

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

KR-Nr. 244/2012

Sitzung vom 21. November 2012

### **1176. Anfrage (Entmachtung des Kantons Zürich bei Revision des Luftfahrtgesetzes II)**

Kantonsrätin Priska Seiler Graf, Kloten, sowie die Kantonsräte Robert Brunner, Steinmaur, und Lorenz Habicher, Zürich, haben am 3. September 2012 folgende Anfrage eingereicht:

Gemäss diversen Presseberichten (z.B. Zürcher Unterländer vom 20. Juli 2012, Online Plattform Infosperber) droht dem Kanton Zürich bei der Revision des Luftfahrtgesetzes II (LFG II) der Entzug des Vetorechtes bezüglich Veränderungen beim Pistensystem und eines neuen Betriebsreglementes:

Art. 36a Abs. 2 (neu): «... Die Konzession legt gemäss den Vorgaben des SIL fest, welche Kapazitäten der Flughafen bereitstellen muss, wie das Pistensystem zu gestalten und zu dimensionieren ist und wie grundsätzlich An- und Abflugrichtungen liegen ...»

Art. 36a 3<sup>bis</sup> (neu): «...Die Konzessionsbehörde kann die zur Erfüllung der Konzessionspflichten erforderlichen Anordnungen aussprechen, und sie kann auch nach wiederholter Weigerung des Konzessionärs die Ersatzvornahme auf Kosten des Konzessionärs anordnen ...» Für die Flughäfen Zürich, Basel und Genf «regelt der Bundesrat die Einzelheiten.»

Diese neue Regelung würde einer Entmachtung des Kantons Zürich gleichkommen, die kantonale Souveränität würde so ausgeschaltet.

Besonders brisant ist in diesem Zusammenhang auch die Tatsache, dass zu dieser Art geheimen «Vor-Vernehmlassung» des LFG II wohl sämtliche, national relevanten Aviatikkreise wie die Flughafen Zürich AG, Skyguide und Vertretungen der Flughafenkantone eingeladen wurden, aber keine Vertreterinnen und Vertreter der Schutzverbände, der Umweltverbände und des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) anwesend waren.

Ebenfalls brisant wären die Folgen für den Kanton Zürich als Aktionärin der Flughafen Zürich AG. Änderungen der Konzession hätten zweifellos Auswirkungen auf den Aktienkurs und die Rechte der Aktionäre.

In diesem Zusammenhang stellen sich daher folgende Fragen:

1. Wie stellt sich der Zürcher Regierungsrat zu diesen geplanten Neuerungen des LFG II?
2. Gedenkt der Regierungsrat den drohenden Verlust des Vetorechts abzuwenden und, wenn ja, wie?
3. Wie beurteilt der Regierungsrat die Neuerungen des LFG II in Bezug auf das Aktienrecht, insbesondere bei der Einschränkung der Entscheidungskompetenzen bei Investitionen?
4. Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass der Bund der FZAG ein unternehmerisches Risiko aufbürden will, ohne sich selber an den Risiken finanziell zu beteiligen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Priska Seiler Graf, Kloten, Robert Brunner, Steinmaur, und Lorenz Habicher, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 und 2:

Die Teilrevision 2 des Luftfahrtgesetzes (LFG, SR 748.0, im Folgenden LFG II) hat ihren Ursprung im «Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004» des Bundesrates (Luftfahrtpolitischer Bericht 2004). Der Regierungsrat hat sich bereits in seiner damaligen Stellungnahme gegen die verstärkte Einflussnahme des Bundes auf die Landesflughäfen, einer der zentralen Stossrichtungen des Luftfahrtpolitischen Berichts 2004, ausgesprochen.

Am 24. Januar 2012 stellte das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) den Flughafenkantone Basel, Genf und Zürich sowie verschiedenen Unternehmen und Organisationen der Zivilluftfahrt seine Vorstellungen zu LFG II vor. Wie das BAZL mehrfach betonte, handelte es sich dabei um amtsinterne Ideen, die weder mit den übrigen Bundesämtern noch mit der Departementsvorsteherin abgesprochen worden seien. Im Anschluss an diese Informationsveranstaltung hatten die Teilnehmenden Gelegenheit, sich schriftlich zu den vom BAZL aufgezeigten Vorschlägen zu äussern. Davon hat auch die Volkswirtschaftsdirektion Gebrauch gemacht. Sie nahm schriftlich zu jenen Punkten Stellung, die aus Sicht des Kantons von Bedeutung sind. Darunter fällt vor allem die sogenannte Infrastrukturkonzession, die nach den ersten Vorstellungen des BAZL neu im LFG verankert werden soll. In der Infrastrukturkonzession sollen die Flughafeninfrastruktur, der abzuwickelnde Betriebsumfang und die wichtigsten betrieblichen Rahmenbedingungen fest-

geschrieben werden. Konkret würde die Infrastrukturkonzession unter anderem die Lage und Länge der Pisten, die grundsätzlichen An- und Abflugrichtungen sowie die Betriebszeiten der Flughäfen festschreiben. Mit der neuen Infrastrukturkonzession würden, wie dies bereits im Luftfahrtpolitischen Bericht 2004 vorgezeichnet wurde, die entsprechenden Zuständigkeiten vom Flughafenhalter auf den Bund übergehen. Im Falle des Flughafens Zürich hätte diese Kompetenzverlagerung zur Folge, dass der Kanton Zürich des Vetorechts verlustig ginge, das ihm nach § 19 des Flughafengesetzes (LS 748.1) im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG (FZAG) bei Änderungen von Lage und Länge der Pisten sowie bei lärmrelevanten Änderungen des Betriebsreglements zusteht (siehe die beiden vom BAZL vorgeschlagenen und in der vorliegenden Anfrage zitierten Neufassungen der Art. 36a Abs. 2 und Art. 36a Abs. 3<sup>bis</sup> LFG). Im Weiteren sah der Vorschlag des BAZL vor, dass dem Bund auf Kosten der FZAG und des Kantons Zürich mehr Kompetenzen bei der Festlegung von (lärmrelevanten) An- und Abflugverfahren eingeräumt wird. Zur Begründung dieser Haltung wurde vorab darauf verwiesen, dass die Vorschläge letztlich darauf hinausliefen, das Vetorecht des Kantons nach § 19 des Flughafengesetzes auszuhebeln und damit den wichtigsten «Preis» für die seinerzeitige Ver selbstständigung des Flughafens gleichsam ersatzlos zurückzufordern. Dies käme – wovon in der vorliegenden Anfrage zu Recht ausgegangen wird – einer Entmachtung des Kantons Zürich in flughafenpolitischen Belangen gleich. Deshalb hat sich die Volkswirtschaftsdirektion entschieden gegen diese vom BAZL beabsichtigten Änderungen ausgesprochen.

Bei der Informationsveranstaltung des BAZL vom 24. Januar 2012 handelte es sich um einen informellen Anlass. Deshalb war auch die Stellungnahme der Volkswirtschaftsdirektion eine vorläufige. Sobald die Vernehmlassungsvorlage vom Bund beschlossen ist – nach heute bekanntem Fahrplan dürfte dies im ersten Quartal 2013 der Fall sein –, werden der Regierungsrat und weitere Kreise Gelegenheit haben, sich offiziell zu den vom Bund vorgesehenen Änderungen des LFG zu äussern. Der Regierungsrat hat sich von der Volkswirtschaftsdirektion unlängst über die Vorstellungen des BAZL zu LFG II ins Bild setzen lassen. Dabei hat er deren Vorbehalte geteilt.

Zu Fragen 3 und 4:

Bereits die der FZAG am 31. Mai 2001 erteilte Betriebskonzession, die noch bis Ende Mai 2051 läuft, enthielt Auflagen an die Flughafenhalterin für die Umsetzung von Massnahmen mit finanziellen Folgen. Vor dem Hintergrund des damals in Verhandlung stehenden und später

vom Eidgenössischen Parlament abgelehnten Staatsvertrages verpflichteten die Konzessionsbestimmungen die FZAG, sämtliche zur Umsetzung notwendigen Massnahmen vorzunehmen, wobei ein Anspruch auf Schadloshaltung durch den Bund ausdrücklich ausgeschlossen wurde.

Eine allfällige Umsetzung des am 4. September 2012 unterzeichneten Staatsvertrags wäre mit ähnlichen Fragen verbunden (Verpflichtung der FZAG zur Umsetzung notwendiger Massnahmen, Tragung der entsprechenden Kosten). Die FZAG hat ihre grundsätzlich positive Haltung zum Staatsvertrag bereits öffentlich kundgetan (vgl. Politikbrief Nr. 16 der FZAG vom September 2012, [www.flughafen-zuerich.ch](http://www.flughafen-zuerich.ch)). Die Flughafenhalterin hat ausgeführt, dass der Staatsvertrag ihrer Meinung nach aus betrieblicher Sicht nur in Kombination mit der Verlängerung der Pisten 10/28 und 14/32 umgesetzt werden könne. Sie ist sich also der Konsequenzen bezüglich der Investitionsfolgen bewusst. Zudem ist festzuhalten, dass die Wahrnehmung einer (freiwillig beantragten) Konzession schon für sich allein betrachtet mit einem unternehmerischen Risiko verbunden ist, an dem sich der Konzedent in aller Regel nicht beteiligt. Es liegt im Wesen der Konzessionen, dass der Konzedent Auflagen macht bzw. machen kann, ohne das damit allenfalls verbundene finanzielle Risiko des Konzessionärs bzw. der Konzessionärin mittragen zu müssen.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**