

Sitzung vom 16. Dezember 2009

**2059. Interpellation (SIL-Prozess sistieren – Neuverhandlungen jetzt)**

Die Kantonsrätinnen Priska Seiler Graf, Kloten, und Sabine Ziegler, Zürich, sowie Kantonsrat Marcel Burlet, Regensdorf, haben am 2. November 2009 folgende Interpellation eingereicht:

Letzte Woche wurden die Ergebnisse der von der Schweiz und Deutschland gemeinsam beauftragten Fluglärmstudie veröffentlicht. Das Resultat lässt an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig: Der vom Flughafen Zürich-Kloten ausgehende Fluglärm erreicht nirgends auf deutschem Gebiet selbst die nach BRD-Recht festgelegten tieferen Grenzwerte. Nachts fällt sogar der ganze Fluglärm ausschliesslich auf Schweizer Gebiet an. Da diese Ergebnisse von beiden Seiten akzeptiert werden müssen, sollte nun eine erwünschte Versachlichung im Fluglärmstreit stattfinden.

Die Deutsche Verordnung (DVO) lässt sich damit auch nicht mehr rechtfertigen.

Die Schweiz muss jetzt das Fluglärmossier bei der deutschen Regierung wieder auf den Tisch bringen.

Auf dieser Basis sollen nun unverzüglich Neuverhandlungen mit Deutschland aufgenommen und ein neuer Vertrag ausgehandelt werden. Es macht auch wenig Sinn, den SIL-Prozess weiter voranzutreiben, er muss daher sistiert werden. Eine Neueinschätzung des Flugregimes ist vordringlich.

In diesem Zusammenhang möchten wir dem Regierungsrat folgende Fragen stellen:

1. Welche Schlüsse zieht der Regierungsrat aus dieser Lärmstudie?
2. Wird der Regierungsrat in Bern aktiv werden, damit die Schweiz wieder mit Deutschland über eine Vereinbarung zum Flugregime verhandeln kann?
3. Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass unter diesen Umständen der SIL-Prozess sistiert werden soll, da weder Bewegungsentwicklung noch Ausbaunotwendigkeiten zur Eile drängen?
4. Ist das Festhalten an der Machbarkeit einer Westpistenverlängerung in Verhandlungen um eine neue Vereinbarung mit Deutschland nicht kontraproduktiv?

5. Die Volkswirtschaftsdirektorin erwähnte in den Landzeitungen, dass man bei einer neuen Lösung des Konflikts der deutschen Bevölkerung auch entgegenkommen sollte, indem man ihr lärmfreie Zeitfenster anbiete. Wie sollen diese konkret aussehen? Mit welchen verlässlichen Zeitfenstern können die stark belasteten Regionen in der Schweiz zählen?
6. Kann das System der Erfassung von stark belästigten Personen im ZFI Deutschland nicht zu ungerechtfertigten Erwartungen verleiten? Müssten die Ergebnisse der Lärmstudie nicht zur Aufgabe der ZFI-Lärmmessung führen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Interpellation Priska Seiler Graf, Kloten, Sabine Ziegler, Zürich, und Marcel Burret, Regensdorf, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Das Ergebnis der von der Schweiz und Deutschland gemeinsam beim renommierten Deutschen Institut für Luft- und Raumfahrt (DLR) in Auftrag gegebenen und nach deutschem Recht durchgeführten Analyse der Lärmbelastung zeigt mit aller Deutlichkeit, dass in Süddeutschland weder nach deutschem noch nach schweizerischem Recht die Lärmgrenzwerte auch nur annähernd erreicht werden. Die nach Intensität auf die Anzahl betroffener Personen ausgewiesene Lärmbelastung ist ebenso klar. Erst bei weit unter dem deutschen Grenzwert liegenden 53 Dezibel sind in Deutschland erste Personen betroffen. Während auf Schweizer Seite bei diesem Dezibelwert schon 108422 Personen betroffen sind, sind dies in Deutschland 80 Personen. In der Nacht sind auf Schweizer Seite bis zum niedrigst berechenbaren Wert von 40 Dezibel bis zu höchstens 152715 Personen betroffen, in Deutschland niemand. Auch die Auswertung der Tourismusdaten auf die Lärmwerte zeigt dasselbe aussagekräftig Ergebnis. Während von 53 Dezibel am Tag auf Schweizer Seite 739726 Übernachtungen betroffen sind, sind es in Deutschland 392. In der eigentlichen Nachtzeit sind auf Schweizer Gebiet bis zum niedrigst berechenbaren Wert von 40 Dezibel bis zu höchstens 670301 Übernachtungen betroffen, auf deutschem Gebiet keine.

Das Land Baden-Württemberg und die südbadische Region waren bei der Erstellung der Analyse sowohl in der technischen als auch der politischen Arbeitsgruppe prominent vertreten; so der Landkreis Waldshut mit Landrat Bollacher sowie dessen Stellvertreter. Die seit Jahren aufgestellte Behauptung, die Schweiz würde systematischen Lärmex-

port nach Deutschland betreiben, hat sich als unbegründet herausgestellt. Die Studie wurde gemeinsam sowohl vom bundesdeutschen als auch vom schweizerischen Delegationsleiter unterzeichnet und es wurde ausdrücklich festgehalten, dass die Ergebnisse sorgfältig erarbeitet sind und eine sachgerechte Grundlage für die Beurteilung der durch die An- und Abflüge auf den Flughafen Zürich hervorgerufenen Belastung darstellen. Die deutschen Beschränkungen der einseitig erlassenen Durchführungsverordnung (DVO) besitzen damit keine sachliche Grundlage und müssen zurückgenommen werden.

Die deutsche Bundesregierung hat dem Luftverkehrsstandort Deutschland in der Koalitionsvereinbarung grosse Wichtigkeit für die wirtschaftliche Entwicklung zuerkannt. Sie will sich für einen Ausbau der Flughafeninfrastruktur, Sicherstellung der Kapazitätsentwicklung der Flughäfen und insbesondere für international wettbewerbsfähige Betriebszeiten einsetzen. Es wäre unverständlich und widerspräche allen Grundsätzen guter Nachbarschaft, wenn der auch für den süddeutschen Raum wichtige Flughafen Zürich weiterhin mit Beschränkungen diskriminiert würde, obwohl mit der von beiden Staaten unterschriftlich anerkannten, durch ein deutsches Unternehmen nach deutschem Recht durchgeführten Studie erwiesen ist, dass auf deutschem Gebiet weder heute noch in Zukunft Grenzwerte verletzt sein werden.

Zu Frage 2:

Es braucht keinen besonderen Vorstoss seitens des Regierungsrates, damit Gespräche mit Deutschland aufgenommen werden. Die Gespräche sind laufend und werden auch nach Erstellung der binationalen Lärmstudie fortgeführt. Der Kanton Zürich war und ist von jeher vom Bund eng in die Gespräche mit Deutschland einbezogen. So finden periodisch Treffen zwischen dem Regierungsrat und dem auf Bundesebene verantwortlichen Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation statt. Der Kanton Zürich ist durch die Vorsteherin der Volkswirtschaftsdirektion sowie die Europafachstelle und das Amt für Verkehr jeweils in den begleitenden Schweizer Delegationen politischer, fachpolitischer oder technischer Art direkt vertreten. Nachdem die deutsch-schweizerische Lärmstudie erstellt ist, ist es nun an der Schweiz, aufgrund der Ergebnisse der Lärmstudie Deutschland einen Vorschlag zu unterbreiten, wie dies 2008 zwischen der deutschen Bundeskanzlerin Angela Merkel und dem damaligen Schweizer Bundespräsidenten Pascal Couchepin abgemacht worden ist.

Zu Frage 3:

Die Bereinigung des Schlussberichts zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) und die Ausarbeitung des SIL-Objektblatts einerseits und die Entwicklung eines Lösungsvorschlags zuhanden Deutschlands

andererseits sind inhaltlich und terminlich zu koordinieren. Dafür ist aber keine Sistierung des SIL-Prozesses notwendig, wird es doch noch längere Zeit dauern, bis im SIL-Prozess endgültige Entscheide getroffen werden.

Zu Frage 4:

Derzeit stehen innerschweizerisch im SIL-Prozess mit den Varianten  $E_{opt.}$ ,  $E_{DVO}$  und  $J_{opt.}$  noch drei SIL-Betriebsvarianten zur Diskussion. Dies ist auch Deutschland bekannt. Das Weitere wird nun der Fortgang sowohl der Verhandlungen mit Deutschland als auch des SIL-Prozesses zeigen.

Zu Frage 5:

Ausgehend von den fachlichen Grundlagen aus dem bisherigen SIL-Prozess wären lärmfreie Zeitfenster für die verschiedenen Regionen in der Schweiz und in Süddeutschland denkbar. Ob und wie solche Zeitfenster allenfalls präzisiert werden könnten, wird sich erst aus dem weiteren Verlauf der Verhandlungen mit Deutschland und dem Fortgang des SIL-Prozesses ergeben.

Zu Frage 6:

Sowohl bei der gemeinsamen von Deutschland und der Schweiz anerkannten Lärmstudie als auch beim Zürcher Fluglärmindex (ZFI) wurden und werden Belastungen auch in Bereichen erfasst, die deutlich unter den lärmschutzrechtlich massgeblichen Belastungsgrenzwerten liegen. Dabei führt die durch Deutschland und die Schweiz erarbeitete Analyse der Lärmbelastung und der ZFI zu einem übereinstimmenden Ergebnis. Beide Erfassungssysteme zeigen, dass die Belastung auf deutscher Seite tief ist, mit der Wirkung, dass auch nur wenige stark belästigte Personen festzustellen sind: Den 92 vom Fluglärm stark belästigten Personen auf deutscher Seite im Jahr 2008 stehen rund 49000 auf Schweizer Seite gegenüber. Der ZFI bestätigt die gemeinsam von Deutschland und der Schweiz erstellte Belastungsanalyse und schafft somit zusätzliche Transparenz. Erwartungen können schon durch diesen Umstand, aber auch weil Lärmbelastungen auf diesem tiefen Niveau weder nach schweizerischem noch nach deutschem Lärmschutzrecht Rechtsfolgen auslösen, nicht erweckt werden.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**