

**INTERPELLATION** von Peter Försch (Grüne, Zürich), Vreni Püntener-Bugmann (Grüne, Zürich), Felix Müller (Grüne, Winterthur)

betreffend Entwicklungen auf dem Flughafen Zürich

---

Seit der Volksabstimmung vom 25. Juni 1995 über die 5. Bauetappe hat sich bezüglich Flughafen einiges verändert. Argumentationen die im beleuchtenden Bericht zur Abstimmung dem Volke zur Information unterbreitet wurden, erweisen sich gut ein Jahr später als völlig falsch:

Mit der 4. Anschlusswelle wurde ein neues Pistennutzungskonzept ausgearbeitet und eingesetzt. Das wurde 1995 als nicht möglich dargestellt.

Die Luftverkehrsprognosen die für das Ende der 5. Ausbauetappe prognostiziert wurden werden bereits mit dem Flugplan 1996/1997 erreicht. Refinanzierungsmöglichkeiten, welche für die 5. Ausbauetappe zum tragen kommen sollten, werden bereits heute vom Regierungsrat relativiert. Die Ertragslage der Swissair ist miserabel, sie baut Arbeitsplätze ab. Ausserdem hat der Regierungsrat in seiner Sitzung vom 14. August 1996 beschlossen: "Für die ersten zwei Phasen der Entwicklung eines An- und Abflugmanagementsystems für den Flughafen wird ein Objektkredit von Fr. 5'500'000 bewilligt."

Wir bitten den Regierungsrat um Beantwortung unserer Fragen.

1. 220'000 Flugbewegungen wurden für ca. 2002, nach Inbetriebnahme der 5. Bauetappe in Aussicht gestellt. Jetzt wird diese Zahl bereits mit dem Flugplan 1996/97 erreicht. Wie stellt sich der Regierungsrat zu dieser Differenz? Ist er nicht auch der Ansicht, dass solche Differenzen zwischen Informationen vor einer Volksabstimmung und heutiger Realität nicht zulässig sind? Müsste nicht eine neue Vorlage ausgearbeitet werden, wenn sich viele wichtige Aussagen von damals heute nicht bewahrheiten?
2. Welches sind die neuen Kapazitätsgrenzen des Flughafens mit der 4. Anschlusswelle ohne 5. Bauetappe und mit 5. Bauetappe?
3. Im Umweltverträglichkeitsbericht wurde von 240'000 Flugbewegungen ausgegangen. Bei Fortsetzung der Entwicklung der letzten Jahre wird diese Zahl in 2 bis 3 Jahren erreicht. Wann wird der Umweltverträglichkeitsbericht erweitert mit Berechnungen der Belastung durch die 4. Anschlusswelle und Auswirkungen durch mehr als 240'000 Bewegungen?
4. Das Wachstum im Flugbetrieb in Kloten scheint grenzenlos zu sein. Welche Zahl von Flugbewegungen erachtet der Regierungsrat als technisch und betrieblich oberste Grenze für den Flughafen Zürich. Und welche obersten Grenzen sieht der Regierungsrat für die Bevölkerung rund um den Flughafen, oder gibt es keine Grenze?
5. Der Regierungsrat hat kürzlich einen Objektkredit für die ersten zwei Phasen eines An- und Abflugmanagementsystems gesprochen. Welches sind die Ziele dieser zwei Phasen des An- und Abflugmanagementsystems? Wieviele Phasen stehen noch bevor, zu welchen Kosten, mit welchen Zielen? Welches sind die Auswirkungen dieses Managementsystems auf die Kapazitätsgrenzen, auf die mögliche Zahl der Flugbewegungen auf dem Flughafen Zürich?

Peter Försch

Vreni Püntener-Bugmann  
Felix Müller

D. Vischer  
Dr. U. Talib-Benz  
P. Stirnemann  
R. Genner  
J. Fehr

H. Müller  
T. Baggenstos  
Dr. M. Büsser-Beer  
T. Büchi  
R. Ziegler

M. Ott  
D. Schloeth  
H. Fahrni  
R. Keller  
P. Oser

G. Petri  
D. Jaun  
Dr. R. Aeschbacher  
Dr. H. Mosimann  
D. Gerber-Weeber

Begründung:

Die Angaben die zur Annahme der Vorlage der 5. Ausbautappe durch das Volk führten, waren so falsch, dass sich heute breiteste Kreise getäuscht fühlen. Auch die Mitunterzeichner sind dieser Ansicht. Da bereits heute 220'000 Flugbewegungen ohne grössere Schwierigkeiten bewältigt werden können, wird die 5. Ausbautappe für das Zürcher Volk hinfällig. Die Volksabstimmung vom Juni 1995 kann nicht mehr Grundlage für den Ausbau sein.