

**Bericht und Antrag
des Regierungsrates an den Kantonsrat
zum dringlichen Postulat KR-Nr. 199/2002 betreffend
fehlende Grundlagen zu den Betriebskonzept-
varianten des Flughafens Zürich**

(vom 23. Juli 2003)

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 26. August 2002 folgendes von den Kantonsräten Prof. Dr. Richard Hirt, Fällanden, Urs Hany, Niederhasli, und Heinz Jauch, Dübendorf, am 24. Juni 2002 eingereichte dringliche Postulat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird eingeladen, die fehlenden Grundlagen für eine seriöse Beurteilung der Betriebskonzeptvarianten zuhanden der Gemeinden und des Kantonsrates nachzuliefern. Zu diesen Grundlagen gehören zumindest:

1. Materielle Begründung für die einzelnen Varianten;
2. Näherer Verlauf der An- und Abflugrouten mit Angaben über die Flughöhen über Grund;
3. Technisch mögliche Varianten für eine mittelfristig realistische Flugbewegungszahl von unter 300 000 Flugbewegungen und maximal 320 000 Bewegungen (Konsens Runder Tisch);
4. Bewertung von möglichen Varianten unter dem Aspekt der Sicherheit (Risikoanalyse bei Flugzeugabstürzen) unter Berücksichtigung der internationalen Standards wie z. B. IATA-Empfehlungen;
5. Angaben zu den Warteräumen;
6. Raumplanerische Überlegungen, inwiefern diese Varianten den Anforderungen der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt erfüllen (Art. 25, Voraussetzung für die Genehmigung des Betriebsreglements). Dazu gehören neben luftfahrtspezifischen Anforderungen namentlich auch die Anforderungen der Raumplanung und des Umweltschutzes;
7. Volkswirtschaftliche Überlegungen: Kosten für Infrastruktur, materielle und formelle Enteignung, Schallschutzmassnahmen, erwartete Effekte auf Liegenschaftspreise, Veränderung der Standortfaktoren usw.

Der Regierungsrat erstattet hierzu folgenden Bericht:

In der Betriebskonzession vom 31. Mai 2001 verpflichtete das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Flughafen Zürich AG (FZAG), dem Bund innerhalb eines Jahres nach der beidseitigen Unterzeichnung (Paraphierung) des Staatsvertrages Schweiz/Deutschland das überprüfte und entsprechend angepasste Betriebsreglement einzureichen (Ziffer 3.2 der Betriebskonzession). Da der Staatsvertrag von den Verkehrsministern beider Länder am 18. Oktober 2001 unterzeichnet worden war, hätte die FZAG das neue Betriebsreglement am 18. Oktober 2002 einreichen müssen. In der Folge musste diese Frist jedoch erstreckt werden, da das Betriebsreglement unter anderem den Zielen und Vorgaben des Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) entsprechen muss. Das Objektblatt für den Flughafen Zürich ist jedoch bis heute noch nicht erstellt (siehe Stellungnahme vom 24. Juli 2002 zum Postulat KR-Nr. 199/2002).

Bevor der Regierungsrat zuhanden des Bundes Stellung nehmen musste, welche der damals diskutierten Flugbetriebsvarianten dem SIL-Objektblatt Flughafen Zürich zu Grunde gelegt werden sollte, lud die Volkswirtschaftsdirektion den Runden Tisch und alle 171 Zürcher Gemeinden mit Schreiben vom 3. Juni 2002 ein, zu den vier Varianten «orange optimiert», «oliv optimiert», «BV2 optimiert» und «beige» schriftlich Stellung zu nehmen. All diese Varianten stellten auf die nachfrageorientierte Luftverkehrsprognose des Institut du Transport Aérien (ITA) aus dem Jahre 1998 ab. Auf dieser Grundlage war für das Jahr 2020 ein jährliches Verkehrsaufkommen in der Grössenordnung von 420 000 Flugbewegungen zu erwarten, für 2010 ein solches in der Grössenordnung von 400 000 Flugbewegungen. Im Laufe des Jahres 2002 wurde jedoch immer deutlicher, dass die ITA-Prognose durch die damalige Entwicklung (Terroranschläge in den USA vom 11. September 2001, Grounding der Swissair vom 2./3. Oktober 2001, schleppende Weltwirtschaftslage) überholt war. Nach Einschätzung der FZAG wird die Kapazität des heute bestehenden Pistensystems von rund 350 000 Bewegungen pro Jahr ausreichen, um das erwartete Verkehrsaufkommen kurz- und mittelfristig, d. h. für die nächsten 7 bis 15 Jahre, zu bewältigen. Auf Grund dieser Einschätzung beschlossen der Regierungsrat und der Verwaltungsrat der FZAG Anfang November 2002, dass das neue Betriebsreglement auf den bestehenden An- und Abflugwegen beruhen soll (Variante «Ist»), allenfalls ergänzt durch die infolge des Staatsvertrages Schweiz/Deutschland bzw. einer entsprechenden einseitigen Rechtsverordnung Deutschlands zwingend notwendigen Änderungen (Variante «Ist plus»). Auch mit Blick auf den SIL hat der Regierungsrat im November 2002 dem Bund gegenüber klar zum Aus-

druck gebracht, dass die Varianten, die im Sommer 2002 zur Diskussion standen (darunter auch die von ihm seinerzeit bevorzugte Variante «BV2 optimiert»), im Sinne der veränderten Ausgangslage nicht mehr weiterverfolgt werden sollen. Unter diesen Umständen ist es nicht sinnvoll, Grundlagen für diese überholten Betriebsvarianten nachzuliefern, wie dies die Postulanten fordern. Das Gleiche gilt für die variantenspezifischen Angaben zu den Warteräumen und für die verlangten volkswirtschaftlichen Überlegungen.

Nachdem sowohl der National- als auch der Ständerat den Staatsvertrag abgelehnt hatten, erliess das deutsche Verkehrsministerium, wie für diesen Fall verschiedentlich in Aussicht gestellt, am 4. April 2003 eine Rechtsverordnung, in der die Voraussetzungen für den Überflug über deutsches Hoheitsgebiet einseitig geregelt werden. Gegen diese Verordnung erhoben die FZAG und die Swiss Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, während der Bund bei der Kommission der Europäischen Union eine entsprechende Klage einreichte. Noch steht nicht fest, ob und allenfalls in welchem Masse diese Beschwerden gutgeheissen werden. Es ist somit zurzeit noch unklar, welche der beiden Anflugvarianten («Ist» bzw. «Ist plus») in welchem Umfang und mit welchen Optimierungsmöglichkeiten für den kurz- und mittelfristigen Flugbetrieb zum Tragen kommen wird.

Damit bekommen auch die Festlegungen, die im SIL-Objektblatt Flughafen Zürich sowie – gestützt auf das Projekt RELIEF – im kantonalen Richtplan zu treffen sind, einen anderen Stellenwert (RELIEF: Raumentwicklungskonzept für die Flughafenregion und langfristige Infrastrukturentwicklung des Flughafens, siehe Stellungnahme zum dringlichen Postulat KR-Nr. 335/2002). Dies ist insofern von Bedeutung, als insbesondere siedlungsplanerische Festlegungen je mit einer kurz- und mittelfristigen und auch mit einer langfristigen Optik zu evaluieren sind. Langfristige, endgültige Vorgaben für die Siedlungsentwicklung können erst dann getroffen werden, wenn feststeht, welche internationalen rechtlichen Rahmenbedingungen gelten. Festlegungen im SIL sowie im kantonalen Richtplan werden darüber hinaus erheblich von der weiteren Entwicklung der europäischen Luftfahrt und insbesondere der Swiss, die massgeblich zum Gesamtverkehrsaufkommen am Flughafen Zürich beiträgt, beeinflusst (2002 rund 60% der Flugbewegungen).

Aus dem Gesagten geht hervor, dass die mit dem vorliegenden Postulat verlangten Grundlagen für die bereits im November 2002 verworfenen Varianten hinfällig geworden sind. Viele von ihnen (unter anderem die Fluglärmbelastung und die Sicherheitsaspekte) werden jedoch im Rahmen des Umweltverträglichkeitsberichts (UVB) zu

erstellen sein, den die FZAG dem Bund zusammen mit dem neuen Betriebsreglement einreichen wird.

Gestützt auf diesen Bericht beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das dringliche Postulat KR-Nr. 199/2002 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:
Huber

Der Staatsschreiber:
Husi