

**Auszug aus dem Protokoll
des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 192/2002

Sitzung vom 24. Juli 2002

1213. Interpellation (Fluglärmfonds)

Die Kantonsräte Willy Germann, Winterthur, Werner Bosshard, Rümlang, und Kantonsrätin Gabriela Winkler, Oberglatt, sowie Mitunterzeichnende haben am 17. Juni 2002 folgende Interpellation eingereicht und schriftlich begründet:

Aus der Rechnung 2001 geht hervor, dass der Fluglärmfonds 2001 noch nicht aufgelöst worden ist. In allen betroffenen Gemeinden ist ausserdem bis heute keine Eigentumsübertragung von Liegenschaften aus diesem Fonds an die Unique vollzogen worden. Dies widerspricht dem Beschluss des Kantonsrates und den Materialien des Regierungsrates.

Die Bewertung der Liegenschaften richtete sich 1999/2000 nach dem Marktwert und nicht nach dem strategischen Wert. Mittlerweile sind zwei kapazitätserweiternde Pistenoptionen vorgelegt worden: die Parallelpiste (Variante grün) und die Verlängerung der Westpiste. Einige der Liegenschaften des damaligen «Pakets» liegen genau im Raum dieser Pisten-erweiterung. Der Marktwert dieser Liegenschaften wäre bereits heute weit höher als 1999/2000, als der Kantonsrat mangels ausreichender oder klarer Entscheidungsgrundlagen den Verkauf der Liegenschaften genehmigte und mit einem sofortigen Vollzug rechnete.

Wir fragen den Regierungsrat an:

1. Ist die Eigentumsübertragung an die Unique tatsächlich noch nicht vollzogen worden? Wenn nein, warum nicht?
2. Ist der Regierungsrat nicht auch der Ansicht, dass die Optionen Parallelpiste und Verlängerung der Westpiste völlig andere Entscheidungsgrundlagen dargestellt hätten und den Kantonsrat möglicherweise von einem Verkauf abgehalten hätten? Wann begannen die Vorarbeiten für das Betriebsreglement und die Verlängerung der Westpiste? Wurden dem Rat relevante Entscheidungsgrundlagen vorenthalten?
3. Wie hoch wäre der ungefähre Marktwert pro Quadratmeter der Liegenschaften im Perimeter einer allfälligen Parallel- oder Westpiste heute und nach einer Infrastrukturkonzession des Bundes?
4. Ist der Regierungsrat angesichts allfälliger Verzögerungen bei den Handänderungen und völlig neuen Entscheidungsgrundlagen bereit, mit der Unique eine Vereinbarung zu suchen, um eine neue Vorlage auszuarbeiten oder die Liegenschaften ins Finanzvermögen des Kantons zu übertragen?

Wann ist andernfalls mit einer rechtskräftigen und nicht anfechtbaren Eigentumsübertragung zu rechnen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Interpellation Willy German, Winterthur, Werner Bosshard, Rümlang, und Gabriela Winkler, Oberglatt, sowie Mitunterzeichnende wird wie folgt beantwortet:

Die Liegenschaften des Fluglärmfonds sind bis heute nicht in das Eigentum der Flughafen Zürich AG (FZAG) übertragen worden. Die Verzögerung im Vollzug dieses Geschäftes liegt im Wesentlichen in den folgenden Umständen begründet: Die Übertragung der Liegenschaften wurde ursprünglich, jedenfalls von der seinerzeitigen Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG), als Teil der Verselbstständigung des Flughafens betrachtet. Der politische Fahrplan für die vorgängig notwendige Beschlussfassung des Kantonsrates über die Auflösung des Fluglärmfonds erlaubte es nicht, die Übertragung im Rahmen des Vollzugs des Zusammenschlusses zwischen der FIG und der seinerzeitigen Flughafendirektion Zürich (FDZ) im Frühjahr 2000 abzuwickeln. Demgemäss hat denn auch die Generalversammlung der FIG vom 30. März 2000 die Fondsliegenschaften aus den Fusionsbeschlüssen ausgeklammert und für diese eine beabsichtigte Sachübernahme festgelegt. Im Weiteren gestalteten sich die grundbuchbezogenen Vorbereitungsarbeiten, namentlich die Bereinigung der Liegenschaftsbeschriebe, erheblich aufwendiger als anfänglich angenommen, sodass die Erarbeitung des Entwurfs zum Kaufvertrag deutlich mehr Zeit in Anspruch nahm als geplant. Die dramatischen Ereignisse rund um den Zusammenbruch der SAirGroup haben den Flughafen sowohl hinsichtlich seiner personellen Ressourcen als auch seines Liquiditätsbedarfs stark gefordert, weshalb namentlich für den Einsatz der Ressourcen andere Prioritäten gesetzt werden mussten. In dieser Situation ist die FZAG deshalb mit dem Kanton Zürich übereingekommen, die Übertragung der Liegenschaften des Fluglärmfonds um ein weiteres Jahr, auf den 1. Januar 2003, zu verschieben. Inzwischen sind die Vorbereitungsarbeiten weit fortgeschritten. Die letzten Bereinigungen des Vertragstextes werden demnächst abgeschlossen werden können. Eine neue Vorlage steht nicht zur Diskussion.

Der Verkauf der Liegenschaften des Fluglärmfonds an die FZAG erfolgte, weil der Fonds nach Verselbstständigung des Flughafens nicht mehr benötigt wurde und die entsprechenden Verpflichtungen (vor allem Entschädigungen wegen übermässigen Fluglärms) nun der FZAG obliegen. Daran ändert auch die Tatsache nichts, dass der Regierungsrat dem Bund im Zusammenhang mit dem Objektblatt Flughafen Zürich des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) Varianten empfohlen hat («BV2 optimiert» am Tag und «Sensitivität 2» zur Nachtzeit), die in

ihrer Umsetzung zu Verlängerungen der Pisten 10 und 28 (Westpiste) führen könnten. Entsprechend offen sind auch die Optionen für eine allfällige Langfristvariante («grün», Bau einer neuen Piste), für die nähere Abklärungen erst im Laufe der kommenden anderthalb Jahre getroffen werden können. Wenn der Verwaltungsrat der FZAG dem Bund dereinst eine Verlängerung der Westpiste oder den Bau einer neuen Piste beantragen sollte, würde es sich bei diesen Vorhaben um Änderungen der Lage bzw. der Länge der Pisten im Sinne von § 10 des Flughafengesetzes (LS 748.1) handeln; die entsprechende Instruktion des (Gesamt-)Regierungsrates zuhanden der Staatsvertretung im Verwaltungsrat müsste gemäss § 19 Abs. 2 des Flughafengesetzes vom Kantonsrat in der Form eines referendumsfähigen Beschlusses genehmigt werden. Der Kantonsrat würde also auf jeden Fall über solche Bauvorhaben entscheiden.

Im Zusammenhang mit dem Verkauf der Fluglärmfondsliegenschaften an die FZAG bzw. im Zusammenhang mit allfälligen Änderungen des Pistensystems verfügt die FZAG als Konzessionärin zudem über das Enteignungsrecht (Art. 36a Abs. 4 des Luftfahrtgesetzes; SR 748.0). Wenn die Flughafenhalterin für die Ausführung von Infrastrukturvorhaben also zwingend auf Grundstücke angewiesen ist und diese nicht freihändig erwerben kann, könnte sie den betreffenden Eigentümer, auch den Kanton, enteignen.

Der Kantonsrat hat die Aufhebung des Fluglärmfonds am 12. März 2001 beschlossen und am 20. August 2001 das Flughafenfondsgesetz erlassen. Zu diesem Zeitpunkt stand eine Verlängerung der Pisten 10 und 28 nicht zur Diskussion. Auch als die FZAG am 25. Oktober 2001 der Öffentlichkeit die fünf Varianten, die damals zur Diskussion standen, vorgestellt und in einer Sonderausgabe der Zeitschrift «unique!» dargestellt hat, war von einer Verlängerung der Pisten 10 und 28 nicht die Rede. In der erwähnten Ausgabe von «unique!» heisst es wörtlich: «Auf den Seiten 4 bis 6 werden Ihnen die fünf Varianten «rot», «orange», «violett», «pink» und «grün» vorgestellt. Die ersten drei sind kurzfristig realisierbar, weil sie auf dem heutigen Pistensystem basieren.» («unique!» Nr. 10, Oktober 2001, S. 4 f.) Veränderungen des Pistensystem waren lediglich für die Varianten «pink» und «grün» vorausgesetzt worden. Erst im Laufe der weiteren Arbeiten an den erwähnten Varianten ergab sich – jedenfalls für den gleichzeitigen Einsatz von zwei vollwertigen Landepisten – die Notwendigkeit einer Verlängerung der Pisten 10 und 28. Dem Kantonsrat wurden in der Zeit der Beratung der beiden Vorlagen keine entsprechenden Informationen vorenthalten.

Die Grundstücke aus dem ehemaligen Fluglärmfonds, die im Perimeter der möglichen Verlängerungen der Pisten 10 und 28 bzw. im Perimeter der allfälligen Langzeitvariante («grün») zu liegen kämen, befinden sich in Nichtbauzonen der Gemeinden Rümlang und Kloten (Verlängerungen der Pisten 10 und 28) bzw. der Gemeinden Winkel und Oberglatt (neue Piste bei der allfälligen Variante «grün»). Der Wert jedes einzelnen Grundstückes wurde seinerzeit von ausgewiesenen, unabhängigen Experten ermittelt und, je nach Lage und Bodenqualität, mit 6 bis 10 Franken pro m² bewertet. Dieser Ansatz wurde in der Kommission für Umwelt, Energie und Verkehr unter Einbezug eines Vertreters der Finanzkommission ausführlich diskutiert und für angemessen befunden. Auch nach einer Erteilung der Plangenehmigung (Baukonzession) für die erwähnten Infrastrukturbauten würde sich dieser Ansatz nicht erhöhen. Müssen Grundstücke in Nichtbauzonen rund um den Flughafen für Flughafenbauten in Anspruch genommen werden, so ist, vor allem im Falle der Enteignung, ebenfalls deren Verkehrswert massgebend; die Flughafenhalterin müsste sich, jedenfalls gegen ihren Willen, keinen Preis in Anschlag bringen lassen, der auf ihr strategisches Interesse an den betreffenden Grundstücken abstellt. So hat auch die Finanzdirektion der FZAG unlängst verschiedene Grundstücke, die in der unmittelbaren Verlängerung der Piste 28 auf Rümplanger Boden liegen und ebenfalls der Landwirtschaftszone zugeordnet sind, zu einem Preis von 11 Franken pro m² verkauft.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
i.V.
Hirschi