



Editorial

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Flughafenpolitik hat in den vergangenen Jahren weit über die Grenzen des Kantons Zürich hinaus die politische Agenda dominiert. In die Diskussion um die zukünftige Gestaltung des Flugbetriebes in Zürich-Kloten sind zahlreiche Akteure mit stark divergierenden Interessen involviert. Nach dem Scheitern des Mediationsverfahrens liegt es nun an der Regierung des Kantons Zürich, den Kurs in der Flughafenpolitik vorzugeben. Für das entsprechende Dossier ist die Volkswirtschaftsdirektion federführend und als Vorsteherin will ich diese Verantwortung wahrnehmen.

Mit dem vorliegenden Newsletter schafft die Volkswirtschaftsdirektion ein Instrument, um die regierungsrätliche Flughafenpolitik transparent darzulegen und die verschiedenen Interessengruppierungen und Entscheidungsträger auf den Ebenen Gemeinden, Kanton und Bund aus erster Hand zu informieren. Der Newsletter wird drei- bis viermal jährlich erscheinen und aktuell über die Flughafenpolitik der Zürcher Regierung orientieren. Er ergänzt damit das vorhandene Informationsangebot im Internet (www.vd.zh.ch), wo aktuelle Informationen, Medienmitteilungen und vertiefende Studien jederzeit abrufbar sind.

In dieser ersten Ausgabe finden Sie Informationen zu den Grundsätzen der regierungsrätlichen Flughafenpolitik, zum von der Volkswirtschaftsdirektion entwickelten «Fünfeck-Modell», sowie zu den Forderungen des Kantons Zürich an den Luftfahrtsbericht des Bundes und zur zukünftigen Organisation des Konsultativen Konferenz gemäss Flughafengesetz.

Ich hoffe, mit diesem Newsletter dem öffentlichen Bedürfnis nach vermehrter Information nachzukommen und freue mich auf einen konstruktiven Dialog.

Rita Fuhrer
Volkswirtschaftsdirektorin



Neukonzeption der Konsultativen Konferenz

Die Volkswirtschaftsdirektion will die im Gesetz vorgesehene Konsultative Konferenz neu beleben. Nach dem Scheitern des Mediationsverfahrens soll sie als Plattform zum Informationsaustausch zwischen der Regierung und den Zürcher Gemeinden dienen. Die Zusammensetzung der Konsultativen Konferenz wurde aufgrund der bisherigen Erfahrungen revidiert und der Zweck den gesetzlichen Vorgaben angepasst. Sie umfasst neu je zwei Vertreter pro Bezirk.

Die Konsultative Konferenz wurde 1997 als «Runder Tisch» ins Leben gerufen und geht zurück auf die Initiative des damaligen Volkswirtschaftsdirektors Ernst Homberger. In einer

ersten Phase diente der «Runde Tisch» ausschliesslich dem Informations- und Meinungsaustausch unter den Flughafengemeinden, dem Schutzverband der Bevölkerung um den Flug-

hafen Zürich (SBFZ), der Volkswirtschaftsdirektion und den Flughafenpartnern (FDZ, FIG, Swisscontrol, SAirGroup).

Fortsetzung auf Seite 2

In dieser Nummer:

Editorial 1

Neukonzeption der Konsultativen Konferenz 1

Regierungsrat stellt Interessen der Bevölkerung in den Mittelpunkt 3

«Fünfeck-Modell» zur Flughafenpolitik 4

Forderungen an den Bericht «Luftfahrtpolitik» des Bundes 5

Fortsetzung von Seite 1

Aufgabengebiet ausgebaut – Ziel verfehlt

Im Zuge der Verselbständigung des Flughafens Zürich wurde die Konsultative Konferenz im Flughafengesetz verankert. In der Folge wurde die Teilnehmerzahl sukzessive auf 79 Interessenvertreter erhöht, und es wurden neue Gremien geschaffen. Der Runde Tisch arbeitete fortan über seine gesetzlich vorgesehene Funktion als Plattform zum Informations- und Meinungsaustausch hinaus auch in beratendem Sinne an Lösungsvorschlägen mit, ohne aber für Regierung und Parlament verbindliche Entschlüsse fassen zu können.

In dieser bisherigen Form hat der «Runde Tisch» seinen Zweck nicht erfüllt. Das wurde durch ein externes Gutachten bestätigt. Es kam weder zum angestrebten Informationsaustausch, noch gelang es, den von der Öffentlichkeit erwarteten Beitrag zu einer konsensuellen Lösung der Fluglärmproblematik zu leisten.

Konsultative Konferenz gemäss Gesetzestext

Aufgrund der bisherigen Erfahrungen soll die Konsultative Konferenz in veränderter Form und Zusammensetzung wieder belebt werden. Sie dient gemäss Flughafengesetz dem Meinung- und Informationsaustausch zwischen dem Regierungsrat und den Zürcher Gemeinden. Sie ist jedoch kein Planungs- und Entscheidungsgremium. Für die Beeinflussung des politischen Prozesses steht den Gemeinden das demokratische Instrumentarium zur Verfügung.

Der Regierungsrat informiert die Gemeindebehörden im Dialog und möglichst direkt über getroffene Entscheide und den Stand laufender Verfahren. Er nimmt Anliegen der Gemeinden entgegen und bezieht diese nach Möglichkeit in seine Entscheidungsfindung mit ein. Jeder Teilnehmer hat die gleichen Rechte und Pflichten.

Der Regierungsrat erachtet die Gemeinden bzw. deren demokratisch gewählte Ex-

ekutivmitglieder als die legitimen Vertreter der Anliegen der Bevölkerung. Die Diskussion mit den Bürgerorganisationen, den Nachbarkantonen sowie Deutschland soll mit anderen Massnahmen sichergestellt werden.

Jeder Bezirk entsendet zwei Vertreter

Die Volkswirtschaftsdirektion legt den Kreis der an der konsultativen Konferenz Teilnehmenden wie folgt fest:

- Jeder Bezirk delegiert zwei Vertreter.
- Die Vertreter sind demokratisch legitimiert, d.h. es handelt sich um Exekutivmitglieder der Gemeinden.
- Die Ansprechpartner der Volkswirtschaftsdirektion für die Delegationen sind die Gemeindepräsidentenverbände der Bezirke.

Die in der Konsultativen Konferenz diskutierten Themen werden der breiten Öffentlichkeit und interessierten Kreisen in geeigneter Form kommuniziert.



Weitere Informationen zur Neukonzeption der Konsultativen Konferenz ist im Internet verfügbar.

<http://www.vd.zh.ch/internet/vd/de/Schwerpunkte.html>

Internet-Plattform der Volkswirtschaft zur Flughafenpolitik

Interessierte Bürgerinnen und Bürger können sich auch im Internet über die Flughafenpolitik informieren. Neben aktuellen Informationen bietet der Internetauftritt der Volkswirtschaftsdirektion

Antworten auf die häufigsten Fragen zur Flughafenpolitik, ein Archiv mit Hintergrundmaterial wie politischen Vorstössen im Kantonsrat oder Referaten der Volkswirtschaftsdirektorin

Rita Fuhrer. Zudem bietet der Internetauftritt auch ein virtuelles Lesezimmer an, in dem unter anderem Studien zur Luftfahrt eingesehen werden können.

Regierungsrat stellt Interessen der Bevölkerung in den Mittelpunkt

Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat Mitte September 2004 seine Grundsätze für die Flughafenpolitik in der Öffentlichkeit vorgestellt. Im Zentrum stehen die Interessen der Bevölkerung an einem möglichst belastungsarmen Betrieb und die volkswirtschaftliche und verkehrstechnische Bedeutung des Flughafens für den Standort Zürich. Diese Themen sind eng mit der Frage der Sicherheit des Flughafens verknüpft und dadurch mit seiner Akzeptanz und dem Vertrauen in der Bevölkerung.

«Der Staat fördert den Flughafen Zürich zur Sicherstellung seiner volks- und verkehrswirtschaftlichen Interessen und berücksichtigt dabei den Schutz der Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flughafenbetriebs.» So schreibt es § 1 des Flughafengesetzes vor. Das Flughafengesetz gibt die Rahmenbedingungen für die regierungsrätliche Flughafenpolitik vor.

Schutz der Bevölkerung im Vordergrund

Der Zürcher Regierungsrat strebt den bestmöglichen Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärmauswirkungen an. Deshalb setzt sich der Zürcher Regierungsrat für die Bündelung der Flugbewegungen über den am wenigsten dicht besiedelten Gebieten ein. Grosse Bevölkerungsteile können so vom Fluglärm entlastet werden. Die Bündelung entspricht nicht nur § 1 des Flughafengesetzes, sondern auch dem Eidgenössischen Umweltschutzgesetz.

Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung der Verkehrssysteme will der Regierungsrat auch beim Flugha-

fen eine kontinuierliche Abnahme der Umweltbelastung erzielen. Im Vordergrund steht die Festlegung klarer und messbarer Auflagen zur Reduktion der Fluglärmbelastung. Über seine Beteiligung an der Flughafen Zürich AG (Unique) will der Regierungsrat zudem auf deren Massnahmen im Bereich des Umweltschutzes Einfluss nehmen. Die Flughafen Zürich AG soll sich trotz wirtschaftlich schwierigem Umfeld diesbezüglich im internationalen Vergleich an den Besten messen. Beispiel ist die vom Regierungsrat im Verwaltungsrat durchgesetzte, im europäischen Vergleich fortschrittliche Forderung nach einer siebenstündigen Nachtruhe.

Rasche Einführung des gekröpften Nordanflugs

Weiter will die Zürcher Regierung die Entwicklung eines verbesserten Betriebskonzepts mit siebenstündiger Nachtruhe und Ruhezeiten während des Tages vorantreiben. Wegen der geltenden Deutschen Verordnung (DVO), die Nordanflüge über Süddeutsches Gebiet stark einschränkt, stellt die rasche Einführung des gekröpften

Nordanflugs aus Sicht der Zürcher Regierung derzeit die einzige mögliche Alternative für eine schnelle Entlastung weiter Bevölkerungsteile im Kanton Zürich dar. Die Forderung an den Bund nach neuen Verhandlungen mit Deutschland über das An- und Abflugverfahren hält die Zürcher Regierung aufrecht.

Das Vorhaben für ein verbessertes Betriebskonzept verlangt auch nach einem sicheren und zuverlässigen – das heisst wetterunabhängigen – Flugbetrieb auf hohem internationalem Standard. Es ist deshalb eine qualitative Verbesserung des Pistensystems zu prüfen, ohne die Kapazitäten des Flughafens zu erweitern.

Erhalt und Stärkung des Wirtschaftsstandorts

Ein wettbewerbsfähiger Flughafen ist eine notwendige Voraussetzung für den Erhalt und die Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandorts Zürich. Der Zürcher Regierungsrat setzt sich aus diesem Grund für einen effizienten Betrieb der

[Fortsetzung auf Seite 4](#)

Einseitige Deutsche Verordnung (DVO)

Die von Deutschland einseitig verfügten Massnahmen für die Benützung des süd-deutschen Luftraumes zwingen den Flughafen zu betrieblich unsinnigen Anflugverfahren. Sie haben zur Folge, dass in dem am dichtesten besiedelten Gebiet der Schweiz Zehntausende von Personen einer ausserordentlichen Fluglärmbelastung ausgesetzt sind.

An der heutigen Situation ist insbesondere stossend, dass die in der Deutschen Verordnung festgehaltenen Massnahmen weit über die Vorschriften des Deutschen Lärmschutzgesetzes hinausgehen, welche Deutsche Flughäfen zu erfüllen haben. Der Flughafen Zürich-Kloten wird damit gegenüber deutschen Flughäfen diskriminiert.

Es ist deshalb das vorrangige Ziel aller Flughafenpartner, die diskriminierende Verordnung des deutschen Luftfahrt-Bundesamtes so rasch und so weit wie möglich gerichtlich aus dem Weg zu schaffen. Entsprechende Klagen der Flughafen Zürich AG und der Swiss vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig und des Bundes vor dem Europäischen Gerichtshof in Luxemburg sind hängig.

Fortsetzung von Seite 3

Flughafeninfrastruktur ein und bekennt sich zur Drehkreuzfunktion des Flughafens sowie zur Swiss als Homecarrier.

Durch seine klare politische Haltung will der Zürcher Regierungsrat das Vertrauen der Bevölkerung in seine Flughafenpolitik sowie die

Akzeptanz des Flughafens als Schlüsselement der Verkehrsinfrastruktur fördern. Durch partnerschaftliche, kantons- und landesübergreifende Zusammenarbeit und die Einbindung der Gemeinden und der Bevölkerung des Kantons Zürich wird eine konsistente Flughafenpolitik gewährleistet.

Als nächste Schritte zur Wiederherstellung der Rechtssicherheit strebt der Kanton Zürich die rasche und koordinierte Einleitung und Bereinigung der raumplanerischen Grundlagen auf nationaler und kantonaler Ebene (SIL, Richtplan) sowie die Erarbeitung eines neuen Betriebsreglements an.



Der ausführliche Bericht des Regierungsrats ist im Internet verfügbar.

<http://www.vd.zh.ch/internet/vd/de/Schwerpunkte.html>

Fünfeck-Modell zur Flughafenpolitik

Sicherheit, Lebensraum, Wirtschaft, Wohlstand, Mobilität – das sind die Grundpfeiler des «Fünfeck-Modells» zur Flughafenpolitik der Volkswirtschaftsdirektion. Das Modell trägt den vielschichtigen Anforderungen an den Betrieb des Flughafens Rechnung. Darauf bauen die Grundsätze der regierungsrätlichen Flughafenpolitik auf.

Nach dem Scheitern der Mediation hat der Zürcher Regierungsrat die Grundsätze seiner Flughafenpolitik neu definiert. Im Zentrum stehen der Schutz und das Vertrauen der Bevölkerung, die Stärkung des Wirtschaftsstandortes Zürich und die Sicherheit des Flugbetriebes. Als Grundlage des Regierungsratsbeschlusses diente das von der Volkswirtschaftsdirektion entwickelte «Fünfeck-Modell». Es fasst die Ziele unter den folgenden Punkten zusammen:

Sicherheit - «safety first»

In einem der am dichtesten besiedelten Gebiete in Europa führen die An- und Abflugrouten des Flughafens Zürich gezwungenermassen über Siedlungsgebiet. Die Sicherheit des Flugbetriebes und des

Flughafenbetriebs haben deshalb höchsten Qualitätsstandards zu entsprechen. Die Volkswirtschaftsdirektion setzt sich dafür ein, dass unter verschiedenen möglichen Varianten jeweils die für die Piloten am einfachsten zu fliegende An- oder Abflugvariante gewählt wird. Dazu sind entsprechende Investitionen für neue Sicherheitsstandards unabdingbar. Ebenso ist vor diesem Hintergrund eine qualitative Verbesserung des vorhandenen Pistensystems zu prüfen, ohne die Kapazität des Flughafens zu erweitern.

Lebensraum – Wohnbevölkerung vor Emissionen schützen

Die Wohnbevölkerung soll so weit als möglich vor den Lärmauswirkungen des Betriebs des Flughafens Zürich

geschützt werden. Die Zürcher Regierung will deshalb den Lärm bündeln. Dadurch kann die Zahl der von Fluglärm Betroffenen minimiert werden. Als Konsequenz dieser Strategie gilt es, die durch die einseitige deutsche Rechtsverordnung (DVO) notwendig gewordenen Südanflüge zu ersetzen, da dabei besonders dicht besiedelte Gebiete überflogen werden. Des Weiteren setzt sich die Zürcher Regierung dafür ein, dass der Bund mit Deutschland neue Verhandlungen über das An- und Abflugverfahren aufnimmt und strebt zur schnellen Entlastung weiter Bevölkerungsteile die Einführung des gekröpften Nordanflugs an.

Fortsetzung auf Seite 5



Wirtschaft – hohe Standortattraktivität erhalten

Den grössten Nutzen erbringt der Flughafen Zürich durch seinen belebenden Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung und somit auf das Wirtschaftswachstum in der gesamten Schweiz. Für die vielen international ausgerichteten Unternehmen unserer ausenhandelsorientierten Volkswirtschaft ist ein qualitativ und quantitativ ausreichendes Angebot an Direktflügen zu den wichtigsten globalen Wirtschaftsräumen von zentraler Bedeutung.

Wohlfahrt – volkswirtschaftlichen Nutzen sichern

Rund 90'000 Vollzeitstellen und 12,3 Milliarden Schweizer Franken Wertschöpfung hängen vom Flughafen Zürich ab. Er bildet damit eine wesentliche Grundlage für den hohen Lebensstandard und die soziale Sicherheit des Einzelnen, nicht nur im Kanton Zürich, sondern auch in den umliegenden Kantonen. Diese Vorteile gilt es in der Diskussion über die negativen Auswirkungen des Flughafenbetriebes zu berücksichtigen.

Mobilität – moderne Bedürfnisse respektieren

Der Flughafen verbindet die Schweiz mit 143 Städten in 69 Ländern auf 5 Kontinenten (Jahr 2003). Eine hohe Mobilität gehört zu den Bedürfnissen des modernen Menschen und ist aus unserer Dienstleistungsgesellschaft nicht mehr wegzudenken. Der Flughafen stellt die notwendige Infrastruktur für den Flugverkehr bereit und ermöglicht die für den Privat- und Geschäftsreiseverkehr gewünschte internationale Mobilität.



Mehr zum Fünfeck-Modell im Internet.

<http://www.vd.zh.ch/internet/vd/de/Schwerpunkte.html>

Forderungen an den Bericht «Luftfahrtpolitik» des Bundes

Der Zürcher Regierungsrat fordert vom Bund im «Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004» das Bekenntnis zur Drehkreuzfunktion des Flughafens Zürich und zu dessen privatrechtlich organisierter Infrastrukturgesellschaft. Zudem setzt er sich für eine koordinierte Einleitung und Bereinigung der raumplanerischen Grundlagen auf nationaler und kantonaler Ebene ein.

Der «Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004» (LUPO) des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr,

Energie und Kommunikation (UVEK) hat eine Auslegung der Schweizer Luftfahrtpolitik präsentiert und will neue Ansätze der Flug-

hafenpolitik zur Diskussion stellen. Er wurde Ende Juni 2004 in eine breite Konsul-

Fortsetzung auf Seite 6

Fortsetzung von Seite 5

tation geschickt. Der Zürcher Regierungsrat fordert in verschiedenen Punkten eine Nachbesserung des Bereichs.

Drehkreuzfunktion ist wichtig

Der Zürcher Regierungsrat ist der Auffassung, dass neben einer guten Anbindung an die europäischen Zentren auch interkontinentale Direktverbindungen für die Standortqualität der Schweiz ausschlaggebend sind. Der Verlust dieser Verbindungen würde die Schweiz im internationalen Standortwettbewerb empfindlich schwächen und mittelfristig Auswirkungen auf die Unternehmenskultur in der Schweiz zeitigen. Im Luftfahrtbericht müssen deshalb neben den kontinentalen auch die interkontinentalen Direktverbindungen klar und unmissverständlich zu einem übergeordneten Ziel der Luftverkehrspolitik erklärt werden. Für die Erreichung dieses Ziels bietet die gesicherte Existenz des Homecarriers Swiss die besten Voraussetzungen.

Es ist zudem nicht Sache der Luftfahrtpolitik des Bundes, die Drehkreuzfunktion in Frage zu stellen. Ob diese stattfindet oder nicht, ist den Marktkräften zu überlassen. Bund und Kanton haben ein gemeinsames Interesse an einer Aufrechterhaltung des Drehkreuzes (Hub-Funktion) und der entsprechenden Infrastruktur. Dieses

Interesse hat sie noch vor wenigen Jahren bewogen, sich mit beträchtlichen öffentlichen Mitteln an der Gründung der Swiss zu beteiligen.

Die detaillierte Prüfung einer vollständigen Übernahme der Trägerschaft der Landesflughäfen wird im Luftfahrtbericht zwar in Aussicht gestellt, allerdings ohne Ziel und Zweck einer solchen Prüfung zu nennen. Der Kanton Zürich bekennt sich zu den Vorteilen einer privatrechtlich organisierten Infrastruktur. Die Rahmenbedingungen müssen den in der Luftfahrt tätigen Schweizer Unternehmen und den Landesflughäfen faire Bedingungen im Wettbewerb mit ihrer ausländischen Konkurrenz gewährleisten.

Interessen der Standortkantone respektieren

Der Kanton Zürich begrüsst die Klärung der Rollen für die Planung und den Betrieb der Flughäfen auf den verschiedenen Staatsebenen einerseits sowie die Aufgabenteilung zwischen öffentlicher Hand und den Marktteilnehmern andererseits. Die Kompetenzordnung im Bereich der Luftfahrt unter den verschiedenen staatlichen Ebenen und zwischen Staat und Unternehmen hat sich am Subsidiaritätsprinzip zu orientieren. Die vom Bund geltend gemachten Führungsmängel sind nicht auf fehlende, sondern auf zu wenig wahrgenommene Kompetenzen zurückzuführen.

Der Bund wird aufgerufen, die nationalen Interessen vor allem gegen aussen verstärkt wahrzunehmen, gleichzeitig aber die Interessen der Standortkantone zu respektieren. Der Kanton Zürich weist die pauschal und wertend vorgetragene Kritik, wonach er primär die eigenen Interessen vertrete und übergeordnete, namentlich grenzüberschreitende Anliegen zu wenig wahrgenommen habe, zurück. Gerade die Standortkantone können die Anliegen der betroffenen Bevölkerung und Gemeinwesen am besten einbringen.

Im Sinne einer speditiven Bewältigung der kommenden Aufgaben tritt der Kanton Zürich für eine zeitliche und inhaltliche Koordination des SIL-Prozesses mit dem einzuleitenden kantonalen Richtplanverfahren sowie für eine frühzeitige Entwicklung des Betriebsreglements ein. Die zuständigen Stellen müssen ihrer Verantwortung nachkommen, sich aber im Rahmen einer Gesamtprojektorganisation abstimmen. Neben der Festlegung der Projektverantwortlichen hat die Projektorganisation auch die zeit- und stufengerechte Einbindung der Gemeinden, der Nachbarkantone, der süddeutschen Behörden sowie der Interessenverbände zu regeln. Dem Standortkanton muss dabei eine zentrale und eigenständige Rolle zukommen, denn die Bevölkerung des Kantons Zürich trägt die Hauptlast des durch den Betrieb des Flughafens Kloten verursachten Lärms.

Impressum

Herausgeberin:
Volkswirtschaftsdirektion
des Kantons Zürich

Redaktion:
Irène Schellenberg, Informationsbeauftragte
irene.schellenberg@vd.zh.ch

Verteiler:
ca. 1'500 Adressaten

Abodienst:
<http://www.vd.zh.ch/internet/vd/de/Schwerpunkte.html>



Der ausführliche Bericht des Regierungsrats ist im Internet verfügbar.

<http://www.vd.zh.ch/internet/vd/de/Schwerpunkte.html>