

Sitzung vom 26. März 2008

**477. Anfrage (Sicherheitszonenplan für den gekröpften Nordanflug im Bereich Stadlerberg)**

Kantonsrat Robert Brunner, Steinmaur, und Kantonsrätin Susanne Rihs-Lanz, Glattfelden, haben am 7. Januar 2008 folgende Anfrage eingereicht:

Der Homepage der Volkswirtschaftsdirektion ist zu entnehmen, dass der Regierungsrat und die Volkswirtschaftsdirektion zuversichtlich seien, dass der gekröpte Nordanflug im ersten Quartal 2008 eingeführt werden könne. Am 19. Dezember 2007 teilte das BAZL mit, dass sich ein Bedarf an Anpassungen einzelner technischer Unterlagen ergeben hätte.

Die Bevölkerung im Bereich des gekröpften Nordanfluges beschäftigen insbesondere auch Sicherheitsaspekte, der Flugzeugabsturz am Stadlerberg liegt ja noch nicht allzu lange zurück.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Trifft es zu, dass zur Durchsetzung des 25-m-Sicherheitszonenplans auf dem Stadlerberg auf einem Waldgebiet von rund 105 ha alle Waldbäume entweder auf einer Höhe von 25 m zu köpfen wären oder diese Waldfläche vollständig zu roden wäre?
2. Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass diese Massnahmen nicht umweltverträglich sind?
3. Trifft es zu, dass in der UVP Hauptuntersuchung diese Massnahmen nicht aufgeführt sind, sondern ein separates Verfahren zur Änderung des Sicherheitszonenplans erwähnt wird?
4. Sind diese Widersprüchlichkeiten Teil der vom BAZL bemängelten Anpassungen einiger technischer Unterlagen?
5. Welche gesetzliche Grundlage würde es erlauben, eine Rodung in diesem Ausmass durchzusetzen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Robert Brunner, Steinmaur, und Susanne Rihs-Lanz, Glattfelden, wird wie folgt beantwortet:

Das Gesuch «gekröpfter Nordanflug» der Flughafen Zürich AG (FZAG) besteht aus folgenden drei Teilgesuchen:

1. dem eigentlichen «gekröpften Nordanflug», d.h. dem Gesuch um Genehmigung eines neuen Anflugverfahrens, das südlich des Rheins über schweizerisches Hoheitsgebiet auf Piste 14 führt. Hierfür hat die FZAG dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) am 31. Dezember 2004 ein Gesuch um Änderung des vorläufigen Betriebsreglements für den Flughafen Zürich vom 31. Mai 2001 eingereicht (eine Gesuchsänderung erfolgte am 31. Oktober 2006);
2. dem so genannten Plangenehmigungsgesuch (früher als Baukonzessionsgesuch bezeichnet) der FZAG vom 31. Oktober 2006 für die Erweiterung der Hindernisbefeuerung auf dem Stadlerberg, d.h. für die Errichtung von drei neuen Hindernisbefeuerungsmasten, und
3. dem Sicherheitszonenplan für den «gekröpften Nordanflug».

Gegenstand der vorliegenden Anfrage KR-Nr. 13/2008 ist das letztgenannte Teilgesuch, der Sicherheitszonenplan für den «gekröpften Nordanflug».

Gemäss Art. 42 Abs. 1 lit. a des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948 (LFG, SR 748.0) kann der Bundesrat durch Verordnung festschreiben, dass Bauten und andere Hindernisse in einem bestimmten Umkreis von öffentlichen Flugplätzen oder Flugsicherungsanlagen oder in einem bestimmten Abstand von Flugwegen nur errichtet werden dürfen, wenn sie die Sicherheit der Luftfahrt nicht beeinträchtigen. Gemäss Art. 43 LFG sind Sicherheitszonenpläne vom Flugplatzhalter unter Ansetzung einer Einsprachefrist von 30 Tagen in den Gemeinden öffentlich aufzulegen (Abs. 1). Werden Einsprachen erhoben, sind Einigungsverhandlungen zu führen (Art. 73 Abs. 3 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt vom 23. November 1994, VIL, SR 748.131.1). Ist eine Einigung nicht möglich, so leitet die zuständige kantonale Behörde die Einsprachen an das BAZL weiter (Art. 43 Abs. 2 LFG). Im Kanton Zürich führt die Volkswirtschaftsdirektion (Amt für Verkehr) diese Einigungsverhandlungen durch. Dabei wird zusammen mit dem Antragsteller und den Einsprechenden ausgelotet, ob und in welchem Masse allenfalls ein Spielraum für eine Einigung ausserhalb des förmlichen Verfahrens besteht. Die Einigungsverhandlungen haben damit

eine ähnliche Funktion wie die Vergleichsverhandlungen im Zivilprozess. Solches ist häufig deshalb möglich, weil Sicherheitszonenpläne für An- und Abflugrouten zwar gemäss den Vorschriften des Annex 14 der ICAO (International Civil Aviation Organization, Internationale Zivilluftfahrt-Organisation) festgesetzt werden, Ausnahmen von den vorgeschriebenen Höhenbeschränkungen jedoch dann erteilt werden können, wenn nachgewiesen wird, dass die Flugsicherheit dadurch nicht beeinträchtigt wird. Die Erteilung solcher Ausnahmegewilligungen wird materiell vom BAZL beurteilt, während das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den Sicherheitszonenplan genehmigt und über Einsprachen entscheidet (Art. 73 Abs. 3 und 4 VIL).

Gegen den Sicherheitszonenplan für den «gekröpften Nordanflug» gingen im Kanton Zürich verschiedene Einsprachen ein: zwei von privater Seite, drei von politischen Gemeinden und zwei von Zivilgemeinden. Parallel dazu gingen beim Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau ebenfalls verschiedene Einsprachen von Betroffenen aus dem Kanton Aargau ein. Für die dort erhobenen Einsprachen ist der Kanton Aargau zuständig. Im Kanton Zürich konnte eine Einigung lediglich mit einer Privatperson erzielt werden. Mit den übrigen Einsprechenden bzw. mit deren Rechtsvertretungen und der FZAG wurde an insgesamt vier mehrstündigen Sitzungen, darunter auch einem halbtägigen Augenschein auf dem Stadlerberg, versucht, eine Einigung zu erzielen. Im Zentrum stand dabei ein rund 105 ha grosses Gebiet, in dem die Bäume gemäss Sicherheitszonenplan höchstens bis zu einer Höhe von 25 m über Boden hätten nachwachsen dürfen. Da die neu zu errichtenden Hindernisbefeuerungsmasten eine Höhe von 37 m aufweisen und damit die Sicherheitsebene in diesem Bereich ohnehin durchstossen, kamen die Sachverständigen von FZAG und BAZL zum Schluss, dass die höchstens zulässige Baumhöhe in diesem Bereich ohne Beeinträchtigung der Sicherheit des «gekröpften Nordanfluges» nicht 25 m ab Terrain, sondern ebenfalls auf 37 m gesetzt werden kann. Einzig rund um die (ebenfalls 37 m hohen) beleuchteten Hindernisbefeuerungsmasten müssen die Bäume bis auf eine Höhe von etwa zwei bis drei Meter unter dem Feuer zurückgeschnitten werden, da andernfalls die roten Warnleuchten an den Masten für die Cockpitbesatzungen nicht sichtbar sind. Dieser «Vergleichsvorschlag» wurde mit den einsprechenden Gemeinden am 5. Februar 2008 eingehend diskutiert, von ihnen jedoch abgelehnt.

Mit Schreiben vom 8. Februar 2008 setzte die Volkswirtschaftsdirektion (Amt für Verkehr) das BAZL in Anwendung von Art. 43 Abs. 2 LFG vom Ausgang der Einigungsverhandlungen in Kenntnis. Dabei

empfahl die Volkswirtschaftsdirektion (Amt für Verkehr) dem UVEK, das nunmehr über diese Einsprachen und damit über den Sicherheitszonenplan entscheidet (Art. 73 Abs. 3 und 4 VIL), sich wenn immer möglich mindestens an der im «Vergleichsvorschlag» enthaltenen Regelung zu orientieren, und fügte hinzu: «Noch mehr zu begrüßen wäre es, wenn im ganzen fraglichen Gebiet der Waldbestand als solcher gänzlich erhalten bleiben könnte und Wiederaufforstungen sowie natürlicher Aufwuchs bis zu einer Höhe von 45 m zugelassen würden. Aus Gründen des Landschaftsbildes und aus hydrologischen Gründen ist der Wald im hier zur Diskussion stehenden Gebiet (Stadlerberg und Bachsertal) (...) in jedem Fall soweit unangetastet zu lassen, als nicht Sicherheitsgründe klar einen eingeschränkten Baumwuchs verlangen.»

Zu Fragen 1 und 2:

Aus den einleitenden Ausführungen geht hervor, dass mit den in der Frage angedeuteten einschneidenden Massnahmen nicht gerechnet werden muss. Die FZAG, die von der Volkswirtschaftsdirektion um eine Stellungnahme zur vorliegenden Anfrage ersucht wurde, nimmt zu dieser Frage in ihrem Schreiben vom 6. Februar 2008 wie folgt Stellung: «Nein, dies trifft nicht zu. Der Sicherheitszonenplan ist ein raumplanerisches Instrument, um zu verhindern, dass in einem bestimmten Abstand zu Flugwegen Bauten, Pflanzungen oder andere Luftfahrthindernisse neu errichtet werden, welche die Sicherheit der Luftfahrt beeinträchtigen könnten. Im Bericht zur Umweltverträglichkeit des gekröpften Nordenfluges wird festgehalten, dass für bereits bestehende Wälder innerhalb der Sicherheitszone eine Ausnahmegewilligung erteilt werden kann.» Der formelle Entscheid hierüber wie auch die Genehmigung des Sicherheitszonenplanes liegt jedoch beim UVEK (Art. 73 Abs. 3 VIL).

Zu Frage 3:

Hierzu lässt sich die FZAG in ihrem Schreiben vom 6. Februar 2008 an die Volkswirtschaftsdirektion im Wesentlichen wie folgt vernehmen: «Der Bericht über die Umweltverträglichkeit, der öffentlich aufgelegt ist, äussert sich unter Ziffer 6 zu den Auswirkungen auf den Wald. Dabei wird betreffend die hier interessierende 25 m-Sicherheitszone festgehalten, dass für bereits bestehende Wälder innerhalb der Sicherheitszonen eine Ausnahmegewilligung erteilt werden kann, sofern die Flugsicherheit nicht beeinträchtigt ist. Es ist aber gemäss Bundesrecht tatsächlich so, dass für die Änderung des Anflugverfahrens (Gesuch um Änderung des Betriebsreglements) und für die Änderung des Sicherheitszonenplans für das neue Anflugverfahren zwei verschiedene Verfahren gelten: Während für die Änderung des Betriebsreglements das BAZL zuständig ist, genehmigt das Departement (UVEK) die vom

Flugplatzhalter vorgelegten Zonenpläne und entscheidet über allfällige Einsprachen, sofern die zuständigen kantonalen Behörden zwischen Gesuchstellern und Einsprechern keine Einigung erzielen konnten.»

Zu Frage 4:

Die in dieser Frage erwähnten Anpassungen haben mit dem Sicherheitszonenplan nichts zu tun; sie betrafen vielmehr das eigentliche Verfahren des «gekröpften Nordanfluges». Diese Arbeiten bzw. die Anpassung der entsprechenden Unterlagen sind in der Zwischenzeit erledigt und dem BAZL eingereicht worden.

Zu Frage 5:

Zuständigkeiten und Verfahren für eigentliche Rodungen bzw. für die so genannte nachteilige Nutzung des Waldes – was für den vorliegenden Fall wohl eher zuträfe – richten sich nach dem Waldgesetz vom 4. Oktober 1991, insbesondere nach dessen Art. 5 und 6 bzw. 16 (SR 921.0).

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**