

SVP-Positionspapier zur

Luftfahrt und Unique

Zürcher SVP-Arbeitsgruppe „Luftverkehr und Flughafen“

Die Forderungen der SVP in Kürze

1. Die einseitigen **Massnahmen Deutschlands gegen den Flughafen Zürich und die schweizerische Luftfahrt sind vom Bundesrat und der Zürcher Regierung endlich entschieden abzuwenden**. Dabei sind sämtliche Rechtsverfahren durchzuführen und **konsequent zu verfolgen**. Da die Massnahmen bis zur endgültigen Entscheidung **rechtswidrig** sind, sind diese diskriminierenden Bestimmungen, die Deutschland einseitig erlassen hat, vom Bund nicht zu beachten.
2. Bundesrat Leuenberger ist überfordert und tut alles, damit die Rechtsfragen zu Ungunsten der Schweiz ausfallen. Er vertritt nicht die Interessen des Landes. Auch im Kanton Zürich wird das Geschäft schlecht betreut. Deshalb fordert die SVP, dass das **Dossier Bundesrat Leuenberger und Regierungsrat Jeker entzogen und an Bundespräsident Couchebin bzw. Regierungspräsident Huber übertragen wird**.
3. Mit Deutschland ist ein neues Flugabkommen abzuschliessen, das **dem An- und Abflugkonzept vor dem Mai 2001** entspricht. **Retorsionsmassnahmen** sind bei Nichtzustandekommen eines solchen Abkommens einzuleiten.
4. Eine Änderung des An- und Abflugsystems wie es vor dem Mai 2001 geherrscht hatte, widerspricht **raumplanerischen, siedlungspolitischen, betriebs- und volkswirtschaftlichen, flugsicherheitstechnischen und umweltpolitischen Grundanliegen** und verstösst gegen fundamentale Grundsätze wie **Treu und Glauben, Rechtsgleichheit und Verhältnismässigkeit**.
5. **Der Flughafen Zürich ist nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu führen. Die Unique muss entpolitisiert werden, indem die Regierungsräte des Kantons Zürich ihr Mandat anderen fachlich ausgewiesenen Kantonsvertretern überlassen**. Der Flughafen hat auch bei einem allfälligen Nichtüberleben der SWISS wirtschaftlich zu sein. Dem Kanton Zürich als grösster Aktionär darf daraus keinen Schaden erwachsen.

Erläuterungen:

1. Die SVP des Kantons Zürich fordert den Bundesrat und die Zürcher Regierung auf, alles zu unternehmen, um das derzeitige und das geplante Verkehrsregime des Flughafens Zürich wieder auf **jenen Zustand zurückzuführen, wie er vor der Vertragskündigung per 31.5.2001 bzw. der Inkraftsetzung der Durchführungsverordnung (DVO) des deutschen Luftfahrtbundesamtes per Oktober 2001 und deren Verschärfung per 4.4.2003 geherrscht hatte.** Die damalige Nordausrichtung der Landungen ist weiterzuführen. **Die vorauseilende Wirkung des nicht-ratifizierten Staatsvertrages ist aufzuheben.**
2. Der **Bundesrat** wird aufgefordert, sämtliche möglichen rechtlichen Schritte zu unternehmen, um die **Rechtmässigkeit der einseitig erlassenen Verordnungen durch Deutschland zu beseitigen und die Vereinbarkeit mit EG-Recht bzw. sonstigem internationalen Recht zu klären. Die Diskriminierung der Schweiz darf nicht toleriert werden.** Der Erlass von Flugsperrn widerspricht grundsätzlich dem Zweck des Chicago-Abkommens, das den Flugverkehr fördern will. Deshalb muss der Bundesrat auch an den ICAO-Rat (ICAO = International Civil Aviation Organization, eine Sonderorganisation der UNO) gelangen. Falls der ICAO-Rat gegen die Schweiz entscheidet, soll der Bundesrat den Internationalen Gerichtshof in Den Haag oder ein Schiedsgericht anrufen (Chicago-Abkommen Art. 84/86). Ebenso sind rechtliche Schritte gegen die Verletzungen des seit 1.6.2002 in Kraft gesetzte Luftverkehrsabkommen mit der EU (Bilaterale I) direkt bei der EU-Kommission und jenes zwischen der Schweiz und Deutschland vom 2. Mai 1956 beim Europäischen Gerichtshof oder beim Gemischten Ausschuss gemäss Art. 21 des Luftverkehrsabkommens Schweiz-EU einzuleiten. Die bisher unternommenen Anstrengungen zur Ausschöpfung der Rechtsmittel sind völlig ungenügend und sogar kontraproduktiv. **Moritz Leuenberger vertritt die Interessen des eigenen Landes nicht mehr.**

3. Sollten die rechtlichen Schritte keine für die Schweiz befriedigende Lösung bringen, hat der Bundesrat **Retorsionsmassnahmen** einzuleiten, die u.a. eine Reduktion der Lärmbelastung durch deutsche Lastwagen, durch nicht-schallgedämpften Eisenbahn-Güterwagen oder durch den nächtlichen Transit-Güterbahnverkehr durch die Schweiz beinhalten. Als befriedigend wird nur ein Flugregime betrachtet, bei dem die **Sicherheit oberste Priorität** hat, indem **Gebiete** überflogen werden, **die dünn besiedelt sind**. Die Lärmbelastung ist durch die Bevorzugung oder mittels Anreizen für lärmarme Flugzeuge zu reduzieren, so dass möglichst wenige und vor allem wenige Einwohner neu vom Fluglärm betroffen werden. Die Nachflugsperrungen müssen konsequenter eingehalten werden. Die angestrebten und die zum Teil vom Bundesrat bewilligten kopflos eingeführten Ost- und Südanflüge sind auf das Mass vor dem 31.5.2001 zurückzubinden. Sie sind auch nicht vorübergehend durchzuführen.

4. Als flankierende Massnahme ist auf kantonaler Ebene aber auch eine **Entflechtung bzw. Entpolitisierung der Flughafenbetreiberin, der Unique, voranzutreiben**, damit sich dieses Unternehmen unabhängig vom Schicksal der Swiss selbständig und auf rein wirtschaftlicher Basis weiterentwickeln kann. Das Unternehmen darf z.B. nicht gezwungen werden, aus politischen Gründen durch Spezialtarife etc. die Swiss zu begünstigen bzw. zu subventionieren.

5. **Der Flughafen ist von grosser volkswirtschaftlicher Bedeutung für die ganze Schweiz und das angrenzende Deutschland.** Die Belastung der Umwelt ruft nach einer gewissen politischen Kontrolle. Dazu ist aber weder eine finanzielle Beteiligung oder Mehrheit des Kantons notwendig, noch eine personelle Verflechtung der Regierung mit dem Verwaltungsrat der Unique, denn damit sind Interessenskonflikte vorprogrammiert. Um bei einem Rückzug der Regierungsräte aus dem Verwaltungsrat der Unique, die politischen Interessen sicherzustellen, sind dem Verwaltungsrat Persönlichkeiten vorzuschlagen, die nicht dem Regierungsrat angehören. Das Flughafengesetz ist entspre-

chend zu ändern und die wichtigsten Grundsatzfragen, wie Änderungen des Pistensystems, sind einer Volksabstimmungen zu unterwerfen.

6. Der bisherige „Runde Tisch“, ein Beratungs- und Konsultativgremium, das fast ausschliesslich aus Fluglärm betroffenen zusammengesetzt war, ist aufzuheben und allenfalls durch ein breiter abgestütztes Meinungsbildungsgremium, das auch volkswirtschaftliche und raumplanerische Aspekte berücksichtigt, zu ersetzen.
7. **Um die vom Fluglärm mehr oder weniger betroffenen Gebiete finanziell abzugelten,** ist die Beteiligung des Kantons von 49% auf höchstens 33% zu reduzieren. Dem Bundesland Baden-Württemberg ist die Möglichkeit zu offerieren, sich mit 10% am Flughafen zu beteiligen. Weitere 6% könnten den vom Fluglärm betroffenen Schweizer Gemeinden in Flughafennähe angeboten werden. Es ist ferner zu prüfen, ob die Steuerauscheidung der Unique so geändert werden kann, dass **als Ausscheidungsfaktor nicht nur der Landanteil, sondern auch die „Lärmbelastung“ berücksichtigt wird.**
8. Der wirtschaftlichen Entwicklung der Unique ist grosse Aufmerksamkeit zu schenken: **Die Unique hat praktisch sämtliche Forderungen der SVP-Arbeitsgruppe „Flugverkehr“ vom Januar 2003 erfüllt.** Insbesondere wurde eine kostengünstige langfristige Finanzierung auf privater Basis sichergestellt. Die Rückzahlung von Schulden an den Kanton ist dank der zugeflossenen SFr. 1,2 Mrd. möglich, ebenso der Rückkauf der hochrentierenden Obligationenanleihen, was teilweise bereits erfolgte. Der Beirat wird aufgehoben. Die Unique hat mehrere Szenarien durchgerechnet, um selbst für Extremfälle finanziell gewappnet zu sein. Damit hat die Unique alles in ihrer Macht stehende unternommen.