



PROTOKOLL STADTRAT KLOTEN

20. Juni 2017 · Beschluss 133-2017

0.5.4 Parlamentarische Vorstösse

Interpellation; Heiri Brändli (EVP); Reduktion Fluglärm; Beantwortung

Interpellationstext

Am 20. April 2017 reichten Heiri Brändli und Tania Woodhatch (EVP) folgende Interpellation ein:

Vor geraumer Zeit wurden die aktuellen Zahlen für den Flughafen Zürich-Kloten bezüglich Passagier- und Flugaufkommen publiziert. Ein Rekordwert bei den Passagieren und eine Zunahme der Flugbewegungen sind zu registrieren. Damit erhöht sich auch die Lärmbelastung für die Gemeinden in der Region und natürlich auch für Kloten

Anzuerkennen in diesem Zusammenhang ist allerdings, dass die Fluggesellschaften – insbesondere die Swiss – mit deutlich leiseren Flugzeugen ausgerüstet wurden / werden, was natürlich positive Auswirkungen auf die Lärmbelastung hat.

Dem gegenüber stehen aber die diversen Planungen und auch Versuche für neue Anflugrouten zum Flughafen, welche je nach Wahl wiederum zusätzliche Lärmbelastungen für die Stadt Kloten auslösen.

Natürlich wissen wir um die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens für Kloten und die Bevölkerung von Kloten. Trotzdem sollte ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Nutzen und Belastungen für Kloten angestrebt werden.

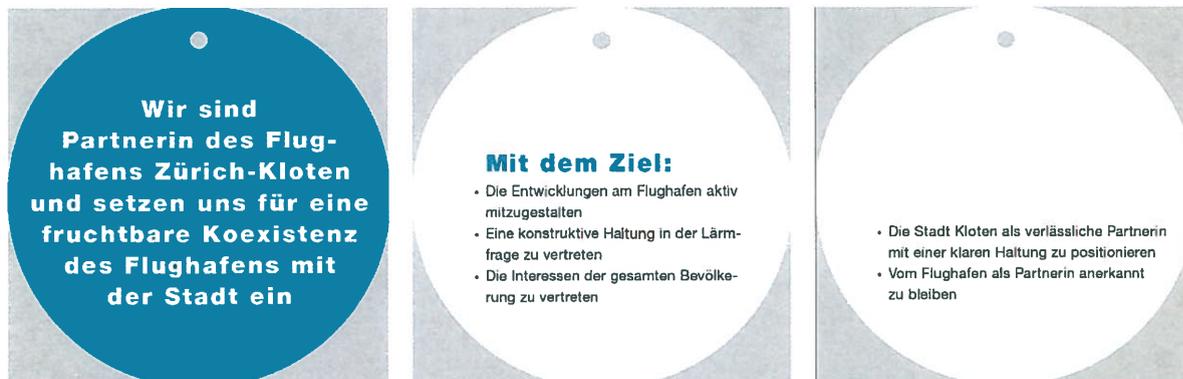
Wir fragen daher den Stadtrat:

1. Wie beurteilt der Stadtrat die Fluglärmentwicklung in Kloten, insbesondere in der Nähe der Anflugroute vom Osten her?
2. Unterstützt der Stadtrat die Meinung, dass die Landegebühren für lärmintensive Flugzeuge erhöht werden sollten um die Fluggesellschaften zu motivieren, nur noch Flugzeuge der neusten Generation einzusetzen?
3. Ist der Stadtrat bereit, sich entsprechend bei Bund und Kanton dafür einzusetzen um die Bevölkerung «optimal» vor Lärm zu schützen? Welche Massnahmen dazu laufen bzw. sind weitere geplant?

Beantwortung

Grundhaltung des Stadtrates:

Mit Beschluss vom 3. Februar 2015 (Beschluss 22-2014) genehmigte der Gemeinderat die vom Stadtrat beantragten strategischen Leitlinien, welche auch Schwerpunkte der Flughafenpolitik enthalten.



Im Zentrum der Flughafenpolitik stand und steht somit eine konstruktive Haltung des Stadtrates zum Flughafen, welcher sich aus der enormen Bedeutung des Flughafens für unsere Stadt ergibt. Aus dieser Haltung folgt, dass sich der Stadtrat primär dafür einsetzt, eine gesunde und verträgliche Koexistenz unter Berücksichtigung der positiven und negativen Auswirkungen des Landesflughafens zu erreichen.

Frage 1:

Im Vergleich zu den umliegenden Flughafengemeinden hat Kloten den grossen Vorteil, dass sich die Lärmbelastung trotz der unmittelbaren Nähe zum Pistensystem im Rahmen hält. Dies hängt mit der historischen Nordausrichtung zusammen, wodurch sich der Lärm bis auf spezielle Witterungsbedingungen und Betriebszeiten auf den Norden (Anflüge) und Süden bzw. Westen (Abflüge) konzentriert. Die Stadt Kloten ist deshalb während den Tageszeiten zwischen 06.00 Uhr und 21.00 Uhr (werktags) und 06.00 und 20.00 Uhr (Wochenende, Feiertage) in erster Linie durch startende Flugzeuge, welche eine Linkskurve über Kloten beschreiben, betroffen. Hinzu kommen bei spezieller Witterung auch Starts auf der Piste 10 Richtung Osten.

Während den Tagesstunden schätzt der Stadtrat die Lärmbelastung deshalb als verträglich ein. Die Tagesbelastungswerte führen ferner auch nur zu geringen planerischen Einschränkungen, so dass die Tageswerte die Entwicklung der Stadt Kloten nur marginal beeinflussen.

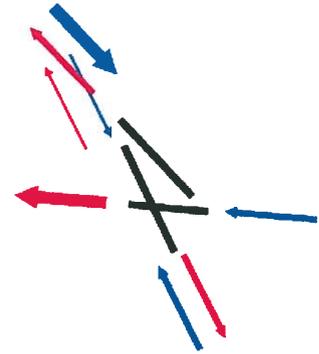
Aufgrund der einseitigen Restriktionen Deutschlands wurde ab dem Jahr 2003 der Ostanflug in den Nachtstunden forciert, was zu einer erheblichen Mehrbelastung im Ostanflugkorridor führte. Auch die aktuellen Planungen des Flughafens gehen weiterhin von Ostanflügen auf der Piste 28 aus. Nachdem in den letzten Jahren immer wieder Ostanflüge während des Tages diskutiert worden sind, zeigt der aktuelle Entwurf des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL 2), dass sich die Ostanflüge auch weiterhin „nur“ in den Abendstunden konzentrieren sollen. Dies ist aus Sicht des Stadtrates Kloten im Grundsatz erfreulich, da immer wieder befürchtet wurde, dass mit einer Pistenverlängerung die Lärmbelastungszeiten erheblich ausgedehnt würden. Zumindest beim aktuellen Stand der Planung ist dies aber nicht der Fall. Der Stadtrat wird die Entwicklung aber selbstverständlich weiterhin im Auge behalten.

Dies gilt auch für die Flüge zwischen 23.00 und 23.30 Uhr, welche nur zum Verspätungsabbau genutzt werden dürfen. Diese Flüge erfolgen in einer sehr lärmsensitiven Zeit und sind deshalb auf einem möglichst tiefen Niveau zu halten.

Abbildung 1: Einsatz der Flugbetriebskonzepte

Betrieb auf einem System mit verlängerten Pisten 28 für Landungen und 32 für Starts mit Restriktionen im deutschen Luftraum

- Während DVO-Sperrzeiten am Morgen: 6–7 Uhr Südanflüge, Sa/So 6–9 Uhr Südanflüge; am Abend: 21–23 Uhr Ostanflüge, Sa/So 20–23 Uhr Ostanflüge
- Ausserhalb DVO-Sperrzeiten: Hauptlanderichtung von Norden, bei starkem Westwind von Osten; Starts nach Westen und Süden mit Linkskurve, bei Bise und Nebel nach Süden geradeaus
- Starts im Nachtbetrieb in der Regel nach Norden
- Südanflüge in seltenen Wettersituationen mit starkem Nordwind und schlechter Sicht



Einsatz der Flugbetriebskonzepte in Abhängigkeit von Wettersituation und Tagesverlauf (Wechselzeiten +/- 15 Min.):

Abbildung: Flugbetriebskonzepte gemäss SIL 2 (BAZL vom 29.6.2017)

In Bezug auf die planerische Koexistenz konnte mit der Anpassung der Lärmschutzverordnung im Februar 2015 ein grosser Meilenstein erreicht werden, indem in Gebieten mit Nachtlärmbelastung wieder Entwicklungspotentiale geschaffen werden konnten. Der springende Punkt dieser Regelung besteht aber darin, dass Betroffene durch die bauliche Erneuerung und Entwicklung auch faktisch besser vor Fluglärm geschützt werden (passive Schallschutzmassnahmen, Schalldämmlüfter, Minergie etc.), was ebenfalls einem grossen Anliegen des Stadtrates entspricht. Dank dieser Regelung wurden bereits einige ältere Gebäude erneuert, was einer besseren Wohnqualität zuträglich ist.

Frage 2:

Das Lärmgebührenmodell ist bereits seit vielen Jahren ein grosses Thema, welches insbesondere durch den Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich (www.sbfz.ch) bearbeitet wird. Die Stadt Kloten ist nicht nur Mitglied im Schutzverband, sondern arbeitet auch aktiv im Vorstand mit. Der Schutzverband hat mit seiner Eingabe vom 22. Mai 2017 denn auch ausführlich zum aktuellen Entwurf des Lärmgebührentarifs Stellung genommen und wird die angeschlossenen Gemeinden und Städte wenn nötig auch gerichtlich vertreten. Da dieses Thema unabhängig der Lage rund um den Flughafen bearbeitet werden kann, hat der Stadtrat auf eine eigene Stellungnahme bisher verzichtet.

Dem Stadtrat ist es wichtig, dass der Lärmgebührentarif insbesondere in den lärmsensitiven Randstunden eine Lenkungswirkung entfaltet, so dass die Aufwachreaktionen der Betroffenen möglichst gering ausfallen. Leider entspricht die aktuelle Änderung des Lärmgebührentarifes diesen Anforderungen noch nicht in allen Teilen.

Frage 3:

Wie bereits erwähnt, ist es dem Stadtrat ein grosses Anliegen, dem Flughafen gute Rahmenbedingungen zu bieten, um seiner Aufgabe als Verkehrsdrehscheibe der Schweiz gerecht zu werden. Andererseits steht der Stadtrat aber auch für den Schutz seiner Bevölkerung ein. Er ist sich aber durchaus bewusst, dass auch Kloten Lasten, welche im Zusammenhang mit dem Betrieb des Flughafens anfallen, übernehmen muss. Der Stadtrat wird sich deshalb auch in Zukunft dafür einsetzen, ein möglichst gutes Gleichgewicht zwischen diesen oftmals divergierenden Interessen zu erreichen.

In Bezug auf die Frage der getroffenen und vorgesehenen Massnahmen ist zu beachten, dass der Landesflughafen in erster Linie der Kompetenz des Bundes untersteht. Dies bedeutet, dass die Stadt Kloten auch als Standortgemeinde keine anderen Rechte hat, als andere Gemeinden und Städte. Der Stadtrat kann somit nicht direkt in laufende Verfahren eingreifen, sondern ist schlussendlich, wie alle anderen Organisationen auch, auf die üblichen Mitwirkungs- und Rechtsmittelverfahren angewiesen.

Von diesen Rechten hat der Stadtrat in der Vergangenheit oftmals Gebrauch gemacht, indem im Verfahren zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) oder zu verschiedenen Betriebsreglementen eigens auf die Stadt Kloten und deren Interessen zugeschnittene Vernehmlassungen oder Rechtsschriften verfasst wurden. So wurde unter anderem auch das damalige „vorläufige Betriebsreglement“, mit welchem die Ostanflüge im heutigen Mass eingeführt wurden, gerichtlich angefochten.

Auch zur aktuellen Sachplanung hat der Stadtrat ausführlich Stellung genommen (die Sachplanung kann aber nicht angefochten werden). Das daraus resultierende Betriebsreglement (welches dann anfechtbar sein wird) wird der Stadtrat ebenfalls minutiös analysieren und die notwendigen Massnahmen im Sinne der umschriebenen Flughafenpolitik treffen.

Mitteilungen an:

- Heinrich Brändli, Händlenstrasse 19, 8302 Kloten
- Sekretariat Gemeinderat
- Stadtpräsident
- BL L+S

Für Rückfragen ist zuständig: Marc Osterwalder, Leiter Bereich Lebensraum + Sicherheit, Tel. 044/815 12 33, marc.osterwalder@kloten.ch

STADTRAT KLOTEN



René Huber
Präsident



Thomas Peter
Verwaltungsdirektor

Versandt: 21. Juni 2017