

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 382/2004

Sitzung vom 26. Januar 2005

125. Anfrage (Sachplan Infrastruktur als Planungsfalle für den Kanton Zürich)

Die Kantonsräte Prof. Dr. Richard Hirt, Fällanden, Heinz Jauch, Dübendorf, und Bruno Walliser, Volketswil, haben am 1. November 2004 folgende Anfrage eingereicht:

Gemäss Bundesrat Leuenberger wird nach dem Scheitern der Mediation der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) wieder aktuell. Er wird einen wesentlichen Einfluss auf die Richtplanung des Kantons Zürich und zukünftige Entscheide des Bundesgerichts haben. Sofern der SIL von einer unveränderten Wachstumsstrategie ausgeht und dem Flughafen alle Optionen (inklusive Südanflug) für eine Maximierung der Bewegungszahlen offen halten will, ist dies ein schlechtes Omen für den Ausgang der Rechtsmittelverfahren. Das Bundesgericht hat mehrfach betont, dass es die Vorgaben des SIL nicht überprüft. Gegen die Festlegungen im SIL sind auch keine Rechtsmittel mehr möglich.

In diesem Zusammenhang stellen sich die folgenden Fragen:

1. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass ohne konkrete Vorstellungen des Kantons Zürich über ein mögliches mehrheitsfähiges Betriebsreglement der Kanton Zürich kein Gehör bei den beteiligten Kantonen und Bundesämtern finden wird?
2. Besteht nicht die Gefahr, dass der SIL durch eben diese wenig betroffenen Stellen (fremd-)bestimmt wird?
3. Besteht nicht die Gefahr, dass wenn der Regierungsrat die Planung jetzt nicht zügig vorantreibt, die Raumplanung im Kanton Zürich durch den SIL derart präjudiziert wird, dass dem Kantonsrat nur noch der autonome Nachvollzug des Bundesdiktats offen steht? (Was den Mitgliedern des Verwaltungsrates der Flughafen Zürich AG vielleicht gelegen kommt.)
4. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass der Kanton Zürich mit einer mutigen Richtplanung, so mit der vom Regierungsrat postulierten gewachsenen Ausrichtung des Flughafens nach Norden und der von breiten Kreisen getragenen Beschränkung der Zahl der Flugbewegungen, den SIL massgeblich bestimmen kann und wenn notwendig eine Differenz zum SIL schaffen könnte, sodass ein Entscheid à la Uri bei der NEAT erreichbar wäre?
5. Wie sieht nun der neue Fahrplan für die Ausarbeitung des zurückgestellten Verkehrsrichtplans Luftverkehr im Kanton Zürich aus?

6. Welchen Einfluss haben die Ergebnisse des Projekts Relief auf die weitere Planung?
7. Mit welchen Planungsvorgaben und Vorstellungen geht der Regierungsrat nun in die Verhandlungen zum neuen SIL-Verfahren?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Prof. Dr. Richard Hirt, Fällanden, Heinz Jauch, Dübendorf, und Bruno Walliser, Volketwil, wird wie folgt beantwortet:

Ausgehend vom Grundsatz gemäss §1 des Flughafengesetzes (LS 748.1), wonach der Staat den Flughafen Zürich zur Sicherstellung seiner volks- und verkehrswirtschaftlichen Interessen fördert und dabei den Schutz der Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flughafenbetriebs berücksichtigt, hat der Regierungsrat am 15. September 2004 die Flughafenpolitik des Kantons Zürich festgelegt, die sich nach vier Leitlinien gliedert:

- Schutz der Bevölkerung
- Stärkung des Wirtschaftsstandorts und der Volkswirtschaft des Kantons Zürich durch einen wettbewerbsfähigen Flughafen mit Drehkreuzfunktion
- Vertrauen der Bevölkerung und Akzeptanz des Flughafens
- Sicherheit und Zuverlässigkeit des Flugbetriebes

Der Regierungsrat hat am 3. November 2004 den Direktionen, die sich mit Flughafenfragen befassen, den Auftrag zur koordinierten Umsetzung der Flughafenpolitik im Rahmen eines Projekts erteilt. Die Projektauficht und damit die übergeordnete Führung des Projekts bleibt dem Regierungsrat vorbehalten. Die mit dem Flughafendossier betraute Volkswirtschaftsdirektion wurde mit der Gesamtprojektleitung beauftragt. Sie leitet den Steuerungsausschuss, in dem auch die Baudirektion vertreten ist. Im Rahmen dieses Projekts soll sichergestellt werden, dass die Interessen zum Schutz der Bevölkerung und der Volks- und Verkehrswirtschaft insbesondere auch im SIL-Prozess wahrgenommen werden. Die Wahrung dieser Interessen setzt eine gute Zusammenarbeit und einen institutionalisierten Dialog mit dem Bund, den Nachbarkantonen, den deutschen Behörden sowie den Flughafenpartnern voraus.

Zu Frage 1:

Im SIL-Prozess, der am 9. November 2004 neu begonnen worden ist, wird dem Kanton Zürich eine aktive Rolle zugestanden. Er steht in der Verantwortung, Lösungsvorschläge auszuarbeiten, wobei für die technisch-betrieblichen Aspekte die Zusammenarbeit mit der Luftfahrtin-

dustrie (vor allem Flughafen Zürich AG und Skyguide) unabdingbar ist. Diese Grundlagenarbeiten erfolgen im Verlauf des Jahres 2005 und bilden die Grundlage für die 2006 einsetzenden formellen Verfahrensschritte für das SIL-Objektblatt und den kantonalen Richtplan. Die Vorgaben und Kriterien für die Entwicklung und die Bewertung der Betriebsvarianten richten sich nach dem Bericht des Bundes über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004 und der Flughafenpolitik des Regierungsrates vom 15. September 2004. Die Prüfung der Übereinstimmung der Lösungsansätze mit dem nationalen und internationalen Luftfahrt-, Raumplanungs- und Umweltschutzrecht durch den Bund bleibt vorbehalten. Auf diese Weise ist der Kanton Zürich im SIL-Prozess in der Lage, konkrete Lösungsvorschläge einzubringen, bevor 2006 der formelle Teil des SIL-Verfahrens gestartet wird. Durch die Abstimmung mit dem parallel laufenden Richtplanverfahren wird seine Position zusätzlich gestärkt. Eine wirkungsvolle Vertretung der Interessen des Kantons Zürich ist auf diese Weise sichergestellt.

Zu Frage 2:

Die dem Kanton Zürich zugedachte aktive Rolle im neu gestarteten SIL-Verfahren stellt sicher, dass der Kanton das ihm gebührende Gewicht erhält und nicht nur als einer von vielen Teilnehmern auftreten kann. Die Gefahr einer Fremdbestimmung ist somit gering.

Zu Frage 3:

SIL und kantonaler Richtplan sind grundsätzlich gleichrangige Instrumente. Sie müssen gegenseitig aufeinander abgestimmt werden. Dies setzt voraus, dass der Kanton Zürich seine raumplanerischen Vorstellungen formuliert und in den SIL-Prozess einfließen lässt. Der Bund darf mit seiner Sachplanung den kantonalen Richtplan nur insoweit beeinflussen, als dies zur Erfüllung seiner Aufgaben zweckmässig und notwendig ist. Eine Beeinflussung des Richtplans über dieses Mass hinaus könnte nicht hingenommen werden und würde ein Bereinigungsverfahren erfordern. Ebenso wenig könnte der Bund hinnehmen, dass die Funktionsfähigkeit des Flughafens Zürich durch den kantonalen Richtplan unverhältnismässig beeinträchtigt wird. Unter diesen Voraussetzungen hat eine kooperative Zusammenarbeit zwischen beiden Staatsebenen die höchsten Erfolgsaussichten. Die Bereitschaft zur Zusammenarbeit ist auch von Bundesseite klar signalisiert.

Zu Frage 4:

Der kantonale Richtplan hält keine flugbetrieblichen Anordnungen fest. Diese sind vielmehr Gegenstand des Betriebsreglements. Gleich wie das Betriebsreglement bedarf der Richtplan der Genehmigung durch den Bund. Diese Genehmigung würde seitens Bund verweigert

werden, wenn der Richtplan die nationalen Aufgaben der Luftfahrt unangemessen einzuschränken versuchte. Die am 9. November 2004 vorgestellte Planung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) für den SIL-Prozess anerkennt die zentrale Stellung des Kantons Zürich und weist ihm auch im Vergleich zu den anderen betroffenen Kantonen die ihm gebührende Rolle zu. Folglich kann der Kanton Zürich seine Interessen (vgl. oben) in einer kooperativen Zusammenarbeit mit dem Bund im SIL-Prozess besser wahren als in einer einseitigen Forcierung der kantonalen Richtplanung. Zudem ist der Kanton Zürich für die sicherheitstechnischen Abklärungen auf die im SIL-Verfahren vorgesehene Zusammenarbeit mit den dafür zuständigen Bundesstellen sowie mit Skyguide angewiesen. Erst die Ergebnisse dieser Zusammenarbeit ermöglichen es dem Regierungsrat, gegenüber dem Kantonsrat sowie der Bevölkerung sachlich fundierte und damit auch verbindliche Aussagen zur Richtplanvorlage sowie einem zukünftigen definitiven Betriebsreglement abzugeben.

Zu Frage 5:

Das Verfahren für die Revision des kantonalen Richtplans im Bereich der Flughafenregion wird zeitlich und inhaltlich mit dem Verfahren für das SIL-Objektblatt abgestimmt. Entsprechend finden 2005 die Grundlagenarbeiten für beide Verfahren statt, gefolgt von den förmlichen Verfahren in den Jahren 2006 und 2007. Für den Abschluss beider Verfahren ist das Jahr 2007 vorgesehen.

Zu Frage 6:

Der Regierungsrat hat mit Beschluss vom 7. Juli 2004 von den Zielen und Stossrichtungen für die raumplanerische Vorsorge in der Flughafenregion (Projekt RELIEF) Kenntnis genommen und die Expertenvorschläge mit Beschluss vom 15. Dezember 2004 politisch beurteilt. Diese politische Beurteilung erfolgte auf der Grundlage der am 15. September 2004 beschlossenen Flughafenpolitik sowie der geltenden Gesetzgebung. Die Grundlagenarbeiten des Kantons Zürich für den im Jahr 2006 einsetzenden förmlichen Teil des SIL-Verfahrens sowie für die weiteren Verfahren (Kantonaler Richtplan und Revision des Planungs- und Baugesetzes) werden eine breite Palette von Lösungsansätzen umfassen. Dazu wird auch der gekröpfte Nordanflug gehören. Diejenigen Ergebnisse von RELIEF, die auf Grund der politischen Beurteilung prüfenswert erscheinen, bilden damit Teil jener Elemente, die anschliessend in das SIL-Verfahren, die kantonale Richtplanung oder die Revision des kantonalen Planungs- und Baugesetzes einfließen.

Zu Frage 7:

Die Planungsvorgaben des Regierungsrates für den SIL-Prozess richten sich vorrangig an den geltenden Gesetzen auf nationaler und kantonaler Ebene sowie an der Flughafenpolitik vom 15. September 2004 aus.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi