

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 7. Juli 2004

1039. RELIEF (Projektergebnisse und weiteres Vorgehen)

I. Ausgangslage

Die Entwicklung des Flughafens Zürich beeinflusst massgeblich die Siedlungs-, Bevölkerungs- und Beschäftigungsentwicklung im Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich und ist damit für die kantonale Raumplanung als Kernaufgabe des Staates von herausragendem Interesse. Von ganz besonderer raumplanerischer Bedeutung ist die Flughafenentwicklung für die Flughafenregion. Hier gilt es die verschiedenen raumwirksamen Tätigkeiten möglichst optimal aufeinander abzustimmen. Hinzu kommt eine zeit- und sachgerechte Koordination mit der Sachplanung des Bundes. Der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) und der kantonale Richtplan stehen dabei nicht in Konkurrenz zueinander, sondern sind vielmehr planungshierarchisch auf der gleichen Stufe anzusiedeln. Seitens des SIL ist gegenüber dem Richtplan insbesondere das Subsidiaritätsprinzip zu wahren. Die beiden Instrumente bestimmen zusammen den Handlungsspielraum für die detaillierte Ausgestaltung des Betriebsreglements des Flughafens.

Die seit Anfang 2000 eingetretenen Entwicklungen weltpolitischer, wirtschaftlicher und nachbarstaatlicher Natur, die daraus hervorgegangenen Flugbetriebsregimes sowie die damit einhergehenden Unsicherheiten über die künftige Ausprägung des Flughafens Zürich und das Ausmass beziehungsweise die Ausgestaltung des Flugbetriebs haben zu einer Verschärfung der Interessenkonflikte in der Raumnutzung geführt. Vor diesem Hintergrund wurde eine langfristige raumplanerische Gesamtschau über die Koexistenz des Flughafens Zürich und der Flughafengemeinden sowie deren Bevölkerung und Wirtschaft als Grundlage für richtungweisende Entscheide in der Flughafenpolitik an die Hand genommen. Der Regierungsrat hatte in seiner Stellungnahme zur Erarbeitung des SIL-Objektblatts für den Flughafen Zürich vom 3. Juli 2002 auf die Notwendigkeit von entsprechenden Langfristperspektiven hingewiesen. Für die Erarbeitung der nötigen Grundlagen wurde empfohlen, sich nicht nur auf die durch die Flughafen Zürich AG (FZAG) eingebrachte Variante «Grün» zu konzentrieren, sondern den Fächer weiter zu öffnen. Die Vorsteherin der Baudirektion legte darauf hin in Absprache mit dem Vorsteher der Volkswirtschaftsdirektion für die Grundlagenerarbeitung im Projekt RELIEF (Raumentwicklungskonzept für die Flughafenregion und langfristige Infrastrukturentwicklung des Flughafens) folgende Ziele fest:

- Die Handlungsspielräume für die Raumentwicklung der Flughafenregion und für den Flughafen/Flugbetrieb sind langfristig zu sichern;
- Die negativen Auswirkungen des Flugbetriebs auf Bevölkerung und Umwelt sind langfristig möglichst gering zu halten;
- Konkrete Grundlagen für den kantonalen Richtplan sind zeitgerecht hervorzubringen.

Mit Beschluss vom 6. November 2002 nahm der Regierungsrat vom Projekt RELIEF zur Erarbeitung möglicher Langfristvarianten in zustimmendem Sinne Kenntnis und ermächtigte die Baudirektion, unter deren Federführung umgehend die planerischen Voraussetzungen für eine mögliche Langfristvariante zu treffen, die sich an der historisch gewachsenen und topographisch sinnvolle Nordausrichtung des Flughafens orientieren und die Grundlage dafür bilden soll, die langfristige Entwicklung der Flughafenregion und des Flughafens raumplanerisch zu sichern.

Mit dem Projekt RELIEF sollten hauptsächlich Grundlagen bereitgestellt werden, um über Alternativen zu den im Rahmen der SIL-Koordination diskutierten Langfristvarianten zu verfügen. Von Seiten Bund wurde in Aussicht gestellt, auf eine im Vergleich mit «BV2 SIL» bessere langfristige Variante einzuschwenken.

II. Arbeitsweise

Projektorganisation

Um die geforderten Grundlagenarbeiten leisten zu können, wurde für RELIEF eine besondere Projektorganisation gewählt. Die Optionen für die langfristige Raumentwicklung der Flughafenregion und die Entwicklung der Flughafeninfrastruktur wurden von verwaltungsunabhängigen, externen Experten erkundet und beurteilt. Die Grundlagen wurden simultan und in Konkurrenz durch ebenso erfahrene wie renommierte, internationale Teams bereitgestellt. Die Exekutivvertreter der federführenden Baudirektion, der Volkswirtschaftsdirektion sowie der FZAG wurden jeweils mündlich über die wichtigsten Zwischen- und Schlussergebnisse informiert.

Rahmenbedingungen und Vorgaben

Für die Projektarbeiten wurden die Rahmenbedingungen möglichst offen formuliert. Zu berücksichtigen waren – neben den oben erwähnten Zielvorgaben – namentlich die Topographie, die Wetterbedingungen, die bestehende Siedlungsstruktur, die langfristigen Planwerte betreffend Verkehrsleistung und Spitzenkapazität sowie die internationalen Vorschriften für den Flugbetrieb. Die Aufgabe der beauftragten Teams bestand darin, die kritischen Elemente der Machbarkeit sowie die Wirkungen und Konsequenzen der Langfristperspektiven aufzuzeigen und folgenden Anforderungen Rechnung zu tragen:

- Senkung der Lärmbelastung zur Minimierung der Zahl der betroffenen Einwohnerinnen und Einwohner und der planungs- und baurechtlichen Einschränkungen, insbesondere durch Bündelung der Flugbewegungen über möglichst dünn besiedeltem Gebiet;
- Ermöglichen eines sicheren und zuverlässigen Flugbetriebs;
- Bezeichnung von zweckmässigen, nutzbringenden kurz- bis mittelfristig realisierbaren Bausteinen der Entwicklung, die sowohl für sich allein genommen sinnvolle abschliessende Schritte darstellen als auch die stufenweise Möglichkeit zu einer Langfristperspektive offen halten;
- Aufzeigen von Möglichkeiten und Angeboten der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, insbesondere mit ausserkantonalen Partnern.

III. Projektergebnisse

Entwicklung und Auswahl der langfristigen Lösungsansätze

Von Oktober 2002 bis März 2003 wurden im Rahmen von RELIEF alle denkbaren Optionen für die langfristige Entwicklung des Pisten-systems und der Flughafenregion erkundet und grob bewertet. Vor dem Hintergrund der festgelegten Rahmenbedingungen wurden insbesondere folgende grundlegenden Lösungsrichtungen von der weiteren Bearbeitung ausgeschlossen (vgl. Abb. 1):

- Aufhebung und Standortwechsel des Flughafens: Volkswirtschaftlich unzweckmässig, kein Alternativstandort ersichtlich, Widerspruch zu Legislaturzielen des Regierungsrates.
- Flughafen-Verbund: Ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis sowie geringe Akzeptanz bei Passagieren (Umsteigezeiten) und Anwohnern (Lärmbelastung).
- Unverändertes Pisten-system: Unbefriedigende Situation bezüglich Lärmbelastung und Flugbetrieb insbesondere infolge der Restriktionen Deutschlands und des Pisten-systems mit sich kreuzenden Pisten.

Weiter verfolgt wurden dagegen Lösungsansätze, die eine Veränderung des Pisten-systems zum Gegenstand haben. Dies besonders daher, weil bei verschiedenen europäischen Flughäfen in jüngster Zeit Anpassungen am Pisten-system erfolgreich dazu verwendet wurden, die Lärmbelastung der Wohnbevölkerung zu senken.

Auf Grund der topographischen und siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen sowie der bestehenden Pistenachsen kamen für eine Langfristperspektive grundsätzlich drei, auf den bestehenden Pisten aufbauende Parallelpisten-systeme in Betracht. Die weiter verfolgten Optionen wurden von April 2003 bis März 2004 detaillierter ausgearbeitet und auf ihre technische Machbarkeit hin überprüft. Besonderes Augenmerk wurde auf die raumplanerische Optimierung gelegt, und

zwar sowohl bezüglich des kurz- bis mittelfristigen als auch bezüglich des langfristigen Planungshorizonts. Im Sinne einer Gesamtschau waren sowohl die Zuverlässigkeit des Verkehrssystems, die Sicherheit, die Einwirkungen auf Bevölkerung, Umwelt, Siedlung und Landschaft sowie wirtschaftliche Aspekte aufzuzeigen. Die Beurteilung der Lösungsansätze stützte sich auf dasselbe Ziel- und Indikatorensystem, das bereits zur Beurteilung der SIL-Betriebsvarianten verwendet worden war. Als erfolgskritische Aspekte erwiesen sich insbesondere die Sicherheit, die Zahl der lärmbeeinträchtigten Einwohner sowie die Anzahl maximal möglicher Flugbewegungen pro Stunde. Ende März 2004 wurde die Expertenarbeit im Rahmen von RELIEF abgeschlossen.

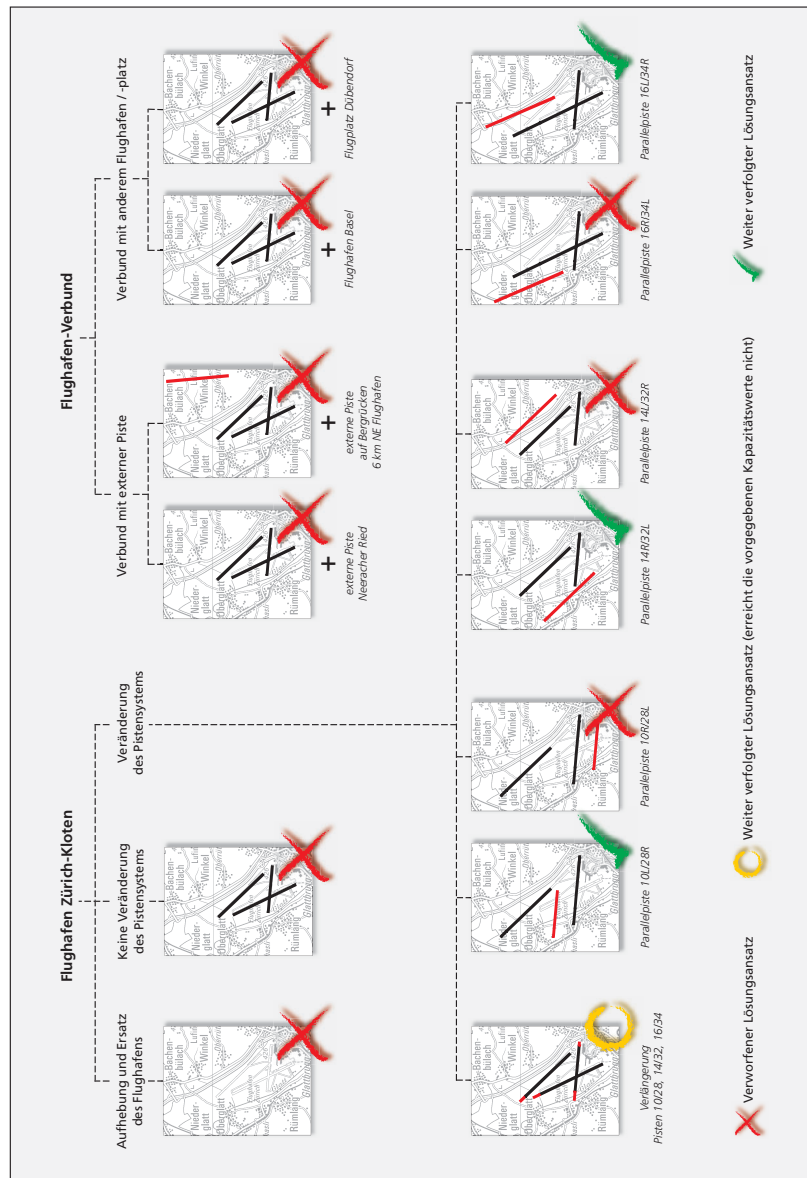


Abb. 1: Qualifiziertes Verwerfen im Rahmen der Erkundungsphase

Kurz- und mittelfristige Massnahmen zur Senkung der Lärmbelastung

Mit der Anforderung, die Umsetzung von Langfristperspektiven über mehrere, für sich alleine qualitätsverbessernde Einzelschritte aufzuzeigen, wurden im Rahmen von RELIEF auch kurz- bis mittelfristige Elemente der Flughafen- und Raumentwicklung vertieft. Besonderes Augenmerk galt Massnahmen, die unter Wahrung der heutigen Kapazität sowie einer Verbesserung von Sicherheit und Zuverlässigkeit des Flugbetriebs zu einer Senkung der Lärmbelastung für die Bevölkerung führen. Die Qualität des Systems Flughafen Zürich sollte so insbesondere zu Gunsten der Bevölkerung nachhaltig erhöht werden. Insbesondere ging es darum, den Handlungsspielraum für die Lärmbündelung im Sinne der Flughafenpolitik des Regierungsrates zu erweitern und den gewonnenen Spielraum zu Gunsten der Bevölkerung zu nutzen.

Gemäss RELIEF würde ein Flugbetrieb, der durch Landungen aus Osten und Starts nach Norden gekennzeichnet ist, für die Bevölkerung die geringste Gesamtlärmbelastung zur Folge haben. Im Sinne des im Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG) sowie im Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) enthaltenen Vorsorgegedankens wäre – alleine fokussiert auf die Anzahl lärm betroffener Einwohner – demnach der grösstmögliche Anteil der Landungen am Flughafen Zürich von Osten her auf Piste 28 zu führen, und es wäre nach Norden zu starten. Dem stehen allerdings namentlich das historisch gewachsene Betriebssystem des Flughafens mit Landungen beinahe ausschliesslich aus Norden, die Topographie und der mit einem grösstmöglichen Umschwenken auf Landungen von Osten verbundene markante Wechsel der Lärmbetroffenheiten (grosse Neubelastung im Osten) entgegen. Zudem ist davon auszugehen, dass das Konzept «Ost» eine geringere Spitzenstundenkapazität und eine grössere Anfälligkeit auf ungünstige Sichtverhältnisse aufweist als das Konzept «Nord». Die Experten aus RELIEF schlagen deshalb zwar das Konzept «Ost» (Anflüge aus Osten und Abflüge nach Norden; vgl. Abb. 2) als eigenständiges Betriebskonzept vor, dies allerdings nur in einem noch zu bestimmenden Ausmass als Ergänzung zum Hauptkonzept «Nord» (Anflüge aus Norden, Abflüge nach Westen und Süden). Die anteilmässige Aufteilung zwischen dem Konzept «Nord» und dem Konzept «Ost» liegt noch nicht vor.

Mit dem Einsatz des Konzepts «Ost» würde sich die Zahl der von Immissionsgrenzwertüberschreitungen betroffenen Einwohner deutlich vermindern lassen; dies einerseits deshalb, weil die lärmkritischen Starts über den verhältnismässig wenig besiedelten Norden statt nach Westen oder Süden erfolgen würden; andererseits, weil – mit wenigen Ausnahmen – keine Südanflüge durchgeführt werden müssten. Diesen Entlastungen für die Einwohner im Westen und Süden steht allerdings eine (insgesamt geringer ausfallende) Mehrbelastung der Einwohner im Osten und teilweise im Norden gegenüber.

Würden zwischen 6.00 Uhr und 22.00 Uhr die Landungen beispielsweise zu 65% aus Norden auf die Pisten 14 und 16 sowie zu 35% aus Osten auf die Piste 28 durchgeführt, ergäbe sich bezüglich Lärmauswirkung folgende Veränderung: Ausgehend von 32000 Einwohnern, die innerhalb der Lärmkurve Immissionsgrenzwert ES II Tag (d. h. zwischen 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr) des Referenzjahres 2000 liegen, liesse sich die Zahl der durch schädlichen oder lästigen Fluglärm betroffenen Einwohner um 7000 auf 25000 vermindern. Die Verringerung der Gesamtbelastung um 7000 Einwohner ergibt sich aus einer Entlastung von 12500 Einwohnern und einer Neubelastung von 5500 Einwohnern. Diese Verminderung der vom Fluglärm betroffenen Einwohner könnte trotz einer angenommenen Zunahme des jährlichen Verkehrsvolumens von 286000 (2000) auf 320000 Grossflugzeuge (2010) erzielt werden, wobei ein Teil der Verbesserung auf den erwarteten vermehrten Einsatz lärmgünstiger Flugzeuge zurückzuführen ist.

Wiederum ausgehend von der Annahme, dass zwischen 6.00 Uhr und 22.00 Uhr die Landungen zu 65% aus Norden auf die Pisten 14 und 16 sowie zu 35% aus Osten auf die Piste 28 durchgeführt würden, ergibt sich im Vergleich mit dem Flugregime gemäss vorläufigem Betriebsreglement (VBR) insgesamt eine Entlastung von 5000 Einwohnern. Da bei den diesem Ergebnis zu Grunde liegenden Berechnungen für beide Betriebszustände (VBR und Betriebsregime 65%/35%) auf dieselben Eingabegrössen (Flugrouten, Flottenmix und Bewegungszahl) abgestellt wird, ist die Entlastungswirkung vollumfänglich die Folge des optimierten Betriebsregimes.

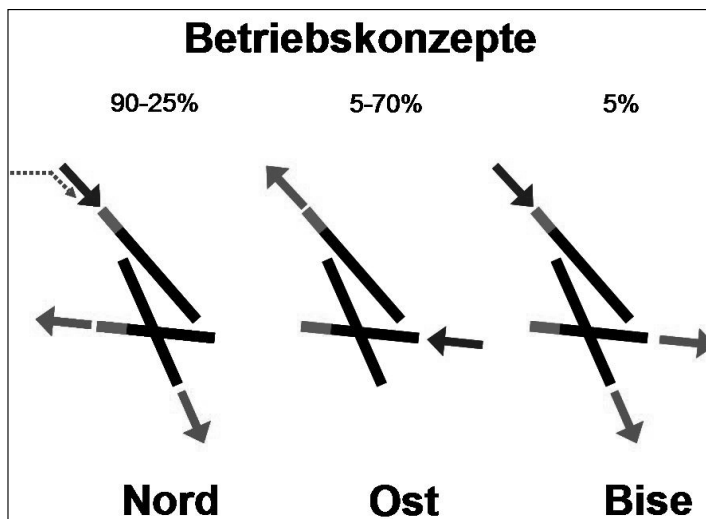


Abb. 2: Betriebskonzepte für die Senkung der Lärmbelastung (die Zahlen bezeichnen die minimalen/maximalen prozentualen Einsatzmöglichkeiten der Konzepte)

Was die Sicherheit des Anflugverfahrens auf Piste 28 betrifft, ist zu berücksichtigen, dass es seit 15 Jahren angewandt wird und dass in dieser Zeitspanne mehrere periodisch angeordnete Sicherheitsüberprüfungen durchgeführt und zusätzliche Sicherheitsmassnahmen angeordnet wurden.

Eine gut wahrnehmbare Senkung der Lärmbelastung von 3 dB im 16-Stunden-Mittelungspegel wird erst durch eine Halbierung der Zahl der Flugbewegungen erreicht. Dagegen kann die Begrenzung der Bewegungszahl beim Flugbetrieb in der Nacht, d. h. zwischen 22.00 Uhr und 23.00 Uhr (einschliesslich Verspätungsabbau bis 23.30 Uhr), für die Bevölkerung wertvolle Verbesserungen bringen. Grundlegende Voraussetzung dafür ist, dass die Verspätungsanfälligkeit des Flughafens Zürich durch qualitätsbezogene Massnahmen (siehe dazu Massnahmen zur Verbesserung der Robustheit/Zuverlässigkeit des Flugbetriebs) deutlich verringert werden kann und sich so das Erfordernis von Bewegungen zur Nachtzeit weitgehend auf die Hubrelevanz der Flüge beschränkt. Bezüglich Hubrelevanz hat der Regierungsrat bereits festgehalten, dass Starts des gewerbsmässigen Linienverkehrs im neuen Betriebsreglement des Flughafens zwischen 22.00 Uhr und 23.00 Uhr nur geplant werden dürfen, wenn die Flüge zur Aufrechterhaltung des Hubs Zürich notwendig sind und nachgewiesen wird, dass sie nicht vor 22.00 Uhr durchgeführt werden können.

Infrastrukturbedarf

Sollen das Konzept «Ost» und seine Vorteile gegenüber heute verstärkt genutzt werden, ist es unumgänglich, die Piste 28 für Landungen mittelfristig (d. h. innert fünf bis zehn Jahren) um rund 450 Meter nach Westen zu verlängern (damit auch schwere Flugzeuge bei nasser Piste landen können). Diese Massnahme würde eine erhebliche, vergleichsweise rasch erreichbare Verbesserung für Teile der Bevölkerung ermöglichen, da – abgesehen von wenigen Ausnahmen – keine Südanflüge mehr notwendig wären und die Zahl der Weststarts verkleinert würde.

Weiter zu beachten ist, dass die An- und Abflüge in der Luft und am Boden im Sinne eines zuverlässigen und sicheren Flugbetriebs möglichst kreuzungsfrei erfolgen und über dünn besiedeltes Gebiet geleitet werden sollten. Während der Landungen auf Piste 28 sollte demzufolge auf den Pisten 32 oder 34 nach Norden gestartet werden können. Es erscheint daher zweckmässig, für eine mittel- bis langfristige Verwirklichung (10 bis 20 Jahre) eine Verlängerung der Piste 32 um 400 Meter im Norden räumlich zu sichern, um die Verfügbarkeit der Piste für Nordstarts schwerer Langstreckenflugzeuge zu erhöhen und dadurch weniger Starts nach Süden durchführen zu müssen.

Optimierungen am Pistensystem werden immer wieder mit einer Steigerung der Stundenkapazität gleichgesetzt. Dies trifft jedoch oft, insbesondere für die genannten Pistenverlängerungen, nicht zu, ist doch die stündliche Kapazität – neben Pistensystemen – stark davon abhängig, wie der zur Verfügung stehende Luftraum bewirtschaftet wird. Bei den beiden skizzierten Pistenverlängerungen geht es einzig um qualitative (und nicht um quantitative) Verbesserungen (weniger Lärmbelastete, zuverlässigerer und sichererer Flugbetrieb).

Langfristige Raumplanerische Vorsorge

Durch das Projekt RELIEF sollten in erster Linie die Grundlagen für eine zweckmässige raumplanerische Vorsorge in der Flughafenregion mit einem Zeithorizont von mindestens 25 Jahren (vgl. § 21 Planungs- und Baugesetz, PBG) erarbeitet werden. Dabei waren verlässliche Rahmenbedingungen für die langfristige Entwicklung der Flughafenregion und des Flughafens zu erarbeiten, wobei an den bisherigen Festlegungen des kantonalen Richtplans so weit möglich angeknüpft werden sollte.

Die von der FZAG im Rahmen des SIL-Verfahrens geltend gemachte Möglichkeit für eine Spitzenkapazität von 90 Bewegungen pro Stunde (d. h. 60 Landungen und 30 Starts bzw. umgekehrt) ist nur mit einem Parallelpistensystem zu erreichen. Der Bau aller im Projekt RELIEF untersuchten Parallelpistensysteme wäre mit hohen Investitionskosten, erheblichen Eingriffen in Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie Eingriffen in Flachmoore von nationaler Bedeutung und in die übrige Landschaftsstruktur verbunden.

Die volkswirtschaftlichen Bedürfnisse machen heute ein Parallelpistensystem nicht erforderlich. Ob sich diese heutige Einschätzung in den nächsten 20 bis 30 Jahren verändert, kann nicht beurteilt werden. Raumplanerisch – und nur raumplanerisch – ist es jedoch angezeigt, im Sinne der Nachhaltigkeit die Vorsorge für ein mögliches Parallelpistensystem zu treffen und die entsprechenden raumwirksamen Tätigkeiten vorausschauend aufeinander abzustimmen. Da erst die nächste Generation entscheiden wird, ob sie eine Langfristvariante mit Parallelpiste in Angriff nehmen will, muss heute darüber nicht beschlossen werden.

In nächster Zeit ist einzig darüber zu befinden, für welche Parallelpisten die raumplanerische Sicherung vorgenommen werden soll.

Rechtssicherheit

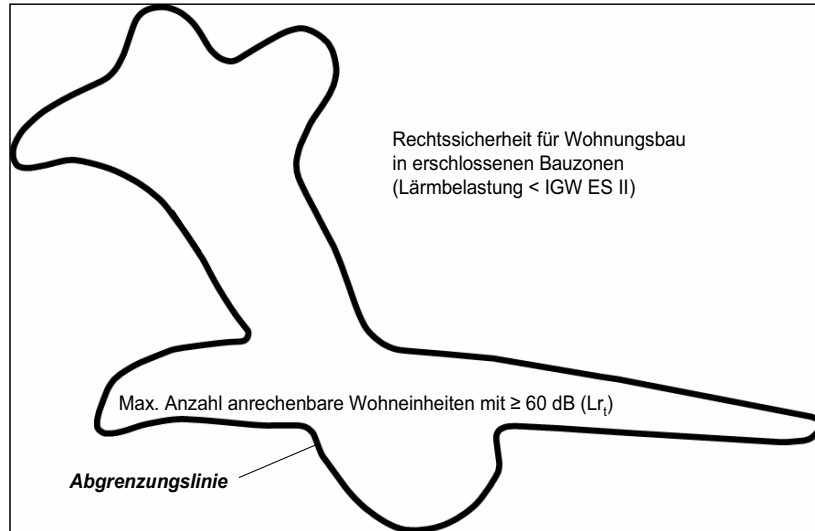


Abb. 3: Wirkung der Festlegung einer Abgrenzungslinie

Ziel der raumplanerischen Vorsorge muss es sein, die siedlungspolitischen Handlungsspielräume für die Flughafenregion in Abstimmung mit dem SIL-Objektblatt verlässlich zu bezeichnen. Es sollen Grenzen festgelegt werden, die direkt bei der Belastung der Bevölkerung und der Umwelt sowie beim Raumbedarf des Luftverkehrs ansetzen und eine starke Lenkungswirkung bezüglich Lärm-Optimierung des Flugbetriebs ausüben. Dies kann mit der Festlegung einer geschlossenen Abgrenzungslinie geschehen (vgl. Abb. 3). Diese schafft Rechtssicherheit und steckt den raumordnungspolitischen Handlungsspielraum für die Ausgestaltung des SIL-Objektblatts ab. Ausserhalb der Abgrenzungslinie könnte verbindlich gelten, dass die Lärmbelastung aus Fluglärm nie über dem Immissionsgrenzwert Empfindlichkeitsstufe II liegen darf und damit z. B. der Wohnungsbau in erschlossenen Bauzonen jederzeit möglich ist. Innerhalb der Abgrenzungslinie könnte eine Höchstzahl Wohneinheiten festgelegt werden, die vom Flughafen mit schädlichen oder lästigem Fluglärm belastet werden dürfen. In der Folge sollte die Lärmbelastung von Mensch und Umwelt (und damit die Zahl der mit schädlichem oder lästigem Fluglärm belasteten Wohneinheiten) innerhalb der Abgrenzungslinie vermindert werden, indem zunehmend lärmgünstigere An- und Abflugverfahren implementiert werden. Konkret hiesse das, dass die vom Flugbetrieb ausgehende Lärmbelastung der Bewohner gegenüber heute schrittweise abnehmen würde. Dazu sollten auch die erwarteten künftigen wesentlichen Fortschritte in der Flugzeugtechnologie (leisere Flugzeuge) genutzt werden. Zum Teil soll-

ten diese Fortschritte aber auch dem Flughafen Entwicklungsspielraum geben. Dies im Sinne einer Lenkungswirkung: Der Flughafen soll ein hohes Interesse an der Lärmreduktion haben und sie entsprechend voran treiben, weil ihm diese auch selbst zugute kommt (konkret geht es um eine Begrenzung bzw. Verringerung der negativen Auswirkungen des Flugbetriebs; dies im Gegensatz zu einer Bewegungsbegrenzung, wo die angesprochene Lenkungswirkung nicht eintritt).

Für die Flughafenregion – besonders für den Raum innerhalb der Abgrenzungslinie – wurden im Projekt RELIEF Instrumente mit dem Ziel vorgeschlagen, eine nachhaltige regionale Entwicklung zu fördern. Dazu gehören insbesondere Möglichkeiten für den Bauzonenabtausch oder Sonderbauvorschriften, die Wohnnutzungen mit einer hohen Schallschutzqualität (z. B. über kontrollierte Lüftungen oder die Privilegierung von Wintergärten/Atrien) gewährleisten. Ein wirkungsvolles Instrument für eine nachhaltige Entwicklung könnte die Schaffung einer «Treuhand Flughafenregion AG» sein. Diese eigenständige Organisation würde sich mit folgenden Aufgabenfeldern befassen:

- Aktive Landpolitik (z. B. Gebietsentwicklungen, Bauzonenbörse)
- Förderung der regionalen Identität (z. B. bezüglich Freizeit/Erholung, Tourismus, Kultur, Gewerbe)
- Förderung von Infrastrukturprojekten (z. B. S-Bahn)

Grenzüberschreitende Betrachtung

Um die Raum- und Flughafenentwicklung im Raum Zürich heute und in Zukunft bestmöglich abstimmen zu können, ist eine partnerschaftliche, Kantons- und Landesgrenzen überschreitende Zusammenarbeit erforderlich. Zu diesem Zweck wird im Rahmen des Projekts RELIEF vorgeschlagen, insbesondere im Bereich des Landverkehrs grenzüberschreitende Verbesserungen aktiv anzugehen.

IV. Weiteres Vorgehen

Die Ergebnisse des Projekts RELIEF skizzieren Wege, um die Entwicklung der Flughafenregion und die Entwicklung des Flughafens aufeinander abzustimmen. Zahlreiche grundlegende konzeptionelle, rechtliche, betriebliche, technische und organisatorische Fragen müssen allerdings noch vertieft und auf ihre Tauglichkeit hin geprüft werden. Für eine Beurteilung der Projektergebnisse durch den Regierungsrat ist es somit zu früh. Die Baudirektion ist zu beauftragen, dem Regierungsrat in Zusammenarbeit mit der Volkswirtschaftsdirektion Antrag für eine Beurteilung der Projektergebnisse zu stellen.

Mit den Ergebnissen des Projekts RELIEF bestehen dennoch bereits heute Grundlagenarbeiten, die von Interesse sind. Die RELIEF-Arbeiten zeichnen sich dabei insbesondere auch dadurch aus, dass sie keine fixfertige Lösung, sondern verschiedene Grundlagen und Bausteine für Lösungen umfassen.

Sowohl bei der Beurteilung der Ergebnisse von RELIEF als auch bei der Mediation sind auf der Grundlage der bisherigen Flughafenpolitik des Kantons Zürich bei der Suche nach Lösungen folgende Interessen zu berücksichtigen:

- Das Interesse, die Auswirkungen des Flugbetriebs auf die Bevölkerung und die Umwelt möglichst gering zu halten (§ 1 Flughafengesetz);
- Das mit dem Flughafen verbundene volks- und verkehrswirtschaftliche Interesse (§ 1 Flughafengesetz);
- Das Interesse, den Wirtschafts- und Arbeitsplatzstandort Raum Zürich im Wettbewerb mit anderen europäischen Wirtschaftsstandorten durch einen sicheren und leistungsfähigen Flughafenbetrieb mit hohem Qualitätsstandard zu stärken.

Pistenverlängerungen sollen dabei der qualitativen Verbesserung im Sinne dieser Interessen dienen. Sollten die weiteren Abklärungen dennoch zeigen, dass die beiden Pistenverlängerungen auch quantitative Erweiterungen zulassen würden, müssten Massnahmen zur Kapazitätsbegrenzung festgelegt werden.

Abschliessend ist festzuhalten, dass die Entwicklung der Flughafenregion und der Betrieb des Flughafens Zürich nur im Rahmen einer Gesamtschau aller Interessen und mit einer grenzüberschreitenden Sicht konzeptioniert werden können.

Auf Antrag der Baudirektion und der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Baudirektion wird beauftragt, in Absprache mit der Volkswirtschaftsdirektion insbesondere Gemeinden, Verbände, Interessengruppen, Unternehmen, kantonsrätliche Kommissionen und die Öffentlichkeit über die Ergebnisse des Projekts RELIEF zu orientieren.

II. Die Baudirektion wird beauftragt, dem Regierungsrat in Zusammenarbeit mit der Volkswirtschaftsdirektion Antrag zur Beurteilung der Ergebnisse des Projektes RELIEF zu stellen.

III. Dieser Beschluss darf veröffentlicht werden.

IV. Mitteilung an die Mitglieder des Regierungsrates sowie an die Finanzdirektion, die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion.



Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:

Husi