

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 197/2004

Sitzung vom 14. Juli 2004

### **1083. Anfrage (Gratisparkplätze am Flughafen Zürich)**

Die Kantonsräte Marcel Burlet, Regensdorf, und Roland Munz, Zürich, haben am 17. Mai 2004 folgende Anfrage eingereicht:

«Einkaufen am Flughafen ist jetzt ganz schön günstig», hiess es letzte Woche auf Zeitungsinseraten der Unique Zürich AG. Wer für mindestens 60 Franken am Flughafen einkauft oder in einem Flughafenrestaurant konsumiert, bekommt 6 Franken für eine erste Stunde im Flughafenparking zurückerstattet. Der «Tages-Anzeiger» vom 15. Mai 2004 nahm sich dann dieses Themas an.

Demgegenüber müssen neu Einkaufszentren von ihren Kunden, welche mit dem Auto anreisen, Parkplatzgebühren einkassieren. In Vereinbarungen zwischen Betreibern von Einkaufszentren und Umweltverbänden wird zudem – etwa beim Coop-Zentrum in Bachenbülach – ausdrücklich festgehalten: «Jede direkte oder indirekte Rückerstattung in Form von Gutscheinen, Aktionen usw. ist unzulässig.»

Die Flughafen AG hat sich bei der 5. Ausbautappe verpflichtet, für mindestens 42% öV-Anteil der Flughafenbesuchenden besorgt zu sein. Mit der Rückerstattung der Parkplatzgebühren wird nun allerdings der angepeilte Modalsplit untergraben, bevor dessen Zielvorgaben auch nur einmal erreicht worden wären.

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen, um deren Beantwortung die Regierung ersucht wird:

1. Die letzten publizierten Zahlen datieren aus dem Jahr 1999. Wie sieht der aktuelle Modalsplit am Flughafen heute aus?
2. Wer hat den Entscheid getroffen zur Rückvergütung von Parkplatzgebühren an Flughafenbesuchende? Wie stellt sich der Regierungsrat zu diesem Entscheid?
3. Sieht der Regierungsrat Handlungsbedarf wegen des im Energiebericht des Kantons Zürich festgestellten zunehmenden Treibstoffverbrauches durch den MIV (motorisierter Individualverkehr)? Teilt der Regierungsrat deshalb die Ansicht, die Rückvergütung von Parkplatzgebühren sei kontraproduktiv? Falls nein: Wie gedenkt die Regierung ihre Verantwortung in Bezug auf den im Energiebericht festgestellten Handlungsbedarf wahrzunehmen? Falls ja: Was unternimmt die Regierung, um die kontraproduktive Rückvergütung von Parkplatzgebühren am Flughafen Zürich rückgängig zu machen?

4. Welche konkreten Anstrengungen hat die Regierungsvertretung im Verwaltungsrat der Unique AG unternommen, um aktiv auf die Erhöhung des Anteils der mit öffentlichen Verkehrsmitteln an den Flughafen anreisenden Personen hinzuwirken, damit die eingegangene Verpflichtung zu 42% öV-Anteil erreicht werden kann? Hier wird eine genaue Aufstellung der unternommenen Anstrengungen erwartet.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion  
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Marcel Burlet, Regensdorf, und Roland Munz, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Mit der Rahmenkonzession des Bundes für die 5. Ausbaustufe des Flughafens Zürich vom 5. Februar 1997 wurde unter anderem die Auflage verfügt, dass bei Inbetriebnahme der neuen Bauten und Anlagen mindestens 42% des landseitigen Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr (öV) entfallen müssen und der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) höchstens 58% betragen darf (Rahmenkonzession III, Ziffer 4.6.7 lit. b in Verbindung mit Ziffer 3.1.3 des Anhangs). Im Ist-Zustand (Jahr 1994) betrug der Anteil des öV 34% (so genannter Modalsplit). Die vom Bund verfügte Auflage stützt sich auf den Fachbericht landseitiger Verkehr zum Umweltverträglichkeitsbericht «Rahmenkonzession» sowie auf den Massnahmenplan Lufthygiene 1996 des Kantons Zürich, Massnahme PV6 und L2. Vom Kanton Zürich als seinerzeitigem Flughafenhalter und Konzessionsnehmer wurde darüber hinaus verlangt, einen konkreten Massnahmenplan vorzulegen, der aufzeigt, wie das angestrebte Modalsplit-Ziel erreicht werden kann. Nach der Verselbstständigung des Flughafens lag die Verantwortung für die zeitgerechte Umsetzung dieser Massnahme bei der Flughafen Zürich AG (FZAG) als neuer Flughafenhalterin und Konzessionsnehmerin.

Um den erwähnten Auflagen gerecht zu werden, hatte der Kanton Zürich seinerzeit ein Konzept mit einem umfassenden Massnahmenprogramm erarbeitet, das schrittweise bis zum Jahr 2005 umgesetzt werden sollte. Das Programm mit den Teilkonzepten öV-Angebot, Marketing, Parkplatzbewirtschaftung sowie Vorfahrten wurde im Juli 1998 fertig gestellt und den für die Rahmenkonzession zuständigen Bundesämtern für Zivilluftfahrt (BAZL) und Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) vorgestellt.

Das Controlling-Konzept zur Überprüfung und Steuerung der Massnahmen im landseitigen Verkehr sah verschiedene Erhebungen vor, um Zielabweichungen frühzeitig zu erkennen und geeignete Massnahmen einleiten zu können. Die erste Erhebung (Erhebungsjahr 1999) wurde

ergänzt durch je eine Passagier- und eine Firmenbefragung (Erhebungsjahr 2000) sowie eine Angestelltenbefragung (Erhebungsjahr 2001). Die neueste Erhebung zum landseitigen Verkehr wurde 2003 durchgeführt. Der Erhebungsbericht datiert vom 17. Juni 2003. Der auf diesen Zahlen aufbauende Status-quo-Bericht zur Erfüllung der Konzessionsauflagen im Rahmen der 5. Bauetappe ist zurzeit in der Schlussbearbeitung, jedoch noch nicht verabschiedet.

Schon die Ergebnisse der Erhebung 1999 belegten, dass das Massnahmenprogramm einen Anstieg des öV-Anteils von 34% (1994) auf 39% (1999) bewirkt hatte. Dieses Ergebnis zeigte, dass die grosse Massnahmenpalette (Infrastruktur, Verkehrsangebot, Promotion, Gebühren) sinnvoll war und weiterverfolgt werden sollte. Ein Vergleich der Ergebnisse der Erhebungen der Jahre 1994, 1999 und 2000/2001 wies jedoch darauf hin, dass die öV-Benützung bei den Flughafenangestellten unter den Erwartungen lag. Deshalb wurde in der Folge den Massnahmen, die auf das Segment der Flughafenangestellten ausgerichtet waren, besondere Bedeutung beigemessen. Der Erhebungsbericht 2003 zeigt, dass der öV-Anteil am Modalsplit insgesamt rund 43% betrug. Dieses Ergebnis wird durch die grössten Segmente, die Passagiere und die Angestellten, geprägt. Der öV-Anteil der Passagiere ist von 51% (1999) auf knapp 60% (2003) gestiegen, derjenige der Angestellten von 25% (1999) auf 29% (2003). Einzig der öV-Anteil in den Segmenten der Laden- und Restaurantbesucher sowie der Teilnehmer an Sitzungen am Flughafen ist gegenüber 1999 gesunken.

Die Luftschadstoffbelastung liegt in der Agglomeration Zürich und namentlich in der Flughafenregion über den Immissions-Grenzwerten der Luftreinhalte-Verordnung (LRV). Deshalb sind aus der Sicht der Lufthygiene weiterhin Massnahmen erforderlich, um das Verkehrssystem mittel- und langfristig unter ökonomischen und umweltrechtlichen Gesichtspunkten funktionsfähig zu erhalten. Die aus der Sicht der Lufthygiene geforderten Verbesserungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs werden denn auch weiter vorangetrieben. Bereits heute verfügen rund die Hälfte aller Einwohnerinnen und Einwohner des Kantons Zürich ab ihrer Gemeinde über einen direkten, umsteigefreien Anschluss an den Flughafen. Ab 2005 wird das Limmattal durch den so genannten «Flugzug» angeschlossen, ab etwa 2008 das Weinland durch die Verlängerung der S16. Der Flughafen wird zudem von 13 Buslinien mit insgesamt 37 Abfahrten pro Stunde zu den Hauptverkehrszeiten und 25 Abfahrten pro Stunde zu den Nebenverkehrszeiten bedient. Auch die SBB haben in den vergangenen Jahren das Angebot im Fernverkehr kontinuierlich ausgebaut. Heute wird der Flughafen stündlich von bis

zu zehn Fernverkehrszügen bedient. Die meisten Kantone und 85% aller Einwohnerinnen und Einwohner der Schweiz sind damit an den Flughafen Zürich angeschlossen.

Wie bereits in der Stellungnahme vom 22. Oktober 2003 zur Motion KR-Nr. 182/2003 ausgeführt, wurde mit dem Flughafengesetz vom 12. Juli 1999 eine Entflechtung zwischen politischer Steuerung und unternehmerischer Verantwortung für den Flughafen angestrebt. Der Zweckartikel in den Statuten der FZAG wurde bewusst so formuliert, dass sowohl die wirtschaftlichen Interessen des Kantons und der übrigen Aktionäre am Geschäftserfolg der Gesellschaft als auch die politischen Interessen des Kantons und der Bevölkerung an einem möglichst umweltverträglichen Betrieb des Flughafens gebührend Beachtung finden. Das Modalsplit-Ziel von 42%, das als Auflage des Bundes zur Konzession für die 5. Ausbautappe verfügt wurde, hat als strategisches Ziel zu gelten, über dessen Einhaltung der gesamte Verwaltungsrat zu wachen hat. Sollte im Rahmen des Controllings festgestellt werden, dass die Einhaltung des Modalsplit-Ziels gefährdet ist, würde die Staatsvertretung im Verwaltungsrat der FZAG intervenieren. Die zukünftige Entwicklung ist deshalb mit einem Controlling-Konzept weiterzuüberwachen. So lange das Modalsplit-Ziel eingehalten ist, hat der Regierungsrat jedoch keine Veranlassung einzugreifen. Festzuhalten ist, dass amtliche Stellen an einem Entscheid über die Rückvergütung der Parkplatzgebühren durch die FZAG nicht beteiligt sind.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Finanzdirektion, die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**