

Sitzung vom 5. März 2008

358. Anfrage (Paketlösung beim Flughafendossier)

Die Kantonsräte Priska Seiler Graf, Kloten, sowie die Kantonsräte Thomas Hardegger, Rümlang, und Jean-Luc Cornaz, Winkel, haben am 17. Dezember 2007 folgende Anfrage eingereicht:

Die Presse berichtete in den letzten Tagen über eine Aussprache im Bundesrat bezüglich dem weiteren Vorgehen für die Gespräche mit Deutschland im Zusammenhang mit den Restriktionen bei den An- und Abflügen auf dem Flughafen Kloten. Dabei wird über eine Paketlösung folgenden Inhaltes nachgedacht: Die Autobahn A 98 Richtung Osten wird fortgeführt und an die A 81 auf Schweizer Gebiet angebunden. Damit soll Deutschland zu Zugeständnissen im Luftverkehr gebracht werden. Gleichzeitig sollen eine Westpistenverlängerung und damit verbundene Neuordnungen der Anflüge in die Waagschale geworfen werden. Da die Ideen von der Zürcher Regierung stammen, sind die im Bundesrat diskutierten Themen auch mit Zürich abgesprochen.

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Welches Gewicht wurde bei diesen Gesprächen der Haltung des Kantons Zürich beigemessen?
2. Wie gedenkt der Kanton Zürich sich in die folgenden Verhandlungen einzubringen?
3. Der Kanton hat gegenüber dem Bund auch die Interessen der Gemeinden zu vertreten. Wann wird der Regierungsrat die betroffenen Gemeinden informieren und in welcher Form können sie ihre Interessen bei Auswahl der Verhandlungsthemen wahrnehmen?
4. Wie stellt sich die Regierung grundsätzlich zu einer Paketlösung? Welche weiteren Angebote an Deutschland finden sich neben der Weinlandautobahn und der Pistenverlängerung noch im Verhandlungspaket?
5. Welche Regionen werden durch ein «positives Verhandlungsergebnis» mehr Belastungen ausgesetzt, welche werden entlastet?
6. Welches sind die Hauptziele, die sich der Bund und der Kanton Zürich durch die Verhandlungen mit Deutschland zu erreichen hoffen?
7. Eine Petition von 9000 Stimmen der Zürcher Oberländer Bevölkerung brachte die Regierung dazu, die Schliessung der Autobahnlücke im Oberland prioritär zu behandeln. Welches Gewicht hat demzufolge die Petition «Keinen weiteren Pistenausbau», welche mit 27000 Unterschriften unterstützt wurde?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Priska Seiler Graf, Kloten, Thomas Hardegger, Rüm- lang, und Jean-Luc Cornaz, Winkel, wird wie folgt beantwortet:

Am 31. Oktober 2006 fand in Berlin ein Treffen zwischen dem deut- schen Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee und dem damaligen Bundes- präsidenten Moritz Leuenberger statt. Dabei beschlossen beide Parteien, dass im Rahmen der bilateralen Probleme im Zusammenhang mit dem Flughafen Zürich neue Wege zu beschreiten seien, um zu einer dauer- haften Lösung zu kommen, die für beide Seiten zu Verbesserungen führe und gegenseitige Rechtssicherheit gewährleiste. Sowohl in der Schweiz als auch in Deutschland ist man nun daran, auf der Fachebene mögliche Verhandlungsgegenstände zu bestimmen. Abgesehen von den flugtechnischen Fragen werden im Sinne einer Gesamtsicht auch andere grenzüberschreitende Anliegen des Wirtschafts- und Lebens- raums Schweiz – Baden-Württemberg in Betracht gezogen. Erst wenn diese Prüfung vollzogen ist, werden weitere Gespräche mit Deutsch- land geführt.

Zu Fragen 1 und 2:

Als Standortkanton des Flughafens nimmt der Kanton Zürich als wichtiger Partner an den vom Bund geleiteten Vorbereitungen zu den Verhandlungen bzw. an den Gesprächen mit den deutschen Behörden teil. Dabei nimmt der Kanton Zürich selbstverständlich seine Interessen wahr. Wie bereits dargelegt, werden zurzeit noch keine eigentlichen Verhandlungen geführt, sondern es wird eine umfassende Prüfung der Möglichkeiten zur Verstärkung der grenzüberschreitenden Zusammen- arbeit vorgenommen. Der Regierungsrat wird die Haltung des Kantons Zürich nach Massgabe seiner verfassungsmässigen und gesetzlichen Mitsprachemöglichkeiten einbringen, sobald die verschiedenen Elemente für weitere Gespräche feststehen.

Die Mitwirkung des Kantons Zürich ist einerseits durch die Einsitz- nahme in dem vom Bund geleiteten Steuerungsausschuss zu den Ver- handlungen mit Deutschland und andererseits durch die Einbindung der Grenzkantone über die Konferenz der Kantonsregierungen (KdK; Arbeitsgruppe Grenzkantone Deutschland) gewährleistet.

Zu Frage 3:

Der Regierungsrat ist sich seiner verfassungsmässigen Pflicht zum Einbezug der Gemeinden sehr wohl bewusst. Er hat seine diesbezüg- liche Position bereits in den Beantwortungen der Anfragen KR-Nrn. 393/ 2006 und 35/2007 festgehalten. Selbstverständlich werden die Gemein-

den nach Massgabe der Kantonsverfassung rechtzeitig einbezogen. Die Ausarbeitung der möglichen Gesprächsthemen mit Deutschland erfolgt unter einer ganzheitlichen Betrachtung des gesamten grenzüberschreitenden Lebens- und Wirtschaftsraums. Sobald die Wirkung auf die Gemeindeebene voraussehbar ist, werden die betroffenen Gemeinden konsultiert. Eine gemeinsame Absprache und eine Koordination der allenfalls umzusetzenden Massnahmen zudem auf Grund der verfassungsmässig vorgesehenen partnerschaftlichen Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinden bei der Erfüllung öffentlicher Aufgaben geboten.

Zu Fragen 4 und 6:

Die Ziele, die nach Ansicht des Regierungsrats in den Gesprächen mit Deutschland erreicht werden sollen, stehen im Einklang mit der Flughafenpolitik des Regierungsrats. Aus Sicht des Kantons Zürich sollen unabhängig von Landesgrenzen insgesamt so wenig Menschen wie möglich mit Lärm belastet werden. Der Flughafen Zürich soll wettbewerbsfähig betrieben werden können und Perspektiven für eine massvolle Entwicklung haben. Die Akzeptanz für den Flughafen bei der Bevölkerung soll beidseits der Grenze gestärkt werden. Schliesslich sollen die Rahmenbedingungen für den Flughafen nicht – wie heute der Fall – schlechter als jene vergleichbarer deutscher Luftverkehrsdrehkreuze sein.

In den Gesprächen mit Deutschland soll der Flughafen Zürich im Rahmen einer Gesamtsicht der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit behandelt werden. Es sollen sämtliche Faktoren zur Sprache kommen, welche die notwendigen Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Zukunft des gesamten grenzüberschreitenden Lebens- und Wirtschaftsraums bilden. Aus diesem Grund sollen neben dem Flughafen Zürich auch die übrigen wichtigen Verkehrsinfrastrukturen wie z. B. die Hochleistungsstrassen oder der öffentliche Verkehr thematisiert werden. In diese Gesamtsicht sollen zudem weitere Themen Eingang finden wie beispielsweise die anzustrebende Verminderung von unnötigen administrativen Hürden sowohl in der grenzüberschreitenden Verkehrs- wie auch in der Wirtschaftspolitik sowie die Stärkung der gemeinsamen Bildungs- und Forschungspolitik.

Mit der gesamtheitlichen Behandlung der angesprochenen verschiedenen Themen und der damit einhergehenden umfassenden Vertiefung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit können die richtigen und erfolgversprechenden Weichen zu Gunsten des Wohlergehens der gemeinsamen grenzüberschreitenden Region gestellt werden. Mit diesem Vorgehen werden auch die notwendigen Instrumente bereitgestellt, um im internationalen Wettbewerb bestehen zu können.

Zu Frage 5:

Wie bereits erwähnt, setzt sich der Regierungsrat auf Grund seiner flughafenpolitischen Grundsätze nur für Lösungen ein, bei denen unabhängig von Landesgrenzen insgesamt so wenig Menschen wie möglich mit Lärm belastet werden. Ein weiteres anzustrebendes Ziel soll – wie bereits erwähnt – die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der grenzüberschreitenden Region sein.

Zu Frage 7:

In der vorliegenden Anfrage werden die folgenden zwei Petitionen miteinander verglichen: die Petition des Vereins «Zusammenschluss Oberlandstrasse», die am 10. September 2007 der Vorsteherin der Volkswirtschaftsdirektion übergeben wurde, und die Petition «Flughafen Zürich / Pistenausbau – NEIN! Moratorium für 10 Jahre» des Bürgerprotests Fluglärm Ost, die am 26. Oktober 2007 der Bundeskanzlei zuhänden des Bundesrats überreicht wurde.

Entgegen der Annahme in der vorliegenden Anfrage war es nicht die Petition des Vereins «Zusammenschluss Oberlandstrasse», die den Regierungsrat dazu bewegte, die Schliessung der Autobahnlücke im Oberland prioritär zu behandeln. Vielmehr war es der Kantonsrat, der sich in verschiedenen Beschlüssen seit der Festsetzung der Linienführung des Lückenschlusses Oberlandautobahn im Verkehrsrichtplan 1995 für die vorrangige Behandlung dieses Projekts einsetzte. Die erwähnte Petition wurde erst zu einem Zeitpunkt eingereicht, als das Ausführungsprojekt nach einer fast 20-jährigen Vorgeschichte praktisch vollendet und ein baldiger Festsetzungsbeschluss des Regierungsrates bereits zu erwarten war. Somit bildet die erstgenannte Petition des in der Anfrage vorgenommenen Vergleichs kein taugliches Beispiel für eine Petition, welche die Hauptursache für einen Entscheid des Regierungsrates gewesen ist.

Ferner wurde die zweitgenannte Petition, diejenige des Bürgerprotests Fluglärm Ost, beim Bundesrat eingereicht, weshalb die weitere Behandlung sowie der Entscheid über eine allfällige Stellungnahme Sache des Bundesrates sind.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi