

**A N F R A G E** von Robert Brunner (Grüne, Steinmaur), Max Homberger (Grüne, Wetzikon) und Regula Käser (Grüne, Kloten)

betreffend LUPO 2016

Am 25. Februar 2016 wurde der Luftfahrtpolitische Bericht (LUPO) 2016 veröffentlicht. Der Regierungsrat des Kantons Zürich ist einerseits an das kantonale Flughafengesetz gebunden, andererseits hat er im Rahmen seiner Richtlinien der Public Corporate Governance Rahmenbedingungen gesetzt. Dabei sieht sich der Kanton als Aktionär nicht in der Rolle des Finanzinvestors, gemäss Ausführungen im Flughafenbericht 2015 (Seite 31) erwartet er aber einen angemessenen Steuer- und Dividendenertrag. Im LUPO 2016 ist wohl einiges über nationale Interessen zu lesen, über die Interessen der Eigentümerinnen und Eigentümer hingegen wenig bis gar nichts. Der Bund will die Entwicklung über die Sachplanung steuern, ohne dass er daraus resultierende finanzielle Risiken tragen muss. Namentlich will er verbindliche Leistungs- und Kapazitätsziele formulieren und stützt sich auf die seltsamen Prognosen der Firma Intraplan ab, welche bei der Zahl der Bewegungen in der Rückschau noch nie ein auch nur annähernd zutreffendes Wachstum prognostizierte.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Setzt sich der Regierungsrat beim Bund dafür ein, dass für künftige Prognosen der Bewegungszahlen eine Firma ausgewählt wird, die in der Rückschau zutreffendere Prognosen bei der Zahl der Flugbewegungen ermittelte? Oder könnte der Kanton Zürich zum Beispiel an Hand der Flottenpolitik des grössten Kunden des Flughafens Zürich eigene Prognosen übermitteln? Oder empfiehlt sich allenfalls die Anschaffung eines Nachfahren der Krake Paul, welche an der Fussball-WM 2010 eine hohe Erfolgsquote bei der Voraussage der Spielresultate hatte?
2. Wie beurteilt der Regierungsrat die Verbindlichkeit der vom Kantonsrat im Kantonalen Richtplan festgelegten Abgrenzungslinien (AGL) im Hinblick darauf, dass der Bund im Sachplanverfahren verbindliche Leistungs- und Kapazitätsziele festlegen will, im LUPO der Safety absoluten Vorrang vor dem Lärmschutz gibt und Kapazitätserhöhungen anstrebt? (Wörtlich steht im LUPO 2016 geschrieben, dass eine Stabilisierung der IGW – betroffenen Fläche nur soweit als möglich erfolgen soll).
3. Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass auch die Eigentumsrechte der Aktionäre der Flughafen Zürich AG zu respektieren sind und Konzessionsänderungen für diese nicht nachteilig sein sollen?
4. Teilt der Regierungsrat die Beurteilung des Bundes, dass für kleinere Flughäfen und Flugplätze grosse finanzielle Herausforderungen bestehen in den Bereichen Security und Safety? Teilt er die Ansicht, dass diese finanziellen Herausforderungen verursachergerecht durch die Nutzer zu tragen sind und in keinem Fall (zum Beispiel Flugplatz Dübendorf) durch den Kanton Zürich?
5. Wie beurteilt der Regierungsrat die Zukunft des im LUPO nur noch am Rande erwähnten Staatsvertrages mit Deutschland? Ist dem Regierungsrat bekannt, über welche Präzisierungen der Bund mit Deutschland verhandeln will, und wenn ja, bitte um Ausführungen, um welche Präzisierungen es geht?

Robert Brunner  
Max Homberger  
Regula Käser