

Sitzung vom 1. März 2006

**323. Anfrage (Gegenvorschlag zur Plafonierungsinitiative)**

Die Kantonsräte Arnold Suter, Kilchberg, Max Clerici, Horgen, und Martin Arnold, Oberrieden, haben am 12. Dezember 2005 folgende Anfrage eingereicht:

Der Regierungsrat wird in den nächsten Wochen zur so genannten «Plafonierungsinitiative» Stellung nehmen müssen. Diese fordert die Regierung auf, sich für eine Bewegungsbeschränkung auf 250 000 sowie für eine Nachtflugsperrung von neun Stunden einzusetzen. Beide Massnahmen würden die Funktion des Verkehrsdrehkreuzes «Flughafen Zürich» in erheblichem Masse einschränken und wären mit volkswirtschaftlichen Schäden verbunden. Insbesondere der Wirtschaftsraum Zürich, welcher mit der internationalen Ausrichtung von Industrie und Dienstleistenden ganz besonders auf eine funktionierende Anbindung an die Märkte der Welt angewiesen ist, hätte unter solchen Restriktionen zu leiden.

Die Überweisung des Postulats KR-Nr. 257/2005 zeigt, dass selbst im kantonalen Parlament die lokal- und regionalpolitischen Überlegungen die Oberhand gewonnen haben. Die übergeordnete volkswirtschaftliche Bedeutung dieser Verkehrsinfrastruktur wird dabei der momentanen, regional orientierten Lärmdiskussion untergeordnet.

Vergleicht man die heutige Anzahl der Bewegungen von 270 000 mit den Werten des Jahres 2000 von 325 000 ist davon auszugehen, dass die heutige Infrastruktur – insbesondere die Pisten – auch für die kommenden Jahre genügend ist. Ein Ausbau wäre in jedem Fall durch die Bevölkerung des Kantons Zürich zu genehmigen. Noch ist die Bevölkerung bereit, neben dem Nutzen des Flughafens auch dessen Lasten zu tragen. Allerdings wird in breiten Kreisen eine weitergehende Belastung, als sie im Jahr 2000 vorhanden war, als inakzeptabel betrachtet.

Deshalb ersuchen wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Erachtet es der Regierungsrat nicht als notwendig, dass der Volksinitiative ein Gegenvorschlag gegenübergestellt wird?
2. Die einseitige Beschränkung von Flugbewegungen trägt den technologischen Fortschritten zu wenig Rechnung und ist zudem nicht geeignet, die Belastung der Bevölkerung durch den Fluglärm zu messen, darzustellen oder in erheblichem Mass zu verbessern. Ist der

Regierungsrat bereit, statt einer Bewegungsbegrenzung eine Fluglärmbegrenzung oder einen anderen, umfassenderen Wert festzulegen?

3. Wie hoch wäre ein solcher Wert im Sinne einer «Schallgrenze», wenn man vom Jahr 2000 ausgehen würde?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Arnold Suter, Kilchberg, Max Clerici, Horgen, und Martin Arnold, Oberrieden, wird wie folgt beantwortet:

Zu den Fragen 1 und 2:

Mit Beschluss vom 21. Dezember 2005 hat der Regierungsrat dem Kantonsrat beantragt, den Stimmberechtigten die Volksinitiative «Für eine realistische Flughafenpolitik» zur Ablehnung und einen Gegenvorschlag (Änderung von §3 des Flughafengesetzes, LS 748.1) zur Annahme zu empfehlen (Vorlage 4203a). Der Regierungsrat unterstützt das mit der Initiative angestrebte Ziel, die Wohnbevölkerung vor dem Lärm des Flughafens zu schützen. Auch die Flughafenpolitik des Kantons Zürich räumt dem Schutz der Bevölkerung eine grosse Bedeutung ein (siehe Regierungsratsbeschluss zur Flughafenpolitik vom 15. September 2004). Hingegen erachtet die Regierung die mit der Initiative verlangte Beschränkung der Flugbewegungen auf 250 000 pro Jahr und die mindestens neunstündige Nachtflugsperrung als die falschen Mittel zur Erreichung dieses Ziels. Diese Forderungen könnten vom Kanton nicht durchgesetzt werden. Das könnte höchstens der Bund. Die Initiative wirft jedoch mit Bezug auf ihre Vereinbarkeit mit eidgenössischem und europäischem Recht schwierige Rechtsfragen auf. Darüber hinaus stehen die Forderungen der Initiative im Gegensatz zu den erklärten luftfahrtpolitischen Zielen des Bundes. Dieser hat sich in seinem «Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004» ausdrücklich für einen wettbewerbsfähigen Flughafen Zürich ausgesprochen, der seine Drehkreuzfunktion auch in Zukunft soll wahrnehmen können. Zudem hätte eine Umsetzung der Forderungen der Initiative, so eine solche überhaupt möglich wäre, einschneidende negative volkswirtschaftliche Auswirkungen auf den Arbeits- und Wirtschaftsraum Zürich und die Swiss. Es ist deshalb davon auszugehen, dass der Bund auf die Forderungen des Kantons nicht eintreten würde.

Aus diesen Gründen hat den Regierungsrat dem Kantonsrat die Einführung eines Richtwerts beantragt, der die Anzahl der vom Fluglärm stark gestörten Personen (AsgP) abbildet. In diesen Richtwert fliessen

sowohl die berechnete objektive Lärmbelastung als auch die subjektiv empfundene Lärmbelästigung ein. Die Einhaltung des Richtwerts wird überwacht. Falls dieses Monitoring zeigt, dass der Richtwert überschritten wurde, die A<sub>sgP</sub> also angestiegen ist, sind die hierfür verantwortlichen Gründe zu ermitteln und Massnahmen zu ergreifen bzw. den zuständigen Stellen zu beantragen, damit der Richtwert wieder eingehalten wird. Dem Kantonsrat wird alljährlich Bericht erstattet über die Entwicklung des Monitoringwerts, die Gründe für diese Entwicklung und die allenfalls ergriffenen oder in die Wege geleiteten Massnahmen. Der Regierungsrat ist überzeugt, dass der Richtwert die negativen Auswirkungen des Luftverkehrs wirkungsvoll und zielführend begrenzt und dem Flughafen trotzdem einen massvollen Entwicklungsspielraum lässt.

Zu Frage 3:

Die Arbeiten am Richtwert sind im Gang. Sie sind anspruchsvoll, gilt es doch, die Wechselbeziehungen zwischen Fluglärmbelastung und Fluglärmbelästigung auf eine gemeinsame, wissenschaftlich gesicherte Grundlage zu stellen. Die Berechnung der Anzahl der vom Fluglärm stark gestörten Personen beruht auf einer wissenschaftlichen Studie von Dr. Carl Oliva mit dem Titel «Belastung der Bevölkerung durch Flug- und Strassenlärm» aus dem Jahr 1998. Die Ergebnisse der Studie werden von Dr. Hofmann unter Beizug von anderen Fachleuten sowie unter Berücksichtigung der neusten Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung aufgearbeitet. Dr. Carl Oliva bestätigt, dass seine Studie als Grundlage für den vom Regierungsrat vorgestellten Richtwert geeignet ist. Darüber hinaus gilt es, verschiedene Elemente, auf denen der Richtwert beruht, festzulegen. Sobald die Grundlagen zur Berechnung des Richtwerts vorliegen, wird die Eidgenössische Materialprüfungsanstalt (EMPA) die Anzahl der vom Fluglärm stark gestörten Personen (A<sub>sgP</sub>) berechnen und den Richtwert berechnen. Da diese Arbeiten noch nicht abgeschlossen sind, ist es zurzeit nicht möglich, den Richtwert für ein bestimmtes Jahr zu berechnen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**