



12.099

**Auswirkungen des Betriebs
des Flughafens Zürich
auf das Hoheitsgebiet
der Bundesrepublik Deutschland.
Vertrag**

**Effets de l'exploitation
de l'aéroport de Zurich
sur le territoire
de la République fédérale d'Allemagne.
Accord**

Fortsetzung – Suite

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 07.03.13 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 05.06.13 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 06.06.13 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 21.06.13 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 21.06.13 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

Heer Alfred (V, ZH): Die Diskussion rund um den Flughafen und speziell das Verhältnis zwischen Deutschland und der Schweiz ist eine alte Geschichte. Neutral betrachtet müsste man sagen: Ein Flughafen muss eigentlich zwei Kriterien beachten, wenn es darum geht, wie er angefliegen und wie abgefliegen wird: Das erste Kriterium ist die Sicherheit, das ist das höchste Gebot in der Luftfahrt; das zweite Kriterium ist logischerweise die Auswirkung des Lärms auf die Bevölkerung. Wie Sie alle wissen: Der Flughafen wurde mit einer Nordausrichtung gebaut, das heisst, dass die Flugzeuge den Zürcher Flughafen seit Jahrzehnten von Norden her anfliegen. Dieses Regime wurde bekanntlich von den Deutschen "gekröpft", und seither haben wir Ost- und Südanflüge, welche die Bevölkerung mit mehr Lärm belasten.

Es gibt objektive Kriterien, um zu sehen, wer mit wie viel Lärm belastet ist; es gibt Studien dazu. Es gibt Studien, die der Kanton Zürich zusammen mit Baden-Württemberg erstellt hat. Daraus geht eindeutig hervor, dass die Lärmbelastung für die Bevölkerung insgesamt am tiefsten ist, wenn am Flughafen mit Nordausrichtung geflogen wird. Jetzt kann man sich die Frage stellen: Sind deutsche Bürger mehr wert als Schweizer? Müssen wir jetzt den ganzen Lärm ertragen, dies in Zeiten der Europäischen Union, in Zeiten, wo die Schweiz die Personenfreizügigkeit hat, in Zeiten, wo wir Schengen haben, offene Grenzen, grenzenlose Mobilität, in Zeiten, wo mehr Deutsche, die in der Schweiz wohnen, von Fluglärm betroffen sind als Deutsche, die ennet der Grenze wohnen? Da stellt sich schon die Frage, wieso wir überhaupt solche Verträge abschliessen müssen, wenn es objektive Untersuchungen gibt, die eben festhalten, welche Flugrichtung am wenigsten Auswirkungen auf die Gesamtbevölkerung in Deutschland und in der Schweiz hat.

Die Schweiz übernimmt im Nord-Süd-Transitverkehr auf der Strasse auch wesentliche Frachtgüter der Deutschen. Da reklamieren wir ja auch nicht, und wir lassen diesen Transit zu, obwohl es, ausgehend von den Lastwagen und Cargo-Zügen, natürlich auch hier eine Lärmbelastung gibt. Das gehört zum Spiel, das gehört eigentlich zu einer gemeinsamen, freundschaftlichen Politik, die man betreiben sollte.

Wir sind erstaunt, dass die Deutschen hier mit der Schweiz ein solches Spiel treiben und dass sich die Schweiz kaum dagegen zur Wehr setzt. Wir müssen die ganze Situation mit Deutschland analysieren und nicht immer nur im Sinne eines Flickwerks über den Flughafen sprechen. Es gibt beim Verkehr nicht nur den Flughafen; man müsste auch Gesamtinteressen einbringen. Dies wird leider nicht gemacht.

Nun zum ausgehandelten Vertrag im Einzelnen: Der Vertrag ist in Deutschland noch nicht einmal ins Kabinett gegeben worden, das heisst, das Kabinett hat noch nicht darüber befunden. Er ist in der Schublade des





Verkehrsministers gelandet. Wir Schweizer und Schweizerinnen aber sind wieder einmal die Musterknaben und Mustermädchen: Wir beschliessen heute, sofern es eine Mehrheit dafür gibt – was ich nicht hoffe! –, über diesen Staatsvertrag in vorausseilendem Gehorsam. Wir haben es jedoch schon beim Steuerabkommen mit Deutschland erlebt: Dieses wurde von deutscher Seite sistiert, respektive es landete in der Schublade. Wir haben dort kein Abkommen. Mit dem Staatsvertrag über den Flughafen passiert nun dasselbe: Wir wollen es ratifizieren, obwohl es in Deutschland schubladisiert worden ist.

Es hat auch nichts mit Wahlen zu tun. Wir wissen, dass in Deutschland im September Wahlen stattfinden werden. Sie können davon überzeugt sein, dass dieser Staatsvertrag auch nach den Wahlen nicht ratifiziert wird. Wenn Sie dieses Abkommen heute ratifizieren, laufen Sie sogar Gefahr, dass die Deutschen sagen werden, die Schweizer Seite sei mit dem Verhandlungsergebnis sehr zufrieden, während sie selber nicht zufrieden seien; sie werden dann sagen, es müsse zum Nachteil der Schweiz nachverhandelt werden. Das macht uns stutzig und gibt uns eigentlich eine schlechtere Verhandlungsposition.

Deshalb beantragen wir Ihnen die Sistierung dieses Geschäftes, bis Deutschland den ersten Schritt macht und das Abkommen zumindest einmal im Kabinett absegnet. Damit verlieren wir noch nichts, damit haben wir den Vertrag noch nicht abgelehnt, damit haben wir eine Sistierung eingeleitet und uns noch nichts vergeben, und damit haben wir noch sämtliche Karten in der Hand, welche wir ausspielen müssen und können. Sie müssen sehen, dass es den Kanton Zürich mit diesem Staatsvertrag in der einen oder anderen Form zerreißen wird. Wir werden die Pisten anders bauen müssen. Dies wird für die Zürcher Bevölkerung zu einer grossen Zerreissprobe werden.

Auf dem Flughafen Zürich ist der grösste Carrier die Lufthansa, zusammen mit der Swiss, die ja auch der Lufthansa gehört. Es arbeiten überdurchschnittlich viele deutsche Staatsbürger am Flughafen Zürich, und wenn Sie die Flugbewegungen anschauen, auch in Prozenten, sehen Sie, dass wir überdurchschnittlich viele Flüge von Deutschland in die Schweiz und umgekehrt haben. Es ist also mässig, darüber zu diskutieren, und es ist eigentlich eine Schande, wie Deutschland mit der Schweiz verfährt.

Offensichtlich ist man, nachdem man die Grenzen auf der Strasse aufgehoben hat, daran, im Luftraum virtuelle Grenzen zu errichten – wegen ein paar wenigen Lärmbetroffenen in Deutschland und zulasten der Zürcher Bevölkerung. Das können wir nicht tolerieren, das muss ich Ihnen sagen. Als Zürcher können wir das nicht tolerieren. Wir können nicht immer alles schlucken und überall nachgeben. Es reicht, dass uns schon die Amerikaner halbwegs fertigmachen. Und der Grund liegt natürlich darin, dass wir einen schwachen Bundesrat haben, der offensichtlich nicht fähig ist, Verträge auszuhandeln, welche die Interessen der Schweiz angemessen berücksichtigen. Das ist so, und das wird vermutlich noch längere Zeit so bleiben.

Es ist mir klar, dass der Flughafen Zürich darauf drängt, dass wir diesem Staatsvertrag zustimmen. Der Flughafen Zürich will Rechtssicherheit, das ist verständlich. Aber Rechtssicherheit ist mit diesem Vertrag nicht gegeben. Wenn wir diesen Vertrag ratifizieren, liegt er in Berlin immer noch in der Schublade. Das Gleiche haben wir in Deutschland mit dem Steuerabkommen gesehen. Da glaubten wir

AB 2013 N 817 / BO 2013 N 817

auch, dass wir Rechtssicherheit erhalten würden, aber was ist passiert? Das Steuerabkommen ist schubladisiert worden, und die Deutschen kaufen nach wie vor Steuer-CD. Nachgeben ist also, denke ich, der falsche Weg. Ich weiss, ich bin nicht Bundesrat, und kritisieren ist einfacher als selber handeln, das sehe ich. Aber es ist die Aufgabe eines Zürchers und eines Vertreters der Schweiz, sich für die Bevölkerung einzusetzen, die betroffen sein wird.

Ich denke, wir kommen nicht darum herum, die Nordausrichtung des Flughafens in der einen oder anderen Form zu zementieren. Im Kanton Zürich wurde so gebaut. Wir hatten sechzig Jahre Richtplanung mit Nordausrichtung, jetzt können Sie doch nicht plötzlich von Süden und von Osten her anfliegen. Das hat keine Logik, das macht keinen Sinn. Vielleicht ergeben sich ja noch Wunder, wenn man einmal mit einer Gesamtstrategie in diese Verhandlungen steigt: dass auch die Deutschen einlenken werden – zumal sie mit der Lufthansa vitale Interessen an diesem Flughafen Zürich haben –, dass wir wieder normal miteinander sprechen können und dass der Flughafen und der Staatsvertrag so ausgelegt sind, dass die Sicherheit optimal gewährleistet ist und dass möglichst wenige Personen vom Fluglärm betroffen sind. Ich würde dies auch als Deutscher sagen, wenn ich ennet der Grenze wohnen würde. Ich meine, wir alle sind Menschen, Deutsche und Schweizer. Letztendlich geht es darum, dass wir eine Lösung suchen, bei der am wenigsten Leute betroffen sind. Das ist mit diesem Staatsvertrag nicht gegeben, da sämtliche Anflüge und Abflüge am Abend zu hundert Prozent die Schweizer Bevölkerung treffen.

Ich bitte Sie, dem Antrag der Minderheit Rickli Natalie zuzustimmen und, falls er nicht durchkommt, den Staatsvertrag abzulehnen.



Leuthard Doris, Bundesrätin: Es ist ja immer schön, Herr Heer, wenn der Bundesrat so schwach ist und andere das viel besser können. Kandidieren Sie nächstes Mal, dann können Sie sich um diesen Job bewerben, wenn Sie sich das zutrauen! Ich lade Sie auch gerne mit Ihrer Kraft als Zürcher Mann, als SVP-Vertreter, einmal in eine Verhandlungsdelegation ein, dann können Sie poltern, wir werden sehen, wie weit Sie kommen. *(Teilweise Heiterkeit und teilweiser Beifall)* Genau diese Haltung, Herr Nationalrat, bestimmte ja auch die Ausgangslage im Jahr 2001. Es war leider so, auch dort hatte man den Eindruck: schlechter Vertrag, schwacher Bundesrat, miserabel verhandelt, wir können es besser, und die Gerichte werden auch auf unserer Seite sein, die Deutschen werden sicher darauf hören, was dann gewisse Politiker sagen. Pech gehabt, es ist anders gekommen! Das Parlament hat den Vertrag damals abgelehnt, und leider, leider mussten alle einsehen, dass ihre rechtliche Argumentation komplett falsch war, und sie mussten einsehen, dass alle Warnungen, die der Bundesrat damals ausgesandt hatte – es kommt eine DVO, eine Durchführungsverordnung! –, nicht irgendein Hirngespinnst, sondern Realität waren.

Seither leben wir mit der einseitigen deutschen Verordnung. Es ist eine ziemlich unwürdige Situation, in der sich unser Staat hier einfach dieser Verordnung anpassen muss, unabhängig davon, ob uns das passt oder nicht. In diesem Sinne verstehe ich das Votum von Herrn Nationalrat Hans-Jürg Fehr überhaupt nicht. Er hat ja zu Recht auch an die Historie erinnert, lehnt aber jetzt diesen Vertrag ab. Gut, ich bin nicht SP-Bundesrätin, aber das ändert nichts daran, dass wir dieselbe Ausgangslage haben, wonach jetzt ein zweiter Staatsvertrag vorliegt, mit dem die Situation bilateral anstatt mit einer unilateralen DVO geändert und geregelt werden kann. Was, bitte schön, ist denn diesmal anders? Was veranlasst Sie zu sagen, dass ein dritter Versuch ein besseres Resultat bringen wird – jetzt, nachdem sogar das Urteil des Europäischen Gerichtshofes vorliegt, wonach es trotz Luftfahrtübereinkommen möglich und zulässig ist, dass Deutschland einseitig DVO erlässt? Was, bitte, ist denn anders als vor zehn Jahren? Die Rechtslage ist leider dieselbe. Es wurde auch vom obersten Gericht bestätigt, dass wir hier effektiv davon ausgehen müssen, dass Deutschland auf seinem Staatsgebiet selber entscheiden kann. Das erkennt auch Herr Heer wieder. Wir entscheiden auf unserem Staatsgebiet, und Deutschland entscheidet auf seinem Staatsgebiet.

Ich stimme Ihnen sachlich zu. Sachlich ist es so: Die Lärmanalyse hat ergeben, dass weit mehr Schweizerinnen und Schweizer rund um den Flughafen lärmbeeinträchtigt sind und dass der Nordanflug hier ein gutes Konzept ist. Es stimmt, dass sehr viele Fluggesellschaften in deutscher Hand vom Flughafen Zürich profitieren. Es stimmt, dass 16 Prozent der Passagiere deutscher Herkunft sind, und es stimmt auch, dass sechs der Top-Twenty-Destinationen in Deutschland liegen.

All diese Argumente sind sachlich richtig, damit lösen Sie aber das Problem nicht, weil Deutschland das anders sieht. Diese Argumente – das ist selbstverständlich alles in die vielen Gespräche eingeflossen – ändern nichts daran, dass Deutschland von der Stuttgarter Erklärung ausgeht und eine Beschränkung auf 80 000 Flugbewegungen wünscht. Diese Begrenzungsforderung hat auch das deutsche Verkehrsministerium übernommen. Das ist die Ausgangslage. Ob man es sachlich nachvollziehen kann oder nicht – es ist so. Der Vertrag, den wir ausgehandelt haben, hat den grossen Vorteil, dass wir damit einen zwischen der Schweiz und Deutschland jetzt seit fast zwanzig Jahren strittigen Punkt regeln können.

1984 bestand bereits eine Vereinbarung über die Pisten mit Nordanflug-Verfahren. Deutschland hat damals kritisiert, dass die Schweizer Seite diese Vereinbarung nicht einhalte – das war leider auch wahr –, und forderte eine neue Regelung. Sie wissen, dass diese vom Parlament abgelehnt wurde, und seither gilt die DVO: In den von Deutschland angeordneten Sperrstunden können wir somit keine Landeanflüge über Deutschland ermöglichen, und seither sind der Süden und der Osten des Flughafens mehr belastet.

Mit dem Ziel, diese Einschränkungen zu lockern, haben wir erneut Verhandlungen aufgenommen und sind im letzten Sommer zum Ziel gelangt. Dieser neue Vertrag enthält keine Begrenzung der Flugbewegungen mehr, wie sie die deutsche Seite seit 1998 gefordert hat und wie sie auch im alten Vertrag mit einem Cap von 100 000 verankert war. Wir haben ein neues Konzept, in dem wir Sperrzeiten und Ruhezeiten in den Mittelpunkt stellen und nicht die Anzahl Flugbewegungen. Das mag, Frau Nationalrätin Graf, aus Ihrer Sicht schlecht sein. Aber wenn Sie 20 000 Flugbewegungen mehr haben und diese verteilt werden müssen, ändert das am Schluss für den Osten, für den Westen oder für den Süden nichts: Mehr Flugbewegungen zu haben heisst für die Bevölkerung – auch wenn es mehr zeitliche Slots gibt – mehr Lärm, der umverteilt wird. Deshalb ist Ihre Aussage, es sei wesentlich besser gewesen, einfach weil es mehr zeitliche Slots gegeben habe, falsch. Damals hätte man – mit der heutigen Situation oder mit der Situation in zehn Jahren – über dem Osten oder über dem Süden etwa 25 000 Flugbewegungen mehr gehabt. Das haben Sie in Ihrem Votum einfach ausgeblendet. Das ist Ihre politische Wertung.

Eine Begrenzung dieser Flugbewegungen gibt es also nicht mehr. Wir konnten auch vermeiden, dass der



Warteraum Rilax aufgehoben wurde. Wir haben die Mindestflughöhen in Deutschland von Flight Level 120 auf Flight Level 80 herabgesetzt – das sind 2400 Meter über Meer –, was der Flugsicherung sehr wichtige Sicherheitsreserven gibt. Wir haben weiter eine Lockerung erreicht, indem der Flughafen am Morgen von Norden her bereits ab halb sieben statt ab sieben Uhr angeflogen werden kann. Der Vertrag ermöglicht den gekrümmten Nordanflug – das war im alten Vertrag nicht enthalten –, unter der Bedingung natürlich, dass er technisch realisiert werden kann. Im Gegenzug, und das ist für die Schweiz der grosse Wermutstropfen, musste Südbaden eine ausgedehnte Ruhezeit am Abend zugestanden werden. Das heisst, ab dem Jahr 2020 soll bereits ab 18 Uhr statt ab 20 Uhr nicht mehr von Norden her angeflogen werden.

Immerhin hat Deutschland der Schweiz eine realistische Übergangsfrist bis zum vollständigen Inkrafttreten des Vertrages eingeräumt. Auch das war im alten Vertrag nicht der Fall. Dieser wäre innert eines Jahres kündbar gewesen,

AB 2013 N 818 / BO 2013 N 818

dieser hier ist frühestens 2030 kündbar. Wir haben im Vertrag auch die Zusammenarbeit von Skyguide mit der Deutschen Flugsicherung im süddeutschen Luftraum vorgesehen. Das ist ein wichtiger Eckwert, auch für die Flugsicherung, für unsere Skyguide.

Eine im Vertrag vorgesehene vertrauensbildende Massnahme ist ferner der Einbezug von Anwohnerinnen und Anwohnern in Süddeutschland in die Planung des Flughafens. Wir finden es sehr wichtig, dass man hier eine Öffnung vornimmt und dass wir bei Betriebsreglementsverfahren oder Plangenehmigungen von Bauvorhaben, die den Flughafen betreffen und Auswirkungen auf das deutsche Staatsgebiet haben, unsere Nachbarn informieren und einbeziehen. Indem wir eine gemeinsame Luftverkehrskommission bilden, die schon im alten Vertrag vorgesehen war, können wir auch hier die Einhaltung von Bestimmungen gemeinsam überwachen und die Umsetzung des Vertrages gemeinsam begleiten.

Ein permanenter Dialog mit den süddeutschen Anrainern ist wichtig und dürfte auch für die Zukunft Garant dafür sein, dass man hier endlich, endlich miteinander diskutiert, im Sinne der gemeinsamen Interessen rund um den wirtschaftlich wichtigen Flughafen Zürich, der eben auch nach Südbaden ausstrahlt und dort bei der Standortqualität auch sehr viel ausmacht. Ein solcher Dialog ist für den Bundesrat zentral, er war auch für den Ständerat zentral, denn damit haben wir die langersehnte Stabilität und Rechtssicherheit für den Flughafen und die gesamte Region.

Ich möchte kurz auf die Voten eingehen, die gestern zum Flughafen gehalten worden sind. Zuerst möchte ich etwas zu den Bemerkungen und Anträgen von Frau Nationalrätin Natalie Rickli und Herrn Nationalrat Hardegger – Sistierung bzw. Rückweisung – sagen: Ich habe Verständnis dafür, dass es Sie brennend interessiert, wie die Umsetzung des Staatsvertrages konkret vorgenommen wird. Hierzu deshalb folgende Bemerkungen: Erstens haben wir ja von Anfang an parallel zu den Verhandlungen einen Beirat bzw. eine Begleitkommission gebildet, in welcher nicht nur sämtliche Kantone, sondern auch weitere Interessengruppierungen vertreten waren, damit wir schon in dieser Phase die möglichen Umsetzungen und die Auswirkungen auf den Kanton Zürich und die anderen Kantone diskutieren konnten.

Der SIL-Prozess, den Sie gut kennen, ist ein langjähriger Prozess. Daran ändert sich etwas, aber nichts Wesentliches. Der SIL-Prozess – auch das ist gestern von Herrn Nationalrat Fluri richtig gesagt worden – ist ein Prozess, der nicht in der Zuständigkeit des Parlamentes liegt. Der SIL-Prozess ist ein rein raumplanerischer Akt, mit dem Kanton Zürich im Lead, in den die SIL-Kantone eingebunden sind, also die umliegenden Kantone, in denen die Bevölkerung schon Tausende von Einsprachen hinterlegt hat. Der Bund ist auch hier nur in der Rolle der Genehmigungsbehörde. Das Parlament kann hierzu nichts sagen. Das ist einfach so, ob es Ihnen lieb ist oder nicht.

Was wir tun können, ist, Sie ständig zu informieren. Wir haben der Kommission versprochen, dass wir sie auf dem Laufenden halten, wie die Diskussion mit den Kantonen des SIL-Prozesses ist und was das Bazl in der Phase der Beurteilung des SIL-Prozesses als Antrag an den Bundesrat plant. Sie kennen die sechs Varianten mit den verschiedenen Flugregimes, die grundsätzlich zur Diskussion stehen. Sie wissen, dass etwa drei davon infrage kommen dürften. Auch das ist sehr transparent. Es ist ein partizipativer Prozess, die Bevölkerung wird zu dieser Anpassung des SIL-Prozesses nochmals eingeladen. Ich sehe nicht, was hier nicht demokratisch, was hier nicht partizipativ aufgegleist wäre. Es ist das übliche Verfahren.

Wenn Sie das Geschäft zurückweisen, kann die Kommission jeden Monat eine Diskussion führen, falls im SIL-Prozess weitere Erkenntnisse gewonnen werden; Sie haben aber nichts zu sagen, es ist eine reine Information. Wenn Sie es sistieren, müssten Sie es wahrscheinlich für zwei Jahre sistieren, denn bis in diesem SIL-Prozess endgültig alles bereinigt ist, warten Sie ziemlich lange. Es entbindet Sie auch dann nicht von der Verantwortung, zum Staatsvertrag Ja oder Nein zu sagen. Das SIL-Verfahren ist und bleibt ein rein innerschweizerischer



Prozess, der mit dem Staatsvertrag nichts zu tun hat. Es ist ein raumplanerischer, innerstaatlicher Prozess, der sich rein mit der Frage beschäftigen muss, wie wir hier vor allem mit Blick auf den Abend die neuen Anflugregimes lösen können respektive wie wir die Nordanflüge verlagern können, sodass in der Schweiz eine sinnstiftende Lösung gefunden wird.

Zu einer Sistierung bis nach den Sommerferien: Wir werden in diesem SIL-Prozess bis dann noch keine wichtigen Mehrwerte und Erkenntnisse haben. Deshalb sind für mich die Rückweisung wie auch die Sistierung nicht zielführend. Sie werden in diesen Monaten nicht wesentliche Erkenntnisgewinne erzielen können.

Zur Haltung der Grünen: Sie dürfen selbstverständlich sagen, der Luftverkehr sei für Sie klimapolitisch des Teufels, Sie wollten ihn eigentlich gar nicht bzw. Sie wollten ihn massiv einschränken. Ich nehme an, das gilt nicht nur für Zürich, sondern auch für Genf und Basel. Ich nehme selbstverständlich an, dass niemand von Ihnen fliegt, denn sonst wären Sie ja ein bisschen unglaubwürdig. Wenn man fliegt – und das tun leider die überwiegende Mehrheit der Schweizerinnen und Schweizer und zunehmend auch die Bevölkerung weltweit –, dann nützt es nichts, die Flugbewegungen einschränken zu wollen, sondern wir haben uns mit der Realität zu befassen, und die zeigt ein anderes Bild. Wir haben zunehmende Kapazitäten. Mobilität der Menschen haben wir zunehmend nicht nur auf der Schiene und auf der Strasse, sondern eben auch im Luftverkehr. Ich bin einverstanden mit der Aussage, dass die Mobilität im Flugbereich sehr günstig ist, dass hier auch Dumpingpreise die Konsumentinnen und Konsumenten ermuntern. Aber es ist ein Faktum, und deshalb setzt sich ja die Schweiz etwa im Rahmen des ETS dafür ein, auch Flugbewegungen in dieses Zertifikatesystem zu bringen.

Aber Sie können nicht unsere Flughäfen künstlich beschneiden. Das ist effektiv nicht zielführend. Es wäre standortpolitisch sogar sehr gefährlich, weil, wie wir wissen, an den Landesflughäfen Tausende von Arbeitsplätzen bestehen, weil, wie Sie wissen, die Landesflughäfen als Hubs eine wichtige Funktion auch für den Wirtschaftsstandort Schweiz erfüllen. Den würden Sie gefährden und notabene natürlich auch das internationale Genf. Deshalb ist es für den Bundesrat sicher nicht das Ziel, hier politisch künstliche Begrenzungen, also Caps, zu planen oder vorzusehen.

Am Flughafen Zürich – das auch nochmals an die Adresse von Herrn Hardegger – ist mit diesem Vertrag keine Kapazitätssteigerung vorgesehen. Es ist immer zwischen Kapazität und Verkehrsvolumen einer Anlage zu unterscheiden; ich glaube, dass da immer etwas falsch gemacht wird. Entscheidend ist die Kapazität, das ist die maximal mögliche Menge an Verkehr, die pro Stunde bewältigt werden kann. Die Kapazität nimmt im Rahmen der Umsetzung des Staatsvertrages nicht zu. Wir wollen mit dem Vertrag in etwa die gleiche Kapazität zur Verfügung stellen, wie wenn das Nordanflugkonzept weiterhin im heutigen Umfang eingesetzt würde. Das ist ein legitimes Ziel. Die Kapazität des Zürcher Flughafens ist begrenzt durch das Pistenkonzept, das hier die maximal mögliche Menge an Verkehr klar limitiert. Daran ändert der Staatsvertrag nichts. Daran ändern auch gewisse allenfalls in Zürich stattfindende Arrondierungen, etwa der Bau einer Schnellabrollpiste, nichts, da damit höchstens die Verkehrsbewältigung gesichert würde, wobei aktuell gefährliche Kreuzungsmanöver von Flugzeugen entschärft würden. Nachdem ja alle die Sicherheit korrekterweise als oberste Priorität ansehen, ist es somit falsch, von einer Kapazitätssteigerung zu sprechen.

Die Kapazität des Flughafens Zürich ist seit Jahrzehnten unverändert. Beim Ost- und Südanflugkonzept ist sie unter den heutigen Bedingungen deutlich tiefer. Deshalb müssen wir es immer korrigieren, wenn gesagt wird, die Kapazität werde mit dem Vertrag verändert.

Ich möchte noch auf die Situation in Deutschland hinweisen. Es ist so, dass der Ratifikationsprozess in Deutschland nicht vorankommt, weil sich in der Region erneut heftiger

AB 2013 N 819 / BO 2013 N 819

Widerstand regt. Denn dort findet man, der Vertrag sei schlecht. Da auch Sie den Vertrag als schlecht beurteilen, balanciert er die Interessen der beiden Staaten vermutlich gut aus. Die Stimmen der südbadischen Vertragsgegner fanden letztes Jahr Gehör bei den baden-württembergischen Bundestagsmitgliedern, obwohl einer davon sogar bei den Vertragsverhandlungen dabei gewesen war. Die Situation ist also nach wie vor sehr emotional. Wir haben Informationsveranstaltungen durchgeführt, wir haben unsere Offenheit gezeigt und signalisiert, dass man, wenn es Fragen gibt, diese auch klären kann. Wir haben auch mit dem Ministerpräsidenten von Baden-Württemberg, Winfried Kretschmann, das Gespräch gesucht. Ich warte bis heute auf seine Fragen zu diesem Vertrag, was mir zeigt, dass es wahrscheinlich nicht wahnsinnig viele offene Fragen gibt bezüglich der Interpretation des Vertrages.

Selbstverständlich kann man die Gespräche weiterführen, wenn dies der Sache dient. Aber es soll uns nicht daran hindern, den Vertrag unsererseits zu genehmigen, weil es keine Nachverhandlungen geben wird, das haben wir immer gesagt. Wir sind bereit zu Klärungen, man kann gewisse Interpretationen auch notifizieren



und damit verbindlich dem Vertrag anhängen. Aber mehr als das ist der Bundesrat nicht bereit zu tun. Der Vertrag ist aus unserer Sicht hinreichend klar, und diese Meinung teilt auch das Bundesverkehrsministerium. Wir haben Ende April nochmals ein Informationstreffen zwischen den beiden Luftverkehrsämtern und Vertretern aus der südbadischen Region abgehalten. Wir sehen deshalb keinen Grund, auf unserer Seite die Genehmigung zu verzögern. Was die deutsche Seite tut, ist ihre Sache; da haben wir uns nicht einzumischen.

Die Kantone konnten sowohl während der Verhandlungen als auch durch die Partizipation in der Verhandlungsgruppe ihre Interessen wahren. Für die Umsetzung ist es klar: Es gibt sehr unterschiedliche Interessen, und es ist uns klar, dass auch innerhalb des Kantons Zürich der Süden, der Osten und der Norden sehr konfrontativ aufeinander zugehen. Wir haben immer gesagt: Deshalb lassen wir auch alle Varianten prüfen, inklusive Südstart straight, inklusive des gekröpften Anflugs, damit wir hier eine faire Lösung finden. Aber es wird für gewisse Regionen mehr Lärm geben. Das kann – und das vergisst man immer – mit der Flugzeugentwicklung aufgefangen werden. Wenn Sie den Lärmteppich der Flugzeuge anschauen, sehen Sie: In zwanzig Jahren ist er wesentlich kleiner geworden. Sie wissen, dass gerade die Swiss bis 2020 die Hälfte ihrer Flotte neu beschaffen wird, das wird den Lärm nochmals um die Hälfte reduzieren. Diese Entwicklung dürfte weitergehen. Somit hat man aufgrund der technischen Entwicklung die Möglichkeit, trotz mehr Flugbewegungen weniger Lärm zu verursachen.

Wir werden beim Konzept, das dann definitiv beschlossen wird, nicht einfach nur Lärm verteilen, sondern vor allem eben auch die Sicherheit gewichten und Starts wie auch Landungen berücksichtigen. Man spricht hier nur immer von den Anflügen, aber Starts verursachen natürlich mehr Lärm. Wir werden auch diese beim Konzept gebührend berücksichtigen.

Der Kanton Zürich steht hinter diesem Vertrag, die Mehrheit der Kantone steht hinter diesem Vertrag, der Flughafen Zürich steht hinter diesem Vertrag, und die Swiss steht hinter diesem Vertrag. Er ist schlussendlich das Beste, was wir im Moment herausholen können. Ich bitte Sie daher, ihm zuzustimmen.

Hardegger Thomas (S, ZH): Frau Bundesrätin, ich habe eine Frage zum partizipativen Prozess, den Sie erwähnt haben. Ich habe gestern ein Schreiben des Flughafens erhalten, wonach sie an der Umsetzung des Staatsvertrages seien, der auch eine Pistenverlängerung vorgebe. Was für ein Staatsvertrag ist das, den der Flughafen bereits umsetzt? In welchem Staatsvertrag ist diese Pistenverlängerung tatsächlich festgesetzt? Was hat das mit einem partizipativen Prozess zu tun, wenn wir darüber einfach informiert werden?

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Ich bitte Sie, gemäss Reglement nur eine kurze Frage zu stellen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Im Staatsvertrag finden Sie den Satz, dass Zürich die Pisten verlängern muss, nicht, wie Sie wissen. Sie kennen ihn ja. Aber es war immer klar, dass es sinnvoll ist, die Ostpiste zu verlängern. Ich weiss auch nicht, ob Sie schon einmal bei einer Landung mit einer A380 dabei waren. Wenn nicht, empfehle ich Ihnen das. Dafür ist die Ostpiste einfach zu kurz, das sagt Ihnen jeder Pilot. Wir konnten diese Woche lesen, dass eine zweite Fluggesellschaft vorhat, mit A380-Flugzeugen nach Zürich zu kommen.

Wir haben bei den Beinaheunfällen schon gesehen, dass die Pistenkreuzungen und die Pistenlängen ein Sicherheitsproblem sind. Deshalb sind wir mit dem Flughafen Zürich einig, dass gewisse Verbesserungen – und dazu kann auch eine Pistenverlängerung gehören – sinnvoll sind. Im Bereich Sicherheitsprobleme haben wir die Berichte publiziert. Da hat das Bazl Stellung genommen, die Sicherheitsexperten ebenfalls. Ich glaube, das müsste Sie gerade auch als Gemeindepräsident schon interessieren, denn ein Crash auf dem Flughafen wäre der Super-GAU für die Schweiz.

Wenn ein solches Verfahren angestrengt wird oder in Vorbereitung ist, widerspricht das dem Vertrag nicht. Das ist ein normales Bauverfahren, wo mindestens die Bevölkerung des Kantons Zürich Stellung nehmen kann, wir nicht. Es ist vom kantonalen Baurecht getragen, das wissen Sie. Das hat nur beschränkt mit dem SIL-Prozess zu tun. Pistenverlängerungen sind normale Bauverfahren, wo Sie sich mit Einsprachen wehren können, wahrscheinlich bis hin zu einer politischen Abstimmung, wenn es Kredite braucht.

Böhni Thomas (GL, TG): Frau Bundesrätin, Sie haben gesagt, dass Sie die Kapazitäten erhalten möchten. Es ist aber auch bekannt, dass Sie eine starke Befürworterin des Ausbaus des Flughafens Zürich sind. Um wie viele Prozente würden dann die Kapazitäten zunehmen, wenn man den Ausbau realisieren würde?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Das ist wirklich eine irrige Vorstellung; mit dem heutigen Pistensystem kann man die Kapazität nicht erhöhen. Es baut niemand in Zürich eine weitere Piste; das wäre ein Kapazitätsausbau. Mit der Verlängerung einer Piste oder mit einer Schnellabrollpiste können Sie die Abwicklung vereinfachen, Sie können die Flugzeuge besser miteinander koordinieren. Wenn ein Ostanflug erfolgt, müssen Sie nicht die



Flugzeuge, die in der Startposition sind, mit einem Stopp belegen. Diese müssten ja dann warten, weil ein Start zu gefährlich wäre. Man kann dies somit besser aufeinander abstimmen. Die natürliche Begrenzung des Flughafens und damit die theoretisch mögliche Kapazität bleibt erhalten; an dieser ändert sich damit nichts. Für einen Kapazitätsausbau bräuhete es wirklich eine neue Piste, aber eine neue Piste ist ja völlig illusorisch.

Heer Alfred (V, ZH): Frau Bundesrätin, vorerst besten Dank, dass Sie mich das nächste Mal einladen. Ich bin gerne bereit mitzukommen.

Ich habe eine Frage: Sie haben sich jetzt nicht zum Ratifizierungsprozess in Deutschland geäußert; glauben Sie, dass Deutschland diesen Vertrag jemals ratifizieren wird? Gibt es Anzeichen dafür, dass das Verfahren auch in Deutschland fortgesetzt wird?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ja, ich gehe davon aus, dass das Verfahren in Deutschland fortgesetzt wird. Aber selbstverständlich ist es dann Sache des Bundestags – wie es hier Sache des Schweizer Parlamentes ist –, Ja oder Nein zu sagen. Das ist nicht unsere Kompetenz. Wenn ich einen Vertrag zu beurteilen habe, bilde ich mir eine eigene Meinung und schaue nicht zuerst, was die Deutschen, die Franzosen oder die Amerikaner machen. Ich gehe davon aus, dass Sie als unabhängiger denkender Parlamentarier dasselbe tun.

AB 2013 N 820 / BO 2013 N 820

Bäumle Martin (GL, ZH): Frau Bundesrätin, ich habe verstanden, dass Sie die Pisten ausbauen wollen. Im Kanton Zürich werden aber der Gesetzgeber, der Kantonsrat, und letztlich das Volk entscheiden. Ich gehe davon aus, dass es der Bund respektieren wird, wenn das Volk oder der Kantonsrat ein Nein zum Pistenausbau beschliesst.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ja, selbstverständlich! Wir haben immer gesagt, dass diese Frage schlussendlich alleinige Sache des Zürcher Volkes ist. Das Zürcher Volk wird diese Frage entscheiden müssen. Wenn es das Gefühl hat, man könne mit dem heutigen Pistensystem auch mit den grossen Fliegern, die ich genannt habe, und den Sicherheitsproblemen, die es gibt, umgehen, dann übernimmt es auch die Verantwortung dafür.

Binder Max (V, ZH), für die Kommission: Herr Kollega Heer, ich wünsche mir eigentlich den Zeitpunkt herbei, wo ich sagen könnte: Herr Bundesrat Heer, weshalb haben Sie nicht besser verhandelt?

Lieber Kollega, auch ich bin Zürcher. Auch ich vertrete die Interessen der Zürcher Bevölkerung, nur habe ich in diesem Punkt eine etwas andere Einschätzung. Mit welcher Haltung vertrete ich die Zürcher Interessen heute besser? Mit einer Sistierung, einem Nein oder einem Ja? Mit Blick auf die Alternative, die wir letztlich haben, oder mit der Position, die wir uns heute einhandeln, komme ich klar zum Schluss, dass ich die Zürcher Bevölkerung besser vertrete, wenn ich heute Ja sage zu diesem Vertrag. Denn die Alternative ist, wie gesagt, allenfalls die einseitige DVO. Hier weiss man, dass dies allenfalls in Richtung Stuttgarter Erklärung gehen könnte, und dort sind maximal 80 000 Bewegungen vorgesehen. Das würde dann heissen, dass wir beim heutigen Stand nicht 20 000, sondern 40 000 Bewegungen übernehmen müssten. Deshalb bin ich heute mit der Kommissionsmehrheit klar der Meinung, dass wir diesem Vertrag zustimmen sollten.

Herr Bäumle, Sie haben selbstverständlich Recht: Das letzte Wort über einen Pistenausbau am Flughafen Zürich-Kloten hat der Zürcher Souverän. Es gab in all diesen Jahren eine oder zwei Abstimmungen, bei welchen das Zürcher Volk Nein gesagt hat, aber nach einem zweiten Anlauf hat es einer vernünftigen Entwicklung – unter Berücksichtigung der Umwelt, Menschen, Bevölkerung und Wirtschaft – und einem vernünftigen Ausbau jeweils zugestimmt.

Herr Heer, es ist mir eigentlich relativ egal, was die deutsche Seite mit diesem Vertrag dann tut. Wenn wir heute zustimmen und die Deutschen diesen Vertrag noch einige Jahre in der Schublade lassen, bleibt die Anflugsituation bis zu jenem Zeitpunkt einfach so, wie sie heute ist. Ich bin aber der Meinung, dass wir, wenn die deutsche Seite eine Verzögerung verursacht, dann die besseren Karten haben und sagen können, dass wir diesen Vertrag allenfalls nicht auf 2020 einhalten können und dass es dann vielleicht eine Anpassung braucht. Vielleicht braucht es noch ein Wort zum Lärm – vor allem Herr Girod hat das gestern angesprochen –; dazu ist nur so viel zu sagen: Wenn wir die Lärmbelastung der Schweizer Bevölkerung durch die drei Hauptverkehre betrachten, stellen wir fest, dass die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte am Tag bei der Strasse 1,2 Millionen, bei der Schiene 70 000 und bei der Luftfahrt 35 000 Personen betrifft. In der Nacht sind es bei der Strasse 700 000, bei der Schiene sogar doppelt so viel wie am Tag, nämlich 140 000, und bei der Luftfahrt 40 000 Personen. Die lärmbelastete Fläche im Kanton Zürich ist in den letzten zwanzig Jahren um zwei Drittel zurückgegangen, obwohl die Zahl der Flugbewegungen gleichzeitig um 50 Prozent zugenommen hat. Die



Flugzeuge werden laufend geräuschärmer. Die Swiss und die Lufthansa, Sie haben es von Frau Bundesrätin Leuthard gehört, investieren massiv in neue und grössere Flugzeuge. Das führt dazu, dass es mit gleich vielen Passagieren weniger Flugbewegungen gibt.

Herr Girod, die Luftfahrt hat einen Anteil von gerade einmal 2 Prozent am weltweiten Verbrauch von fossiler Energie. Sie hat auch nur einen Anteil von 2 Prozent am CO₂-Ausstoss. Und sie hat einen Anteil von 13 Prozent am CO₂-Ausstoss des Transportsektors. Ein modernes Verkehrsflugzeug wie die A380 braucht heute pro 100 Kilometer und angebotenen Sitzplatz gerade einmal 3 Liter Treibstoff.

Noch ein Wort zum immer wieder angesprochenen Vergleich zwischen dem heute zur Debatte stehenden Vertrag und dem Vertrag aus dem Jahre 2001 bzw. der DVO. Es muss klar festgehalten werden, dass wir heute einen unbefristeten Vertrag haben, der frühestens auf Ende 2030 kündbar ist, währenddem der Vertrag aus dem Jahre 2001 eine Kündigungsfrist von einem Jahr enthielt. Wenn die eine Seite gewollt hätte, hätte sie den Vertrag nach drei Jahren mit einer Frist von einem Jahr kündigen können. Es hätte absolut keine Rechts-, keine Planungs- und keine Investitionssicherheit geherrscht. Mit dem vorliegenden Vertrag hingegen haben wir mittelfristig, also doch für eine längere Zeit, Sicherheit.

Im Vertrag aus dem Jahre 2001 hätte die Übergangsfrist gerade einmal 41 Monate gedauert. Jetzt dauert sie sieben Jahre. 2020 müssen wir dann den Vertrag einhalten.

Ich gebe zu, dass es mit den Sperrzeiten über deutschem Gebiet in diesem Vertrag auch eine Verschlechterung gegenüber jenem aus dem Jahre 2001 gibt. Ich sage das offen. Deshalb ist es sicher nicht unser Wunschvertrag, das habe ich schon gestern erwähnt. Aber zu Herrn Heer muss ich sagen: Es ist nicht so, dass der eine Partner den Vertrag aufsetzt und der andere ihn einfach unterschreibt oder nicht unterschreibt. Vielmehr haben zwei Partner den Vertrag ausgehandelt. Die Schweizer Delegation hat versucht, den Vertrag mit anderen Dossiers zu verknüpfen, aber – auch das hat mir kürzlich der Zürcher Volkswirtschaftsdirektor gesagt – die Deutschen sind darauf nicht eingestiegen. Wenn ein Partner auf etwas nicht einsteigt, kann der andere zwar sagen, er steige auch nicht auf den Vertrag ein, aber die Alternative, die wir dann allenfalls erhalten würden, wäre eine wesentlich schlechtere Lösung.

Noch ein Wort zur vielfach geäusserten Meinung – Frau Natalie Rickli hat sie geäussert, auch Frau Graf-Litscher und viele andere –, wir hätten ja keine Eile. Das stimmt, das Sprichwort habe ich auch gerne: Gott hat uns die Zeit gegeben, von Eile hat er nichts gesagt. Grundsätzlich bin ich damit sogar auch einverstanden. Es geht aber hier nicht um Eile. Es geht darum, die vorgesehene Zeit zu nutzen. Was die vorgesehene Zeit ist, das können Sie auf Seite 558 der Botschaft lesen, in Absatz 3 von Artikel 1 heisst es: "Die Verfahren nach den Absätzen 1 und 2 gelten ab dem Zeitpunkt, an dem auf dem Flughafen Zürich durch entsprechende Ausbaumassnahmen die erforderlichen Flughafeninfrastrukturen zur Verfügung stehen, spätestens jedoch ab dem 1. Januar 2020." Wenn wir da Ausbauten machen müssen, wenn wir da allenfalls eine Pistenverlängerung ins Auge fassen müssen, dann brauchen wir diese Zeit von heute bis 2020. Sonst wird das nicht ausreichen, und dann ist es mir lieber, wenn Deutschland diese Ratifizierung verzögert und nicht die Schweiz.

Aus all diesen Gründen beantrage ich im Namen der Kommission, die wie gestern gesagt mit 15 zu 6 Stimmen bei 3 Enthaltungen entschieden hat, diesem Vertrag zuzustimmen und die beiden Minderheitsanträge auf Sistierung und Rückweisung abzulehnen.

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: En préambule, je vous annonce que je n'habite pas le canton de Zurich, mais j'ai presque l'impression d'être aujourd'hui au Grand Conseil zurichois. J'aimerais rappeler dans quelle chambre nous nous trouvons: nous nous trouvons à l'Assemblée fédérale, au Conseil national en particulier. Et j'aimerais ramener le débat sur le fait qu'aujourd'hui nous devons voter sur un accord international et non pas sur un problème d'aménagement du territoire local – sans dénigrer bien sûr cette procédure; j'y reviendrai.

Aujourd'hui, on ne peut remettre en cause le principe d'un accord international qui donne les conditions-cadres sur le trafic aérien, parce que nous avons des différends avec un

AB 2013 N 821 / BO 2013 N 821

pays tiers avec qui nous sommes en discussion. Depuis des décennies, la Suisse collabore avec ses partenaires et fait évoluer ses accords au fil du temps en fonction de l'évolution de nos sociétés respectives. Etre un partenaire, ce n'est pas avoir un adversaire, c'est vouloir négocier avec l'autre et trouver une solution; c'est ce qui a été proposé ici. On en convient aussi, quand on trouve un accord, eh bien parfois on est obligé d'y laisser des plumes, mais c'est aussi le résultat d'un échange: on peut avoir perdu des plumes d'un côté comme de l'autre. Ce qui est important, c'est qu'à la fin on trouve une solution par rapport au problème posé; c'est d'ailleurs le rôle qui nous est donné.



Dans le traité international dont nous allons traiter aujourd'hui, il s'agit de définir les conditions-cadres, soit la base même de tout projet. Si nous ne définissons pas les conditions-cadres, les autorités zurichoises, qui d'ailleurs accompagnent cet accord international, ne pourront pas avancer dans le cadre de ce dossier qui, rappelons-le, doit être finalisé pour fin 2019.

Il y a donc encore beaucoup de travail. Refuser ou suspendre le traitement de cet accord international revient à ne pas donner les conditions-cadres aux gens qui se chargent entre autres de la sécurité aérienne et ne pas donner de justification aux évolutions régulières des horaires. Sachant que nous avons une épée de Damoclès au-dessus de nos têtes, que nous n'avons pas de stabilité juridique au niveau international, l'Allemagne peut aujourd'hui – il est vrai – nous imposer ses conditions spécifiques. Accepter cet accord international permet aussi de conférer une stabilité juridique au niveau du droit international. Je vous rappelle qu'aujourd'hui nous avons perdu toutes les batailles menées au niveau du droit européen.

Les deux pays connaissent les mêmes soucis: la problématique du bruit et celle de la sécurité aérienne. Pour la Suisse, c'est particulièrement l'aéroport international de Zurich qui est concerné. Je crois qu'en écoutant la quasi-totalité des intervenants – je dis la quasi-totalité, parce que je ne l'ai pas ressenti fortement chez certains –, je crois que nous voulons tous que l'aéroport de Zurich puisse perdurer.

Ne prenons pas en otage l'aéroport de Zurich! Donnons-lui les conditions-cadres pour garantir son futur! Je vous rappelle en outre que toute modification des infrastructures – Madame la conseillère fédérale Leuthard et Monsieur Binder l'ont rappelé – fait l'objet d'une mise à l'enquête. Celle-ci définira toutes les conditions-cadres concernant l'ordonnance sur la protection contre le bruit, l'ordonnance sur la protection de l'air et la problématique de la sécurité aérienne. Sur ce dernier point en particulier, les Allemands comme les Suisses ont trouvé une excellente solution en revoyant le niveau altimétrique lors de l'approche des pistes.

Donc, nous avons une stabilité internationale en acceptant cet accord. Nous aurons aussi la garantie que, s'il y a des modifications d'infrastructures, c'est la législation suisse qui s'appliquera et au final, c'est bien sûr aussi la population locale qui décidera de l'avenir de cet aéroport.

En commission, le vote sur l'ensemble s'est soldé par 16 voix contre 5. Concernant la proposition de suspendre le traitement de l'objet, elle a été rejetée par 11 voix contre 9.

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Wir stimmen zuerst über den Antrag der Minderheit Rickli Natalie ab, die Beratung der Vorlage zu sistieren.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 12.099/8930)

Für den Antrag der Minderheit ... 71 Stimmen

Dagegen ... 113 Stimmen

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

L'entrée en matière est décidée sans opposition

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Wir stimmen nun über den Rückweisungsantrag der Minderheit Hardegger ab.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 12.099/8931)

Für den Antrag der Minderheit ... 71 Stimmen

Dagegen ... 115 Stimmen

Bundesbeschluss über die Genehmigung des Vertrags zwischen der Schweiz und Deutschland über die Auswirkungen des Betriebs des Flughafens Zürich auf das Hoheitsgebiet von Deutschland
Arrêté fédéral portant approbation de l'accord entre la Suisse et l'Allemagne relatif aux effets de l'exploitation de l'aéroport de Zurich sur le territoire de l'Allemagne

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates





Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 1a

Antrag Walter

Der Bundesrat wird beauftragt, bei der Umsetzung des Staatsvertrages unter Priorisierung der Sicherheit auf eine angemessene regionale Verteilung sämtlicher Flüge von und nach dem Flughafen Zürich zu achten.

Art. 1a

Proposition Walter

Lors de la mise en oeuvre de l'accord, le Conseil fédéral est chargé de veiller à une répartition régionale appropriée des vols en provenance et en partance de l'aéroport de Zurich, tout en accordant la priorité à la sécurité.

Walter Hansjörg (V, TG): Wir haben diesem Staatsvertrag mit der Annahme von Artikel 1 nun einmal grundsätzlich zugestimmt. Dieser Staatsvertrag untersteht dem fakultativen Referendum, und es steht eigentlich nicht darin, wie die Verteilung der Flüge in Zukunft gemacht werden muss. Das kann man auch nicht aufnehmen, aber wir sind der Meinung, dass der Bundesrat beauftragt werden soll, darauf zu achten, dass – selbstverständlich unter Berücksichtigung des Sicherheitsaspekts – eine gerechte Verteilung gemacht wird. Das ist auch das grosse Unbehagen in der Bevölkerung: Es besteht die Angst, einzelne Regionen könnten zu stark belastet werden. Deshalb wird die grosse Herausforderung sein, wie diese Lärmbelastung verteilt wird. Selbstverständlich ist die Belastung im Kanton Zürich so oder so am grössten. Der Flughafen liegt ja im Kanton Zürich. Aber ich habe einen grossen Respekt davor, dass diese Bürgerbewegungen das nicht so akzeptieren, wie wir es jetzt beschlossen haben. Deshalb ist es sehr wichtig, dass der Bundesrat vom Parlament einen Auftrag bekommt, damit diese Fluglärmbelastung gerecht verteilt werden kann.

Sie können mir nun vorwerfen, das gehöre nicht in diesen Vertrag. Natürlich gehört es an und für sich nicht in den Vertrag hinein. Aber letztlich ist es eine Antwort an die Bürgerinnen und Bürger, wie wir diese Herausforderung bewältigen müssen. Zeitlich spielt es keine Rolle. Eine Differenzbereinigung mit dem Ständerat ist auch in dieser Session noch möglich. Es geht darum, der Bevölkerung ein Signal zu geben, wonach das Parlament will, dass der Bundesrat hier eine korrekte Lösung sucht, damit der Lärm gleichmässig auf alle Bevölkerungsteile bzw. auf die entsprechenden Regionen verteilt wird.

Ich bitte Sie, sich das gut zu überlegen und diesem Zusatzartikel zuzustimmen.

AB 2013 N 822 / BO 2013 N 822

Graf-Litscher Edith (S, TG): Frau Bundesrätin Leuthard hat es korrekt gesagt: Der SIL-Prozess ist nicht die Angelegenheit des eidgenössischen Parlamentes. Die einzige Möglichkeit, die wir haben, ist, zum Staatsvertrag Ja oder Nein zu sagen – und jetzt eben auch den Antrag Walter zu unterstützen oder nicht zu unterstützen. Für die SP-Fraktion steht ganz klar im Vordergrund, dass Sicherheit und ein fairer innenpolitischer Lastenausgleich massgebliche Kriterien sind, die erfüllt sein müssen, um diesen Staatsvertrag in der Schweiz zum Tragen zu bringen. Ich denke, dass die Ergänzung, die Kollege Hansjörg Walter vorschlägt, den Staatsvertrag sinnvoll ergänzt; sie stärkt den Bundesrat und seine Delegation bei weiteren Gesprächen mit Deutschland. In diesem Sinne bitte ich Sie im Namen der SP-Fraktion und auch als Thurgauer Nationalrätin, dem Einzelantrag Walter zuzustimmen.

Gilli Yvonne (G, SG): Die grüne Fraktion bittet Sie, den Antrag Walter zu unterstützen. Sie haben vieles gehört. Sie haben von Frau Bundesrätin Leuthard auch gehört, was in diesem Vertrag steht und was nicht. Sie haben gehört, dass es bei diesem Vertrag um ein Abkommen zwischen zwei Ländern geht und nicht um inner-schweizerische Angelegenheiten. Trotzdem ist es aber so, dass die Umsetzung dieses Vertrages für einzelne Regionen in der Schweiz grosse Konsequenzen haben wird. Die einzelnen Regionen werden vom Fluglärm sehr unterschiedlich betroffen sein. Aufgrund der bisherigen Verhandlungen und des fehlenden Einbezugs der betroffenen Regionen, beispielsweise des Kantons St. Gallen, aber auch weiterer Regionen im Osten, fehlt uns im Osten jegliches Vertrauen, dass Pistenverlängerungen und, auch auf der Basis der neu geltenden Sperrzeiten, die Abwicklung einseitiger Anflugregimes über den Osten verhindert werden können.



Es ist nicht so, dass die Grünen, wie Frau Bundesrätin Leuthard es gesagt hat, im Rahmen der Flugverkehrsregelung in der Schweiz fundamentalistisch argumentieren. Wir haben durchaus einen Bezug zur Realität. Wir sehen ja auch die aktuelle Entwicklung des Flugverkehrs über dem Flughafen Zürich. Es ist nicht so, dass der Flugverkehr einfach nur wächst, sondern die Flugbewegungen nehmen bereits heute ab. Es braucht aus unserer Sicht deswegen den Realitätsbezug und nicht einfach den Blick auf Wachstum.

Wir bitten Sie deshalb, dem Antrag Walter zuzustimmen. Wir möchten mehr Sicherheit, dass die Flugbewegungen über der Schweiz gerecht verteilt werden. Die Fluglärmstudien sind auch nicht unbestritten, das weiss Frau Bundesrätin Leuthard auch.

Bäumle Martin (GL, ZH): Wir haben heute einen Vertrag mit Deutschland zu genehmigen. Es geht um einen interstaatlichen Vertrag. Das innerschweizerische Verhältnis, die Frage, wie wir das Problem, das fast unlösbar ist, dann lösen werden, hat in diesem Vertrag nichts verloren. Wenn der Kanton Thurgau und insbesondere die SVP es mit dem Antrag ernst meinen, werden sie uns im Kanton Zürich helfen, Pistenausbauten zu verhindern. Damit ist dem Thurgau mehr gedient, als mit einem Antrag mit Lokalkolorit hier jetzt zu versuchen, die Staatsvertragsdebatte anzugehen.

Wenn hierin jeder seine Einzelinteressen vertreten würde, müsste ich als Zürcher und Dübendorfer Vertreter, der von den Südanflügen betroffen ist, ganz anders sprechen. Die dortige Bevölkerung hat eine andere Erwartung. Ich müsste darauf drängen, dass die Südanflüge, die raumplanungswidrig sind und auch gegen das Umweltrecht verstossen, in diesem Vertrag ausgeschlossen werden, ansonsten ich nicht zustimmen könnte. Es wäre aus regionalpolitischer und sogar aus umwelt- und raumplanungsrechtlicher Sicht zulässig, das zu behaupten. Trotzdem tue ich das nicht, weil wir davon sprechen, dass wir die Gesamtinteressen, so die gesamten wirtschaftlichen und umweltrelevanten Interessen, wahrnehmen müssen. Wir brauchen eine Lösung mit Deutschland. Es ist ein schlechter Vertrag, und trotzdem: Er wird nicht besser werden. Mit einer Vertretung von Einzelinteressen, wie es sich jetzt hier der Kanton Thurgau leistet, kommen wir nicht weiter. Andere könnten auch kommen, der Aargau könnte kommen und uns sagen, der gekröpfte Nordanflug dürfe nicht eingeführt werden, weil das die Aargauer Bevölkerung belaste. So kommen wir aber nicht weiter.

Ich bitte Sie deshalb, den vorliegenden Einzelantrag, der wiederum nur ein Interesse aufnimmt, abzulehnen. Das Problem der Fluglärmverteilung ist ein schwieriges Problem, ein fast unlösbares Problem, und ich habe kein enorm grosses Vertrauen, dass dann der Bundesrat und der Kanton Zürich im Interesse der Bevölkerung agieren werden. Aber dafür zu sorgen ist gerade unsere Aufgabe. Und das kann ich Ihnen sagen: Die Grünliberalen werden dafür einstehen, dass am Schluss alle einen Schritt machen müssen, wenn wir den Flughafen betreiben wollen. Das bedingt aber auch, dass wir bereit sind, dem Flughafen allenfalls gewisse Grenzen zu setzen. Wenn man das nicht tun und jederzeit zu Dumpingpreisen überall hinfliegen will, wird man auch den Lärm ertragen müssen, das betrifft letztlich alle Regionen, ob Osten, Norden, Westen, Süden, ob Kanton Thurgau oder Süddeutschland.

Ich bitte Sie, den Einzelantrag klar abzulehnen.

Fluri Kurt (RL, SO): Die FDP-Liberale Fraktion lehnt den Einzelantrag nicht so apodiktisch ab, wie es mein Vorredner getan hat. Wir haben Verständnis für die Problematik. Wir sind uns auch bewusst, dass dieser Antrag zum Goodwill in der Bevölkerung beitragen könnte.

Wir sind aber der Meinung, dass dieser Antrag aus anderen Gründen nicht gut ist. Es geht hier um die Genehmigung oder Ablehnung eines Staatsvertrages als Ganzes. Wir können den Staatsvertrag nicht ändern. Wir haben dann auch, Herr Bäumle, keinen Einfluss auf den SIL. Der Bundesrat entscheidet über den SIL. Wir können höchstens via Vorstösse versuchen, den SIL zu beeinflussen. Das möchte ich auch Herrn Walter ans Herz legen: Ich möchte Ihnen empfehlen, diesen Antrag wenn möglich zurückzuziehen oder, wenn er scheitert, in Form eines Postulates oder einer Motion zuhanden des Bundesrates einzureichen. Das ist unsere Einflussmöglichkeit. Hier aber, an dieser Stelle, ist er am falschen Ort.

Deshalb lehnt die FDP-Liberale Fraktion den Einzelantrag Walter ab.

Heer Alfred (V, ZH): Ich bitte Sie im Namen der SVP-Fraktion, diesen Antrag abzulehnen.

Wie ich bereits im Eintretensvotum erwähnt habe, ist der Flughafen nach Norden ausgerichtet. Wenn wir den Fluglärm verteilen, ist das keine Lösung, dann sind noch mehr Leute von Fluglärm betroffen. Es braucht eine Kanalisierung, und das ist auch der Grund, weshalb wir den Staatsvertrag ablehnen. Mit diesem Staatsvertrag – da habe ich Verständnis für meinen Kollegen Walter – werden Pistenänderungen nötig, werden andere Anflugregimes nötig. Der Osten wird mehr betroffen sein, vermutlich auch der Süden und vor allem der Westen, vermutlich auch durch Starts von schweren Maschinen, wenn diese Pisten ausgebaut werden. Deshalb hat dieser ganze Staatsvertrag eine unglückliche Ausgangslage. Ausfluss dieser unglücklichen Ausgangslage ist



eigentlich der Antrag Walter, dessen Urheber halt Angst hat, dass der Osten vom Fluglärm betroffen sein wird. Ich halte noch einmal fest: Wir müssen mit den Deutschen eine Lösung finden, mit der wir an dieser Nordausrichtung festhalten. Der Richtplan des Kantons Zürich ist seit über sechzig Jahren so festgelegt. Der Norden ist wenig besiedelt, und dies muss die logische Ausrichtung sein. Es bringt uns nicht weiter, jetzt diesem Antrag Walter zuzustimmen, sonst gehen das Gezänk und das Gezerre nur noch weiter. Dafür ist dann der SIL-Prozess zuständig – falls dieser Staatsvertrag überhaupt jemals kommen wird.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich habe natürlich grosses Verständnis dafür, dass Herr Walter als Thurgauer hier die Interessen der Bevölkerung seines Kantons wahrnimmt. Das machen wir seit mehr als einem Jahr im SIL-Begleitprozess.

AB 2013 N 823 / BO 2013 N 823

Da ist ein Regierungsrat Ihres Kantons dabei, er kämpft bei den sich stellenden Fragen entsprechend für die Wahrung seiner Interessen: Wird der Kanton Thurgau belastet? Wie hoch fliegen die Flugzeuge, die den Kanton Thurgau überqueren? Natürlich hat er ein Interesse daran, die zusätzliche Belastung so gering wie möglich zu halten.

Dann kommt aber auch der Zürcher und sagt: "Ich habe den Süden meines Kantons im Nacken, der sich durch die einseitige Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung seit zehn Jahren benachteiligt fühlt, ich möchte auch dessen Interessen wahrnehmen." Dann kommen auch die Winterthurer; diese sind mehr auf der Seite der Thurgauer. Dann kommen jene Zürcher, die rund um Herrn Bäumles Region leben und noch einmal andere Interessen haben. Dann kommen die Aargauer und sagen: "Wir haben abends schon die Flüge über dem Surbtal, wir möchten frühmorgens nicht wieder die Ersten sein, die belastet werden." So hat jeder Kanton seine berechtigten Interessen.

Genau das ist ja die Crux: Wir machen hier schlussendlich ja nicht Regionalpolitik. Es geht um einen Landesflughafen. Alle werden Lasten tragen müssen. Wir haben immer gesagt, wir versuchen es so fair wie möglich zu machen, auch unter Berücksichtigung der Starts. Da ist zum Beispiel der Kanton Aargau wesentlich mehr belastet als der Kanton Thurgau, das ist auch eine Tatsache. Die Menschen, die in Schwamendingen wohnen, sind von allen, die rund um den Flughafen leben, mit Abstand am meisten belastet. Sie tun mir leid, aber man kann wahrscheinlich nichts daran ändern. Trotz des Flughafens gibt es noch einmal eine Zuwanderung in diese Region. Die grösste Dichte und die grösste Zuwanderung sind exakt in dieser Region angekündigt, trotz Fluglärm. Das ist erstaunlich.

Wir sind daran, all diese berechtigten regionalen Einzelinteressen so zu wahren, dass am Schluss eine Lösung gefunden werden kann. Am Morgen, wo ja der Süden entlastet wird, besteht die Lösung sicher nicht darin, dass man dort dann das Ostkonzept einführt. Wir haben eine Entlastung des Südens, und wir haben mit der Möglichkeit des gekrümmten Nordanflugs eine Variante, zu der derzeit eine Machbarkeitsstudie läuft, die zeigen soll, ob das eine Lösung ist. Ich habe gesagt, der Süden sei auch da nicht einfach sakrosankt. Sie haben sicher den Expertenbericht gelesen, der sagt: Rein von der Sicherheit her gesehen, müsste mehr über den Pfannenstiel geflogen werden. Auch das schauen wir ohne Scheuklappen an, um zu wissen, wann Flugzeuge drehen würden, wie hoch sie wären und was das für die Bevölkerung in der Nähe des Pfannenstiels wirklich bedeuten würde. Am Abend, das ist kein Geheimnis, steht für uns tatsächlich wie heute das Ost-Konzept im Vordergrund, weil wir da einfach nicht sehr viele Varianten haben.

Frau Graf-Litscher hat in ihrem Eintretensvotum gesagt, Sie kauften die Katze im Sack. Das tun Sie nicht. Es ist mir auch nicht bekannt, Frau Nationalrätin, dass die SP 2001 gesagt hätte, sie wolle dann genau wissen, wie diese Bewegungen, die ja bei 100 000 gekappt gewesen wären, umgelegt werden. Sie haben zugestimmt, ohne das zu wissen. Hier ist es eben genau dasselbe. Es sind noch sehr schwierige Abklärungen im Gange. Wir stecken im Triangel, bei dem die Sicherheit, der Lärm und natürlich eben auch das Ziel, die Kapazitäten beibehalten zu können, eine Rolle spielen. Ich kann bestätigen, dass die Regierungsräte sehr konstruktiv zusammenarbeiten. Es gibt sehr viele Studien und Annäherungsversuche. Alle haben Recht, aber am Schluss brauchen wir eine Lösung.

Wenn Sie den Staatsvertrag aus dem genannten Grund ablehnen, müssten Sie ja davon ausgehen, dass Sie dann eine bessere Alternative hätten. Das haben Sie aber nicht. Es kommt nichts Besseres. Für einen dritten Versuch wünsche ich Ihnen viel Glück. Wenn die Durchführungsverordnung kommt – Sie können zwar wieder hoffen, sie komme nicht –, geht sie ja wahrscheinlich in die Richtung von 80 000 Bewegungen. Dann wünsche ich dem Osten und dem Süden viel Glück. Sie haben relativ schnell einfach eine deutsche Verordnung, dann können Sie sich nur daran halten und sie umsetzen. Das ist Ihre Verantwortung bei dem Entscheid, den Sie jetzt dann fällen müssen.



Zum Antrag Walter: Ich sähe ihn in diesem Sinne sehr gern als Motion oder als Postulat. So würde er Sinn machen. Aber hier beim Bundesbeschluss geht es um einen Entscheid zu einem Staatsvertrag. Formalrechtlich gesehen können Sie die Bestimmung nicht als Artikel in einen Beschluss über einen Staatsvertrag einbauen. Ich habe im Vorfeld schon versucht, das klarzumachen, und habe angeregt, ein Postulat oder eine Motion einzureichen. Das wäre die geeignete Form. Im Bundesbeschluss über die Genehmigung des Staatsvertrages ist es formal gesehen falsch. Ich versichere Ihnen, Herr Walter, die Diskussion mit den Kantonen im SIL-Prozess ist sehr, sehr partizipativ. Eine faire Lösung ist für uns wichtig. Wir werden an jeder Sitzung teilnehmen, wenn die Kommission das wünscht und uns einlädt. Sie können den Stand der Verhandlungen und Überlegungen in Erfahrung bringen. Ich habe nichts zu verbergen, wir sind transparent. Aber in dieser Form muss ich den Antrag ablehnen.

Herzog Verena (V, TG): Es ist mir klar, die Sicherheit geht vor. Glücklicherweise sind die Flugzeuge leiser geworden, aber wir haben immer mehr Flugbewegungen, das ist auch eine Tatsache. Sie haben jetzt Schwarmendungen erwähnt. Ich denke, Leute, die dort hinziehen, wissen, worauf sie sich einlassen. Aber in die Ostschweiz sind viele Leute gezogen, weil sie Ruhe haben möchten. Wie wollen Sie nun gewährleisten, dass die Lärmverteilung gerecht und fair wird? Sie haben gesagt, wir könnten bei den Verhandlungen dabei sein. Aber ich bin nach Ihrer Argumentation nicht davon überzeugt, dass Sie sich wirklich für eine faire, gerechte Lärmverteilung einsetzen werden, bei der alle berücksichtigt sind. Wir in der Ostschweiz haben da grosse Bedenken.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Den Begriff "Ostschweiz" muss man ein bisschen einengen: Es wäre praktisch nur der Kanton Thurgau betroffen, und innerhalb des Kantons Thurgau ist es auch nur ein kleiner Teil. Wir wissen, dass es bei Bichelsee nicht nur sichtbare Flugbewegungen, sondern auch hörbaren Lärm gibt – das ist ja auch immer eine sinnvolle Unterscheidung. Ich habe klar gesagt, dass man am Abend heute mit dem Ostkonzept Flugverkehr hat und damit rechnen muss, dass er bleiben und sogar stärker werden wird. Aber wir haben nicht vor, in den übrigen Tageszeiten, wo es heute lärmfrei ist, mit einem Ostkonzept neuen Lärm zu verursachen. Hier können Sie darauf vertrauen, dass andere Lösungen im Vordergrund stehen. Es kommt wesentlich darauf an, Frau Nationalrätin, auf welcher Höhe die Flugzeuge sind und wie die Flugrouten konkret geflogen, mit Skyguide abgesprochen werden. Das sind unsere Überlegungen. Mit dem gekrümmten Nordanflug haben wir auch eine gute Alternative, die wir prüfen, vor allem für den Morgen. Ich bin deshalb guten Mutes, dass es uns gelingt.

Und nochmals: Wenn Sie den Vertrag ablehnen, haben Sie dann sehr schnell nur Ost- und Südanflüge; Sie haben dann keine anderen Varianten zur Verfügung. Das müssen Sie dann der Bevölkerung eben auch erklären.

Müller Walter (RL, SG): Frau Bundesrätin, Sie haben bemerkt, dass der Antrag Walter aus formalrechtlichen Gründen nicht gehe. Aber genau das haben wir beim Bundesbeschluss zu Schengen/Dublin gemacht. Wir haben damals zwei Zusatzanträge aufgenommen: Erstens müssen die Kantone bei der Weiterentwicklung einbezogen werden, und zweitens darf der Grenzschutz nicht reduziert werden. Ich meine, das war ungefähr das Gleiche. Man hat eine flankierende Massnahme beschlossen. Der Antrag Walter ändert den Staatsvertrag überhaupt nicht ab, es ist ein innerstaatlicher Prozess. Ich bin der Meinung, das ging damals, und ich bin der Meinung, das geht auch hier und heute.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich kenne die Diskussion von damals nicht, ich kann das nicht beurteilen. Aber hier ist die Aussage wahrscheinlich schon richtig, dass der Antrag

AB 2013 N 824 / BO 2013 N 824

formal falsch ist. Vor allem: Der Dialog wird ja geführt. Wir haben im Raumplanungsrecht die Verpflichtung dazu; der SIL-Prozess ist so gesichert, und im Unterschied zu Schengen ist es eben hier schon heute zwingendes Recht. Schengen war ein neuer Vertrag. In der Raumplanung und im SIL-Prozess ist es schon heute zwingend, dass die Kantone und die Bevölkerung einbezogen werden. Sie verbessern mit diesem Antrag auch nichts.

Gilli Yvonne (G, SG): Frau Bundesrätin Leuthard, Sie haben gesagt, dass im Osten die Anflüge über Bichelsee am Abend zunehmen werden.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Das habe ich nicht gesagt. Ich habe gesagt, dort höre man heute den Lärm, und ich habe gesagt, sie würden mehr Überflüge haben.



Gilli Yvonne (G, SG): Meine Anschlussfrage: Die Region Wil hat im Einzugsgebiet hunderttausend Einwohnerinnen und Einwohner und ist wie Bichelsee vom neuen Anflugregime und von der neuen Flugverteilung betroffen. Könnten Sie bitte konkretisieren, wie viele Überflüge diese Region gemäss den jetzigen Plänen und Vertragsgrundlagen im Jahr 2020 durchschnittlich pro Tag zu erwarten hat?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Nein, Frau Nationalrätin, das kann man heute nicht bestimmen – und man kann nicht einmal sagen, wie das in einem Jahr sein wird. Flugrouten verändern sich nämlich sogar innerhalb eines Jahres, also sehr schnell und sehr leicht. Ich kann nicht sagen, wie viele Flugbewegungen wir 2020 haben werden; das ist auch konjunkturabhängig.

Deshalb: Ihre Frage kann Ihnen vielleicht wirklich der liebe Gott beantworten, aber nicht ein Politiker, der mit Fakten arbeiten muss.

Binder Max (V, ZH), für die Kommission: Der Antrag Walter lag uns in der Kommission nicht vor. In diesem Sinn kann ich nicht für die Kommission sprechen. Ich möchte dennoch zwei, drei Bemerkungen machen.

Ich kann mich hier der Frau Bundesrätin absolut anschliessen: Artikel 1a ist im Bundesbeschluss zu diesem Vertrag eigentlich fehl am Platz. Ich könnte aber auch gut damit leben, wenn man dieses Anliegen – das grundsätzlich natürlich schon heute berücksichtigt wird und berücksichtigt werden muss – in anderer Form einbringen würde. In der Postulats- oder Motionsform wäre das durchaus vernünftig.

Vielleicht doch noch ein Wort zum Pistenausbau: Es wird immer dieser Pistenausbau angesprochen, Frau Gilli hat es gemacht. Die Ostschweiz hat Angst, dass der Pistenausbau nicht verhindert werden könnte. Ich habe es schon mal gesagt: Das ist allein die Entscheidung des Zürcher Volkes. Gemäss heutiger Zuständigkeit entscheidet am Schluss das Zürcher Volk über einen Pistenausbau.

Frau Herzog, durch unsere Stadt, Effretikon, fahren vor vierzig Jahren vielleicht 200 Züge pro Tag. Heute sind es 700. In diesen Zügen sitzen Sie, wenn Sie nach Bern oder dann zurück in den wunderschönen Thurgau fahren.

Herr Walter hat etwas gesagt, was er zum Glück nicht in seinen Antrag geschrieben hat. Er hat nämlich das Wort Gerechtigkeit verwendet. Er hat gesagt, man sollte die Verteilung gerecht machen. Gerechtigkeit und Fairness interpretiert jeder für sich allein. Die absolute Gerechtigkeit in diesem Bereich – sodass sich bei diesem Verfahren wirklich jeder am Schluss gerecht behandelt fühlt – wird es wahrscheinlich so nicht geben können. Zum einen diktiert natürlich das Pistensystem in Zürich die An- und Abflugmöglichkeiten, und zum anderen ist es für mich klar, dass es bereits heute genügend Organisationen rund um den Flughafen gibt, die sich genau für das Anliegen, das Herr Walter hier dokumentiert, dann einsetzen werden. Ich würde Herrn Walter übrigens attestieren, dass er hier nicht nur den Kanton Thurgau meint, sondern ganz generell die Region.

In diesem Sinn kann ich für die Kommission nicht Stellung nehmen; die Frau Bundesrätin hat hier Stellung genommen.

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: Tout d'abord, cette discussion n'a pas eu lieu au sein de la commission. Donc, c'est à titre personnel et en tant qu'étranger à ce secteur que je vous donnerai ma réaction. Il faut reconnaître que nous sommes tous attentifs à la nuisance envers les personnes qui habitent à proximité d'un aéroport et si nous pouvons trouver la meilleure des solutions, il faut le faire. Ce qui est un peu compliqué dans la proposition Walter, c'est qu'il ajoute un problème purement local dans un accord international.

Ma deuxième remarque est: qu'est-ce qu'une nuisance équitable sur un territoire? Les propos de Monsieur Walter pourraient sous-entendre qu'il faudrait peut-être rajouter une piste. Là, on recommencerait à créer d'autres problèmes. Donc ce qui est sûr, c'est qu'avec l'équipement actuel, il faut trouver la meilleure des solutions pour tous. Nous n'avons en tout cas pas caché l'état des réflexions. Cet accord a des conséquences sur le territoire suisse puisqu'il y aura 17 pour cent de mouvements supplémentaires sur notre territoire.

Nous avons des instruments dans la loi qui donnent des réponses, non pas sur le texte exact, mais sur le fond. Nous devons trouver des solutions pour dialoguer et échanger ensemble. L'article 4 de la loi sur l'aménagement du territoire oblige les planificateurs à informer et à faire participer les tierces personnes qui sont directement impliquées dans le processus ou qui en subissent les conséquences. L'article 7 est très important et répond sans aucun doute aux demandes de Monsieur Walter puisqu'il oblige la collaboration entre les cantons et entre les régions proches d'une frontière et leurs pays voisins. L'article 12 oblige à la conciliation et l'article 25a à la coordination entre les uns et les autres. Si mon préopinant, Monsieur Walter, a dit que finalement, s'il y a une votation populaire, ce serait une décision du canton de Zurich exclusivement, il y a préalablement cette obligation de collaborer, de concilier et de coordonner.

S'il y a de la compréhension pour certaines régions qui subiront un impact de cet accord international, je crois



que la proposition qui est faite ici n'a rien à faire dans cet accord. L'application des lois fédérales est tout à fait suffisante pour garantir la demande de Monsieur Walter.

Walter Hansjörg (V, TG): Meine Herren Kommissionssprecher, auch wenn Sie in der Kommission über dieses Problem nicht gesprochen haben, dann durften wir über die entscheidenden Auswirkungen dieses Vertrages wenigstens in diesem Saal diskutieren, wofür ich Ihnen danke. Und ich danke der Bundesrätin für die Erklärung, die sie im Parlament abgegeben hat, die meinem Antrag entspricht. Das genügt mir, und es ist mir bewusst, dass ich allenfalls mit einem Postulat nachhaken kann.

Ich ziehe deshalb meinen Einzelantrag zurück.

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Der Antrag Walter wurde zurückgezogen.

Art. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 12.099/8933)

Für Annahme des Entwurfes ... 110 Stimmen

Dagegen ... 66 Stimmen

AB 2013 N 825 / BO 2013 N 825