

Sitzung vom 10. Juni 2015

616. Anfrage (Entwicklung Flugregime in Kloten)

Kantonsrätin Stefanie Huber, Dübendorf, sowie die Kantonsräte Daniel Hodel, Zürich, und Benno Scherrer Moser, Uster, haben am 23. März 2015 folgende Anfrage eingereicht:

In den letzten Tagen wurde von verschiedener Seite Druck auf die Politik aufgebaut, sich um die Anliegen der Flughäfen, speziell jene von Zürich, zu kümmern: Studie «Monitoring der Wettbewerbsfähigkeit des Schweizer Luftverkehrs» (Berichterstattung u. a. in der NZZ Online am 19.3.), Stellungnahmen des neuen Flughafen-CEO Stefan Widrig anlässlich der Präsentation des Jahresergebnisses (Berichterstattung u. a. in der NZZ Online vom 17.3.) oder Berichterstattung zur GV der Schweizer Flugplätze (Berichterstattung im AvU vom 16.3.). Allgemeiner Tenor: Zürich ist gegenüber europäischen Flughäfen, die aktuell ihre Kapazitäten ausbauen, nicht wettbewerbsfähig. Die Geschäfts- und Kleinfliegerei vermindert die Kapazitäten und ist deshalb nach Dübendorf auszulagern.

Zürich muss kein internationaler Umsteigeflughafen sein, sondern sich auf die Schweizer Bedürfnisse ausrichten, und die Entwicklung des Flughafens muss mit den Planungsgrundlagen vereinbar sein. So kann es nicht sein, dass man im Glatttal verdichten will, und gleichzeitig Südstarts und die Zivillaviatik in Dübendorf einführen will. Das Ganze ist auch nicht eine Glatttaler Angelegenheit – mit einer Auslagerung nach Dübendorf steigt die Gesamtbelastung im Kanton am Schluss an. Die Flugregimes werden mit einer externen «vierten Piste» nur noch komplexer und sicherheitsmässig kritischer.

Die Überlegungen betreffen also Lärm und Sicherheitsrisiken gleichermaßen. Auch wenn bis zur Festsetzung von SIL-Änderungen noch viele Flieger in Kloten landen/abfliegen werden, bitten wir den Regierungsrat um eine Stellungnahme zu folgenden Fragen:

1. Wie stellen sich der Regierungsrat und seine Vertretung im Verwaltungsrat des Flughafens zu den Ankündigungen des neuen CEO?
2. Ist der Regierungsrat bereit, die bisherigen Stellungnahmen zur Entwicklung des Flughafens Kloten zu wiederholen? (Ohne Staatsvertrag braucht es keine Pistenausbauten, auch keine Schnellabrollwege oder Südstarts, keine Aufweichung der Nachtruhe, auch in Relation zu den Entscheidungen des Kantonsrates bspw. zum Pistenausbau.)

3. Wie stellt sich der Regierungsrat zum immer schärfer werdenden Widerspruch der richtplanerischen Verdichtung im Glatttal / rund um den Greifensee und den Ankündigungen der Flughafen-Vertretungen und -Lobbies?
4. Wie beurteilt der Regierungsrat die sicherheits- und lärmtechnischen Auswirkungen dieser Spielereien für die Bevölkerung?
5. Der Regierungsrat setzt sich mit allen Mitteln für einen Innovationspark ein. Dieser ist mit den bisherigen Bundesratsentscheiden zur Weiterführung des Flugplatzes bereits eingeschränkt – mit den Auslagefantasien aus Kloten nach Dübendorf und der zu erwartenden Mehrnutzung in den nächsten Jahrzehnten, ist er bedroht. Was unternimmt der Regierungsrat, damit sein eigenes Innovationspark-Projekt nicht unter die Räder resp. die Flugzeugflügel gerät?
6. Wie stellt sich der Regierungsrat zu den erhobenen Forderungen, die Umwelt- und Sicherheitskosten vermehrt der Öffentlichkeit zu überwälzen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Stefanie Huber, Dübendorf, Daniel Hodel, Zürich, und Benno Scherrer Moser, Uster, wird wie folgt beantwortet:

Die Rolle, die dem Flughafen Zürich innerhalb der schweizerischen Luftfahrt zukommen soll, hat der Bundesrat in seinem Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004 festgelegt. Der Bundesrat stellte fest, dass der Flughafen Zürich eine Schlüsselinfrastruktur habe und sein reibungsloses Funktionieren für die Schweiz deshalb von grösster Bedeutung sei. Er solle den Fluggesellschaften die geeignete Infrastruktur bereitstellen, um ab Zürich möglichst gute Direktverbindungen nach Europa und den wichtigen weltweiten Zentren zu unterhalten und damit die Bedürfnisse des Marktes zu befriedigen. Der Bundesrat erwartet auch die Ermöglichung eines Drehkreuzbetriebs für eine Fluggesellschaft. Der Flughafen Zürich müsse Rahmenbedingungen bieten, unter denen die Fluggesellschaften im Wettbewerb mit ihrer Konkurrenz auf anderen Flughäfen bestehen können. Trotzdem ist der Flughafen Zürich kein «internationaler Umsteigeflughafen», wie in der Anfrage behauptet wird. Der Anteil der Umsteigepassagiere ging in den letzten Jahren stetig zurück und lag 2014 noch bei rund 30% (2000: knapp 45%). Im laufenden Jahr wird er aller Voraussicht nach unter 30% fallen. Zum Vergleich: In Frankfurt waren 2014 mehr als 55% aller Passagiere Umsteigende.

Der Regierungsrat hat die Bedeutung des Flughafens Zürich für den Wirtschafts- und Lebensraum Zürich ebenfalls immer wieder hervorgehoben. Gemäss § 1 des Flughafengesetzes (LS 748.1) soll der Kanton den Flughafen zur Sicherstellung seiner volks- und verkehrswirtschaftlichen Interessen fördern und dabei den Schutz der Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flugbetriebs berücksichtigen. Das Umweltschutzgesetz sieht vor, dass der Flughafen so betrieben werden soll, dass möglichst wenige Personen von übermässigem Fluglärm betroffen sind. In seinen Stellungnahmen zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) hat sich der Regierungsrat daher klar gegen Südstarts geradeaus zur Kapazitätssteigerung ausgesprochen.

Der Bund beabsichtigt, den Flugplatz Dübendorf künftig als ziviles Flugfeld mit Bundesbasis zu nutzen. Der Regierungsrat hat aus betrieblichen und politischen Gründen nach wie vor Bedenken gegenüber einer solchen Nutzung in einem dichtbesiedelten Gebiet und in unmittelbarer Nähe zum Flughafen Zürich. Den Betrieb eines Heliports für die Armee, die Polizei und die Rettungsflugwacht unterstützt der Regierungsrat hingegen.

Die Flughafen Zürich AG (FZAG) wurde eingeladen, zur vorliegenden Anfrage einen Mitbericht zu verfassen. Deren Stellungnahme vom 16. April 2015 ist, soweit angezeigt, in die nachfolgenden Antworten eingeflossen.

Zu Frage 1:

Die anlässlich der Präsentation des Jahresergebnisses der FZAG durch den CEO verkündeten Positionen sind nicht neu. Im Rahmen der Rückschau auf das vergangene Jahr wurde darauf hingewiesen, dass die Engpässe zu den Spitzenzeiten zunehmen, die flugbetriebliche Pünktlichkeit auch infolge zusätzlicher sicherheitsrelevanter Einschränkungen zunehmend anspruchsvoller wird und die Verdrängung der Privat- und Geschäftsfliegerei insbesondere in der Tagesspitze weiter voranschreitet.

Die Äusserungen des Flughafendirektors geben daher keinen Anlass für eine Neubeurteilung.

Zu Frage 2:

Der Regierungsrat hat zurzeit keinen Anlass, von seinen bisherigen Stellungnahmen zur zukünftigen Entwicklung des Flughafens Zürich abzuweichen.

Pistenausbauten:

Im Rahmen des SIL-Prozesses hatte der Regierungsrat der sogenannten Variante J_{opt} zugestimmt, unter der Bedingung, dass eine Lösung mit Deutschland gefunden würde, und unter Vorbehalt von § 19 des Flughafengesetzes. Die Variante J_{opt} beruht auf einer Verlängerung der Piste 28 nach

Westen und der Piste 32 nach Norden, sie sieht eine Kombination von Phasen mit Nord- und Ostbetrieb vor und stellt daher eine wichtige Möglichkeit für zukünftige Lärmoptimierungen dar. Der Perimeter für Pistenverlängerungen ist daher als Grundlage in das SIL-Objektblatt vom 26. Juni 2013 eingeflossen. Gemäss § 19 Abs. 1 des Flughafengesetzes besteht für Beschlüsse des Verwaltungsrates, die Gesuche an den Bund über Änderungen der Lage und Länge der Pisten und Gesuche um Änderungen des Betriebsreglements mit wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung betreffen, ein Weisungsrecht des Regierungsrates. Weisungen betreffend die Zustimmung zu Gesuchen an den Bund über die Änderung der Lage und Länge der Pisten genehmigt der Kantonsrat in der Form des referendumsfähigen Beschlusses (§ 19 Abs. 2 Flughafengesetz). Dieses Verfahren muss somit zwingend angewendet werden, wenn Verlängerungen der Pisten 28 und 32 ins Auge gefasst werden.

Der Kantonsrat hat jedoch am 24. März 2014 beschlossen, die Koordinationshinweise, die sich auf das SIL-Objektblatt beziehen (Pistenverlängerungen und Flughafenperimeter sowie die davon betroffenen Änderungen), aus dem Richtplan zu streichen und den Flughafenperimeter im kantonalen Richtplan entsprechend anzupassen. Die Festlegungen des Kantonsrates werden im Kanton Zürich mit der Festsetzung des Richtplans behördenverbindlich. Die Behörden im Kanton Zürich müssen sich an diesen Entscheid halten, solange der Bund im Rahmen der Genehmigung des kantonalen Richtplans gestützt auf seine abschliessende Bundeskompetenz im Bereich der Zivilluftfahrt nicht andere Anordnungen trifft. Die Genehmigung des kantonalen Richtplans, Kapitel 4.7.1 «Flughafen Zürich», durch den Bund steht derzeit noch aus. Offen ist dabei, ob ein Differenzbereinigungsverfahren gemäss Art. 12 des Raumplanungsgesetzes (RPG, SR 700) durchgeführt wird. Ausserdem hat der Bund im Zusammenhang mit der Genehmigung der Gesamtüberprüfung des Richtplans des Kantons Zürich darauf hingewiesen, dass sich das Siedlungsgebiet von Rümlang am Rand auf ein Areal erstrecke, das innerhalb des Flughafenperimeters gemäss SIL-Objektblatt Flughafen Zürich liege. Der bestehende Konflikt zwischen dem kantonalen Richtplan und dem Sachplan des Bundes sei im Rahmen der gesonderten Prüfung und Genehmigung des Richtplankapitels 4.7.1 «Flughafen Zürich» vorzunehmen. Das betroffene Siedlungsgebiet werde deshalb vorerst von der Genehmigung ausgenommen.

Schnellabrollwege:

Gestützt auf die Festsetzung des SIL-Objektblatts vom 26. Juni 2013 und der 2012 durchgeführten Sicherheitsüberprüfung am Flughafen Zürich reichte die FZAG dem Bundesamt für Zivilluftfahrt im Oktober

2013 ein Gesuch um Änderung des Betriebsreglements eingereicht (so genanntes BR2014). Dieses Gesuch enthält unter anderem die Entflechtung der An- und Abflugrouten im Osten des Flughafens. Es baut auf vertieften sicherheitstechnischen Erkenntnissen zur Linienführung und Belegung der Flugrouten auf. Zum Vorhaben gehört auch der Bau von je zwei Schnellabrollwegen ab den Pisten 28 und 34. Zusätzlich müssen Anpassungen an einem Rollweg vorgenommen und Befeuerungsanlagen angepasst werden. Die neuen Schnellabrollwege beanspruchen teilweise Grünflächen für Verregnungsanlagen. Diese werden ersetzt.

Die Bewilligung für die Erstellung dieser Schnellabrollwege wird – gestützt auf Art. 37 ff. des Luftfahrtgesetzes (LFG, SR 748.0) – im Rahmen einer Plangenehmigung erteilt. Kantonale Bewilligungen sind dazu nicht erforderlich (Art. 37 Abs. 4 LFG). Zudem gehören Rollwege nicht zu den Pisten und fallen somit nicht unter das Veto und das Weisungsrecht der Staatsvertretung gemäss §§ 10 und 19 des Flughafengesetzes. Gemäss Art. 37 Abs. 5 LFG setzt die Plangenehmigung für Vorhaben, die sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken, grundsätzlich eine Grundlage im Sachplan voraus. Diese ist mit der Festsetzung des SIL-Objektblatts vom 26. Juni 2013 gegeben. Auch besteht in diesem Bereich kein Widerspruch zum kantonalen Richtplan.

Südstarts:

Der Regierungsrat hat in sämtlichen bisherigen Stellungnahmen zum SIL-Prozess der Möglichkeit von Südstarts geradeaus zur Stabilisierung der Kapazität bei Bise und Nebel zugestimmt, da er der Auffassung ist, dass der Zuverlässigkeit und der Qualität des Flughafens Sorge getragen werden muss. An dieser Meinung hält er nach wie vor fest. Hingegen lehnt er Starts nach Süden geradeaus zur Kapazitätssteigerung nach wie vor kategorisch ab.

Nachtruhe:

Im Rahmen seiner Stellungnahme zur Anpassung des SIL-Objektblatts vom 14. Januar 2015 (RRB Nr. 36/2015) sprach sich der Regierungsrat u. a. gegen eine der SIL-Anpassung zugrunde liegende Ausweitung der Bewegungszahlen in der zweiten Nachtstunde (23.00–24.00 Uhr) aus, da die Einhaltung der siebenstündigen Nachtflugsperrung (23.00–6.00 Uhr) gemäss § 1 in Verbindung mit § 3 Abs. 3 des Flughafengesetzes dem Regierungsrat ein zentrales Anliegen ist. In der zweiten Nachtstunde von 23.00 bis 23.30 Uhr darf die Flughafenhalterin ausschliesslich Verspätungsabbau betreiben.

Zu Frage 3:

Im Kapitel 4.7.1 «Flughafen Zürich» des kantonalen Richtplans, das der Kantonsrat am 24. März 2014 festsetzte, werden die wesentlichen Regelungen zur Koexistenz von Flughafen und Siedlungsentwicklung in der fluglärmbelasteten Flughafenregion getroffen. Zu den Rahmenbedingungen der Nutzung der weiteren Flugplätze – unter anderem auch dem Flugplatz Dübendorf – äussert sich der kantonale Richtplan im Kapitel 4.7.2 «Weitere Flugplätze» (Beschluss vom 18. März 2014). Diese Vorgaben sind behördenverbindlich, d. h., sowohl Kanton als auch Gemeinden sind in entsprechenden Verfahren an diese Festlegungen gebunden.

Zu Frage 4:

Im Sinne einer strategischen Reserve will der Bundesrat Teile des Flugplatzes Dübendorf in Zukunft als ziviles Flugfeld mit Bundesbasis nutzen. Die Schaffung der planungsrechtlichen Grundlagen für die aviatische Nutzung (zivil und militärisch) obliegt dabei dem Bund. Dazu sind die Arbeiten zur Anpassung der Sachpläne Militär und Infrastruktur der Luftfahrt aufzunehmen. Erst diese Verfahren werden die Grundlagen zur Beurteilung der sicherheits- und lärmtechnischen Auswirkungen liefern. Das Objekt Flugplatz Dübendorf wird denn auch gemäss Festsetzung der Richtplangesamtüberprüfung in der Objektliste mit dem Hinweis aufgeführt, dass die überwiegende Nutzung des Flugplatzareals sowie die Pistenbeschaffenheit und -länge im Rahmen der Sachplanung gemäss Bundesgesetzgebung zu klären sein werden.

Zu Frage 5:

Im Herbst 2014 entschied der Bundesrat, auf einem Teil des Militärflugplatzes Dübendorf einen Hubstandort des nationalen Innovationsparks zu ermöglichen. Auf einer Fläche von rund 70 Hektaren soll dem Kanton Zürich in Etappen das Land zur Verfügung gestellt werden. Die Flächenaufteilung erfolgte auf der Grundlage einer umfassenden Studie zur militärisch-zivilaviatischen Mischnutzung des Flugplatzes Dübendorf. Darin wird ausgewiesen, dass sich der Innovationspark und die aviatische Nutzung nicht gegenseitig ausschliessen. Die Planungen des Kantons für den Innovationspark Zürich berücksichtigen alle Vorgaben, die sich aus einer aviatischen Nutzung ergeben.

Zu Frage 6:

Der Wettbewerb der Standorte nimmt zu. Ein wichtiges Standortkriterium ist dabei die Luftverkehrsanbindung an die bedeutenden Zentren der Welt. Die heute gute Anbindung ist nur mit einem wirtschaftlich erfolgreichen Drehkreuzbetrieb möglich, der ebenfalls im Wettbewerb zu anderen Drehkreuzen wie beispielsweise München, Brüssel, Kopenha-

gen oder Mailand steht. Der Luftverkehr ist Teil des öffentlichen Verkehrs, kommt aber ohne staatliche Subventionen aus. Es gilt das Grundprinzip, dass sich der Luftverkehr selbst finanziert. So werden die Sicherheitskosten am Flughafen (vor allem für Passagier- und Gepäckkontrollen) von den Passagieren finanziert. Eine Ausnahme bilden die Kosten der Grenzkontrollen (Personenkontrollen bei der Ein- und Ausreise), die gemäss Art. 9 des Ausländergesetzes vom Kanton getragen werden. Vor dem Erlass dieser Zuständigkeitsregelung hatte sich der Regierungsrat beim Bund mehrfach dafür eingesetzt, dass er die entsprechenden Kosten trägt.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi