

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom

30.08.00

GR Nr. 2000/279

1442. Interpellation von Niklaus Scherr und 7 Mitunterzeichnenden betreffend neue Abflugrouten, Lärmgrenzwerte und Änderungen des Flughafen-Betriebsreglements. Am 14. Juni 2000 reichten Gemeinderat Niklaus Scherr (AL) und 7 Mitunterzeichnende folgende Interpellation GR Nr. 2000/279 ein:

Im Zusammenhang mit den aktuellen Auseinandersetzungen um neue - temporäre und definitive - Abflugrouten, Lärmgrenzwerte und Änderungen des Flughafen-Betriebsreglements bitte ich den Stadtrat um Beantwortung folgender Fragen:

- 1 Hat der Stadtrat sich mittels Einsprache gegen das geänderte Abflugregime während der Pisten-sperrung zur Wehr gesetzt? Wenn nein: warum nicht?
- 2 Zurzeit ist eine Änderung des Betriebsreglements hängig, mit der vermehrt Flüge zwischen 21.00 und 22.00 Uhr zugelassen werden sollen. Hat der Stadtrat dagegen Einsprache erhoben? Wenn nein: warum nicht?

Wie viele städtische Wohnungen sind schätzungsweise vom zusätzlichen Fluglärm während der Monate Juni-August betroffen? Ist der Stadtrat bereit, den Mieterinnen und Mietern in den betroffenen Liegenschaften in Oerlikon, Seebach und Schwamendingen für die Lärmbelastung während der drei Sommermonate eine angemessene Mietreduktion zu gewähren?

- 4 Hat der Stadtrat für den durch zusätzlichen Fluglärm während der Sommermonate resultierenden Minderwert der betroffenen Liegenschaften auf Stadtgebiet beim Kanton bzw. beim Flughafen Entschädigung gefordert oder gedenkt er dies zu tun? Wenn nein: warum nicht?
- 5 Wie weit sind Schulhäuser in Zürich-Nord vom Zusatz-Fluglärm tangiert? Was für Massnahmen hat der Stadtrat hierzu vorgesehen?
- 6 Seit dem 29. Mai bis heute sind die Messstellen Unterstrass und Zürich-Affoltern noch nie in Betrieb genommen worden. Wer entscheidet über die Inbetriebnahme der mobilen Stellen auf Stadtgebiet? Wird der Stadtrat dafür sorgen, dass vor allem die Messstation Affoltern umgehend in Betrieb genommen wird, da in diesem Quartier massiv höhere Lärmbelastungen registriert werden? Ist er bereit, dafür zu sorgen, dass die städtischen Messstellen noch einige Tage nach Abschluss des Übergangsregimes betrieben werden, um Vergleichsergebnisse zu erhalten?

In welchen Gemeinden besitzt die Stadt Liegenschaften, die aktuell oder perspektivisch vom Fluglärm betroffen sind? Hat der Stadtrat innert der Verwirkungsfrist von Ende Juni 2000 vorsorglich beim Kanton Entschädigungsgesuche wegen allfälligem Minderwert gestellt? Wenn nein: warum nicht? Wie präsentiert sich die Situation insbesondere für den städtischen Grundbesitz im Oberhauserried in Opfikon?

- 8 Wie beurteilt der Stadtrat die vom Bundesrat verabschiedeten Grenzwerte für den Fluglärm? Ist er nicht auch der Meinung, die Werte seien viel zu tief angesetzt, um die Wohnbevölkerung wirksam zu schützen? Hat er sich dazu vernehmen lassen? Wenn ja: wie? Wenn nein: warum nicht? Was kann und gedenkt er zu unternehmen, um eine Korrektur herbeizuführen? Ist er willens, als Eigentümer von betroffenen Liegenschaften einen Pilotprozess auf Entschädigung zu führen, um vorfrageweise abklären zu lassen, ob die neuen Lärmgrenzwerte mit Verfassung und Umweltgesetz vereinbar sind?
- 9 Was tut der Stadtrat, um betroffene Hausbesitzer in ihren berechtigten Entschädigungsforderungen zu unterstützen?

10. Hat der Stadtrat ein strategisches Konzept für die weitere Entwicklung des Flughafens? Wie stellt er sich insbesondere zur Forderung, die Gesamtzahl der Flugbewegungen verbindlich zu plafonieren, ehe über eine Neuverteilung des Fluglärms entschieden wird? Wie beurteilt er das vom Genfer Flughafendirektor angeregte Projekt, die drei Landesflughäfen Genf, Basel und Zürich zu einem schnellbahnvernetzten Hub zu verbinden?

Wieviel Prozent der Aktien der Flughafen AG hält die Stadt derzeit? Trifft es zu, dass sie der zweitgrösste Aktionär ist? Was für Interessen nimmt Stadtrat Ledergerber im Flughafen-Verwaltungsrat wahr? Hat er sich für oder gegen die von der Flughafen Zürich AG geforderte Verwässerung der Lärmschutzgrenzwerte, für oder gegen die beiden anstehenden Änderungen des Betriebsreglements (geändertes Abflugregime Juni-August, Zulassung zusätzlicher Flüge zwischen 21.00 und 22.00 Uhr) ausgesprochen? Werden wichtige Entscheide der Flughafen AG vorgängig im Stadtrat diskutiert und der städtische Vertreter entsprechend instruiert? Gedenkt die Stadt beim kommenden Börsengang Aktien abzustossen?

12. Ist der Stadtrat bereit, angesichts der neuen Situation seine Haltung zu überprüfen und einen Beitritt zum Schutzverband, der von der Bevölkerung in Zürich Nord aktiv gewünscht wird, erneut zu befürworten?

Auf den Antrag des Vorstehers des Gesundheits- und Umweltdepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Die Entwicklung des Flughafens Zürich in den letzten Jahren und in Zukunft bewegt sich im Spannungsfeld verschiedener wichtiger öffentlicher Interessen. Einerseits sind es die Interessen an einer gesunden Wirtschaft. Insbesondere die international tätigen Firmen sind, wollen sie erfolgreich sein, auf einen mit der ganzen Welt gut verbundenen Flughafen angewiesen. Andererseits sind es die Interessen der Bevölkerung rund um den Flughafen, die von den Immissionen eines derartigen, stark im Siedlungsgebiet eingegliederten Verkehrszentrums in unterschiedlichem Ausmass betroffen sind, andererseits aber auch im Hinblick auf eigene Flüge und Arbeitsplätze davon profitieren. Beide Seiten - Wirtschaft und Bevölkerung - haben ein Anrecht, mit ihren Interessen ernst genommen zu werden.

Was den Gestaltungsbereich des Stadtrates betrifft, muss zwischen der Entscheidungsebene und der Ebene der politischen Einflussnahme unterschieden werden. Der Stadtrat hat in bezug auf die Entwicklung des Flughafens keine Entscheidungskompetenzen. Er kann im Rahmen von Vernehmlassungen zu den Vorlagen des Bundes oder des Kantons Stellung nehmen und als ultimo ratio Rechtsmittel ergreifen. Daneben bestehen Gefässe wie der Verwaltungsrat der Unique Zurich Airport AG und der Runde Tisch der Volkswirtschaftsdirektion, in denen Vertreter des Stadtrates Einsitz haben und den Einfluss der Stadt geltend machen. Der Stadtrat will, wo immer möglich, die relevanten Entscheidungen mitgestalten und setzt dabei prioritär auf seinen Einfluss in den erwähnten Gremien und auf informelle Kontakte. Der Stadtrat ist bemüht, zum Ausgleich der unterschiedlichen Interessen beizutragen. Er sieht es als seine Aufgabe an, dort die Interessen der Bevölkerung wahrzunehmen, wo wie im Verwaltungsrat der Unique Airport die wirtschaftlichen Interessen dominieren. Andererseits will er auch bei der Bevölkerung Verständnis für die Anliegen des Flughafens schaffen. In diesem Zusammenhang sind der Antrag des Stadtrates für die Mitgliedschaft im Schutzverband und der Einsatz für eine stärkere Vertretung der Stadt in der Flughafen AG zu sehen.

Die stadträtliche Politik zum Flughafen folgt folgenden weiteren Grundsätzen:

1995 hat der Stadtrat positiv zur 5. Ausbaustufe Stellung genommen und diese Haltung vertritt er auch heute noch. Die Gründe für diese positive Haltung liegen im Bekenntnis zur Internationalität des Flughafens und in der Notwendigkeit eines Flughafens, der für die neue Flugzeuggeneration angelegt ist. Der

Stadtrat ist für eine schnelle Realisierung des Ausbaus und hat aus diesem Grund kein Rechtsmittel gegen die Baukonzession Dock Midfield - das Kernstück des Ausbaus - ergriffen.

Der Stadtrat anerkennt die Ausrichtung des Flughafens Zürich als Hub. Aus ökologischen und ökonomischen Gründen vertritt der Stadtrat die Ansicht, dass im Bereich der Kurz- und Mittelstrecken eine Verlegung auf die Schiene unabdingbar ist. Die Hub-Funktion kann auch noch wahrgenommen werden, wenn der Flughafen für kurze und mittlere Strecken mit dem Zug erreicht wird. Auch die längerfristige Perspektive des Flughafens weist in diese Richtung. Das Wachstum ist nicht unbegrenzt und neue Lösungen werden geprüft werden müssen. Die Vernetzung der Flughäfen innerhalb der Schweiz kann noch verbessert werden. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass wichtige, konkurrenzfähige Bahninfrastrukturen erst noch geschaffen werden müssen. In diesem Sinne begrüsst und unterstützt der Stadtrat auch die Idee der Swissmetro, welche künftig die Schweizer Städte zu Nachbarn machen will. Eine schnelle Verbindung zwischen den Flughäfen Basel und Zürich würde beispielsweise einen Betrieb der beiden Anlagen im Verbund ermöglichen. Damit ist nicht nur dem Wirtschaftsstandort Zürich, sondern vor allem dem Wirtschaftsstandort Schweiz gedient.

Der Stadtrat ist der Ansicht, dass die Lärmgrenzwerte für die Landesflughäfen zu hoch angesetzt sind und der Schutz der Bevölkerung höher gewichtet werden muss. Auch der Flughafen selber würde längerfristig von tieferen Grenzwerten profitieren, da ihm nur so der nötige Entwicklungsraum überhaupt zur Verfügung gestellt werden kann. Mit hohen Grenzwerten werden Bauten in grosser Nähe zum Flughafen möglich, was langfristig die Entwicklung des Flughafens hindert.

Der Stadtrat setzt sich innerhalb der Unique Airport Zürich AG dafür ein, dass Entschädigungszahlungen, sei es für Schallschutzmassnahmen oder für materielle Enteignungen innerhalb des engeren Flughafenbereichs von den Flughafenverantwortlichen grosszügig und angelehnt an die von der Expertenkommission vorgeschlagenen Grenzwerte ausgerichtet werden. Allerdings wird das Stadtgebiet bei den heutigen An- und Abflugverfahren kaum von derartigen Entschädigungen profitieren.

Der Stadtrat wendet sich insbesondere gegen die sogenannte Demokratisierung des Fluglärms. Auch darf die Verteilung des Flugverkehrs nicht lediglich den Bedürfnissen des Flughafens folgen. Sie hat vielmehr Rücksicht zu nehmen auf die Bevölkerungsdichte. Der Anzahl der Lärmbetroffenen ist hohes Gewicht beizumessen. Auch Sicherheitsgründe gebieten - und das zeigen die jüngsten Ereignisse an Flughäfen in aller Deutlichkeit - dass das Überfliegen dichtbesiedelter Gebiete wie diejenigen im Süden des Flughafens so weit wie möglich zu vermeiden ist. Der Right Turn mit Abflug über die südlichen Gemeinden, wie er während der temporären Pistenschliessung diesen Sommer zum Einsatz kam, ist für den Stadtrat nur in Kombination mit einer Verlängerung der Piste 16 diskutabel.

In Bezug auf die Nachtruheordnung hat sich der Stadtrat immer für die Ausdehnung der Nachtruhe ausgesprochen und diese Haltung auch am Runden Tisch vertreten.

Treffen die Prognosen über den zu erwartenden Flugverkehr ein, wird der Fluglärm über der Stadt Zürich unweigerlich zunehmen. Die Kapazität des Flughafens soll nicht bis an ihre Grenzen genutzt werden, sondern es ist eine optimale Nutzung anzustreben. Optimal heisst, dass die Entwicklung des Flugverkehrs nicht nur in eine wirtschaftlich interessante, sondern in eine für alle beteiligten Interessen sinnvolle Richtung gesteuert werden soll. Mit betrieblichen Massnahmen, wie zum Beispiel einer flexiblen Pistenbenutzung, ist sicherzustellen, dass es für die Lärmbetroffenen lärmfreie Zeitfenster am Tag und eine

angemessene Nachtruhe gibt. Der Stadtrat geht davon aus, dass die Realisierung lärmfreier Zeitfenster in einem limitierten Umfang ohne Kapazitätseinbussen möglich ist. Realisiert werden kann dies, indem ein Pistenende zu bestimmten Zeiten zu Lasten der anderen Pistenenden für Abflüge gesperrt wird, ähnlich der bereits heute geltenden Regel, wonach nur bis 21.00 Uhr nach Süden abgeflogen werden darf. Lärmtechnische Verbesserungen im Flugverkehr sollen nicht einfach in Mehrverkehr umgelagert werden, sondern anteilmässig der Bevölkerung zugute kommen.

Der Stadtrat hat sich immer wieder im oben dargelegten Sinne geäußert. So hat er unter anderem Stellung genommen zum Sachplan Infrastruktur Luftfahrt, zum Rahmenkonzessionsgesuch für die 5. Ausbautappe und zum Baukonzessionsgesuch für das Dock Midfield. Der Vorsteher des Gesundheits- und Umweltdepartements hat sich zudem zu den Lärmgrenzwerten für Landesflughäfen vernehmen lassen und vertritt die Stadt am Runden Tisch der Volkswirtschaftsdirektion, dem Konsultativgremium des Kantons in Flughafenfragen. Der Vorsteher des Hochbaudepartements seinerseits vertritt die Stadt im Verwaltungsrat der Flughafen AG. Der Stadtrat strebt an, auf verschiedensten Ebenen den Interessen der Stadt Gehör zu verschaffen und den Ausbau des Flughafens mitzugestalten.

Zu Frage 1: Der Stadtrat hat auf die Einreichung eines Rechtsmittels gegen das temporär geänderte Abflugregime verzichtet. Mit seinem grundsätzlichen Ja zum Ausbau des Flughafens, akzeptierte der Stadtrat auch die damit einhergehenden Beeinträchtigungen. Das Pistenregime während der zweimonatigen Sperrung der Piste 10 bis 28 aufgrund der Bauarbeiten für die 5. Ausbautappe wurde im Rahmen des Runden Tisches der Volkswirtschaftsdirektion ausgehandelt und damit von der Stadt mitgetragen. Die zweimonatige Mehrbelastung gewisser Gebiete der Stadt Zürich - insbesondere von Zürich Nord - ist in Kauf genommen worden. Eine nachträgliche Einsprache gegen die Pistensperrung und das geänderte Abflugregime war deshalb nicht vorgesehen, und hätte auch nicht die gewünschte Wirkung gehabt, da ein allfälliges Rechtsmittelverfahren höchstens kurz vor der Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes Wirkung gezeigt hätte, wie das Beispiel Opfikon-Glattbrugg zeigte.

Zu Frage 2: Der Stadtrat hat auch auf eine Einsprache gegen die Änderung des Betriebsreglements verzichtet, da die Massnahme inhaltlich unbestritten war. Der Vorsteher des Gesundheits- und Umweltdepartements als Vertreter der Stadt am Runden Tisch hat sich aber in der vorgängigen Diskussion dafür eingesetzt, dass die Nachtflugordnung nicht in separaten Tranchen behandelt wird, sondern zusammen mit dem neuen Betriebsreglement im grösseren Rahmen beurteilt wird. Der Runde Tisch hat sich dieser Haltung in seiner Empfehlung an den Regierungsrat angeschlossen. Der Regierungsrat hat dem Antrag nicht entsprochen.

Zu Frage 3: Die Stadt (deren Stiftungen eingeschlossen), besitzt in diesen Quartieren rund 2600 Wohnungen. Diese sind von den vorübergehend geänderten Flugrouten in unterschiedlichem Mass oder gar nicht betroffen. In Anbetracht der Tatsache, dass städtische Liegenschaften nicht im Hauptbelastungsgebiet liegen, dass die erhöhte Belastung nur eine temporäre ist und die bisherige gerichtliche Praxis kaum Aussicht auf Entschädigungen verspricht, hat der Stadtrat auf eine Mietzinsreduktionen verzichtet. Auch der Schweizerische Verband für Wohnungswesen und der Hauseigentümergebund Zürich haben ihren Mitgliedern empfohlen, allfällige Begehren um Mietzinsreduktion abzulehnen, da ihrer Ansicht nach kein derartiger Anspruch besteht. Im Übrigen sind bei der Liegenschaftenverwaltung nur von sehr wenigen Mieterinnen/Mieter sowie in genereller Weise von einem Siedlungsverein Gesuche um vorübergehende Reduktion des Mietzinses gestellt worden.

Das Entgegenkommen des Kantons, Mietzinsreduktionen zu gewähren, bezog sich auf wenige stark exponierte Liegenschaften in Opfikon-Glattbrugg und kann

nicht als Präjudiz gewertet werden Die Stadt Zürich besitzt keine solch stark exponierten Wohnliegenschaften.

Zu Frage 4: Die Liegenschaftenverwaltung hat bisher noch kein solches Begehren gestellt, da es sich nur um eine vorübergehende Belastung handelt. Zurzeit kann offen bleiben, ob unter anderen Umständen ein solches Begehren notwendig wird.

Zu Frage 5: Die betroffenen Schulpflegen beurteilten die Auswirkungen der temporären Änderungen im Betrieb des Flughafens auf die Schulhäuser in Zürich Nord aus vielerlei Gründen als nicht in hohem Masse gravierend. Zu dieser Einschätzung beigetragen hat zweifellos die von Anfang an bekannt gemachte zeitliche Limitierung der immissionsrelevanten Änderungen. Die zeitliche Eingrenzung der Massnahmen der Flughafendirektion machte den Schulen zudem klar, dass auf Ende der Sommerpause wieder ein Schulbetrieb ohne unübliche Immissionen möglich sein würde. Dies ist nun glücklicherweise auch der Fall. Auch der Umstand, dass sich ein Teil der zusätzlichen Immissionen in der Schulferienzeit abspielte, mag dazu beigetragen haben, dass keine namhaften Klagen in der Schule über übermässige Lärmbelastungen laut wurden. Zudem konnte mit der Flughafendirektion vereinbart werden, dass temporär übermässige Belastungen gemeldet werden könnten. Die Flughafendirektion erklärte sich bereit, in solchen Situationen die Aufwendungen für schulische Entlastungen mitzufinanzieren. In einzelnen Fällen ist es in diesem Zusammenhang zu Verschiebungen von Klassenlagern, Projektwochen und Schulreisen gekommen. Diese wurden in die immissionsreiche Zeit verlegt, obwohl die betreffenden Veranstaltungen ursprünglich allenfalls zu einem anderen Zeitpunkt geplant gewesen waren.

Zu Frage 6: Die Abteilung Lärmschutz des Amtes für Gesundheit und Umwelt führt seit vielen Jahren in den Stadtquartieren Affoltern, Höngg, Saatlen und Seebach und seit 1997 auch in Unterstrass Fluglärmmessungen durch. Aufgrund der instrumentellen Ausrüstung ist es aber nur möglich, an jeweils zwei Standorten gleichzeitig zu messen. Die Reihenfolge der Messungen an diesen 5 Messstellen wurde im Hinblick auf die dreimonatige Sperrung der Piste 28 so festgelegt, dass diejenigen Orte, bei denen die grössten Lärmzunahmen vermutet werden, zuerst bemessen wurden. Der Messablauf wurde wie folgt festgelegt:

Saatlen	vom 29. Mai bis 23. Juni
Seebach	vom 29. Mai bis 19. Juli
Nordheim	vom 23. Juni bis 24. Juli
Affoltern	vom 19. Juli bis 28. Juli
Hirzenbach	vom 24. Juli bis 11. August
Höngg	vom 28. Juli bis 7. August

Die Messstelle in Affoltern war somit während 10 Tagen in Betrieb

Da das provisorische Abflugverfahren früher als geplant wieder aufgehoben wurde, konnte in Höngg nur während einer kurzen Zeit gemessen werden. Die Messungen in Hirzenbach werden aber über die Dauer des provisorischen Abflugverfahrens hinausgeführt, da hier noch Daten über den normalen Zustand gesammelt werden müssen. Eine Weiterführung der Messungen an den anderen Standorten ist nicht nötig, da aus den letztjährigen Messkampagnen genügend Daten vorliegen, um Vergleichsbeobachtungen (Vorher-Nachher) vorzunehmen.

Zu Frage 7: Infolge der vorübergehenden Änderung der Abflugrouten sind aktuell mehr oder andere Gemeinden als bisher vom Fluglärm betroffen. Wie sich die Immissionsbelastung in Zukunft entwickeln wird, ist zurzeit schwierig vorauszusagen. Das bisherige Abkommen mit Deutschland über die Überfliegung deutschen Gebiets ist gekündigt worden. Zudem stehen die Übertragung der Betriebskonzes-

sion sowie die Ausarbeitung eines neuen Betriebsreglements bevor. Es ist daher keine Aussagen darüber möglich, welche Gemeinden künftig wie stark vom Fluglärm betroffen sein werden. Auch die Aussagen im Umweltverträglichkeitsbericht zur 5. Ausbautetappe müssen als überholt angesehen werden.

Die Stadt verfügt neben dem umfangreichen Grundbesitz in Zürich in folgenden Gemeinden in der Umgebung des Flughafens über Liegenschaften:

Bezirk Bülach	Bezirk Dielsdorf	Bezirk Uster
Bülach	Dielsdorf	Dübendorf
Dietlikon	Niederhasli	Fällanden
Opfikon	Otelfingen	Mönchaltorf
Wallisellen	Regensdorf	Volketswil
	Rümlang	

Ausserhalb der Stadt handelt es sich sowohl um Land im Finanzvermögen als auch um Liegenschaften, welche dem städtischen Verwaltungsvermögen zugeordnet sind. Es sind nur einzelne bewohnte Gebäude (ursprünglich landwirtschaftlich genutzte Bauten) vorhanden, der grössere Teil ist unüberbautes Land (teilweise Landwirtschaftsgebiet, teilweise Bauland, davon hauptsächlich Industrie- und Gewerbebezonen, aber auch einige Parzellen in Wohnzonen).

Für das Land im Oberhauserriet in Opfikon hat die Stadt vorsorglich durch eine Fachperson innert Frist ein Entschädigungsbegehren stellen lassen. Beim übrigen Liegenschaftenbesitz sind nach Einschätzung der Fachleute die Voraussetzungen für eine Entschädigung aufgrund von Gesetzgebung und Rechtsprechung nicht gegeben. Die fristgerechte Eingabe diene in erster Linie der Unterbrechung der Verjährung. Angesichts der ungewissen Rechtslage ist die weitere Entwicklung offen.

Zu Frage 8: Das Gesundheits- und Umweltdepartement hat mit Datum vom 1. September 1999 zuhanden des Bundesamtes für Umwelt, Wald und Landschaft BUWAL zu den Belastungsgrenzwerten für den Lärm der Landesflughäfen (Revision der Lärmschutzverordnung LSV und der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt VIL) Stellung genommen. Dabei wurde die Höhe der vorgesehenen Belastungsgrenzwerte kritisiert und beantragt, dass das Grenzwertschema der Eidg. Kommission für die Beurteilung von Lärm-Immissionsgrenzwerten übernommen wird. Aus gesundheitspolitischer Sicht wurden höhere Grenzwerte abgelehnt, da sie eine Privilegierung des Fluglärms gegenüber anderen Lärmarten bedeuten und den betroffenen Menschen den ihnen zustehenden Schutz versagen.

Eine nachträgliche Einflussnahme auf die geänderte Lärmschutzverordnung kann höchstens noch über den Rechtsweg geschehen. Das bereits von mehreren Parteien angerufene Bundesgericht im Verfahren um die Baukonzession des Docks Midfield könnte die geänderte LSV als bundesrechtswidrig qualifizieren und damit eine Änderung der Grenzwerte in die Wege leiten. Das Gesundheits- und Umweltdepartement hat wegen der durch die hohen Grenzwerte veränderten rechtlichen Situation versucht, sich in das laufende Verfahren einzuschalten. Das Bundesgericht hat aber das Gesuch um Beiladung abgewiesen. Die Frage der Verfassungskonformität der Lärmgrenzwerte ist aber vor Bundesgericht von anderen Parteien gestellt worden, weshalb die Notwendigkeit eines städtischen Musterprozesses zu dieser Frage entfällt.

Für das Land im Oberhauserriet wurde vorsorglich ein Entschädigungsbegehren eingereicht. Wie weit dies gerichtlich durchgesetzt werden kann und wird, muss zurzeit offen bleiben.

Zu Frage 9: Betroffene HauseigentümerInnen müssen Entschädigungsforderungen für den Minderwert von Liegenschaften selber stellen. Der Stadtrat kann hier

keine Unterstützung anbieten. Es ist aber davon auszugehen, dass eine Entschädigung höchstens dann geschuldet ist, wenn die massgeblichen Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Auf Stadtgebiet war dies bis zur temporären Pisten-schliessung nicht der Fall. Auch während des Ausnahmeregimes sind aufgrund der vorliegenden, provisorischen Messresultate kaum Grenzwertüberschreitungen zu erwarten. Sobald die Messresultate definitiv ausgewertet sind, werden diese publik gemacht. Auch werden die Messungen an den bekannten Stationen im gewohn-ten Rahmen weitergeführt (Ausnahme Hirzenbach, wo zurzeit weitergemessen wird) und die Resultate der Öffentlichkeit kommuniziert. Die Ergebnisse der Messun-gen bis und mit 1998 liegen in Berichtsform vor und können beim Amt für Gesund-heit und Umwelt (ab Oktober Umwelt und Gesundheitsschutz Zürich) angefordert werden. Die Stadt trägt damit im Rahmen ihrer Möglichkeiten dazu bei, die Transparenz rund um die Thematik der Lärmimmissionen durch den Flughafen zu erhöhen. Dies kommt auch den Liegenschaftsbesitzerinnen und -besitzern zugute.

Zu Frage 10: Der Stadtrat hat sich in seinen Äusserungen immer wieder auf den Standpunkt gestellt, dass die Kapazität des Flughafens nicht maximal, sondern optimal ausgelegt werden soll. Dabei darf auch die Frage der Begrenzung der Bewegungen nicht tabu sein, sondern soll seriös geprüft werden. Zudem sind weitere, weniger einschneidende Möglichkeiten zu prüfen, beispielsweise be-triebliche Beschränkungen bei der Benutzung von An- und Abflugrouten, ein ausgedehnteres Nachtflugverbot und bewegungsfreie Zeitfenster. Das Instrument des "Lärmkorsetts", sofern es sich einzig auf die Begrenzung des Lärmvolumens beschränkt, ist demgegenüber nur wenig tauglich, wie der Fall des Flughafens Lugano zeigt. Ein Lärmkorsett kann dazu führen, dass dank verbesserter techni-scher Möglichkeiten zwar innerhalb der Begrenzungen geflogen wird, dass aber anzahlmässig sehr viel mehr Bewegungen möglich sind. Damit ist den Interessen der Bevölkerung wenig gedient. Zusätzlich zu einem "Lärmkorsett" müsste auch eine Begrenzung der Bewegungszahlen geprüft werden.

Zu Frage 11: Die Stadt besitzt rund 5 Prozent der Aktien der Flughafen AG. Die in der Interpellation genannten Geschäfte sind von der Flughafendirektion respektive vom Kanton als Halter geführt worden und waren keine Verwaltungsratsgeschäfte der neuen AG.

Die Stadt hat einen Verwaltungsratssitz in der neuen AG angestrebt, um dort die Interessen der Bevölkerung und der Wirtschaft in der Stadt Zürich zu vertreten. In der Regel werden im Stadtrat die Geschäfte des Verwaltungsrates nicht vorbesprochen. Der Stadtrat behält sich jedoch vor, sich bei wichtigen anstehenden Entscheidungen vorgängig informieren zu lassen und seinen Vertre-ter im Verwaltungsrat mit Instruktionen zu versehen.

Ein Abstossen der Aktien steht nicht zur Diskussion und würde die Einflussmög-lichkeiten der Stadt Zürich auf die Flughafenentwicklung nur negativ beeinflus-sen.

Zu Frage 12: Der Beitritt der Stadt Zürich zum Schutzverband wurde vom Stadt-rat bereits einmal vorgeschlagen. Er fand in der gemeinderätlichen Kommission nicht die nötige Unterstützung, sogar von einzelnen Vertretern von Zürich Nord nicht. Der Stadtrat hat sich aber beim Rückzug der Vorlage vorbehalten, den Beitritt erneut zu prüfen, falls die Situation es erfordert. Ein hängiges Postulat und eine entsprechende Einzelinitiative ermöglichen es nun dem Gemein-derat, zur Opportunität eines Schutzverbandbeitritts Stellung zu beziehen. Wenn ein Antrag auf Beitritt zum Schutzverband von einer breiten Mehrheit getragen würde, würde der Stadtrat umgehend erneut entsprechend Antrag stellen.

Mitteilung an den Stadtpräsidenten, den Vorsteher des Gesundheits- und Umwelt-departements, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, das AGU und den Gemeinderat.