

09. Januar 2013

**Dringliche schriftliche Anfrage**von Marcel Savarioud (SP)  
und Jean-Claude Virchaux (CVP)  
und 52 Mitunterzeichnenden

Der vom Volk angenommene Zürcher Fluglärm Index erreichte 2011 eine neue Rekordhöhe und wurde seit Einführung dieses Messinstrumentes bereits zum dritten Mal überschritten. Die Anzahl der durch Fluglärm in der Nacht im Schlaf stark gestörten Personen hat sich seit 2000 um 15 % erhöht, obwohl sich in der gleichen Zeit die Flugbewegungen von 325'000 auf 279'000 reduziert haben. Die Verlängerung der Nachtruhe ist eine effektiv wirksame Lärmschutzmassnahme, um diesen Trend entgegenzuwirken.

Zu den bereits bestehenden Lärmbelastungen der Stadt Zürich insbesondere von Schwamendingen und Witikon durch Südanflüge und Südstarts, drohen neue Belastungen durch Südstarts geradeaus hinzuzukommen. So sollen gemäss der verantwortlichen Bundesrätin Doris Leuthard die „Südstarts geradeaus“ nicht nur bei gewissen Wetterlagen zur Kapazitätssicherung, sondern auch zum Kapazitätsausbau täglich erfolgen. Der Südstart geradeaus ergibt die grösstmögliche Kapazität mit dem bestehenden Pistensystem, hat aber mit dem Staatsvertrag keinen Zusammenhang. Es gibt keine Flugroute die mehr Menschen einem Absturzrisiko und dem maximal möglichen Fluglärm aussetzt, als An- und Abflüge über den dichtbesiedelten Süden. Die Umweltschutzgesetzgebung sowie die gefallenen Volksentscheide im Kanton Zürich verlangen eine Lösung, die möglichst wenig Menschen mit Fluglärm belastet.

In dem nun seit mehr als zehn Jahre andauernden Streit um den Fluglärm geht es auch um die Frage, was für einen Flughafen Zürich und die Schweiz braucht. Rund um den Flughafen ist die Angst der Bevölkerung vor schrankenlosem Wachstum des Flughafens sehr gross. Immer wieder ist die Rede von einem sogenannten Cityflughafen.

Der Kanton Zürich hat bei Pistenverlängerungen sowie Betriebsreglementsänderungen das Vetorecht. Der Bund beabsichtigt mit einer Teilrevison des Luftfahrtgesetzes dem Kanton dieses Vetorecht zu nehmen. Gemäss Flughafengesetz kann der Kantonsrat bei Erreichen von 320'000 Flugbewegungen darüber entscheiden, ob auf eine Bewegungsbeschränkung hingewirkt werden soll.

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

1. Wie beurteilt der Stadtrat die Situation seit der neue Staatsvertrag zwischen Deutschland und der Schweiz ausgehandelt wurde? Wie stellt sich der Stadtrat zum neuen Staatsvertrag?
2. Wie beurteilt der Stadtrat die Notwendigkeit von zusätzlichen Südstarts geradeaus?
3. Was hat der Stadtrat aktuell unternommen, um eine drohende Verschlechterung der Fluglärmbelastung insbesondere durch Südstarts geradeaus über Stadtgebiet zu unterbinden? Was plant der Stadtrat in Zukunft zu unternehmen?
4. Was für einen Flughafen braucht nach Ansicht des Stadtrates Zürich? Wie stellt sich der Stadtrat zu einem sogenannten Cityflughafen, welche es den Fluggesellschaften ermöglicht, ab Zürich möglichst gute Direktverbindungen in Europa und optimale Anschlüsse zu

den wichtigsten weltweiten Zentren zu unterhalten (wie dies auch im Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004 des Bundesrates steht)?

- 5. Ist der Stadtrat gewillt, sich für eine Verlängerung der Nachtruhe einzusetzen? Wenn Ja, wie lange soll die Nachtruhe dauern?
- 6. Wie stellt sich der Stadtrat zu der im Flughafengesetz verankerten Bewegungsbeschränkung bei 320'000 Flugbewegungen pro Jahr?
- 7. Wie steht der Stadtrat zu der beabsichtigten Entmachtung des Kantons durch den Bund in Flughafenfragen? Was wären nach Ansicht des Stadtrates die Auswirkungen für die Fluglärm-betroffenen in der Stadt Zürich, wenn einzig der Bund über die künftigen Flugrouten entscheiden könnte?

M. Landolt  
F. C. Kirschner  
C. Rabillhon-PHM  
Gösta Salath  
A. L. Ober  
M. L. K. C.  
S. Lörken  
H. Dries  
H. P. A. L. K.  
D. K.  
S. Brander  
A. H.  
Christoph L.  
petrus Alt.  
A. H.  
7-0 (H) H. O. K.  
G. P.  
R. Wyle  
Christina  
P. K.  
M. W.  
E. W. R.  
H. v. M.  
F. M.  
K. P.  
Z. G.  
J. F.  
H. A.  
N. E.  
M. P.  
M. P.