

ANFRAGE von Michael Biber (FDP, Bachenbülach) und Ursula Moor (SVP, Höri)

betreffend Prognostizierte Flugbewegungen für den Flughafen Zürich

Seit September 2016 liegt der Entwurf zur Anpassung 2017 des SIL-Objektblatts für den Flughafen Zürich vor. In der Folge wurden die Behörden dazu angehört und es wurde auch der Bevölkerung die Möglichkeit zur Mitwirkung geboten. In der entsprechenden Medienmitteilung der Allianz von 137 sogenannten N-O-W-Gemeinden vom 4. November 2016 und verschiedener regionaler Bürgerorganisationen wird unter anderem auf die dem SIL-Objektblatt zugrundeliegende Nachfrageprognose eingegangen. Diese sei nicht realitätsbezogen. Explizit wird festgehalten, dass die Flugbewegungen am Flughafen Zürich seit dem Jahr 2004 auf einem stabilen Niveau (rund 235'000 Linien- und Charterflüge) verharrten, da der Trend aus wirtschaftlichen Gründen hin zu grösseren und voll ausgelasteten Maschinen gehe. Unter anderem überhöhte Nachfragezahlen führten zu einer Vergrösserung der Gebiete mit Lärmbelastungen und engten damit die Entwicklung der betroffenen Zürcher Gemeinden unnötig ein. Tatsächlich ist der Übersicht über die Anpassungen des SIL-Objektblatts für den Flughafen Zürich (Pkt. 2.3) zu entnehmen, dass gemäss der aktualisierten Luftverkehrsprognose bis ins Jahr 2030 mit 346'000 Flugbewegungen zu rechnen sei. Im hubrelevanten Linien- und Charterverkehr allein wird bis ins Jahr 2030 - innert nur 13 Jahren - ein Wachstum von 48% prognostiziert.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung (samt Begründung) folgender Fragen:

1. Wie weit lagen die effektiven Werte der Flugbewegungen am Flughafen Zürich und die prognostizierten Werte der letzten 12 Jahre auseinander (absolut und in Prozenten sowie gesondert betrachtet der hubrelevante Linien- und Charterverkehr)?
2. Erachtet der Regierungsrat die dem SIL-Objektblatt zugrunde liegende, prognostizierte Anzahl an Flugbewegungen als realistisch bzw. als hinlänglich belegte und plausibel begründete Grundlage für dieses wichtige Instrument der Raumplanung?
3. Inwiefern vergrössern höhere Flugbewegungszahlen die Gebiete mit Lärmbelastung? Werden damit die (baulichen) Entwicklungsmöglichkeiten vieler Zürcher Gemeinden tatsächlich eingeengt? Wenn ja, in welchem Umfang?
4. Was ist der Einfluss der Planungsgrundlagen und vorgesehenen Festsetzungen im SIL 2 auf die Abgrenzungslinie (AGL), die im kantonalen Richtplan erst vor kurzem als Planungssicherheit gewährleistendes Instrument aufgenommen wurde?
5. Erachtet es der Regierungsrat als notwendig, beim Bund aufgrund der dem SIL-Objektblatt zugrundeliegenden prognostizierten Flugbewegungszahlen zu intervenieren? Wenn nein, ab welcher Höhe der Flugbewegungszahlen würde er dies tun?

Michael Biber
Ursula Moor