

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 31/2005

Sitzung vom 30. März 2005

### **472. Interpellation (SIL-Verfahren)**

Kantonsrat Martin Mossdorf, Bülach, Kantonsrätin Ursula Moor-Schwarz, Höri, und Kantonsrat André Bürgi, Bülach, haben am 7. Februar 2005 folgende Interpellation eingereicht:

In seiner Sitzung vom 15. Dezember 2004 hat der Regierungsrat die Volkswirtschaftsdirektion beauftragt, im Rahmen des Projektes «Umsetzung Flughafenpolitik» als Vorbereitung für das förmliche SIL-Verfahren die Grundlagen bezüglich Infrastrukturentwicklung und Flugbetrieb zu konkretisieren. Dabei sollen einzelne Vorschläge des Expertenberichts «RELIEF» berücksichtigt werden, insbesondere eine Kombination der beiden Betriebskonzepte «Nord» und «Ost». Des Weiteren will der Regierungsrat die Verlängerung der Piste 10/28 um 450 Meter nach Westen sowie der Piste 14/32 um 400 Meter nach Norden prüfen. Ebenfalls zieht er den Bau einer aus seiner Sicht allfällig notwendig werdenden Parallelpiste in Erwägung. Die Ausbaupläne für das Pistensystem ermöglichen mittelfristig eine Kapazitätsausweitung des Flughafens Zürich Kloten und ziehen mehr Immissionen nach sich. Das Festhalten an einer Fluglärm-Kanalisation im Norden ohne Prüfung der Möglichkeiten einer Fluglärmverteilung privilegiert den Süden auf Kosten der Bevölkerung anderer Regionen um den Flughafen.

Es stellen sich deshalb folgende Fragen:

1. Mit welchen Massnahmen will der Regierungsrat verhindern, dass der Ausbau der Pisten 10/28 und 14/32 zu einer Kapazitätserweiterung missbraucht wird?
2. Der Regierungsrat will die Option einer Parallelpiste offen halten. Wie hoch ist die Kapazitätsobergrenze an Flugbewegungen (An- und Abflüge), welche er kommenden Generationen zumuten will?
3. Welche raumplanerischen Konsequenzen ergeben sich aus der Tatsache, dass die Regierung an einem möglichen Bau der Parallelpiste festhalten will?
4. Unterstützt der Regierungsrat Planungsszenarien, die mit bis zu 420 000 An- und Abflügen rechnen?
5. Beurteilt der Zürcher Regierungsrat den allfälligen Bau einer Parallelpiste unter dem Gesichtspunkt des Natur- und Heimatschutzes als verfassungskonform?

6. Trotz klarem Widerstand vieler Zürcher, Schaffhauser und Aargauer Gemeinden, der Aargauer Regierung sowie der süddeutschen Landes- und Kommunalvertreter setzt die Zürcher Regierung auf eine Lärmkanalisierung im Norden. Welche sachlichen Überlegungen stehen einer ernsthaften Prüfung des Prinzips einer angemessenen Fluglärmverteilung (wie z. B. das Rotationsprinzip) entgegen?
7. Mit welchen Argumenten begründet die Zürcher Regierung, dass gewisse Bevölkerungsteile völlig vom Fluglärm verschont bleiben sollen?
8. Aus welchen Gründen beurteilt die Zürcher Regierung eine Nachtruhe zwischen 22.00 und 7.00 Uhr sowie eine Begrenzung der jährlichen Flugbewegungen auf 320 000 als nicht vereinbar mit einer positiven volkswirtschaftlichen Entwicklung unseres Kantons?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion  
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Interpellation Martin Mossdorf, Bülach, Ursula Moor-Schwarz, Höri, und André Bürgi, Bülach, wird wie folgt beantwortet:

Der Regierungsrat hat bereits im Zusammenhang mit der Anfrage KR-Nr. 382/2004 ausführlich zum Verfahren für den Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt, Objektblatt Flughafen Zürich, Stellung genommen. 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. Die Grundlagenarbeiten dienen dazu, die verschiedenen Lösungsansätze auf einen vergleichbaren Stand zu bringen, auf ihre Machbarkeit zu prüfen und schliesslich auf Grund der rechtlichen und politischen Vorgaben zu bewerten. In seiner Entscheidung vom 15. Dezember 2004 betreffend die Beurteilung der Ergebnisse des Projekts RELIEF hat der Regierungsrat noch nicht für oder gegen die dort vorgeschlagenen Lösungsansätze Stellung genommen, sondern nur diejenigen ausgewählt, die im Rahmen der Grundlagenarbeiten zum SIL vertieft untersucht werden sollen. Ob diese Ansätze gegenüber anderen besser abschneiden, wird sich erst im Rahmen des Bewertungsverfahrens am Schluss der Grundlagenarbeiten zum SIL-Prozess weisen.

Die Vorgaben des Regierungsrates für den SIL-Prozess werden sich vorrangig an den geltenden Gesetzen auf nationaler und kantonaler Ebene sowie an der Flughafenpolitik vom 15. September 2004 ausrichten. Was den Schutz der Bevölkerung angeht, legt die Flughafenpolitik des Regierungsrates vom 15. September 2004 fest, dass die Anzahl der von schädlichem oder lästigem Fluglärm betroffenen Einwohner zu

begrenzen und zu verringern ist. Massgebend für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit der Lösungsansätze ist damit ein objektiv nachvollziehbares, über die Flugregion gesamthaft ermitteltes Kriterium. Im Gegensatz zum SIL-Prozess der Jahre 2001 und 2002 sollen die Grundlagenarbeiten fertig gestellt werden, bevor die gesetzlich vorgeschriebenen öffentlichen Mitwirkungsverfahren zum SIL und zum kantonalen Richtplan eingeleitet werden. Mit diesem Vorgehen soll sichergestellt werden, dass die politische Diskussion auf Grund von gesicherten Fakten stattfindet. Es dient dem Verfahrensablauf nicht, wenn der Regierungsrat bereits kurzfristig inhaltlich zu einzelnen Lösungsansätzen Stellung nimmt.

Zu Frage 1:

Der Regierungsrat hat in seinem veröffentlichten Beschluss vom 15. Dezember 2004 betreffend die Beurteilung der Ergebnisse des Projekts RELIEF eine vertiefte Prüfung der Verlängerung der Pisten 28 und 32 im Rahmen des SIL-Verfahrens als zweckmässig erachtet. Es wird zu untersuchen sein, in welchem Umfang eine der Lärmentlastung dienende langfristige Aufwertung des Konzepts «Ost» bauliche Massnahmen am Pistensystem voraussetzt. Pistenverlängerungen dieser Art sollen nach Vorgabe des Regierungsrates ausschliesslich der qualitativen Verbesserung im Interesse der Bevölkerung, der Sicherheit und der Zuverlässigkeit des Betriebs dienen. Gemäss den bisherigen Untersuchungen ergeben sich alleine durch Verlängerungen bestehender Pisten gegenüber dem heutigen Pistensystem weder für Starts noch für Landungen Kapazitätssteigerungen. Sollten die weiteren Abklärungen zeigen, dass die beiden Pistenverlängerungen wider Erwarten einen Kapazitätswachstum ermöglichen, müssen Gegenmassnahmen festgelegt werden.

Die vertiefte Prüfung der Kapazitätsauswirkungen und die Entwicklung allfälliger Gegenmassnahmen erfolgen im Rahmen der Grundlagenarbeiten zum SIL. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist eine Auskunft darüber nicht möglich.

Zu Frage 2:

Das bestehende Pistensystem ist technisch für 350 000 Flugbewegungen ausgelegt. Der Regierungsrat hat es im erwähnten Beschluss vom 15. Dezember 2004 auf Grund des gesetzlichen Raumplanungsauftrags, des Anspruchs auf planerische Rechtssicherheit sowie des Nachhaltigkeitsprinzips als seine Verantwortung erachtet, auch Vorsorge für die langfristige Entwicklung zu treffen. In einem langfristigen Zeithorizont darf ein Parallelpistensystem nicht von vornherein abgelehnt werden. Im Sinne der Vorsorge sind vielmehr entsprechende Handlungsspielräume für die langfristige Entwicklung offen zu halten, auch wenn eine

Parallelpiste gegenwärtig aus betrieblicher Sicht nicht nötig ist und sich aus gesellschaftlichen und ökologischen Gründen deshalb kaum rechtfertigen liesse. Der Entscheid, ob später von der Möglichkeit einer Parallelpiste Gebrauch gemacht werden soll, und wenn ja, in welchem Umfang, ist den nachfolgenden Generationen zu überlassen und wird im Verfahren nach § 19 des Flughafengesetzes (LS 748.1; referendumsfähiger Beschluss des Kantonsrates) zu treffen sein.

Zu Frage 3:

Damit die raumplanerische Vorsorge sachgerecht vorgenommen werden kann, müssen weitere Entscheidungsgrundlagen bereitgestellt werden. Die flugbetrieblichen Grundlagen für eine langfristige Entwicklung müssen im Zusammenhang mit den bereits erwähnten Vorbereitungsarbeiten für das SIL-Verfahren erst noch so weit konkretisiert werden, dass die raumplanerische Vorsorge räumlich präzise festgelegt und nachvollziehbar begründet werden kann. Erst auf dieser Grundlage wird es möglich sein, die künftigen Richtplan-Festlegungen «Abgrenzungslinie» (Zweck: Rechtssicherheit für Wohnungsbau in erschlossenen Bauzonen) und «Flughafenperimeter» (Abgrenzung des Areals für bestehende und künftige Bauten und Anlagen, die dem Flugbetrieb dienen) zu treffen.

Zu Frage 4:

Wie oben erwähnt ist das bestehende Pistensystem technisch für 350 000 Flugbewegungen ausgelegt. Der Regierungsrat hat bereits mit seinem Beschluss zur Flughafenpolitik vom 15. September 2004 festgelegt, dass heute Massnahmen am Pistensystem nur so weit geprüft werden sollen, als sie qualitativen Verbesserungen dienen (d. h. Verminderung der Fluglärmbelastung bzw. Verbesserung der Sicherheit und der Zuverlässigkeit von Betriebskonzepten); allfällige Kapazitätserhöhungen sind mit Gegenmassnahmen zu verhindern. Die Planungsdeckwerte für die langfristige Entwicklung werden im Rahmen des SIL-Verfahrens erst noch festgelegt. Aber auch hier gilt, dass die politische Entscheidung über konkrete Entwicklungsschritte vorbehalten bleibt.

Zu Frage 5:

Der Bau eines wie auch immer gearteten Parallelpistensystems am Flughafen Zürich hätte Eingriffe in Flachmoore von nationaler Bedeutung zur Folge (vgl. Bundesinventar der Flachmoore [SR 451.33 Anhang I] sowie Art. 78 Abs. 5 Bundesverfassung [SR 101]). Ob eine Entlassung betroffener Flächen aus dem Inventar zulässig wäre, kann heute nicht abschliessend beantwortet werden. Diese Klärung ist allerdings auch erst dann erforderlich, wenn sich künftige Generationen für das Einlösen der Option Parallelpiste entscheiden sollten. Im Rahmen der

mit der Revision des kantonalen Richtplans im Bereich Flughafenregion zu treffenden Festlegungen ist es zunächst ausreichend, auf den offensichtlichen Abstimmungsbedarf zwischen dem Moorschutz einerseits und der langfristigen Entwicklung des Flughafens andererseits hinzuweisen.

Zu Fragen 6 und 7:

Es wurde bereits einleitend darauf hingewiesen, dass gemäss der Flughafenpolitik des Regierungsrates die Anzahl der von schädlichem oder lästigem Fluglärm betroffenen Einwohner zu begrenzen und zu verringern ist. Für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit von Lösungsansätzen besteht damit ein objektiv nachvollziehbares, über die Flughafenregion gesamthaft ermitteltes Kriterium. Es geht dabei nicht darum, den Süden des Flughafens zu Lasten des Nordens zu bevorzugen, zumal bei Nordanflügen sowohl der Süden als auch der Westen des Flughafens die Hauptlast des Startlärms zu tragen haben.

Für eine Bündelung der Lärmbelastung über den am wenigsten dicht besiedelten Gebieten können zahlreiche Gründe angeführt werden:

- Minimierung der nachteiligen Auswirkungen des Flugbetriebs, insbesondere auf die Wohngebiete im Sinne der Raumplanungs- und Umweltschutzgesetzgebung,
- Schaffung von optimalen Bedingungen für die Entwicklung des Lebens- und Wirtschaftsraums, weil die Attraktivität für Wohnen in weiten Teilen der Region erhalten bleibt,
- Schaffung zukunftstauglicher Siedlungsstrukturen, d. h. Ausschöpfen der Entwicklungspotenziale in den dicht besiedelten, gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossenen Räumen,
- Minimierung der Kostenfolgen, weil die Ansprüche aus materieller und formeller Enteignung sowie die Schallschutzkosten gering gehalten werden können.

Sofern sich die Einführung von Ruhezeiten für einzelne Regionen mit diesen Grundsätzen sowie mit den flugbetrieblichen Kriterien Sicherheit und Zuverlässigkeit vereinbaren lässt, steht einer Prüfung entsprechender Konzepte im SIL-Verfahren nichts entgegen.

Zu Frage 8:

Der Regierungsrat hat sich in den vergangenen Jahren stets dafür eingesetzt, die bisher geltende Nachtflugsperrzeit des Flughafens auf sieben Stunden auszudehnen. Dies bedingt, dass die Flugpläne so festgelegt werden, dass sie auch tatsächlich ausserhalb der Nachtsperrezeiten abgewickelt werden können.

Inskünftig sollen zwischen 23.00 und 06.00 Uhr keine geplanten Starts und Landungen mehr stattfinden. Darüber hinaus soll der Flugbetrieb zwischen 22.00 und 23.00 Uhr nur noch eingeschränkt möglich sein, indem geplante Starts nur noch dann zuzulassen sind, wenn der Nachweis erbracht ist, dass sie nicht vor 22.00 Uhr durchgeführt werden können, und dass sie zur Aufrechterhaltung der Drehkreuzfunktion des Flughafens unabdingbar sind. Diese Regelungen haben Eingang in das Gesuch der Flughafen Zürich AG für ein vorläufiges Betriebsreglement gefunden. Damit gelten für den Flughafen Zürich im Vergleich zu Konkurrenzflughäfen im Ausland bereits sehr restriktive Betriebszeiten. Eine weiter gehende Einschränkung würde den Drehkreuzbetrieb des Flughafens, für den sich der Regierungsrat ebenfalls stets ausgesprochen hat, verunmöglichen und ist deshalb abzulehnen. Zur Frage der Begrenzung der Flugbewegungen auf 320 000 pro Jahr wird der Regierungsrat im Ergänzungsbericht zum Postulat KR-Nr. 270/2002 in Kürze Stellung nehmen.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**