

Sitzung vom 23. Oktober 2002

1611. Dringliches Postulat (Begrenzung der Flugbewegungen)

Kantonsrat Martin Bäumle, Dübendorf, Kantonsrätin Barbara Hunziker Wanner, Rümlang, und Kantonsrat Peter Anderegg, Dübendorf, haben am 16. September 2002 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird eingeladen, im Rahmen aller seiner Möglichkeiten, insbesondere auch im Rahmen ihrer Delegation im Verwaltungsrat der Flughafen AG, darauf hinzuwirken, dass das Wachstum des Flughafens auf maximal 320 000 Flugbewegungen pro Jahr begrenzt wird.

Begründung:

Im Rahmen der Diskussionen um das Koordinationsverfahren SIL und über mögliche Betriebsvarianten am Flughafen Kloten haben die Gemeinden mehrheitlich und der Runde Tisch mehrfach und klar eine Plafonierung der Flugbewegungen bei 320 000 verlangt. Nach dem Swissair-Grounding und dem damit verbundenen Aufbau der neuen redimensionierten Swiss ist davon auszugehen, dass eine Plafonierung der Bewegungen auf dem Niveau 320 000 für die Airline auch betriebswirtschaftlich vertretbar ist. Mit einer Allianz, wie sie für die Swiss zwingend ist, wird sich dies noch verschärfen. Auch für den Flughafen muss eine solche Grenze vertretbar sein, wurde doch die 5. Ausbautappe mit 220 000 Bewegungen als refinanzierbar bezeichnet. Auch wenn sich dies heute als falsch herausstellt und eine höhere Zahl Flugbewegungen und Passagiere nötig sein wird als damals dem Volk zugesagt, kann diese sicher nicht höher angesetzt werden als die 320 000 Bewegungen.

Zudem ist für die Stickoxide bekanntlich mit der Konzession für den Ausbau eine Limite gesetzt worden, bei deren Erreichen neue Massnahmen zu treffen sind – und das Bundesgericht hat in seinen Erwägungen zum Entscheid zur Baukonzession keinen Zweifel daran gelassen, dass eine Plafonierung der Bewegungszahlen als Massnahme gegen die Luftbelastung sehr wohl in Erwägung zu ziehen wäre. Die umweltrechtlichen Schranken können nämlich auch unter Berufung auf die Vorgabe des SIL nicht beliebig weit hinausgeschoben werden. Auch unter diesem Aspekt sind die 320 000 Bewegungen eine sinnvolle Limite. Es kann letztlich nicht im Interesse der Zürcher Volkswirtschaft sein, einen überdimensionierten Flughafen zu subventionieren, welcher bei unlimitiertem Wachstum massive volkswirtschaftliche Schäden verursachen kann. Flughafenpolitik kann nur mit der Bevölkerung und den Gemeinden und nicht gegen diese gemacht werden.

Klare Grenzen können die verhärteten Fronten aufweichen und schaffen wieder Vertrauen in Regierung und Parlament.

Der Kantonsrat hat das Postulat am 23. September 2002 dringlich erklärt.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum dringlichen Postulat Martin Bäumle, Dübendorf, Barbara Hunziker Wanner, Rümlang, und Peter Anderegg, Dübendorf, wird wie folgt Stellung genommen:

Gemäss Art. 36a Abs. 2 des Luftfahrtgesetzes (SR 748.0) ist die Flughafen Zürich AG (FZAG) als Inhaberin der Betriebskonzession für den Flughafen Zürich von Gesetzes wegen verpflichtet, ihre Infrastruktur grundsätzlich für alle Luftfahrzeuge im nationalen und internationalen Verkehr zur Verfügung zu stellen (so genannter Zulassungszwang). Im allgemeinen Teil des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), den der Bundesrat am 18. Oktober 2000 beschlossen hat, wird als Grundsatz festgelegt, dass der Flughafen Zürich seine Rolle als eine der grossen europäischen Drehscheiben des Weltluftverkehrs (Hub) wahrnehmen soll (SIL Teil III, B1, G 2). Aus Sicht des Bundes ist deshalb eine Beschränkung der Flugbewegungen grundsätzlich jedenfalls so lange nicht angezeigt, als besondere Umstände nicht zwingend danach rufen. Wie das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) bei der Erteilung der Baukonzession für das Dock Mitte ausgeführt und das Bundesgericht auf Beschwerde hin bestätigt hat, kann aus Umweltschutzgründen (vor allem im Bereich Lufthygiene) ein wie auch immer gearteter Plafond (Emissions- oder Lärmplafond, allenfalls sogar Bewegungsplafond) inskünftig nicht ausgeschlossen werden.

In seinen Grundsätzen zur Flughafenpolitik nach vollzogener Selbstständigkeit des Flughafens vom 23. August 2000 hat der Regierungsrat ausführlich dargetan, dass und weshalb die Wirtschaftsregion Zürich und weite Teile der Schweiz auf den Flughafen Zürich als leistungsfähigen Interkontinentalflughafen und damit als Schlüsselinfrastruktur des öffentlichen Verkehrs in unserem Land angewiesen sind. Hierzu gehört auch eine hier domizilierte, interkontinental tätige Luftverkehrsgesellschaft (vgl. auch die Beantwortung der dringlichen Anfrage KR-Nr. 101/2001). An dieser Beurteilung haben auch der Zusammenbruch der SAirGroup und die weltweit stagnierende, teilweise sogar rückläufige Nachfrage im Zivilluftverkehr nach den terroristischen Ereignissen in den USA im Herbst des vergangenen Jahres nichts geändert.

Es ist den gemeinsamen Anstrengungen des Bundes, verschiedener Kantone – allen voran des Kantons Zürich – und der Privatwirtschaft zu verdanken, dass nach dem Grounding der Swissair am 2. und 3. Oktober 2002 innert weniger Monate die neue Fluggesellschaft SWISS als Erbringerin einer öffentlichen Verkehrsleistung den Betrieb aufnehmen konnte. Wie an der ersten Halbjahres-Bilanzpressekonferenz Mitte September 2002 zu erfahren war, präsentierte sich das Ergebnis der Gesellschaft besser, als dies gemäss Businessplan erwartet werden konnte. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung der SWISS sind jedenfalls zuversichtlich, dass die Gesellschaft vom Jahr 2003 an eine positive Bilanz aufweisen wird. Eine der für das erfolgreiche Bestehen der Gesellschaft am Markt wohl wichtigsten Voraussetzungen ist deren Einbindung in eine globale Allianz. Diesbezüglich sind die Gespräche von SWISS mit OneWorld (American Airlines, British Airways, Air Lingus, Cathay Pacific, Finnair, Quantas, Iberia und Lan Chile) in dem Sinne auf gutem Wege, als, von einer Ausnahme abgesehen, alle Allianzpartner ihr grundsätzliches Einverständnis zu einem Beitritt von SWISS gegeben haben. Mit British Airways (BA) allerdings, der mit Abstand grössten und gewichtigsten europäischen OneWorld-Partnerin, steht eine entsprechende Vereinbarung zurzeit noch aus. Wenn BA dem Beitritt von SWISS zur OneWorld zustimmt, dürfte dies auch Auswirkungen auf die Verkehrsstruktur der SWISS vorab am Flughafen Zürich haben; welcher Art diese sein werden, ist aber offen. Eine Plafonierung der Flugbewegungen am Heimatflughafen der SWISS würde aber deren operationelle und wirtschaftliche Zukunftsaussichten erheblich schmälern und damit auch deren Handlungsspielräume für die weiteren Verhandlungen mit BA bzw. OneWorld stark einschränken. Unter derartigen Voraussetzungen auf dem Heimatflughafen könnte die Gesellschaft für einen Allianzbeitritt sogar gänzlich unattraktiv werden. Dadurch würde der heute noch nicht gesicherte längerfristige Erfolg der SWISS zusätzlich erschwert, wenn nicht gar verunmöglicht. Dies wiederum könnte erneut zu einschneidenden negativen Konsequenzen für die Bevölkerung der Wirtschafts- und Arbeitsregion Zürich führen.

Es wäre insbesondere falsch, aus der Krise der Luftfahrt und der derzeit schlechten allgemeinen Wirtschaftslage zu schliessen, dass auf unabhärbare Zeit hinaus kein Aufschwung mehr erfolgen werde, sodass eine Beschränkung der Flugbewegungen am Flughafen Zürich nunmehr auch aus volks- und betriebswirtschaftlicher Sicht sinnvoll sei. Auch wenn die kurzfristigen Prognosen für ein Wirtschaftswachstum zurzeit sehr verhalten ausfallen – was in hohem Masse auch auf die unsichere politische Entwicklung im Nahen und Mittleren Osten zurückzuführen ist –, dürfte sich die allgemeine Wirtschaftslage jedenfalls län-

gerfristig wieder erholen, sodass im Zivilluftverkehr auch in der Schweiz wieder mit einem gewissen Wachstum gerechnet werden muss. Diese Beurteilung wird auch von SWISS geteilt, die nicht mit einer Stagnation der Verkehrsentwicklung rechnet.

Schon mit den Grundsätzen der Flughafenpolitik hat der Regierungsrat festgehalten, auch die Grenzen des Wachstums des Luftverkehrs müssten in einem für die Menschen überblickbaren Zeitraum berücksichtigt werden: «Technische und wirtschaftliche Fortschritte und Veränderungen müssen im Interesse der Menschen wenn immer möglich im Gleichschritt mit politischen und gesellschaftlichen Veränderungen gehen. Es macht daher wenig Sinn, ein Betriebsreglement für den Flughafen auf unbestimmte Zeit anzulegen, vielmehr muss zu einem klar definierten Zeitpunkt ein «Marschhalt» angesetzt werden.» Der Regierungsrat hat damals festgesetzt, dass eine Neubeurteilung vorzunehmen ist, sobald die Schadstoffbelastung durch den Luftverkehr die Grenze von 2400 Tonnen NO_x pro Jahr erreicht (analog der Auflagen des UVEK zur 5. Ausbautappe) oder 420 000 Flugbewegungen/Jahr (Linien- und Charterverkehr sowie Geschäftsfliegerei) erreicht werden. Die Arbeiten am neuen Betriebsreglement haben in der Zwischenzeit gezeigt, dass mit dem heutigen Pistensystem als Planungsgrösse rund 360 000 Bewegungen erreicht werden können. Die bekannte Planungsgrösse von 420 000 Flugbewegungen/Jahr setzt in jedem Fall eine Erweiterung des Pistensystems voraus, welche eine Zustimmung des Kantons Zürich gemäss § 19 des Flughafengesetzes (LS 748.1) durch einen Beschluss des Kantonsrates voraussetzt, welcher dem fakultativen Referendum untersteht. Damit ist sichergestellt, dass die langfristige Entwicklung des Flughafens nicht gegen den Willen der Zürcher Bevölkerung erfolgen kann.

Aus diesen Gründen ginge eine Plafonierung der Flugbewegungen am Flughafen Zürich von einer zu kurzfristigen Optik für die Zukunft der schweizerischen Zivilluftfahrt aus, und es würde damit ein falsches Zeichen gesetzt.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat deshalb, das Postulat KR-Nr. 270/2002 nicht zu überweisen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi