

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 3. Dezember 2008

1893. Bericht «Der Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) im Jahr 2007»

1. Ausgangslage

Am 25. November 2007 verwarfen die Stimmberechtigten des Kantons Zürich die Volksinitiative «Für eine realistische Flughafenpolitik» mit einem Neinstimmenanteil von gut 60% und nahmen den Gegenvorschlag des Kantonsrates ebenso deutlich an. Zentrales Element dieses Gegenvorschlages ist der Zürcher Fluglärm-Index (ZFI), der auf die subjektiv empfundene Fluglärmbelastigung abstellt und aus folgenden vier Elementen besteht:

- dem (festen) Richtwert, der die Grenze der Anzahl Personen angibt, die vom Fluglärm am Tag stark belästigt bzw. in der Nacht in ihrem Schlaf stark gestört sind, und vom Regierungsrat bei 47 000 festgelegt wurde;
- dem (variablen) Monitoringwert, der im Jahresrhythmus die Anzahl der tatsächlich vom Fluglärm stark belästigten bzw. gestörten Personen ausweist;
- dem jährlich erscheinenden ZFI-Bericht des Regierungsrates zuhanden des Kantonsrates und der Öffentlichkeit, der die Entwicklung der Belästigung bzw. Störung und die dafür verantwortlichen Ursachen aufzeigt;
- falls notwendig, d. h., falls der Monitoringwert über dem Richtwert zu liegen kommt, einem Katalog von Massnahmen, die der Regierungsrat ergreift oder den zuständigen Behörden beantragt mit dem Ziel, die Anzahl der vom Fluglärm stark belästigten bzw. gestörten Personen wieder auf das Niveau des Richtwerts herabzusetzen.

Der ZFI wurde von den Stimmberechtigten am 25. November 2007 angenommen, und die entsprechenden Änderungen des Flughafengesetzes (§ 3 Abs. 3 bis 6) traten am 1. März 2008 in Kraft. Obschon eine rückwirkende Anwendung nicht vorgesehen ist, publizierte die Volkswirtschaftsdirektion bereits im Mai 2008 einen ZFI-Bericht, der den Vergleich der Monitoringwerte der Jahre 2005/2006 zum Gegenstand hatte. Dies aus der Überlegung heraus, den Behörden und der Öffentlichkeit angesichts der drei hängigen Flughafeninitiativen (Volksinitiative «Für eine faire und ausgewogene Verteilung des Fluglärms [Verteilungsinitiative]», Behördeninitiative «320 000 Flugbewegungen/Nachtsperrzeit von mindestens acht Stunden» und Behördeninitiative «Keine

Neu- und Ausbauten von Pisten») so rasch als möglich konkrete Informationen zum ZFI zukommen zu lassen und dessen Tauglichkeit in der Praxis unter Beweis zu stellen.

2007 stellt das erste eigentliche ZFI-Berichtsjahr dar. Die Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (EMPA), Dübendorf, hat den ZFI des Jahres 2007, gestützt auf die entsprechenden Eckwerte (Bevölkerungszahl [vom Statistischen Amt des Kantons Zürich erhoben], Flugbewegungen, Flottenmix, Nachtsperreordnung sowie An- und Abflugrouten), berechnet. Die Volkswirtschaftsdirektion (Amt für Verkehr) hat die Ursachen, die zur Veränderung des Monitoringwertes geführt haben, analysiert und die Ergebnisse mit einer Gruppe von Experten eingehend besprochen (Dr. R. Hofmann, ehemaliger Leiter der Abteilung Akustik der EMPA und «Vater» des ZFI; Vertreter der EMPA; Vertreter der Flughafen Zürich AG, A. Meyer, Sozioakustiker; Mitarbeiter des Amtes für Raumordnung und Vermessung, sowie des Amtes für Verkehr, Abteilung Flughafen und Luftverkehr, des Kantons Zürich).

2. Der ZFI 2006/2007 im Vergleich

Die folgende Tabelle hält die Veränderung der wichtigsten Kenngrößen des ZFI von 2006 und 2007 fest.

	2006	2007	Δ
Richtwert	47 000	47 000	
Monitoringwert (HA+HSD)	42 800	46 300	(+8,3%)
davon im Kt. Zürich absolut	41 000	44 100	(+7,6%)
davon im Kt. Zürich in Prozenten	95,8%	95,2%	
Anzahl der am Tag durch Fluglärm stark belästigten Personen (Highly Annoyed, HA)	30 200	30 700	(+1,8%)
davon im Kt. Zürich absolut	29 200	29 800	(+1,9%)
davon im Kt. Zürich in Prozenten	96,8%	96,9%	
Anzahl der nachts im Schlaf durch Fluglärm stark gestörten Personen (Highly Sleep Disturbed, HSD)	12 600	15 600	(+23,9%)
davon im Kt. Zürich absolut	11 700	14 300	(+21,7%)
davon im Kt. Zürich in Prozenten	93,4%	91,7%	

Der vom Regierungsrat bei 47 000 stark belästigten Personen festgelegte ZFI-Richtwert ist 2007 zwar nicht überschritten worden, ist jedoch nahezu erreicht. Es ist davon auszugehen, dass der ZFI-Monitoringwert im Berichtsjahr 2008 weiter anwachsen wird. Deshalb ist es wichtig, dass mögliche Handlungsoptionen, die diesem Trend soweit wie möglich Einhalt gebieten (siehe dazu Ziff. 4), frühzeitig evaluiert werden.

Mit Blick auf die von der EMPA verwendeten Datengrundlagen ist Folgendes anzumerken: Die Bevölkerungsdaten des Kantons Zürich, auf die der im Mai 2008 herausgegebene ZFI-Bericht 2005/2006 abstellte, beruhen auf entsprechenden Hochrechnungen des Amtes für Raumordnung und Vermessung (ARV) des Kantons Zürich. Die im vorliegenden ZFI-Bericht 2007 (und in den folgenden Jahren) verwendeten Personendaten des Kantons Zürich beruhen hingegen auf genaueren, geokodierten Daten des Statistischen Amtes des Kantons Zürich, die im Rahmen der Registerharmonisierung erhoben wurden. Dieser Systemwechsel hat zur Folge, dass der Monitoringwert der Jahre 2005 bis 2007 um jeweils rund 1000 Personen bzw. um rund 2% höher zu liegen kommt, ohne dass sich am Flugbetrieb etwas geändert hätte.

Der vorliegende ZFI-Bericht 2007 unterscheidet sich in einem weiteren methodischen Gesichtspunkt von seinem Vorgänger: Die EMPA berechnete die Fluglärmbelastungen bis 2006 mittels einer sogenannten Standardsimulation (für 2006 z. B. insgesamt rund 27 000 Flugbahnen). Für den ZFI-Bericht 2007 arbeitete die EMPA nach der sogenannten Full-Size-Simulation (für 2007 rund 241 000 Flugbahnen). Der Wechsel von der Standard- auf die Full-Size-Simulation wirkt sich wesentlich auf den ZFI aus. Durch den Wechsel von der Standard- zur Full-Size-Simulation wuchs der ZFI-Monitoringwert ebenfalls um rund 1000 Personen bzw. rund 2% an, ohne dass sich am Flugbetrieb etwas geändert hätte.

3. Interpretation der Ergebnisse: Die Entwicklung des ZFI-Monitoringwerts im Jahre 2007

Die Bevölkerung im ganzen Kanton ist weiter gewachsen, in flughafennahen Gebieten sogar überdurchschnittlich. Das dynamische Wachstum der Bevölkerung zeigt sich vor allem bei einem längerfristigen Betrachtungszeitraum (2000 bis 2007; das Jahr 2000 war Referenzjahr für die Festlegung der Bevölkerungszahl des Richtwerts). Die Bevölkerung als treibende Kraft für den stetigen Anstieg des ZFI-Monitoringwerts wird auch inskünftig eine massgebliche Rolle spielen.

Von 2006 bis 2007 stieg die Zahl der Flugbewegungen leicht an, die Zahl der Nachtflüge jedoch überproportional. Der Hauptgrund für den Anstieg des ZFI liegt denn auch in der Zunahme der Flüge nach 22.00 Uhr. Diese Wirkung wird dadurch verstärkt, dass die zusätzlichen Bewegungen nach 22.00 Uhr zu einem wesentlichen Teil Langstreckenflüge und damit Flugzeugmuster betrafen, die wegen ihrer Grösse und ihres Gewichts in der Regel deutlich lauter sind als Maschinen im Kurz- und Mittelstreckeneinsatz. Die im November 2006 in die Wege geleitete Flottenerweiterung der Swiss wurde im Juli 2008 abgeschlossen. Somit ist von der, am Anteil der von ihr verursachten Flugbewegungen gemes-

senen, grössten Fluggesellschaft auf dem Flughafen Zürich kein weiterer Bewegungsanstieg zu erwarten. Auch sind dem Einsatz von Grossraumflugzeugen seitens der Swiss zur Nachtzeit aufgrund der Netzwerkstruktur Grenzen gesetzt.

Die Nachtsperreordnung hat sich gegenüber dem letztjährigen ZFI-Bericht nicht verändert.

Die Folgen der Anpassung der Luftraumstruktur, die zwischen 2005 und 2006 wegen der Restriktionen über dem süddeutschen Luftraum vorgenommen werden mussten (Routenverschiebungen, [Teil-]Verlagerung von Abflügen auf andere Routen), haben 2007 immer noch deutliche Auswirkungen gehabt. Der vor allem in der Abend- und Nachtzeit stattfindende Instrumentenanflug auf Piste 28 führte zu einer Verschiebung des ZFI-Untersuchungsperimeters im Osten des Flughafens. Alles in allem waren die Auswirkungen der veränderten Routenbelegung sowie der Flugrouten auf den ZFI im Einzelnen zwar deutlich, insgesamt jedoch, da diese beiden Betrachtungen gegenläufig sind, von untergeordneter Bedeutung. Bis zum Abschluss des SIL-Prozesses Flughafen Zürich sind aus heutiger Sicht keine weiteren Anpassungen des Luftraumes vorgesehen.

4. Handlungsbedarf

4.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Gemäss § 3 Abs. 5 und 6 des Flughafengesetzes wirken die Behörden des Kantons Zürich darauf hin, dass der Richtwert von 47 000 stark vom Fluglärm belästigten/gestörten Personen nicht überschritten wird. Sie ergreifen rechtzeitig die in ihrer Kompetenz stehenden Massnahmen und nehmen Einfluss auf die Flughafenbetreiberin und auf den Bund.

Um eine anhaltende Wirkung zu erzielen, muss die Massnahmenplanung die Einflussfaktoren und ihre Wirkung über einen längeren Zeitraum hinweg analysieren, wobei die Massnahmen ursachengerecht bei den langfristig wirksamen und beeinflussbaren Faktoren ansetzen müssen. Im Auge zu behalten sind auch die «Nebenwirkungen» von möglichen Massnahmen. Denn obwohl der ZFI ein in sich geschlossenes Erfassungs- und Beurteilungssystem darstellt, darf er nicht als isoliertes Instrument betrachtet werden. Er steht vielmehr in einem vielschichtigen Kontext, der durch bundes- und kantonrechtliche Erlasse des Luftfahrt-, Umweltschutz- sowie des Planungs- und Baurechts geprägt ist. Die Volkswirtschaftsdirektion ist zu beauftragen, diese vertiefte Analyse und die entsprechende Massnahmenplanung umgehend an die Hand zu nehmen. Diese Ergebnisse können im heutigen Zeitpunkt zwar noch nicht vorweggenommen werden, dennoch können aufgrund der bereits vorliegenden Erkenntnisse erste Schlussfolgerungen gezogen

werden, wo Massnahmen voraussichtlich anzusetzen haben. Dabei ist zwischen der Entwicklung auf der flugbetrieblichen Seite einerseits und der Bevölkerungsentwicklung andererseits zu unterscheiden.

4.2 Handlungsoptionen in der Flughafenpolitik

Der Betrachtungszeitraum von 2000 bis 2007 zeigt, dass wesentliche Faktoren, die von den Flughafenpartnern im Tagesbetrieb beeinflussbar sind, deutlich verbessert werden konnten. Die heute am Flughafen Zürich verkehrenden Flugzeuge – vor allem die Grossraumflugzeuge – sind im Durchschnitt wesentlich moderner und lärmgünstiger als noch im Jahr 2000. Namentlich die Flotte der Swiss, die rund die Hälfte der Flugbewegungen in Zürich ausmacht, ist auf einem modernen Stand. Auf lange Sicht ist davon auszugehen, dass durch die laufende technische Entwicklung ein weiterer, substanzieller Beitrag zur Lärmminde- rung erzielt werden kann. Gleiches gilt für die längerfristigen Anpassungen der Navigationstechnologie (Stichwort: satellitengestützte Ver- fahren). Kurzfristig besteht deshalb in diesen Bereichen nur ein geringes Optimierungspotenzial. Aufgrund der Entwicklung der letzten Jahre zeigt sich, dass die Begrenzung der Flugbewegungen ein wenig wirk- sames Mittel der Fluglärmbekämpfung darstellt.

Handlungsbedarf zeigt sich hingegen im Flugbetrieb zur Nachtzeit, und dies nicht nur aufgrund des ZFI, sondern auch nach den Kriterien der Lärmschutzverordnung des Bundes. Hier stehen auch die Aufsichts- behörden des Bundes in der Pflicht, zweckmässige Massnahmen anzu- ordnen. Auf wichtige Randbedingungen ist jedoch bereits an dieser Stelle hinzuweisen. Mit dem vorläufigen Betriebsreglement ist – auf Initiative des Regierungsrates – eine siebenstündige Nachtruhe in die Wege geleitet worden, deren Inkraftsetzung sich jedoch durch Rechts- mittelverfahren gegen das vorläufige Betriebsreglement verzögert. Die heute noch geltende Nachtsperreordnung hat zur Folge, dass verspätete Flüge bis 0.30 Uhr abgewickelt werden können; mit der künftigen Ord- nung wird dies nur noch bis 23.30 Uhr möglich sein. Die Nachtsperre von sieben Stunden (abzüglich einer halben Stunde für Verspätungsab- bau) lässt sich nicht noch weiter ausdehnen. Eine solche Massnahme wäre weder mit den Anforderungen an einen Drehkreuzbetrieb noch mit den Wettbewerbsbedingungen für eine interkontinental tätige Netzwerkgesellschaft wie die Swiss vereinbar. Die Startwelle der Inter- kontinentalflugzeuge in der letzten Betriebsphase bildet ein unverzicht- bares Element sowohl des Drehkreuzbetriebs als auch der Swiss. Hauptsächlich unter diesen Randbedingungen wird mit den Flughafen- partnern zu prüfen sein, mit welchen zweckmässigen Massnahmen Ver- besserungen im Nachtbetrieb erzielt werden können.

Klarer Handlungsbedarf besteht in Bezug auf die Restriktionen im süddeutschen Luftraum, deren Auswirkungen der ZFI aufzeigt: Der Anstieg des ZFI zwischen 2005 und 2006 war wesentlich durch die Verschiebung der Warteräume über schweizerisches Hoheitsgebiet bedingt. Die von den Verkehrsministern Deutschlands und der Schweiz eingesetzte Arbeitsgruppe zum Flughafen Zürich hat sich am 16. Oktober 2008 über das Vorgehen zur Ermittlung der vom Flughafen ausgehenden Gesamtlärmbelastung verständigt. Hintergrund dieses Treffens war die Vereinbarung vom 29. April 2008 zwischen dem Schweizer Bundespräsidenten Pascal Couchepin und der deutschen Bundeskanzlerin Angela Merkel, die vom Flughafen ausgehende Gesamtbelastung zu ermitteln und zu bewerten. Nach Abschluss der Analysephase wird die Schweiz vereinbarungsgemäss einen Vorschlag zum künftigen Anflugregime und zur Nutzung des süddeutschen Luftraums unterbreiten. Dieser Schritt wird sorgfältig mit dem Prozess Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) abgestimmt werden müssen. Im SIL-Prozess selber wird dafür zu sorgen sein, dass längerfristige Optionen für eine Lärmoptimierung erhalten bleiben.

4.3 Handlungsoptionen in der Raumordnungspolitik

Bereits in der Abstimmungszeitung für die Volksabstimmung vom 25. November 2007 zur Volksinitiative «Für eine realistische Flughafenpolitik» wurde darauf hingewiesen, dass die Einflüsse auf den Monitoringwert vielfältig seien und sich nur teilweise im Einfluss- und Gestaltungsbereich des Flughafens befänden. Zum Beispiel habe der Flughafen auf die Zunahme der Bevölkerung in den flughafennahen Gemeinden keinen Einfluss, sodass hier die Politik gefordert sei, entsprechende Massnahmen vorzuschlagen und umzusetzen.

Die Bevölkerung im Zürcher Teil des «ZFI-Untersuchungsgebiets 2007 Tag» hat zwischen 2000 und 2007 um gut 31 000 Personen bzw. um 9% zugenommen. Die entsprechenden Zahlen im «ZFI-Untersuchungsgebiet 2007 Nacht» betragen gut 21 000 Personen oder 12%. Damit war die Wachstumsdynamik höher als im übrigen Kantonsgebiet, wo seit 2000 ein Wachstum von 5 bzw. 6% zu verzeichnen war. Dieses Verhältnis ist nicht zuletzt Ausdruck der überdurchschnittlichen Attraktivität der Flughafenregion als Wohnort, unter anderem aufgrund ihrer hervorragenden Verkehrserschliessung. Zudem umfasst das ZFI-Gebiet Teile der dynamischen Stadtlandschaften Zürich, Glatttal und Limmattal, die auch in Zukunft Schwerpunkte der räumlichen Entwicklung sein sollen. Eine Grenze muss diese Entwicklung dort finden, wo der Fluglärm nicht nur störend im Sinne des ZFI auftritt, sondern wo er die Grenze der Schädlichkeit im Sinne des Umweltschutzrechts überschreitet, namentlich, wenn der Immissionsgrenzwert (IGW) und erst recht, wenn

der Alarmwert (AW) überschritten wird. Rechtliche Grundlage für entsprechende Massnahmen ist das Umweltschutzgesetz bzw. die Lärmschutzverordnung (LSV) des Bundes. Ausserhalb der Gebiete mit Belastungen über den gesetzlichen Grenzwerten besteht keine Handhabe für planerische oder bauliche Einschränkungen. Die Wohnbevölkerung, die von Überschreitungen des IGW bzw. des AW betroffen ist, weist zwischen 2000 und 2007 jedoch klar überdurchschnittliche Wachstumsraten auf: Im Gebiet mit IGW-Überschreitungen nahm die Wohnbevölkerung zwischen 2000 und 2007 um über 13% zu, ebenso im Gebiet mit AW-Überschreitungen. Die Entwicklung der Wohnbevölkerung in diesen Gebieten ist besonders sensitiv für den ZFI. Aufgrund der rechtskräftig eingezonten Baugebiete kann davon ausgegangen werden, dass in diesem belasteten Gebiet ein zusätzliches Wachstumspotenzial von rund 30% besteht.

Aus Gründen des Immissionsschutzes sind Bewilligungen von Neubauten innerhalb des IGW kritisch. Das Umweltschutzrecht untersagt die Erteilung solcher Bewilligungen grundsätzlich. Auch bei IGW-Überschreitungen können jedoch Baubewilligungen erteilt werden, wenn an der Errichtung des Gebäudes ein überwiegendes Interesse besteht und die kantonale Behörde zustimmt (Art. 31 Abs. 2 LSV). Die zuständigen Behörden haben dafür zu sorgen, dass die Interessenabwägung sehr sorgfältig vorgenommen wird. Wenn das Interesse an einer Überbauung überwiegt und eine Ausnahmegewilligung erteilt werden kann, sind hohe Anforderungen an die Bauqualität und die Lärmschutzmassnahmen zu stellen. Es kann davon ausgegangen werden, dass unter solchen Voraussetzungen auch die Störungswirkung des Fluglärms markant gemildert werden kann. Zusammenfassend ist davon auszugehen, dass das Wachstum der Bevölkerung im durch Fluglärm belasteten Bereich nur gedämpft, nicht jedoch verhindert werden kann. Es ist jedoch dafür zu sorgen, dass die Bauten, an deren Erstellung ein überwiegendes Interesse besteht, qualitativ hohen Anforderungen genügen. Damit kann der Zielsetzung des ZFI – der Begrenzung der Störungswirkung des Fluglärms – direkt oder indirekt Rechnung getragen werden.

Es ist absehbar, dass die bisher dargestellten Ansätze für Massnahmen nicht genügen werden, um den Anstieg der vom Fluglärm stark belästigten/gestörten Personen ausreichend zu bremsen. Konzeptionell stellt sich deshalb die Frage, ob die Strategie, im Gebiet mit IGW-Überschreitungen nur Wohnungen mit hoher Qualität und hochwertigem Lärmschutz zuzulassen, auch auf die bestehende Wohnsubstanz übertragen werden kann und soll. Dazu wird zu untersuchen sein, wie die Wohnqualität der bereits bestehenden Wohngebäude zu beurteilen ist und ob Anreize für einen Erneuerungsprozess vor allem für ältere

Wohnbauten gesetzt werden können. Dies mit dem langfristigen Ziel, dass im Gebiet mit IGW-Überschreitungen alle Wohngebäude über einen hochwertigen Lärmschutz verfügen.

Mit dem ZFI ist ein Indikator zur Beurteilung der Fluglärmsituation geschaffen worden, der eine differenzierte Analyse der Entwicklung und der dafür verantwortlichen Einflussfaktoren ermöglicht. Diese Analyse des ZFI-Jahres 2007 und der langfristigen Entwicklung der Einflussfaktoren auf den ZFI ist noch nicht abgeschlossen. Die heute vorliegenden Erkenntnisse geben trotzdem schon wertvolle Ansatzpunkte für das weitere Vorgehen.

Im Luftverkehr ist das kurzfristige Optimierungspotenzial im Tagesbetrieb weitgehend ausgeschöpft. Im Nachtbetrieb zeigt sich jedoch Optimierungsbedarf, dem in Zusammenarbeit mit den Flughafenpartnern auf den Grund gegangen werden muss. Langfristig bestehen erhebliche Chancen zur Verbesserung der Lärmsituation durch den technologischen Fortschritt bei den Flugzeugen und bezüglich der Betriebsverfahren. Mit dem SIL-Objektblatt Flughafen Zürich müssen geeignete Rahmenbedingungen geschaffen werden, damit diese Chancen der technologischen Entwicklung ausgeschöpft werden. Die Rahmenbedingungen zum Betrieb des Flughafens Zürich sind sorgfältig abzustimmen mit den weiteren Gesprächen mit Deutschland. Es gilt nach wie vor das Ziel der Flughafenpolitik des Regierungsrates, den Schutz der Bevölkerung grenzüberschreitend zu verbessern.

Die Bevölkerungsentwicklung in der näheren und weiteren Flughafenregion ist einer der wichtigen Faktoren für das Wachstum des ZFI. Sie ist dem Einfluss der Flughafenpartner praktisch vollständig entzogen und kann deshalb dem Flughafen nicht zur Last gelegt werden. Die Entwicklung ist Ausdruck der Attraktivität der Flughafenregion. Die Baubehörden sind gesetzlich verpflichtet, die Neubautätigkeit im Gebiet mit IGW-Überschreitungen gezielt zu steuern; sie können mit den gesetzlichen Mitteln das weitere Wachstum der Bevölkerung zwar dämpfen, nicht jedoch verhindern. Das heisst aber, dass die Interessen an einer baulichen Entwicklung in der Praxis häufig stärker zu gewichten sind als der Lärmschutz im herkömmlichen Sinn. Wenn die Interessenabwägung auf der Grundlage der Lärmschutzverordnung sorgfältig vorgenommen wird, kann diese Entwicklung auch auf der Grundlage des ZFI akzeptiert werden, allerdings nur unter der Voraussetzung, dass hohe Anforderungen an die Wohnqualität und den passiven Lärmschutz gestellt werden. Der diesbezügliche Handlungsspielraum bei den bereits bestehenden Wohngebäuden ist noch abzuklären. Dasselbe gilt für die Frage, welche Anreize für einen entsprechenden Erneuerungsprozess durch die öffentliche Hand zweckmässig sein könnten.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Der Bericht «Der Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) im Jahr 2007» wird verabschiedet.

II. Es wird festgestellt, dass der ZFI-Monitoringwert im Jahr 2007 insgesamt 46329 vom Fluglärm stark belästigte bzw. gestörte Personen aufwies.

III. Die Volkswirtschaftsdirektion (Federführung) wird beauftragt, zusammen mit der Baudirektion eine systematische, wirkungsorientierte Planung und Evaluation Erfolg versprechender Massnahmen vorzunehmen, mit dem Ziel, den Monitoringwert auf lange Sicht so tief wie möglich zu halten. Dem Regierungsrat ist über die Ergebnisse bis November 2009 Bericht zu erstatten.

IV. Zustellung des Berichts an die Mitglieder des Kantonsrates und die politischen Gemeinden sowie (durch die Volkswirtschaftsdirektion) an die Vertreter der Bezirke in der Konsultativen Konferenz, die Vertreter von Bürgerorganisationen und Interessengruppen im Info Forum Flughafen, die zuständigen Mitglieder der Regierungsräte der Nachbarkantone, das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, die Flughafen Zürich AG, die Swiss International Air Lines, die Skyguide und die Mitglieder der Expertengruppe für den ZFI.

V. Mitteilung an die Mitglieder des Regierungsrates sowie an die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:

Husi