

Sitzung vom 30. August 2006

**1267. Anfrage (Flugrouten technisch optimiert)**

Die Kantonsräte Matthias Hauser, Hüntwangen, und Othmar Kern, Bülach, haben am 12. Juni 2006 folgende Anfrage eingereicht:

In der Diskussion um die verschiedenen An- und Abflugvarianten rund um den Flughafen Zürich-Kloten überwiegen politische Überlegungen. Dies zeigen die bisher zu diesem Thema eingereichten Vorstösse aus dem Kantonsrat wie auch die Argumente in der öffentlichen Diskussion.

Es steht jedoch technisch gesehen fest, dass der Flugbetrieb am sichersten und – zumindest was den Treibstoffverbrauch betrifft – auch am wirtschaftlichsten gewährleistet ist, wenn er nach folgenden Kriterien optimiert würde:

A. Flugzeuge starten und landen grundsätzlich gegen den Wind – die technisch machbare Limite (10 Knoten Rückenwind maximal bei den meisten Flugzeugdesigns) sollten nicht ausgereizt werden (damit eine «physikalische Reserve» vorhanden bleibt).

B. Aus A. folgt, dass die Flugzeuge niemals aus derselben Richtung landen, in welche andere starten (dies verkürzt auch die Wartezeiten in der Luft und am Boden).

C. Möglichst wenig Umstellungen der An- und Abflugverfahren (Umstellungen bringen Wartezeit für Flugzeuge am Boden und in der Luft; erhöhter Kommunikationsbedarf).

D. An- und Abflüge haben möglichst gradlinig zu erfolgen (leiser, einfacher zu fliegen, sicherer).

E. Allenfalls existieren noch weitere derartige rein flug- und flugleittechnische Kriterien.

Dazu stelle ich folgende Fragen:

1. Wie würde ein möglichst nach rein flug- und flugleittechnischen Kriterien optimiertes An- und Abflugregime für den Flughafen Zürich-Kloten aussehen? Die Beantwortung dieser Frage soll unter Ausserachtlassung sämtlicher politischer und raumplanerischer Aspekte erfolgen.

Da ein nach technischen Kriterien optimiertes An- und Abflugregime wie die Fliegerei selbst wetterabhängig ist und das Wetter nicht detailliert voraussehbar ist, sollen für die Beantwortung dieser Frage repräsentative meteorologische Daten aus früheren Jahren beigezogen werden.

2. Welche Folgen hätte die Antwort der ersten Frage auf die Raumplanung? Welche Regionen erhielten so mehr, welche weniger Fluglärm?
3. Welche baulichen Anpassungen wären für die Realisation eines flug- und flugleittechnisch optimierten Flughafenbetriebes notwendig? Wie hoch werden die dafür notwendigen Investitionen geschätzt?
4. Wie wird in der Festlegung des An- und Abflugverfahrens rund um den Flughafen Zürich-Kloten sichergestellt, dass die Naturwissenschaften und ihre Vertreter, die flugtechnischen Experten z.B. des BAZL, nicht von politischen, juristischen und wirtschaftlichen Interessen aus verschiedenen belärmten Himmelsrichtungen dazu verleitet werden, Lösungen in der Nähe der Grenzen des Machbaren zu realisieren (oder gar z.B. unter Erhöhung des Unfallrisikos die Machbarkeitsgrenze zu dehnen)?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Matthias Hauser, Hüntwangen, und Othmar Kern, Bülach, wird wie folgt beantwortet:

Die Anfrage stellt technische und betriebliche Aspekte des Flughafens Zürich in den Vordergrund. In der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 326/2004 hat der Regierungsrat dargelegt, welche Aufgaben, die im Bereich Flughafen und Luftverkehr anfallen, auch nach der Privatisierung des Flughafens «Angelegenheiten der staatlichen Verwaltung» im Sinne von §30 des Kantonsratsgesetzes (LS 171.1) sind und damit Gegenstand von Anfragen sein können: Im Bereich des Luftverkehrs, soweit es sich dabei um öffentlichen Verkehr handelt, können darunter allgemein verkehrspolitische und verkehrswirtschaftliche Fragen fallen. Was den Flughafen Zürich im Besonderen betrifft, fällt gemäss Flughafengesetz (LS 748.1) unter die Angelegenheiten der staatlichen Verwaltung neben den Aufgaben allgemein politischer Natur, die sich aus den §§1 (Grundsatz) und 4 (Konsultative Konferenz) ergeben oder aus diesen Bestimmungen indirekt abgeleitet werden können, die durch die Volkswirtschaftsdirektion (Amt für Verkehr) wahrgenommene Aufsicht über die Einhaltung der An- und Abflugrouten und der Nachtsperre-

ordnung gemäss § 3 des Flughafengesetzes. Technische und betriebliche Fragen fallen nach der Privatisierung des Flughafens grundsätzlich nicht mehr in den Aufgabenbereich des Regierungsrates. Vorbehalten bleiben Änderungen der Lage und Länge der Pisten und Gesuche oder Änderungen des Betriebsreglements mit wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung, die gemäss §§ 10 und 19 Abs. 1 des Flughafengesetzes der Sperrminorität der Staatsvertretung unterliegen.

Auf die technischen und betrieblichen Aspekte der Anfrage kann deshalb vorliegend nur so weit eingetreten werden, als sie auf den bisher vorliegenden und veröffentlichten Ergebnissen des laufenden Koordinationsprozesses für den Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Objektblatt Flughafen Zürich, beruhen. Im SIL-Koordinationsprozess, der unter Leitung des Bundes steht, sollen in einer ersten Phase alle technisch möglichen und zweckmässigen Betriebsvarianten für den Flughafen als Grundlage für die nachfolgenden ordentlichen Verfahren erarbeitet, geprüft, bewertet und diskutiert werden. Ziel des SIL-Koordinationsprozesses ist ein vom Bundesrat genehmigtes SIL-Objektblatt Flughafen Zürich, das mit dem Richtplan des Kantons Zürich und mit den Richtplänen der andern betroffenen Kantone (Aargau, Schaffhausen) abgestimmt ist. Das SIL-Objektblatt ist eine Voraussetzung für die Genehmigung des definitiven Betriebsreglements.

Für den SIL-Koordinationsprozess hat der Bund folgende Rahmenbedingungen gesetzt:

- Die Sicherheit ist gewährleistet. Die Varianten für den künftigen Betrieb des Flughafens sind nach den geltenden Normen der Sicherheit zu überprüfen. Künftige technologische Entwicklungen sind angemessen zu berücksichtigen.
- Die Voraussetzungen sind geschaffen, dass der Flughafen seine Funktion gemäss Luftfahrtpolitik erfüllen kann. Die dazu notwendigen betrieblichen Eckwerte sind zu definieren.
- Die Auswirkungen auf Raum und Umwelt sind möglichst gering. Die für die Beurteilung der Varianten für den künftigen Betrieb des Flughafens massgebenden Kriterien sind festzulegen.
- Die deutschen Partner sind in den Koordinationsprozess einzubinden.

Projektpartner im SIL-Koordinationsprozess sind der Bund (Bundesamt für Zivilluftfahrt [BAZL]), der Kanton Zürich und die Flughafen Zürich AG. Die Gesamtkoordination und die Steuerung des Prozesses erfolgt durch das BAZL. Weitere Beteiligte sind die in ihrer Richtplanung direkt betroffenen Nachbarkantone Aargau und Schaffhausen, die zuständigen Bundesfachstellen (Bundesamt für Raumentwicklung, Bundesamt für Umwelt, Generalsekretariat des Eidgenössischen Depar-

tements für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport, Luftwaffe), der Flughafen und Skyguide. Weitere Fachstellen können nach Bedarf beigezogen werden. Die übrigen Nachbarkantone werden vom BAZL über Inhalt und Ergebnisse der Koordinationsgespräche informiert und an der Vernehmlassung zum Endergebnis der Koordination beteiligt.

Die einzelnen Fragen werden wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Eine rein nach technischen Kriterien erarbeitete Betriebsvariante gibt es nicht. Das betriebliche Optimum für den Flughafen Zürich hängt nicht nur von den Windrichtungen ab, sondern auch von den Sichtverhältnissen, der Topografie und von der bestehenden Infrastruktur. Im laufenden SIL-Koordinationsprozess werden alle technisch möglichen und zweckmässigen Betriebsvarianten geprüft. Die Ergebnisse der laufenden Untersuchungen können nicht vorweggenommen werden.

Zu Frage 2:

Der vom Kantonsrat am 31. Januar 1995 festgesetzte Richtplan wurde vom Bundesrat am 15. Mai 1996 genehmigt und ist bis heute für die Behörden aller Stufen verbindlich. Dies hat unter anderem zur Folge, dass Überlegungen zur Abstimmung zwischen dem Flugbetrieb und der bestehenden Siedlungsstruktur sowie den richtplanerischen Entwicklungsvorstellungen auch in den SIL-Koordinationsprozess einfließen müssen. Die Rauplanungsbehörden des Kantons und des Bundes sind in den Prozess eingebunden. Die unerlässliche Abstimmung zwischen der Flughafen- und der Siedlungsentwicklung könnte nicht erfolgen, wenn nur Lösungen gesucht würden, die lediglich flugtechnischen Anforderungen Rechnung tragen.

Zu Frage 3:

Der Infrastrukturbedarf kann erst dann endgültig festgelegt werden, wenn die Betriebsvarianten im SIL bewertet und anschliessend im politischen Prozess beurteilt worden sind.

Zu Frage 4:

Die Projektorganisation für den SIL-Koordinationsprozess stellt sicher, dass fachliche und politische Aspekte nicht vermischt werden. Der Vorrang der Politik wird dadurch sichergestellt, dass rechtliche und politische Vorgaben definiert sind, die im Rahmen des Koordinationsgesprächs vom 25. Oktober 2005 diskutiert und anschliessend der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wurden ([www.sil-zuerich.admin.ch](http://www.sil-zuerich.admin.ch)). Der Kanton Zürich vertritt, im Einklang mit diesen Vorgaben, die Haltung, dass Landes- oder Kantonsgrenzen bei der Beurteilung der Lärmbelastung keine Rolle spielen dürfen; dies gilt auch für die Be-

urteilung der Lärmbelastung der verschiedenen Regionen innerhalb des Kantons. Die Vorgaben sind allgemeingültiger Natur; sie stützen sich auf die Luftfahrtpolitik des Bundes und die Flughafenpolitik des Kantons Zürich. Im Rahmen dieser Vorgaben werden die Projektarbeiten nach rein fachlichen Anforderungen durchgeführt. Die in Frage 4 geäußerte Befürchtung ist damit nicht begründet.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**