

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 81/2005

Sitzung vom 27. April 2005

623. Dringliches Postulat (Deal von Lufthansa mit Swiss als Chance für einen neuen Staatsvertrag nutzen)

Die Kantonsräte Thomas Maier, Dübendorf, Thomas Ziegler, Elgg, und Thomas Weibel, Horgen, haben am 21. März 2005 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird eingeladen, sich im Zusammenhang mit einer allfälligen Übernahme der Swiss durch die Lufthansa als einer der Hauptaktionäre der Swiss mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln und in allen entscheidenden Gremien (bei der Swiss, beim Bundesrat, mit den Vertretern aus Deutschland und im Verwaltungsrat der Unique) dafür einzusetzen, dass mit Deutschland ein neuer Staatsvertrag ausgehandelt wird. Dabei sollen folgende Eckwerte als Verhandlungsbasis dienen:

1. Flugregime vor den provisorischen Betriebsreglementen und vor der einseitigen Deutschen Verordnung (insbesondere Verzicht auf die für die Schweiz diskriminierende Wochenendregelung) – das heisst grundsätzliche Nordausrichtung ohne neue Süd- und Ostanflüge.
2. Verbindliche Verankerung einer Nachtruhe für Süddeutschland und die Schweiz von 22 Uhr bis 7 Uhr mit fixiertem Ausnahmekontingent zwischen 22 Uhr und 23 Uhr und zwischen 6 Uhr und 7 Uhr für die Erhaltung von interkontinentalen Flugverbindungen.
3. Plafonierung auf maximal 320000 Flugbewegungen im SIL und/oder auf Ebene Betriebsreglement.

Begründung:

Die Übernahme der Swiss durch die Lufthansa soll kurz vor dem Abschluss stehen. Eine Entwicklung, die sowohl Chancen wie auch Risiken bietet. Grundsätzlich ist der jetzige Zustand der Swiss unhaltbar. Früher oder später wird dieser zu einem weiteren Finanzdebakel beziehungsweise dem Ruf nach weiteren Steuermillionen auch im Kanton Zürich führen. Leider scheint es so, dass für die Swiss kein Allianzpartner mehr existiert – ein mögliches Wunschscenario für den Kanton scheint also nicht erreichbar zu sein. Aus diesen Gründen bleibt wohl aus finanzpolitischen Gründen eine Übernahme durch die Lufthansa die einzig sinnvolle Möglichkeit.

Seit dem Versagen der Verantwortlichen bei der ehemaligen Swissair wurden trotz diversen Warnungen fast 4,5 Milliarden in eine überdimensionierte Swiss «investiert». Selbst mit dieser politischen Hypothek haben es auch die neuen Manager verpasst, rechtzeitig massiv abzu-

specken, und damit die Möglichkeit verspielt, eine für ein Überleben zwingende Allianz eingehen zu können.

Nun soll die Swiss und vor allem deren Verkehrsrechte praktisch für ein Butterbrot an die Lufthansa verkauft werden. Aus genau diesen Gründen muss diese für die Lufthansa günstige Übernahme an Bedingungen zur Flugregimefrage geknüpft werden. Ansonsten ist der Nutzen für die Schweiz zu gering, und man verzichtet besser auf diesen Deal.

Für den Flughafen Kloten und für die sichere Erhaltung von Arbeitsplätzen wäre wohl eine Lösung mit Emirates volkswirtschaftlich zu begrüssen. Das grössere betriebswirtschaftliche Marktpotenzial für einen internationalen Flughafen wäre dann allerdings verbunden mit entsprechend mehr Fluglärm und der ungelösten Frage des Flugregimes.

Eine Übernahme der Swiss durch die Lufthansa hingegen wird die Bedeutung des Flughafens Zürich mittelfristig eher reduzieren und Arbeitsplätze kosten. Mit der Lufthansa würde eine deutsche Fluggesellschaft zum grössten Carrier auf dem Flughafen Zürich, und die Deutschen bekämen für sie wichtige Verkehrsrechte. Damit verbunden muss sich aber auch die Interessenslage Deutschlands verändern.

Hauptsächlich aus diesem Grund und dieser neuen Ausgangslage muss der Staatsvertrag mit Deutschland neu verhandelt werden, um endlich eine Lösung im Fluglärmstreit und damit wenigstens eine Entlastung für Bevölkerung und Umwelt zu erreichen. Der Regierungsrat soll auch hier auf staatlicher Ebene mit Deutschland ins Gespräch treten und die Interessen des Kantons Zürich und der Schweiz wahrnehmen.

Ziel soll sein: Zurück zum Flugregime vor den provisorischen Betriebsreglementen und vor der einseitigen Deutschen Verordnung. Angestrebt werden Landungen aus Norden (Nordausrichtung ohne neue Süd- und Ostanflüge) und Starts nach Westen und Süden (left turn), verbindliche Nachtruhe für Süddeutschland und die Schweiz sowie Verzicht auf die für die Schweiz diskriminierende Wochenendregelung: Mit einer Plafo-nierung auf maximal 320000 Flugbewegungen erhalten Deutschland und alle Regionen in der Schweiz eine klare Garantie – bis irgendwann in ferner Zukunft ein neues Mass für die Gesamtbelastung unter Einbezug von Faktoren wie Lärm, Schadstoffbelastung oder Klimaschaden-potenzial eingeführt werden und den Bewegungsplafond ablösen könnte.

Wir erhielten nicht nur eine transparente, nachvollziehbare und verbindliche Limite zur Sicherung der Lebensqualität aller Betroffenen in der Flughafenregion. Auch der Wirtschaftsstandort würde von einer solchen Lösung profitieren. Die Wiederherstellung des rechtmässigen Zustandes ohne provisorische Betriebsreglemente mit neuen Anflügen über dichte Besiedlungen zusammen mit einem Plafond wäre ein Befreiungsschlag. Dieser würde die Akzeptanz eines internationalen Flughafens Zürich mit massvoller Grösse wiederherstellen. Dieser

könnte sich dabei trotzdem in einem betriebswirtschaftlich und volkswirtschaftlich sinnvollen Rahmen bewegen – auch unter Einbezug wichtiger Langstreckenverbindungen in die USA und Fernost.

Der Kanton Zürich hat sich per Volksabstimmung mit 300 Millionen an der Swiss beteiligt und ist damit einer der grossen Teilhaber an der Swiss. Er kann damit aber auch zusammen mit dem Bund eine massgebliche Rolle spielen. Als Hauptaktionär der Unique mit fast 50% der Aktien und drei Verwaltungsräten ist der Regierungsrat auch dort gefordert, da Unique alle provisorischen Betriebsreglemente beim Bund beantragt hat und der Regierungsrat diesen nie opponiert hat. Der Einfluss des Zürcher Regierungsrates ist in Fragen der Luftfahrtpolitik und dem im Postulat gefordertem Handeln massiv grösser, als dies der Regierungsrat manchmal glauben machen will. Der Regierungsrat kann und soll also im Sinne dieses Postulates aktiv werden.

Der Kantonsrat hat das Postulat am 4. April 2005 dringlich erklärt.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum dringlichen Postulat Thomas Maier, Dübendorf, Thomas Ziegler, Elgg, und Thomas Weibel, Horgen, wird wie folgt Stellung genommen:

Mit Beschluss vom 22. März 2005 stimmte der Regierungsrat dem Verkauf der in seinem Eigentum befindlichen Aktien der Swiss zu. Ausschlaggebend für den Entscheid war die Einschätzung, dass sich das Konzept für die schrittweise Eingliederung der Swiss in die Lufthansa längerfristig am besten mit den Zielen des Kantons Zürich deckt. Der Regierungsrat kam zum Schluss, dass zur Übernahme der Swiss durch die Lufthansa und die damit verbundene Integration der Swiss in die Star Alliance keine gangbare Alternative besteht. Auch wenn dadurch keine absoluten Garantien für die Zukunft der Swiss und den Weiterbetrieb des Flughafens Zürich als Drehkreuz abgegeben wurden, stufte der Regierungsrat die Chance, auch Arbeitsplätze zu sichern oder zu schaffen, mit einer Übernahme durch die Lufthansa höher ein als im Fall eines Alleingangs. Allerdings ist sich der Regierungsrat bewusst, dass der Weiterbestand des Flughafens Zürich als Drehkreuz und die Zukunft der Swiss als eigenständige Marke von den Rahmenbedingungen, die dem Flughafen Zürich gesetzt werden, abhängen. Nur unter dem Vorbehalt, dass die Swiss mit München und Frankfurt vergleichbare Rahmenbedingungen bekommt, um im hart umkämpften Fluggeschäft wettbewerbsfähig mithalten zu können, sichert die Übernahme der Swiss durch die Lufthansa den Betrieb eines Drehkreuzes in Zürich, fördert dadurch den Wirtschaftsstandort Zürich und sichert mittel- und langfristig Arbeitsplätze.

Gemäss den Grundsätzen der Flughafenpolitik vom 15. September 2004 strebt der Kanton Zürich für das An- und Abflugverfahren Eckwerte an, die es erlauben, den bestehenden Handlungsspielraum zu Gunsten der Bevölkerung auszuschöpfen, um so den Schutz der Bevölkerung grenzüberschreitend zu verbessern. Zusammen mit der traditionellen Nordausrichtung des Flughafens sollen An- und Abflugwege möglichst über dünn besiedeltem Gebiet zusammengefasst und auf die Raumplanung abgestimmt werden. Zudem ist im Rahmen der Eckwerte sicherzustellen, dass ein effizienter Betrieb der Flughafeninfrastruktur als notwendige Voraussetzung für den Erhalt und die Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandortes Zürich im Wettbewerb mit anderen Standorten möglich ist und diese für den Flughafen Zürich im Vergleich mit anderen Flughäfen nicht wettbewerbsverzerrend oder diskriminierend sind. Dies alles soll stets unter der Voraussetzung erfolgen, dass jederzeit ein sicherer und zuverlässiger Flugbetrieb auf hohem internationalem Standard gewährleistet ist.

Grundsätzlich hält der Regierungsrat die neue, vom Bundesamt für Zivilluftfahrt am 29. März 2005 als Bestandteil des vorläufigen Betriebsreglements genehmigte verlängerte Nachtsperreordnung für angemessen und ausgewogen. Jede weitere Ausdehnung der Nachtsperreordnung würde die heute bereits eingeschränkte Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens Zürich und der Swiss weiter einschränken (siehe Antrag des Regierungsrates vom 14. November 2001 zu den Einzelinitiativen KR-Nrn. 201/2000 und 250/2000; Vorlage 3915).

Zur Begrenzung der Flugbewegungen am Flughafen Zürich hat der Regierungsrat bereits in seinem Bericht und Antrag zum Postulat KR-Nr. 270/2002 (Vorlage 4113) Stellung genommen. Der Kantonsrat hat den Regierungsrat mit Beschluss vom 20. Dezember 2004 eingeladen, bis spätestens 20. Juni 2005 hierzu einen Ergänzungsbericht vorzulegen. Der Regierungsrat wird sich darin sowie in seinen Berichten zu den Postulaten KR-Nrn. 259/2002 und 186/2003 ausführlich zur Frage der Begrenzung der Flugbewegungen in Zürich und zu den sich daraus ergebenden Konsequenzen äussern.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, das dringliche Postulat KR-Nr. 81/2005 nicht zu überweisen.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi