

INTERPELLATION von Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang), Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf), Dr. Luzia Lehmann (SP, Zürich) und Mitunterzeichnende

betreffend Erneuerung Betriebskonzession und neues Betriebsreglement für den Flughafen Zürich

Den Grundsätzen des Regierungsrates zur Flughafenpolitik vom 23. August 2000 ist zu entnehmen, dass der Regierungsrat dem Bund beantragt, die Betriebskonzession für den Flughafen Zürich per 1. Juni 2001 der Flughafen Zürich AG zu erteilen, obwohl aus zeitlichen Gründen das neue Betriebsreglement bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht ausgearbeitet sein wird. Somit wird nach dem 1. Juni 2001 die Flughafen Zürich AG (unique zurich airport) als neue Flughafenhalterin für die Neufassung des Betriebsreglementes verantwortlich sein. In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Wurden neben der Variante fristgerechte Erneuerung der Betriebskonzession mit einem provisorischen Betriebsreglement auch weitere Möglichkeiten geprüft? Zum Beispiel eine befristete Verlängerung der bestehenden Konzession, welche ermöglicht hätte, dass der Kanton Zürich, solange Flughafenhalter bliebe, bis das neue Betriebsreglement erarbeitet wäre. Wenn ja, welche?
2. Der Regierungsrat konnte schon heute die Panne nicht verhindern, dass der Verwaltungsrat der unique zurich airport, dem drei Mitglieder des Regierungsrates angehören und dessen Vizepräsident der Volkswirtschaftsdirektor ist, eine Ausdehnung der Nachtflugsperrordnung, wie sie der Regierungsrat in seinen Grundsätzen vorschlägt, als den falschen Weg betrachtet (NZZ vom 29. August 2000, Seite 45). Wie will der Regierungsrat sicherstellen, dass seine Grundsätze wie zum Beispiel eine generelle Nachtflugsperrung von 23.00 Uhr bis 6.00 Uhr in das neue Betriebsreglement einfließen werden, wenn die unique zurich airport die Federführung für dessen Erarbeitung übernehmen wird?
3. In der Baukonzession vom 5. November 1999 für das Projekt Dock Midfield wird unter Punkt 2.2.2 die Auflage gemacht, dass mit der nächsten Erneuerung der Betriebskonzession beziehungsweise des Betriebsreglementes, spätestens jedoch im Jahr 2001 folgende Änderungen vorzunehmen sind:
 - Die Nachtflugsperrung ist von 5.00 Uhr auf 5.30 Uhr auszudehnen.
 - Der Start von geplanten Charterflügen ist bereits ab 22.00 Uhr zu verbieten.Ebenfalls besteht die Auflage unter Punkt 2.3.6., dass Verpflichtungen bezüglich NOx-Emissionen in die nächste Änderung des Betriebsreglementes, die bis spätestens im Jahr 2001 zu erfolgen hat, aufzunehmen sind. Was sind geplante Charterflüge? Will der Regierungsrat diese Auflagen erfüllen? Wenn ja, wie will er sie fristgerecht umsetzen?

4. Der Regierungsrat erwähnt in seinen Grundsätzen, dass die neue Betriebskonzession im Wesentlichen bloss die Verpflichtung ist, den Flughafen grundsätzlich für alle Flugzeuge im nationalen und internationalen Verkehr zur Verfügung zu stellen (so genannter Zulassungszwang), einen ordnungsgemässen, sicheren Betrieb zu gewährleisten und für die erforderliche Infrastruktur zu sorgen hat. Daneben schreibt der Regierungsrat, dass das Betriebsreglement nicht auf unbestimmte Zeit ausgelegt werden sollte. Es sei vielmehr so zu gestalten, dass die im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) prognostizierten 420'000 Bewegungen abgewickelt werden können.

- Sind die Aussagen bezüglich der Ausgestaltung des Betriebsreglementes nicht etwas kühn, wenn der Regierungsrat weiss, dass laut Artikel 36 c¹ LFG Absatz 2 im Betriebsreglement die im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) und in der Konzession vorgegebenen Rahmenbedingungen konkret auszugestalten sind? Vor allem aber wenn derselbe Regierungsrat in den Verhandlungen zur Rahmenkonzession den Zulassungszwang in der Betriebskonzession so weit strapazierte, dass er daraus ableitete, dass die Anlage, um den wachsenden Verkehr abwickeln zu können, ausgebaut werden müsse.

- Wenn der Regierungsrat seine Grundsätze wirklich umsetzen will, das heisst das Betriebsreglement so gestalten will, dass 420'000 Bewegungen abgewickelt werden können, müsste er sich nicht vielmehr schon gegen einen generellen Zulassungszwang in der Betriebskonzession einsetzen, da diese neben dem SIL die rechtliche Grundlage für die Bewilligung des neuen Betriebsreglementes bilden wird?

5. Der Regierungsrat schreibt, dass das Betriebsreglement bei Erreichen der 420'000 jährlichen Flugbewegungen überprüft werden muss. Bei einem weiteren jährlichen Zuwachs von 7 % bei den Flugbewegungen wird dies schon im Jahr 2005 konkret der Fall sein. Müsste der Regierungsrat beziehungsweise die unique zurich airport nicht schon heute mit der Erarbeitung des Betriebsreglementes 420'000 Plus beginnen, damit wenigstens dieses fristgerecht gültig sein wird?
6. Der Regierungsrat will nach seinen Grundsätzen ebenfalls eine Neubewertung vornehmen, wenn 2400 t NOx- Emissionen pro Jahr erreicht werden. Wie werden die NOx- Emissionen ermittelt? Werden sie gemessen? Wenn nein, weshalb nicht? Wenn sie nur berechnet werden, wird dabei berücksichtigt, dass der NOx- Ausstoss im LTO-Zyklus bei Grosstriebwerken der neuen Generation höher ist als bei Triebwerken der älteren Generation? 2400 t NOx entsprechen laut UVB etwa 350'000 Flugbewegungen. Das heisst bei einem weiteren jährlichen Zuwachs der Bewegungen um jährlich 7 % sind die 2400 t NOx theoretisch im Jahr 2003 erreicht! Welche Massnahmen sind dann vorgesehen?

Ch. Spillmann
F. Müller
G. Petri
P. Filli
J. Gübeli
L. Pillard
S. Rusca
U. Annen

B. Hunziker
E. Guyer
T. Püntener
S. Kamm
E. Derisiotis
L. Illi
R. Bapst
R. Götsch

M. Bäumle
M.Th. Büsser
A.M. Riedi
R. Lais
B. Volland
F. Cahannes
H. Attenhofer
W. Spieler

L. Lehmann
D. Vischer
S. Rihs
R. Ziegler
D. Jaun
A. Bucher
R. Gurny