

Sitzung vom 26. Januar 2000

**133. Anfrage (Demokratisierung des Fluglärms)**

Kantonsrat Ruedi Keller, Hochfelden, und Kantonsrätin Dr. Luzia Lehmann, Oberglatt, haben am 22. November 1999 folgende Anfrage eingereicht:

Swissair-Chef Bruggisser fordert, dass die An- und Abflugrouten besser aufgefächert werden, da ja alle Gebiete der Grossregion Zürich gleichermaßen vom Flughafen Zürich-Kloten profitieren («Rundschau» vom 13. Oktober 1999). Als Kompensation für die Abschaffung der direkten Demokratie in Flughafenfragen soll im Gegenzug der Fluglärm demokratisiert werden: Abflüge und Landungen werden neu verteilt. Es sei nicht notwendig, dass ein und dasselbe Gebiet alle zwei Minuten überflogen werde. Gemäss Bruggissers Aussagen profitieren Kanton und Stadt mit je 50% vom volkswirtschaftlichen Nutzen des Flughafens.

Eine hohe Akzeptanz einer Region zum Flughafengesetz bedeutet logischerweise auch, dass die betreffenden Stimmberechtigten sich des enormen volkswirtschaftlichen Nutzens, den ihnen der Luftverkehr verschafft, bewusst sind und dass sie auch bereit sind, ein bedeutend grösseres Mass an Fluglärm und Luftbelastung als bisher zu übernehmen.

Nachdem sich auch der Zürcher Stadtrat mit einem Ja zum Privatisierungsgesetz bekannt hat, stellen sich folgende Fragen, die zu beantworten wir den Regierungsrat einladen:

1. Was hält der Regierungsrat von Philippe Bruggissers Idee, die Belastungen des Luftverkehrs besser zu verteilen und die Immissionen zu «demokratisieren»?  
Hat der Regierungsrat in seinem in Arbeit stehenden, aber noch nicht veröffentlichten Lärmmanagement-System die Idee der Auffächerung der Flugrouten bereits aufgenommen?
2. Ist er bereit, sich dafür einzusetzen, dass diejenigen Gebiete mit zusätzlichem Luftverkehr bedacht werden, in denen die Abstimmung über das Flughafengesetz eine besonders hohe Zustimmungsrage erreicht?
3. Gedenkt der Regierungsrat, sich auch für das Überfliegen der Stadt Zürich stark zu machen (Right-Turn), falls die Stadtzürcher Stimmberechtigten dem Flughafenprivatisierungsgesetz zustimmen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion  
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Ruedi Keller, Hochfelden, und Dr. Luzia Lehmann, Oberglatt, wird wie folgt beantwortet:

Bekanntlich hat das Luftverkehrsaufkommen in den vergangenen Jahren auch am Flughafen Zürich erheblich zugenommen. Waren 1995 noch rund 209000 Bewegungen des Linien- und Charterverkehrs zu verzeichnen, so werden es 1999 voraussichtlich gegen 270000 sein (die Jahresstatistik 1999 konnte noch nicht abgeschlossen werden; von Januar bis und mit November 1999 erfolgten rund 248000 Linien- und Charterflüge). Auch für die nächsten Jahre wird ein starkes Verkehrswachstum prognostiziert.

In den vergangenen Jahrzehnten achtete der Flughafenhalter bei der Festlegung der An- und Abflugwege darauf, dass diese konzentriert geführt werden, sodass nach dem jeweiligen Siedlungsbild so wenig Anwohnerinnen und Anwohner wie möglich von Fluglärm belastet werden. Dieser Grundsatz kann angesichts des für die kommenden Jahre prognostizierten hohen Verkehrsaufkommen wie auch angesichts der sich seit der Festlegung entwickelnden und wachsenden Siedlungsdichte rund um den Flughafen nicht länger alleiniges Kriterium sein und ausschliessliche Geltung haben. Die Flugbewegungen sollen – soweit dies möglich ist – deshalb in Zukunft vermehrt auch gestreut werden. (Siehe auch Bericht und Antrag des Regierungsrates zum abgeschriebenen Postulat KR-Nr. 174/1993 betreffend Massnahmen gegen den Fluglärm, Vorlage 3516). Ein Fluglärmmanagement soll deshalb festlegen, welche Gebiete welches Mass an Luftverkehr zu tragen haben. Dieses muss sich jedoch an verschiedene Rahmenbedingungen halten. So muss vorab sichergestellt werden, dass das künftige Verkehrsaufkommen sicher, ordnungsgemäss und effizient abgewickelt werden kann. Im Übrigen ist der Flughafenhalter an die geltende Luftfahrt- und Umweltschutzgesetzgebung des Bundes ebenso gebunden wie an das bestehende Luft-

strassensystem und die Luftfahrthindernisse, an meteorologische Gegebenheiten, die Leistungseigenschaften der einzelnen Flugzeuge und an andere Rahmenbedingungen mehr. Innerhalb des Handlungsspielraums, der für die Ausgestaltung eines Fluglärmmanagements zur Verfügung steht, ist zu prüfen, ob und welche sachlich begründbaren Parameter bei Verteilung der Flugbewegungen zu berücksichtigen sind. Es wäre in jedem Falle verfehlt, als weiteres Kriterium den Anteil der Ja-Stimmen heranzuziehen, mit dem eine Region oder ein Gemeinwesen am 28. November 1999 das Gesetz über den Flughafen Zürich angenommen hat. Mit ihrem Ja zum Flughafengesetz brachte die Mehrheit der Stimmberechtigten zum Ausdruck, dass der Flughafen Zürich eine zeitgemässe Organisationsform braucht. Daraus zu schliessen, die betreffenden Städte und Gemeinden hätten damit Aussagen zur Fluglärmverteilung gemacht, wäre unstatthaft.

Zurzeit ist ein eigens hierfür ins Leben gerufener Arbeitsausschuss des so genannten «Runden Tisches» (in §4 des Flughafengesetzes «Konsultative Konferenz» genannt), in dem Exekutivmitglieder der umliegenden Städte und Gemeinden, der Kantone Aargau, Schaffhausen und Thurgau sowie das Landratsamt Waldshut und der Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich vertreten sind, daran, Vorschläge für neue An- und Abflugwege zuhanden der Volkswirtschaftsdirektion zu beraten. Dies erfolgt im Hinblick auf die Betriebskonzession, die am 31. Mai 2001 ausläuft und zusammen mit dem Betriebsreglement bis zu diesem Zeitpunkt erneuert werden muss. Geprüft wird dabei ebenso, ob An- und Abflugwege inskünftig auch über Gebiete geführt werden können und müssen, die bis anhin nur wenig oder allenfalls gar keinen Fluglärm zu tragen haben. Nach heutigem Fahrplan werden entsprechende Vorschläge von der Volkswirtschaftsdirektion dem Regierungsrat bis Herbst 2000 unterbreitet.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**