

Sitzung vom 18. Januar 2006

81. Anfrage (Initiative des Kantons Zürich im SIL-Prozess)

Kantonsrätin Rita Bernoulli, Dübendorf, und Kantonsrat Felix Hess, Mönchaltorf, haben am 31. Oktober 2005 folgende Anfrage eingereicht:

Am 26. Oktober 2005 hat der Regierungsrat eine Medienmitteilung verfasst. Sie bezieht sich auf das Zwischenergebnis des ersten Koordinationsgesprächs im Rahmen des SIL-Koordinationsprozesses für den Flughafen Zürich. Darin wird vorwiegend die Übereinstimmung zwischen dem SIL-Koordinationsprozess und der Flughafenpolitik des Zürcher Regierungsrates betont. Die Medienmitteilung wird allerdings mit einer weiteren Thematik ergänzt, die uns Parlamentarier neugierig macht. Es wird von einer «Initiative des Kantons Zürich für einen Richtwert im SIL-Koordinationsprozess» gesprochen, die «aufgenommen wurde und als prüfenswerter Ansatz weiterverfolgt wird».

Im Sinn der Offenheit gegenüber der betroffenen Bevölkerung bitten wir die Regierung um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. An wen ist die Initiative gerichtet worden?
2. Um welchen Richtwert handelt es sich?
3. Wie kann der erwähnte Richtwert der Bevölkerung in den fluglärm-belasteten Gebieten einen Vorteil bringen ?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Susanne Rita Bernoulli, Dübendorf, und Felix Hess, Mönchaltorf, wird wie folgt beantwortet:

In seinem Beschluss zur Flughafenpolitik des Kantons Zürich vom 15. September 2004 hat der Regierungsrat Folgendes festgehalten: «Es ist nicht zu verkennen, dass die Bevölkerung in den neuen Anflugrouten teilweise als übermässig empfundenen Lärmimmissionen ausgesetzt ist, obwohl die Immissionsgrenzwerte gemäss LSV nicht überschritten werden. Es gibt neuere wissenschaftliche Studien, die vermehrt auf den Zusammenhang zwischen Anzahl Flugbewegungen einzelnen Schallereignissen, Spitzenpegeln und dem subjektiven Lärmempfinden hinweisen (vgl. Bundesgerichtsentscheid zum Dock Midfield, BGE 126 II 522 E. 45). Diesen Faktoren kann heute offensichtlich nicht genügend Rechnung getragen werden. Es ist anzuerkennen, dass ein Flughafen in

einer dicht besiedelten städtischen Agglomeration problematisch ist und Massnahmen zur Lärmbegrenzung erfordert. Der Regierungsrat sucht daher nach Möglichkeiten, einen verbindlichen Richtwert für die vertretbaren Gesamtlärmimmissionen des Flughafens Zürich zu definieren. Damit soll das Vertrauen der Bevölkerung gestärkt werden.»

In der Medienmitteilung vom 26. Oktober 2005 teilte der Regierungsrat mit, dass die am ersten Koordinationsgespräch Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) vorgestellten Zwischenergebnisse des SIL-Prozesses grundsätzlich geeignet seien, die Ziele der Flughafenpolitik des Regierungsrates zur Geltung zu bringen. Dies zeige sich unter anderem darin, dass das wichtige Anliegen, die Bevölkerung vor Lärmauswirkungen des Flugbetriebes zu schützen, mit der Initiative des Kantons Zürich für einen Richtwert im SIL-Koordinationsprozess aufgenommen worden sei und als prüfenswerter Ansatz weiterverfolgt werde.

Zu Frage 1:

Bei der in der Medienmitteilung erwähnten Initiative handelt es sich nicht um eine solche im Sinne der politischen Rechte. Es sollte lediglich zum Ausdruck gebracht werden, dass der Kanton Zürich im SIL-Prozess erfolgreich darauf hingewirkt hat, dass in die Bewertung der Flugbetriebsvarianten auch ein Kriterium einfließt, das in Ergänzung zu den Beurteilungsgrundlagen der Lärmschutzverordnung die Anzahl der von Fluglärm stark belästigten bzw. gestörten Personen berücksichtigt.

Zu Frage 2:

Der Regierungsrat hat mit Beschluss vom 21. Dezember 2005 der Volksinitiative «Für eine realistische Flughafenpolitik» einen Gegenvorschlag gegenübergestellt. Er schlägt die Einführung eines Richtwertes vor, der die Anzahl von Fluglärm stark gestörten Personen abbildet. Dieses Instrument bietet die Möglichkeit, die beschränkten Einflussmöglichkeiten des Kantons auszuschöpfen und in Abstimmung mit den Bundesbehörden gezielt einzusetzen. Mit der Begrenzung der Anzahl der von Fluglärm stark gestörten Personen wird der von der Volksinitiative verfolgte Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Flugbetriebs besser erreicht als mit einer Bewegungsbeschränkung, die sich rechtlich kaum durchsetzen lässt und wenig wirksam wäre. Der Richtwert belässt dem Flughafen Zürich überdies den gesellschaftlich und wirtschaftlich verlangten massvollen Entwicklungsspielraum. Die Einzelheiten werden in einer Verordnung geregelt.

Zu Frage 3:

Mit der Aufnahme des Kriteriums der Anzahl der von Fluglärm stark belästigten bzw. gestörten Personen (AsgP) in den Katalog der Bewertungskriterien des SIL-Prozesses werden die Indikatoren zur Lärm-

belastung gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) durch eine personenbezogene Beurteilungsgrösse ergänzt. Im laufenden SIL-Koordinationsprozess wird das Kriterium dazu beitragen, jene zukünftige Betriebsvariante für den Flughafen Zürich zu finden, die das Ziel des Schutzes der Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flughafenbetriebs bestmöglich zu erfüllen vermag. Der Vorteil für die Bevölkerung besteht darin, dass bei der Beurteilung der Betriebsvarianten nicht nur die Lärmkurven, sondern auch die von Fluglärm belästigten Personen berücksichtigt werden. Mit dem Richtwert – der ebenfalls auf der Anzahl der von Fluglärm stark belästigten bzw. gestörten Personen (AsgP) beruht – soll den Behörden des Kantons Zürich sodann ein Instrument zur Verfügung gestellt werden, das eine Beurteilung und Kontrolle der Entwicklung der Anzahl von Fluglärm betroffener Personen ermöglicht. Der Vorteil für die Bevölkerung besteht darin, dass der Kanton seine beschränkten Einflussmöglichkeiten in luftfahrtpolitischen Belangen im Falle einer sich abzeichnenden Überschreitung des Richtwertes gezielt ausschöpfen und gegenüber dem Kantonsrat Rechenschaft ablegen muss.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi