
Fakten zum Flughafenbetrieb und Fluglärm

Ausgangslage

Der zivile Luftverkehr hat sich in den letzten Jahrzehnten stark entwickelt. Die Ansprüche an die Nutzung des Flughafens Zürich sowie die politischen und planerischen Vorgaben haben sich ebenfalls verändert. Die Luftfahrtpolitik ist primär Bundes- resp. Kantonsangelegenheit; die Gemeinden, darunter auch Küsnacht, sind jedoch von den Auswirkungen teilweise stark betroffen.

Gemäss § 1 des Flughafengesetzes ist der Regierungsrat einerseits verpflichtet, den Flughafen Zürich zur Sicherstellung seiner volks- und verkehrswirtschaftlichen Interessen zu fördern, andererseits ist der Regierungsrat aber auch gehalten, den Schutz der Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flughafenbetriebs zu berücksichtigen. Im Flughafengesetz sind dazu drei wesentliche Rahmenbedingungen festgehalten.

Nachtflugsperr

Das Bundesgericht hat bestätigt, dass am Flughafen Zürich eine Nachtflugsperr von sieben Stunden (23.00 bis 06.00 Uhr) einzuhalten ist. In der Zeit zwischen 23.00 und 23.30 Uhr, die für den (bewilligungsfreien) Verspätungsabbau vorgesehen ist, gibt es aber im Durchschnitt immer noch ein halbes Dutzend Flüge pro Nacht (2'300 Flüge pro Jahr). Zudem erteilte die Flughafen Zürich AG im Jahr 2016 total 217 Einzelbewilligungen für die Zeit nach 23.30 Uhr. Die Nachtflugsperr wird also ungenügend eingehalten und der Ausnahmefall des Verspätungsabbaus zwischen 23.00 Uhr und 23.30 Uhr wird zur Regel. Der Küsnachter Gemeinderat stört sich an diesem Verhalten des Flughafens.

Zürcher Fluglärm-Index (ZFI)

Auf der Grundlage von § 3 Abs. 4 des Flughafengesetzes legte der Regierungsrat die Höchstzahl der stark belästigten bzw. gestörten Personen, den so genannten ZFI-Richtwert, bei 47'000 fest. Der ZFI-Monitoringwert stieg von 61'916 Personen im Jahr 2015 auf 64'110 Personen im Jahr 2016 und überschreitet den Richtwert somit aktuell um über 17'000 Personen bzw. um 36%. Die Kantonsregierung wäre von Gesetzen wegen verpflichtet, Massnahmen gegen diese Überschreitung zu ergreifen.

Flugbewegungen

Gemäss § 3 Abs. 3 des Flughafengesetzes sind bei 320'000 Bewegungen pro Jahr Beschränkungen zu prüfen. Die Flugbewegungen sind in den letzten Jahren mehr oder weniger stabil geblieben und lagen im Jahr 2016 bei rund 269'000. Auch wenn derzeit die erlaubte Anzahl Flugbewegungen eingehalten wird, stösst in absehbarer Zeit der Flughafen an diese Grenze,

welche nur im Rahmen einer Volksabstimmung angehoben werden kann. Der Küssnacher Gemeinderat bezweifelt, dass sich dafür noch Mehrheiten finden lassen und empfiehlt dem Flughafen, die ungebremste Wachstumsstrategie zu überdenken.

Der Bund erlässt Massnahmen gegen Fluglärm in der Nacht

Immerhin hat der Bund reagiert und am 23. Juli 2018 Massnahmen gegen die Überschreitung der zulässigen Fluglärmbelastung in der Nacht angeordnet, indem er richtigerweise eine Begrenzung der Slots für Landungen und für Start am späten Abend verfügte. Dies hat zur Folge, dass die neuen Schnellabrollwege, die demnächst in Betrieb genommen werden, nicht zur Erhöhung der Kapazität, sondern ausschliesslich zur pünktlicheren Abwicklung der Landungen genutzt werden. Mit dieser Massnahme sowie der Begrenzung der Abflugslots sollen die verspäteten Abflüge nach 23 Uhr reduziert werden. Damit kommt der Bund erstmals einer Forderung nach, die auch von Küssnacht wiederholt geäussert wurde. Dies ist ein Schritt in die richtige Richtung, auch wenn die gesetzlichen Rahmenbedingungen damit immer noch nicht eingehalten werden.

Flugbetriebsstabilisierung statt Kapazitätserhöhung

Der Gemeinderat unterstützt die Verlängerungen der Piste 28 im Westen (für Landungen von Osten) und der Piste 32 (für Starts nach Norden), da diese Massnahmen wesentlich zu Verbesserungen bezüglich Sicherheit und Flugbetriebsstabilisierung beitragen. Allerdings dürfen die Verbesserungsmassnahmen nicht mit weiteren Slots zunichtegemacht werden. Auch die sofort fliegbare und sichere Variante des gekröpften Nordanflugs oder der als Alternative empfohlene Westanflug stünden mit den Verlängerungen zur Verfügung.

Das aktuell angedachte Flugbetriebskonzept, welches sich auf unbestimmte Parameter bzw. Wettersituationen wie Bise und Nebel ausrichtet und auf Kapazitätserhöhung ausgerichtet ist, unterstützt der Gemeinderat hingegen nicht. Im ersten Halbjahr 2018 wurde an über 50 Tagen mit der Begründung der Bise von Süden her angefliegen. Beim Konzept der Südstarts hingegen geht die Planung von jährlich 20 Bisentagen aus. Dieser Widerspruch kann nicht akzeptiert werden.

Südlandungen genauso wie Südstarts dienen zur Erhöhung der Kapazität. Sie sind unzweckmässige und unzulässige Lösungen, ein Sicherheitsrisiko für die Bevölkerung und missachten den Grundsatz, möglichst wenig Menschen zu schädigen. Über 80% der Unfälle mit Flugzeugen weltweit geschehen beim Starten oder Landen. Unglücke im dicht besiedelten Süden hätten auch am Boden verheerende Folgen. Es gibt beim Flughafen Zürich keine Flugroute, die mehr Menschen einem Absturzrisiko und dem maximal möglichen Fluglärm aussetzt als An- und Abflüge über dem dicht besiedelten Süden.

Generelle Gedanken zu Art und Menge des Luftverkehrs

Der Gemeinderat anerkennt die zweifellos grosse volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich. Jedoch sind nur etwa 40% der abfliegenden Passagiere in Klotten Schweizerinnen und Schweizer. Der Verwaltungsrat sollte sich überlegen, ob die weltweite Anbindung nicht auch ohne ein Hub-Konzept möglich sein könnte. Sodann bezweifelt der Gemeinderat auch den volkswirtschaftlichen Mehrwert von Billigflügen für reine Freizeitwecke. Schliesslich ist nicht einleuchtend, weshalb Kerosin im Gegensatz zu allen anderen Energieträgern (dabei geht es um weit über 1.5 Milliarden Liter im Jahr) nicht besteuert wird.