

Sitzung vom 29. September 1999

1778. Anfrage (Neue An- und Abflugrouten für den Flughafen Zürich-Kloten)

Kantonsrat Ruedi Keller, Hochfelden, und Kantonsrätin Dr. Luzia Lehmann, Oberglatt, haben am 12. Juli 1999 folgende Anfrage eingereicht:

Wie verschiedene Zeitungen gemeldet haben, wird sich der Flughafen Zürich-Kloten zur Erreichung seiner Leistungsziele nach neuen An- und Abflugrouten umsehen müssen. Dies unter anderem auch darum, weil Deutschland die Zahl der Anflüge nach Zürich-Kloten über deutschem Gebiet deutlich einschränken will. Andererseits ist dies auch im Sinne einer gerechteren Verteilung des Fluglärms erwünscht, wie sie von nachhaltigen bürgerlichen Politikern immer wieder gefordert wird.

Gemäss Meldungen in verschiedenen Zeitungen sind Abflüge nicht nur über der Stadt Zürich, sondern auch über der Region Pfannenstiel, über dem Zürcher Oberland und dem linken Zürichseeufer vorgesehen.

Auch Landeanflüge sollen vom oberen Zürichsee her über die Region Pfannenstiel erfolgen. Vorgesehen sind bei der voraussichtlichen Kapazitätsgrenze lediglich rund 12000 Starts und eine wohl deutlich höhere, nicht genannte Zahl von Landungen. Die Lärmbelastung kann vernachlässigt werden, da sie unter den Grenzwerten liegt.

Der Regierungsrat und die zukünftige Flughafendirektion haben eine bessere Kommunikation mit der Bevölkerung angekündigt. Im Sinne dieser Öffnung bitten wir um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie weit sind die Verhandlungen mit Deutschland zum Abschluss eines Staatsvertrags gediehen, und welche Forderungen werden von deutscher Seite namentlich gestellt?
2. Welche Konsequenzen hätte eine drastische Senkung der Anflüge über deutschem Gebiet für die einzelnen Regionen des Kantons Zürich?
3. Gemäss Aussagen von Flughafendirektor Staffelbach sind die einleitend beschriebenen neuen An- und Abflugverfahren der Flughafendirektion bekannt. Wie lange gedenkt der Regierungsrat mit deren offizieller Veröffentlichung zuzuwarten?
4. Ist vorgesehen, im Sinne einer Versuchsphase und zur Sensibilisierung der Bevölkerung, eventuell auch zur Vermeidung von Staus und Verspätungen, bereits diesen Herbst die neuen Start- oder Landerouten zu testen, unter besonderer Berücksichtigung auch der Nachtrandstunden?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Ruedi Keller, Hochfelden, und Dr. Luzia Lehmann, Oberglatt, wird wie folgt beantwortet:

Über die Benutzung des süddeutschen Luftraums im Verkehr mit dem Flughafen Zürich haben das Bundesministerium für Verkehr (BMV) und das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) 1984 eine Verwaltungsvereinbarung abgeschlossen. Mit der Einführung des so genannten Side-Step-Anflugverfahrens auf die Piste 14 wird der Vertrag von der Schweiz voll und ganz erfüllt werden können; zurzeit sind gegen dieses Verfahren allerdings noch Beschwerden hängig.

Für die Schweiz vermag die Form einer Verwaltungsvereinbarung den Bedürfnissen auch in Zukunft voll und ganz zu genügen. Es ist Deutschland, das einen Staatsvertrag anbietet; es wird geltend gemacht, dass die Abtretung der Luftraumbewirtschaftung an die swisscontrol zwingend einen solchen bedinge.

Die schweizerische Delegation, zu der auch Vertreter des Kantons Zürich gehören, wird vom Direktor des BAZL geführt. An den drei bisherigen Verhandlungen wurden beidseitig die Positionen erörtert und die Hintergründe dazu ausgeleuchtet. Der Kanton Zürich muss als Konzessionsnehmer des Bundes die Entwicklung des Flughafens offen halten. Die Süddeutschen wollen in erster Linie weniger Flugbewegungen über ihrem Gebiet. Das Verständnis für den Flughafen Zürich ist auf deutscher Seite durchaus vorhanden. Es kommt vor allem darin zum Ausdruck, dass – aus Partnersicht – keine Forderungen erhoben werden sollen, die einen geordneten Flugbetrieb verunmöglichen. Über die tatsächlichen Aus-

wirkungen dieses Grundsatzes gehen die Meinungen allerdings ziemlich weit auseinander. Die deutsche Delegation ist der Auffassung, dass selbst ein alternatives Betriebskonzept, wie es als ein mögliches Szenario in den Unterlagen zum Umweltverträglichkeitsbericht zur 5. Etappe (Baukonzession Midfield) dargestellt ist, durchaus zumutbar sei. Die Schweizer Seite kann das Begehren nach Entlastung des süddeutschen Luftraumes zwar verstehen, erachtet aber extreme Forderungen, die der Situation in Süddeutschland nicht angemessen sind, als unannehmbar.

Die Flugrouten sowie die möglichen An- und Abflugverfahren, wie sie in der Presse publiziert wurden, gehen nicht auf die Verhandlungen mit Deutschland zurück, sondern auf den Umweltverträglichkeitsbericht zur 5. Bauetappe, der im August 1999 öffentlich aufgelegt wurde und somit bekannt ist. Darin wird z.B. auch ein Geradeaus-Abflug von der Piste 16 ausgewiesen, der notwendig wäre, damit das prognostizierte Verkehrsvolumen im Linien- und Charterverkehr abgewickelt werden kann. Da die Flugzeuge, die eine Höhe von 5000 Fuss erreicht haben, von der Flugsicherung entsprechend den flugbetrieblichen Bedürfnissen aufgefächert werden können, würde bei dieser Flugroutenwahl eine Streuung über dem oberen Glattal entstehen.

Verschiedene Ansätze zur Anordnung von Flugrouten sind einer Analyse unterzogen worden, um abschätzen zu können, ob sie praktisch umsetzbar sind und welche Vor- und Nachteile damit verbunden sein könnten. Entscheide sind noch keine getroffen worden; ebenso wenig sind Versuche in Vorbereitung. Sie hängen vom weiteren Verlauf der Verhandlungen ab. Wann dies konkret der Fall sein wird, ist im heutigen Zeitpunkt noch offen.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi