

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 225/2007

Sitzung vom 26. September 2007

1446. Anfrage (Entscheid des Regierungsrates zu den Betriebsvarianten für den Flughafen Zürich)

Die Kantonsrätinnen Hedi Strahm, Winterthur, und Priska Seiler Graf, Kloten, haben am 9. Juli 2007 folgende Anfrage eingereicht:

Die Einwohnerinnen und Einwohner der Zürcher Ostgemeinden sind sehr befremdet über die neusten Entscheide beim 2. Koordinationsgespräch zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL).

Noch im letzten Dezember lehnte die Regierung Pistenverlängerungen, die eine weitgehende Ostausrichtung des Flughafens erst möglich machen, ab. Jetzt – sieben Monate später – vollzieht die Regierung eine Kehrtwendung. Dies obwohl sich die Mehrheit der Bezirke und auch der Kantonsrat mehrfach gegen einen Pistenausbau ausgesprochen haben.

Deshalb stellen sich folgende Fragen an den Regierungsrat:

1. Warum hat der Zürcher Regierungsrat seinen Entscheid vom Dezember 2006 verworfen und setzt sich nun für die Pistenverlängerungen ein?
2. Will der Regierungsrat in Zukunft den Flugverkehr in erster Linie auf den Osten, Westen und den Norden des Kantons Zürich ausrichten?
3. Wie soll die jetzt schon stark belastete Bevölkerung im Osten und Westen des Flughafens vor Fluglärm geschützt werden, wenn ein Ausbau des Flughafens realisiert wird, der alleine die Südgemeinden teilweise entlastet?
4. Wie lässt sich ein Ausbau der Pisten mit dem Bedürfnis der Bevölkerung nach einem gesunden und lärmässig vertretbaren Wohnumfeld vereinbaren?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Hedi Strahm, Winterthur, und Priska Seiler Graf, Kloten, wird wie folgt beantwortet:

Der Regierungsrat hat bereits in seiner Antwort auf die Anfrage KR-Nr. 188/2007 betreffend Stellungnahme des Kantons zu den Betriebsvarianten am Flughafen ausführlich über den Stand des SIL-Prozesses für den Flughafen Zürich und über die Ergebnisse der kantonsinternen

Konsultationen zu den Betriebsvarianten informiert. Es kann darauf verwiesen werden. Der Regierungsrat stützte sich bei seiner Beurteilung der Betriebsvarianten auf seine Flughafenpolitik vom 15. September 2004, die Übereinstimmung mit den Vorgaben und Beurteilungskriterien für den SIL-Prozess aufweist.

Auf dem bestehenden Pistensystem ist nach der Auffassung des Regierungsrates eine gegenseitige Optimierung der Varianten A und E vorzunehmen, wobei dieser Optimierungsprozess in Abstimmung mit den Gesprächen mit Deutschland vorzunehmen ist. Als Rückfallebene ist die Einführung des gekröpften Nordanflugs im Sinne der Betriebsvariante B weiterzuverfolgen.

Mit Einschränkung des Variantenfächers auf die Betriebsvariante J im Sinne einer grundsätzlichen Stossrichtung kann sich der Regierungsrat damit einverstanden erklären, dass im weiteren SIL-Prozess auch Pistenverlängerungen als raumplanerische Option weiterverfolgt werden. Diese Zusage steht jedoch unter dem klaren Vorbehalt, dass eine künftige Einlösung dieser Option die Zusage des Kantonsrates und des Volkes im Sinne von § 19 des Flughafengesetzes benötigt. Ausserdem besteht der ebenso klare Vorbehalt, dass mit Deutschland eine langfristig tragfähige, auch für die Zürcher Bevölkerung befriedigende Regelung sowohl auf dem bestehenden Pistensystem als auch bei Weiterentwicklungen verbindlich vereinbart wird.

Die vorsorgliche Raumsicherung für ein Parallelpistensystem lehnt der Regierungsrat dagegen mit Blick auf die Unvereinbarkeit eines solchen Bauwerks mit dem Moorschutz und die noch offenen raumplanerischen Massnahmen in den unmittelbar betroffenen Flughafengemeinden ab. Es ist davon auszugehen, dass die räumliche Vorsorge erhebliche Eingriffe in die Siedlungsentwicklung der betroffenen Gemeinden erfordern würde, und es ist nicht absehbar, ob die Parallelpiste dereinst gebaut werden kann.

Der Bund hat am 6. Juli 2007 nach einer ersten Sichtung der Stellungnahmen aus dem Kanton Zürich und aus den Nachbarkantonen die Grundsätze für das weitere Vorgehen festgelegt. Bezüglich der weiteren Bearbeitung der Betriebsvarianten auf dem bestehenden Pistensystem und auf einem solchen mit Pistenverlängerungen stimmen die Haltungen des Regierungsrates und des Bundes überein.

Der Bund sieht ausserdem – zumindest vorläufig – davon ab, Betriebsvarianten auf dem Parallelpistensystem weiterzuverfolgen. Er will jedoch die Auswirkungen der raumplanerischen Sicherung einer Betriebsvariante mit Parallelpistensystem, die auf Ost- und Nordkonzepten beruht, vertieft prüfen, bevor er darüber entscheidet, ob die Option Parallelpiste gesichert oder fallen gelassen werden soll. Der Entscheid soll bis zum Ende des SIL-Prozesses fallen.

Das BAZL hat den Regierungsrat gebeten, die Abklärungen des Bundes zu den Auswirkungen der raumplanerischen Sicherung einer Betriebsvariante mit Parallelpistensystem durch die kantonalen Fachstellen begleiten zu lassen. Aus kantonomer Sicht besteht ein Interesse, sicherzustellen, dass diese Abklärungen fachlich korrekt vorgenommen werden. Der Regierungsrat stimmt deshalb einer fachlichen Begleitung der Arbeiten zu, ohne dass dies als Änderung an seiner politischen Haltung bezüglich der Parallelpiste verstanden werden darf. Durch die Begleitung ist sichergestellt, dass der Kanton Zürich über die Bereitstellung der entsprechenden Entscheidungsgrundlagen informiert und zum Schluss in der Lage ist, die Ergebnisse fundiert zu beurteilen.

Zu Frage 1:

Der Regierungsrat hielt in seiner Stellungnahme zuhanden des SIL-Koordinationsgesprächs vom 6. Juli 2007 an seiner Haltung vom vergangenen Dezember fest, dass die Auswahl und Optimierung der Betriebsvarianten vom heutigen Pistensystem auszugehen haben. Er legte aber gleichzeitig Wert darauf, dass für die raumplanerische Vorsorge ein langfristiger Entwicklungspfad zu berücksichtigen ist.

Aus dem Bericht des BAZL vom 8. Dezember 2006 geht hervor, dass Betriebsvarianten, die Pistenverlängerungen voraussetzen, verhältnismässig günstige Lärmwerte aufweisen. Dies war der entscheidende Grund für den Regierungsrat, sich für die Offenhaltung einer entsprechenden Option auszusprechen. Auf eine gänzliche Neuausrichtung des Flughafens ist sowohl aus betrieblichen Gründen als auch mit Blick auf die völlige Veränderung der Lärmsituation zu verzichten. Obwohl in den Konsultationen teilweise unterstützt, kommen reine Ost-Betriebsvarianten (H und I) für den Regierungsrat deshalb nicht in Frage.

Wie erwähnt, bestehen bezüglich der Pistenverlängerungen zwei wichtige Vorbehalte. Eine künftige Einlösung dieser Option bedarf der Zusage des Kantonsrates und des Volkes im Sinne von § 19 des Flughafengesetzes und muss somit auf demokratische Weise entschieden werden. Ausserdem besteht der Vorbehalt, dass mit Deutschland eine langfristig tragfähige, auch für die Zürcher Bevölkerung befriedigende Regelung sowohl auf dem bestehenden Pistensystem als auch bei allfälligen Weiterentwicklungen verbindlich vereinbart wird.

Zu Fragen 2 und 3:

Die Begrenzung und nach Möglichkeit die Verringerung der Lärmbelastung ist ein zentrales Anliegen der Flughafenpolitik des Regierungsrates und ist auch in den Vorgaben zum SIL-Prozess verankert. Der Regierungsrat hat sich bei der Beurteilung der Betriebsvarianten wesentlich von den entsprechenden Lärmwerten leiten lassen. Sowohl bei der Betriebsvariante E, die auf dem bestehenden Pistensystem für

die weiteren Optimierungsarbeiten die Grundlage bildet, als auch bei der Betriebsvariante J, die Pistenverlängerungen voraussetzt, hat auch das im Süden liegende mittlere Glattal einen erheblichen Anteil am Fluglärm zu tragen. Die hohe Bevölkerungsdichte in der südlichen Nachbarschaft des Flughafens führt dabei zu einer erheblichen Anzahl von Personen, die dort an ihrem Wohnort von Immissionsgrenzwertüberschreitungen betroffen sind. Es trifft somit nicht zu, dass die Lasten des Flughafens in erster Linie durch die Gebiete in den anderen Himmelsrichtungen zu tragen sind.

Ebenso wenig trifft zu, dass, wie in der Anfrage formuliert, die mit Pistenverlängerungen verbundene Betriebsvariante J allein die Südgemeinden entlastet. Bei dieser Betriebsvariante kann die Nordausrichtung des Flughafens nach betrieblichen und lärmässigen Gesichtspunkten gezielt mit einem Ostkonzept ergänzt werden. Die in dieser Betriebsvariante vorgesehenen Betriebsphasen «Nord» schonen die östlichen Regionen, die Betriebsphasen «Ost» die westlichen und die südlichen. Auf Grund der Pistenkonfiguration ist keine lärmarme Phase für die nördliche Region möglich. Es sprechen sowohl sachliche Gründe dafür, die Stossrichtung der Betriebsvariante J weiterzuverfolgen, als auch die Erkenntnis aus den Konsultationen, dass in dieser Konstellation der bestmögliche Ausgleich zwischen den politischen Forderungen betreffend Nordausrichtung und Ostausrichtung sowie Einführung lärmarmen Betriebsphasen erzielt werden kann.

Zu Frage 4:

Angesichts der in den letzten Jahren und Jahrzehnten erfolgten Siedlungsentwicklung in der Nähe des Flughafens besteht bei keiner der untersuchten Betriebsvarianten die Möglichkeit, Immissionsgrenzwertüberschreitungen in Wohngebieten gänzlich zu vermeiden. Bei der Auswahl der Betriebsvarianten wurden diejenigen bevorzugt, die diesbezüglich möglichst geringe Auswirkungen mit sich bringen.

Im Rahmen der laufenden Perimetergespräche mit den Flughafengemeinden werden Wege gesucht, um in den belasteten Gebieten die künftige Siedlungsentwicklung und die Erneuerung der bestehenden Bausubstanz in eine Richtung zu lenken, die im Verlauf der Zeit zu einer substanziellen Verbesserung der Wohnqualität im Flughafenumfeld führen sollte.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi