

Sitzung vom 16. Mai 2001

712. Interpellation (Gesuch der unique zurich airport um Erteilung einer neuen Betriebskonzession für den Flughafen Zürich)

Kantonsrätin Barbara Hunziker Wanner, Rümlang, Kantonsrat Martin Bäumle, Dübendorf, Kantonsrätin Susanne Rihs-Lanz, Glattfelden, und Mitunterzeichnende haben am 19. März 2001 folgende Interpellation eingereicht und schriftlich begründet:

Die Betriebskonzession für den Flughafen Zürich, auf den Kanton Zürich lautend, erlischt am 31. Mai 2001. Die unique zurich airport beantragt nun eine neue Betriebskonzession für 50 Jahre für den Flughafen Zürich. Dem Konzessionsgesuch liegt nicht das definitive Betriebsreglement bei, da die Staatsvertragsverhandlungen mit Deutschland bekanntlich noch in der Schwebe sind. Die unique zurich airport begründet ihren Antrag u.a. wie folgt: «... So ist das beiliegende Betriebsreglement im Rahmen des Konzessionsverfahrens für die fünfte Bauetappe der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäss Art. 9 USG unterzogen worden und wird unverändert beantragt ...»

In diesem Zusammenhang stellen sich nun folgende Fragen:

1. Das dem Konzessionsgesuch beiliegende Betriebsreglement ist nicht unverändert. Es bringt namentlich nachts erhebliche Mehrbelastungen für die Anwohnenden. Somit ist es UVP-pflichtig, weil sämtliche Änderungen in der Baukonzession Dock Midfield nicht geprüft worden sind, sondern von der Gesuchstellerin entgegen ihrer eigenen Deklaration im Konzessionsgesuch hier unterschoben wurden. War den Vertretenden des Regierungsrates im Verwaltungsrat der unique zurich airport bekannt, dass dieses Betriebsreglement umweltrelevante Änderungen enthielt? Wenn ja, weshalb nahmen die regierungsrätlichen Vertreterinnen und Vertreter ihre Sperrminorität, welche ihnen laut §10 Flughafenengesetz zusteht, nicht wahr?
2. Das Konzessionsgesuch lässt erkennen, dass die Gesuchstellerin keine Grenzen ihrer Expansion akzeptieren will. Der Bedarf nach zusätzlicher Infrastruktur (z.B. Terminals) ist bereits angekündigt. Wie diese Verkehrsleistung möglicherweise drastisch verändert mit Nachhaltigkeits-, Umweltschutz- und Raumplanungszielen von Art. 73–75 BV vereinbart werden soll, wird im Gesuch nicht einmal in einem Nebensatz erwähnt. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass sowohl der Home-Carrier des Flughafens, die SAir-Group, als auch dessen durch die offizielle Politik stets mit getragene und vorausgesetzte Hub-Philosophie durch schwere Managementfehler in unbekanntem Ausmass zur Disposition stehen. Statt forciertes, nach oben offenes Wachstum eines Mega-Hub, welcher zwar den Interessen des Carriers, nicht aber nach Nachhaltigkeitskriterien gewichteten Interessen der Wirtschaft dient, wird erstmals die Chance sichtbar, das Wachstum des Flughafens zu plafonieren. Wie wollen sich die regierungsrätlichen Vertretenden im VR der unique zurich airport nun, unter veränderten Rahmenbedingungen, für einen der Wirtschaft- und dem Standort dienenden City-Airport einsetzen? Wie wollen diese Vertretenden verhindern, dass Managementfehler, wie das Festhalten an einer überdimensionierten Wachstumspolitik, die unique zurich airport in eine ähnliches Debakel wie das ihres Home-Carriers, der SAir-Group, führt?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Interpellation Barbara Hunziker Wanner, Rümlang, Martin Bäumle, Dübendorf, Susanne Rihs-Lanz, Glattfelden, und Mitunterzeichnende wird wie folgt beantwortet:

Gemäss Art. 74a der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL, SR 748.131) sind bei der erstmaligen Erneuerung der Betriebskonzession der Landesflughäfen (Genf und Zürich) im Jahr 2001 sämtliche Regelungen des Betriebsreglements im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zu überprüfen. Wie der Regierungsrat schon verschiedentlich verlauten liess, kann ein neues Betriebsreglement erst dann erarbeitet werden, wenn die Staatsvertragsverhandlungen zwischen der Schweiz und Deutschland abgeschlossen sind und fest steht, in welchem Masse der süddeutsche Luftraum inskünftig benutzt werden kann (Grundsätze des Regierungsrates zur Flughafenpolitik nach vollzogener Verselbstständigung des Flughafens vom 23. August 2000 und Beantwortung der Interpel-

lation KR-Nr. 318/2000). Angesichts dieser Sachlage teilte der Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) dem Regierungsrat und der Flughafen Zürich AG (FZAG) mit Schreiben vom 25. September 2000 mit, dass das Betriebsreglement, das dem Gesuch um Erteilung der Betriebskonzession an die FZAG beizulegen ist, keiner UVP mehr unterzogen werden müsse, wenn es hinsichtlich seiner flugbetrieblichen Bestimmungen demjenigen entspreche, das der in umweltmässiger Hinsicht eingehend überprüften 5. Bauetappe zu Grunde lag. Das erwähnte, noch zu erarbeitende neue Betriebsreglement hingegen wird dem Bund selbstverständlich zusammen mit einem Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) einzureichen sein, und die Öffentlichkeit wird wiederum Gelegenheit haben, Einsprachen zu erheben, Anträge zu stellen und im Anschluss an die Genehmigung Rechtsmittel zu ergreifen (Beschwerde an die Rekurskommission UVEK sowie an das Bundesgericht).

Dem Betriebsreglement, das dem UVEK mit dem Gesuch um Erteilung der Betriebskonzession an die FZAG eingereicht wurde, liegt die neue, vom Bundesrat auf den 1. Mai 2000 in Kraft gesetzte generelle Nachtflugordnung gemäss Art. 39ff. VIL zu Grunde (Starts des Linien- und Charterverkehrs bis 24.00 Uhr, im Verspätungsfall bis 00.30 Uhr, und ab 06.00 Uhr; Landungen bis 24.00 Uhr, im Verspätungsfall bis 00.30 Uhr, und ab 05.00 Uhr; die Anknüpfung an Flugdistanzen und an verschärfte Lärmindizes gilt gemäss Schlussbestimmungen zur VIL erst ab 1. April 2002). Im Betriebsreglement, das die FZAG mit dem Konzessionsgesuch eingereicht hat, wurde die neue, generelle Nachtsperreordnung mit Bezug auf den Flughafen Zürich indessen ergänzt durch die Auflagen, die das UVEK anlässlich der Erteilung der Baukonzession für das Dock Mitte am 5. November 1999 verfügt hatte und die vom Bundesgericht mit Urteil vom 8. Dezember 2000 geschützt wurden. Gemäss diesen Auflagen werden Starts von Charterflügen in Zürich nur bis 22.00 Uhr erlaubt sein; zudem wurde die Nachtsperreordnung bis 05.30 Uhr ausgedehnt. Es ist deshalb nicht ersichtlich, inwiefern das dem Konzessionsgesuch beigelegte Betriebsreglement namentlich nachts Mehrbelastungen für die Anwohnerinnen und Anwohner bringen soll. Durch die Aufnahme der erwähnten Auflagen des UVEK wird die in Zürich inskünftig geltende Nachtsperreordnung gegenüber heute sogar verschärft. Richtig ist hingegen, dass die neue, von Regierungsrat und FZAG im Grundsatz beschlossene Ausdehnung der Nachtsperreordnung noch nicht greift. Der Regierungsrat und die FZAG sind zurzeit daran, diese zusammen mit den allenfalls betriebsnotwendigen Massnahmen (siehe Stellungnahme zum dringlichen Postulat KR-Nr. 289/2000) dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) noch vor der umfassenden Erneuerung des Betriebsreglements zur Genehmigung einzureichen und wenn möglich bereits auf den Winterflugplan 2001/02 einzuführen.

Nachdem sich der Vorsteher des UVEK und der Verkehrsminister Deutschlands am 23. April 2001 auf die Eckwerte der künftigen Benützung des süddeutschen Luftraums geeinigt haben, muss auch die an Werktagen beim Überfliegen des deutschen Hoheitsgebietes geltende Nachtsperrezeit (22.00–06.00 Uhr) bis zum 1. September 2001 ins Betriebsreglement übergeführt werden.

Wie der Regierungsrat in seiner Antwort auf die dringliche Anfrage KR-Nr. 101/2001 und in den erwähnten Grundsätzen zur Flughafenpolitik nach vollzogener Verselbstständigung des Flughafens ausgeführt hat, haben die Schweiz und der Kanton Zürich unabhängig von der künftigen Ausrichtung der Swissair ein grundsätzliches Interesse an einem leistungsfähigen Interkontinentalflughafen (Hub) mit möglichst direkten Verbindungen zu den wichtigsten Destinationen im Ausland. Eine Plafonierung der Flugbewegungen steht deshalb jedenfalls so lange nicht zur Debatte, bis die prognostizierten 420000 Bewegungen bzw. der Schadstoffplafond von 2400t Stickoxid pro Jahr aus Flugbetrieb und Abfertigung erreicht sind. Erst dannzumal wird wieder eine Überprüfung des Betriebsreglements auf Grund der dann herrschenden Verhältnisse (Entwicklung in Gesellschaft, Wirtschaft, Technik usw.) vorgenommen. Wie das UVEK in der Baukonzession vom 5. November 1999 zum Dock Mitte und das Bundesgericht im Urteil vom 8. Dezember 2000 festgestellt haben, könnte diese Beurteilung, wenn alle anderen Möglichkeiten nicht greifen, in einer wie auch immer ausgestalteten Plafonierung (Fluglärm-, Schadstoff- oder Bewegungsplafond) ausmünden.

Die Staatsvertretung im Verwaltungsrat der FZAG ist sich ihrer Verantwortung bewusst. Die FZAG betreibt keine überdimensionierte Wachstumspolitik, sondern versucht, der stets wachsenden Nachfrage der Bevölkerung und der Wirtschaft nach Flugverkehrsleistungen durch eine ausreichend dimensionierte und ordnungsgemäss funktionierende Infrastruktur gerecht zu werden. Da der Flughafen Zürich bereits heute die Grenze seiner Leistungsfa-

higkeit erreicht hat und sie immer häufiger überschreitet, ist die 5. Bauetappe auch aus heutiger Sicht notwendig. Sie stellt eine Investition in die Zukunft dar.

Der Regierungsrat hat in seinen Grundsätzen zur Flughafenpolitik vom 23. August 2000 grossen Wert darauf gelegt, dass die Flughafenpolitik in die – in Entstehung begriffene – Gesamtverkehrskonzeption integriert wird. Damit sind hauptsächlich zwei Ziele verbunden:

- Einerseits besteht das Ziel, den Kurzstreckenluftverkehr zu den benachbarten europäischen Zentren in hohem Ausmass durch beschleunigte Bahnangebote zu ersetzen.
- Andererseits soll der Anteil des öffentlichen Verkehrs bei der landseitigen Erschliessung des Flughafens deutlich erhöht werden.

Um diese ehrgeizige Zielsetzung zu erreichen, braucht es attraktive Angebote. Der neue Durchgangsbahnhof unter dem Hauptbahnhof Zürich und die in Aussicht genommene Leistungssteigerung auf der Bahnstrecke Flughafen–Winterthur stellen wichtige Vorleistungen dar, um den Flughafen regional, national und international noch besser in das Eisenbahnnetz zu integrieren. Erhebungen zum landseitigen Verkehr des Flughafens zeigen, dass sich bereits heute der Anteil der Flugpassagiere, die mit dem öffentlichen Verkehr anreisen, erfreulich erhöht. Handlungsbedarf bleibt in diesem Zusammenhang bei den Beschäftigten im Flughafen.

In den laufenden nationalen Projekten «Bahn 2000 2. Etappe» und «Anschluss an das europäische Hochleistungsnetz der Eisenbahnen» werden die Weichen gestellt, um die Wettbewerbsposition der Bahn im nationalen und internationalen Verkehr deutlich zu stärken. Der Kanton Zürich engagiert sich in Zusammenarbeit mit den benachbarten Regionen sehr stark in diesen Projekten. Kombiniert mit den Ausbauvorhaben in den Nachbarstaaten werden die Voraussetzungen für konkurrenzfähige Reisezeiten der Bahn auf den wichtigsten internationalen Achsen geschaffen: Nach Mailand dank dem neuen Gotthard-Basistunnel, nach Paris dank neuen TGV-Verbindungen, nach Deutschland auf der Rheintalachse dank Streckenausbauten, nach Stuttgart und München vor allem dank Rollmaterial mit Neigetechnik.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi