

Sitzung vom 29. April 1998

**1001. Motion (Bericht über die Gesamtlärm- und -luftbelastung in der Region  
Flughafen Zürich-Kloten)**

Kantonsrat Ruedi Keller, Hochfelden, und Mitunterzeichnende haben am 24. November 1997 folgende Motion eingereicht:

Der Regierungsrat wird eingeladen, dem Kantonsrat einen Bericht vorzulegen, wie die Gesamtlärm- und -luftbelastung des Flughafens Zürich-Kloten plafoniert werden könnte.

Begründung:

Anlässlich der Beratung der 5. Bauetappe des Flughafens ist von den Behörden versprochen worden, dass die Gesamtbelastung für die Bevölkerung nicht zunehme. Diese Aussage ist durch die Entwicklung offensichtlich bereits widerlegt, noch bevor die Bauarbeiten für den Ausbau des Flughafens in Angriff genommen werden. Die Flughafen-Bevölkerung ist über das Mass der zunehmenden Belastung durch den Luftverkehr beunruhigt, die Akzeptanz des Flughafens selbst in flughafenfreundlichen Kreisen nimmt ab.

Mit der vorgeschlagenen Fixierung der Gesamtbelastung könnte der Flughafen zukunftsweisend sein. Dabei sind Indikatoren zu entwickeln und Methoden zu definieren, wie die durch den Luftverkehr induzierte Lärm- und Luftbelastung gemessen und stabil gehalten werden kann. Für die Gesamtbelastung ist eine obere Grenze festzulegen, die von der Bevölkerung der Flughafenregion akzeptiert werden könnte. Eine Steigerung des Flugverkehrs darf nur noch möglich sein, wenn die Technik entsprechende Fortschritte macht und die Gesamtbelastung nicht grösser wird.

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft  
beschliesst der Regierungsrat:

I. Zur Motion Ruedi Keller, Hochfelden, und Mitunterzeichnende wird wie folgt Stellung genommen:

Der Bekämpfung der Emissionen an der Quelle kommt nicht nur auf dem Flughafen Zürich, sondern weltweit grosse Bedeutung zu, denn es ist immer effizienter und kostengünstiger, das Ausmass einer Beeinträchtigung so weit als möglich zu vermindern, als deren Auswirkungen zu bekämpfen. Die in dieser Richtung erzielten Fortschritte lassen sich sehen. So sind z.B. die Flugzeugtriebwerke deutlich leiser und schadstoffärmer geworden. Ein Vergleich der Lärmimmissionen der Jahre 1991 und 1997 zeigt, dass die Fläche, die von der Kurve eines energieäquivalenten Dauerschallpegels von 50 dB(A) eingeschlossen wird, trotz bedeutendem Mehrverkehr kleiner geworden ist. Diese für die Bevölkerung der Flughafenumgebung ins Gewicht fallende Entwicklung wurde von den Triebwerkherstellern zusammen mit den Luftverkehrsgesellschaften vorangetrieben. Der Kanton als Flughafenhalter hat sie dabei aktiv unterstützt, indem er bereits vor langer Zeit Lärmgebühren eingeführt hat und seit dem vergangenen Jahr auch die Luftschadstoffe in die Bemessung der Landegebühren einbezieht. Der Flughafenhalter hat alles Interesse, nicht nur die gesetzlichen Vorschriften zu erfüllen, sondern darüber hinaus anzustreben, dass die vom Luftverkehr in Zürich ausgehenden Emissionen so gering gehalten werden wie nur möglich, allerdings ohne dabei ein Verkehrswachstum zu verunmöglichen. Eine Plafonierung der Bewegungen lehnten auch die Stimmberechtigten deutlich ab, als sie am 26. September 1993 die «Volksinitiative für massvollen Flugverkehr» mit einem Stimmenverhältnis von zwei zu eins verwarfen.

Die Betriebskonzession für den Flughafen Zürich läuft Ende Mai 2001 aus. Die Vorbereitungsarbeiten für deren Erneuerung sind angelaufen. Der Gesuchsteller muss zwingend einen Umweltverträglichkeitsbericht erstellen, worin er die Auswirkungen seiner Tätigkeit aufzuzeigen hat. Teil des Berichtes wird der Nachweis sein, wie die Auswirkungen auf Umwelt und Personen bei einem noch zu prognostizierenden Verkehrsvolumen minimal gehalten werden können. Die Bewilligungsbehörde kann sichernde Auflagen machen. Ein zusätzlicher Bericht erübrigt sich somit. Der Regierungsrat beantragt deshalb dem Kantonsrat, die Motion nicht zu überweisen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die  
Direktion der Volkswirtschaft.

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**