

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 5/2004

Sitzung vom 17. März 2004

408. Anfrage («Kanton Waldshut»)

Die Kantonsräte Hartmuth Attenhofer, Zürich, Thomas Hardegger, Rümlang, und Marcel Burlet, Regensdorf, haben am 5. Januar 2004 folgende Anfrage eingereicht:

Wie Stadtpräsident Elmar Ledergerber schon seit längerem, fordert nun auch der Regierungspräsident Christian Huber, der süddeutsche Raum solle «von den Vorteilen des Flughafens profitieren» können. Er nennt als Beispiele bessere Verkehrsverbindungen oder Entschädigungen für den Lärm («Zürcher Unterländer», 31. Dezember 2003, «Tages-Anzeiger», 5. Januar 2004).

So lauter und löblich diese Verlautbarungen sein mögen, so schwer verständlich sind sie für das Zürcher Unterland, dessen Strukturprobleme denjenigen des süddeutschen Raums in nichts nachstehen und das ebenfalls Förderungsmassnahmen bedarf.

Die einseitige Ausrichtung zweier wichtiger Politiker auf den süddeutschen Raum wird in weiten Teilen des Kantons Zürich nicht ohne Bitterkeit wahrgenommen: Während die eigene Bevölkerung hinten anstehen muss, wird jene von ennet dem Rhein so «freundeidgenössisch» bevorzugt, als gälte es, einen Randkanton strukturell einzubinden. «Kanton Waldshut» wäre demnach wohl die richtige Bezeichnung für ein Entwicklungskonzept, das Elmar Ledergerber und Christian Huber offenbar vorschwebt.

In diesem Zusammenhang ergeben sich folgende Fragen:

1. Was sieht der Regierungsrat vor, um die Strukturprobleme des Zürcher Unterlands wie hohe Arbeitslosigkeit und mangelhafte ÖV-Erschliessung in den Griff zu bekommen? Was ist diesbezüglich in die Wege geleitet, was ist erreicht? Wie kann das Unterland vom Flughafen (wieder) mehr profitieren, als nur die Lasten zu tragen?
2. Welche Massnahmen wird der Regierungsrat ergreifen, um die von seinem Präsidenten aufgenommene Idee einer Entwicklung des süddeutschen Raums zu konkretisieren?
3. Wie wird der Regierungsrat die anderen grenznahen Brennpunkte in die Diskussion um eine freundnachbarliche Auseinandersetzung einbringen? Zu welchen anderen Dossiers im Bau- und Planungsbereich sowie der Volkswirtschaft gibt es neben dem Luftverkehr zwischen dem Kanton Zürich und Süddeutschland unterschiedliche Interessen? Gibt es dabei verhandelbare Gegensätze, und ist der Kanton Zürich allenfalls auch bereit, dafür in Bern vorstellig zu werden?

4. Wie wird der Regierungsrat das Füllhorn mit den Struktursegnungen über das Unterland und den süddeutschen Raum führen? Kommt es zur gerechten, zur solidarischen oder zur demokratischen Verteilung?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Hartmuth Attenhofer, Zürich, Thomas Hardegger, Rümlang, und Marcel Burlet, Regensdorf, wird wie folgt beantwortet:

Die der Anfrage zu Grunde liegende Befürchtung, der Regierungsrat könnte in Zukunft die grenznahen Gebiete in Deutschland zu Lasten des Zürcher Unterlandes bevorzugen, ist unbegründet. Die Überlegungen des Regierungspräsidenten, die in den zitierten Interviews wiedergegeben sind, gehen davon aus, dass die gegenwärtigen Differenzen über den Betrieb des Flughafens Zürich nur in einer grenzüberschreitenden Sicht, unter Berücksichtigung der langjährigen guten und engen Beziehungen sowie im Rahmen einer Gesamtschau sämtlicher Interessen, gelöst werden können. Dabei gilt es im grenzüberschreitenden Dialog das Verständnis dafür zu fördern, dass auf beiden Seiten der Grenzen lärmbedingte Immissionen des Flughafenbetriebs untrennbar mit wichtigen gemeinsamen volkswirtschaftlichen und wirtschaftlichen Interessen der Bevölkerung sowie dem individuellen Bedürfnis nach Mobilität verbunden sind. Anlässlich eines Treffens der Regierungsglieder des Landes Baden-Württemberg und des Kantons Zürich wies der Regierungsrat darauf hin, dass die deutsche Rechtsverordnung den Flugbetrieb in Zürich unverhältnismässig und in diskriminierender Weise einschränke und die Entlastung der deutschen Bevölkerung zu einer vielfachen Belastung der schweizerischen Bevölkerung führe. Im Dialog mit Baden-Württemberg soll das Verständnis gefördert werden, dass die deutsche Rechtsverordnung die gemeinsamen Interessen an einem leistungsfähigen und umweltverträglichen Flugbetrieb mit seinen positiven Auswirkungen auf die Wirtschaft und den Wohlstand behindert und deshalb zusammen in der Mediation eine Lösung gefunden werden soll, welche diese Interessen sowie die Bedürfnisse der schweizerischen und der deutschen Bevölkerung nach Erholung berücksichtigt.

In den zahlreichen Kontakten mit Vertretern von Baden-Württemberg ist der Regierungsrat bestrebt, auf die gemeinsamen Interessen sowie die enge wirtschaftliche Verflechtung beider Regionen hinzuweisen und gleichzeitig weitere Themen für eine Zusammenarbeit zu diskutieren. Dabei stehen seitens Baden-Württembergs vor allem die Linienführung der von Deutschland geplanten A 98, die Rahmenbedingungen für die Landwirtschaft im grenznahen Raum, der Standort für ein Atomendlager sowie die Anbindung der Region an den engeren Wirt-

schaftsraum Zürich mit dem öffentlichen Personenverkehr im Vordergrund. Eine Diskussion über diese Themen kann in der Schweiz nur unter Führung des Bundes sowie unter Mitwirkung der Grenzkantone geführt werden. Aus diesem Grund hat die Volkswirtschaftsdirektorin in den vergangenen Wochen zahlreiche Gespräche geführt, um ein koordiniertes Vorgehen für eine solche Standortbestimmung anzuregen. Der Bund hat kürzlich angekündigt, die betroffenen Kantone einzuladen, um das weitere Vorgehen gemeinsam abzustimmen. Auch bei einer regionalen und nationalen Sicht dürfen jedoch Lösungen, die für den grenznahen süddeutschen Raum vorteilhaft sind, nicht losgelöst vom Nutzen und den Perspektiven für den Kanton Zürich und damit auch für das Zürcher Unterland gesehen werden und umgekehrt. Beispielsweise wird eine verbesserte S-Bahn-Erschliessung der entfernteren Gebiete je nach Ausgestaltung auch die Erschliessungsqualität auf Zürcher Gebiet und namentlich im Unterland erhöhen.

In den Legislaturzielen 2003–2007 hat der Regierungsrat die Erreichbarkeit innerhalb des Wirtschaftsraums Zürich und die Vernetzung mit anderen Wirtschaftsräumen durch leistungsfähige, raum- und umweltverträgliche Verkehrssysteme als strategisches Ziel festgelegt. Diese Erreichbarkeit ist auf geeignete Weise mit allen Verkehrsträgern sicherzustellen. Folglich ist das Verkehrssystem als Ganzes auch aus einer regionalen sowie grenzüberschreitenden Sicht zu verbessern und zu optimieren. Im Besonderen hat der Regierungsrat im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption festgelegt, dass für die Erschliessung des Flughafens ein spezielles Teilprojekt vorzusehen ist, das die ganze Flughafenregion, insbesondere den Raum Bülach, berücksichtigt (vgl. dazu die Antwort des Regierungsrates zur Interpellation KR-Nr. 58/2003). Die Grundlagenarbeiten für dieses Projekt sind im Gange und werden dieses Frühjahr vorliegen. Zu den grenzüberschreitenden Verkehrsbeziehungen liegen bereits erste Ergebnisse vor. Sie zeigen, dass die Stadt Zürich der Hauptzielort von grenzüberschreitenden Reisen aus dem südbadischen Raum ist. Ebenfalls ein wichtiger Zielort ist der Flughafen bzw. die Region Glattal. Die Massnahmen zur verbesserten Erschliessung des Flughafens werden in einem folgenden Planungsschritt entwickelt und evaluiert.

Der Strukturwandel der Wirtschaft hat sich auf das auf Industrie und Gewerbe ausgerichtete Unterland in den vergangenen Jahren besonders stark ausgewirkt. Zahlreiche einst renommierte Unternehmen sind seit Mitte der 90er-Jahre verschwunden oder haben Arbeitsplätze abgebaut. Bis zum Zusammenbruch der Swissair und dem wirtschaftlichen Einbruch der Luftfahrtindustrie lag die Arbeitslosigkeit in den Unterländer Bezirken Bülach und Dielsdorf deutlich unter dem Zürcher und

Schweizer Durchschnitt. Seit Herbst 2001 liegt die Arbeitslosigkeit im Bezirk Bülach über den Zürcher und Schweizer Referenzzahlen. Die Wertschöpfung des Flughafens Zürich hat zwischen 2000 und 2002 um 21% und die Anzahl Beschäftigten um 25% abgenommen. Ein Zusammenhang zwischen dieser Entwicklung und der verhältnismässig hohen Arbeitslosenquote in den Bezirken Bülach und Dielsdorf liegt nahe. Zudem gilt es zu berücksichtigen, dass 95% der Vorleistungen für den Flughafen Zürich von Lieferanten erbracht werden, die im Gebiet um den Flughafen angesiedelt sind. Mit dem Bestreben des Regierungsrates, einen wirtschaftlich gesunden Flughafenbetrieb zu gewährleisten, sollen die bedeutenden volkswirtschaftlichen Vorteile des Flughafens besonders für die nahen Gebiete und damit auch für das Unterland gesichert werden.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

i.V.

Hirschi