

Sitzung vom 15. November 2000

**1770. Interpellation (Flughafen Zürich AG, öffentliche Stellungnahmen zu Regierungsratsbeschlüssen im Bereich Betriebsreglement)**

Kantonsrat Ruedi Lais, Wallisellen, und Kantonsrätin Liselotte Illi, Bassersdorf, sowie Mitunterzeichnende haben am 18. September 2000 folgende Interpellation eingereicht und schriftlich begründet:

An ihrer Pressekonferenz vom 29. August 2000 kritisierten der Verwaltungsratspräsident und der Direktor der Flughafen Zürich AG die Grundsatzbeschlüsse des Regierungsrates vom 23. August 2000, vor allem die festgelegten Nachtruhezeiten. Sie stellen ihnen einen Gegenvorschlag gegenüber, der aus lärm- und verspätungsabhängigen Gebühren besteht.

Laut §10 des Flughafengesetzes besitzt die regierungsrätliche Delegation im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG ein Vetorecht unter anderem bei all denjenigen Punkten des Betriebsreglements, die wesentliche Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung haben. Mit der Ablehnung der regierungsrätlichen Beschlüsse stellt sich der Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG offen einerseits gegen seinen derzeitigen Mehrheitsaktionär, andererseits gegen den vetoberechtigten Regierungsrat und untergräbt bei der Bevölkerung dessen gesetzlich abgesicherte Glaubwürdigkeit.

Dazu stellen wir folgende Fragen:

1. Wann wurde der Volkswirtschaftsdirektor, wann der Gesamtregierungsrat über diese «Gegenvorschläge» informiert? Sind diese an einer Verwaltungsratssitzung beschlossen worden?
2. Wie setzt der Regierungsrat die Aktienmehrheit des Kantons und seine im Flughafengesetz festgelegten Rechte ein, um seine Grundsatzbeschlüsse vom 23. August 2000 in der Flughafen Zürich AG durchzusetzen?
3. Welche Vorkehrungen trifft der Regierungsrat, damit in Zukunft die Flughafen Zürich AG in all denjenigen Fragen öffentlich nur noch im Sinne der Beschlüsse des Regierungsrates Stellung bezieht, in denen seine Delegation im Verwaltungsrat ein Vetorecht besitzt?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion  
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Interpellation Ruedi Lais, Wallisellen, Liselotte Illi, Bassersdorf, und Mitunterzeichnende wird wie folgt beantwortet:

Das von der Flughafen Zürich AG (unique zurich airport) angestrebte Modell der progressiv steigenden Gebührenbelastung in den Nachtrandstunden ist nicht als Gegenvorschlag zu den vom Regierungsrat am 23. August 2000 beschlossenen Grundsätzen zur Flughafenpolitik nach vollzogener Verselbstständigung erarbeitet worden. Das Modell ist Teil eines im Frühjahr 2000 von unique ausgearbeiteten Konzepts zur Gebührenanpassung, das im Jahr 2001 in Kraft gesetzt werden soll. Das Modell ist dem Verwaltungsrat der unique am 15. Juni 2000 in den Grundzügen vorgestellt und von diesem genehmigt worden. Am 15. August hat unique das Modell den Luftfahrtorganisationen und Fluggesellschaften zur Vernehmlassung unterbreitet. Das Modell geht vom bestehenden Betriebsreglement und der geltenden Nachtflugordnung aus und zielt auf eine Verminderung der Flüge in den Nachtrandstunden (Nachtflugzeit).

Demgegenüber sind die vom Regierungsrat am 23. August 2000 beschlossenen Ziele und insbesondere die Ausdehnung der Nachtsperrezeit auf sieben Stunden in einem neu zu erarbeitenden Betriebsreglement festzulegen. Mit progressiv steigenden Gebühren kann das Ziel einer längeren Nachtsperrezeit offensichtlich nicht erreicht werden. Dagegen können solche Gebühren mithelfen, die Zahl der Flüge in den Nachtrandstunden zu vermindern, wie das vom Regierungsrat ebenfalls angestrebt wird. Das Modell der progressiv steigenden Lärmgebühren kann deshalb in Ergänzung zur Ausdehnung der Nachtsperrezeit durchaus sinnvoll sein.

Die Flughafen Zürich AG ist eine gemischtwirtschaftliche Aktiengesellschaft im Sinne von Art. 762 OR. Sie betreibt gegenwärtig im Auftrag des Kantons und ab 1. Juni 2001 als Konzessionärin des Bundes eine öffentliche Infrastruktur der Luftfahrt. Die Staatsvertretung im Verwaltungsrat verfügt gemäss Flughafengesetz über eine Sperrminorität unter anderem

bei Beschlüssen über Betriebsreglementsänderungen mit wesentlichen Auswirkungen auf die Lärmbelastung. Auch ohne Sperrminorität wäre eine rein privatwirtschaftlich strukturierte Unternehmung langfristig nur erfolgreich, wenn sie die Interessen ihres Umfelds angemessen berücksichtigt. Als Flughafenbetreiber ist unique in besonderem Masse auf den Einbezug der Bevölkerung in den umliegenden Gemeinden angewiesen, und als gemischtwirtschaftliche Unternehmung ist sie überdies zur Berücksichtigung der Anliegen der Bevölkerung um den Flughafen gesetzlich verpflichtet. Sie erfüllt gegenwärtig und später als Konzessionärin einen öffentlichen Leistungsauftrag.

Mit der Verselbstständigung des Flughafens sind der Staat und seine Vertretung im Verwaltungsrat nicht mehr direkt für die operative Geschäftsführung verantwortlich. Die Aufgaben des Verwaltungsrates beschränken sich im Wesentlichen auf die oberste Leitung der Gesellschaft und die Überwachung der Geschäftsführung. Eine gewisse Meinungsvielfalt und selbst unterschiedliche Auffassungen in konzeptionellen Fragen sind dabei in der Phase der Entscheidungsfindung nicht in jedem Fall auszuschliessen. Anders verhält es sich nach der Beschlussfassung durch den Verwaltungsrat. Wichtig ist aber, dass die Öffentlichkeit in sensiblen Fragen wie der Fluglärmentwicklung, wo aus verschiedenen Gründen ohnehin noch über eine gewisse Zeit Unsicherheiten bestehen bleiben werden, nicht durch widersprüchliche Aussagen der Verantwortlichen zusätzlich verunsichert wird. Entsprechende Schritte zur Organisationsentwicklung und zur Verbesserung der Kommunikation zwischen den Flughafenpartnern und gegenüber der Öffentlichkeit sind eingeleitet.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**