

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 4. Juli 2012

738. Verhandlungen mit Deutschland betreffend An- und Abflugverfahren Flughafen Zürich

1. Vorgeschichte

Der Fluglärmstreit hat seinen Anfang in den frühen 80er-Jahren, nachdem der Flughafen Zürich 1977 die neue Landepiste 14 in Betrieb genommen hatte. Am 18. Oktober 2001 wurde zwischen der Schweiz und Deutschland ein neuer Staatsvertrag unterzeichnet, der aber anschliessend von beiden Parlamenten abgelehnt wurde. Daraufhin erliess Deutschland im Jahre 2003 mit einer sogenannten Durchführungsverordnung (DVO) die bekannten einseitigen Beschränkungen für Nordanflüge über deutschem Gebiet. Während Jahren scheiterten danach alle Ansätze für eine Lösung. Vom Flughafen und der Swiss in Deutschland angestrebte Gerichtsverfahren blieben erfolglos. Das Gericht der europäischen Union (früher Gericht erster Instanz) wies die Nichtigkeitsklage der Schweiz ab.

Die Süddeutsche Region verankerte im Hinblick auf sich abzeichnende neue Verhandlungen mit der sogenannten «Stuttgarter Erklärung» vom 25. November 2009 sehr restriktive Forderungen.

Verlangt wird insbesondere:

- Übernahme von höchstens 80 000 Anflügen pro Jahr, soweit die Schweiz den technischen Nachweis für deren Erforderlichkeit erbringen kann.
- Uneingeschränkte Beibehaltung der Sperrzeiten der 220. DVO.
- Keine Abflüge über deutschem Gebiet.
- Keine Hinnahme von Umweg- und Warteflügen über deutschem Gebiet.
- Aufhebung des Warteraumes «RILAX».
- Kein «gekröpfter» Nordanflug.

Diese Forderungen unterstrich Deutschland mit der Drohung, für den Fall eines Scheiterns der laufenden Verhandlungen, das Anflugregime über Süddeutschland anhand der Vorgaben der «Stuttgarter Erklärung» einseitig zu verschärfen.

Die Regierungen der Kantone Zürich, Aargau, Schaffhausen, Schwyz, St. Gallen, Thurgau und Zug appellierten in der sogenannten «Klotener Erklärung» vom 5. März 2012 an die süddeutschen Nachbarn, echte

Verhandlungsbereitschaft zu zeigen und darauf zu verzichten, die Verhandlungen mit der gleichzeitigen Androhung einseitiger Massnahmen zu verbinden.

2. Der am 2. Juli 2012 paraphierte Staatsvertrag

a) Eckwerte

Der jetzt paraphierte Staatsvertrag beruht auf der Absichtserklärung von Davos vom 28. Januar 2012, in der Bundesrätin Doris Leuthard und der deutsche Verkehrsminister Peter Ramsauer den Rahmen für die Verhandlungen festgelegt hatten. Abs. 3 der Absichtserklärung lautet wie folgt: «Die Schweiz reduziert die Zahl der Anflüge auf den Flughafen Zürich über deutsches Staatsgebiet. Analog dazu wird im täglichen Flugbetrieb die Zahl der Betriebsstunden über deutschem Staatsgebiet reduziert.»

Zur Konkretisierung der Absichtserklärung fanden fünf Verhandlungsrunden statt. Im Vorfeld der Verhandlungsrunden wurde die schweizerische Position jeweils auf mehreren Ebenen koordiniert und aufgearbeitet. Die unter dem Vorsitz des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation stehende Schweizer Delegation, die direkt die Verhandlungen mit Deutschland führte, setzte sich aus Vertretern des Bundesamts für Zivilluftfahrt sowie je einem Vertreter des Eidgenössischen Departements für auswärtige Angelegenheiten, der schweizerischen Flugsicherung, des Flughafens und des Kantons Zürich zusammen.

Der Entwurf für einen Staatsvertrag enthält die folgenden Eckpunkte:

- Nordanflüge über deutschem Staatsgebiet unter Flugfläche 100 sind an Werktagen von 6.30 bis 18.00 Uhr möglich.
- An Wochenenden und Feiertagen sind Nordanflüge von 9.00 bis 18.00 Uhr zulässig.
- Diese Betriebsform erfordert die Verlängerung der Ost-West-Piste Richtung Westen und der Nord-Süd-Pisten gegen Norden. Die erwähnten Regelungen treten deshalb erst in Kraft, wenn die Pistenverlängerungen verwirklicht sind, spätestens aber ab dem Jahr 2020. Diese achtjährige Übergangsfrist hat Deutschland der Schweiz zugestanden.
- Der satellitengestützte Nordanflug über Schweizer Gebiet ist im Staatsvertrag als Option ausdrücklich als zulässig festgeschrieben.
- Im Gegenzug für die lange Übergangsfrist ist die Schweiz im Sinn einer Vorabmassnahme bereit, ab Ratifizierung des Vertrages die Flüge an Werktagen eine Stunde früher als heute über Schweizer Gebiet zu führen. Dadurch erfolgt die Umstellung der Anflüge ab 20 Uhr, so wie dies an Wochenenden schon heute der Fall ist.

b) Beurteilung

Eher positiv zu gewichten ist:

- Die Zahl der Nordanflüge wird zahlenmässig nicht beschränkt. Damit konnte eine einseitige Plafonierung einer künftigen Verkehrsentwicklung im Norden zulasten des schweizerischen Hoheitsgebietes verhindert werden.
- In den Tagesrandstunden kann ab 6.30 Uhr von Norden anstelle von Süden gelandet werden.
- Deutschland anerkennt ausdrücklich die Möglichkeit eines satelliten-gestützten Anflugs auf die Pisten 14 und 16.
- Die Schweiz erhält eine Übergangsfrist bis zum Jahre 2020.
- Die Bewirtschaftung des deutschen Luftraums durch die schweizerische Flugsicherungsbehörde erhält eine ausdrückliche rechtliche Grundlage.

Negativ zu erwähnen ist:

- Die Anzahl flugfreier Stunden, welche die Schweiz gegenüber Deutschland eingestehen muss, ist hoch. Der Flugverkehr muss während dieser Stunden von Süddeutschland in die Schweiz verlagert werden.
- Die zusätzlich gewährten freien Flugzeiten liegen am Abend. Entsprechend wird am Abend mehr Luftverkehr in der Schweiz stattfinden.
- Am Wochenende konnten keine Verbesserungen erzielt werden. Am Abend beginnt die Sperre für Nordanflüge schon ab 18 Uhr. Entsprechend bleibt die Belastung der Schweiz am Wochenende in den Tagesrandstunden auf hohem Ausmass.
- Als Vorleistung musste Deutschland in der Übergangszeit eine Stunde am Abend von 20 Uhr bis 21 Uhr zugestanden werden.
- Die Umsetzung verlangt einen Ausbau des Pistensystems (Pistenverlängerungen).

Die vorgesehenen Eckpunkte im Entwurf des Staatsvertrages haben schwerwiegende Folgen für den Kanton Zürich. Im Zentrum der Interessenabwägung stehen die massive Mehrbelastung der Zürcher Bevölkerung durch den Fluglärm sowie die volkswirtschaftliche Bedeutung und die angemessene Entwicklung des Flughafens. Deshalb wird die Volkswirtschaftsdirektion mit der konsultativen Konferenz Flughafen Zürich, in der die betroffenen Regionen vertreten sind, das Gespräch aufnehmen.

Eine abschliessende Beurteilung kann erst dann vorgenommen werden, wenn das Ergebnis der schweizinternen Lastenverteilung feststeht.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Der Regierungsrat nimmt vom vorliegenden Entwurf des Staatsvertrages Kenntnis.

II. Die Volkswirtschaftsdirektion wird beauftragt, die konsultative Konferenz Flughafen Zürich und die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt des Kantonsrates über den Inhalt des Entwurfs des Staatsvertrages zu informieren.

III. Mitteilung an die Mitglieder des Regierungsrates und an die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:

Husi