

Sitzung vom 14. Januar 2004

41. Anfrage (Flughafen Zürich Hub für deutsche Billigflieger)

Kantonsrat Peter Reinhard, Kloten, hat am 27. Oktober 2003 folgende Anfrage eingereicht:

Verschiedene Verlautbarungen, namentlich von deutschen Anbietern von Billigflügen, lassen darauf schliessen, dass die Redimensionierung der Swiss von diesen ausgenützt werden soll, indem sie künftig von Zürich aus operieren wollen. Dies führt logischerweise zu zusätzlichen Bewegungen und Lärmbelastungen und füllt entstehende Lücken wieder auf. Als Folge der einseitigen deutschen Massnahmen muss der Flughafen Zürich einschneidende Beschränkungen und Kapazitätseinbussen auf sich nehmen, dies vorwiegend an Werktagen in der Zeit von 6.00 Uhr bis 7.30 Uhr sowie ab 21.00 Uhr und an Wochenenden von 6.00 Uhr bis 9.30 Uhr und ebenso ab 20.00 Uhr. Diese Folgen der deutschen Massnahmen werden etwas gemildert, indem die Hauptbenützerin des Flughafens, die Swiss, mit Beginn des Winterflugplans ihre Kapazität stark reduziert hat. Damit entsteht am Flughafen eine gewisse Entflechtung des dichten Flugplans, was das Risiko von Verspätungen wegen zeitweiliger Überlastung, vorab des Pistensystems, verringert. Wenn diese auch für die Anwohner willkommene Beruhigung ausgerechnet von Airlines aus Deutschland wieder zunichte gemacht wird, ohne der Region erkennbaren Nutzen zu bringen, so stösst das auf wenig Verständnis.

Angesichts der durch die einseitigen deutschen Massnahmen entstandenen Kapazitätseinbussen und Lärmbelastungen neuer Gebiete stellen sich folgende Fragen, um deren Beantwortung ich den Regierungsrat bitte:

1. Ist es erwünscht, dass Zürich von deutschen Billigfluggesellschaften als Hub mit beträchtlichem Mehrverkehr ausgebaut werden soll?
2. Wie sieht das Verhältnis von Nutzen und Lasten bezüglich der Wertschöpfung für die Region aus?
3. Macht es Sinn, wenn dank der Reduktion der hier beheimateten Swiss eine gewisse Entlastung der stark belegten Stunden erfolgt, dadurch das Risiko von Verspätungen verringert wird und nun diese Lücken postwendend wieder gefüllt werden?
4. Ist der Regierungsrat bereit, darauf hinzuwirken, dass für solche Begehren keine Slots in den Sperrzeiten, in welchen wegen den deutschen Massnahmen die Kapazität am Flughafen Zürich eingeschränkt ist, vergeben werden?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Peter Reinhard, Kloten, wird wie folgt beantwortet:

In der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 195/2003 vom 28. August 2002 hat der Regierungsrat darauf hingewiesen, dass es schwierig ist, Begriffe wie «Billigflüge» bzw. «Billigfluggesellschaft» klar zu definieren. Die Schwierigkeit, diese Luftverkehrsgesellschaften von den «traditionellen» (Linien-)Gesellschaften abzugrenzen, hat in jüngster Vergangenheit eher zugenommen, nachdem mehr und mehr auch die Letzgenannten dazu übergegangen sind bzw. dazu übergehen, vor allem innerhalb Europas auf Dauer sehr günstige Flugtarife anzubieten. Unter dem Begriff «Billigflieger» werden deshalb im Folgenden die in Zürich verkehrenden Fluggesellschaften Air Berlin, Germania, Germanwings, EasyJet sowie die seit November 2003 bestehende schweizerische Fluggesellschaft Helvetic verstanden.

In seinem Bericht zum Postulat KR-Nr. 146/1998 betreffend Gesamtverkehrskonzept hat sich der Regierungsrat dafür ausgesprochen, dass der Flugverkehr auf kürzere Distanzen durch attraktive Bahnverbindungen konkurrenziert wird. Der Kanton Zürich setzt sich in den laufenden Projekten AlpTransit, Bahn 2000 (2. Etappe) und Anschluss der Schweiz an das europäische Hochleistungsnetz der Eisenbahnen dafür ein, dass die dafür notwendigen Ausbauten im nationalen und internationalen Bahnnetz vorgenommen werden. Deshalb hat der Regierungsrat auch klar festgehalten, dass die so genannten Billigflüge von ihm keine Unterstützung verdienen (siehe Stellungnahme vom 29. Januar 2003 zur Anfrage KR-Nr. 312/2002).

Als vom Bund konzessionierte Flughafenhalterin ist die Flughafen Zürich AG (FZAG) gemäss Art. 36a des Luftfahrtgesetzes (SR 748.0) von Gesetzes wegen verpflichtet, ihre Infrastruktur für alle Luftfahrzeuge im nationalen und internationalen Verkehr zur Verfügung zu stellen (so genannter Zulassungszwang). Eine Verweigerung der Zulassung von so genannten Billigfluggesellschaften wäre deshalb mit der Luftfahrtgesetzgebung des Bundes nicht vereinbar (siehe Antwort vom 29. Januar 2003 auf die Anfrage KR-Nr. 312/2002 und Stellungnahme vom 23. Oktober 2002 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 270/2002). Was die Zuteilung der Zeitfenster für Starts und Landungen, die so genannten Slots, betrifft, so richtet sich diese nach der Verordnung des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft, die von der Schweiz im Zuge des bilateralen Abkommens Schweiz/EU übernommen wurde (Verordnung [EWG] Nr. 95/93). Die

Zuteilung von Slots, die in der Schweiz ab 1. April 2004 einem unabhängigen Koordinator obliegen wird, hat nach klar definierten Regeln zu erfolgen, wobei vor allem «die Grundsätze der Transparenz, Unparteilichkeit und Nichtdiskriminierung» gewahrt werden müssen (Art. 3 Abs. 2 Verordnung [EWG] Nr. 95/93). Die Weigerung, gewissen (ausländischen) Fluggesellschaften Slots zuzuteilen, ohne dass hierfür ausreichende Gründe wie z. B. schwer wiegende Kapazitätsengpässe vorliegen, würde gegen diese Verpflichtung verstossen und mit grösster Sicherheit entsprechende Klagen, allenfalls sogar Retorsionsmassnahmen gegen schweizerische Gesellschaften auf den jeweiligen Flughäfen im Ausland nach sich ziehen. Auch neue Marktteilnehmer, so genannte New Entrants, haben grundsätzlich Anrecht auf Slots, zumal dann, wenn solche von anderen Gesellschaften aufgegeben werden. Das Geschäftsmodell einer Luftverkehrsgesellschaft stellt dabei ebenso wenig wie deren Staatszugehörigkeit ein Kriterium dar, gestützt auf das die Vergabe von Slots verweigert werden könnte. So begrüssenswert es aus Sicht des Anwohnerschutzes wäre, wenn während der morgendlichen Sperrzeiten über Süddeutschland möglichst wenig Flugbewegungen in Zürich stattfinden würden, weder die FZAG noch der Regierungsrat haben die Möglichkeit, die Zuteilung von verfügbaren Slots zu diesen Zeiten an bestimmte Fluggesellschaften zu verweigern.

Die in Zürich verkehrenden Fluggesellschaften Air Berlin, Germania, Germanwings sowie EasyJet bedienen unseren Flughafen durchwegs mit modernen, lärmgünstigen Flugzeugen (vor allem Boeing 737, Airbus A-319, BAe 146 [Jumbolino]). Der Anteil dieser Gesellschaften am Gesamtverkehrsaufkommen in Zürich beträgt knapp 4% (Hochrechnung auf das Jahr 2003, ausgehend von rund 270 000 Bewegungen des Linien-, Charter- und Geschäftsflugverkehrs).

Die geringe Zahl von Flugbewegungen und die dabei eingesetzten lärmgünstigen Maschinen, die auf das Konto der erwähnten Fluggesellschaften gehen, ziehen keine zusätzlichen, d. h. auf sie zurückzuführenden Kosten für passive Schallschutzmassnahmen (Schallschutzfenster) oder Entschädigungen aus formeller Enteignung nach sich. Diese werden vielmehr von den in Zürich in sehr viel grösserer Zahl verkehrenden, zum Teil deutlich lärmigeren Flugzeugen verursacht. Der wirtschaftliche Nutzen, den die so genannten Billigfluggesellschaften in der Region bewirken, kann nicht genau beziffert werden. Entsprechende Studien sind nur hinsichtlich aller in Zürich verkehrenden Luftverkehrsgesellschaften verfügbar. Es ist jedoch offensichtlich, dass auch sie bzw. deren Passagiere einerseits direkten volkswirtschaftlichen Nutzen am Flughafen auslösen (Passagier- und Landegebühren, finanziell abzugeltende Inanspruchnahme von Dienstleistungen) und der Region

andererseits auch einen indirekten Nutzen bringen (Hotelübernachtungen, Essen, Einkäufe).

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi