

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 263/2003

Sitzung vom 11. Dezember 2003

1827. Postulat (Tatbeweis gegen Südanflüge durch Verzicht auf Instrumentenlandesystem [ILS] auf Piste 34)

Kantonsrat Martin Bäumle, Dübendorf, Kantonsrätin Barbara Hunziker Wanner, Zürich, und Kantonsrat Thomas Weibel, Horgen, haben am 8. September 2003 folgendes Postulat eingereicht:

1. Der Regierungsrat wird eingeladen, sich im Sinne eines Tatbeweises gegen neue Südanflüge mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln für einen Rückzug der Einrichtung eines Instrumentenlandesystems (ILS) auf Piste 34 einzusetzen.
2. Der Regierungsrat wird eingeladen, sich dafür einzusetzen, dass die von den Einschränkungen betroffenen Flüge in den Sperrzeiten – insbesondere die betroffenen Interkontinentalflüge – nach Möglichkeit in Zeiten ohne Sperre zu verlegen.
3. Falls die Installation des geplanten ILS 34 Cat. I zur Aufrechterhaltung der wenigen interkontinentalen Langstreckenflüge bis zur Einführung eines gekröpften Nordanfluges unabdingbar wird, soll der Regierungsrat mit einer juristisch verbindlichen Regelung sicherstellen, dass das ILS 34 spätestens bei der Einsatzbereitschaft eines gleichwertigen Nordanfluges der Cat. I (gekröpft, über deutsches Gebiet oder nach einer alternativen Flugmethode) sofort ausser Betrieb gesetzt und innert Jahresfrist wieder abgebaut wird.

Begründung:

Der Kantonsrat hat in den vergangenen Monaten mit der Überweisung verschiedener Vorstösse der Flughafenspolitik eine neue und klare Richtung gegeben: Plafond der Flugbewegungen bei maximal 320000 pro Jahr, eine Nachtruhe von 8 Stunden.

Ebenso hat sich der Kantonsrat vor Wochenfrist zwar sehr spät, aber dafür klar für den gekröpften Nordanflug und damit gegen Südanflüge ausgesprochen. Hierzu müssen nun seitens der Regierung rasch Tatbeweise erfolgen, indem alles unternommen wird, dass kein ILS 34 installiert wird und das Flugregime Status Quo (bis zum Jahr 2000) beibehalten wird.

Gemäss Angaben des neuen Flugplanes sind innerhalb der deutschen Sperrzeiten nur wenige Interkontinentalfluglandungen betroffen und der grösste Teil der betroffenen Landungen betrifft innereuropäische Flüge. Eine Einschränkung dieser innereuropäischen Flüge bis zur Inbetriebnahme eines Nordwestregimes ist verantwortbar. Der volks- und betriebswirtschaftliche Schaden einer solchen Einschränkung ist deutlich gerin-

ger als der Schaden durch die Reaktionen der betroffenen Bevölkerung, die möglichen Steuerausfälle und die volkswirtschaftlichen Schäden durch die Einführung von Südanflügen und die möglichen Folgen aus Entschädigungsforderungen.

Südanflüge sind sowohl aus Sicht des Raumplanungsgesetzes als auch aus Sicht der Umweltschutzgesetzgebung völlig verfehlt. Aber auch eine neue Parallelpiste kann aus Gründen des Umwelt- und Raumplanungsrechtes und wegen Verletzung der Bundesverfassung nicht realisiert werden. Ein juristisches Gutachten hat klar belegt, dass eine neue Parallelpiste dem Moorschutzartikel in der Bundesverfassung widerspricht.

Trotzdem versucht Unique unbeirrt den Südanflug zu erzwingen mit der Einrichtung eines Instrumentenlandesystems 34 (ILS) im Süden. Ebenso sollen mit der Dachziegelklammerung im Süden eine wesentliche Voraussetzung für ILS-taugliche Südanflüge geschaffen werden. Die betroffene Bevölkerung und die Behörden werden mit falschen Behauptungen und kurzen Fristen unter Druck gesetzt. Auf der anderen Seite will Unique langfristig immer noch – gemäss Unterlagen zum SIL-Verfahren – zusätzlich eine neue Parallelpiste realisieren. Wenn es der Regierungsrat ernst meint und wirklich ein definitives Betriebsreglement Status Quo ohne Südanflüge (und ohne neue Nordstarts) will, dann muss jetzt ein Tatbeweis erfolgen und in einem ersten Schritt ein Verzicht auf ein ILS 34 eingeleitet werden. Demgegenüber soll sofort die Einführung des gekröpften Nordanfluges an die Hand genommen werden: In erster Priorität als Sichtanflug und innert maximal zweier Jahre als Cat. I-Anflug z. B. mit MLS-Technologie (microvave landing system), dann kann auf die Installation eines ILS 34 im Süden verzichtet werden.

Sollte sich die Einrichtung eines ILS 34 trotz gegenteiligem Willen der Regierung für eine Übergangszeit nicht vermeiden lassen, braucht es klare und vertragliche Abmachungen, dass dieses ILS sofort abgebrochen wird, wenn der Nordwestanflug und/oder wieder das bis vor 2000 gültige Betriebsreglement geflogen werden kann.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Martin Bäumle, Dübendorf, Barbara Hunziker Wanner, Zürich, und Thomas Weibel, Horgen, wird wie folgt Stellung genommen:

Der Regierungsrat hat bereits mehrfach betont, dass die neuen Landeanflüge aus Süden auf Piste 34 wie auch die vermehrten Landungen von Osten auf Piste 28 zurzeit zwar unumgänglich sind, letztlich aber nur eine Übergangslösung sein können, die so bald als möglich von alternativen Anflugverfahren aus Norden abgelöst werden müssen (siehe

Stellungnahmen vom 9. Juli 2003 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 153/2003 und Antwort vom 10. September 2003 auf die Anfrage KR-Nr. 177/2003). Diese Haltung wurde anlässlich der gemeinsamen Medienkonferenz des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), des Zürcher Regierungsrates und der Flughafen Zürich AG (FZAG) vom 27. Oktober 2003 erneut bekräftigt.

Ursprünglich beabsichtigte Deutschland, die einseitige deutsche Durchführungsverordnung (DVO) vom 4. April 2003 mit ihren drastischen Auflagen bereits auf den 10. Juli 2003 in Kraft zu setzen. Dies hätte zur Folge gehabt, dass bei gewissen Wetterbedingungen, bei denen die Sichtminima gemäss Durchführungsverordnung aber noch nicht unterschritten und eine Landung von Norden deshalb nicht zulässig gewesen wäre, der Flughafen Zürich während der über Süddeutschland geltenden Sperrzeiten (wochentags von 21.00 bis 07.00 Uhr, an Wochenenden und süddeutschen Feiertagen von 20.00 bis 09.00 Uhr) nicht hätte angefliegen werden können. Zudem ist die Piste 28 selbst bei guten Sichtbedingungen für Landungen von grossen und schweren Flugzeugen bei nasser Piste zu kurz. Ohne die Möglichkeit von Südanflügen hätten sämtliche betroffenen Flüge annulliert oder auf andere Flughäfen umgeleitet werden müssen. Da keine Fluggesellschaft das Risiko eingeht, nicht an allen Tagen in Zürich landen zu können, wäre eine grosse Zahl wichtiger Verbindungen ganz aus den Flugplänen gestrichen worden.

Zwar ist es dem schweizerischen Verkehrsminister in Verhandlungen mit seinem deutschen Amtskollegen gelungen, das Inkrafttreten der DVO vom 10. Juli 2003 entsprechend den Einführungsschritten für ein Instrumentenanflugverfahren auf einen Zeitpunkt gestaffelt zwischen dem 30. Oktober 2003 und dem 31. Oktober 2004 hinauszuschieben. Deutschland hat hierzu jedoch nur deshalb Hand geboten, weil der Flughafen in den vergangenen Monaten mit der Eingabe des Planenehmigungsgesuches für ein Instrumentenlandesystem (ILS) für die Piste 34 die Voraussetzungen dafür geschaffen hat, dass die Einführung von Südanflügen wenigstens etappenweise möglich sein wird (siehe Stellungnahme vom 9. Juli 2003 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 153/2003). Ein Rückzug dieses Gesuches hätte zur Folge, dass Deutschland die DVO mit ihren drastischen Auflagen umgehend und in allen Teilen in Kraft setzen würde und der Flughafen Zürich während der deutschen Sperrzeiten geschlossen bleiben müsste. Dies hätte zur Folge, dass die während der Sperrzeiten morgens und abends erwarteten rund 28000 Flüge pro Jahr ausfallen müssten.

Die in den Sperrzeiten flugplanmässig vorgesehenen Flüge können nicht einfach verschoben werden, weil die Fluggesellschaften ihre Flugzeuge in einem umfassenden Rotationssystem einsetzen. Dies gilt sowohl

für die innereuropäischen Flüge als auch für die interkontinentalen Verbindungen. Das Netzwerk und die Streckennetzplanung insbesondere einer interkontinental tätigen Fluggesellschaft sind hoch komplexe Gebilde. Die Verschiebung bzw. die Streichung eines einzelnen Fluges hat nicht nur Auswirkungen auf die nachfolgenden Flüge, sondern vor allem auch auf die verschiedensten Umsteigebeziehungen, d. h. auf die Zu- und Wegbringerflüge. Damit wird die Qualität des Angebots im Allgemeinen und der Umsteigeverbindungen im Besonderen erheblich eingeschränkt. Dass diese betrieblichen Erschwernisse und der Qualitätsverlust im Angebot schwer wiegende Auswirkungen vor allem für die nationale Fluggesellschaft Swiss hätte, welche die Mehrzahl ihrer Flüge von und nach Zürich führt, bedarf keiner weiteren Ausführungen.

Die Aufrechterhaltung eines geordneten Flugbetriebs während der heute geltenden Betriebszeiten erfolgt aber nicht nur im Interesse der Fluggesellschaften oder des Flughafens. Der Flughafen Zürich ist insbesondere auch ein bedeutender Wirtschaftsfaktor für Zürich und die Schweiz. Die Wertschöpfung am Flughafen und bei den Zulieferbetrieben beträgt knapp 4 Mrd. Franken pro Jahr, die Auswirkungen auf die Volkswirtschaft (z. B. Ausgaben der am Flughafen Beschäftigten und der ausländischen Passagiere) betragen mehr als doppelt so viel. Auch unter dem Diktat der einseitigen und nicht zuletzt für die Bevölkerung diskriminierenden Massnahmen Deutschlands kann auf einen geordneten Flugbetrieb am Flughafen Zürich nicht verzichtet werden.

Der Regierungsrat besitzt kein Verfügungsrecht über das Eigentum am Instrumentenlandesystem. Er kann jedoch auf der Grundlage von § 19 des Flughafengesetzes (LS 748.1) wirksam auf die Gestaltung des Betriebsreglements Einfluss nehmen. Er wird sich auch in Zukunft dafür einsetzen, dass die seit November 2002 gemeinsam mit den Flughafenpartnern verfolgte Flughafenpolitik, die zusätzliche Ost- und neue Südanflüge ablehnt, im neuen Betriebsreglement rechtlich verbindlich festgelegt wird. Sobald dieses Ziel erreicht ist, hat die Verwendung der ILS-Installationen kein Einfluss auf die Zahl der Südanflüge.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat deshalb, das Postulat KR-Nr. 263/2003 nicht zu überweisen.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi