

Sitzung vom 10. März 2010

339. Anfrage (Massiver Ausbau der Parkplätze am Flughafen)

Kantonsrat Marcel Burllet, Regensdorf, und Kantonsrätin Priska Seiler Graf, Kloten, haben am 15. Dezember 2009 folgende Anfrage eingereicht:

Am Flughafen Zürich sind heute 17 107 Parkplätze rechtskräftig bewilligt und realisiert. Das damals bewilligte Kontingent rechnete sich aufgrund von 28,9 Mio. Passagieren und einem geforderten Modalsplit von 42%. Aktuell sind gegenwärtig aber nur 22 Mio. Passagiere am Flughafen zu verzeichnen, das heisst, im Verhältnis zum in den letzten Jahren gesunkenen Passagieraufkommen sind zu viele Parkplätze am Flughafen vorhanden.

Wie aus gut unterrichteten Quellen zu erfahren ist, hat die Flughafen AG / Unique im Juli 2009 ein Gesuch auf 9000 zusätzliche Parkplätze gestellt. Hier soll wohl für die bereits bestehenden und noch vorgesehenen Läden im Shopping-Center am Flughafen vorgeplant werden und zusätzliche Parkplatzkapazität geschaffen werden.

In diesem Zusammenhang ersuchen wir den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Stimmt es, dass Unique / die Flughafen AG im Juni 2009 zum Ausbau der Parkieranlagen eine UVB-Voruntersuchung und ein Pflichtenheft dazu eingereicht hat? Darin wurden 9000 zusätzliche Parkplätze verlangt.
2. Wie stellt sich der Regierungsrat zu diesem Gesuch?
3. Die aktuelle Anzahl Parkplätze am Flughafen Zürich-Kloten rechnet sich aufgrund von 28,9 Mio. Passagieren. Zusätzlich sind von aktuell 22 Mio. Passagieren ca. 37% Transit-Passagiere eingerechnet, die gar nie einen Parkplatz in Zürich brauchen können und hier nur umsteigen. Wie stellt sich der Regierungsrat zu dieser aktuell zu hohen Anzahl an Parkplätzen?
4. Stimmt es, dass der Modalsplit am Flughafen nach unabhängigen Quellen gegenwärtig auf tiefen 30% liegt, das heisst, dass der Flughafen immer noch zu viel motorisierten Individualverkehr generiert?
5. Unique weist nach ihren Berechnungen dagegen 42% aus. Wie erklärt sich diese Prozentzahl?

6. Ist der Regierungsrat bereit, am Flughafen sicherzustellen, dass Unique nicht zusätzliche Parkplätze für seine Einkaufsläden bauen kann?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Marcel Burlet, Regensdorf, und Priska Seiler Graf, Kloten, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Es trifft zu, dass die Flughafen Zürich AG im Jahr 2009 eine Voruntersuchung für einen Umweltverträglichkeitsbericht betreffend den Ausbau der Parkieranlagen im Flughafengebiet eingeleitet hat (UVB-Voruntersuchung). Neben dem Ausbau des Parkplatzangebots für Flugpassagiere und Angestellte um 7300 Einheiten werden in der UVB-Voruntersuchung auch 1700 neue Parkplätze, die im Rahmen des Projekts «The Circle at Zürich Airport» erstellt werden sollen, behandelt. Die UVB-Voruntersuchung umfasst somit insgesamt 9000 Parkplätze. Deren Verwirklichung ist in den Jahren 2012 bis 2018 vorgesehen.

Das Bundesgericht hat 1998 in einem Entscheid festgehalten, dass Teilumbauten an den Flughafenanlagen, die in verhältnismässig rasch aufeinanderfolgenden Etappen verwirklicht werden sollen, bezüglich ihrer Umweltverträglichkeit gesamthaft zu beurteilen seien (BGE 124 II 75, E. 7). Darunter fällt auch die Vergrösserung der Parkplatzzahl. Gestützt auf diese Rechtsprechung hat die Flughafen Zürich AG, in Absprache mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und den Umweltschutzfachstellen von Bund und Kanton, die UVB-Voruntersuchung über sämtliche mittelfristig angestrebten Ausbauten in einem Verfahren eingeleitet.

Zu Frage 2:

Die Flughafen Zürich AG ist als Konzessionärin des Bundes gemäss Art. 36a des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948 (LFG; SR 748.0) verpflichtet, am Flughafen Zürich einen ordnungsgemässen, sicheren Betrieb zu gewährleisten und für die dafür erforderliche Infrastruktur zu sorgen. Dazu gehört ein ausreichendes Parkplatzangebot. Ob der von der Flughafen Zürich AG geltend gemachte mittelfristige Bedarf an Parkplätzen in vollem Umfang ausgewiesen ist, lässt sich gegenwärtig noch nicht abschliessend beurteilen. Die Umweltverträglichkeit des Vorhabens kann erst im Rahmen der UVB-Hauptuntersuchung zusammen mit den entsprechenden Plangenehmigungsgesuchen beurteilt werden, wenn die dazu notwendigen Projektangaben, Grundlagen und Untersuchungen vorliegen.

Die Frage, wie der zu erwartende Mehrverkehr des Flughafens und der Flughafenregion insgesamt bis zum Planungshorizont 2030 bewältigt werden kann bzw. welche Ausbauten an den Verkehrsnetzen dazu erforderlich sind, wird zurzeit im Rahmen eines Projekts für ein regionales Gesamtverkehrskonzept für die Flughafenregion untersucht.

Die Parkieranlage des Flughafens Zürich ist im kantonalen Richtplan (Kapitel 4.4.2) als Anlage von kantonalen Bedeutung mit der folgenden objektspezifischen Anordnung festgelegt: «Die Bewirtschaftung der Anlage orientiert sich am Ziel, wonach mindestens 42% aller Personenfahrten im landseitigen Verkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln durchzuführen sind.» Diese Vorgaben fliessen auch in die Stellungnahme des Kantons Zürich im Rahmen der UVB-Voruntersuchung ein.

Zu Frage 3:

Mit der Rahmenkonzession zur 5. Ausbautappe vom 5. November 1999 wurde ein Kontingent von 17 107 Parkplätzen bewilligt und mit Urteil vom 8. Dezember 2000 durch das Bundesgericht bestätigt (BGE 1A.282/1999). In der Genehmigungsverfügung zur Parkplatzbilanz des Flughafens vom 15. Oktober 2008 kam das BAZL zum Schluss, dass das im Rahmen der 5. Ausbautappe genehmigte Kontingent von 17 107 Parkplätzen bis zum Erreichen eines jährlichen Passagervolumens von rund 28,9 Mio. Passagieren (Lokal- und Transferpassagiere) ohne eine neue Umweltverträglichkeitsprüfung nicht überschritten werden darf. Die Flughafen Zürich AG begründet ihr jetziges Ausbauprojekt einerseits mit der gegenwärtigen Situation, in der die bestehenden Parkhäuser trotz Einhaltung der Modalsplit-Vorgaben zeitweise an ihre Kapazitätsgrenze stossen, und andererseits mit der absehbaren künftigen Verkehrsentwicklung des Flughafens, die sich auch auf den landseitigen Verkehr auswirkt.

Der landseitige Verkehr des Flughafens Zürich teilt sich auf folgende Nachfragesegmente auf (Stand 2003):

Flugpassagiere	47%
Mitarbeitende	35%
Einkauf / Restaurantbesuch	11%
Übrige	7%

Neuere Zahlen werden demnächst aus einer im Herbst 2009 durchgeführten Erhebung vorliegen. Es versteht sich von selbst, dass nur die in Zürich zu- oder aussteigenden Flugpassagiere (sogenannter Lokalverkehr) für den landseitigen Verkehr von Bedeutung sind. Die Gesamtzahl der Passagiere ist vor allem wichtig für die Abschätzung der

Zahl der künftigen Flughafenangestellten: Als Faustformel wird mit einer Zunahme von 1000 Angestellten auf 1 Mio. zusätzliche Passagiere gerechnet.

Bei der Beurteilung der vorliegenden Ausbaupläne des Flughafens wird zu berücksichtigen sein, dass der prozentuale Anteil der Lokalpassagiere wesentlich grösser ist als noch im Zusammenhang mit der 5. Ausbautappe angenommen. Der Einbruch der Passagierzahlen als Folge des Swissair-Grundings im Oktober 2001 wirkte sich vor allem auf die Transferpassagiere aus. Das Aufkommen an Lokalpassagieren erreichte nach einem verhältnismässig geringen Rückgang bereits 2004 wieder das Niveau des früheren Spitzenjahres 2000 und hat dieses bis 2008 mit über 14 Mio. Lokalpassagieren deutlich übertroffen (rund 15% höher als im Jahr 2000). Die Flughafenbetreiberin verzeichnet bereits heute in Spitzenzeiten einen Kapazitätsengpass bei den Parkplätzen, und dies trotz Einhaltung der Modalsplit-Vorgabe von 42% (vgl. dazu die Beantwortung der Fragen 4 und 5). In der Prognose des Bundes für das SIL-Objektblatt Flughafen Zürich wird im Zusammenhang mit den Betriebsvarianten mit einem zukünftigen Passagierwachstum von insgesamt 22 Mio. (2008) auf über 28 Mio. (2020) gerechnet. Der Anteil der Lokalpassagiere soll zu diesem Zeitpunkt über 19 Mio. betragen.

Zu Fragen 4 und 5:

Im Rahmen einer umfassenden Erhebung wurde im Jahr 2003 der Modalsplit-Anteil des öffentlichen Verkehrs am landseitigen Verkehr des Flughafens ermittelt und mit rund 43% ausgewiesen. Im Herbst 2009 wurde eine erneute Erhebung durchgeführt. Die Untersuchungsergebnisse sind noch nicht fertig ausgewertet. Erste Hochrechnungen ergeben, dass der Modalsplit-Anteil des öffentlichen Verkehrs mindestens gehalten werden konnte. Es liegen keine Anhaltspunkte vor, dass der Modalsplit-Anteil des öffentlichen Verkehrs lediglich 30% betragen würde.

Zu Frage 6:

Wie zuvor erwähnt, ist der Anteil des Einkaufsverkehrs am landseitigen Verkehr des Flughafens verhältnismässig klein. Umfragen des Flughafens lassen darauf schliessen, dass die überwiegende Mehrheit der Personen, die in den allgemein zugänglichen Ladengeschäften am Flughafen Zürich einkaufen, den Flughafen zu einem anderen Hauptzweck aufsuchen und bei dieser Gelegenheit ihre Einkäufe erledigen. Es sind also vor allem Flugpassagiere, Mitarbeitende und Umsteigepassagiere des öffentlichen Verkehrs, die am Flughafen einkaufen. Besonderes Augenmerk gilt der Verkehrserzeugung künftiger Projekte, vor allem von «The Circle at Zürich Airport», für die das Baubewilligungs-

verfahren nach kantonalem Recht und die kantonale Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen Anwendung findet.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi