu verändern, dass die Abflug-Route neu ganz über das Gebiet von Schwamendingen und Dübendorf zu liegen käme? Wenn ja: Wie und wann wurde der Stadtrat darüber informiert?
2. Ist der Stadtrat auch der Meinung, dass diese Änderung des Abflugregimes ausschliesslich der Erweiterung der Kapazitäten des Flughafens Zürich dient?
3. Seitens der Unique Flughafen AG und auch von Bundesrat Leuenberger wurde erklärt, dass die Einführung des gekröpften Nord-Anfluges die Einführung von Süd-Starts "straight away" zur Folge haben könnte. Ist das dem Stadtrat bekannt und wie hoch beurteilt der Stadtrat die Gefahr der Einführung von neuen Startvarianten aufgrund des gekröpften Nordanfluges (straight away, right turn, zusätzliche left turns)?
4. Hat sich der Stadtrat Überlegungen dazu gemacht, welche Konsequenzen eine solche Änderung des Abflug-Verfahrens allenfalls in Kombination mit den Süd-Anflügen für die Bewohnerinnen und Bewohner von Zürich Nord hat?
5. Wie gedenkt der Stadtrat sich gegen die Einführung dieser zwei neuen Abflug-Varianten über Schwamendingen einzusetzen und wie beurteilt er die Chancen dieser Bemühungen?
6. Beurteilt der Stadtrat die Situation auch so, dass Schwamendingen als Wohnquartier für Familien nur erhalten bleiben kann, wenn beim Flughafen Zürich eine Plafonierung der Flugbewegungen und ein genügendes nächtliches Flugverbot eingeführt wird?
7. Für welche Eckwerte bei der Plafonierung der Flugbewegungen und der notwendigen Nachtruhezeiten setzt sich der Stadtrat ein?

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

Vorbemerkung

Die von den Interpellanten gestellten Fragen betreffen alle die Ausgestaltung des neuen, sog. definitiven Betriebsreglements, welches auf dem Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) basiert und dessen Auflage und Genehmigung sich unter anderem wegen des Scheiterns des Staatsvertrags und der anschliessend einseitig verordneten Flugbeschränkungen Deutschlands verzögert hat. Wann die Flughafen Zürich AG das neue Betriebsreglement beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zur Genehmigung einreicht,

hängt von der laufenden Entwicklung ab und ist dem Stadtrat nicht bekannt. Fest steht indessen, dass das neue Betriebsreglement, bevor ihm dereinst Rechtskraft erwächst, öffentlich aufzulegen ist, um den Gemeinden und Privaten die Nutzung des Rechts zur Stellungnahme zu ermöglichen. Darüber hinaus kann - nach erfolgter Genehmigung des BAZL - gegen die entsprechende Verfügung auf dem festgelegten Rechtsweg Verwaltungsbeschwerde erhoben werden.

Nachdem das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) kürzlich die Vorbereitung einer Mediation über den Betrieb des Flughafens Zürich initiiert hat, ist davon auszugehen, dass sich die Auflage des neuen Betriebsreglements erneut erheblich verzögert. Dem Vernehmen nach ist mit einer Dauer des Mediationsprozesses von etwa zwei Jahren zu rechnen - wobei noch völlig offen ist, ob ein Konsens überhaupt erreicht werden kann. In der Zwischenzeit provisorisch eingeführte An- und Abflugregelungen, die u. a. eine zusätzliche Lärmbelastung von Zürich Nord verursachen, haben insofern Übergangscharakter, als sie durch definitive, auch von der betroffenen Bevölkerung mitgetragene Lösungen ersetzt werden sollen.

Der Stadtrat von Zürich begrüsst die Initiative zur Durchführung einer Mediation und ist bereit, sich konstruktiv daran zu beteiligen. Er lässt sich dabei aber vom mehrmals kommunizierten Grundsatz leiten, dass ein noch dichter An- und Abflugbetrieb über dem stark besiedelten Gebiet von Zürich Nord, insbesondere über Schwamendingen, aus Sicherheitsgründen nicht verantwortbar ist und wegen der zusätzlichen Lärmbelastung der betroffenen Bevölkerung nicht zugemutet werden kann.

Zu Frage 1: Die modifizierte Abflugvariante "left-turn" wurde nach mündlicher Ankündigung und summarischer Präsentation durch die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich anlässlich zweier Sitzungen des "Politischen Ausschusses des Runden Tisches" und während einer Sitzung des "Plenums des Runden Tisches" im laufenden Jahr wiederholt kontrovers diskutiert. Ursache für die angekündigte Änderung ist offenbar eine Intervention des BAZL (siehe dazu Antwort auf Frage 2). Der Vorsteher des Gesundheits- und Umweltdepartements hat in seiner Funktion als Vertreter des Stadtrats in beiden Gremien Vorbehalte gegen diese Abflugvariante vorgebracht, den Stadtrat informiert und mehrmals in der Öffentlichkeit sowie im Gemeinderat auf diese modifizierte Abflugvariante aufmerksam gemacht. Eine offizielle, schriftliche Information und Dokumentation zuhanden des Stadtrats durch die Volkswirtschaftsdirektion ist indessen bis anhin nicht erfolgt, ebenso wurde von dort keine Stellungnahme abgerufen.

Die vorgesehene Änderung der Abflugroute setzt nach Auffassung des Stadtrats eine Änderung des Betriebsreglements im ordentlichen Verfahren voraus, die selbstverständlich im Gesamtkontext des künftigen An- und Abflugregimes zu erfolgen hat. Dies ist bis heute nicht geschehen. Der Stadtrat schliesst daraus, dass die modifizierte Abflugvariante "left turn" ins Mediationsverfahren einfließt und gegebenenfalls im Zusammenhang mit der Ausarbeitung des definitiven Betriebsreglements geprüft wird.

Zu Frage 2: Die angesprochene Änderung des Abflugregimes steht offenbar in Zusammenhang mit vermehrten Anflügen und allfälligen Durchstarts auf Piste 14/32 und wird aus Sicherheitsgründen vom BAZL geltend gemacht. Durch Separation der Flugrouten soll erreicht werden, dass die ab Piste 16 startenden Flugzeuge die Linkskurve nach dem Start weniger eng fliegen als bisher und so kein Konflikt mit durchstartenden Flugzeugen auf Piste 14 entstehen kann. Im aktuell praktizierten Regime wird diese Separation zeitlich vorgenommen, was bei hohem Verkehrsaufkommen eine Einschränkung der Kapazität zur Folge hat. Insofern kann diese Änderung durchaus der Erweiterung der Kapazität dienen.

Zu Frage 3: Die Flughafen Zürich AG (Unique) evaluiert zurzeit die Möglichkeit der Einführung des gekröpften Nordanflugs. Die technische Planung, das Überarbeiten der An- und Abflugrouten sowie sicherheitsrelevante Abklärungen obliegen der Skyguide. Um diese

Anflugvariante auch bei schlechten Sicht- und Witterungsverhältnissen praktizieren zu können, muss der gekröpfte Nordanflug instrumentenunterstützt erfolgen. Die hierfür in Frage kommenden Verfahren sind festzulegen und zu berechnen. Solange dieser Prozess nicht abgeschlossen ist, sind die Konsequenzen des gekröpften Nordanflugs auf das gesamte An- und Abflugregime nicht bekannt. Der Stadtrat beurteilt daher die in den Medien verbreiteten Annahmen und Szenarien hinsichtlich Auswirkungen des gekröpften Nordanflugs zum jetzigen Zeitpunkt als weitgehend spekulativ.

Zu Frage 4: Der Stadtrat vertritt dezidiert die Meinung, dass eine Mehrbelastung durch Fluglärm sich negativ auf die Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner von Zürich Nord auswirkt und insbesondere eine soziale Entmischung mit allen daraus resultierenden Konsequenzen auf die Bevölkerung auslösen würde. Er wehrt sich deshalb mit allen rechtlichen und politischen Mitteln gegen die seit Oktober eingeführten Südanflüge und stellt sich auch gegen weitere Änderungen beim An- und Abflugregime, die für Zürich Nord eine zusätzliche Belastung bedeuten würden.

Zu Frage 5: Der Stadtrat setzt sich auf verschiedenen Ebenen intensiv dafür ein, dass die Stadt Zürich, insbesondere Zürich Schwamendingen, von zusätzlichem Fluglärm verschont bleibt. So vertritt er die Interessen mit Nachdruck auf der politischen Bühne, namentlich im Rahmen des Runden Tisches und im angekündigten Mediationsverfahren. Daneben ist der Stadtpräsident Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG und versucht dort, einen mässigenden Einfluss auf die Entwicklung des Flughafens zu erwirken. Zusätzlich setzt sich die Stadt mit allen zur Verfügung stehenden rechtlichen Mitteln für die Interessen der Bevölkerung der Stadt Zürich ein.

Der Stadtrat hat in Bezug auf die Entwicklung des Flughafens keine Entscheidungskompetenzen. Er kann einerseits im Rahmen von Vernehmlassungen zu den Vorlagen des Bundes oder des Kantons Zürich Stellung nehmen. Andererseits wird er auch weiterhin konsequent gegen Gesuche der Flughafen Zürich AG, welche für die Zürcher Bevölkerung negative Auswirkungen haben, Einsprache beim BAZL erheben. Ebenso konsequent wird er entsprechende Genehmigungsentscheide des BAZL mit Beschwerden bei der Rekurskommission UVEK und gegebenenfalls mit Verwaltungsgerichtsbeschwerden beim Bundesgericht anfechten.

Zu Frage 6: Der Stadtrat hat sich wiederholt in den Medien, im Gemeinderat und in mehreren Antworten auf parlamentarische Vorstösse zu dieser Frage geäußert. Er setzt sich für eine Plafonierung der Flugbewegungen und die Erweiterung der Nachtruhe ein, um die Zürcher Bevölkerung vor zusätzlicher Lärmbelastung zu schützen und so die Lebensqualität insbesondere in Zürich Nord zu erhalten.

Zu Frage 7: Der Stadtrat vertritt die Meinung, dass die Anzahl der Flugbewegungen in absehbarer Zeit auf maximal 320 000 plafoniert werden soll, und dass gleichzeitig die Lärmemissionen jährlich um etwa 2 Prozent zu reduzieren sind.

Mitteilung an den Stadtpräsidenten, den Vorsteher des Gesundheits- und Umweltschutzdepartements, die übrigen Mitglieder des Stadtrats, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber