

Sitzung vom 30. Mai 2001

**782. Postulat (Bilanzpressekonferenz der Flughafen Zürich AG vom 27. März 2001)**

Kantonsrätin Barbara Hunziker Wanner, Rümlang, sowie die Kantonsräte Martin Bäumle, Dübendorf, und Peter Reinhard, Kloten, haben am 2. April 2001 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird eingeladen, im Rahmen ihrer Delegation im Verwaltungsrat der Flughafen AG darauf hinzuwirken, dass das Wachstum des Flughafens auf ein für Mensch, Umwelt und Volkswirtschaft verträgliches Mass begrenzt wird.

Begründung:

An der Bilanzpressekonferenz vom 27. März 2001 der Flughafen AG gab Josef Felder bekannt, dass die Geschäftsleitung der Flughafen AG unbeirrt an der Wachstumsstrategie festhalten wolle und verweist in diesem Zusammenhang auf den Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL).

Die Flugbewegungen haben im Jahr 2000 um 7,7% zugenommen. Das heisst, die für das Jahr 2010 prognostizierten Zahlen – rund 400000 Bewegungen – würden schon in 4 bis 5 Jahren erreicht. Die NZZ vom 28. März 2001 schreibt in diesem Zusammenhang: «Demnächst könnte die Belastung der Luft durch Stickoxide kritisch für den Flughafen werden: Für diese ist ihm bekanntlich mit der Konzession für den Ausbau eine Limite gesetzt worden, bei deren Erreichen neue Massnahmen zu treffen sind – und das Bundesgericht hat in seinen Erwägungen zum Entscheid zur Baukonzession keinen Zweifel daran gelassen, dass eine Plafonierung der Bewegungszahlen als Massnahme gegen die Luftbelastung sehr wohl in Erwägung zu ziehen wäre. Die umweltrechtlichen Schranken können nämlich auch unter Berufung auf die Vorgabe des SIL nicht beliebig weit hinausgeschoben werden.»

Neben den Vorgaben der Baukonzession nimmt die Geschäftsleitung der Flughafen AG auch nicht zur Kenntnis, dass genau diese überdimensionierte Wachstumsstrategie die SAir-Group – ihre Hauptairline – in ein finanzielles Debakel geführt hat. Dazu stellt die Geschäftsleitung der Flughafen AG im Synthesebericht über die volks- und verkehrswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich, welcher dem Konzessionsgesuch beiliegt, unter anderem fest: «Voraussetzungen, damit sich ein Flughafen zum Hub entwickeln kann beziehungsweise den Hubstatus nicht verliert, sind eine wirtschaftlich gesunde und im Heimmarkt dominante Hauptairline.» Diese Voraussetzung wird nun definitiv nicht mehr erfüllt, nachdem an der heutigen Bilanzpressekonferenz der SAir-Group bekannt wurde, dass nach schweren Managementfehlern 2,88 Milliarden Franken Defizit eingeflogen wurde und die Eigenkapitalquote auf 5,7% gesunken ist.

Damit ist klar, dass die Firmenstrategie neu ausgerichtet und die SAir massiv redimensioniert werden muss. Das von SAir-Group und Regierung stets nach oben offen forcierte Wachstum eines Mega Hubs diene zwar den Interessen der SAir-Group mit überdimensionierten Wachstumsstrategien, nicht aber nach Nachhaltigkeitskriterien gewichteten Interessen der Wirtschaft. Der Hub-Traum muss einer Realität mit Bescheidenheit weichen. Der Kanton als Halter von über 50% der Aktien der Flughafen AG muss diese vor einem finanziellen Debakel bewahren. Im Hinblick darauf muss darauf hingewirkt werden, dass das Wachstum des Flughafens auf ein für Mensch, Umwelt und Volkswirtschaft verträgliches Mass begrenzt wird. Damit kann sowohl ökologisch als auch ökonomisch eine sinnvolle Entwicklung ermöglicht werden.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion  
beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Barbara Hunziker Wanner, Rümlang, Martin Bäumle, Dübendorf, und Peter Reinhard, Kloten, wird wie folgt Stellung genommen:

Bereits in seiner Antwort auf die dringliche Anfrage KR-Nr. 101/2001 hat der Regierungsrat unter Hinweis auf die von ihm am 23. August 2000 festgelegten Grundsätze zur Flughafenpolitik sowie unter Hinweis auf den vom Bundesrat am 18. Oktober 2000 gutgeheissenen Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL, BBI 2000 S. 5196) festgehalten, dass der Kanton Zürich ein grundsätzliches Interesse an einem leistungsfähigen Interkontinentalflug-

hafen (Hub) hat, der die Region Zürich und die Schweiz mit möglichst direkten Verbindungen zu den wichtigen Destinationen im Ausland verbindet. Von einem Mega-Hub, d.h. von einer Verkehrsdrehscheibe der Grösse Londons, Frankfurts oder Paris', war und ist indessen nicht die Rede. Dass die für den Flughafen Zürich für das Jahr 2010 prognostizierte Bewegungszahl bereits früher zu verzeichnen sein wird, lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschätzen. Ausser Frage steht, dass bei Erreichen von 2400 t Stickoxid (NO<sub>x</sub>) aus Luftverkehr und Abfertigung gemäss den erwähnten Grundsätzen des Regierungsrates zur Flughafenpolitik, vor allem aber gemäss Baukonzession des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vom 5. November 1999 ein «Marschhalt» einzulegen und eine Neubeurteilung vorzunehmen sein wird. Das UVEK führte hierzu Folgendes aus: «Es wird dabei unter anderem zu berücksichtigen sein, welche Bedeutung dem Flughafen Zürich in diesem Zeitpunkt im internationalen Umfeld zukommt, ob die Weiterentwicklung der Triebwerke in absehbarer Zeit zu einer Reduktion der Stickoxidproduktion führt (...) Diese und weitere Aspekte sind in die Beurteilung der dannzumaligen Situation einzubeziehen und den allenfalls vom UVEK zu verfügbaren Massnahmen, die unter anderem auch in einer wie auch immer ausgestalteten Plafonierung bestehen können, zu Grunde zu legen.» (Baukonzession des UVEK für das Dock Mitte vom 5. November 1999, S. 66). Eine Begrenzung der Flugbewegungen könnte also, wie auch das Bundesgericht in seinem Urteil vom 8. Dezember 2000 zur Baukonzession für das Dock Mitte ausführte, in Zukunft durchaus zur Diskussion stehen, falls die Flughafen Zürich AG (FZAG) bei Erreichen von 2400 t NO<sub>x</sub> dem UVEK keine wirkungsvollen Massnahmen unterbreiten kann, die einen weiteren Anstieg dieses Luftschadstoffes verhindern. Es ist deshalb jedenfalls heute nicht angezeigt, die Zahl der Flugbewegungen aus den genannten Gründen zu begrenzen.

Auch die derzeit angespannte finanzielle Lage der SAirGroup legt keine Plafonierung der Flugbewegungen nahe. Sowohl an der Bilanzpressekonferenz der SAirGroup vom 2. April als auch an der Generalversammlung vom 23. April 2001 brachte der Präsident und Delegierte des Verwaltungsrates, Dr. Mario A. Corti, zum Ausdruck, dass er die Swissair Group und die Swissair als Luftverkehrsgesellschaft wieder auf Erfolgskurs bringen will. Der Rückzug aus den Verlust bringenden finanziellen Engagements bei ausländischen Fluggesellschaften dürfte zwar zu einem Rückgang der Zubringerflüge führen. Es wurde aber kein Zweifel daran gelassen, dass die Swissair auch inskünftig eine starke, interkontinental tätige Luftverkehrsgesellschaft bleiben soll. Die Annahme, wonach die schwierige finanzielle Lage der Swissair Group gleichsam das Aus für die Swissair als Hub-Carrier und für den Hub Zürich bedeutet, ist deshalb heute nicht angebracht (vgl. auch KR-Nr. 101/2001).

In seinen Grundsätzen zur Flughafenpolitik hat sich der Regierungsrat den Schutz der Bevölkerung vor den Belastungen aus dem Flugbetrieb zur Daueraufgabe gemacht. Mit dem Flughafengesetz (LS 748.1), in dessen § 1 dieser Schutzauftrag auch rechtlich verankert ist, verfügt er auch über die notwendigen Mittel, um diesen Auftrag durchzusetzen (Sperrminorität gemäss §§ 10 und 19 des Flughafengesetzes).

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat deshalb, das Postulat nicht zu überweisen.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**