

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 1. Dezember 2010

1728. Entwurf des SIL-Objektblatts Flughafen Zürich / Stellungnahme

Mit Schreiben vom 19. August 2010 hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) den Regierungsrat eingeladen, im Rahmen des Verfahrens zur Anhörung der Behörden und zur Mitwirkung der Bevölkerung im Sinne von Art. 4 des Raumplanungsgesetzes (RPG, SR 700) bis 1. Dezember 2010 Stellung zu nehmen zum Entwurf des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt, Objektblatt Flughafen Zürich (SIL-Objektblatt), und zu einer geplanten Änderung im Konzeptteil des SIL (Kapitel III B-4, Grundsatz 6 betreffend die Entwicklung der Landesflughäfen). Das Verfahren wurde zeitlich abgestimmt mit der öffentlichen Auflage des Entwurfs für die Teilrevision des kantonalen Richtplans, Kapitel 4.7.1 «Flughafen Zürich». Der Sachplan als Instrument des Bundes definiert die Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Flughafenbetriebs und der Flughafenanlagen, der Richtplan als Instrument des Kantons Zürich die Zielvorstellungen und die Vorgaben zur Umsetzung für die Raumentwicklung in der Flughafenregion insgesamt. Der Planungshorizont reicht bis 2030.

Das Anhörungs- und Mitwirkungsverfahren für das SIL-Objektblatt folgt auf den Koordinationsprozess, den das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) am 9. November 2004 eingeleitet und am 2. Februar 2010 mit einem Schlussbericht abgeschlossen hat. Ziel des Koordinationsprozesses war, die Sachplanung des Flughafens Zürich mit der Richtplanung des Kantons Zürich und der andern raumplanerisch betroffenen Kantone (Aargau, Schaffhausen) abzustimmen. Die politische Diskussion der möglichen künftigen Betriebsformen des Flughafens unter Einbezug der Nachbarkantone erfolgte im Rahmen von drei Koordinationsgesprächen. Der Regierungsrat erteilte der Volkswirtschaftsdirektion das Mandat für das Koordinationsgespräch I betreffend die Grundlagen und Vorgaben für den SIL-Prozess mit Beschluss Nr. 1508/2005, dasjenige für das Koordinationsgespräch II betreffend die SIL-Betriebsvarianten mit Beschluss Nr. 939/2007 und dasjenige für das Koordinationsgespräch III betreffend die Variantenoptimierung und die raumplanerische Abstimmung mit Beschluss Nr. 430/2008. Schliesslich nahm er mit Beschluss Nr. 1688/2009 Stellung zum Entwurf des Schlussberichts zum SIL-Koordinationsprozess. Die Entwürfe des SIL-Objektblatts und zur Anpassung des Konzeptteils beruhen auf diesem Schlussbericht.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Schreiben an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Zustelladresse: Bundesamt für Zivilluftfahrt, Sektion Sachplan und Anlagen, 3003 Bern):

Mit Schreiben vom 19. August 2010 haben Sie den Regierungsrat eingeladen, im Rahmen des Verfahrens zur Anhörung der Behörden und zur Mitwirkung der Bevölkerung Stellung zu nehmen zum Entwurf des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt, Objektblatt Flughafen Zürich (SIL-Objektblatt), und zu einer geplanten Änderung im Konzeptteil des SIL (Kapitel III B-4, Grundsatz 6 betreffend die Entwicklung der Landesflughäfen). Wir danken für diese Einladung und äussern uns wie folgt:

Wir haben im Rahmen des vorangehenden SIL-Koordinationsprozesses für den Flughafen Zürich (SIL-Prozess) unsere Haltung zu den Grundlagen des nunmehr vorliegenden SIL-Objektblatts mehrmals geäussert, letztmals mit unserer Stellungnahme zum Entwurf des Schlussberichts (SIL-Schlussbericht) vom 28. Oktober 2009. Die bisherigen Stellungnahmen haben nach wie vor Geltung, sofern sie nicht mit der vorliegenden Stellungnahme ergänzt oder präzisiert werden oder durch die seitherigen Entwicklungen gegenstandslos geworden sind. Der Kanton Zürich hat auch fachlich am SIL-Koordinationsprozess mitgewirkt, sodass Sach- und Richtplanung aufeinander abgestimmt werden konnten.

A. Politisches Umfeld

Die Verfahren für das SIL-Objektblatt und für die damit abgestimmte Teilrevision des kantonalen Richtplans, Kapitel 4.7.1 «Flughafen Zürich», finden unter sehr schwierigen politischen Vorbedingungen statt. Obwohl die zwischen der Schweiz und Deutschland gemeinsam durchgeführte Analyse der durch den Flughafen Zürich verursachten Fluglärmimmissionen Ende Oktober 2009 abgeschlossen wurde, die Schweiz, gestützt auf die Ergebnisse dieser Analyse, im April 2010 absprachegemäss den deutschen Gesprächspartnern ihre Vorstellungen zur Lösung der Situation unterbreitet hat und sich die Verkehrsminister Deutschlands und der Schweiz ebenfalls im April 2010 zum Ziel gesetzt haben, bis Ende 2010 die Eckwerte für eine Vereinbarung betreffend die Benützung des süddeutschen Luftraums zu vereinbaren, liegen bis heute keine greifbaren Ergebnisse vor. Trotz dieser erschwerenden Randbedingungen begrüssen wir es, dass der Bund das formelle Ver-

fahren zum SIL-Objektblatt eröffnet hat, weil die Herstellung von Planungs- und Rechtssicherheit in der Flughafenregion sehr dringend ist. Die drei Betriebsvarianten, die in das SIL-Objektblatt aufgenommen werden sollen, decken das Lösungsspektrum ab, über das mit Deutschland auf der Grundlage der Belastungsanalyse verhandelt werden kann und verhandelt werden muss.

Verschiedene Stimmen, die sich im Konsultationsverfahren im Kanton Zürich zu Wort gemeldet haben, verlangen eine Sistierung des SIL-Prozesses, um die im Verlauf 2011 stattfindende Volksabstimmung zur Behördeninitiative «Keine Neu- und Ausbauten von Pisten» und zum Gegenvorschlag von Stimmberechtigten abzuwarten. Die Behördeninitiative will Neu- und Ausbauten von Pisten, der Gegenvorschlag zur Hauptsache auch neue Flugrouten (gegenüber dem Zustand 2000) über dicht besiedelten Gebieten und Schnellabrollwege verhindern.

Aufgrund der Tatsache, dass die formellen Verfahren für das SIL-Objektblatt Flughafen Zürich und die Teilrevision des kantonalen Richtplans betreffend den Flughafen Zürich bis zur Genehmigung durch den Bundesrat voraussichtlich bis 2012 dauern werden, stellt der Abstimmungstermin vom kommenden Jahr für die Behördeninitiative «Keine Neu- und Ausbauten von Pisten» und den Gegenvorschlag von Stimmberechtigten keinen Grund dar, um den SIL-Prozess zu sistieren. Die endgültigen Entscheidungen im Sach- und im Richtplanverfahren werden mit einem deutlichen zeitlichen Abstand nach der Volksabstimmung stattfinden. Die Entscheidungsträger auf Bundes- und Kantons Ebene können die Ergebnisse der Volksabstimmung in ihren endgültigen Festlegungen berücksichtigen.

Wir stützen uns in der vorliegenden Stellungnahme auf das geltende Recht. Gemäss § 19 Abs. 2 des Flughafengesetzes bedürfen Gesuche der Flughafenbetreiberin an den Bund über Änderungen der Lage und Länge der Pisten der Genehmigung des Kantonsrates; dessen Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum. Diese Regelung ist sehr zweckmässig, weil die Meinungsbildung und der Entscheid von Parlament und Volk – im Gegensatz zur Regelung gemäss Behördeninitiative – auf der Grundlage eines konkreten Projekts erfolgen können, bei dem die Vor- und Nachteile der Veränderungen am Pistensystem aufgrund aller Umstände umfassend beurteilt werden können. Die Behördeninitiative und der Gegenvorschlag wollen Ausbauten am Pistensystem von vornherein ausschliessen. Die Volksabstimmung vom kommenden Jahr ist eine Gelegenheit, auf demokratischem Weg darüber zu entscheiden, ob die geltende Regelung des Flughafengesetzes zweckmässig ist oder angepasst werden muss. Sollte das Flughafengesetz im Sinne der Behördeninitiative oder des Gegenvorschlags geändert werden, müssen die neuen Bestimmungen selbstverständlich angewendet werden.

B. Konsultationen im Kanton Zürich

Im vorliegenden Anhörungsverfahren hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) neben dem Kanton Zürich auch die raumplanerisch betroffenen Gemeinden und regionalen Planungsgruppen direkt zur Stellungnahme zum SIL-Objektblatt eingeladen.

Die Volkswirtschaftsdirektion hat als Grundlage für die Meinungsbildung des Regierungsrates die Konsultative Konferenz Flughafen Zürich (KKFZ), das Konsultativorgan im Sinne von §4 des Flughafengesetzes, und das Info-Forum (Forum für den Informationsaustausch zwischen dem Kanton Zürich und den Bürgerorganisationen und Interessenverbänden von Gemeinden rund um den Flughafen) zur Stellungnahme eingeladen. Die Stellungnahmen der Vertreterinnen und Vertreter der Gemeinden des Kantons Zürich in der KKFZ wurden am 3. November 2010 mündlich vorgetragen und besprochen, diejenigen der Interessenvertreterinnen und -vertreter im Info-Forum am 9. November 2010. Die Protokolle und die schriftlich zugesandten Stellungnahmen sind auf der Internetseite www.vd.zh.ch/Flughafenpolitik veröffentlicht.

Die wichtigsten der in diesen Konsultationen erhobenen Forderungen werden nachfolgend im Zusammenhang mit den betreffenden Festlegungen im SIL-Objektblatt zusammengefasst.

C. Stellungnahme zum SIL-Objektblatt

1. Zweckbestimmung des Landesflughafens Zürich

Gemäss dem Entwurf zum SIL-Objektblatt soll der Flughafen Zürich als Landesflughafen Voraussetzungen schaffen, damit die Fluggesellschaften möglichst gute Direktverbindungen in Europa und zu den wichtigen Zentren weltweit anbieten und im Wettbewerb mit ihrer Konkurrenz auf andern Flughäfen bestehen können. Ein Drehkreuzbetrieb soll möglich sein. Der Flughafen Zürich soll sich im Interesse des Wirtschaftsstandorts Schweiz nachfrageorientiert entwickeln können. Er soll im Rahmen der verfügbaren Kapazitäten die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen abdecken, soweit dies mit den Grundsätzen der Nachhaltigkeit vereinbar ist. Dieser Grundsatz soll auch im Konzeptteil des SIL (Teil III-B, Grundsatz 6) festgelegt werden.

Der Grundsatz der nachhaltigen Entwicklung wurde in den Konsultationen einhellig begrüsst, mit dem Hinweis darauf, dass dem Schutz der Bevölkerung ein höheres Gewicht beigemessen werden müsse als bisher. Teilweise wurde eine Plafonierung der Flugbewegungen pro Jahr gefordert.

Haltung des Regierungsrates

Die im SIL-Objektblatt vorgesehene Festlegung betreffend die Drehkreuzfunktion des Flughafens Zürich stimmt mit der Flughafenpolitik des Regierungsrates vom 15. September 2004 (RRB Nr. 1407/2004) und mit seiner Beteiligungspolitik an der Flughafen Zürich AG vom 28. Mai 2008 (RRB Nr. 802/2008) überein. Gemäss diesen Grundsätzen ist der Wirtschaftsstandort des Kantons Zürich auf einen wettbewerbsfähigen Flughafen mit Drehkreuzfunktion angewiesen. Um seine Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten, hat sich der Flughafen bezüglich Effizienz und Wirtschaftlichkeit an den in der Branche üblichen Werten zu messen und dabei Spitzenpositionen anzustreben.

Unbefriedigend am SIL-Objektblatt sind die teilweise unterschiedlichen Formulierungen. Während im vorliegenden Zusammenhang die Vorgabe in den Festlegungen lautet: «Ein Drehkreuzbetrieb soll möglich sein», lautet die verbindlichere Aussage in den Erläuterungen mit Verweis auf den Bericht des Bundesrates zur Luftfahrtpolitik: «Erwartet wird dabei die Aufrechterhaltung des Drehkreuzbetriebs.» Um die angestrebte Rechtssicherheit zu gewährleisten, sollte der Bund bei den Festlegungen im SIL-Objektblatt analog zur Gesetzgebung grössten Wert auf präzise, gleichlautende Aussagen legen. Festzustellen ist immerhin, dass die Festlegung zur Zweckbestimmung mit den konzeptionellen Zielen und Vorgaben zum SIL vom 18. Oktober 2000 (a. a. O. III B1-B7 – 2, Festlegung G 2., zweiter Spiegelpunkt) übereinstimmt, wo festgehalten ist, dass der Flughafen Zürich «seine Rolle als eine der grossen europäischen Drehscheiben des Weltluftverkehrs (soll) wahrnehmen können».

Das Bekenntnis des SIL-Objektblatts zum Grundsatz der Nachhaltigkeit ist zu begrüßen. Ohne genauere Definition erweist sich dieser Begriff aber als zu wenig fassbar, um bei Entscheidungen im Konfliktfeld zwischen den Interessen an der Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen einerseits und dem Umweltschutz andererseits als Entscheidungshilfe zu dienen. Gemäss Art. 73 der Bundesverfassung (SR 101) bedeutet Nachhaltigkeit, dass Bund und Kantone ein auf Dauer ausgeglichenes Verhältnis zwischen der Natur und ihrer Erneuerungsfähigkeit einerseits und ihrer Beanspruchung durch den Menschen andererseits anzustreben haben. Im vorliegenden Kontext wird mit dem Nachhaltigkeitsbegriff eine Ausgleichsfunktion zwischen gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Interessen und Entwicklungsvorstellungen gemeint, was klarzustellen ist.

Antrag: Der Begriff «Nachhaltigkeit» ist im Konzeptteil des SIL zu definieren oder zumindest in den Erläuterungen zum SIL-Objektblatt durch einen Verweis auf die diesbezüglichen Erwägungen im Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004 vom 10. Dezember 2004 (a. a. O. Ziff. 2) zu klären.

Gemäss dem SIL-Schlussbericht liegt die Kapazität aller Betriebsvarianten in einer Grössenordnung von 350 000 Flugbewegungen pro Jahr. In den Konsultationen wurde zum Teil eine Beschränkung des Flughafens Zürich bei 320 000 Bewegungen pro Jahr gefordert. Die Bestimmung von § 3 Abs. 3 des Flughafengesetzes, die an der Volksabstimmung vom 25. November 2007 im Rahmen eines Gegenvorschlags zu einer Plafonierungsinitiative angenommen wurde, regelt diesen Tatbestand: Wenn 320 000 Flugbewegungen pro Jahr erreicht worden sind, fasst der Kantonsrat auf Antrag des Regierungsrates Beschluss darüber, ob der Staat auf eine Bewegungsbeschränkung hinwirken soll. Der Beschluss des Kantonsrates untersteht dem fakultativen Referendum. Wir begrüssen es, dass im SIL-Objektblatt keine zahlenmässige Beschränkung vorgenommen wird, behalten uns jedoch vor, bei Erreichen von 320 000 Flugbewegungen im Sinne des Flughafengesetzes tätig zu werden.

Antrag: Es ist davon Kenntnis zu nehmen, dass der Kantonsrat bei Erreichen von 320 000 Flugbewegungen gestützt auf § 3 Abs. 3 des Flughafengesetzes auf Antrag des Regierungsrates Beschluss darüber fassen wird, ob der Staat auf eine Bewegungsbeschränkung hinwirken soll.

2. Abstimmung mit der Raumentwicklung

Gemäss dem SIL-Objektblatt sichert die als Ergebnis der Koordination zwischen Sach- und Richtplanung gemeinsam mit den Kantonen festgelegte Abgrenzungslinie den Raum für die langfristige betriebliche Entwicklung des Flughafens und gewährleistet deren Abstimmung mit den umgebenden Raumnutzungen. Sie setzt einen verbindlichen Rahmen sowohl für die Festlegung des Gebiets mit Lärmauswirkungen im SIL als auch für die Festlegungen in den kantonalen Richtplänen. Ausserhalb der Abgrenzungslinie darf der im Betriebsreglement festgelegte Flugbetrieb auch langfristig keine Lärmbelastung verursachen, die den Immissionsgrenzwert der Empfindlichkeitsstufe II (IGW ES II) nach Lärmschutz-Verordnung (LSV, SR 814.41) überschreitet. Innerhalb der Abgrenzungslinie legen die Kantone die Vorgaben für die Raumentwicklung in ihrem Richtplan fest.

Im Grundsatz wurde das Konzept der Abgrenzungslinie in den Konsultationen mehrheitlich begrüsst. Das Konzept wurde nur von einer Region grundsätzlich abgelehnt. Diese würde es bevorzugen, wenn im SIL-Objektblatt die Lärmkurven der einzelnen Betriebsvarianten je einzeln und mit gesonderter Abbildung der Tag- und Nachtlärmkurven festgelegt würden. Von einem Teil der Regionen wurde eine Verkleinerung der Abgrenzungslinie verlangt, etwa um das Spektrum der Be-

triebsvarianten einzuschränken oder um siedlungspolitischen Spielraum im Gebiet mit Überschreitungen des Immissionsgrenzwerts Nacht zu erhalten. Als Gegengewicht zur Festlegung der Abgrenzungslinie wurde vor allem eine Lockerung der Rechtsfolgen des Planungswertes ausserhalb der Abgrenzungslinie gefordert. Teilweise wurde die Forderung erhoben, dass die Abgrenzungslinie im Gleichschritt mit erzielten Fortschritten in der Lärmbekämpfung angepasst werden müsse.

Haltung des Regierungsrates

Am Verlauf der Abgrenzungslinie, wie er im SIL-Objektblatt und deckungsgleich dazu im Entwurf zur Richtplanrevision festgelegt ist, sollte festgehalten werden. Die vorliegende Definition der Abgrenzungslinie ist das Ergebnis eines fünfjährigen Koordinationsprozesses zwischen Sach- und Richtplanung.

Ein Anpassungsautomatismus für die Abgrenzungslinie, wie er zum Teil in den Konsultationen verlangt wurde, ist in dieser Form abzulehnen, weil dies im Widerspruch zur angestrebten Planungs- und Rechtssicherheit stünde. Zweifellos wird es in Zukunft aber notwendig sein, die Abgrenzungslinie von Zeit zu Zeit zu überprüfen und anzupassen, falls sich dies dannzumal in Abwägung aller Umstände als zweckmässig erweist. Dies könnte insbesondere dann der Fall sein, wenn das geltende vorläufige Betriebsreglement in ein endgültiges übergeführt worden ist.

Wir lehnen es ab, bei der Festlegung der Abgrenzungslinie den Nachtlärm zu vernachlässigen, wie es von Gemeinden in der Flughafenumgebung gefordert wird. Die umweltrechtlichen Immissionsgrenzwerte für den Tag- und den Nachtbetrieb beruhen auf wissenschaftlichen Grundlagen und sind aus rechtlicher Sicht gleichwertig. Ein Ausblenden des durch den Nachtbetrieb verursachten Fluglärms stünde im klaren Widerspruch zu diesen Grundlagen und zur Rechtsprechung des Bundesgerichts (vgl. BGE 126 II 522, E. 46).

Wir schliessen uns hingegen den Stellungnahmen an, die ausserhalb der Abgrenzungslinie eine Revision der Rechtsfolgen des Planungswerts verlangen. Wir haben bereits in früheren Stellungnahmen auf einen entsprechenden Handlungsbedarf hingewiesen. Diese Kritik wird unterstützt durch ein Postulat, das der Kantonsrat am 31. August 2009 überwiesen hat (Postulat KR-Nr. 90/2007 betreffend Raumplanung bzw. Bauvorschriften in Flughafengemeinden). Darin wird der Regierungsrat ersucht, beim Bundesrat auf eine Anpassung von Kapitel 5 (Artikel 29–31) der Lärmschutzverordnung hinzuwirken.

Die umweltschutz-, planungs- und baurechtlichen Rahmenbedingungen müssen insgesamt so ausgestaltet werden, dass sich gewachsene Siedlungsstrukturen in der Flughafenumgebung nach bewährten raumordnungspolitischen Kriterien weiterentwickeln können und dass ge-

nügend Anreize bestehen, damit sich die bestehende Bausubstanz zeitgemäss erneuert. Hochwertige passive Schallschutzmassnahmen, die Synergien mit erhöhter Energieeffizienz ausschöpfen, müssen Bestandteil dieses Erneuerungsprozesses bilden. Besonderes Augenmerk gilt auch den regionalen Zentren und den historischen Ortsbildern. Das Bundesrecht muss deshalb im Bereich Fluglärm bezüglich der Anforderungen an Bauzonen in Gebieten mit Planungswertüberschreitungen überprüft und angepasst werden, sodass der Entscheid über die Einzonung oder Erschliessung von Gebieten, die zwar innerhalb des Planungswerts des jeweiligen Betriebsreglements, jedoch ausserhalb der Abgrenzungslinie liegen, aufgrund einer Interessenabwägung nach raumplanerischen Kriterien getroffen werden kann.

Die laufenden Verfahren zum SIL-Objektblatt und zur Teilrevision des kantonalen Richtplans, Kapitel 4.7.1 «Flughafen Zürich», bieten die Gelegenheit, mit einer kohärenten Flughafen- und Raumentwicklungspolitik Rechts- und Planungssicherheit zu schaffen und die Akzeptanz des Flughafens in der Bevölkerung zu verbessern. Hierzu sind gezielte Änderungen an den bundesrechtlichen Grundlagen nötig, namentlich auch um die vorgesehenen Auflagen bezüglich Lärmschutz und Energieeffizienz durchsetzen zu können. Die politische Akzeptanz für die Festlegung von Rahmenbedingungen zur Raumentwicklung im kantonalen Richtplan ist infrage gestellt, wenn der Bund im Bereich der Planungswerte kein Entgegenkommen zeigt. Ohne die Festlegung der Abgrenzungslinie im kantonalen Richtplan würde das zentrale Bindeglied zwischen Raumordnungs- und Flughafenpolitik fehlen, was zur Folge hätte, dass die mit dem SIL-Objektblatt vorgesehene raumplanerische Vorsorge im kantonalen Richtplan keine Entsprechung finden würde. Fände das Konzept hingegen eine politische Mehrheit, würde damit ein wichtiger Beitrag für Planungs- und Rechtssicherheit in der Flughafenregion Zürich und für die haushälterische Bodennutzung geleistet. Für die weitere politische Diskussion im Kanton Zürich ist es deshalb von grosser Bedeutung, vom Bund möglichst bald klare Zusagen zur nötigen Rechtsanpassung zu erhalten.

Antrag: Im SIL-Objektblatt ist der Auftrag festzulegen, die umweltschutzrechtlichen Rahmenbedingungen zu überprüfen und so auszugestalten, dass sich gewachsene Siedlungsstrukturen in der Umgebung der Landesflughäfen nach bewährten raumordnungspolitischen Kriterien weiterentwickeln können und dass genügend Anreize bestehen, damit sich die bestehende Bausubstanz zeitgemäss erneuert.

3. Rahmenbedingungen zum Betrieb

3.1 Betriebszeiten

In Übereinstimmung mit den ursprünglichen Vorgaben für den SIL-Prozess und dem vorläufigen Betriebsreglement (vBR) beschränkt das SIL-Objektblatt, unter Vorbehalt der Ausnahmetatbestände von Art. 39d Abs. 2 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL, SR 748.131.1), die Betriebszeiten des Flughafens grundsätzlich auf die Zeit zwischen 06.00 und 23.00 Uhr, mit der Möglichkeit für einen Verspätungsabbau bis 23.30 Uhr. Für den Zeitraum zwischen 23.30 und 00.30 Uhr überlässt es das SIL-Objektblatt dem Betriebsreglement, weitere Ausnahmetatbestände für den Verspätungsabbau zu regeln.

In den Konsultationen wurde die Möglichkeit für eine Erweiterung der Ausnahmetatbestände zur Nachtflugsperrordnung im Rahmen des Betriebsreglements einhellig abgelehnt. Vereinzelt wurden zusätzliche Verschärfungen gefordert, u. a. die Einführung der Nachtflugsperrung ab 22 Uhr.

Haltung des Regierungsrates

Das Thema «Betriebszeiten» bzw. «Nachtflugsperrzeiten» ist für die Politik und die Bevölkerung im Kanton Zürich von zentraler Bedeutung. Nach § 3 Abs. 3 des Flughafengesetzes wirkt der Staat darauf hin, dass eine Nachtflugsperrung von sieben Stunden eingehalten wird. Gemäss Abs. 1 der gleichen Bestimmung obliegt dem Staat auch die Aufsicht über die Einhaltung der Nachtflugsperrordnung. Er meldet Übertretungen der Aufsichtsbehörde des Bundes. Der Kanton hat für diese Aufsichtsaufgaben bei der Volkswirtschaftsdirektion (Amt für Verkehr) eigens eine Stelle geschaffen.

Gemäss dem vorläufigen Betriebsreglement (vBR) können Ausnahmegenehmigungen für Starts und Landungen nach 23.30 Uhr (Ende des Verspätungsabbaus) nur bei «unvorhersehbaren ausserordentlichen Ereignissen, insbesondere bei schwerwiegenden meteorologischen Verhältnissen» erteilt werden (vBR Anhang 1, Art. 12 Abs. 3; vom BAZL am 29. März 2005 genehmigt, vom Bundesverwaltungsgericht mit Urteil vom 10. Dezember 2009 und vom Bundesgericht mit Präsidialverfügung vom 8. April 2010 [vorläufig] geschützt). Art. 39d VIL setzt «unvorhergesehene ausserordentliche Ereignisse» für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen ab 00.30 Uhr voraus. Wir gehen davon aus, dass die im SIL-Objektblatt vorgesehene Festlegung, wonach das Betriebsreglement zwischen 23.00 und 00.30 Uhr «die weiteren Fälle regelt, bei denen der Flughafenhalter Ausnahmen erteilen kann», nicht als Feststellung mit Bezug auf das vorläufige, sondern als Anweisung für die Erstellung des definitiven Betriebsreglements zu verstehen ist.

Wir lehnen, übereinstimmend mit den Stimmen aus den Konsultationen, eine Aufweichung der mit dem vBR getroffenen Nachtflugsperrordnung ab. Die Regelung derart sensibler Tatbestände wie Ausnahmen von der Nachtflugsperrordnung darf nicht an die Flughafenhalterin delegiert werden, sondern muss in den massgeblichen Bundeserlassen (v. a. in der VIL) getroffen werden. Dadurch wird auch der notwendige Konkretisierungsgrad erreicht. Es ist Sache des Bundes, die Kompetenznorm von Art. 87 der Bundesverfassung, der die Gesetzgebung über die Luftfahrt zur Bundessache erklärt, zu erfüllen.

Sollte der Bund trotzdem an der vorliegenden Festlegung festhalten, würden wir in Anwendung von § 10 in Verbindung mit § 19 Abs. 1 des Flughafengesetzes bei entsprechenden Anpassungen am Betriebsreglement der Staatsvertretung im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG nach sorgfältiger Prüfung eine Abstimmungsweisung erteilen und darauf achten, dass die eben erst in Kraft gesetzte siebenstündige Nachtflugsperrordnung nicht auf dem Wege einer unzulässigen Erweiterung der Ausnahmetatbestände zulasten der Bevölkerung wieder verkürzt wird.

Gemäss SIL-Schlussbericht vom 2. Februar 2009 (S. 37) wird bei den Lärmberechnungen zwischen dem Tag- (06.00 bis 22.00 Uhr) und dem Nachtbetrieb unterschieden, wobei sich die Berechnungen zum Nachtbetrieb auf die erste Nachtstunde gemäss LSV (22.00 bis 23.00 Uhr) beschränken. Bezüglich des Verspätungsabbaus bis 23.30 Uhr geht der Schlussbericht davon aus, dass dieser auf einen Umfang beschränkt bleibt, der trotz der für die zweite Nachtstunde geltenden strengeren Grenzwerte nicht zu einer Überschreitung der für die erste Nachtstunde geltenden Grenzwertkurve führen wird. Mit anderen Worten liegt dem Objektblatt eine Verspätungsregelung bloss bis 23.30 Uhr zugrunde, während die vorliegende Festlegung dem Flughafenhalter die Möglichkeit einräumt, (ausnahmsweise) auch verspätete Flüge bis 00.30 Uhr zu bewilligen. Wir zweifeln daran, dass es unter diesen Umständen möglich wäre, eine Überschreitung der für die erste Nachtstunde geltenden Grenzwertkurve zu vermeiden. Die Ausnahmeregelung kann deshalb auch in Konflikt mit den Festlegungen im Zusammenhang mit dem Gebiet mit Lärmauswirkungen führen; ein weiterer Grund für eine einschränkende Regelung der Ausnahmetatbestände.

Antrag: Die erste Festlegung unter dem Titel «Rahmenbedingungen zum Betrieb» ist wie folgt zu ändern: «Der Betrieb des Flughafens ist auf folgende Zeiten beschränkt: Tagbetrieb 6–22 Uhr, Nachtbetrieb bis 23.00 Uhr mit Verspätungsabbau bis 23.30 Uhr. *Die Tatbestände, unter denen die Flughafenhalterin Ausnahmen von der Nachtflugsperrordnung erteilen kann, ergeben sich aus dem Bundesrecht.*»

In den Erläuterungen zu den «Rahmenbedingungen zum Betrieb, Betriebsreglement» heisst es wörtlich, dass «... der ordentliche Flugbetrieb für Linien- und Charterverkehr nur bis 23.00 Uhr (und bis 23.30 Uhr Verspätungsabbau) stattfinden darf ...». Wir erinnern in diesem Zusammenhang daran, dass gemäss vBR, Anhang 1, Art. 13, erster Satz, Starts des Charterverkehrs nur bis 22.00 Uhr geplant werden dürfen: Diese Bestimmung wurde vom BAZL zwar nicht genehmigt, vom Bundesverwaltungsgericht unter anderem auf Beschwerde des Kantons Zürich hin jedoch mit Urteil vom 10. Dezember 2009 wieder in Kraft gesetzt. Hingegen hat das Bundesverwaltungsgericht die Einschränkung der Nachtflugregelung auf sogenannte hubrelevante Flüge abgewiesen. Wie das Bundesgericht als letzte Instanz bezüglich der noch umstrittenen Regelung für die Charterflüge entscheiden wird, bleibt abzuwarten. Sollte das Bundesgericht unseren Rechtsstandpunkt schützen, müssen auch unter dem Regime des endgültigen Betriebsreglements Starts des Charterverkehrs ab 22.00 Uhr verboten bleiben.

Antrag: Das SIL-Objektblatt hat bezüglich der Nachtflugsperrung für den Charterverkehr dem Ausgang des Beschwerdeverfahrens zum vorläufigen Betriebsreglement beim Bundesgericht Rechnung zu tragen.

3.2 Vorsorgliche Emissionsbegrenzung

Gemäss dem SIL-Objektblatt ist beim Betrieb des Flughafens die Umweltbelastung nach den Prinzipien des Umweltschutzrechts vorsorglich zu begrenzen. Technische und betriebliche Massnahmen sind im wirtschaftlich tragbaren Rahmen umzusetzen. Namentlich sollen die Lärm- und Schadstoff-Emissionen begrenzt werden, indem die Verkehrs- und Betriebsabläufe optimiert, die Möglichkeiten technischer Fortschritte ausgeschöpft und bei der Festlegung der Gebühren emissionsarme Luftfahrzeuge bevorzugt werden. Besondere Beachtung ist der Begrenzung der Lärmbelastung in der Nacht zu schenken.

In den Konsultationen wurde diese Festlegung einhellig begrüsst. Sehr viele Stimmen unterstrichen die Bedeutung der Anweisung, dass die technischen Fortschritte im Interesse der Lärmbekämpfung ausgeschöpft werden müssten, sobald die entsprechenden Technologien anwendungsfähig seien.

Haltung des Regierungsrates

Wir begrüssen die im SIL-Objektblatt getroffene Festlegung zum Vorsorgeprinzip. Sie schliesst sich nahtlos an die im Konzeptteil III B festgelegten Grundsätze zum Umweltschutz an. Gestützt auf das Umweltschutzrecht gewährte Erleichterungen sind gemäss dem dort festgelegten Grundsatz 5 an die gesetzliche Auflage gebunden, dass alle

möglichen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen zur vorsorglichen Emissionsbegrenzung und auch die möglichen Entlastungsmassnahmen auszuschöpfen sind.

Wir schliessen uns im Grundsatz den zahlreichen Forderungen an, dass technische Fortschritte schnell in der Praxis nutzbar gemacht werden. Die vorgesehene Festlegung ist diesbezüglich deutlich. Wichtig ist, dass ihr in der Praxis nachgelebt wird. Wir sind uns bewusst, dass von der ersten Verfügbarkeit technischer Innovationen bis zu deren standardmässigen Einführung im Alltagsbetrieb unter Umständen Jahre vergehen können, nicht zuletzt deshalb, weil der Flughafen Zürich europäischen und globalen Rahmenbedingungen Rechnung zu tragen hat. Die Bemühungen, technische Innovationen für die Praxis nutzbar zu machen, und die damit zusammenhängenden Herausforderungen sollten der Öffentlichkeit regelmässig, transparent und in allgemein verständlicher Form erklärt werden. Auf diesem Weg könnte auch mehr Verständnis dafür geweckt werden, welche Abhängigkeiten und welche Rahmenbedingungen im Umsetzungsprozess zu berücksichtigen sind. Wichtig ist auf jeden Fall aufzuzeigen, dass Chancen im Zusammenhang mit dem technischen Fortschritt offensiv genutzt werden.

Antrag: Die dritte Festlegung unter dem Titel «Rahmenbedingungen zum Betrieb» ist wie folgt zu ergänzen: «Die Öffentlichkeit ist regelmässig und in allgemein verständlicher Form über die entsprechenden Anpassungsprozesse zu informieren.»

3.3 Betrieb auf dem bestehenden Pistensystem

3.3.1 Optimierter Betrieb auf dem bestehenden Pistensystem

Das SIL-Objektblatt legt, gestützt auf die im SIL-Schlussbericht dokumentierte Variante $E_{opt.}$, mit Bezug auf den Betrieb auf das bestehende Pistensystem, fest, dass im Tagbetrieb in der Regel von Norden, bei starkem Westwind von Osten angeflogen werden soll. Wenn sowohl für Anflüge von Norden als auch von Osten die erlaubten Werte für Rückenwindlandungen überschritten bzw. die Wetterminima unterschritten sind, wird von Süden angeflogen. Die Starts erfolgen nach Westen (bei Bise nach Osten) und nach Süden mit Linkskurve. Vor 6.30 Uhr werden die Starts nach Süden nur eingesetzt, wenn Starts nach Westen aus technischen oder betrieblichen Gründen nicht möglich sind. Bei Nebel- und Bisenlagen sind für die Stabilisierung der Kapazität auch Starts nach Süden geradeaus möglich.

Am Abend nach 21 Uhr und im Nachtbetrieb soll gemäss dem SIL-Objektblatt in der Regel von Osten gelandet werden, bei ungenügender Sicht für Ostlandungen von Norden. Die Starts erfolgen in der Regel

nach Norden und Westen, im Nachtbetrieb in der Regel nur nach Norden. Bei Landungen von Norden sind auch Starts nach Westen (oder Osten bei Bise) möglich.

In den Konsultationen unterstützten die Regionen im Süden und Osten diese optimierte Variante auf dem bestehenden Pistensystem. Die östlichen Regionen fordern jedoch auch am Abend und in der ersten Nachtstunde eine Rückkehr zur Nordausrichtung bzw. dass Ostanflüge nur bei Westwindlagen stattfinden sollen. Im Norden und Westen wird die Variante E_{DVO} teilweise bevorzugt. Teilweise wird hier auch der Sinn einer Festlegung von Betriebsvarianten angezweifelt, welche die DVO nicht oder nicht gänzlich einhalten. Im Westen werden zum Teil Einschränkungen für Starts nach Westen in den Tagesrandzeiten verlangt.

Haltung des Regierungsrates

Die Betriebsvariante $E_{opt.}$ stellt auf dem bestehenden Pistensystem in betrieblicher und lärm-mässiger Hinsicht den optimalen Betriebszustand dar. Es ist sinnvoll, im SIL-Objektblatt zunächst den Betriebszustand abzubilden, der nach objektiven Kriterien am zweckmässigsten zu beurteilen ist. Der SIL ist ein Planungsinstrument, das sich nicht darauf beschränken darf, den heutigen Zustand abzubilden und einzufrühen. Vielmehr muss er neben den Varianten, welche die heute geltenden Rahmenbedingungen einhalten, die zweckmässigsten Entwicklungsoptionen aufzeigen, die es in Zukunft anzustreben gilt.

Der Konzeptinsatz der Betriebsvariante $E_{opt.}$ für gewöhnliche Wetersituationen entspricht unseren bisherigen Forderungen nach einer grundsätzlichen Nordausrichtung des Flugbetriebs. Diese Forderung bedeutet jedoch nicht, dass unbesehen von geänderten Umständen und neueren Erkenntnissen einfach zum Betrieb zurückzukehren ist, der vor 2000 praktiziert wurde. Der früher in der ersten Betriebsphase und ab 21 Uhr gehandhabte und auch heute noch verlangte gegenläufige Betrieb (Lande-anflug von und Starts nach Norden) als Ausfluss der sogenannten «Caravelle-Regelung» würde den Flughafen aufgrund seiner geringen Kapazität und in Kombination mit der verlängerten Nachtsperre zu stark einschränken. Damit der Flughafen auch nach 21 Uhr eine ausreichende Leistungsfähigkeit bei einer verhältnismässig kleinen Zahl von Personen über dem Immissionsgrenzwert aufweist, ist es sinnvoll, den Startverkehr ab 21 Uhr nach Norden auszurichten und die Landungen von Osten her vorzusehen, wobei bis 22 Uhr auch Starts nach Westen möglich sind.

Auf die in allen Betriebszuständen vorgesehenen Südanflüge bei den seltenen Wetterlagen mit starkem Nordwind und gleichzeitig schlechter Sicht und auf die Starts nach Süden geradeaus zur Stabilisierung der Kapazität bei Nebel- und Bisenlagen wird nachfolgend eingegangen (Ziffern 3.5 und 3.6).

3.3.2 Betrieb mit Restriktionen im deutschen Luftraum

Solange die Restriktionen im deutschen Luftraum bestehen bleiben, legt das SIL-Objektblatt, gestützt auf die Betriebsvariante Variante E_{DVO}, fest, dass während der morgendlichen Sperrzeiten von Süden gelandet werden soll, sofern die Sicht- und Windwerte dies zulassen. Gestartet wird nach Westen und Norden, bei Nordlandungen nach Süden und Westen. Anstelle der Südanflüge kann ein auf Satellitentechnologie gestützter gekröpfter Nordanflug eingesetzt werden, wenn dieser bezüglich der Sicherheit, der Umweltauswirkungen und der Kapazität gleichwertig ist. Während der abendlichen Sperrzeiten und im Nachtbetrieb soll in der Regel von Osten, bei ungenügenden Wetterbedingungen oder ungenügender Pistenlänge für Ostlandungen von Süden gelandet. Die Starts erfolgen nach Westen und Norden, im Nachtbetrieb nur nach Norden. Ein gegenläufiger Verkehr mit Landungen von Norden und Starts nach Norden und Westen (oder Osten bei Bise) ist im Nachtbetrieb vorzusehen, wenn die Sicht für Ost- oder Südländungen ungenügend ist.

In den Konsultationen wurden diese Festlegungen, teilweise mit Vorbehalten, unterstützt. Gebiete im Süden fordern, den Südanflug zu befristen. Gebiete im Osten und im Süden fordern, den gekröpften Nordanflug möglichst schnell einzuführen. Gebiete im Norden stehen dem gekröpften Nordanflug hingegen ablehnend gegenüber.

Haltung des Regierungsrates

Der Regierungsrat hat in seiner Flughafenpolitik vom 15. September 2004 festgehalten, dass die rasche Einführung des gekröpften Nordanflugs die einzig mögliche Alternative für eine schnellstmögliche Entlastung der am dichtesten bevölkerten Gebiete des Kantons Zürich darstellt, solange die Deutsche Rechtsverordnung (DVO) besteht. Wir haben deshalb in allen unseren bisherigen Stellungnahmen zum SIL-Prozess gefordert, dass der gekröpfte Nordanflug als Rückfallebene weiterzuverfolgen ist, soweit nicht auf anderem Weg zur Nordausrichtung zurückgekehrt werden kann. An dieser Auffassung halten wir weiterhin fest. Die vorliegenden Festlegungen können unterstützt werden. Es ist jedoch zur Klärung zu präzisieren, dass ausserhalb der deutschen Sperrzeiten die Landungen im Regelfall von Norden her erfolgen.

Antrag: Die 6. Festlegung unter Ziffer 3 «Rahmenbedingungen zum Betrieb» ist mit der Vorgabe zu ergänzen, dass die Anflüge ausserhalb der deutschen Sperrzeiten im Regelbetrieb von Norden her erfolgen.

Das BAZL hat im Sommer 2008 öffentlich seine Bereitschaft erklärt, in hoher Priorität und gemeinsam mit dem Flughafen Zürich die Entwicklung und Zertifizierung von satellitengestützten Anflugverfahren an die Hand zu nehmen, mit dem Hinweis, dass die Erarbeitung der entsprechenden Grundlagen einige Jahre in Anspruch nehmen dürfte. Wir erwarten, dass auch die Entwicklung des gekröpften Nordanflugs als satellitengestützter Präzisionsanflug nach Kräften vorangetrieben wird.

Antrag: Die 6. Festlegung unter Ziffer 3 «Rahmenbedingungen zum Betrieb» ist mit der Vorgabe zu ergänzen, dass die Einführung eines auf Satellitentechnologie gestützten gekröpften Nordanflugs nach Kräften voranzutreiben ist.

3.4 Betrieb auf einem System mit Verlängerungen der Pisten 28 und 32

Unter der Voraussetzung, dass mit Deutschland eine dauerhafte Vereinbarung über die Nutzung des süddeutschen Luftraums getroffen wird, kann gemäss dem SIL-Objektblatt ein Betrieb auf einem System mit verlängerten Pisten 28 und 32 vorgesehen werden. Bei einem solchen Betrieb soll im Sinne der Betriebsvarianten $J_{opt.}$ phasenweise wechselnd von Norden und Osten angefliegen werden. Der wesentliche Unterschied zum optimierten Betrieb auf dem bestehenden Pisten-system besteht darin, dass im Regelbetrieb zwischen 10 und 16 Uhr eine mehrstündige Phase mit Ostanflug eingefügt wird.

Die Konsultationen zeigten mit Bezug auf dieses Betriebsregime ein ähnliches Meinungsbild wie im Vorfeld der früheren Koordinationsgespräche. Eine künftige Kombination von Nord- und Ostbetrieb auf einem Pistensystem mit Verlängerungen wird von den Regionen im südlichen Kantonsteil als Massnahme zur Lärmoptimierung im Grundsatz befürwortet, von den übrigen konsultierten Stellen hingegen abgelehnt.

Haltung des Regierungsrates

Die Betriebsvariante $J_{opt.}$, die in Abhängigkeit der Lande- und der Startwellen von Grossraumflugzeugen phasenweise einen Nord- und Ostbetrieb vorsieht und dafür Verlängerungen von zwei Pisten voraussetzt, ist mit Abstand die umstrittenste der im SIL-Objektblatt vorgesehenen Entwicklungsoptionen. Diese Option sollte im SIL-Objektblatt berücksichtigt werden, weil damit eine wichtige Möglichkeit für eine Lärmoptimierung und ein Handlungsspielraum für die Flughafenentwicklung offengehalten werden kann. Die 2011 stattfindende Volksabstimmung über die Behördeninitiative «Keine Neu- und Ausbauten von Pisten» und den Gegenvorschlag von Stimmberechtigten wird Klarheit darüber bringen, ob diese Haltung von der Mehrheit der Zürcher Bevölkerung geteilt wird oder nicht. Bleibt es bei der heutigen

Regelung, werden der Kantonsrat und die Stimmberechtigten aufgrund von § 19 des Flughafengesetzes ein zweites Mal über die Frage von Ausbauten abstimmen können, nämlich dann, wenn ein konkretes Projekt vorliegen sollte. Das SIL-Objektblatt setzt für eine Konkretisierung dieser Option eine dauerhafte Vereinbarung über die Nutzung des süddeutschen Luftraums mit Deutschland voraus. Wir teilen diesen Vorbehalt vollumfänglich.

Der Regierungsrat hat in seiner Flughafenpolitik vom 15. September 2004 festgehalten, dass die Bündelung der Flugbewegungen über den am wenigsten dicht besiedelten Gebieten dem Schutz der Bevölkerung am besten gerecht wird. Zu diesem Zweck sei eine qualitative Verbesserung des Pistensystems ohne Kapazitätsausbau zu prüfen sowie ein verbessertes Betriebskonzept mit siebenstündiger Nachtruhe und Ruhezeiten zu entwickeln. Die Variante J_{opt.} bildet eine Möglichkeit für zukünftige Lärmoptimierungen. In den bisherigen Stellungnahmen zum SIL-Prozess haben wir uns deshalb damit einverstanden erklärt, dass Pistenverlängerungen als Option weiterverfolgt werden, sofern der Variantenfächer auf die Betriebsvariante J beschränkt wird. Diese Aussage haben wir mit dem Vorbehalt verbunden, dass eine künftige Einlösung dieser Option die Zusage des Kantonsrates und des Volkes im Sinne von § 19 des Flughafengesetzes benötigt. Ausserdem besteht der klare Vorbehalt, dass mit Deutschland eine langfristig tragfähige, auch für die Zürcher Bevölkerung befriedigende Regelung sowohl auf dem bestehenden Pistensystem als auch bei Weiterentwicklungen verbindlich vereinbart wird. An dieser grundsätzlichen Position halten wir fest. Die einleitend erwähnte Volksabstimmung über die Behördeninitiative «Keine Neu- und Ausbauten von Pisten» und den Gegenvorschlag von Stimmberechtigten 2011 wird Klarheit darüber bringen, ob diese Haltung von der Mehrheit der Zürcher Bevölkerung geteilt wird oder nicht.

Die Variantendefinition auf Seite 25, Abbildung 6, des SIL-Schlussberichts sieht für die Ostanflugphase über Mittag ein Zeitfenster zwischen 10 und 14 Uhr vor, was mit Blick auf die Startwellen der Langstreckenflugzeuge, die nach Norden auszurichten sind, begründet werden kann. Es ist zwar nachvollziehbar, dass dieses Zeitfenster nicht minutengenau festgelegt werden kann, sondern dass genügend Flexibilität bestehen muss, um im Alltagsbetrieb die nötigen Konzeptwechsel je nach der konkreten Verkehrssituation einzuleiten. Weder betrieblich noch bezüglich des Verkehrsaufkommens der Langstreckenflugzeuge nachvollziehbar ist jedoch die im SIL-Objektblatt enthaltene Festlegung, dass die Ostanflugphase bis 16 Uhr möglich sei. Wir bleiben bei unserer bereits wiederholt geäußerten Haltung, dass eine vierstündige Phase mit Ostanflugkonzept die obere Grenze darstellt.

Antrag: Die 8. Festlegung unter dem Titel «Rahmenbedingungen zum Betrieb» ist dahingehend zu korrigieren, dass die Ostanflugphase über Mittag auf die Zeit zwischen 10 und 14 Uhr beschränkt wird.

3.5 Starts nach Süden geradeaus

Das SIL-Objektblatt sieht bei allen drei Betriebsregimes für die Stabilisierung der Kapazität bei Nebel- und Bisenlagen auch Starts nach Süden geradeaus vor. Die Gründe für diese das mit Abstand am dichtesten besiedelte Gebiet betreffende Option sind aus dem SIL-Schlussbericht (S. 26f.) bekannt, ebenso die Lärmauswirkungen (S. 43f.).

In den Konsultationen wurden Südstarts geradeaus von den Regionen im Süden abgelehnt, vor allem die zuvor im SIL-Prozess in Erwägung gezogenen Starts nach Süden geradeaus zur Erhöhung der Kapazität in den Hauptverkehrszeiten. Diese sind zwar im SIL-Objektblatt nicht vorgesehen; es wird jedoch befürchtet, dass sie in Zukunft trotzdem angewandt werden könnten. Einzelne nicht betroffene Regionen unterstützen hingegen Südstarts geradeaus.

Haltung des Regierungsrates

Wir stimmen der Möglichkeit von Südstarts geradeaus zur Stabilisierung der Kapazität bei Bise und Nebel zu, einerseits weil angesichts der eingeschränkten Wachstumsperspektiven der Zuverlässigkeit und der Qualität des Flughafens Sorge getragen werden muss, andererseits weil sich, wie der SIL-Schlussbericht belegt, nur eine verhältnismässig geringfügige Mehrbelastung der Bevölkerung ergibt. Wir lehnen dieses Verfahren jedoch ab, solange regelmässig Südanflüge vorgenommen werden müssen; diesbezüglich besteht eine Differenz zur entsprechenden Festlegung im SIL-Objektblatt.

Antrag: Starts nach Süden geradeaus zur Stabilisierung der Kapazität bei Bise und Nebel sind nur unter der Voraussetzung zuzulassen, dass keine regelmässigen Südanflüge durchgeführt werden müssen.

Mit der Verabschiedung des SIL-Schlussberichts hatte es der Bund, in Übereinstimmung mit dem Kanton Zürich, abgelehnt, täglich Südstarts geradeaus zu Kapazitätssteigerung in den Hauptverkehrszeiten zuzulassen. Das SIL-Objektblatt sieht entsprechend auch keine solche Möglichkeit vor. Weil die Diskussion um dieses Betriebselement noch nicht abgeschlossen ist, lehnen wir es weiterhin deutlich ab. Wir anerkennen zwar die Vorteile einer solchen Kapazitätssteigerung für das Verkehrsangebot der Swiss und damit auch für die Erreichbarkeit des Wirtschaftsraums, gewichten jedoch die Interessen der Bevölkerung in den dicht besiedelten urbanen Gebieten des mittleren Glattals höher.

Aufgrund der zweimonatigen Sperrung der Piste 28 im Jahr 2000 liegen bereits Erfahrungen zu den Starts nach Süden geradeaus vor. Sensitivitätsanalysen, die im Zusammenhang mit der Massnahmenplanung zum Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) vorgenommen worden sind, lassen darauf schliessen, dass dieses Abflugverfahren, auch wenn es auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt bliebe, zu einem starken Anstieg der Zahl der stark von Fluglärm belästigten Personen führen würde.

Antrag: Südstarts geradeaus zur Kapazitätssteigerung in den Hauptverkehrszeiten sind im SIL-Objektblatt grundsätzlich und mit aller Deutlichkeit auszuschliessen.

3.6 Wetterbedingte Landungen von Süden

Das SIL-Objektblatt sieht bei allen Betriebsregimes die Möglichkeit von Anflügen von Süden vor, wenn sowohl für Anflüge von Norden als auch von Osten die erlaubten Werte für Rückenwindlandungen überschritten bzw. die Wetterminima unterschritten sind. Es enthält jedoch auch in den Erläuterungen keine Präzisierungen zur Frage, welches die besagten erlaubten Werte für Rückenwindlandungen bzw. die Wetterminima für Landungen von Norden bzw. von Osten sind. Im SIL-Schlussbericht wurde diesbezüglich auf die Empfehlungen der ICAO abgestellt.

Die Konsultationen zeigten im Süden eine ablehnende Haltung zu den Südanflügen, zumindest soweit sie nicht aus Sicherheitsgründen erforderlich sind. Eine Region lehnt grundsätzlich alle Südanflüge ab.

Haltung des Regierungsrates

Wir bestreiten die Notwendigkeit von Südanflügen bei den seltenen Wetterlagen mit starkem Nordwind und gleichzeitig schlechter Sicht nicht, fordern aber im Interesse der Rechtssicherheit und der Überprüfbarkeit, dass die Kriterien für einen entsprechenden Konzepteinsatz, abgeleitet von internationalen Standards und Empfehlungen, genannt werden. Die Kriterien müssen sicherstellen, dass solche Südanflüge die Ausnahme bleiben und nicht zur Regel werden.

Antrag: Die wetterbedingten Kriterien für die Anordnung von Anflügen von Süden sind in den Erläuterungen zum SIL-Objektblatt zu definieren.

4. Betriebsreglement

Das SIL-Objektblatt regelt unter dem Titel «Betriebsreglement» das Verfahren zur Anpassung des vorläufigen Betriebsreglements an die vorliegenden Vorgaben. Das Reglement ist gemäss SIL-Objektblatt auf dasjenige Betriebssystem auszurichten, das unter den zu diesem Zeitpunkt bestehenden technischen und rechtlichen Voraussetzungen direkt

umgesetzt werden kann. Diejenigen Betriebssysteme, die zu diesem Zeitpunkt nicht direkt umgesetzt werden können, geben den Rahmen für spätere Betriebsreglementsanpassungen vor.

Im Betriebsreglement sind namentlich auch die An- und Abflugrouten festzulegen. Das Betriebsreglement hat die Bedingungen zu regeln, unter denen die Abflugrouten verlassen werden können. An der bestehenden Praxis der Flugsicherung, nach der die festgelegten Abflugrouten verlassen werden können, hält das SIL-Objektblatt fest. Eine Änderung der sogenannten 5000-Fuss-Regel am Tag bzw. der Flugfläche-80-Regel in den Nachtstunden ist derzeit nicht vorgesehen, weil dies die Komplexität des Gesamtsystems erhöhen und die Kapazität beschränken würde. Über dicht besiedeltem Gebiet im Nahbereich des Flughafens können mit dem Betriebsreglement allenfalls Wegpunkte eingeführt werden, die zwingend überflogen werden müssen, bevor die Flugzeuge in Richtung ihrer Destination freigegeben werden können.

In den Konsultationen lehnten verschiedene Stellungnahmen die Anwendung der 5000-Fuss-Regel ab und verlangten die Anwendung der Flugfläche-80-Regel auch im Tagbetrieb. Auch die Definition von Wegpunkten wurde verschiedentlich befürwortet.

Haltung des Regierungsrates

Die im SIL-Objektblatt getroffene Festlegung, die Belegung der Flugrouten solle sich in erster Linie nach der Destination richten, ist in dieser Form missverständlich. Sie ist zwingend durch den Zusatz zu präzisieren, dass sich die Belegung der Flugrouten *im Rahmen der Regeln für die Pistenbenützung (Ziff. 3 «Rahmenbedingungen zum Betrieb»)* nach der Destination der Flüge richten solle.

Antrag: Die zweite Festlegung unter dem Titel «Betriebsreglement» ist wie folgt anzupassen: «Namentlich richtet sich die Belegung der Flugrouten *im Rahmen der Regeln für die Pistenbenützung (Ziff. 3 «Rahmenbedingungen zum Betrieb»)* in erster Linie nach der Destination der Flüge und dem Verkehrsaufkommen.»

Die 5000-Fuss-Regel am Tag bzw. die Flugfläche-80-Regel in den Nachtstunden ist notwendig, um bei hohen Belastungen die erforderliche Kapazität zu erzeugen. Von dieser Möglichkeit ist jedoch nur dann Gebrauch zu machen, wenn das Verkehrsaufkommen dies auch tatsächlich erfordert. Dem von der Luftfahrtindustrie oft geäußerten Argument, durch die Anwendung dieser Regel über die ganze Betriebszeit liessen sich die Flugwege abkürzen und Treibstoff einsparen, kann, soweit es überhaupt zutrifft, nicht gefolgt werden. Wenn aus Kapazitätsgründen keine Anwendung der 5000-Fuss-Regel bzw. der Flugfläche-

80-Regel notwendig ist, sind die Standardrouten einzuhalten. Im Nahbereich des Flughafens hat unter diesen Umständen die Lärmoptimierung Vorrang vor Treibstoffeinsparungen, vor allem im sensiblen Nachtbetrieb.

Antrag: Die dritte Festlegung unter dem Titel «Betriebsreglement» ist wie folgt zu präzisieren: «Das Betriebsreglement regelt für die kapazitätskritischen Betriebsphasen die Bedingungen, unter denen die Abflugrouten verlassen werden können. Die Routenführung der Anflüge bis zum Endanflugpunkt richtet sich nach der zur Verfügung stehenden Navigationstechnologie.»

Die in den Erläuterungen zum SIL-Objektblatt vorgesehene Möglichkeit, in dicht besiedeltem Gebiet im Nahbereich des Flughafens Wegpunkte einzuführen, die überflogen werden müssen, ist bei der Entwicklung des definitiven Betriebsreglements sorgfältig zu prüfen.

5. Gebiet mit Lärmauswirkungen

Mit dem Gebiet mit Lärmauswirkungen begrenzt das SIL-Objektblatt die Entwicklung des Flugbetriebs. Die «zulässige Lärmbelastung» und die damit verknüpften Rechtsfolgen der Lärmschutzverordnung (LSV) werden mit der Genehmigung des Betriebsreglements festgelegt. Diese «zulässige Lärmbelastung» muss innerhalb des Gebiets mit Lärmauswirkungen liegen, wobei die Vorgaben für den Tag- und den Nachtbetrieb gesondert einzuhalten sind.

Kann eine Verbesserung der Lärmsituation erreicht werden, darf vom Gebiet mit Lärmauswirkungen im Rahmen eines künftigen Betriebsreglements abgewichen werden. Der Nachweis, dass eine solche Verbesserung erreicht werden kann, ist in der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zum Betriebsreglement zu erbringen. Vom Gebiet mit Lärmauswirkungen darf ebenfalls abgewichen werden, wenn dies zu einer Lösung mit Deutschland beiträgt oder wenn dies durch neue Sicherheitsauflagen erforderlich wird. Die Abgrenzungslinie darf jedoch in keinem Fall überschritten werden.

In den Konsultationen gab es nur wenige Stimmen zu diesem Thema. Eine Region fordert, dass anstelle einer Abgrenzungslinie für jede Betriebsvariante die Lärmkurven gesondert für den Tag und die Nacht ausgewiesen werden und dass das Gebiet mit Lärmauswirkung entsprechend zu verkleinern ist, wenn eine Betriebsvariante endgültig entfällt.

Haltung des Regierungsrates

Wir stimmen der vorgesehenen Festlegung des Gebiets mit Lärmauswirkungen zu. Die Flughafenhalterin wird bei künftigen Anpassungen des Betriebsreglements nachzuweisen haben, dass sie diesen Rahmen nicht einfach ausschöpft, sondern alle zweckmässigen Möglichkeiten

zur Eindämmung des Lärms wahrnimmt. Die im SIL-Objektblatt vorgesehene Möglichkeit, dass mit dem Betriebsreglement vom Gebiet mit Lärmauswirkungen abgewichen werden darf, wenn dadurch eine Verbesserung der Lärmsituation erreicht werden kann, wenn dies zu einer Lösung mit Deutschland beiträgt oder wenn die Änderung durch neue Sicherheitsauflagen erforderlich wird, scheint aus verschiedenen Gründen unumgänglich, steht aber in einem gewissen Zielkonflikt mit dem Gebot der Rechts- und Planungssicherheit im Bereich der Raumplanung. Gerade dieser Umstand zeigt, dass es der Festlegung einer Abgrenzungslinie bedarf, um für die Raumentwicklung Rahmenbedingungen zu schaffen, die nicht mit jeder lärmrelevanten Änderung des Betriebsreglements wieder infrage gestellt werden. Wie bereits unter Ziffer 2 ausgeführt, werden Anpassungen an der Abgrenzungslinie nicht bei jeder Änderung am Betriebsreglement, sondern in den Revisionszyklen für den SIL und den Richtplan zu prüfen und vorzunehmen sein, wenn sich dies dannzumal in Abwägung aller Umstände als zweckmässig erweist.

6. Nachweis der Lärmbelastung

Die vom Flugbetrieb verursachte Lärmbelastung ist gemäss dem SIL-Objektblatt jährlich auszuweisen und zu analysieren. Überschreitungen der zulässigen Lärmbelastung sind zu begründen und es sind Massnahmen aufzuzeigen, wie diese Überschreitungen künftig vermieden werden können. Die Bundesstellen setzen die interessierten Kantone sowie die betrieblich betroffenen Organisationen über die Ergebnisse der Situationsanalyse in Kenntnis und konsultieren sie zu den Massnahmen zur Lärmverminderung. Kantonale Systeme zur Überwachung der Lärmbelastung dienen jedoch der kantonsinternen Meinungsbildung. Sie sind für den Bund nicht verbindlich.

In den Konsultationen wurde diese Festlegung nur wenig thematisiert. Wo dies der Fall war, dann im Sinne einer Forderung nach einem auch für die Öffentlichkeit transparenten Lärm-Controlling.

Haltung des Regierungsrates

Das vorgesehene System der Fluglärmüberwachung für die zukünftige Praxis ist zu begrüssen. Es wurde im Rahmen des Projekts «Fluglärm-Controlling» eingehend zwischen Kanton, Flughafen und den Bundesstellen diskutiert. Wir begrüssen es, dass die Kantone in den künftigen Controlling-Prozess einbezogen werden sollen. In diesem Prozess sollten auch die kantonalen Monitoring-Systeme berücksichtigt werden, soweit sie zu zusätzlichen Erkenntnissen führen und den Vollzug der Umweltschutzgesetzgebung unterstützen. Wir anerkennen, dass die bundesrechtlichen Vorschriften auf jeden Fall vorrangig zu berücksichtigen sind.

Antrag: Die fünfte Festlegung unter dem Titel «Nachweis der Lärmbelastung» ist wie folgt anzupassen: «Kantonale Systeme zur Überwachung der Lärmbelastung dienen der kantonsinternen Meinungsbildung. Sie sind für den Bund nicht verbindlich, werden aber, soweit zweckmässig, bei der Situationsanalyse und zur Beurteilung von Massnahmen zur Lärmverminderung berücksichtigt.»

7. Rahmenbedingungen zur Infrastruktur

Das SIL-Objektblatt schreibt vor, dass der Flughafen eine Infrastruktur bereitstellen müsse, die seiner Funktion als Drehkreuz und dem internationalen Standard entspricht. Eine Verlängerung der Piste 28 nach Westen für Landungen und eine Verlängerung der Piste 32 nach Norden für Starts mit der entsprechenden Anpassung des Rollwegsystems und der übrigen Infrastrukturanlagen sind gemäss SIL-Objektblatt möglich. Zur Verbesserung der betrieblichen Abläufe sind das Rollwegsystem und die übrigen Infrastrukturanlagen zu überprüfen und bei Bedarf an die betrieblichen und sicherheitsmässigen Erfordernisse anzupassen. Zur Verbesserung der Sicherheit sind insbesondere das Rollwegsystem am östlichen Ende der Piste 28 zu ergänzen und eine Verlängerung der Sicherheitszone am westlichen Ende weiter zu prüfen. Die abschliessende Güterabwägung mit den Interessen der Raumplanung und des Umweltschutzes erfolgt in den jeweiligen Genehmigungsverfahren nach Luftfahrtgesetz.

Entsprechend den unterschiedlichen Haltungen zur Betriebsvariante J_{opt} (vgl. Ziffer 3.4) wurden in den Konsultationen Anpassungen am Pistensystem entweder befürwortet oder abgelehnt. Einzelne Regionen verlangten den ausdrücklichen Ausschluss auch eines Parallelpistensystems, während eine Region eine solche Option weiterhin befürworten würde.

Haltung des Regierungsrates

In Übereinstimmung mit der dargelegten Haltung zur Betriebsvariante J_{opt} befürworten wir auch die Option von Pistenverlängerungen, verweisen aber erneut auf die dort genannten Vorbehalte, insbesondere auf die Notwendigkeit einer demokratischen Entscheidung über Ausbauprojekte am Pistensystem.

Einleitend wurde bereits auf die 2011 stattfindende Volksabstimmung zur Behördeninitiative «Keine Neu- und Ausbauten von Pisten» und zum Gegenvorschlag von Stimmberechtigten hingewiesen. Die Behördeninitiative will Neu- und Ausbauten von Pisten, der Gegenvorschlag zur Hauptsache auch neue Flugrouten (gegenüber dem Zustand 2000) über dicht besiedelten Gebieten und Schnellabrollwege verhindern. Die Volksabstimmung vom kommenden Jahr wird Klarheit dar-

über bringen, ob die Mehrheit unsere Auffassung teilt oder nicht. Sollte das Flughafengesetz im Sinne der Behördeninitiative oder des Gegenvorschlags geändert werden, müssen die neuen Bestimmungen selbstverständlich angewendet werden, und die vorliegende Haltung müsste revidiert werden.

In Abbildung 3 (Seite 68 f.) der Erläuterungen zum SIL-Objektblatt sind die vorgesehenen Erweiterungsflächen des Flughafens sowie der Glattperimeter für die beiden Varianten mit und ohne Verlängerung der Piste 28 dargestellt. Eine Verlängerung der Sicherheitszone am westlichen Pistenende erfordert auch ohne Pistenverlängerung eine Verlegung der Glatt gemäss dem kantonalen Projekt für die Revitalisierung des Flusskorridors. Eine Überdeckung des Glattlaufs kommt für die blosse Verlängerung der Sicherheitszone nicht in Betracht.

Antrag: Die Erläuterungen auf Seite 23 sind folgendermassen zu ergänzen: «*Eine allfällige Verlängerung der Sicherheitszone am westlichen Ende der Piste 28 erfordert eine Verlegung der Glatt gemäss dem kantonalen Projekt für die Revitalisierung der Glatt.*»

8. Gebiet mit Hindernisbegrenzung

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung umgrenzt das von einer Höhenbeschränkung betroffene Areal. Die Ausscheidung neuer oder die Revision bestehender Bauzonen, die bei späterer Überbauung in Widerspruch geraten mit den massgebenden Hindernisbegrenzungsflächen innerhalb des Gebiets mit Hindernisbegrenzung, ist nicht zulässig. Soweit die Hindernisbegrenzung nicht bereits durch den Sicherheitszonenplan grundeigentümergebunden sichergestellt ist, sieht das SIL-Objektblatt vor, dass die Kantone dafür sorgen, dass die Gemeinden ihre Zonenordnung dem Gebiet mit Hindernisbegrenzung anpassen. Sie leiten die dazu notwendigen Verfahrensschritte ein. Bis diese Anpassung erfolgt ist, sollen Neu- und Umbauten sowie Bepflanzungen in den bestehenden Nutzungszonen, die mit den massgebenden Hindernisbegrenzungsflächen in Widerspruch stehen, vermieden werden.

In den Konsultationen wurde von einer Region verlangt, mit den betroffenen Gemeinden vorgezogene Einigungsverhandlungen zu führen.

Haltung des Regierungsrates

Wir haben bereits in unserer Stellungnahme vom 29. September 2010 zur Revision der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt darauf hingewiesen, dass die in der Verordnung getroffene Regelung zur Freihaltung der An- und Abflugrouten von Hindernissen unklar und widersprüchlich ist und systematisch überprüft werden sollte. Insbesondere ist auch dafür zu sorgen, dass mit dem Sicherheitszonenplan auch zukünftige An- und Abflugrouten von Hindernissen freigehalten wer-

den können. Der Bund besitzt gestützt auf Art. 87 BV eine umfassende Rechtsetzungskompetenz im Bereich der Luftfahrt. Diese Kompetenz ist gleichzeitig eine Verpflichtung, alle massgeblichen Tatbestände zu regeln, die für das Funktionieren der Luftfahrt nötig sind. Dies gilt auch bezüglich der Freihaltung künftiger Flugrouten.

Der Kanton kann und wird im kantonalen Richtplan den Gemeinden den Auftrag erteilen, den Hindernisbegrenzungsflächen im Rahmen der Ortsplanung Rechnung zu tragen, verbunden mit der Anweisung, keine Neueinzonungen oder Umzonungen vorzunehmen, welche die Hindernisbegrenzungsflächen durchstossen. Um Ab- oder Auszonungen einzufordern, bedarf es hingegen einer bundesgesetzlichen Grundlage und nicht einer blossen sachplanerischen Anweisung. Es ist auch zweifelhaft, ob eine Sachplanfestlegung ausreichend verbindlich wäre, um solche Anweisungen gegen Rechtsmittel zu sichern. Die Sicherung der zukünftigen An- und Abflugrouten hat somit durch den Bund (Sicherheitszone, Projektierungszone oder ein anderes Planungsinstrument) zu erfolgen und nicht durch den Kanton Zürich.

Antrag: Im SIL-Objektblatt ist ein Auftrag festzulegen, die gesetzlichen Grundlagen zur Freihaltung zukünftiger An- und Abflugrouten von Hindernissen zu schaffen.

In der dritten Festlegung unter dem Titel «Gebiet mit Hindernisbegrenzung» ist folgender Satz zu streichen: «Soweit die Hindernisbegrenzung nicht bereits durch den Sicherheitszonenplan grundeigentümerverbindlich sichergestellt ist, sorgen die Kantone dafür, dass die Gemeinden ihre Zonenordnung dem Gebiet mit Hindernisbegrenzung anpassen.»

9. Flughafenperimeter

Mit dem Flughafenperimeter umgrenzt das SIL-Objektblatt das von den Flughafenanlagen beanspruchte Areal, einschliesslich der für deren Erweiterung und Erneuerung benötigte Flächen.

In den Konsultationen wurde auf die Notwendigkeit hingewiesen, dass den Flughafengemeinden ebenfalls Entwicklungsmöglichkeiten eröffnet werden müssten und dass Einschränkungen für die Gemeinden untersucht und kompensiert werden müssten.

Haltung des Regierungsrates

Begehren von Gemeinden um Anpassungen am Siedlungsgebiet sind Gegenstand der laufenden Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans, auch wenn sie im Falle von Flughafengemeinden als Kompensation für Einschränkungen durch die Anlagen oder den Betrieb des Flughafens begründet werden. Gemäss §4 lit. d des Flughafenfondsgesetzes finanziert der Kanton aus dem Flughafenfonds Planungen von Gemeinden im Bereich der Raumplanung, die auf den Betrieb des Flug-

hafens zurückzuführen sind. Im Rahmen solcher Planungen kann vertieft auf Fragestellungen, die sich spezifisch durch die Fluglärmsituation stellen, eingegangen werden. Auf die Problematik von unverhältnismässigen Einschränkungen durch die Rechtsfolgen des Planungswerts ist bereits hingewiesen worden (vgl. Ziffer 2).

Nachfolgend wird zu einzelnen Festlegungen im SIL-Objektblatt Stellung genommen.

Erweiterungsflächen

Für «Fläche 4» sind Vorfelderweiterungen, Bauten für die Abfertigung, den Flugzeugunterhalt, den Flughafenunterhalt und die Logistik sowie die zugehörige Erschliessung und Parkierung vorgesehen. Die Erschliessung dieser Fläche hat über Tor 130 zu erfolgen. Das mit der Erschliessung dieser Fläche ausgelöste Verkehrsaufkommen muss einen integralen Bestandteil der Festlegungen und des Controllings im landseitigen Verkehr bilden.

Antrag: In den Erläuterungen zur ersten Festlegung unter dem Titel «Flughafenperimeter» ist zu präzisieren, dass die landseitige Erschliessung der Fläche 4 über Tor 130 zu erfolgen hat.

Fruchtfolgeflächen (FFF)

Die vorgesehenen Erweiterungen des Flughafenperimeters und gegebenenfalls auch ökologische Ersatzmassnahmen ausserhalb des Flughafenperimeters betreffen in erheblichem Umfang Fruchtfolgeflächen. Der Sachplan Fruchtfolgeflächen des Bundes verlangt, dass der Gesamtumfang der Fruchtfolgeflächen dauernd zu erhalten ist. Aufgrund dieser Vorgabe ist im kantonalen Richtplan festgelegt, dass flächenverzehrende Nutzungen grundsätzlich nur in sehr beschränktem Umfang und nur bei entsprechender Kompensation (in der Regel durch Aufwertungen von geschädigten Böden) zulässig sind. Diese Vorgabe ist bei Erweiterungen des Flughafenperimeters und der Suche nach entsprechenden Ersatzflächen zu beachten.

Antrag: Die vierte Festlegung unter dem Titel «Flughafenperimeter» ist folgendermassen zu ergänzen: «Innerhalb des Flughafenperimeters legt der Kanton keine Fruchtfolgeflächen fest. Soweit bereits bestehende Fruchtfolgeflächen beeinträchtigt werden, sind diese aufgrund der Vorgaben im kantonalen Richtplan zu kompensieren.»

Die Erläuterungen zu den Festlegungen betreffend den Natur- und Landschaftsschutz sind wie folgt zu ergänzen: «Verluste an Fruchtfolgeflächen aufgrund von Erweiterungen des Flughafenperimeters oder aufgrund von ökologischen Ersatzmassnahmen sind zu kompensieren. Dies betrifft insbesondere die Fläche Elektrohof.»

10. Natur- und Landschaftsschutz

Gemäss dem SIL-Objektblatt sollen die durch den Bau von Flughafenanlagen erforderlichen ökologischen Ersatzmassnahmen durch die Aufwertung geeigneter Flächen soweit möglich innerhalb des Flughafenperimeters verwirklicht werden. Erforderlich sind auch Flächen ausserhalb des Perimeters. Solche Standorte sind auf die übergeordneten kantonalen Schutzkonzepte abzustimmen. Der Kanton sorgt dafür, dass sie in ausreichendem Umfang gesichert werden. Die Verwirklichung der Ersatzmassnahmen kann auch durch Beiträge der Flughafenhalterin an Aufwertungen im Rahmen eines kantonalen Massnahmenpools erfolgen.

Haltung des Regierungsrates

Wir stimmen diesen Festlegungen zu, regen jedoch eine Präzisierung der dritten Festlegung an, um klarzustellen, dass das Verursacherprinzip bei der Ersatzpflicht vollumfänglich zur Anwendung kommt.

Antrag: Die dritte Festlegung unter dem Titel «Natur- und Landschaftsschutz» ist am Schluss wie folgt zu ergänzen: «Die Flughafenhalterin ist als Verursacherin verantwortlich für die Ersatzmassnahmen. Sie kann ihre Ersatzpflicht ganz oder teilweise durch Beiträge an einen kantonalen Massnahmenpool erfüllen.»

11. Landseitiger Verkehrsanschluss

Das SIL-Objektblatt enthält zahlreiche Festlegungen zum landseitigen Verkehr. Oberstes Ziel ist es, die sehr gute landseitige Erreichbarkeit des Flughafens Zürich für den Personen- und den Güterverkehr auch langfristig aufrechtzuerhalten. Unter dieser Voraussetzung soll der Anteil der mit dem öffentlichen Verkehr, mit dem Fahrrad oder zu Fuss zurückgelegten Wege am gesamten landseitigen Ziel- und Quellverkehr am Flughafen (Modalsplit) bis 2020 auf 44%, bis zum Jahr 2030 auf 46% gesteigert werden (Zielwert). Der Bund soll die Ziele der landseitigen Verkehrserschliessung des Flughafens bei der Planung und Verwirklichung von Ausbauten im Eisenbahn- und im Nationalstrassennetz unterstützen, namentlich bei der Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Eisenbahn-Fernverkehrs zwischen Zürich bzw. Flughafen und Winterthur sowie durch Beseitigung der Engpässe auf der Nationalstrasse A1 im Raum Zürich/Winterthur.

Die Flughafenhalterin ist gemäss SIL-Objektblatt verantwortlich für die Erschliessungsanlagen, die Vorfahrten für den motorisierten Individualverkehr und in Absprache mit den zuständigen kantonalen Stellen, für die Haltestellen für den strassengebundenen öffentlichen

Verkehr. Sie hat bei der Planung, Erstellung und Bewirtschaftung von Parkplätzen im Flughafenperimeter die Flugverkehrsentwicklung und die Modalsplitziele zu berücksichtigen.

Parkplätze für Flugpassagiere ausserhalb des Flughafenperimeters, die von Dritten betrieben werden (z.B. Valet-Parkplätze), gelten gemäss SIL-Objektblatt nicht als Flughafenanlagen und sind nach kantonalem Recht zu genehmigen. Im Hinblick auf die Modalsplitziele soll der Kanton dafür sorgen, dass solche Parkplätze nur in begrenzter Zahl erstellt und analog den Parkplätzen im Flughafenperimeter bewirtschaftet werden.

Die Flughafenhalterin wird verpflichtet, alle vier Jahre die Verkehrsanteile des öffentlichen Verkehrs, des Langsamverkehrs und des motorisierten Individualverkehrs am gesamten landseitigen Verkehrsaufkommen zu erheben und diese Daten dem Kanton Zürich zur Verfügung zu stellen. Sind die Zielwerte für den Modalsplit nicht erreicht, ist es Aufgabe des Kantons Zürich, die Ursachen zu analysieren und mit den zuständigen Bundesstellen und der Flughafenhalterin die notwendigen Massnahmen zu vereinbaren. Diese Massnahmen dürfen die Erreichbarkeit des Flughafens nicht schmälern.

In den Konsultationen wurde zum Teil eine Erhöhung der Modalsplitvorgaben gefordert.

Haltung des Regierungsrates

Das SIL-Objektblatt stellt die Erreichbarkeit des Flughafens für den landseitigen Verkehr zu Recht zuoberst auf die Zielhierarchie. Die ausserordentlich wichtige internationale und interkontinentale Erreichbarkeit der Schweiz und des Metropolitanraums Zürich durch den Flughafen Zürich setzt voraus, dass auf der ganzen Transportkette und damit auch auf dem Weg zum und vom Flughafen schnelle, zuverlässige und sichere Transportmöglichkeiten für Personen und Güter zu Verfügung gestellt werden.

Mit Blick auf begrenzte Kapazität des Flughafens Zürich gewinnt in Zukunft die Frage der Verkehrsteilung mit dem EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg und damit die Erreichbarkeit beider Flughäfen an Bedeutung. Es ist zu fordern, dass von Zürich und Basel direkte, umsteigefreie Bahnverbindungen zum Flughafen der anderen Stadt mit einer Richtzeit von höchstens einer Stunde eingerichtet werden.

Im Gegensatz zum Luftverkehr, der betrieblich als isoliertes System funktioniert, findet der landseitige Verkehr in verschiedenen nationalen, regionalen und lokalen Verkehrssystemen statt, die stark verflochten sind. Die Abstimmung zwischen der Sachplanung des Bundes in den Bereichen Luftfahrt, Nationalstrassen und Eisenbahnen einerseits und der Verkehrsrichtplanung auf kantonaler Ebene andererseits ist

deshalb von besonderer Bedeutung. In den vergangenen zwei Jahren ist parallel zum SIL-Prozess ein regionales Gesamtverkehrskonzept (rGVK) für die Flughafenregion und die landseitige Erschliessung des Flughafens entwickelt worden, das als Planungsgrundlage für alle beteiligten Akteure dienen soll. Das Projekt steht kurz vor Abschluss.

Der Flughafen Zürich ist durch den öffentlichen Verkehr sehr gut erschlossen. Gemäss den vorliegenden Grundlagen zum rGVK verfügen die öffentlichen Verkehrsmittel bis 2030 über genügend Kapazitätsreserven, um das erwartete Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Dies zumindest dann, wenn der Engpass auf dem Eisenbahnkorridor zwischen Zürich bzw. Flughafen und Winterthur behoben wird. Hingegen bestehen zahlreiche Engpässe auf dem Strassennetz. Hinzu kommt, dass die Flughafenregion zu den mit Luftschadstoffen am stärksten belasteten Regionen des Kantons gehört.

Der kantonale Richtplan (Kap. 4.1 «Gesamtverkehrsstrategie») gibt vor, dass mindestens 50% des Verkehrszuwachses im Kanton Zürich mit dem öffentlichen Verkehr abgewickelt werden müssen. Gemäss dem Agglomerationsprogramm des Kantons Zürich, das auch vom Bund genehmigt worden ist, müssen Agglomerationsräume aufgrund ihrer dichten Siedlungsstruktur und ihrer guten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr einen überdurchschnittlichen Beitrag zur Zielerreichung leisten. In der Flughafenregion müssen mindestens 57% des zu erwartenden Mehrverkehrs vom öffentlichen Verkehr übernommen werden.

Der Flughafen verfügt über eine hervorragende Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr. Unter dem Vorbehalt, dass die landseitige Erreichbarkeit für Flughafennutzungen (Passagiere und Angestellte) sichergestellt werden kann, ist im Personenverkehr aus Gründen der Raum- und Umweltverträglichkeit und der Funktionsfähigkeit aller Verkehrssysteme ein möglichst hoher Modalsplit anzustreben. Der Entwurf für den Schlussbericht des rGVK empfiehlt für den Planungshorizont 2030 ein Modalsplitziel von 46%, wobei im Gegensatz zur bisherigen Berechnungsmethodik der gesamte Ziel-/Quellverkehr des Flughafens (Verkehr mit den Flughafen- und Nebenanlagen innerhalb des Flughafenperimeters) zu berücksichtigen ist. Mit dieser methodischen Veränderung liegt dieses neue Modalsplitziel rund 10 Prozentpunkte höher als die aus der 5. Bauetappe stammende Modalsplitvorgabe von 42% (die nach neuer Berechnungsmethodik rund 36% betragen würde) bzw. rund 6 Prozentpunkte über dem Stand gemäss der letzten Erhebung im Herbst 2009 (diese ergab einen Modalsplit von 46% nach alter bzw. von rund 40% nach neuer Methodik).

Die im rGVK angestellten Verkehrsmodellberechnungen ergeben, dass die Trendentwicklung, die angebotsseitigen Verkehrsmassnahmen des rGVK und die Veränderungen in der Siedlungsstruktur im landseitigen Verkehr des Flughafens bis 2030 zu einem Modalsplit von rund 44% führen. Der Bericht rGVK fordert wie erwähnt ein Modalsplitziel von 46%, wobei die Ziellücke nach Meinung der Fachleute durch nachfrageseitige Massnahmen des Flughafens ausgefüllt werden soll.

Für 2030 sollte ein Modalsplitziel von 46% festgelegt werden, jedoch unter dem Vorbehalt, dass die landseitige Erreichbarkeit des Flughafens für die Flughafennutzungen sichergestellt werden kann. Adressat dieser Vorgabe ist jedoch nicht der Flughafen allein, sondern alle Verkehrs- und Raumplanungsbehörden, die Einfluss auf die Verkehrsanteile nehmen können. Damit das durch den Flughafen und die Siedlungsentwicklung im umgebenden Raum bewirkte Verkehrswachstum auch langfristig sicher, zuverlässig und umweltschonend bewältigt werden kann, ist es ausserordentlich wichtig, dass alle verantwortlichen Akteure auf einen möglichst hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs hinwirken. In den dichten Agglomerationsräumen, in denen sich auch der Flughafen befindet, lassen sich nur so die Mobilitätsbedürfnisse in Zukunft befriedigen. Im kantonsinternen Mitberichtsverfahren hat sich die Haltung herausgebildet, dass der Modalsplit nur bimodal und somit ohne den Beitrag des Langsamverkehrs definiert werden sollte. Weil die gestützt auf das rGVK zu treffenden Massnahmen noch nicht in konsolidierter Form vorliegen, sollten sich die Festlegungen im SIL-Objektblatt auf den grundsätzlichen Auftrag der verschiedenen Akteure beschränken und keine detaillierten Aussagen zu den Massnahmen vornehmen.

Die für das rGVK angefertigten Prognosen über das zukünftige Verkehrswachstum und die zukünftigen Verkehrsanteile sind naturgemäss mit Unsicherheiten verbunden. In einem Planungshorizont von 20 Jahren ist es weder möglich noch sinnvoll, auf Bruchteile eines Prozentpunktes genau festzulegen, wer welchen Zielbeitrag an den Modalsplit durch angebots- und nachfrageseitige Massnahmen zu leisten haben wird. Es besteht heute auch noch keine Gewissheit, dass sich das Ziel überhaupt erreichen lässt. Trotzdem ist es notwendig, ehrgeizige Ziele zu setzen, die alle beteiligten Verantwortungsträger herausfordern, neben dem Flughafen auch die Verkehrs- und Raumplanungsbehörden von Bund, Kanton und Gemeinden. Für die Zielerreichung ist es unerlässlich, dass der Bund die Investitionen in die nationale Verkehrsinfrastruktur rechtzeitig, in der richtigen Prioritätenfolge und im nötigen Umfang vornimmt. Überlastungen in den übergeordneten Verkehrsnetzen können nicht auf den untergeordneten Netzen aufgefangen werden. Kanton und Gemeinden sind bei der Gestaltung des regiona-

len öffentlichen Verkehrs, bei der Bewirtschaftung des Strassennetzes und in der Siedlungs- und in der Parkplatzpolitik gefordert. Nachfrage-seitige Massnahmen des Flughafens können nur in dem Masse greifen, als dies die Verhältnisse auf den Verkehrsnetzen zulassen. Unter dieser Voraussetzung ist aber zu verlangen, dass der Bund einen grösstmöglichen Beitrag leistet. Seine bisherigen Anstrengungen sind an dieser Stelle ausdrücklich zu anerkennen.

Das SIL-Objektblatt weist zu Recht dem Kanton Zürich die Aufgabe zu, im Rahmen des Gesamtverkehrscontrollings die Verkehrsentwicklung zu überwachen und bei absehbaren oder eingetretenen Zielabweichungen mit den anderen Verantwortungsträgern nach Lösungen zu suchen. Die Verantwortung für die Vornahme der Massnahmen richtet sich nach der gesetzlichen Zuständigkeitsordnung.

Das SIL-Objektblatt weist die Verantwortung für sogenannte Off-Airport-Parkplätze dem Kanton Zürich zu, was sich durch ein durch den Kanton Zürich in Auftrag gegebenes Rechtsgutachten als zutreffend erweist. Aufgrund dieser Zuständigkeitsordnung sollte das SIL-Objektblatt jedoch keine Festlegungen zu diesem Bereich treffen, sondern die Regelung dem kantonalen Richtplan überlassen.

Antrag: Die zweite Festlegung unter dem Titel «Landseitiger Verkehrsanschluss» ist wie folgt zu formulieren: «Unter der Voraussetzung, dass die Erreichbarkeit des Flughafens für Flughafen-nutzungen sichergestellt werden kann, ist im Personenverkehr der Anteil der mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegten Wege am landseitigen Ziel- und Quellverkehr der Flughafen- und der Nebenanlagen innerhalb des Flughafenperimeters (bimodaler Modalsplit) bis 2020 auf 42%, bis 2030 auf 46% zu steigern (Zielwert).»

Die vierte Festlegung unter dem Titel «Landseitiger Verkehrsanschluss» ist wie folgt zu präzisieren: «Der Kanton Zürich sorgt für attraktive und leistungsfähige Angebote des öffentlichen Regional- und Agglomerationsverkehrs vom und zum Flughafen auf der S-Bahn, auf der Glattalbahn und auf dem Busnetz. Er leitet rechtzeitig weitere Ausbauschritte im öffentlichen Personenverkehr ein und sorgt mit einem Verkehrsmanagement auf der Strasse für eine hohe Fahrplanstabilität der Buslinien und für eine Optimierung des Verkehrsflusses des Individualverkehrs. Kanton, Gemeinden und der Flughafen sorgen in ihrem Zuständigkeitsbereich für sichere und attraktive Verkehrsnetze für den Fuss- und Radverkehr vom und zum Flughafen.»

Die siebte Festlegung unter dem Titel «Landseitiger Verkehrsanschluss» betreffend Parkplätze für Flugpassagiere, die sich ausserhalb des Flughafenperimeters befinden, ist zuständigkeitshalber auf die Feststellung zu beschränken, dass solche Anlagen nicht als Flughafenanlagen gelten und deshalb der Planung und Genehmigung nach kantonalem Recht unterstehen.

Die achte Festlegung unter dem Titel «Landseitiger Verkehrsanschluss» ist wie folgt zu präzisieren: «Die Flughafenhalterin erhebt alle vier Jahre das Verkehrsaufkommen der Flughafen- und Nebenanlagen innerhalb des Flughafenperimeters und die Verkehrsanteile differenziert nach Nutzergruppen. Sie stellt diese Daten und die aktualisierten statistischen Grundlagen zu den Parkplätzen und deren Belegung dem Kanton Zürich zur Verfügung. Sind die Zielwerte für den Modalsplit nicht erreicht, analysiert der Kanton die Ursachen und vereinbart mit den zuständigen Bundesstellen und der Flughafenhalterin die notwendigen Massnahmen. Diese Massnahmen dürfen die Erreichbarkeit des Flughafens nicht schmälern.»

Es ist eine zusätzliche Festlegung zu treffen, wonach von Zürich und Basel aus der Flughafen der anderen Stadt mit einer direkten, umsteigefreien Bahnverbindung in einer Richtzeit von höchstens einer Stunde zu erreichen ist.

Präzisierung in den Erläuterungen S. 28 zum landseitiger Verkehrsanschluss: «Neu soll nun der gesamte Ziel- und Quellverkehr am Flughafen in den Modalsplit einbezogen werden (alle Nutzergruppen einschliesslich Begleitpersonen). Die Details für die Verkehrserhebungen und für die Berechnungen des Modalsplits sind in Absprache mit dem Kanton festzulegen, damit im Gesamtverkehrscontrolling des Kantons neben den Eigenheiten des auf den Flughafen bezogenen Verkehrs auch Quervergleiche mit anderen Regionen und vor allem mit anderen verkehrsintensiven Nutzungen angestellt werden können.»

D. Zusammenfassung

Wir begrüssen es, dass der Bund das formelle Verfahren zum SIL-Objektblatt eröffnet hat. Der Sachplan als Instrument des Bundes definiert die Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Flughafenbetriebs und der Flughafenanlagen, der Richtplan als Instrument des Kantons Zürich die Zielvorstellungen und die Vorgaben zur Umsetzung für die Raumentwicklung in der Flughafenregion insgesamt. Es ist

notwendig, dass diese Rahmenbedingungen endlich festgelegt werden. Die Herstellung von Planungs- und Rechtssicherheit in der Flughafenregion ist dringend. Zu diesem Zweck muss parallel zum weiteren Verfahren auch eine zufriedenstellende Lösung für die Benützung des süddeutschen Luftraums gefunden werden.

Als Grundlage für die Meinungsbildung des Regierungsrates wurde die Konsultative Konferenz Flughafen Zürich (KKFZ), das Konsultativorgan im Sinne von §4 des Flughafengesetzes, und das Info-Forum (Forum für den Informationsaustausch zwischen dem Kanton Zürich und den Bürgerorganisationen und Interessenverbänden von Gemeinden rund um den Flughafen) zur Stellungnahme eingeladen. In den Konsultationen wurden die im SIL-Objektblatt vorgesehene Ausrichtung der Flughafenentwicklung am Grundsatz der Nachhaltigkeit und die Verpflichtung zum Vorsorgeprinzip allgemein begrüsst, und es wurde gefordert, dass technische Fortschritte so schnell wie möglich auch für den Lärmschutz nutzbar gemacht werden. Gefordert wurde auch eine bessere Einhaltung der vorgegebenen Abflugrouten. Klar abgelehnt wurde eine Aufweichung der siebenstündigen Nachtflugsperrung durch eine im SIL-Objektblatt vorgesehene Ausnahmeregelung in der Hand des Flughafens. Die Abstimmung zwischen der zukünftigen Flughafen- und der Raumentwicklung in der Flughafenregion durch die sogenannte Abgrenzungslinie wird mit gewissen Vorbehalten mehrheitlich begrüsst. Als Gegengewicht zum Instrument der Abgrenzungslinie wird jedoch eine Anpassung der umweltschutzrechtlichen Rahmenbedingungen verlangt. Während das Meinungsbild in den grundsätzlichen Fragen einheitlich ist, sind die Meinungen bezüglich der konkreten Ausrichtung des Flugbetriebs sehr unterschiedlich und gegensätzlich, je nachdem, welche Himmelsrichtung vertreten wird. Das Gleiche gilt bezüglich der Frage von möglichen Ausbauten am Pistensystem.

Wir teilen die in den Konsultationen geäusserten Haltungen bezüglich der Nachhaltigkeit, des Vorsorgeprinzips, einschliesslich der Ausschöpfung der Möglichkeiten des technischen Fortschritts, und die Forderung nach der Einhaltung der im vorläufigen Betriebsreglement verankerten und seit dem Sommer 2010 in Kraft gesetzten siebenstündigen Nachtflugsperrung. Die ebenfalls im vorläufigen Betriebsreglement vorgesehene sogenannte «Flugfläche-80-Regel» wird nach ihrer Einführung voraussichtlich im nächsten Jahr zu einer wesentlich besseren Einhaltung der Abflugrouten in der kritischen Nachtstunde ab 22.00 Uhr führen.

Bei der konkreten Ausrichtung des Flugbetriebs und in der Frage der Möglichkeit von Ausbauten am Pistensystem ist – das zeigen die Konsultationen erneut – offensichtlich keine Lösung möglich, die alle Regionen gleichermaßen zufriedenstellen könnte. Die Betriebsvariante

E_{opt} stellt auf dem bestehenden Pistensystem in betrieblicher und lärm-mässiger Hinsicht den optimalen Betriebszustand dar. Wir erachten es als sinnvoll, im SIL-Objektblatt den Betriebszustand festzulegen, der nach objektiven Kriterien am zweckmässigsten zu beurteilen ist. Der SIL ist ein Planungsinstrument, das sich nicht darauf beschränken darf, den heutigen Zustand abzubilden und einzufrieren. Vielmehr muss er neben den Varianten, welche die heute geltenden Rahmenbedingungen einhalten, die zweckmässigsten Entwicklungsoptionen aufzeigen, die es in Zukunft anzustreben gilt.

Mit Bezug auf die Betriebsvariante E_{DVO} fordern wir, dass die Entwicklung des gekröpften Nordanflugs als satellitengestützter Präzisionsanflug nach Kräften vorangetrieben wird.

Die Betriebsvariante J_{opt} , die in Abhängigkeit der Lande- und der Startwellen von Grossraumflugzeugen phasenweise einen Nord- und Ostbetrieb vorsieht und dafür Verlängerungen von zwei Pisten voraussetzt, ist mit Abstand die umstrittenste der im SIL-Objektblatt vorgesehenen Entwicklungsoptionen. Wir sind der Auffassung, dass diese Option im SIL-Objektblatt berücksichtigt werden sollte, weil damit eine wichtige Möglichkeit für eine Lärmoptimierung und ein gewisser Handlungsspielraum für die Flughafenpolitik offengehalten werden können. Die im Verlauf des Jahres 2011 stattfindende Volksabstimmung über die Behördeninitiative «Keine Neu- und Ausbauten von Pisten» und den Gegenvorschlag von Stimmberechtigten wird Klarheit darüber bringen, ob diese Haltung von der Mehrheit der Zürcher Bevölkerung geteilt wird oder nicht. Bleibt es bei der heutigen Regelung, werden der Kantonsrat und die Stimmberechtigten aufgrund von § 19 des Flughafengesetzes ein zweites Mal über die Frage von Ausbauten abstimmen können, nämlich dann, wenn ein konkretes Projekt vorliegen sollte. Das SIL-Objektblatt setzt für eine Konkretisierung dieser Option eine dauerhafte Vereinbarung über die Nutzung des süddeutschen Luftraums mit Deutschland voraus. Wir teilen diesen Vorbehalt vollumfänglich.

Das SIL-Objektblatt sieht bei allen drei Betriebszuständen für die Stabilisierung der Kapazität bei Nebel- und Bisenlagen auch Starts nach Süden geradeaus vor, ebenso die Möglichkeit von Anflügen von Süden in den sehr seltenen Wettersituationen, wenn für Anflüge von Norden als auch von Osten die erlaubten Werte für Rückenwindländen überschritten bzw. die Wetterminima unterschritten sind. Wir stimmen Starts nach Süden geradeaus zur Stabilisierung der Kapazität bei Bise und Nebel nur unter der Voraussetzung zu, dass keine regelmässigen Südanflüge mehr stattfinden. Starts nach Süden geradeaus zur Kapazitätssteigerung lehnen wir kategorisch ab. Für die ausserordent-

lichen Landungen von Süden aus meteorologischen Gründen verlangen wir die Festlegung von Kriterien, um sicherzustellen, dass dieses Anflugverfahren tatsächlich eine Ausnahme bleibt.

Wir begrüssen das im SIL-Objektblatt vorgesehene Fluglärm-Controlling und den Beizug der Kantone im Controllingprozess. Wir anerkennen, dass dabei die Vorschriften des Umweltschutzrechts Vorrang haben, verlangen aber, dass der Zürcher Fluglärm-Index als ergänzendes Instrument berücksichtigt wird.

Das SIL-Objektblatt enthält zahlreiche Festlegungen zum landseitigen Verkehr. Die Erreichbarkeit des Flughafens ist für den landseitigen Verkehr das oberste Ziel. Die ausserordentlich wichtige internationale und interkontinentale Erreichbarkeit der Schweiz und des Metropolitanraums Zürich durch den Flughafen Zürich setzt voraus, dass auch auf dem Weg zum und vom Flughafen schnelle, zuverlässige und sichere Transportmöglichkeiten für Personen und Güter zur Verfügung gestellt werden. Unter dem Vorbehalt, dass die Erreichbarkeit sichergestellt werden kann, ist im Personenverkehr aus Gründen der Raum- und Umweltverträglichkeit und der Funktionsfähigkeit aller Verkehrssysteme ein möglichst hoher Anteil des öffentlichen Verkehrs anzustreben. Der auch im kantonalen Richtplan festzulegende Anteil des öffentlichen Verkehrs muss, unter Berücksichtigung von methodischen Anpassungen an der Berechnung des Verkehrsanteils bei 46% und damit 10 Prozentpunkte höher liegen als die aus der 5. Bauetappe stammende Zielvorgabe. Adressat dieser Vorgabe ist jedoch nicht der Flughafen allein, sondern alle Verkehrs- und Raumplanungsbehörden, die Einfluss auf die Verkehrsanteile nehmen können.

Wir halten das Instrument der Abgrenzungslinie, das im SIL-Objektblatt und deckungsgleich dazu im Entwurf zur Richtplanrevision festzulegen ist, für sehr zweckmässig. Der Verlauf der Abgrenzungslinie ist das Ergebnis eines fünfjährigen Koordinationsprozesses zwischen Sach- und Richtplanung. Wir verlangen jedoch, dass im SIL-Objektblatt ein Auftrag festgelegt wird, die umweltschutzrechtlichen Rahmenbedingungen zu überprüfen und so auszugestalten, dass sich gewachsene Siedlungsstrukturen in der Umgebung der Landesflughäfen nach bewährten raumordnungspolitischen Kriterien weiterentwickeln können und dass genügend Anreize bestehen, damit sich die bestehende Bausubstanz zeitgemäss erneuert. Damit würde ein wichtiger Beitrag für Planungs- und Rechtssicherheit in der Flughafenregion Zürich und für die haushälterische Bodennutzung geleistet. Für die weitere politische Diskussion im Kanton Zürich ist es deshalb von grosser Bedeutung, vom Bund möglichst bald klare Zusagen zur nötigen Rechtsanpassung zu erhalten.

II. Zustellung einer Kopie der Zuschrift an das SIL-Koordinationsgremium und die Regierungen der Nachbarkantone.

III. Mitteilung an die Geschäftsleitung des Kantonsrates, die Mitglieder des Regierungsrates, die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:

Husi