

Sitzung vom 19. April 1995

**1154. Anfrage (Flugverkehr über deutschem Gebiet)**

Kantonsrat Ruedi Keller, Hochfelden, hat am 20. März 1995 folgende Anfrage eingereicht:

1984 wurde zwischen dem Schweizer Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und dem Deutschen Bundesministerium für Verkehr (BMV) eine bilaterale Regelung für An- und Abflüge zum/vom Flughafen Zürich-Kloten über deutschem Hoheitsgebiet abgeschlossen, die heute noch gilt. Es sieht eine ausgewogene Nutzung der Pisten 14 und 16 vor. Die damals fixierte Aufteilung der Verkehrsanteile verlagerte sich im Laufe der Jahre zunehmend auf die Piste 14 (90% der Anflüge), wird also heute vom Flughafen Zürich-Kloten nicht eingehalten. Dies wäre nur mit einer Kapazitätseinbusse möglich.

Diesem andauernden Vertragsbruch erwächst zunehmender Widerstand in den süd-deutschen Gemeinden im Kreis Waldshut. So haben sich sieben Gemeinden (Waldshut-Tiengen, Hohentengen, Jestetten, Klettgau u.a.) zu einem Gemeindeverband zusammengeschlossen mit dem Ziel, Massnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation über deutschem Gebiet zu erreichen und der Einhaltung der Verwaltungsvereinbarung Nachachtung zu verschaffen. Sie denken dabei auch an Kapazitätseinbussen bzw. Kontingentierungen und verlangen eine Ausdehnung der Nachtflugbeschränkungen mit dem Ziel einer Entlastung des deutschen Gebietes. Sie denken auch an eine Kündigung der Home-base-Klausel. Um diese Forderungen zu untermauern, haben sie das Bundesministerium für Verkehr eingeschaltet und erwägen eine Klage beim Verwaltungsgericht.

Am 6. Dezember 1994 hat eine Zusammenkunft zwischen einer Schweizer Delegation und Behörden des Kreises Waldshut stattgefunden, um die Problematik zu diskutieren.

Aufgrund dieser Ausgangslage bitte ich den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Welche Forderungen stellten die deutschen Behördenvertreter an die Schweizer Delegation in bezug auf die Einhaltung der Verwaltungsvereinbarung von 1984?  
Welche Wünsche flankierender Art wurden von der deutschen Seite geäussert?
2. Mit welchen Versprechungen wurde schweizerischerseits versucht, den deutschen Widerstand gegen den zunehmenden Flugverkehr zu brechen?
3. Welche Konsequenzen hätte es, wenn die deutsche Seite von der Schweiz die strikte Einhaltung der Verwaltungsvereinbarung von 1984 verlangen würde?  
Welche schweizerischen Gebiete hätten Mehrbelastungen zu erleiden, und wie gross wären voraussichtlich diese in Messwerten?
4. Welche Konsequenzen hätte die Streichung der Home-base-Klausel?
5. Bei einer Annahme der 5. Ausbautetappe des Flughafens Kloten ist damit zu rechnen, dass für die Behandlung dieses Problems die nationale oder EU-Ebene eingeschaltet wird. Mit welchen Implikationen ist dabei zu rechnen (Gegenleistungen der Schweiz)?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft  
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Ruedi Keller, Hochfelden, wird wie folgt beantwortet:

Am 17. September 1984 schlossen das schweizerische Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und das deutsche Bundesministerium für Verkehr eine Verwaltungsvereinbarung für An- und Abflüge zum/vom Flughafen Zürich über deutsches Hoheitsgebiet. Die Regelung sieht unter anderem vor, dass sich die Flugsicherungsdienste Zürich, unterstützt vom Flughafen, weiterhin bemühen, eine «ausgewogenere Benützung der beiden Landebahnen 14 und 16 zu verwirklichen» (Abschnitt I, Ziffer 2, lit. a der Vereinbarung). Als diese Vereinbarung abgeschlossen wurde, fanden rund zwei Drittel aller Landungen auf Piste 14 und ein Drittel auf Piste 16 statt. Da die Landepiste 16 die Hauptstartpiste 28 kreuzt, vermehrte Landungen auf jener Piste also die Startkapazität herabsetzen, bereitete es dem Zürcher Flughafenhalter von Jahr zu Jahr mehr Mühe, vor allem diesen Punkt der Vereinbarung

einzuhalten. Das Verkehrswachstum der vergangenen Jahre führte schliesslich dazu, dass immer mehr Landungen auf Piste 14 und immer weniger auf Piste 16 stattfanden.

Auf deutsches Begehren hin wurden 1992 auf Expertenebene Verhandlungen aufgenommen über die vor allem in diesem Punkt der Verwaltungsvereinbarung von 1984 zuwiderlaufenden Entwicklungen. Die erste gemeinsame deutsch-schweizerische Sitzung fand Ende 1992 in Zürich statt. Seither wurden auf verschiedenen Ebenen weitere Verhandlungsrunden und Treffen durchgeführt. In deren Verlauf einigte man sich unter anderem darauf, verschiedene Gutachten in Auftrag zu geben, welche einerseits die lärmässigen Auswirkungen, die der Flughafen Zürich heute und in Zukunft auf den süddeutschen Raum hat bzw. haben wird, beleuchten und andererseits aufzeigen sollen, wie sich die einzelnen, vor allem im Hinblick auf eine ausgewogenere Verteilung der Landeanflüge zur Diskussion gestellten Massnahmen auf die Kapazität des Flughafens auswirken würden. Diese komplexen und zeitaufwendigen Untersuchungen sind noch im Gange.

Solange diese Untersuchungen noch in Arbeit und die eigentlichen Verhandlungen zwischen der Schweiz und Deutschland erst angelaufen sind - die Verhandlungsführung liegt schweizerischerseits wie erwähnt beim BAZL -, ist es nicht angebracht, die gegenseitigen Verhandlungspositionen öffentlich auszubreiten. Ebenso wenig ist es möglich, über die Konsequenzen, welche diese oder jene Forderung der deutschen Seite für den Flughafen Zürich hätte, verlässliche Aussagen zu machen oder diese gar lärmässig zu quantifizieren.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der Volkswirtschaft.

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
Roggwiller