

Sitzung vom 4. September 2002

**1367. Anfrage (An- und Abflugregime für den Flughafen
Zürich Kloten: Kompetenzordnung und Koordination der Richt- und
Nutzungsplanung im Rahmen der Erarbeitung von SIL-Objektblatt
und Betriebsreglement)**

Die Kantonsräte Dr. Beat Walti, Erlenbach, Bruno Walliser, Volketswil, und Prof. Dr. Richard Hirt, Fällanden, haben am 24. Juni 2002 folgende Anfrage eingereicht:

Für das zukünftige Betriebsreglement des Flughafens Zürich-Kloten ist das den Flughafen betreffende Objektblatt des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) des Bundes eine massgebliche Grundlage. Gemäss Art. 25 lit. c der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt hat das Betriebsreglement sodann die «Anforderung der Raumplanung und des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes» zu erfüllen.

Die Regelung der An- und Abflugverfahren im Betriebsreglement hat infolge entsprechend verteilter Lärmimmissionen für die betroffenen Gebiete weitreichende räumliche Auswirkungen (Einschränkung oder Veränderung der Siedlungsentwicklung). In vielen Fällen sind denn auch die diskutierten Betriebsreglementsvarianten mit der geltenden Richt- und Nutzungsplanung nicht vereinbar.

In diesem Zusammenhang fragen wir den Regierungsrat an:

1. Hat sich das Betriebsreglement des Flughafens Zürich nach den Vorgaben der geltenden Richt- und Nutzungsplanung zu richten, oder soll die Richt- und Nutzungsplanung nachträglich dem Betriebsreglement angepasst werden?
2. Wann wird der Kantonsrat als für die Richtplanfestsetzung zuständige Behörde in den SIL-Prozess, die Koordination der Bundessachplanung und der kantonalen Richtplanung und die Variantendiskussion bezüglich Betriebsreglement / An- und Abflugverfahren mit einbezogen werden?
3. Wie sieht bei Ablehnung des Staatsvertrages mit Deutschland durch die eidgenössischen Räte der Zeitplan für die SIL-Festlegung aus? Ist eine substanzielle Einbindung aller Planungsregionen und Gemeinden (also nicht nur des «Runden Tisches») in die Diskussion der Betriebsreglementsvarianten geplant?

Auf Antrag der Baudirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Dr. Beat Walti, Erlenbach, Bruno Walliser, Volketswil, und Prof. Dr. Richard Hirt, Fällanden, wird wie folgt beantwortet:

Gemäss Art. 13 Raumplanungsgesetz (RPG, SR 700) erarbeitet der Bund Grundlagen, um seine raumwirksamen Aufgaben erfüllen zu können; er erstellt die nötigen Konzepte und Sachpläne und stimmt sie aufeinander ab. Er arbeitet mit den Kantonen zusammen und gibt ihnen seine Konzepte, Sachpläne und Bauvorhaben rechtzeitig bekannt. Den Bereich der Luftfahrt regelt der Bund mit dem Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL). Damit legt er den Rahmen für die bauliche und für die betriebliche Entwicklung der Flughäfen fest. Der SIL wird durch den Bundesrat festgesetzt und ist für die Bundesstellen sowie für die Kantone und Gemeinden verbindlich (Art. 14 ff., insbesondere Art. 22 der Raumplanungsverordnung [RPV], SR 700.1).

Der Bundesrat hat am 18. Oktober 2000 den SIL, Teile I–III B und Anhänge (Allgemeiner Teil), bereits festgesetzt. Darin werden für das Jahr 2020 für den Landesflughafen Zürich 395 000 Starts und Landungen im Linien- und Charterverkehr und 20 000 Bewegungen im General-Aviation-Betrieb prognostiziert. Diese Vorgabe ist verbindlich für die Erarbeitung des SIL-Objektblattes Flughafen Zürich sowie des Betriebsreglements.

Das Objektblatt für den Landesflughafen Zürich (SIL, Teil III C) wurde im Rahmen des SIL-Koordinationsprozesses unter der Leitung von Ständerat Lauri erarbeitet. Mit Beschluss vom 3. Juli 2002 hatte sich der Regierungsrat zu den vier damals vorliegenden, vertieft bearbeiteten Betriebsvarianten zuhanden des am 27. August 2002 stattgefundenen letzten SIL-Koordinationsgesprächs geäußert. Am SIL-Koordinationsprozess sind sowohl die Betriebe Flughafen Zürich AG (FZAG), Swiss, Skyguide als auch die involvierten Bundesämter und die betroffenen Kantone beteiligt. Die Vernehmlassungsfristen im SIL-Koordinationsprozess sind äusserst knapp bemessen. Der Kanton hat den «Runden Tisch» sowie alle Gemeinden wenn immer möglich in den Entscheidungsprozess einbezogen. Nach Abschluss der SIL-Koordinationsgespräche wurde das Objektblatt Landesflughafen Zürich durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt aufgearbeitet, und es wird anschliessend im Sachplanverfahren (Art. 13 RPG) zu bereinigen sein. Diese Bereinigung erfolgt unter Einbezug aller betroffenen Kantone, und der Einbezug aller Interessierten und Betroffenen wird durch das Mitwirkungsverfahren gemäss Art. 19 RPV sichergestellt. Alsdann soll es dem

Bundesrat zur Festsetzung beantragt werden. Das Objektblatt wird die räumliche Ausdehnung des Flughafens sowie die höchstens zulässigen Fluglärmwirkungen (Planungswertkurve ES II) aufzeigen und wird als verbindliche Grundlage für die Erarbeitung des neuen Betriebsreglements dienen.

Per 1. Juni 2001 wurde die Betriebskonzession für den Flughafen Zürich der FZAG mit der Auflage übertragen, dass innert eines Jahres nach der beidseitigen Unterzeichnung (Paraphierung) des Staatsvertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz das überprüfte und entsprechend angepasste Betriebsreglement mitsamt Bericht über die Umweltverträglichkeit beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) einzureichen ist. Die Unterzeichnung des Staatsvertrages ist am 18. Oktober 2001 erfolgt. Auf dieser Grundlage sowie gestützt auf das SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich ist das Betriebsreglement gänzlich zu überarbeiten. Das neue Betriebsreglement wird noch im Laufe dieses Jahres von der FZAG dem BAZL zur Festsetzung eingereicht werden müssen.

Die Bearbeitung von Sachplänen findet auf Grund der Zuständigkeiten auf Bundesebene in erster Linie auf Behördenstufe statt. Der vom Bundesrat genehmigte kantonale Richtplan ist wichtige Grundlage für die ausstehenden Entscheide des Bundesrates. Insbesondere die darin bezeichneten Zentrumsgebiete sowie der Grundsatz der Erhaltung und Weiterentwicklung der bestehenden Siedlungsstruktur setzen Randbedingungen, die vom Bund nicht leichtfertig übergangen werden können. Erst nach der Festsetzung des Objektblattes für den Landesflughafen Zürich durch den Bundesrat kann beurteilt werden, welche konkreten raumplanerischen Auswirkungen der SIL hat und ob der kantonale Richtplan an neue Vorgaben des Bundes anzupassen sein könnte. Sollten Differenzen zum geltenden Richtplan bestehen bleiben, wäre dieser durch den Kantonsrat anzupassen oder aber das Bereinigungsverfahren durchzuführen (Art. 17, 18 und 20 RPV).

Die Kommission des Kantonsrates für Planung und Bau (KPB) wurde im Juni 2001 einlässlich über den SIL-Koordinationsprozess orientiert. Es war aber aus zeitlichen Gründen sowie angesichts der Zuständigkeiten auf Bundesebene nie vorgesehen, den Kantonsrat direkt in den SIL-Prozess und in die Entscheidungsfindung für das neue Betriebsreglement einzubinden. Die demokratische Mitwirkung kommt erst zum Tragen, wenn das Objektblatt für den Flughafen Zürich durch den Bundesrat festgesetzt ist, Richtplananpassungen eingeleitet werden müssten und das Betriebsreglement im Anhörungsverfahren beanstanden werden kann.

– 4 –

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi