

INTERPELLATION von Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang), Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf), Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden) und Mitunterzeichnende

betreffend Gesuch der unique zurich airport um Erteilung einer neuen Betriebskonzession für den Flughafen Zürich

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 unter anderem 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. Waren den Vertretenden des Regierungsrates im Verwaltungsrat der unique zurich airport bekannt, dass dieses Betriebsreglement umweltrelevante Änderungen beinhaltete? Wenn ja, weshalb nahmen die regierungsrätlichen Vertreterinnen und Vertreter ihre Sperrminorität, welche ihnen laut Flughafengesetz § 10 zusteht, nicht wahr?
2. Das Konzessionsgesuch lässt erkennen, dass die Gesuchstellerin keine Grenzen ihrer Expansion akzeptieren will. Der Bedarf nach zusätzlicher Infrastruktur (zum Beispiel Terminals) ist bereits angekündigt. Wie diese Verkehrsleistung möglicherweise drastisch verändert mit Nachhaltigkeits-, Umweltschutz- und Raumplanungsziele von Art. 73 - 75 der BV vereinbart werden soll, wird im Gesuch nicht einmal in einem Nebensatz erwähnt. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass sowohl der Horne-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 ein ähnliches Debakel wie, das ihres Horne-Carriers, der Sair-Group führt?

Barbara Hunziker Wanner
Martin Bäumle
Susanne Rihs-Lanz

T. Püntener B. Volland

J. Kosch G. Petri E. Guyer D. Vischer J. Gübeli

S. Kamm F. Müller P. Filli L. Lehmann A. M. Riedi

A. Bucher R. Bapst K. Furrer P. Vonlanthen R. Ziegler

E. Derisiotis R. Lais Th. Müller L. Pillard Ch. Galladé