

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

Sitzung vom 7. November 2012

### **1141. SIL-Prozess: Anpassung des Objektblatt-Entwurfs aufgrund des Staatsvertrags mit Deutschland; Stellungnahme**

#### **1. Ausgangslage**

Am 21. September 2012 eröffnete der Bundesrat die Vernehmlassung zu dem am 4. September 2012 unterzeichneten Staatsvertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Bundesrepublik Deutschland über die Auswirkungen des Betriebs des Flughafens Zürich auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland. Die Vernehmlassung ist Bestandteil des schweizinternen Ratifikationsprozesses. Der Regierungsrat hat mit Beschluss Nr. 1080/2012 Stellung genommen.

Die schweizinterne Umsetzung erfolgt im Rahmen des laufenden Verfahrens zum Erlass des Objektblatts Flughafen Zürich des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL). Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) hat am 8. Oktober 2012 den Mitgliedern der Begleitgruppe einen Bericht betreffend «Anpassung des Objektblatt-Entwurfs aufgrund des Staatsvertrags mit Deutschland» (nachfolgend «Bericht») zur Stellungnahme bis 15. November 2012 unterbreitet. Der Objektblattentwurf vom 16. August 2010 enthielt aufgrund der damals bestehenden Unsicherheiten über die Rahmenbedingungen für die Benützung des süddeutschen Luftraums drei Betriebsvarianten. Der Bericht dokumentiert, ausgehend von Grundlagen aus dem SIL-Prozess, die möglichen Optionen zur Umsetzung des Staatsvertrags und den Anpassungsbedarf am SIL-Objektblatt.

Die Lärmberechnungen der Empa zum angepassten Betriebsregime können erst nach dem Vorentscheid des UVEK eingeleitet werden. Zusammen mit weiteren noch durchzuführenden fachlichen Abklärungen werden die Berechnungen in den bereinigten Entwurf zum SIL-Objektblatt einfließen, der nach dem heute bekannten Fahrplan des Bundes in der ersten Hälfte 2013 den Kantonen zur Stellungnahme unterbreitet werden soll. Nach einer weiteren Konsultation der Kantone werden allenfalls noch bestehende Differenzen zwischen den Richtplänen der Kantone und dem Objektblattentwurf in einem Bereinigungsverfahren nach Art. 12 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (RPG, SR 700) zu klären sein. Schliesslich, voraussichtlich noch im Jahr 2013, wird der Bundesrat das SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich genehmigen.

Das Verfahren zum SIL-Objektblatt hat Auswirkungen auf den Fortgang der Vorlage 4788 über die Teilrevision des kantonalen Richtplans (Kapitel 4.7.1 «Flughafen Zürich»), die der Regierungsrat am 30. März 2011 an den Kantonsrat überwiesen hat. Dies vor allem deshalb, weil die Abstimmung zwischen dem kantonalen Richtplan und dem SIL erst dann abgeschlossen werden kann, wenn die Festlegungen im SIL-Objektblatt und vor allem der Verlauf der Fluglärm-Belastungskurven endgültig vorliegen.

Unter diesen Umständen ist die vorliegende Stellungnahme des Regierungsrates nur eine vorläufige. Sie dient dazu, die grundsätzliche Haltung des Kantons Zürich zu den vom Bund in Aussicht genommenen betrieblichen Optionen darzulegen, die aus politischer Sicht zur Umsetzung des Staatsvertrags weiterzuverfolgen sind. Eine abschliessende Stellungnahme wird der Kanton Zürich erst dann abgeben können, wenn im kommenden Jahr der überarbeitete Entwurf des SIL-Objektblatts vorliegt und vom Bund formell in die Vernehmlassung gegeben wird. Die Stellungnahme des Regierungsrates untersteht ausserdem dem klaren Vorbehalt, dass der Staatsvertrag von beiden Ländern ratifiziert wird.

## **2. Betriebliche Möglichkeiten zur Umsetzung des Staatsvertrags aus Sicht des Bundes**

Im Folgenden werden die vom Bund vorgeschlagenen Optionen zur Umsetzung des Staatsvertrags kurz zusammengefasst. Zu deren besserem Verständnis wird auf die entsprechenden Textpassagen und grafischen Darstellungen im Bericht des Bundes vom 5. Oktober 2012 verwiesen (S. 7 ff. und S. 54 ff.).

### ***2.1 Flugbetriebskonzepte und Flugrouten***

Der Staatsvertrag sieht als zentrale Änderung am Abend längere Sperrzeiten im deutschen Luftraum vor. Bei der Umsetzung gilt es somit im Wesentlichen, die heute zu diesen Zeiten von Norden her erfolgenden Anflüge zu verlagern. Als Alternativen dafür kommen grundsätzlich Ostanflüge, Südanflüge oder ein satellitengestützter gekröpfter Nordanflug infrage. Der Wechsel in der Anflugrichtung wirkt sich auf die Ausrichtung der Abflüge aus. Für die Kombination der An- und Abflugrichtungen bzw. die entsprechende Pistenbenützung in bestimmten Betriebsphasen wird im SIL-Verfahren der Begriff «Konzept» verwendet, mit dem Hinweis auf die jeweilige Anflugrichtung.

#### ***2.1.1 Anpassungen am Ostkonzept***

Gemäss dem Bericht soll das Ostkonzept als zweites Hauptkonzept neben dem Nordkonzept die gleiche Kapazität wie das Nordkonzept und wenn möglich keine höhere betriebliche Komplexität als dieses aufwei-

sen. Die hauptsächliche Anpassung am Ostkonzept betrifft die systematische Entflechtung der An- und Abflüge, indem sämtliche Anflüge nordöstlich des Flughafens auf die Piste 28 geführt werden, während die Abflüge ab den Pisten 32 und 34 mit östlichen und nördlichen Destinationen für Zeiten mit hohem Verkehrsaufkommen zukünftig mit einem grossen Linksbogen um den Flughafen und danach südlich des Anflugkorridors in Richtung Bodensee geführt werden sollen. Die Routenführung im grenzüberschreitenden Raum ist von Skyguide noch zusammen mit der Deutschen Flugsicherung (DFS) zu planen und einvernehmlich abzustimmen.

Der Bericht setzt für das optimierte Ostkonzept wie bisher eine Verlängerung von Piste 28 nach Westen und von Piste 32 nach Norden, Schnellabrollwege für die Piste 28 sowie einen Rollweg rund um das östliche Ende der Piste 28 voraus.

#### *2.1.2 Gekröpfter Nordanflug*

Gemäss Staatsvertrag kann die Schweiz Anflüge auf die Pisten 14 und 16 über schweizerischem Hoheitsgebiet ohne Nutzung des deutschen Luftraums unter Flugfläche 120 unter Anwendung modernster Anflugverfahren sowie unter Einhaltung des technisch maximal möglichen Abstands zur Staatsgrenze einrichten. Der Abstand zur Grenze ist durch die Flugsicherungsorganisationen beider Vertragsparteien, DFS und Skyguide, gemeinsam festzulegen. Dieses Anflugverfahren setzt Satellitennavigation voraus. Das bedeutet, dass alle anfliegenden Flugzeuge für diese Technologie zugelassen sein müssen. Der Bericht stellt klar, dass der gekröpte Nordanflug heute aus technischen Gründen noch nicht zur Verfügung steht und dass bis 2020 noch erhebliche Entwicklungsarbeit zu leisten ist. Bis dahin, bzw. als Alternative bei fehlender Machbarkeit, stehen das Ostkonzept und das Südkonzept zur Verfügung.

#### *2.1.3 Nordkonzept*

Wie bereits im Entwurf zum SIL-Objektblatt 2010 enthält das tagsüber zum Einsatz kommende Nordkonzept neben den üblichen Starts auf Piste 16 mit Linkskurve für Nebel- und Bisenlagen auch die Möglichkeit von Starts nach Süden geradeaus; dies zur Stabilisierung der Kapazität bei wetterbedingten Verspätungen.

#### *2.1.4 Südkonzept*

Das Südkonzept erfährt gegenüber den bisherigen Grundlagen zum SIL durch den Staatsvertrag keine politisch relevanten Anpassungen. Der Bericht weist wie bisher auf die Optimierung mittels Schnellabrollwegen hin.

## ***2.2 Zeitlicher Einsatz der Betriebskonzepte in den Betriebsvarianten***

Der Bericht beschreibt sechs verschiedene Betriebsvarianten zur Umsetzung des Staatsvertrags. Für die morgendlichen Sperrzeiten zwischen 6.00 und 6.30 Uhr (wochentags) bzw. 9.00 Uhr (Wochenenden und deutschen Feiertagen) werden alle Möglichkeiten geprüft: Ostkonzept, Nordkonzept mit gekröpftem Anflug und Südkonzept.

Für den Betrieb ab 6.30 bzw. 9.00 Uhr bis zur abendlichen Sperrzeit wird in allen Varianten im Regelbetrieb durchwegs das Nordkonzept mit Geradeausanflug eingesetzt, verbunden mit Starts nach Westen und Süden, hier mit Linkskurve zur Entlastung der dichtbesiedelten Gebiete im mittleren Glattal. Bei Bisen- und Nebellagen werden die Abflüge mit südlichen und westlichen Destinationen indessen auch direkt nach Süden geführt.

Am Abend ab 20.00 Uhr, längerfristig ab 18.00 Uhr, ist in fünf Varianten der Einsatz des Ostkonzepts vorgesehen. Südanflüge sind nur vorgesehen, wenn das Ostkonzept aus meteorologischen Gründen (Sicht- und/oder Windbedingungen) nicht zum Einsatz kommen kann. Das Südkonzept wird aufgrund von Erfahrungswerten aus der Wetterstatistik durchschnittlich zu 15% der abendlichen Sperrzeiten als Alternative zum Ostkonzept zum Einsatz kommen. Die Variante 5 setzt das Südkonzept im täglichen Betrieb in der Zeitspanne von 18.00 bis 19.00 Uhr ein, wechselt jedoch ab 19.00 Uhr aus Kapazitätsgründen ebenfalls zum Ostkonzept.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Schreiben an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), 3003 Bern:

Am 21. September 2012 eröffnete der Bundesrat die Vernehmlassung zu dem am 4. September 2012 unterzeichneten Staatsvertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Bundesrepublik Deutschland über die Auswirkungen des Betriebs des Flughafens Zürich auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland. Wir haben dazu mit Schreiben vom 24. Oktober 2012 Stellung genommen.

Mit Schreiben vom 8. Oktober 2012 haben Sie uns eingeladen, Stellung zu nehmen zum Bericht «SIL-Prozess: Anpassung des Objektblatt-Entwurfs aufgrund des Staatsvertrags mit Deutschland». Der überarbeitete Entwurf des SIL-Objektblatts liegt noch nicht vor. Das vorliegende Anhörungsverfahren dient der Meinungsbildung bezüglich der Umsetzung des Staatsvertrags in der Begleitgruppe.

Im Rahmen des vorliegenden abgekürzten Anhörungsverfahrens können wir nur eine vorläufige Stellungnahme abgeben, da sich die zur Diskussion gestellten Betriebsvarianten aufgrund der heutigen Faktenlage nicht abschliessend beurteilen lassen. Ferner ist zu berücksichtigen, dass infolge der sehr kurzen Fristen auch keine ordnungsgemässe kantonsinterne politische Meinungsbildung stattfinden konnte.

Sie haben in Aussicht gestellt, dass der bereinigte Entwurf zum SIL-Objektblatt mit den aktualisierten fachlichen Grundlagen in der ersten Hälfte 2013 den Kantonen zur Stellungnahme unterbreitet wird. Wir ersuchen Sie mit Nachdruck, die Anhörung zeitlich so zu gestalten, dass kantonsintern eine fundierte politische Meinungsbildung stattfinden kann. Wir behalten uns vor, unsere heutigen Einschätzungen anzupassen, sollten die dazumal vorliegenden Grundlagen eine Neubeurteilung notwendig machen und zu einer von der vorliegenden, vorläufigen Haltung abweichenden Stellungnahme führen. Unsere Stellungnahme steht ausserdem unter dem Vorbehalt der beidseitigen Ratifizierung des Staatsvertrags.

Wir weisen Sie auch auf die notwendige Abstimmung mit der Beratung und Beschlussfassung des Kantonsrates zur Vorlage über die Teilrevision des kantonalen Richtplans (Kapitel 4.7.1 «Flughafen Zürich») hin. Es ist zwingend sicherzustellen, dass die Verfahren zum SIL-Objektblatt und zur Teilrevision des kantonalen Richtplans ordnungsgemäss zu Ende geführt werden.

### **Grundlagen für die politische Meinungsbildung des Kantons Zürich**

Wir haben im Verlauf des SIL-Koordinationsprozesses für den Flughafen Zürich und in dem 2010 durchgeführten Verfahren zur Anhörung der Behörden und zur Mitwirkung der Bevölkerung wiederholt seine Haltung zur weiteren Entwicklung des Betriebs und der Infrastruktur des Flughafens Zürich und zur Raumentwicklung in der Flughafenregion geäussert, letztmals mit Beschluss Nr. 1490/2011 zur Frage der Koordination der Flughafenentwicklung mit dem Betrieb der Luftwaffe auf dem Flugplatz Dübendorf.

Grundlagen für unsere Meinungsbildung sind einerseits die Gesetzgebung des Bundes über die Luftfahrt, die Raumplanung und den Umweltschutz, das Gesetz über den Flughafen Zürich (Flughafengesetz, LS 748.1) und die Flughafenpolitik des Kantons Zürich vom 15. September 2004 (RRB Nr. 1407/2004).

Die Konsultative Konferenz Flughafen Zürich (KKFZ), das Konsultativorgan im Sinne von § 4 des Flughafengesetzes, wurde am 18. September 2012 durch die Volkswirtschaftsdirektion und den Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt über den Staatsvertrag ins Bild gesetzt. Der Betriebsleiter der Flughafen Zürich AG präsentierte anschliessend die Vorstellungen des Flughafens über die betrieblichen Möglichkeiten

zur Umsetzung des Staatsvertrags. Eine ähnliche Veranstaltung fand am 1. Oktober 2012 mit dem Info-Forum (Forum für den Informationsaustausch zwischen dem Kanton Zürich und den Bürgerorganisationen und Interessenverbänden rund um den Flughafen) statt. Die Mitglieder beider Gremien hatten sodann eine kurze Frist, um sich auch schriftlich zur Thematik zu äussern.

Für eine fundierte Meinungsbildung und Stellungnahme zur vorliegenden Problematik (Anpassung des SIL-Objektblatt-Entwurfs aufgrund des Staatsvertrags mit Deutschland) waren die Informationsgrundlage jedoch zu schmal und die Fristen zu kurz. Die Möglichkeit zur fundierten Meinungsbildung und Meinungsäusserung muss zwingend nachgeholt werden, wenn die Anpassungen schriftlich dokumentiert, deren lärmässige Auswirkungen ermittelt und der Entwurf zum SIL-Objektblatt Flughafen Zürich offiziell in die Vernehmlassung gegeben worden sind.

Wichtig ist es für uns, dass wir auch die Meinungen der Gemeinden, der Bürgerorganisationen und Interessenverbände in unsere Stellungnahme einfließen lassen können. Weil dieser Prozess dieses Mal stark abgekürzt werden musste, muss die vorliegende Stellungnahme eine vorläufige bleiben.

#### **Flughafenpolitik des Regierungsrates**

Ausgehend vom Grundsatz gemäss § 1 des Flughafengesetzes, wonach der Kanton den Flughafen Zürich zur Sicherstellung seiner volks- und verkehrswirtschaftlichen Interessen fördert und dabei den Schutz der Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flughafenbetriebs berücksichtigt, haben wir am 15. September 2004 vier Pfeiler der Flughafenpolitik des Kantons Zürich festgelegt:

- Schutz der Bevölkerung: Der Schutz der Bevölkerung ist anhand der Anzahl der von schädlichem oder lästigem Fluglärm (Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes) betroffenen Einwohnerinnen und Einwohner zu beurteilen. Dabei wird die Bündelung der Flugbewegungen über den am wenigsten dicht besiedelten Gebieten dem Schutz der Bevölkerung am besten gerecht, was im Übrigen auch den Vorgaben der Umweltschutzgesetzgebung des Bundes sowie der Rechtsprechung des Bundesgerichts entspricht.
- Stärkung des Wirtschaftsstandorts und der Volkswirtschaft des Kantons Zürich durch einen wettbewerbsfähigen Flughafen mit Drehkreuzfunktion: Der Kanton Zürich setzt sich für einen effizienten Betrieb der Flughafeninfrastruktur als notwendige Voraussetzung für den Erhalt und die Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandorts Zürich im Wettbewerb mit anderen Standorten ein.
- Vertrauen der Bevölkerung und Akzeptanz des Flughafens;
- Sicherheit und Zuverlässigkeit des Flugbetriebs.

### **Beurteilungskriterien des UVEK**

Nach mehrfach geäusselter Auffassung des UVEK soll bei der Umsetzung des Staatsvertrags ein fairer Lastenausgleich angestrebt werden. Gemäss dieser Auffassung ist zu vermeiden, dass eine Region die Lasten, die sich aus der betrieblichen Umstellung ergeben, alleine tragen muss. Neben dieser allgemeinen Zielsetzung nennt das UVEK die Sicherheit, die Kapazität und die Lärmbelastung als zentrale Beurteilungskriterien.

Diese drei Kriterien stimmen mit der Flughafenpolitik des Regierungsrates überein. Zum Begriff des «fairen Lastenausgleichs» erlauben wir uns folgende Präzisierung: Wie erwähnt, hat sich der Regierungsrat in seiner Flughafenpolitik grundsätzlich für eine Bündelung der Flugbewegungen ausgesprochen. Dabei hat er sich nicht zuletzt auf ein Gutachten des Bundesamtes für Justiz vom 11. Juni 2002 gestützt, wonach bei der Wahl von Betriebsvarianten das Kriterium der Anzahl Personen, die vom IGW betroffen sind, wie folgt verstanden werden muss: «Der Unterschied der Anzahl Personen, die vom Lärm über dem Immissionsgrenzwert betroffen sind, muss massgeblich sein, damit er für die Wahl einer bestimmten Betriebsvariante ausschlaggebend wird.» Zwei Jahre später hat das Bundesgericht die Rechtslage wie folgt zusammengefasst: «Indessen steht ausser Frage, dass gemäss den umweltschutzrechtlichen Prinzipien danach zu trachten ist, die Zahl der Anwohner, die von Lärmeinwirkungen über den Immissionsgrenzwerten betroffen sind, möglichst klein zu halten» (Urteil des Bundesgerichts vom 21. September 2004). Auch die Beurteilung der Betriebsvarianten hat sich im Grundsatz nach diesem Kriterium zu richten.

Der Staatsvertrag und dessen Umsetzung haben für den Kanton Zürich schwerwiegende Folgen. Die Bevölkerung des Kantons Zürich trägt schon heute mit Abstand den grössten Teil der Lärmbelastung. Wir erachten es daher für folgerichtig, dass die bestehenden kleinen Spielräume zur Lärmoptimierung im Kanton Zürich nicht eingeschränkt werden dürfen, um deutlich weniger belasteten Nachbarkantonen entgegenzukommen.

### **Stellungnahme zu einzelnen Betriebs- und Infrastrukturelementen**

Bevor wir uns zu den einzelnen Flugbetriebsvarianten äussern, nehmen wir kurz Stellung zu folgenden Elementen:

- **Pistenverlängerungen:** Wir haben im Verlauf des SIL-Prozesses wiederholt darauf hingewiesen, dass gemäss § 19 des Flughafengesetzes für Beschlüsse des Verwaltungsrates der Flughafen Zürich AG, die Gesuche an den Bund über Änderungen der Lage und Länge der Pisten betreffen, ein Weisungsrecht des Regierungsrates besteht. Sol-

che Weisungen genehmigt der Kantonsrat in der Form des referendumsfähigen Beschlusses. Dieses Verfahren muss zwingend auch angewendet werden, wenn zur Umsetzung des Staatsvertrags Verlängerungen der Pisten 28 und 32 ins Auge gefasst werden. Dabei müssen auf Stufe Sachplan die lärmässigen Auswirkungen eines Flugbetriebs mit Pistenverlängerungen bekannt sein. Die Rechtslage in unserem Kanton bedeutet aber auch, dass die nachstehenden Ausführungen unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Kantonsrates bzw. bei einem Referendum der Stimmberechtigten stehen, soweit einzelne Betriebskonzepte Änderungen der Lage und Länge der Pisten voraussetzen. Der Bericht weist auf S. 64 auf die Betriebskonzepte hin, die alternativ zur Verfügung stehen würden, wenn die Einreichung eines Gesuchs für Pistenverlängerungen abgelehnt würde. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass gemäss Flughafengesetz eine Neubeurteilung der Flughafenpolitik notwendig wird, sobald 320 000 Flugbewegungen pro Jahr erreicht werden.

- **Gekröpfter Nordanflug:** Die Flughafenpolitik des Kantons Zürich von 2004 unterstützt die Einführung des gekröpften Nordanflugs als Möglichkeit zu Entlastung der dicht besiedelten Gebiete im Süden des Flughafens während der deutschen Ruhezeiten am Morgen. Diese Ruhezeiten werden durch den Staatsvertrag erweitert. Wir halten somit an der Option zur Einführung eines gekröpften Nordanflugs fest, zumal der Staatsvertrag diese Option ausdrücklich offenlässt.
- **Südstarts geradeaus:** Wir stimmten in unseren bisherigen Stellungnahmen der Möglichkeit von Südstarts geradeaus zur Stabilisierung der Kapazität bei Bise und Nebel zu, insbesondere weil der Zuverlässigkeit und der Qualität des Flughafens Sorge getragen werden muss. Wir halten an dieser Meinung fest. Starts nach Süden geradeaus zur Kapazitätssteigerung lehnen wir demgegenüber nach wie vor kategorisch ab.

#### **Stellungnahme zu den Flugbetriebsvarianten**

Wie erwähnt ist es uns nicht möglich, zu den insgesamt sechs zur Diskussion gestellten Betriebsvarianten detailliert und abschliessend Stellung zu nehmen. Dies wird erst dann möglich sein, wenn die hierfür notwendigen Grundlagen, insbesondere Lärmberechnungen zu den einzelnen Varianten, vorliegen, sich das KKFZ und das Info-Forum dazu geäussert haben und allenfalls eine öffentliche Mitwirkung stattgefunden hat. Wir nehmen deshalb heute nur summarisch Stellung, soweit dies im heutigen Umfeld möglich ist, und beschränken uns darauf, jene Varianten zu verwerfen, die unserer Auffassung nach ausscheiden müssen.



Ein Überblick über die Betriebsvarianten zeigt, dass am Abend an allen Wochentagen kurzfristig ab 20.00 Uhr, längerfristig ab 18.00 Uhr, fast durchgehend der Einsatz des Ostkonzepts vorgesehen ist. Während der morgendlichen Sperrzeiten zwischen 6.00 und 6.30 Uhr (wochentags) bzw. 9.00 Uhr (Wochenenden und deutschen Feiertagen) werden hingegen alle Möglichkeiten geprüft: Ostkonzept, Nordkonzept mit gekröpftem Anflug und Südkonzept.

Der Bericht begründet das Übergewicht des Ostkonzepts im Abendbetrieb damit, dass nur dieses die Kapazität aufweise, um bereits das heutige Verkehrsaufkommen in den Verkehrsspitzen zu bewältigen. Das Südkonzept und das Konzept mit gekröpften Nordanflügen genügen hingegen nicht. Mit anderen Worten würde der Einsatz eines dieser Konzepte zur Folge haben, dass die Verkehrsmenge gegenüber heute eingeschränkt oder häufig Verspätungen in Kauf genommen werden müssten. Diese Haltung wird auf S. 45 und 55 des Berichts durch Angaben zur Kapazität der einzelnen Konzepte und zum Verkehrsaufkommen belegt.

Diese Ausführungen erscheinen plausibel und können auf der Grundlage der kantonalen Flughafenpolitik auch unterstützt werden, zumal nicht nur die Kapazität, sondern auch die Beurteilungskriterien «Lärmauswirkungen» und «Komplexität» für den Einsatz dieses Konzepts sprechen. Auch das Flughafengesetz lässt eine Entwicklung des Flughafens bis zu 320 000 Bewegungen zu. Auf die Variante 5 mit einem einstündigen Einsatz des Südkonzepts zwischen 18 und 19 Uhr ist nicht nur aus diesen Gründen zu verzichten, sondern auch deshalb, weil damit keine wirksame Entlastung der Gebiete im Osten verbunden wäre. Eine gewisse Lastenverteilung findet am Abend schon nur deshalb statt, weil im Durchschnitt 15% der abendlichen Anflüge aus Wettergründen von Süden her erfolgen müssen, wo die Siedlungsdichte deutlich höher als im Osten ist und wo die Wohnbevölkerung aufgrund des Raumordnungskonzepts und der Richtplanvorlage zur Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans noch weiter ansteigen wird.

Aufgrund der Tatsache, dass die Folgen der Ausweitung der Sperrzeiten am Abend unter diesen Umständen zur Hauptsache zulasten der Gebiete im Osten gehen, sind wir der Auffassung, dass die Variante 1, die auch während der morgendlichen Sperrzeiten den Einsatz des Ostkonzepts vorsieht, nicht weiterverfolgt werden soll. Zwar würden die genannten Kriterien diese Variante ebenfalls vorteilhaft erscheinen lassen, doch ist es angemessen, für diese Zeiten eine andere Lösung zu bevorzugen.

Zwischen den Alternativen zum Ostkonzept am Morgen – Südkonzept und gekröpfter Nordanflug – sprechen wir uns klar für Letzteren aus. Aus diesem Grund lehnen wir die Variante 6 mit Südanflügen an allen

Wochentagen ab, sofern diese einen Verzicht auf weitere Anstrengungen zur Einführung des gekröpften Nordanflugs bedeuten würde. Wir sind wie erwähnt vielmehr der Auffassung, dass diese Option mit Nachdruck weiterzuverfolgen ist. Wir sind uns bewusst, dass die Variante 6 im Sinne einer Rückfallebene vorbehalten bleiben muss für den Fall, dass sich der gekröpfte Nordanflug wider Erwarten aus technischen Gründen als nicht machbar herausstellen sollte. Diese Variante darf nur mit dieser klaren Einschränkung weiter berücksichtigt werden.

Der kombinierte Einsatz des gekröpften Nordanflugs zusammen mit dem Südkonzept, wie er in den Varianten 4 und 5 beschrieben ist, erscheint nicht zweckmässig. Wir stimmen der im Bericht vertretenen Auffassung zu, dass es, zumal an Wochenenden und deutschen Feiertagen, nicht angeht, mit diesem Konzeptwechsel in den sensiblen Stunden am frühen Morgen in kurzer Folge weite Kantonsteile zu belasten. Deshalb sind auch diese Varianten nach unserer Meinung nicht weiterzuverfolgen.

Soweit unsere vorläufige Haltung zu den Betriebsvarianten, die nach unserer Auffassung keinen Eingang in den Entwurf des SIL-Objektblatts Flughafen Zürich finden sollen. Unsere abschliessende Stellungnahme behalten wir uns für das Anhörungsverfahren zum Entwurf des SIL-Objektblatts im nächsten Jahr vor.

II. Zustellung einer Kopie der Zuschrift gemäss Dispositiv I an das SIL-Koordinationsgremium und an die Regierungen der Kantone Schaffhausen, Thurgau, St. Gallen, Schwyz, Zug und Aargau.

III. Mitteilung an die Mitglieder des Regierungsrates, die Baudirektion, die Volkswirtschaftsdirektion und an die Kommissionen für Planung und Bau sowie für Energie, Verkehr und Umwelt des Kantonsrates.



Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:

**Husi**