

2338

Antrag des Regierungsrates vom 12. Dezember 2007

4459

**Beschluss des Kantonsrates
über die Volksinitiative «Für eine faire
und ausgewogene Verteilung des Fluglärms um den
Flughafen Zürich (Verteilungsinitiative)»**

(vom

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 12. Dezember 2007,

beschliesst:

I. Die Volksinitiative «Für eine faire und ausgewogene Verteilung des Fluglärms um den Flughafen Zürich (Verteilungsinitiative)» wird abgelehnt.

II. Die Volksinitiative wird den Stimmberechtigten zur Abstimmung unterbreitet.

III. Der Beleuchtende Bericht wird vom Regierungsrat verfasst.

IV. Mitteilung an den Regierungsrat.

Die Initiative hat folgenden Wortlaut:

Das Gesetz über den Flughafen Zürich (Flughafengesetz), dessen § 1 lautet:

«Der Staat fördert den Flughafen Zürich zur Sicherstellung seiner volks- und verkehrswirtschaftlichen Interessen. Er berücksichtigt dabei den Schutz der Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flughafenbetriebes»,

wird wie folgt ergänzt:

§ 1 Abs. 2–4 Flughafengesetz (neu)

Insbesondere ist eine faire und ausgewogene, die Rechtsgleichheit aller Menschen im Umkreis des Flughafens berücksichtigende Verteilung der Flugbewegungen mittels Zeitfenstern und Rotation anzustreben.

Abflüge ab den jeweiligen Abflugpisten sind zu verteilen, indem nach dem Start, sofern flugtechnisch möglich und zulässig, in Richtung Flugdestination zu fliegen ist.

Anflüge sind gemäss historischer Gegebenheiten grundsätzlich von Norden her auf die Pisten 14 oder 16 zu leiten. Die nicht über Deutschland durchzuführenden Anflüge sind, sofern flugtechnisch möglich und zulässig, unter Beachtung von Zeitfenstern und Rotation über schweizerisches Hoheitsgebiet auf die Pisten 14, 28, 32 und 34 zu verteilen.

Begründung:

Vom Flughafen Zürich-Kloten profitieren viele Einwohnerinnen und Einwohner in allen Regionen des Kantons Zürich und der Nachbarkantone. Demzufolge haben auch alle Regionen einen Teil der Lasten des Flughafens zu tragen. Keine Region hat bezüglich Fluglärm Anspruch auf Privilegien und Sonderbehandlung. Und sehr wichtig: Die vorliegende Verteilinitiative hat keinerlei negative oder einschränkende Auswirkungen auf die Wirtschaft.

Weisung

A. Ziel der Initiative

Die Volksinitiative setzt sich für eine «faire und ausgewogene Verteilung» der An- und Abflüge am Flughafen Zürich ein und richtet sich damit grundsätzlich gegen eine Kanalisierung der Flugbewegungen. Diese nach Meinung der Initianten «die Rechtsgleichheit berücksichtigende» Verteilung der Flugbewegungen soll mittels Zeitfenstern und Rotation erreicht werden. Die Abflüge sollen, sofern flugtechnisch möglich und zulässig, möglichst rasch nach dem Start Richtung Destination erfolgen, während die Anflüge gemäss den historischen Gegebenheiten grundsätzlich von Norden auf die Pisten 14 und 16 geleitet werden sollen. Während der ausgedehnten Sperrzeiten über Süd-

deutschland (werktags von 06.00 bis 07.00 Uhr und nach 21.00 Uhr, an Wochenenden und baden-württembergischen Feiertagen von 06.00 bis 09.00 Uhr und nach 20.00 Uhr) sollen die Anflüge, sofern flugtechnisch möglich und zulässig, unter Beachtung von Zeitfenstern und Rotation auf die Pisten 14, 28, 32 und 34 geleitet werden.

Die Initianten argumentieren, dass laut einer Umfrage des kantonalen Gewerbeverbandes eine Mehrheit der Zürcher Bevölkerung eine Verteilung der Flugbewegungen befürwortete. Zudem entstehe der Wirtschaft durch die Umsetzung der Volksinitiative kein Schaden, da der Flughafen im Interesse der Wirtschaft und der Arbeitsplätze massvoll wachsen könne.

Auslöser für die Initiative war die durch Deutschland einseitig erlassene Verordnung zur Benützung des süddeutschen Luftraums (DVO), die zu den deutschen Sperrzeiten zusätzliche Anflüge von Osten auf die Piste 28 und neu Anflüge von Süden auf die Piste 34 nötig machte. Dieses gegenüber früher erheblich veränderte An- und Abflugregime führt dazu, dass während der Sperrzeiten über Süddeutschland die Wohnbevölkerung im Osten des Flughafens vermehrt, jene im Süden neu durch Anflüge belastet wird. Die mit der Initiative verlangte Ergänzung des Zweckartikels des Flughafengesetzes würde im Wesentlichen darauf hinauslaufen, dass der Regierungsrat in geeigneter Weise, sinnigerweise wohl bei den hierfür zuständigen Instanzen (vor allem Flughafen Zürich AG, Skyguide, Bundesamt für Zivilluftfahrt), vorstellig werden müsste, mit der Forderung, den Fluglärm im Sinne der Initiative zu verteilen.

B. Formelles

Eine Initiative ist zu Stande gekommen, wenn sie innert sechs Monaten nach Abschluss ihrer Vorprüfung mit den erforderlichen Unterschriften eingereicht wird (Art. 27 Kantonsverfassung vom 27. Februar 2005, KV, LS 101). Eine zu Stande gekommene Initiative ist gültig, wenn sie die Einheit der Materie wahrt, nicht gegen übergeordnetes Recht verstösst und nicht offensichtlich undurchführbar ist (Art. 28 Abs. 1 KV; zur Gültigkeit siehe auch Art. 127 f. des Gesetzes über die politischen Rechte vom 1. September 2003, GPR, LS 161).

Mit Verfügung vom 30. Mai 2007 hat die Direktion der Justiz und des Innern festgestellt, dass die Volksinitiative «Für eine faire und ausgewogene Verteilung des Fluglärms um den Flughafen Zürich (Verteilungsinitiative)» zu Stande gekommen ist (ABl 2007, 1016). Mit Beschluss vom 15. August 2007 hat der Regierungsrat festgestellt, dass die Volksinitiative rechtmässig ist.

C. Materielles

1. Forderungen der Initiative widersprechen der Flughafenpolitik des Kantons und dem Umweltschutzrecht

Die Initiative erweckt den Anschein, als ob heute die An- und Abflüge am Flughafen Zürich vollständig konzentriert über wenige Gebiete erfolgten. Dies trifft nicht zu. Gemäss dem früheren, bis 2000 geltenden Betriebsregime wurden die Anflüge zur Hauptsache von Norden her auf den Flughafen geleitet, die Abflüge hauptsächlich nach Westen und in geringerem Ausmass nach Süden. Der Osten wurde damals nur durch Anflüge bei bestimmten Wetterlagen (starker Westwind, Bise) und regelmässig durch die nach dem Start von Piste 16 nach Süden durchgeführte Linkskurve belastet.

Dieses Regime wird auch heute noch tagsüber, ausserhalb der deutschen Sperrzeiten, angewendet. Während der deutschen Sperrzeiten erfolgen die Anflüge am frühen Morgen regelmässig von Süden, abends überwiegend von Osten. Das derzeitige Betriebsregime (Januar bis August 2007) ist mit folgender Verteilung verbunden: Gut 70% der Anflüge gelangen von Norden auf die Pisten 14 und 16, knapp 20% von Osten auf die Piste 28 und knapp 10% von Süden auf die Piste 34. Knapp zwei Drittel der Flugzeuge starten Richtung Westen (Piste 28), gut ein Fünftel Richtung Norden (Pisten 32 und 34), gut 10% Richtung Süden (Piste 16) und rund 3% Richtung Osten (Piste 10). Bedingt durch das bestehende Pistensystem, die Topografie in der Umgebung des Flughafens, besondere Wetterlagen und – seit einigen Jahren – durch die Restriktionen zur Benützung des süddeutschen Luftraums geschieht somit bereits heute eine gewisse Verteilung der An- und Abflüge und der damit zusammenhängenden Lärmbelastung.

Das mit der Initiative angestrebte Ziel, die Wohnbevölkerung vor Lärm des Flughafens Zürich zu schützen, ist zu unterstützen. Verkehrsträger verursachen Lärmimmissionen und belasten die Bevölkerung. Dies gilt insbesondere auch für Flugimmissionen, auch wenn von den Immissionen des Strassen- und Schienenverkehrs in der Schweiz mehr Menschen betroffen sind als vom Luftverkehr. Die Aufgabe des Staates, die Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Belastungen zu schützen, ergibt sich aus dem Bundesrecht, aus der Kantonsverfassung und ausdrücklich auch aus dem Flughafengesetz: Gemäss § 1 des Flughafengesetzes (LS 748.1) fördert der Staat den Flughafen Zürich zur Sicherstellung seiner volks- und verkehrswirtschaftlichen Interessen. Dabei hat er den Schutz der Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flughafenbetriebes zu berücksichtigen. Veränderungen am Flugbetrieb, die im Widerspruch zu den umweltschutz-

rechtlichen Vorschriften stehen, sind deshalb bereits heute auf Verfassungs- und Gesetzesebene ausgeschlossen.

Das Umweltschutzrecht legt auch die Grundsätze und Regeln fest, mit denen die Auswirkungen der Verkehrsträger auf die Umwelt zu begrenzen und zu verringern sind. Die Initiative befindet sich im Widerspruch dazu. Das Bundesgericht hat die Rechtslage in einem 2004 gefällten Urteil auf einen kurzen Nenner gebracht: «Indessen steht ausser Frage, dass gemäss den umweltschutzrechtlichen Prinzipien danach zu trachten ist, die Zahl der Anwohner, die von Lärmeinwirkungen über den Immissionsgrenzwerten betroffen werden, möglichst klein zu halten. In diesem Lichte steht das Bestreben, neben den regelmässigen morgendlichen Landungen vermehrt auch abendliche Anflüge über den dicht besiedelten Süden des Flughafens zu leiten, mit dem öffentlichen Interesse in Widerspruch» (Urteil des Bundesgerichts 1A.172/2004 vom 21. September 2004). Im Gegensatz zur Initiative bringt das Bundesgericht die Verteilung der Flugbewegungen keineswegs mit dem Rechtsgleichheitsgebot in Verbindung, im Gegenteil. Das höchste schweizerische Gericht hält vielmehr dafür, dass dem Sinn und Zweck der Umweltschutzgesetzgebung bzw. dem Schutz des Menschen vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen am besten dann nachgelebt wird, wenn die Zahl der Menschen, die am Wohnort von Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes betroffen sind, möglichst klein gehalten wird. Die europäische Richtlinie (EG) Nr. 2002/30 «über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft», die auf Grund der bilateralen Verträge zwischen der Schweiz und der EU auch in der Schweiz Geltung beansprucht, geht vom selben Ansatz aus. Dieses Prinzip des Umweltschutzrechts findet auch im Strassenverkehr seinen Ausdruck: Es würde niemandem in den Sinn kommen, den Verkehr zeitweise von den Hauptstrassen auf die Quartierstrassen umzuleiten, mit dem Argument, dass auch die dortigen Anwohnerinnen und Anwohner vom Strassennetz profitierten und dass durch die Umleitung Rechtsgleichheit hergestellt werde.

Der Lösungsansatz, den die Volksinitiative «Für eine faire und ausgewogene Verteilung des Fluglärms um den Flughafen Zürich» anstrebt, steht nicht nur in klarem Widerspruch zur Umweltschutzgesetzgebung auf nationaler und internationaler Ebene, sondern auch zu der darauf beruhenden Flughafenpolitik des Kantons Zürich (Beschluss des Regierungsrates vom 15. September 2004). Eines der Ziele der kantonalen Flughafenpolitik ist es, die Zahl der von lästigen oder schädlichen Auswirkungen des Fluglärms betroffenen Einwohnerinnen und Einwohner zu begrenzen und zu verringern. Kantons- oder Landesgrenzen sollen dabei keine Rolle spielen; wesentlich sind allein sachbezogene Kriterien. Das Lärmschutzziel gilt es mit einer optima-

len Abstimmung und Kombination von verschiedenen Massnahmen zu erreichen:

- Die Lärmbekämpfung an der Quelle, den Flugzeugen, ist durch Anreize zu fördern, die den grösst- und schnellstmöglichen Einsatz fortschrittlicher Technologien begünstigen.
- Zusammen mit der traditionellen Nordausrichtung des Flughafens werden An- und Abflugwege über Gebieten zusammengefasst, die im Vergleich zu anderen möglichst dünn besiedelt sind, wobei eine enge Abstimmung mit der Raumplanung stattfindet.
- Im Rahmen des laufenden Prozesses zur Erarbeitung des Objektblattes Flughafen Zürich des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) ist ein Betriebskonzept zu entwickeln, das den bestehenden Handlungsspielraum zu Gunsten der Bevölkerung ausschöpft. Dazu sind folgende Faktoren bestmöglich zu kombinieren: An- und Abflugrouten sind über möglichst wenig dicht besiedeltem Gebiet zusammenzufassen; unter Berücksichtigung der traditionellen Nordausrichtung und des langjährigen Betriebskonzeptes sind in den anderen Gebieten tagsüber Ruhezeiten zu gewähren; es ist eine siebenstündige Nachtruhe einzuhalten, und die Anwendung der jeweiligen Betriebsvarianten ist unter Berücksichtigung der Start- und Landezeiten bestmöglich auf die Lärmcharakteristik der verschiedenen Flugzeugtypen abzustimmen. Voraussetzung für die Umsetzung dieser Politik bildet einerseits eine Einigung mit Deutschland darüber, dass der Schutz der Bevölkerung insgesamt, d.h. auf beiden Seiten der Grenze, auf diese Weise besser verwirklicht werden kann als bisher, und andererseits, dass die Pisten technisch und baulich ein zuverlässiges und wetterunabhängiges Betriebskonzept erlauben.
- Bauliche Massnahmen, insbesondere Pistenverlängerungen, haben der Verminderung der Lärmbelastung unter Berücksichtigung der gesamten von Fluglärm betroffenen Bevölkerung zu dienen. Damit diese qualitativen Verbesserungen zu Gunsten der Bevölkerung keine Kapazitätserhöhungen und/oder keine zusätzliche Lärmbelastung bewirken, sind geeignete Vorkehrungen zu treffen.
- An der vom Regierungsrat geforderten siebenstündigen Nachtsperreordnung (23.00, im Verspätungsfall 23.30, bis 6.00 Uhr) ist festzuhalten. Zudem sind Starts des gewerbmässigen Linienverkehrs zwischen 22.00 Uhr und 23.00 Uhr nur dann erlaubt, wenn sie zur Aufrechterhaltung der Drehkreuzfunktion notwendig sind und nachgewiesen wird, dass diese nicht vor 22.00 Uhr durchgeführt werden können.
- Die Raumentwicklung der Flughafenregion ist darauf auszurichten, die Zahl der von lästigem oder schädlichem Fluglärm betroffenen

Einwohnerinnen und Einwohner längerfristig zu verringern und die Rechtssicherheit für den Wohnungsbau in erschlossenen Bauzonen zu gewährleisten.

2. Begründung der Initiative durch die Grundlagen zum SIL-Prozess widerlegt

Die gleichen Stossrichtungen wie der Regierungsrat verfolgt auch der Bund im laufenden Prozess für das SIL-Objektblatt Flughafen Zürich. Die Vorgaben des Bundes für die Erarbeitung und die Bewertung der Flugbetriebskonzepte und die Bildung der Betriebsvarianten schreiben vor, dass die Bestimmungen der Umwelt- und Raumplanungsgesetzgebung einzuhalten sind und dass die Auswirkungen der Betriebsvarianten auf Raum und Umwelt möglichst gering ausfallen sollen.

Die Lärmberechnungen zu den im SIL-Prozess entwickelten Flugbetriebskonzepten¹ haben gezeigt, dass vor allem der Einfluss der Flugrouten auf die Lärmbelastung von ausschlaggebender Bedeutung ist. Zu Vergleichszwecken wurden die Lärmberechnungen bei sämtlichen Flugbetriebskonzepten mit der gleichen Bewegungszahl und dem gleichen Flottenmix durchgeführt. Mit diesem Vorgehen wurde sichergestellt, dass die Ergebnisse der Lärmberechnungen die Unterschiede der Flugrouten unverfälscht darstellen. Die Unterschiede sind markant.

¹ Flugbetriebskonzept bezeichnet einen stabilen Betriebszustand des Flughafens mit Starts und Landungen bei bestimmten meteorologischen Bedingungen (z. B. Nordkonzept mit Landungen von Norden und Starts nach Westen und Süden).

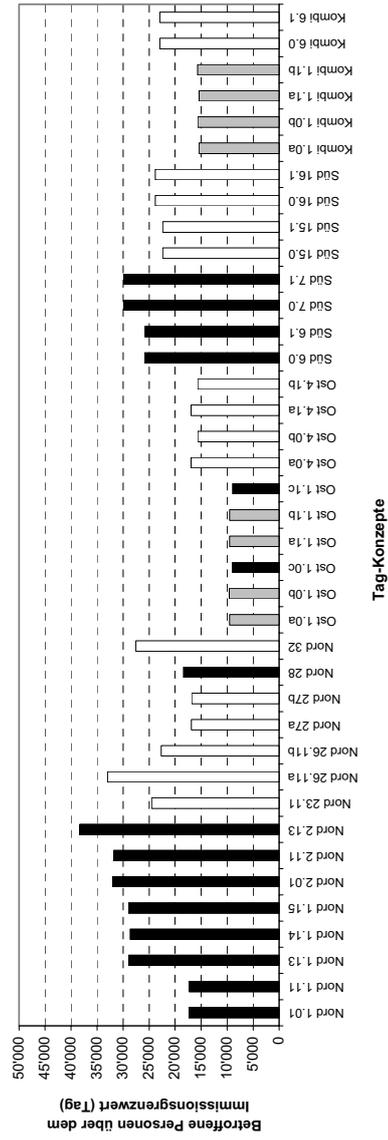


Abbildung 1: Anzahl der Personen, die von Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes (IGW) betroffen sind, bei den Tag-Flugbetriebskonzepten (schwarz: Betriebskonzepte auf dem bestehenden Pistensystem; grau: Betriebskonzepte mit Pistenerlängerungen; weiss: Betriebskonzepte auf einem Parallelpistensystem; «Kombi» steht für koordinierte Landungen)

Diese Unterschiede zeigen sich tendenziell wieder beim Vergleich der Betriebsvarianten² (siehe Abbildung 2). Hier muss jedoch in Rechnung gestellt werden, dass die Lärmberechnungen die unterschiedliche Leistungsfähigkeit der einzelnen Betriebsvarianten berücksichtigen. Damit beeinflussen die jährliche Bewegungszahl, die Flugrouten und der Flottenmix das Ergebnis. Trotzdem ist der Einfluss der Flugrouten bei den Betriebsvarianten, die eine ausgeprägte Hauptanflugrichtung aufweisen, immer noch deutlich sichtbar.

² Betriebsvariante ist eine Kombination von mehreren Flugbetriebskonzepten, um den Flughafen während des ganzen Jahres bei wechselnden Wind- und Sichtverhältnissen und unter Berücksichtigung von politischen Restriktionen (z. B. DVO) zu betreiben.

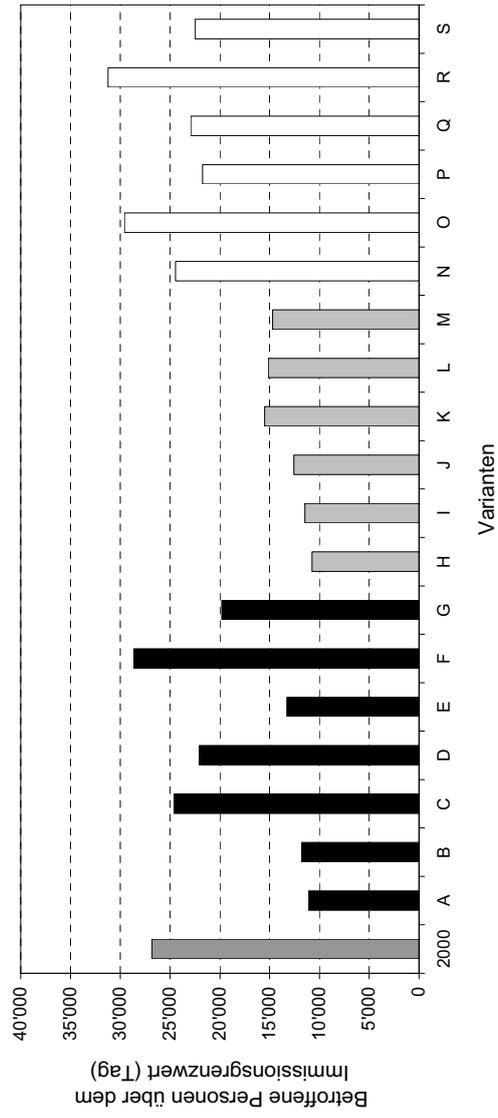


Abbildung 2: Anzahl der von IGW-Überschreitungen betroffenen Personen bei den Tag-Betriebsvarianten (schwarz: Betriebsvarianten auf dem bestehenden Pistersystem; grau: Betriebsvarianten mit Pistenverlängerungen; weiss: Betriebsvarianten basierend auf einem Parallelpistersystem)

Diese Erkenntnisse aus dem SIL-Prozess sind von entscheidender Bedeutung, wenn es darum geht zu bestimmen, mit welchem Konzept die Zahl der an ihrem Wohnort von schädlichem oder lästigem Fluglärm betroffenen Menschen im Sinne des Umweltschutzrechtes und von § 1 des Flughafengesetzes möglichst gering gehalten werden kann. Die Unterlagen zeigen ebenso klar, dass die als eigentliche Verteilvariante konzipierte Variante G das Ziel des Bevölkerungsschutzes verfehlt und damit in einen Widerspruch zum Schutzziel gerät. Noch schlechter schneidet die Variante F ab, bei der die Starts nach Süden von der Piste 16 verteilt werden (links, geradeaus und rechts).

Die Volksinitiative steht nicht nur im Widerspruch zu den umweltrechtlichen Vorgaben, sondern auch zum Volksentscheid vom 25. November 2007 betreffend die Einführung des Zürcher Fluglärm-Index (ZFI), dessen Kernstück der so genannte Richtwert bildet. Dieser definiert eine höchstens zulässige Anzahl durch Fluglärm stark belästigter Personen und ist bei 47 000 festgelegt. Das revidierte Flughafengesetz verlangt, dass die Behörden des Kantons Zürich darauf hinwirken, dass der Richtwert nicht überschritten wird. Sie ergreifen rechtzeitig die in ihrer Kompetenz stehenden Massnahmen und nehmen Einfluss auf die Flughafenbetreiberin und auf den Bund (§ 3 Abs. 4–6 Flughafengesetz). Durch die Annahme der vorliegenden Initiative würde das Gegenteil bewirkt und der Auftrag des Flughafengesetzes verletzt. Im SIL-Prozess wurden die Betriebsvarianten auch bezüglich ihrer Auswirkungen nach den ZFI bewertet. Auch diese Bewertung zeigt, dass die Varianten auf dem bestehenden Pistensystem mit Starts nach Süden geradeaus (Varianten C und F) bzw. die Verteilvariante G schlecht abschneiden und über dem Richtwert von 47 000 stark durch Fluglärm belästigter Personen liegen. Auch wenn die Grundlagen zum SIL einen zukünftigen Planungszustand abbilden, zeigt der relative Vergleich der Varianten, dass die vorliegende Initiative zu einer Erhöhung der stark belästigten Personen führt.

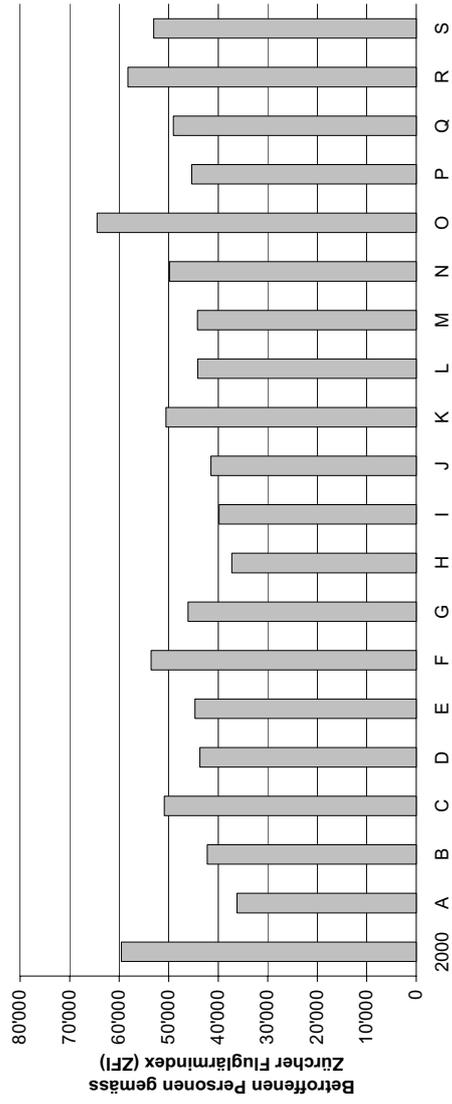


Abbildung 3: Lärmauswirkung der SIL-Betriebsvarianten (nach «Zürcher Fluglärm-Index»)

3. Eine «Verteilung» im Sinne der Initiative ist nicht umsetzbar

Die Initiative spiegelt etwas vor, das selbst im Falle ihrer Annahme nicht oder nur in sehr beschränkter Masse umgesetzt werden könnte. Nachdem sich das schweizerische und das EU-Recht klar für eine Verringerung der Anzahl von schädlicher oder lästiger Fluglärmbelastung betroffenen Personen ausgesprochen haben und nachdem das Bundesgericht die darauf ausgerichtete Praxis bestätigt hat, ist es so gut wie ausgeschlossen, dass der Bund – er allein wäre letztlich dafür zuständig – die von den Initiantinnen und Initianten geforderte Verteilung der Fluglärmbelastung auf alle Regionen gutheissen würde.

Selbst dann, wenn der Bund die Initiative wider Erwarten umsetzen würde, käme dies, entgegen dem Wortlaut der Initiative, nicht einer «fairen und ausgewogenen, die Rechtsgleichheit aller Menschen im Umkreis des Flughafens berücksichtigende Verteilung der Flugbewegungen» gleich, sondern letztlich einer Entlastung der Gebiete des Ostens des Flughafens. Die direkte Führung der Abflüge in Richtung ihrer Destination würde vor allem die Abflüge nach Süden betreffen, die auf solche Weise regelmässig direkt über die dicht besiedelten Gebiete im mittleren Glattal und Teile der Stadt Zürich erfolgen würden; die im SIL-Prozess vorgenommenen Lärmberechnungen zeigen, dass diese Betriebskonzepte die höchste Lärmbelastung zur Folge haben. Die Verteilung der Anflüge würde nach dem Willen der Volksinitiative nur während der deutschen Sperrzeiten (werktags von 06.00 bis 07.00 Uhr und nach 21.00 Uhr, an Wochenenden und baden-württembergischen Feiertagen von 06.00 bis 09.00 Uhr und nach 20.00 Uhr) vorgenommen, nicht jedoch tagsüber ausserhalb der Sperrzeiten. Die für die Sperrzeiten geforderte Pistenbenützung ist aus (sicherheits-)technischen Gründen nur zu einem kleinen Teil möglich und könnte die Vorstellungen der Initiantinnen und Initianten für ein Rotationssystem nicht erfüllen:

- Die Piste 32, die neu für Landungen aus Südosten verwendet werden soll, ist aus Sicherheitsgründen für Landungen nicht geeignet; dies haben die Arbeiten im SIL-Prozess gezeigt. Die Benützung der Piste 32 als Landepiste kommt aus Sicherheitsgründen nicht in Frage.
- Die Piste 28 ist mit ihrer heutigen Länge von 2500 Metern für Landungen von Grossraumflugzeugen ausser bei starkem Westwind ebenfalls weitgehend ungeeignet und steht deshalb erst abends ab 20 Uhr, wenn in der Regel keine Landungen von Grossraumflugzeugen stattfinden, zur Verfügung. Diese Einschränkung würde erst bei einer Verlängerung der Piste 28 wegfallen.

- Der gekröpfte Nordanflug auf die Piste 14 ist wegen der damit verbundenen Kapazitätseinschränkung praktisch auf die erste Betriebsphase des Tages, in der überwiegend Landungen stattfinden, beschränkt.

Somit bestünde die geforderte Verteilung im Ergebnis vor allem darin, dass zu den abendlichen Sperrzeiten vermehrt Anflüge von Süden anstatt von Osten stattfinden müssten. Dies ist schon deshalb abzulehnen, weil eine wesentlich grössere Bevölkerungszahl davon betroffen wäre. Das Bundesgericht hat im erwähnten Urteil diesbezüglich schon klar Stellung genommen.

E. Antrag

Gestützt auf diese Überlegungen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Volksinitiative «Für eine faire und ausgewogene Verteilung des Fluglärms um den Flughafen Zürich (Verteilungsinitiative)» abzulehnen.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin: Der Staatsschreiber:
Fuhrer Husi

Anhang

Flugbetriebsvarianten auf dem bestehenden Pistensystem

Variante A	
Betrieb 2000	<ul style="list-style-type: none"> – Angelehnt an Betrieb 2000 (vor den Einschränkungen durch Deutschland) – Hauptlanderichtung von Norden, Starts nach Westen und Süden (Linkskurve)
Variante B	
Nord gekröpft	<ul style="list-style-type: none"> – Hauptlanderichtung von Norden, Starts nach Westen und Süden (Linkskurve) – Gekröpfter Nordanflug während DVO-Sperrzeiten am Morgen und Abend
Variante C	
Nord mit Starts Süd geradeaus, links und rechts	<ul style="list-style-type: none"> – Betrieb 2000, Starts nach Süden geradeaus, links und rechts
Variante D	
Süd	<ul style="list-style-type: none"> – Hauptlanderichtung von Süden, Starts nach Westen und Norden
Variante E	
vBR	<ul style="list-style-type: none"> – Betrieb nach vorläufigem Betriebsreglement – Während DVO-Sperrzeiten: Südanflüge am Vormittag, Ostanflüge am Abend – Ausserhalb DVO-Sperrzeiten: Betrieb 2000
Variante F	
vBR mit Starts Süd geradeaus, links und rechts	<ul style="list-style-type: none"> – Betrieb nach vorläufigem Betriebsreglement, Starts nach Süden geradeaus, links und rechts
Variante G	
Verteilung	<ul style="list-style-type: none"> – Zu den DVO-Sperrzeiten analog Variante E – Vormittag und früher Nachmittag: Hauptlanderichtung von Norden, Starts nach Westen und Süden (teils mit Linkskurve, teils geradeaus, links und rechts) – Später Nachmittag: Hauptlanderichtung von Süden, Starts nach Westen und Norden – Ab 20 Uhr: Hauptlanderichtung von Osten, Starts hauptsächlich nach Norden

**Flugbetriebsvarianten mit Pistenverlängerungen
(verlängerte Pisten 28 West und 32 Nord)**

Variante H

- | | |
|-----|---|
| Ost | <ul style="list-style-type: none"> – Hauptlanderichtung von Osten, Starts hauptsächlich nach Norden – Wenn Landungen von Osten aus meteorologischen Gründen nicht möglich, Landungen von Norden |
|-----|---|
-

Variante I

- | | |
|---------|--|
| Ost DVO | <ul style="list-style-type: none"> – Hauptlanderichtung von Osten, Starts hauptsächlich nach Norden – Abflugrouten im schweizerischen Luftraum |
|---------|--|
-

Variante J

- | | |
|----------------|---|
| Kombi Nord/Ost | <ul style="list-style-type: none"> – Phasenweise wechselnde Nord- und Ostanflüge – Starts phasenweise nach Westen und Süden (Linkskurve) bzw. Norden – Lande- und Startwellen der Interkontinentalflüge von bzw. nach Norden |
|----------------|---|
-

Variante K

- | | |
|--|---|
| Kombi Nord/Ost
mit Starts Süd
geradeaus,
links und rechts | <ul style="list-style-type: none"> – Phasenweise wechselnde Nord- und Ostanflüge – Starts phasenweise nach Westen und Süden bzw. Norden – Lande- und Startwellen der Interkontinentalflüge von bzw. nach Norden – Starts nach Süden geradeaus, links und rechts |
|--|---|
-

Variante L

- | | |
|---------------------------|--|
| Koordinierte
Landungen | <ul style="list-style-type: none"> – Koordinierte Landungen von Süden und Osten – Starts hauptsächlich nach Norden (inkl. deutscher Luftraum), z. T. nach Westen |
|---------------------------|--|
-

Variante M

- | | |
|-------------------------------|--|
| Koordinierte
Landungen DVO | <ul style="list-style-type: none"> – Koordinierte Landungen von Süden und Osten – Starts hauptsächlich nach Norden (nur Schweizer Luftraum), z. T. nach Westen |
|-------------------------------|--|
-

Flugbetriebsvarianten mit gedrehter Piste 14/32

Variante N

Nord mit Weststarts – Landungen von Norden, Starts nach Westen und Südosten
mit gedrehter
Piste 14/32

Variante O

Nord mit gedrehter – Durchgangsbetrieb: Landungen von Norden, Starts nach Süden
Piste 14/32

Variante P

Kombi Nord/Ost – Phasenweise wechselnde Nord- und Ostanflüge
mit gedrehter – Starts nach Westen und Südosten bzw. Norden
Piste 14/32 – Lande- und Startwellen der Interkontinentalflüge von bzw.
nach Norden

Variante Q

Kombi Nord/Ost DVO – Phasenweise wechselnde Nord- und Ostanflüge
mit gedrehter – Starts nach Westen und Südosten bzw. Norden
Piste 14/32

Variante R

Süd mit gedrehter – Durchgangsbetrieb: Landungen von Süden, Starts nach Norden
Piste 14/32

Variante S

vBR mit gedrehter – Ausserhalb DVO-Sperrzeiten hauptsächlich Landungen
Piste 14/32 von Norden, Starts nach Westen und Südosten
– Während DVO-Sperrzeiten hauptsächlich Landungen von Süden,
Starts nach Norden
