

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

KR-Nr. 199/2002

Sitzung vom 24. Juli 2002

**1214. Dringliches Postulat (Fehlende Grundlagen zu den Betriebskonzeptvarianten des Flughafens Zürich)**

Die Kantonsräte Prof. Dr. Richard Hirt, Fällanden, Urs Hany, Niederhasli, und Heinz Jauch, Dübendorf, haben am 24. Juni 2002 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird eingeladen, die fehlenden Grundlagen für eine seriöse Beurteilung der Betriebskonzeptvarianten zuhanden der Gemeinden und des Kantonsrates nachzuliefern. Zu diesen Grundlagen gehören zumindest:

1. Materielle Begründung für die einzelnen Varianten;
2. Näherer Verlauf der An- und Abflugrouten mit Angaben über die Flughöhen über Grund;
3. Technisch mögliche Varianten für eine mittelfristig realistische Flugbewegungszahl von unter 300 000 Flugbewegungen und maximal 320 000 Bewegungen (Konsens Runder Tisch);
4. Bewertung von möglichen Varianten unter dem Aspekt der Sicherheit (Risikoanalyse bei Flugzeugabstürzen) unter Berücksichtigung der internationalen Standards wie z. B. IATA-Empfehlungen;
5. Angaben zu den Warteräumen;
6. Raumplanerische Überlegungen, inwiefern diese Varianten den Anforderungen der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt erfüllen (Art. 25, Voraussetzung für die Genehmigung des Betriebsreglements). Dazu gehören neben luftfahrtspezifischen Anforderungen namentlich auch die Anforderungen der Raumplanung und des Umweltschutzes;
7. Volkswirtschaftliche Überlegungen: Kosten für Infrastruktur, materielle und formelle Enteignung, Schallschutzmassnahmen, erwartete Effekte auf Liegenschaftspreise, Veränderung der Standortfaktoren usw.

Begründung:

Die Gemeinden, die in ihrer Mehrheit nicht am Runden Tisch vertreten sind, haben für ihre Vernehmlassung neben den wenigen Plänen keine weiteren Entscheidungsgrundlagen erhalten und konnten sich nur mit einem Ja oder Nein zu den vier neuen Varianten äussern. Für eine seriöse Beurteilung fehlen die angegebenen Grundlagen. Zudem sind die neuen Varianten – auch die vom Runden Tisch zur Weiterbearbeitung empfohlenen Verteilvarianten – mit den ursprünglichen nicht mehr vergleichbar. Das Objektblatt des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)

für den Flughafen Zürich hat einen erheblichen Einfluss auf die Raumplanung und bedarf einer Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan. Der Kantonsrat, der nach § 32 des Planungs- und Baugesetzes für die Festsetzung des kantonalen Richtplans zuständig ist, wurde bis heute weder mit entsprechenden Unterlagen bedient noch in den Planungsprozess einbezogen.

Der Kantonsrat hat das Postulat am 1. Juli 2002 dringlich erklärt.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion  
beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum dringlichen Postulat Prof. Dr. Richard Hirt, Fällanden, Urs Hany, Niederhasli, und Heinz Jauch, Dübendorf, wird wie folgt Stellung genommen:

Mit Datum vom 31. Mai 2001 erteilte das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) der Flughafen Zürich AG (FZAG) die Konzession für den Betrieb des Flughafens Zürich. Ziffer 3.2 der Betriebskonzession hält unter anderem Folgendes fest: «Innert eines Jahres nach der beidseitigen Unterzeichnung (Paraphierung) des Staatsvertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz hat die Konzessionärin das überprüfte und entsprechend angepasste Betriebsreglement mitsamt Bericht über die Umweltverträglichkeit dem BAZL einzureichen.» Der Staatsvertrag wurde von den Verkehrsministern der beiden Staaten am 18. Oktober 2001 unterzeichnet. Die oben erwähnte Frist von einem Jahr, innert welcher die FZAG verpflichtet ist, dem Bund das neue Betriebsreglement einzureichen, läuft demzufolge am 18. Oktober 2002 ab.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) kann das Betriebsreglement für den Flughafen Zürich nur dann genehmigen, wenn u. a. dessen Inhalt den Zielen und Vorgaben des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) entspricht (Art. 25 Abs. 1 lit. a der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt, VIL, SR 748.131.1, und Art. 36c Abs. 2 des Luftfahrtgesetzes, SR 748.0). Dies deshalb, weil der SIL bzw. das Objektblatt Flughafen Zürich als Planungs- und Koordinationsinstrument des Bundes für den Bereich Zivilluftfahrt den Rahmen absteckt, innerhalb dessen sich der künftige Flugbetrieb (vor allem die An- und Abflugwege und -verfahren und das Pistenbenützungskonzept) zu bewegen hat.

Das Betriebsreglement für den Flughafen Zürich ist daher direkt abhängig vom SIL-Objektblatt Flughafen Zürich, kann doch jenes vom BAZL nur dann genehmigt werden, wenn der Bundesrat dieses vorgängig festgelegt hat. Deshalb ist es das erklärte Ziel des von Ständerat Hans Lauri geleiteten so genannten SIL-Koordinationsstisches, dem Bundesrat im August 2002 die Grundlagen für die Erstellung des SIL-Objektblattes

Flughafen Zürich in der Form eines Koordinationsprotokolls zu unterbreiten. Vor der Festsetzung des Objektblattes durch den Bundesrat wird der Bund seinerseits ein Mitwirkungsverfahren unter Einbezug der Kantone und der Gemeinden durchführen. Erst dann wird die FZAG in der Lage sein, dem BAZL ein Gesuch für das künftige Betriebsreglement einreichen zu können.

Der Fahrplan für das SIL-Objektblatt Flughafen Zürich ist in der Tat straff, dies jedoch, wie eben dargetan, nicht unbegründet. Der Politische Ausschuss des Runden Tisches ist am 23. April 2002 über das Vorgehen bis zur Stellungnahme des Kantons Mitte Juli 2002 orientiert worden. Noch bevor die SIL-Koordination am 28. Mai 2002 in Bern die Ergebnisse der von ihr in Auftrag gegebenen Überarbeitungen zur Kenntnis nehmen konnte, war das Plenum des Runden Tisches am 22. Mai vororientiert worden. Am 3. Juni 2002 tagte erneut der Politische Ausschuss und am 19. Juni das Plenum des Runden Tisches. In diesem Zusammenhang war es unvermeidlich, auch den zur Stellungnahme eingeladenen Städten und Gemeinden eine unüblich knappe Frist einzuräumen. Sowohl der Runde Tisch als auch die Gemeinden sind mit zusammenfassenden schriftlichen Unterlagen und mit dem Verweis auf weitere Informationsquellen entsprechend dem Verfahrensstand ausreichend informiert worden. Weitere und detailliertere Unterlagen, wie sie u. a. mit dem vorliegenden Postulat gefordert werden, sind nicht im Rahmen des SIL-Verfahrens, sondern erst im zeitlich nachgeschalteten Betriebsreglementsverfahren zu erarbeiten und zu beurteilen. Bei der Erstellung des SIL-Objektblattes Flughafen Zürich geht es darum, den äusseren Rahmen der künftig zu erwartenden Fluglärmbelastung abzustecken und in einer entsprechenden umhüllenden Fluglärmbelastungskurve darzustellen, und nicht darum, das künftige Betriebsregime festzulegen. Die unterschiedlichen Aufgaben, die der SIL und das Betriebsreglement zu erfüllen haben, zeigen sich in den Bereichen Raumplanung und Umweltschutz. Gemäss Art. 25 Abs. 1 lit. c VIL kann das Betriebsreglement nur genehmigt werden, wenn die luftfahrtspezifischen Anforderungen, insbesondere die Sicherheit, sowie die Anforderungen der Raumplanung und des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes erfüllt sind. Diese und verschiedene weitere Aspekte werden Gegenstand des Umweltverträglichkeitsberichtes (UVB) sein, den die FZAG dem Bund zusammen mit dem neuen Betriebsreglement einreichen muss. Es kann keine Frage sein, dass diese Unterlagen dann für eine Beurteilung durch die verschiedenen Verfahrensbeteiligten lückenlos zur Verfügung stehen müssen. Im Rahmen des SIL-Verfahrens ist es aber weder notwendig noch sinnvoll, sie in der gleichen Tiefe zu bearbeiten.

Der Regierungsrat ist bereit, das dringliche Postulat im Sinne der Erwägungen entgegenzunehmen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

i.V.

**Hirschi**