

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

KR-Nr. 348/2002

Sitzung vom 8. Januar 2003

15. Dringliches Postulat (Rückruf der Varianten «BV2 optimiert» und «Grün» aus dem SIL-Prozess)

Die Kantonsräte Prof. Dr. Richard Hirt, Fällanden, Hartmuth Attenhofer, Zürich, und Martin Bäumlé, Dübendorf, haben am 9. Dezember 2002 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird eingeladen, die seinerzeit am SIL-Koordinationsstisch eingebrachte Varianten «BV2 optimiert» und «Grün» beim Bundesrat sofort zurückzurufen.

Begründung:

Der Regierungsrat hat an der Pressekonferenz vom 8. November 2002 zusammen mit Unique mitgeteilt, dass er auf die Varianten «BV2 optimiert» und «Grün» verzichtet, weil er sie nun als nicht zweckmässig und nicht realisierbar beurteilt. Es wäre folgerichtig, wenn der Regierungsrat dem Bundesrat diesen Entscheid mitteilen und den seinerzeitigen Antrag auf Aufnahme der Varianten «BV2 optimiert» und «Grün» in den SIL zurückrufen würde. Tut er dies nicht, so müssten die Aussagen an der Pressekonferenz als opportunistische Kehrtwendung des Regierungsrates mit wahltaktischem Hintergrund angesehen werden.

Der Kantonsrat hat das Postulat am 16. Dezember 2002 dringlich erklärt.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion und der Baudirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum dringlichen Postulat Prof. Dr. Richard Hirt, Fällanden, Hartmuth Attenhofer, Zürich, und Martin Bäumlé, Dübendorf, wird wie folgt Stellung genommen:

In seiner Stellungnahme zum dringlichen Postulat KR-Nr. 269/2002 hat der Regierungsrat dargelegt, welches die sachlichen und rechtlichen Unterschiede zwischen dem SIL und dem Betriebsreglement bzw. den entsprechenden Verfahren sind: Im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) zeigt der Bund auf, wie er seine raumwirksamen Aufgaben im Bereich der Zivilluftfahrt wahrnimmt, während im Betriebsreglement vorab festgehalten wird, wie der Flughafen Zürich betrieben, d. h. auf welchen Pisten, zu welchen Zeiten und auf welchen An- und Abflugrouten der Flugverkehr abgewickelt wird (siehe auch Antworten auf die Anfrage KR-Nr. 237/2002 und die Interpellation KR-Nr. 103/2002). Wie in der erwähnten Stellungnahme bzw. den Antworten festgehalten

wurde, präjudiziert der SIL weder künftige Bauvorhaben – hierüber würde gemäss Flughafengesetz der Kantonsrat bzw. würden via fakultativer Referendum die Stimmberechtigten entscheiden – noch betriebliche Festlegungen. Diese unterliegen vielmehr eigenständigen Verfahren, in deren Rahmen den Betroffenen Rechtsmittel gegen den Genehmigungsentscheid des Bundes zur Verfügung stehen.

Im Rahmen der SIL-Koordinationsgespräche hat sich der Regierungsrat dafür ausgesprochen, dass vorab die Variante «BV2 optimiert» ins SIL-Objektblatt Flughafen Zürich Eingang finden soll. Seinerzeit stand auch eine mögliche Langzeitvariante, die so genannte Variante «Grün» (Bau einer neuen Piste parallel zur bestehenden Piste 16/34), zur Diskussion, weshalb der Regierungsrat dem Bund zusätzlich beantragt hat, die fluglärm-mässigen Auswirkungen auch dieser Variante ins SIL-Objektblatt Flughafen Zürich aufzunehmen. Am 6. November 2002 beschloss der Regierungsrat, dass dem neuen Betriebsreglement das bestehende An- und Abflugregime (so genannte Variante «Ist») zu Grunde zu legen ist. Dies deshalb, weil es sich gezeigt hat, dass die Kapazität des bestehenden Pistensystems (rund 350 000 Bewegungen pro Jahr) das für die kommenden mehr als zehn Jahre prognostizierte Verkehrsaufkommen zu bewältigen vermag. Der Regierungsrat lehnt den Staatsvertrag mit Deutschland weiterhin ab, falls aber die Regelungen mit Deutschland nicht abgewendet werden können, müssen zusätzlich die durch den Staatsvertrag Schweiz/Deutschland zwingend notwendigen Ergänzungen in Betracht gezogen werden (so genannte Variante «Ist plus»).

Mit dem Projekt RELIEF (Raumentwicklungskonzept für die Flughafenregion und langfristige Infrastrukturentwicklung des Flughafens) sollen die Möglichkeiten der langfristigen räumlichen, infrastrukturellen und betrieblichen Flughafenentwicklung neu untersucht werden (zum Projekt RELIEF siehe Stellungnahme zum dringlichen Postulat KR-Nr. 335/2002). Zu diesen langfristigen Optionen gehört auch, aber nicht nur, die Variante «Grün». Bevor die möglichen Optionen vertieft untersucht und gesamthaft beurteilt worden sind, ist ein Rückzug der Variante «Grün» abzulehnen. Im Gegensatz dazu ist die Variante «BV2 optimiert» auf Grund der geänderten Flughafenpolitik des Regierungsrates nicht mehr weiterzuverfolgen, weil sie sich zu wenig an der bisherigen Ausrichtung des Flughafens und der damit zusammenhängenden gewachsenen Siedlungsstruktur orientiert. Über diese Entscheide wurden sowohl das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) als auch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) mündlich und schriftlich in Kenntnis gesetzt.

In seiner Stellungnahme zum dringlichen Postulat KR-Nr. 335/2002 hat der Regierungsrat ausgeführt, dass im 1. Semester 2003 ein Entwurf zur Revision des kantonalen Verkehrsrichtplans bei den Behörden aller Stufen und den betroffenen Kantonen in die Anhörung gegeben wird. Zeitgleich soll auch der Entwurf des SIL-Objektblattes Flughafen Zürich öffentlich aufgelegt werden. Damit werden die Voraussetzungen geschaffen, das SIL- und das kantonale Richtplanverfahren zeitlich und inhaltlich zu koordinieren. In diesem Rahmen können die Interessen des Kantons Zürich eingebracht werden. Die genaue Abstimmung dieser Verfahren mit dem Bund wird Anfang 2003 stattfinden. Diese Gespräche werden auch Gelegenheit bieten, die ablehnende Haltung des Regierungsrates zur Variante «BV2 optimiert» zu bestätigen.

Der Regierungsrat ist im Sinne der Erwägungen bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

i.V.

Hirschi