

**Auszug aus dem Protokoll
des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 237/2002

Sitzung vom 23. Oktober 2002

**1585. Anfrage (Zürcher Flughafengesetz im Rahmen des Verfahrens
zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt)**

Kantonsrätin Gabriela Winkler, Oberglatt, hat am 19. August 2002 folgende Anfrage eingereicht:

In seiner Antwort zur Interpellation Germann betreffend Fluglärmfonds (KR-Nr. 192/2002, RRB Nr. 1213) schreibt der Regierungsrat wörtlich: «Wenn der Verwaltungsrat der FZAG (Flughafen Zürich AG) dem Bund dereinst eine Verlängerung der Westpiste oder den Bau einer neuen Piste beantragen sollte, würde es sich bei diesen Vorhaben um Änderungen der Lage bzw. der Länge der Pisten im Sinne von § 10 des Flughafengesetzes (LS 748.1) handeln; die entsprechende Instruktion des (Gesamt-)Regierungsrates zuhanden der Staatsvertretung im Verwaltungsrat müsste gemäss § 19 Abs. 2 des Flughafengesetzes vom Kantonsrat in der Form eines referendumsfähigen Beschlusses genehmigt werden. Der Kantonsrat würde also auf jeden Fall über solche Bauvorhaben entscheiden.»

Unique und die in deren Verwaltungsrat delegierten Regierungsmitglieder haben die Betriebsvarianten ohne eine Weisung des Gesamtregierungsrates, die zudem vom Kantonsrat hätte genehmigt werden müssen, eingereicht. Sämtliche von Unique zurzeit vorgeschlagenen Betriebsvarianten für den Flughafen Zürich, nämlich «orange optimiert», «oliv optimiert», «BV2 optimiert» und «beige», basieren auf einer Verlängerung der Piste 10-28, der so genannten Westpiste. Unique begründet diese Forderung im Wesentlichen mit den Anforderungen an das so genannte «Dual Landing». Die Regierung ihrerseits hat mit ihrer Empfehlung zur Weiterbearbeitung der Variante «BV2 optimiert» am Tag und «Sensitivität 2» zur Nachtzeit sowie der Langfristvariante «grün» ebenfalls nur Varianten empfohlen, welche Pistenänderungen zur Voraussetzung haben. Eine dieser Betriebsvarianten wird noch diesen Herbst im SIL-Prozess festgesetzt, womit die Weichen für eine Pistenverlängerung faktisch gestellt sind. Die Regierung geht offenbar davon aus, dass jede Variante eine Pistenverlängerung zur Folge haben wird, wie sie auch in ihrem Brief an die Gemeinden und den Runden Tisch vom 3. Juni 2002 schreibt.

In diesem Zusammenhang frage ich den Regierungsrat an:

1. Hat der Regierungsrat die rechtliche Bedeutung seiner Eingaben und derjenigen der Flughafen Zürich AG (unique) auf ihre Verbindlichkeit als Meinungsäusserung des Kantons Zürich bei der SIL-Festsetzung geklärt? Wäre der Regierungsrat nicht verpflichtet, die genannten Schutzbestimmungen des Flughafengesetzes bereits im SIL-Verfahren anzuwenden, nachdem keine Variante mehr ohne Pistenverlängerung auskommt?
2. Bundesrecht bricht kantonales Recht. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass sich der Bund bei der Festsetzung des SIL darauf berufen können, er habe im SIL-Prozess von Anfang an von der Regierung des Kantons Zürich und der Flughafen Zürich AG, welche von der Zürcher Regierung mit einer Sperrminorität bezüglich Pistenausbau kontrolliert wird, nur Varianten mit Pistenänderungen eingereicht erhalten? Der Bund könnte danach in guten Treuen davon ausgehen, dass dies dem Willen des Standes Zürich und der Mehrheit seiner Bevölkerung entspricht.
3. Stützt sich der Regierungsrat in seiner Haltung auf ein Rechtsgutachten, welches die verfahrensrechtlichen Aspekte des SIL unter Berücksichtigung des Verhältnisses von kantonalem Gesetz (Mitspracherecht der Bevölkerung nach §19 Abs. 2) und Bundesrecht (abschliessende Kompetenz zur Festlegung des behördenverbindlichen Sachplanes Infrastruktur Luftfahrt) untersucht?
4. Hat der Regierungsrat abgeklärt, ob die zuständigen Bundesbehörden nach der SIL-Festsetzung von der Flughafenbetreiberin noch verlangen können, ein Betriebsreglement ohne Pistenverlängerung zu präsentieren?
5. Ist der Regierungsrat nicht auch der Ansicht, dass heute – auf Grund aller im SIL-Prozess eingereichten Varianten – die Verlängerung der Westpiste faktisch präjudiziert ist?
6. Hält der Regierungsrat dafür, dass eine akzessorische Überprüfung des SIL in einem späteren Rechtsmittelverfahren, zum Beispiel zum definitiven Betriebsreglement, durch das Bundesgericht Erfolg haben könnte?
7. Wäre die Staatsvertretung der Unique im Zürcher Regierungsrat bereit, zu veranlassen, das hängige Gesuch betreffend die Aufnahme einer der vorgeschlagenen Betriebsvarianten in den SIL infolge Verstosses gegen das Flughafengesetz zurückzuziehen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Gabriela Winkler, Oberglatt, wird wie folgt beantwortet:

Gemäss § 10 des Flughafengesetzes vom 12. Juli 1999 ist die Flughafen Zürich AG (FZAG) unter anderem verpflichtet, ohne Zustimmung der Vertretung des Staates im Verwaltungsrat der FZAG keine Gesuche an den Bund über Änderungen der Lage und Länge der Pisten zu beschliessen (so genannte Sperrminorität der Staatsvertretung). Unter dem Begriff «Gesuche» sind in diesem Zusammenhang einzig die so genannten Plangenehmigungsgesuche im Sinne von Art. 37 ff. des eidgenössischen Luftfahrtgesetzes (LFG, SR 748.0) bzw. Art. 27a ff. der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL, SR 748.131.1) gemeint, d. h. konkrete Begehren an die zuständige Bundesbehörde um Erteilung der Bewilligung zum Bau einer neuen bzw. zur baulichen Änderung einer bestehenden Piste.

In seiner Stellungnahme vom 3. Juli 2002 im Hinblick auf das SIL-Objektblatt Flughafen Zürich empfahl der Regierungsrat dem Bund, der umhüllenden Fluglärmkurve in erster Linie die so genannte Variante «BV2 optimiert» (Tag) bzw. «Sensitivität 2» (Nacht) zu Grunde zu legen. Diese Variante würde nach den derzeitigen Vorstellungen der FZAG Verlängerungen der Pisten 10 und 28 bedingen. Die Befürchtung, dass mit dieser Empfehlung des Regierungsrates auch ein stillschweigendes Einverständnis zu diesem Projekt verbunden ist, ist jedoch aus rechtlicher Sicht unbegründet. Der SIL ist das Planungs- und Koordinationsinstrument des Bundes im Bereich Zivilluftfahrt, und zwar in raumplanungsmässiger und in verkehrspolitischer Hinsicht (siehe Antwort des Regierungsrates auf die Interpellation KR-Nr. 103/2002). Der SIL spielt für die baulichen und betrieblichen Belange am Flughafen nur insofern eine Rolle, als konkrete betriebliche Regelungen und Flughafenbauten nicht darüber hinausgehen dürfen, was in eigenständigen Bewilligungsverfahren (Betriebsreglements- und Plangenehmigungsverfahren) überprüft wird (Art. 37 Abs. 5 LFG, Art. 25 VIL). In bewilligungsmässiger Hinsicht präjudiziert der SIL Änderungen am Pisten-system ebenso wenig wie Änderungen der An- und Abflugwege. Auch der Bund hält im allgemeinen Teil des SIL unmissverständlich fest: «Es gilt jedoch zu beachten, dass mit dem SIL nicht entschieden wird, ob ein Vorhaben realisiert wird. Der SIL legt lediglich den Rahmen fest, innerhalb welchem ein Vorhaben ausgeführt werden soll, falls es realisiert wird. Die Prüfung der Rechtmässigkeit von Vorhaben, die vertieften Abklärungen über deren Auswirkungen auf Raum und Umwelt und die

Detailplanung werden mit dem SIL nicht vorweggenommen. Sie bleiben den nachfolgenden Verfahren vorbehalten.» (SIL, Teil I vom 18. Oktober 2000, I Allgemeines, Verhältnis zum Konzessions-, Bewilligungs- und Genehmigungsverfahren, I-3). Bei dieser klaren Rechtslage konnte auf die Einholung eines Rechtsgutachtens verzichtet werden. Auch eine akzessorische Überprüfung im Rahmen eines bundesgerichtlichen Verfahrens dürfte unter diesen Umständen keinen Erfolg haben.

Flankierend dazu hat der Regierungsrat in seiner Stellungnahme vom 3. Juli 2002 zum SIL-Objektblatt verlangt, dass die FZAG anlässlich der Erarbeitung des neuen Betriebsreglements aufzuzeigen hat, «ob und wie der Flugbetrieb auch ohne Verlängerungen der Piste 10/28 in befriedigender Art und Weise durchgeführt werden kann». Darüber hinaus gab der Kanton Zürich anlässlich der letzten SIL-Koordinationsitzung vom 27. August 2002 unter Hinweis auf § 19 des Flughafen-gesetzes einmal mehr zu Protokoll, dass über allfällige Pistenverlängerungen der Kantonsrat zu entscheiden habe, wobei dessen Beschluss dem fakultativen Referendum unterstehe.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi