

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

KR-Nr. 289/2003

Sitzung vom 11. Dezember 2003

**1822. Anfrage (Rechtsverletzung durch den Regierungsrat und das
BAZL bei den Südanflugscheiden)**

Kantonsrat Prof. Dr. Richard Hirt, Fällanden, hat am 22. September 2003 folgende Anfrage eingereicht:

Am 22. Mai 2003 hat der Regierungsrat den Südanflügen auf die Piste 34 zugestimmt. Am 24. Juni erfolgte sodann die Genehmigung von Südanflügen durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und die Plangenehmigung des Departements Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) für die Installation eines Instrumentenlandesystems (ILS) auf die Piste 34.

In diesem Zusammenhang erlaube ich mir, die folgenden Fragen zu stellen:

1. Ist dem Regierungsrat bekannt, dass im geltenden behördenverbindlichen Richtplan, der vom Kantonsrat am 31. Januar 1995 festgesetzt wurde, keine An- und Abflugrouten über den weiteren Süden enthalten sind (so genannte Bänder zur groben Darstellung der An- und Abflugrouten)?
2. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass der kantonale Richtplan für die Behörden aller Stufen, also für den Regierungsrat, die Bundesbehörden und die Bundesämter, verbindlich ist?
3. Ist sich der Regierungsrat bewusst, dass er selbst und die Bundesbehörden mit der Zustimmung zu den Südanflügen das Raumplanungsrecht vorsätzlich in rechtlich unzulässiger, ja bedenklicher Weise verletzen?
4. Ist sich der Regierungsrat bewusst, dass für eine Änderung des kantonalen Richtplans die dafür vorgesehenen institutionellen Mittel eingesetzt werden müssten?
5. Toleriert der Regierungsrat, dass sich die Bundesbehörden im Interesse von Unique weiterhin über die geltende behördenverbindliche Raumplanung hinwegsetzen, und was gedenkt er dagegen zu unternehmen?
6. Was gedenkt der Regierungsrat zu unternehmen, damit die rechtswidrigen Entscheide des Regierungsrates und des BAZL rückgängig gemacht werden und die Rechtsstaatlichkeit wiederhergestellt wird?

Begründung:

Sehr viele Einwohnerinnen und Einwohner des Kantons Zürich beklagen sich, dass im Kanton das Raumplanungsrecht zu Gunsten des

privatisierten Flughafens mit Füßen getreten wird. Bundesstellen, Unique und der Regierungsrat täuschen eine notrechtliche Situation vor, um die bedenklichen Rechtsverletzungen zu rechtfertigen. Mit dem Entzug der aufschiebenden Wirkung bei Einsprachen und Beschwerden wird eine Art Notrecht geschaffen, das weder in der Bundesverfassung noch in der Verfassung des Kantons Zürich vorgesehen ist. Die Einwohnerinnen und Einwohner und die Gemeinden werden durch übergeordnete Behörden (Regierungsrat und Bundesämter) in ihren Rechten verletzt und sind gezwungen, den Rechtsweg zu beschreiten, um den rechtsstaatlichen Zustand wiederherzustellen.

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Prof. Dr. Richard Hirt, Fällanden, wird wie folgt beantwortet:

Die Planung des Flughafens Zürich erfolgt im Wesentlichen mit zwei sich ergänzenden Instrumenten: einerseits mit dem Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), der die Belange des Flugbetriebs regelt und durch den Bundesrat festgesetzt wird, und andererseits durch den kantonalen Richtplan, der insbesondere mit den Teilrichtplänen Siedlung und Verkehr die landseitigen Rahmenbedingungen und Vorgaben festhält. Der kantonale Richtplan (KRB vom 31. Januar 1995) enthält in der Karte Verkehr die Luftstrassen im Nahbereich (An- und Abflugwege), die unverändert aus dem «Gesamtplan des Kantons Zürich» (KRB vom 10. Juli 1978) übernommen wurden. Die Festsetzungen sind im Text zum Richtplan wie folgt erläutert: «Die im Richtplan eingezeichneten Bänder geben in sehr grober Weise Auskunft über die verschiedenen An- und Abflugrouten, die sich teilweise überschneiden. Die Eintragungen machen keine Aussagen über Verkehrsaufkommen, Lärm oder Streubereich der tatsächlich geflogenen Flugwege. Die Pisten bestimmen zusammen mit den An- und Abflugrouten die Lage der Lärmzonen und der Sicherheitszonen (Hindernisfreiheit). Die Ergänzung der Lärmschutzverordnung (LSV) mit einem Anhang über die Landesflughäfen wird die Anpassung der rechtskräftigen Lärmzonenpläne bedingen. Aus kantonomer Sicht ist u. a. aus Gründen der Rechtssicherheit darauf hinzuwirken, dass sich die räumlichen Auswirkungen der überarbeiteten Lärmzonenpläne möglichst im Rahmen der bestehenden halten» (S. 108).

Seit dem ersten Quartal 2000 haben sich die Rahmenbedingungen zur technischen Abwicklung des Flugbetriebs insbesondere infolge der Kündigung des Verwaltungsabkommens aus dem Jahre 1984 durch Deutschland, der Ablehnung des in der Folge davon ausgearbeiteten Staatsvertrages sowie des Wirksamwerdens der deutschen Verordnung

grundlegend geändert. Die derzeit praktizierten Anflüge von Süden her sind eine direkte Folge dieser Umstände. Die Zustimmung des Regierungsrates zu Südanflügen auf die Piste 34 sowie zur Installation eines Instrumentenlandesystems (ILS) erfolgte in der Einsicht, dass der Flugbetrieb mangels kurzfristig verfügbarer Alternativen nur so zweckmässig abgewickelt werden kann und dass diese Übergangslösung angesichts der andernfalls drohenden langfristig nicht wieder gutzumachenden wirtschaftlichen Einbussen in Kauf zu nehmen ist. Damit können die für den langfristigen Flugbetrieb geltenden planerischen Vorgaben nicht aus den Angeln gehoben werden. Nach einem entsprechenden Zwischenentscheid der Rekurskommission des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Reko UVEK) sind aber die ausdrücklich als Übergangslösung nötigen Südanflüge in einem rechtsstaatlich korrekten Verfahren zugelassen worden. Ob und welche Änderungen allenfalls bereits kurzfristig an dieser Übergangslösung vorgenommen werden müssen, ist vom Ausgang der hängigen Rechtsmittelverfahren abhängig.

Für die mittel- und langfristige Abwicklung des Flugverkehrs auf dem Flughafen Zürich sind verschiedenste sachliche und politische Umstände massgebend. Zur Klärung der Interessenlagen und zur Evaluation der Handlungsspielräume wird seit Mitte November 2003 ein Mediationsverfahren durchgeführt, von dem sich der Regierungsrat wichtige Impulse für das weitere Vorgehen und für eine Lösung der derzeit völlig blockierten Lage verspricht. In raumplanerischer Hinsicht und zur bestmöglichen Wahrung der Rechtssicherheit ist der Regierungsrat verpflichtet und willens, darauf hinzuwirken, dass sich die räumlichen Auswirkungen eines künftigen definitiven An- und Abflugregimes möglichst im Rahmen der bestehenden Richtplanfestlegungen halten. Wegen der veränderten rechtlichen Ausgangslage nach Inkrafttreten der deutschen Verordnung ist derzeit aber ungewiss, ob und unter welchen Randbedingungen diese richtplanerischen Ziele aufrechterhalten werden können. Im Hinblick auf das Mediationsverfahren ist es zudem nötig, dass alle Beteiligten mit der erforderlichen Offenheit in diesen Prozess eintreten. Auf Grund der Ergebnisse aus dem Mediationsverfahren und weiterer Entscheidungsgrundlagen wie des Projekts RELIEF (Raumentwicklungskonzept für die Flughafenregion und langfristige Infrastruktur-Entwicklung des Flughafens) wird es später Sache der zuständigen Instanzen von Bund und Kanton sein, den SIL und den kantonalen Richtplan wenn nötig an neue Erfordernisse anzupassen. Eine definitive Lösung mit grundlegend neuen Auswirkungen auf Siedlung und Umwelt würde jedenfalls in Form einer entsprechenden Richtplanvorlage vom Kantonsrat zu beschliessen sein.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi