

**Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich**

vom 7. April 1999

616. Interpellation von Ueli Keller und Rolf Kuhn betreffend Begrenzung der Flugbewegungen über dem Stadtgebiet. Am 16. September 1998 reichten die Gemeinderäte Ueli Keller (SP) und Rolf Kuhn (SP) folgende Interpellation GR Nr. 98/306 ein:

In der «Lokalen Agenda 21» zur Umweltpolitik der Stadt Zürich von 1995 ist in der **Stand und Leitlinie zum Lärmschutz** (p. 13) festgehalten: «Seit langem verursachen über die Stadt führende Sichtflugrouten (Freizeitaviatik, teilweise auch kommerzieller Flugverkehr) in einigen Siedlungsgebieten erhebliche Lärmbelästigungen. Der Stadtrat hat deshalb bereits 1987 Vorstösse zur Abschaffung dieser Flugrouten bzw. zur Begrenzung des entsprechenden Luftverkehrs unternommen, sie blieben indes bis heute erfolglos. Im Interesse der Erhaltung von Wohnqualitäten, namentlich an Wochenenden, ist hier indes eine Verbesserung nach wie vor nötig.» Die entsprechenden Leitlinien verlangen deshalb nebst Aussagen zur Zivilluftfahrt und zum Militärflugverkehr folgerichtig:

«... Abschaffung der über das Stadtgebiet führenden Sichtflugrouten, zumindest eine Plafonierung der Flugbewegungen vor allem nachts und an Wochenenden.»

In Ergänzung der Interpellationen von Rolf Kuhn vom 17. Mai 1995 zur Verlegung von Helikopterrouen (GR Nr. 95/145) und zu einem Hubschrauberunfall (GR Nr. 95/146) drängen sich aufgrund neuer Entwicklungen einige Fragen auf:

1. Ist dem Stadtrat bekannt, dass private Firmen Helikopterflüge als Überraschungs-, Hochzeits-, Rundflüge über der Stadt Zürich anbieten (siehe z. B. NZZ vom 7. August 1998, p. 45, «Exklusives Lake Hoppering»)?
2. Welchen Beschränkungen unterliegen die Durchführung von gewerblichen Flügen über der Stadt Zürich und allfälliger Landungen und Starts auf Stadtgebiet?
3. Wie sieht die Statistik der Flugbewegungen über der Stadt Zürich der letzten Jahre aus in Bezug auf Rettungsdienste, kommerzielle Touristik, Freizeitaviatik?
4. Welche Mittel stehen dem Stadtrat zur Verfügung, um die selbstgesetzte Leitlinie umzusetzen, und was unternimmt er tatsächlich, um sie umzusetzen?
5. Was gibt es bezüglich der gemäss «Lokale Agenda 21» offenbar seit 1987 unternommenen Vorstösse zu berichten?
6. Erachtet der Stadtrat die mit dieser Sparte des Luftverkehrs zusammenhängenden Immissionen als für unverzichtbar, um die Standortgunst und die wirtschaftliche Entwicklung von Zürich zu fördern? Oder sind sie im Gegenteil für sogenannte gute Steuerzahler Anlass dazu, aus Zürich fortzuziehen oder sich nicht hier niederzulassen?
7. Welchen Vorschriften über Lärm und Abgase unterliegt der Betrieb von Helikoptern und Kleinflugzeugen und wer überwacht deren Einhaltung?

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

Die vom Stadtrat 1995 beschlossene integrierte Umweltpolitik («Umweltpolitik der Stadt Zürich – Lokale Agenda 21») legt in ihren Leitlinien zum Lärmschutz bezüglich Flugverkehr fest, dass bei Bund und Kanton darauf hinzuwirken ist, dass zusätzliche Belastungen durch Fluglärm unterbunden werden, wobei folgende Ziele anzustreben sind: «Keine zusätzlichen Belastungen der nördlichen Stadtquartiere durch Abflüge vom Flughafen Kloten; Abschaffung

der über das Stadtgebiet führenden Sichtflugrouten, zumindest eine Plafonierung der Flugbewegungen, vor allem nachts und an Wochenenden; sowie eine weitere Reduktion der Belastungen durch den Militärflugverkehr.»

Die Umsetzung dieser Ziele muss sich an den aktuellen Entwicklungen orientieren. Hier hat sich einiges geändert. Das zentrale Problem besteht heute darin, zusätzliche Belastungen abzuwenden, die sich aus dem raschen Wachstum des Linien- und Charterverkehrs in Kloten ergeben. Denn hier wurden im Rahmen des Ausbaus des Flughafens Kloten Szenarien zur Diskussion gestellt, welche grosse Teile von Zürich Nord mit zusätzlichem Lärm von startenden Grossflugzeugen eindecken würden. Demgegenüber hat sich die Lage auf den Sichtflugrouten entspannt, weil die Flugbewegungen auf diesen Routen in den letzten Jahren abgenommen haben.

Das heisst natürlich nicht, dass die anderen Probleme ausser acht gelassen werden. Selbstverständlich wird die Stadt ihre Anstrengungen dort, wo sie direkte administrative Einflussmöglichkeiten hat, auch weiterhin dezidiert zu wahren.

Dazu ist bezüglich der in der Interpellation angesprochenen Helikopterflüge folgendes zu beachten:

Auch für Helikopter besteht die Pflicht, für Starts und Landungen grundsätzlich Flugplätze zu benutzen (Art. 8 Abs. 1 des Luftfahrtgesetzes). Ausnahmen davon, d. h. sogenannte Aussenlandungen, sind bewilligungspflichtig; zuständig für die Bewilligungserteilung ist gemäss Art. 50 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL, SR 748.131.1) das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL). Die Halter und Halterinnen von Helikoptern sind in der Regel Inhaber oder Inhaberin derartiger Bewilligungen, die jeweils für ein ganzes Jahr ausgestellt und automatisch erneuert werden. Das BAZL unterscheidet bei den Bewilligungen für Aussenlandungen zwischen gewerbsmässigen und nicht gewerbsmässigen Flügen. Mit der Bewilligung für Aussenlandungen bei gewerbsmässigen Flügen wird den Gemeinden ein Mitspracherecht eingeräumt, soweit die Bewegungen (Starts oder Landungen) im dicht besiedelten Wohngebiet erfolgen sollen.

Bei Flügen über schweizerischem Territorium sind grundsätzlich die festgelegten Mindestflughöhen einzuhalten. Diese betragen gemäss Art. 44 Abs. 1 der Verordnung über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge (VVR, SR 748.121.11) über dicht besiedelten Zonen von Ortschaften mindestens 300 m über Grund, anderswo mindestens 150 m über Grund oder Wasser. Eine Unterschreitung dieser Mindestflughöhen (sogenannte Tiefflüge) ist nur in genau bezeichneten Ausnahmefällen erlaubt (Art. 44 Abs. 2 lit. a–f VVR).

Zu Frage 1: Dem Stadtrat ist bekannt, dass immer wieder Helikopterflüge zu Rettungszwecken, für Transporte und zu Luftaufnahmen, selten jedoch für Hochzeits- und Rundflüge oder sogar für «Lake Hopping», stattfinden. Letzteres fand ohne Bewilligung der Ortschaftspolizei statt. Die Polizei hat nach Ermahnung dafür gesorgt, dass die Flugbewegungen eingestellt wurden und den verantwortlichen Betreiber beim BAZL verzeigt.

Zu Frage 2: Einer besonderen Bewilligung des BAZL bedürfen Tiefflüge

- an Sonn- und allgemeinen Feiertagen;
- vor 8.00, zwischen 12.00 und 14.00 sowie nach 18.00 Uhr;
- im Umkreis von 500 m um Anstalten, die dem Vollzug von Strafen und sichernden Massnahmen dienen;
- im Umkreis von 500 m um Unfallstellen;
- um die Schauplätze grösserer Veranstaltungen, nationaler oder internationaler Sportanlässe usw., wobei bei diesen Anlässen die Zustimmung des Veranstalters nötig ist.

Bei Tiefflügen von Helikoptern über dicht besiedeltem Wohngebiet von mehr als 5 Minuten Dauer ist vorgängig die schriftliche Zustimmung der zuständigen Gemeinde erforderlich. Rettungsflüge sind davon ausgenommen.

Zu Frage 3: Zu den Helikopterflügen ergibt sich folgendes: Die REGA führt von der Basis Kinderspital jährlich etwa 700 Rettungsflüge aus. Auf dem Gebiet der Stadt Zürich finden jährlich zusätzlich 120 Flugrotationen statt. Diese beinhalten in erster Linie Transportflüge (Auswechslung von Kran- und Liftmotoren, Klimageräten auf Dächern usw.), Fotoflüge und nur etwa 25 Personentransporte, wobei die in Frage 1 erwähnten Hochzeitsflüge sich auf weniger als 5 beschränken.

Das andere betrifft den gesamten Verkehr auf den Sichtflugrouten, welche über die Stadt Zürich führen. Hier gibt es nur Anhaltspunkte, zumal die Statistik des Flughafens bezüglich der Sichtflugrouten nur eine summarische Bestandesaufnahme enthält, welche den Verkehr auf den über die Stadt Zürich führenden Sichtflugrouten nicht differenziert ausweist. Diese Statistik zeigt indes, dass die Anzahl der Flüge mit Flächenflugzeugen auf den Sichtflugrouten von 1985 bis 1995 um 50 Prozent abnahm und seither tendenziell auf diesem Niveau stagnierte.

Zu Frage 4: Für den Betrieb von Helikoptern wie für alle andern Luftfahrzeuge sind die bundesrechtlichen Bestimmungen des Luftrechts massgebend. Das BAZL gibt die Rahmenbedingungen vor, und diese gelten für die ganze Schweiz. Mit der Bewilligung für Ausenlandungen bei gewerbsmässigen Flügen wird den Gemeinden lediglich ein Mitspracherecht eingeräumt, soweit die Bewegungen (Starts oder Landungen) im dicht besiedelten Wohngebiet erfolgen sollen. Weitere Mittel stehen dem Stadtrat nicht zur Verfügung; angestrebte Verbesserungen wären durch politische Vorstösse bei Bund und Kanton einzubringen.

Zu Frage 5: Seit 1987 wurden keine weiteren Vorstösse zur Aufhebung der Sichtflugrouten unternommen, zumal sich hier auch eine Verbesserung abgezeichnet hat. Einiges wurde hingegen getan, um das Gebiet von Zürich Nord von künftigen Fluglärmbelastungen zu verschonen (u. a. Beteiligung am Bewilligungsverfahren zur 5. Ausbaustufe des Flughafens mit entsprechenden Anträgen). Dieses Ziel hat nach wie vor Priorität, zumal hier die Siedlungsentwicklung betroffen ist, was für die Stadt auch wirtschaftlich von erheblicher Bedeutung ist.

Zu Frage 6: Dass Immissionen jeder Art die Standortgunst degradieren, ist unbestritten.

Auf die Immissionen des zu Vergnugungszwecken praktizierten Kleinflugzeugverkehrs mochte man gerne verzichten. Sie sind sicher kein massgebender wirtschaftlicher Faktor, ob sie nun aber ein wichtiger Faktor sind, der gute Steuerzahler und Steuerzahlerinnen zum Auszug aus der Stadt oder andere gute Steuerzahler und Steuerzahlerinnen dazu bewegt, sich nicht in der Stadt niederzulassen, ist eher fraglich. Zumindest gibt es dazu keine zuverlässigen Angaben. Klar ist indes, dass siedlungspolitische und wirtschaftliche Konsequenzen dort zu erwarten sind, wo ein Siedlungsgebiet dauernd massiven Larmbelastungen ausgesetzt ist. Das ist teilweise schon heute in den nördlichen Stadtquartieren der Fall, und es konnte durchaus noch schlimmer werden. Aus diesem Grund werden die in der Stadtverwaltung verfügbaren Ressourcen darauf konzentriert, eine Verschlechterung der Situation in Hongg und Zurich Nord möglichst zu verhindern.

Zu Frage 7: Der Betrieb von Kleinflugzeugen und Helikoptern unterliegt dem eidgenössischen Luftfahrtgesetz und der Verordnung über die Emissionen von Luftfahrzeugen (VEL AS Nr. 748.215.3). Die Anforderungen an Luftfahrzeuge sind international genormt, und für die Schweiz werden sie sogar strenger gehandhabt. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt überwacht diese Vorschriften und setzt Inspektoren ein, die bei den Unterhaltsbetrieben mindestens bei jedem Flugzeug eine jährliche Kontrolle vornehmen oder bei Bedarf mehrmals, je nach Betriebsstunden des Flugzeugs.

Mitteilung an den Stadtpräsidenten, die Vorstehenden des Polizei- sowie des Gesundheits- und Umweltschutzdepartements, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Stadtpolizei, die Umweltschutzfachstelle und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber