

Sitzung vom 27. Juni 2001

972. Postulat und Anfrage (Benachteiligung der Schweizer Gemeinden gegenüber den süddeutschen Gemeinden bei der Lärm- und Luftbelastung durch den Flughafen Zürich, künftige Lärmbelastung der Flughafenregion)

A. Die Kantonsräte Thomas Hardegger, Rümlang, und Ruedi Lais, Wallisellen, haben am 18. Juni 2001 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird eingeladen, Massnahmen zu treffen, die verhindern, dass die Schweizer Gemeinden beim Schutz vor übermässiger Lärm- und Luftbelastung durch den Flughafen Zürich gegenüber den süddeutschen Gemeinden benachteiligt werden. Insbesondere sind die verlängerten Nachtruhezeiten an Wochenenden zu beachten.

Begründung:

Der Bund hat bei seinen Verhandlungen mit Deutschland um die An- und Abflugrouten über deutsches Gebiet Zugeständnisse bezüglich Beschränkung der Anzahl und der Überflugzeiten gemacht. Als Begründung wird die gerechte Verteilung der Immissionen und das erhöhte Ruhebedürfnis der Bevölkerung in der Nacht und an den Wochenenden angeführt. Mit Recht kann die Bevölkerung in den Schweizer Gemeinden denselben Schutz beanspruchen.

B. Kantonsrat Roland Munz, Zürich, hat am 7. Mai 2001 folgende Anfrage eingereicht:

Die Ergebnisse der Verhandlungen des Bundes betreffend die Überflüge über deutsches Staatsgebiet von und nach dem Flughafen Zürich-Kloten führen dazu, dass innert 41 Monaten die An- und Abflüge über Süddeutschland um mehr als ein Drittel reduziert werden müssen. Der entsprechende Staatsvertrag zwischen Eidgenossenschaft und Deutschland wird noch von den eidgenössischen Räten abgeseget werden müssen. In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Teilt der Regierungsrat die Ansicht, die Bevölkerung des Kantons Zürich habe Anrecht auf den gleichen Schutz vor Fluglärm wie die Bewohnerinnen und Bewohner Süddeutschlands? Falls ja, ist der Regierungsrat bereit, die gleichen Nacht- und Wochenendflugsperrezeiten, wie sie für den süddeutschen Luftraum vorgesehen werden, zu verhängen? Warum allenfalls nicht?
2. Anlässlich der Pistensperrungen im Sommer 2000 wurde betont, das damalige temporäre An- und Abflugregime bleibe zeitlich beschränkt und die damals neu starkem Lärm ausgesetzten Südgemeinden würden nach Ende der Bauzeit wieder vom Fluglärm weitgehend verschont bleiben. Kann auch weiterhin am Wort der Regierung festgehalten werden, dass die Gemeinden südlich des Flughafens künftig nicht zusätzlichem Fluglärm unterworfen werden?
3. Zahlreiche Bauten in ruhigen Lagen sind heute nicht mit nennenswerten Schallisolationen ausgerüstet, da bisher davon ausgegangen werden konnte, die Gebiete blieben vom Fluglärm wenig berührt. Sollten neu solche Regionen überflogen werden müssen: Ist die Regierung bereit, den dortigen Hauseigentümern Entschädigungen für dazumal notwendige Lärmsanierungen auszurichten, selbst wenn die Immissionen im Einzelfall nicht die Grenzwerte übersteigen?
4. Ist unter den nun ausgehandelten Bedingungen und angesichts des Widerstandes der Kantonsbevölkerung gegen noch mehr Fluglärm der weitere Ausbau des Flughafens über die bereits im Bau befindlichen Objekte hinaus noch sinnvoll?
5. Hat der Flughafen Zürich angesichts der neuen Gegebenheiten seine Wachstumsgrenze heute erreicht? Welches wären gegebenenfalls die Konsequenzen für lokal verankerte KMU, welche wichtige Zulieferfunktionen für den Flughafen übernehmen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Thomas Hardegger, Rümlang, und Ruedi Lais, Wallisellen, wird unter gleichzeitiger Beantwortung der Anfrage Roland Munz, Zürich, wie folgt Stellung genommen:

Im Zuge der Staatsvertragsverhandlungen zwischen der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland über die künftige Benützung des süddeutschen Luftraums hat der Volkswirt-

schaftsdirektor als Vertreter der Zürcher Regierung in der Verhandlungsdelegation von allem Anfang an mit Nachdruck die Haltung eingenommen, es müsse eine für beide Seiten befriedigende Lösung gefunden werden, die dem Grundverständnis der guten Nachbarschaft entspreche. Nachdem die Eckwerte, die zwischen Bundespräsident Leuenberger und dem deutschen Verkehrsminister Bodewig ausgehandelt wurden, nunmehr vorliegen, muss festgestellt werden, dass diese eine Ungleichbehandlung darstellen, insbesondere bezüglich der Nacht- und Wochenendflugregelung. Über deutschem Gebiet gilt ab 1. September 2001 generell ein Nachtflugverbot von 22.00 bis 6.00 Uhr, ab Herbst 2002 an Samstagen und Sonntagen sowie an bundeseinheitlichen Feiertagen sogar ein solches von 20.00 bis 9.00 Uhr. Es ist verständlich, dass die vom Fluglärm betroffenen Gemeinden in der Schweiz denselben Schutz auch für sich beanspruchen möchten. Dies hätte indessen schwer wiegende negative Folgen für den Flughafen Zürich und damit für unsere Wirtschaftsregion. Würde z.B. die kommende, für Deutschland geltende Wochenendregelung auch in der Schweiz gelten, so müssten, nebst Dutzenden von Europa- und Charterflügen, auch eine Vielzahl der für die Region Zürich und die Schweiz besonders wichtigen Interkontinentalverbindungen nach Südafrika, dem Fernen Osten und Südamerika ersatzlos gestrichen werden. Dies hätte zur Folge, dass der Flughafen Zürich seine Funktion als interkontinentale Luftverkehrsdrehscheibe (Hub) inskünftig nicht mehr wahrnehmen könnte. Für die Schweiz als Land mit einem kleinen Heimmarkt ist eine solche Hub-Funktion jedoch Voraussetzung dafür, dass ein im Interesse der Schweizer Volkswirtschaft notwendiges Angebot an direkten Langstreckenflügen aufrechterhalten werden kann. Ein Flughafen, der im Rahmen eines weltumspannenden Flugnetzes bloss während elf Stunden am Tag betrieben werden kann, hat keine Chance, sich als Hub seinen Kunden gegenüber zu behaupten, geschweige denn gegenüber den unter sehr viel weniger strengen Auflagen operierenden Flughäfen im benachbarten Ausland. Der Regierungsrat hat sich in seinen Grundsätzen zur Flughafenpolitik vom 23. August 2000 klar zum Hub Zürich bekannt und diese Haltung unlängst in seinen Stellungnahmen zur Interpellation KR-Nr. 100/2001 und zur dringlichen Anfrage KR-Nr. 101/2001 unter Hinweis auf die entsprechenden Festlegungen des Bundes im Rahmen des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) wiederholt. Daran ist festzuhalten. Eine Angleichung der in der Schweiz geltenden Nachtsperreordnung an die inskünftig für Deutschland geltende Ordnung ist deshalb nicht möglich, weshalb Letztere als diskriminierend bezeichnet werden muss. Ebenfalls festgehalten wird jedoch am Ziel der neuen, von 23.00 (oder 23.30 gemäss Verspätungsklausel) bis 6.00 Uhr und damit gegenüber heute deutlich länger dauernden Nachtsperreordnung, die vollumfänglich auch den Städten und Gemeinden in der Schweiz zugute kommen wird. Diese neue Nachtsperreordnung soll – wie beim Bund beantragt – wenn immer möglich gleichzeitig mit der für Deutschland ab 1. September 2001 geltenden Regelung eingeführt werden.

Eine mit dem Postulat geforderte, wie auch immer geartete Verteilung der Schadstoffemissionen ist nicht möglich, da die Luft ständig in Bewegung ist und sich die Schadstoffe gemäss den jeweiligen meteorologischen Gegebenheiten, vor allem den Windverhältnissen, verteilen.

Das Ausnahmekonzept, das von Ende Mai bis Ende Juli des vergangenen Jahres infolge Schliessung der Westpiste (Piste 10/28) zur Anwendung gelangte und auch Starts ab Piste 16 mit anschliessendem Geradeausflug bzw. Rechtskurve bedingte, wurde mit der Wiedereröffnung der Westpiste Anfang August wie versprochen aufgehoben, so dass Abflüge auf Piste 16 seither nur mehr wieder mit der üblichen Linkskurve erfolgen. Die Zusage, nach Beendigung der Bauarbeiten an der Westpiste wieder zum ursprünglichen Betriebskonzept zurückzukehren, hatte jedoch nicht die Bedeutung, dass Überflüge des Glatttals für alle Zukunft ausser Diskussion stehen. In der öffentlichen Diskussion um die Auswirkungen der temporären Pistensperrung und in der Kommunikation zur Flughafenpolitik des Regierungsrates ist hinlänglich deutlich gemacht worden, dass in Zukunft eine ausgewogenere Verteilung des Fluglärms angestrebt werden soll. Es sei deshalb möglich, dass auch Gebiete, die heute wenig oder gar keinen Fluglärm haben, in Zukunft mit Fluglärm rechnen müssten. Eine ausgewogenere Verteilung des Fluglärms wird bekanntlich bei der Erarbeitung des neuen Betriebsreglements im Rahmen eines breit angelegten politischen Prozesses am Runden Tisch zu diskutieren und zusammen mit anderen Kriterien zu bewerten sein.

Bauliche Schallschutzmassnahmen sind an jenen Liegenschaften rund um den Flughafen Zürich vorzunehmen, bei denen der Immissionsgrenzwert (IGW) überschritten ist. Der IGW ist gemäss Umweltschutzgesetz des Bundes (USG) so festzulegen, dass Immissionen un-

terhalb dieses Wertes die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich stören (Art. 15, USG, SR 814.01). Der Bundesrat hat die Belastungsgrenzwerte für den Lärm der Landesflughäfen Ende Mai dieses Jahres neu festgelegt, vor allem den IGW auf dem tiefen, von der Eidgenössischen Expertenkommission vorgeschlagenen Niveau. Dies erweitert den Kreis derjenigen Liegenschaften, die mit Schallschutzfenstern auszurüsten sind, erheblich. Die Kosten der Schallschutzmassnahmen trägt die Flughafen Zürich AG (FZAG), die seit dem 1. Juni 2001 Inhaberin der Betriebskonzession ist. Es kann schon aus Gründen der rechtsgleichen Behandlung der einzelnen Emittenten (vor allem der Strasse) nicht in Frage kommen, dass der Kanton im Falle des Luftverkehrs freiwillig die Kosten für Schallschutzmassnahmen übernimmt, auf die nach den bundesgesetzlichen Vorgaben kein Anspruch besteht.

Ob der Flughafen Zürich nach Fertigstellung der 5. Bauetappe weiter ausgebaut wird, hängt von verschiedenen Faktoren ab. Selbstverständlich würde ein weiterer Ausbau einen entsprechenden klaren Bedarfsnachweis voraussetzen, vor allem aber müsste die konkrete Situation im Umweltbereich dies dannzumal überhaupt noch erlauben. Wie das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) in der Baukonzession vom 5. November 1999 für das Dock Mitte festgehalten und das Bundesgericht in seinem dagegen gerichteten Beschwerdeentscheid vom 8. Dezember 2000 bestätigt hat, ist eine künftig wie auch immer geartete Plafonierung (Schadstoff-, Lärm- oder Bewegungsplafond) nicht auszuschliessen. Wie bereits in der Beantwortung der Interpellation KR-Nr. 100/2001 festgehalten wurde, wird sich die Frage einer allfälligen Wachstumsbegrenzung bei Erreichen der prognostizierten 420000 Flugbewegungen bzw. bei Erreichen des Schadstoffplafond von 2400 t Stickoxid pro Jahr aus Flugbetrieb und Abfertigung stellen. Eine wie auch immer ausgestaltete Wachstumsgrenze hätte unter anderem zur Folge, dass auch die von den am Flughafen tätigen Unternehmen an Zulieferfirmen vergebenen Aufträge nicht weiter zunehmen würden.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi