

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 178/2003

Sitzung vom 10. September 2003

1332. Anfrage (Gleichbehandlung deutscher Flughäfen mit Zürich-Kloten)

Die Kantonsräte Kurt Bosshard, Uster, und Bruno Dobler, Lufingen, haben am 16. Juni 2003 folgende Anfrage eingereicht:

Während in der Schweiz trotz internationalen Verordnungen die einschneidenden, von Deutschland erzwungenen, einseitigen Massnahmen – vordergründig zum Schutze einer kleinen Bevölkerungsgruppe im grenznahen Ausland – vom Flughafen betrieblich umgesetzt werden müssen, funktioniert der Flugverkehr von und zu den Flughäfen Deutschlands ohne solche Einschränkungen.

Es ist offensichtlich, dass es bei den derzeitigen Einschränkungen für den Flugbetrieb Zürich-Kloten durch die einseitigen, überrissenen deutschen Auflagen in Tat und Wahrheit um wirtschaftliche Interessen zu Gunsten Deutschlands und weniger um die Frage von Emissionen geht. Für den Flughafen Zürich-Kloten ist das existenzbedrohend.

Wir bitten den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Welche Auswirkungen hätten in Deutschland die gleichen Massnahmen (in Bezug auf Bevölkerungsdichte und Distanzen zum Flughafen respektive Landepiste), welche gegenüber der Schweiz verhängt wurden, wenn in Deutschland bei den deutschen Flughäfen die gleichen Massstäbe (wie zum «Schutz» der Bevölkerung um Hohentengen, ca. 300 Einwohner) angewendet würden?
2. Wie viele deutsche Flughäfen müssten
 - a) auf ein wirtschaftlich nicht mehr tragbares Mass zurückgeführt oder
 - b) allenfalls geschlossen werden?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Kurt Bosshard, Uster, und Bruno Dobler, Lufingen, wird wie folgt beantwortet:

Die Verordnung der Bundesrepublik Deutschland vom 4. April 2003, die als Reaktion auf das Scheitern des Staatsvertrages erlassen wurde, schränkt den Betrieb des Flughafens Zürich und die Voraussetzungen für einen optimalen Schutz der Bevölkerung unverhältnismässig ein. Zu den neuen Sperrzeiten über Süddeutschland (wochentags von 21.00 bis 07.00 Uhr, an Wochenenden und baden-württembergischen Feiertagen

von 20.00 bis 09.00 Uhr) sind Landungen über süddeutsches Gebiet auf die Pisten 14 und 16 grundsätzlich verboten, bzw. sie dürfen nur noch bei Unterschreitung bestimmter, sehr tief angesetzter Wetterminima erfolgen.

Abgesehen davon, dass die vermehrten Landungen aus Osten und die neuen Landungen aus Süden, die durch die unverhältnismässigen deutschen Restriktionen notwendig werden, Zehntausende von Menschen zusätzlich oder neu mit Fluglärm belasten, im süddeutschen Raum hingegen sehr viel weniger Personen auf einem ohnehin tieferen Lärmniveau entlasten, haben die einseitigen Massnahmen Deutschlands negative Einflüsse sowohl auf die Verspätungssituation als auch auf die Kapazität des Flughafensystems und sind darüber hinaus mit sehr hohen, letztlich von den Flughafenbenützern zu tragenden Investitionen verbunden (allein die Kosten für die Dachziegelklammerungen im Süden werden sich auf rund 60 Mio. Franken belaufen). All diese Faktoren mindern die Qualität des Hubs Zürich erheblich, wodurch er selbst und die Swiss als hier beheimatete Netzwerkgesellschaft deutliche Wettbewerbsnachteile gegenüber ihren jeweiligen Konkurrenten erleiden.

Die Bedeutung, die der Flughafen Zürich für die Schweiz hat, entspricht grundsätzlich derjenigen, die die Flughäfen Frankfurt a. M. und München für die Bundesrepublik Deutschland haben. Diese beiden Flughäfen unterliegen jedoch weit weniger einschneidenden betrieblichen Einschränkungen als der Flughafen Zürich.

Die Entwicklung des Flughafens Zürich hatte sich von allem Anfang an an den topografischen Gegebenheiten zu orientieren, die Landungen aus Norden vorab aus flugbetrieblichen und meteorologischen Gründen nahe legten. An dieser Flughafenentwicklung hat sich auch die Siedlungsentwicklung der letzten 50 Jahre orientiert. Der Flughafen Zürich lässt sich nicht direkt mit den Flughäfen Frankfurt a. M. und München vergleichen. Die parallelen Landepisten der Flughäfen Frankfurt a. M. und München sind betrieblich uneingeschränkt benutzbar. Zudem liegen sie nicht unmittelbar an einer Landesgrenze wie der Flughafen Zürich. Deshalb lassen sich die Auswirkungen der erzwungenen Sperrzeiten für den Anflug aus Norden auf den Flughafen Zürich nicht mit den Auswirkungen auf die deutschen Flughäfen vergleichen, würden dort die gleichen Massnahmen – eine Anflugssperre einer Hauptanflugrichtung – verhängt. Es wäre methodisch kaum möglich, konkrete, detaillierte Vergleiche mit den besagten Flughäfen anzustellen. Aussagen darüber, wel-

che Konsequenzen ähnlich einschneidende Massnahmen auf die wirtschaftliche Situation der Flughäfen Frankfurt a.M. und München hätten, können deshalb nicht gemacht werden.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi