

3971

KR-Nr. 329/1998

**Bericht und Antrag
des Regierungsrates an den Kantonsrat
zum Postulat KR-Nr. 329/1998 betreffend
Massnahmenplan Lufthygiene, Teilplan Flughafen**

(vom 30. April 2002)

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 29. September 1999 folgendes von Kantonsrätin Barbara Hunziker Wanner, Rümlang, am 21. September 1998 eingereichte Postulat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird ersucht, den Massnahmenplan Lufthygiene 1996 so anzupassen, dass auch in der Flughafenregion die Ziele der Luftreinhalteverordnung des Bundes eingehalten werden können.

Anlässlich der Behandlung des Geschäftsberichts 2000 lehnte der Kantonsrat am 5. November 2001 die Abschreibung dieses Postulats ab und verlangte dafür die ordentliche Behandlung.

Der Regierungsrat erstattet hierzu folgenden Bericht:

Das Luft-Programm 1996 umfasst verschiedene Massnahmen, die eine Senkung der flughafeninduzierten Emissionen zum Ziel haben. Die Massnahme L1 (Emissionsabgaben) ist teilweise verwirklicht worden. Seit 1. September 1997 werden emissionsabhängige Landegebühren erhoben, die für die Deckung der Luftreinhalteaufwendungen des Flughafens eingesetzt werden. Die Einführung einer lenkungswirksamen Emissionsabgabe (Bonus-Malus-Prinzip) wurde beim Bund beantragt. Die rechtlichen Abklärungen zur Verwirklichung dieser Massnahme sind noch hängig. Die Massnahme L2 (Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs [öV] am landseitigen Verkehr) soll flankierend zur Massnahme PV6 (Verbesserung der öV-Erschliessung des Flughafens) mittels Marketing und Parkgebührenerhöhung sicherstellen, dass die Erschliessung mit öffentlichem Verkehr im Rahmen der 5. Ausbautetappe verbessert wird. In der Baukonzession des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vom 5. November 1999 wird das Modalsplit-Ziel mit einem Anteil von 42% des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr bestätigt. Für den Fall, dass das Modalsplit-Ziel bis 2004 nicht erreicht wird, verlangt das UVEK weiter gehende Massnahmen. Die Mass-

nahme GV5b (Konzept für die Verlagerung des Luftfrachtersatzverkehrs [LEV] auf die Schiene) zielt auf eine Verlagerung des Luftfrachtersatzverkehrs auf die Bahn ab.

Im Rahmen der Ergänzungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) der Rahmenkonzession 5. Ausbautetappe des Flughafens Zürich-Kloten (Dock Midfield, Dezember 1998) musste allerdings zur Kenntnis genommen werden, dass das im Luft-Programm 1996 (LP96) für das Jahr 2010 vorgesehene NO_x -Sanierungsziel bedingt durch die vorausgesagten Luftverkehrszunahmen nicht erreicht werden kann. Auf Grund des Flughafenausbaus steigt der Anteil der flughafeninduzierten Emissionen an der NO_x -Fracht des ganzen Kantons von rund 9% auf rund 21% an. Falls in Zukunft keine zusätzlichen emissionsvermindernden Massnahmen ergriffen würden, würden sich bis zum Abschluss der 5. Ausbautetappe des Flughafens (Betriebszustand 2010) die NO_x -Emissionen aus Flugbetrieb und Abfertigung voraussichtlich von 1345 t/a (Basis 1997) auf 3010 t/a erhöhen. Die vom Luft-Programm 1996 für das Jahr 2010 vorausgesagten Emissionen von 1150 t NO_x (Flugbetrieb und Abfertigung, bei Realisierung aller Massnahmen des LP 96) würden also stark überschritten. Die Gesamtemissionen im Kanton Zürich würden infolge des Flughafenausbaus bis 2010 statt bei 12 550 t NO_x /a (bei Umsetzung aller Massnahmen des LP 96) voraussichtlich bei 14 410 t NO_x /a liegen. Somit könnte das Ziel einer flächendeckenden Einhaltung des Immissionsgrenzwertes der Luftreinhalteverordnung (LRV; SR 814.318.142.1) nicht mehr erreicht werden. Im Nahbereich des Flughafens würde gemäss Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) vom Dezember 1998, Fachbericht Luft, ohne zusätzliche Massnahmen im Betriebszustand 2010 allein aus dem Flug- und Anlagebetrieb mit NO_2 -Belastungen von 20 bis 30 $\mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ gerechnet. Heute beträgt diese Zusatzbelastung durch den Flug- und Anlagebetrieb im Nahbereich 10 bis 15 $\mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$, also etwa halb so viel. Gemäss UVB würde im Jahre 2010 in grossen Teilen der Flughafenregion eine Gesamtbelastung deutlich über dem Immissionsgrenzwert der LRV von 30 $\mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ im Jahresmittel erwartet.

Das Bundesgericht hat in seinem Urteil zur Rahmenkonzession (BGE 124 II 293) festgehalten, dass eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der LRV den Flughafenausbau nicht grundsätzlich verunmöglicht. Eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte darf aber nicht ohne Begrenzung nach oben stattfinden. Sie ist durch griffige Auflagen zu begrenzen und längerfristig zu senken. Vor diesem Hintergrund verfügte das UVEK in der Baukonzession Dock Midfield vom 5. November 1999 für die flughafeninduzierten NO_x -Emissionen einen Emissionsplafond von 2400 t/a (Flugbetrieb und Abfertigung), der vom Bundesgericht am 8. Dezember 2000 gestützt wurde (BGE 126 II 522). Ein solcher Plafond soll garantieren, dass in den von der

flughafeninduzierten NO_2 -Belastung am stärksten betroffenen Gemeinden mittelfristig (bis 2010) höchstens noch 5% der Wohnbevölkerung einer übermässigen Immissionsbelastung von mehr als $35 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ ausgesetzt sind.

Weiter formulierte das UVEK die Auflagen, dass ein vom Flughafenhalter ausgearbeiteter Teilmassnahmenplan Lufthygiene Flughafen (vom Oktober 1999) umzusetzen, ein Immissionsüberwachungssystem in der Flughafenregion aufzubauen und eine jährliche Emissionsbilanz zu berechnen sei. Zudem sei der Kanton Zürich auf Grund der flughafeninduzierten ausserordentlichen Zunahme der Luftbelastung verpflichtet, seinen Massnahmenplan Lufthygiene konsequent umzusetzen und nötigenfalls zu verschärfen.

Zur Senkung der durch den Flughafenausbau zu erwartenden starken Zunahme der NO_x -Emissionen beauftragte der Regierungsrat die Baudirektion, eine Ergänzung des Luft-Programms 1996 auszuarbeiten. Dieser Teilmassnahmenplan Lufthygiene Flughafen vom Oktober 1999 wurde inzwischen vom Flughafenhalter erstellt (die Umsetzung ist teilweise bereits im Gang) und soll nun als Ergänzung ins Luft-Programm 1996 integriert werden. Er umfasst folgende Massnahmen:

1. Antrag an den Bund zur Erweiterung der emissionsabhängigen Landegebühr mit einer verstärkten Lenkungs-komponente zu einem Bonus-Malus-System (Massnahme FL1).
2. Untersuchung und Umsetzung verschiedener Möglichkeiten zur Senkung der NO_x -Emissionen der Flugzeuge innerhalb des LTO-Zyklus (Landing Take Off-Zyklus, Distanz bis rund 950 m über Grund) (Massnahme FL2).
3. Minimierung des Betriebs der nicht emissionsoptimierten Hilfs-triebwerte (auxiliary power unit, APU) auf den offenen Standplätzen durch schrittweise Installation von stationären oder bodengebundenen Flugzeugenergieversorgungssystemen (Massnahme FL3).
4. Optimieren des Abfertigungs-/Unterhaltsverkehrs am Flughafen mit technischen (emissionsarme Treibstoffe, Filtersysteme, Katalysatoren bei Fahrzeugen und Geräten) und betrieblichen (Verbesserungen beim Betrieb der Fahrzeuge durch Optimierung des Fahrzeugeinsatzes, bessere Einsatzplanung und eco-driving) Massnahmen (Massnahme FL4).
5. Immissionsüberwachung auf dem Gelände und in der Region des Flughafens (Massnahme FL5).

Mit den emissionsmindernden Lufthygienemassnahmen des Teilplans Flughafen können die NO_x -Emissionen bis spätestens 2010 um 130 t/a vermindert werden. Allerdings macht der gemäss Baukonzession höchstens zulässige Emissionsplafond von 2400 t NO_x/a eine Emissionssenkung von 610 t NO_x/a notwendig. Die mit dem Teilplan

Flughafen vom Oktober 1999 erzielbare Emissionsverminderung reicht also noch nicht aus, um den geforderten Emissionsplafond bei der prognostizierten Flugverkehrsentwicklung einzuhalten. Der Flughafenhalter wird seine Emissionen demzufolge auf Grund der Auflagen des UVEK in der Baukonzession Dock Midfield mit zusätzlichen Massnahmen um mindestens weitere 480 t NO_x/a senken müssen.

Damit die Emissionsentwicklung in Bezug auf den nicht zu überschreitenden Emissionsplafond verfolgt werden kann, hat der Flughafenhalter dem Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft und dem Bundesamt für Zivilluftfahrt jährlich Emissionserklärungen einzureichen. Sollte der Emissionsplafond überschritten werden, muss der Flughafenhalter dem UVEK innert dreier Monate eine Situationsanalyse über die NO₂-Belastung der Umgebung des Flughafens sowie ein zusätzliches Massnahmenpaket vorlegen. In diesem ist darzulegen, wie ein weiteres Ansteigen der Stickoxidbelastung verhindert werden kann. Das UVEK wird über die zu ergreifenden Massnahmen entscheiden. Sollten die Immissionsmessungen in der Umgebung des Flughafens zeigen, dass sich die NO₂-Belastung infolge des Flughafenbaus nicht wie erwartet entwickelt, wäre die Lage neu zu beurteilen. Das UVEK behält sich vor, auch in diesem Fall über weitere Massnahmen zu entscheiden.

Mit Beschluss vom 30. April 2002 hat der Regierungsrat der Ergänzung des Luft-Programms 1996 mit dem erwähnten Teilmassnahmenplan Lufthygiene Flughafen zugestimmt. Ausserdem sind die zu erreichenden lufthygienischen Ziele (Einhaltung des NO_x-Emissionsplafonds) und deren Kontrolle und Überwachung mit der Baukonzession Dock Midfield vom UVEK verfügt und vom Bundesgericht bestätigt worden. Der Flughafenhalter ist also in der Pflicht, mit weiteren Massnahmen die Einhaltung dieser Ziele zu garantieren.

Der Regierungsrat beantragt deshalb dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 329/1998 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:
Notter

Der Staatsschreiber:
Husi