

## **Auszug aus dem substanziellen Protokoll 8. Ratssitzung vom 4. Juli 2018**

### **205. 2017/244**

#### **Motion von Roger Liebi (SVP) und Markus Knauss (Grüne) vom 12.07.2017: Verkauf des Aktienanteils an der Flughafen Zürich AG**

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt die Stadtpräsidentin namens des Stadtrats die Entgegennahme der Motion ab.

**Markus Knauss (Grüne)** begründet die Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 3115/2017): *Es gibt grundsätzlich drei Gründe, warum wir die Flughafenaktien abtosseln wollen. Erstens, der Fluglärm: Mit der fünften Ausbautetappe explodierten die Flugbewegungszahlen, darauf reagierte auch Deutschland und kündete die Verwaltungsvereinbarung, an die sich die Schweiz nie gehalten hatte. Dann kamen die lange verdrängte Lärmfrage und die Südanflug-Frage plötzlich auf. 9110 Stadtzürcherinnen und Stadtzürcher sind gemäss dem Zürcher Fluglärm-Index übermässig belastet. Die Stadt befindet sich im permanenten Rechtsstreit mit dem Flughafen; auf der einen Seite rekurriert sie, auf der anderen fördert sie. Zweitens, die 2000-Watt-Gesellschaft und der Ausstieg aus der fossilen Wirtschaft: Hier hat sich einiges innerhalb der Stadt verändert. Die Bevölkerung sagte Ja zur 2000-Watt-Gesellschaft, während im Flugverkehrsbereich die Anzahl der Flugverkehrskilometer zwischen den Jahren 2010 und 2015 um 71 Prozent anstieg. Diese Veränderung vergrössert auch CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Stadt; Effizienzmassnahmen verhindern das nicht. Wir fahren immer weniger Auto: Im Jahr 2016 hat die Stadtzürcherin oder der Stadtzürcher durchschnittlich 460 Kilogramm Benzin verbraucht. Im Flugverkehr waren es aber 750 Kilogramm CO<sub>2</sub>; wir fliegen immer mehr. Ohne einen radikalen Wechsel in der Flugverkehrspolitik ist eine 2000-Watt-Gesellschaft oder das Einhalten des Pariser Klimaabkommens nicht möglich. Der Verkauf der Aktien gibt uns diese Möglichkeit. Drittens, die langfristige Organisation: Auf die lange Frist gäbe es mehr Möglichkeiten, so der Stadtrat, wenn wir im Verwaltungsrat vertreten sind. Als Indiz wird die CO<sub>2</sub>-Entwicklung des Flughafenbetriebs angeführt, wo die Emissionen von 50 000 Tonnen CO<sub>2</sub> auf 28 000 Tonnen sanken. Das wäre aber auch ohne unsere Beteiligung an der Flughafen Zürich AG möglich gewesen. Entscheidend ist der Flugbetrieb, der laut dem Stadtrat markt- und fremdbestimmt ist. Die Stadtzürcherinnen und -zürcher verbrauchen jährlich 300 000 Tonnen CO<sub>2</sub>: Eine Veränderung am Flugbetrieb reicht nicht aus. Die Stadt ist nicht nur Teil des leitenden strategischen Gremiums einer internationalen Flugverkehrsdrehscheibe, sie ist auch Teil des leitenden Gremiums des umsatzmässig zweitgrössten Einkaufszentrums der Schweiz sowie der grössten Parkplatzbesitzerin der Schweiz. Der Flughafen geniesst bezüglich der Parkplätze Sonderrechte und ist auch der grösste Parkplatzbauer der Schweiz. Er verantwortet den Ausbau von etwa 7000 Parkplätzen. Das dient dem Flughafen nicht als internationale Flugverkehrsdrehscheibe, denn er ist mit dem öffentlichen Verkehr hervorragend erschlossen, sondern dem Einkaufszentrum. Der Flughafen Zürich steht in einem*

*extremen Gegensatz zu allen politischen Zielen; speziell im Verkehrsbereich, aber auch bei der 2000-Watt-Gesellschaft. Diese Ausgangslage lässt nur zwei Interpretationen zu: Entweder foutieren sich unsere Vertreterinnen und Vertreter um die Interessen der Stadt Zürich, speziell in der Verkehrspolitik, im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG oder unsere Vertreterin kämpft um die Interessen der Stadt Zürich und bleibt dabei in der Minderheit. Das Geld, das wird für den Verkauf der Aktien bekommen, können wir in eine gute Klimapolitik investieren.*

Namens des Stadtrats nimmt die Stadtpräsidentin Stellung.

**STP Corine Mauch:** *Der Stadtrat nahm in einer ausführlichen Antwort Position zur Motion. Er anerkennt die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens für unsere Stadt und unseren Wirtschaftsraum. Die Motion spricht zwei schwer zu vereinbarende Themen an. Erstens die Debatte um die Lärm- und CO<sub>2</sub>-Problematik: Der vorgeschlagene Verkauf wird hierbei nichts verändern. Der Einfluss der Stadt wird kleiner. Der grösste Aktionär ist entsprechend dem Flughafengesetz der Kanton Zürich mit mindestens einem Drittel plus eine der Aktien. Der zweitgrösste Aktionär ist die Stadt Zürich mit fünf Prozent. Zusammen haben der Kanton und die Stadt im Verwaltungsrat eine starke Stimme, um insbesondere die politischen Aspekte und Bevölkerungsaspekte zu vertreten. Das zweite, in der Vorstellung der Motion noch nicht angesprochene Thema, ist das Thema der Kursschwankungen. Der Stadtrat anerkennt die Situation, mit der er ebenfalls unzufrieden ist. Die Flughafenaktien befanden sich seit dem Jahr 1986 im Verwaltungsvermögen. In den 1990er-Jahren wurden die Aktien durch einen Gemeinderatsbeschluss in das Finanzvermögen überführt, um dem Stadtrat die Handlungsfreiheit zu ermöglichen, aus finanzpolitischen Gründen allenfalls die Aktien zu verkaufen. Von dieser Möglichkeit musste der Stadtrat nicht Gebrauch machen: Um die Jahrtausendwende verbesserten sich die Finanzen der Stadt rapide, so dass die Flughafenaktien bewusst behalten wurden, da es sich aus Sicht des Stadtrats nicht um eine Finanzanlage, sondern um eine herausragende, strategische Bedeutung der Beteiligung handelt, mit der wir Einfluss ausüben können. Ein Verkauf würde ein Desinteresse am Flughafen signalisieren. Es ist das politische Interesse der Stadt, dass wir uns dafür einsetzen, dass das dicht besiedelte Gebiet im Süden des Flughafens nicht übermässig belastet wird, dass der Flughafen nachhaltig betrieben werden kann und dass möglichst wenige Leute mit möglichst wenig Lärm belastet werden. Beim Flughafen handelt sich um eine sehr wichtige Infrastruktur, die so betrieben werden soll, dass die Bevölkerung möglichst wenig belastet wird, wofür wir uns auf allen Ebenen einsetzen. Um die Kursschwankungen auszugleichen, richteten wir nach dem Gemeinderatsbeschluss Schwankungsreserven ein, damit sich die Kursschwankungen nicht jedes Jahr auf die laufende Rechnung positiv oder negativ auswirken, weil das ein unerwünschter Effekt einer strategischen Investition ist. Der Bezirksrat hielt uns mangels Rechtsgrundlage an, die Schwankungsreserven aufzulösen, was über drei Jahre hinweg geschah. Seit dem Jahr 2017 werden Kursschwankungen direkt in die laufende Rechnung übertragen. Dieses Problem wollen wir lösen. Den Weg dazu sehen wir im Zusammenhang mit der Einführung von HRM2, das ermöglicht, die Aktien vom Finanzvermögen zurück ins Verwaltungsvermögen zu überführen, ohne dass dies finanzrechtlich als Ausgabe mit den entsprechenden Konsequenzen bis hin zu einer*

*Volksabstimmung qualifiziert wird. Die Beteiligung der Stadt Zürich hat eine sehr lange Tradition und zeigt, dass der Flughafen eine wichtige volkswirtschaftliche Infrastruktur darstellt und dass die Stadt das Mitsprache-Interesse der Bevölkerung bei der Weiterentwicklung des Flughafens vertritt.*

Weitere Wortmeldungen:

**Alan David Sangines (SP):** *Wir, besonders die RPK-SP-Mitglieder, verstehen die Problematik der Kursschwankungen, die einen grossen Einfluss auf die städtischen Finanzen haben. Da der Stadtrat entschied, im Zuge von HRM2 die Flughafenaktien dem Verwaltungsvermögen zuzuweisen, wird diese Problematik aber bereits gelöst. Ein Verkauf der Aktien und somit der Verlust des Einflusses löst die von den Flughafenkritikern angebrachten Probleme nicht. Wenn nach einem Verkauf ausländische Grossinvestoren am Flughafen mitbestimmen, wird das Erreichen der 2000-Watt-Gesellschaft nicht erleichtert und die Lärm- und CO<sub>2</sub>-Problematik kann nicht besser gelöst werden. Die Bedeutung des Flughafens für die Stadt Zürich sollte nicht auf das Spiel gesetzt werden. Die erwirtschafteten Finanzen ermöglichen schliesslich auch die Durchsetzung einer rot-grünen Politik in der Stadt.*

**Severin Pflüger (FDP):** *Unsere Partei setzt grundsätzlich auf Rekommunalisierung und befürwortet die Privatisierung zuvor öffentlich-rechtlicher Vermögen. Wir lehnen die Motion aber ab, die unter anderem dem Irrtum unterliegt, zu glauben, dass ein Verkauf der Aktien zu weniger Flugverkehr führen würde. Die siebenseitige, fundierte Motionsantwort des Stadtrats, eine Liebeserklärung an den Flughafen, hat uns überzeugt. Der Stadtrat zeigte den grossen wirtschaftlichen Impuls des Flughafens auf: 5,8 Milliarden Franken Wertschöpfung direkt und indirekt. Die Nähe zum Flughafen führt zusätzlich zu noch mehr Wertschöpfung. 40 Prozent aller ausländischen Hotelgäste erreichten die Stadt über den Flughafen. Im Energie- und Umweltbereich wurde bereits viel geleistet, auch weil die Stadt beteiligt ist. So wurden etwa die CO<sub>2</sub>-Emissionen von 50 000 Tonnen auf 28 000 Tonnen reduziert. Dem Stadtrat als Verfechter des Flughafens wollen wir diese Aktien nicht wegnehmen. Es handelt sich um ein wichtiges Element, um eine strategische Option der Stadt, unseres Wirtschaftsstandorts. Der Stadtrat soll die Aktien behalten und sich weiterhin um einen Ausgleich zwischen der Bevölkerung, die ein Ruhe- und ein Umweltschutzbedürfnis hat, und der Bevölkerung, die ein Bedürfnis nach dem Wirtschaftsstandort und Reisetätigkeit hat, bemühen. Ein weiterer Grund für die Ablehnung der Motion ist das festgesetzte Datum: Ein sofortiger Verkauf von fünf Prozent der Aktien würde zu Verwerfungen führen und den Markt monatelang stören. Dabei würde sehr viel volkswirtschaftliches Vermögen vernichtet werden.*

**Ernst Danner (EVP):** *Bei der Flughafen Zürich AG handelt es sich um ein gemischtwirtschaftliches Unternehmen, das nicht nur private Gewinninteressen, sondern auch öffentliche Interessen verfehlet. Das war bereits bei der Gründung ein Thema. Die Aufgabe der öffentlichen Hand ist es, in dieser Aktiengesellschaft die öffentlichen Interessen zu vertreten. Darum wurde dieses Konstrukt gewählt. Ein Verkauf wird keine der gewünschten Veränderungen auslösen. Es handelt sich um einen*

*gesinnungsethischen Vorstoss, den wir ablehnen. Wir verfolgen Verantwortungsethik und wählen darum den Weg, der den grössten Nutzen im Hinblick auf die verfolgten Ziele bedeutet. Bezüglich Lärm, Parkplätze und Flugbewegungen werden bessere Lösungen erzielt, wenn der Kanton und die Stadt Teil des Verwaltungsrats sind.*

**Elisabeth Liebi (SVP):** *Uns geht es um den finanziellen Aspekt. Der Punkt fünf der stadträtlichen Antwort beinhaltet eine kleine Drohung, die die Verkaufspläne des Parlaments verhindern will. Wenn der Betrieb des Flughafens eine zentral-örtliche überlebenswichtige Aufgabe der Stadt ist, dann müsste man die Gemeindeordnung anpassen, weil sie den Flughafen nicht erwähnt. Die Beteiligung des Kantons wurde hingegen gesetzlich detailliert geregelt. Das Flughafengesetz hält im ersten Paragraph fest, dass der Kanton Zürich «den Flughafen Zürich zur Sicherstellung seiner volks- und verkehrswirtschaftlichen Interessen [fördert]. Er berücksichtigt dabei den Schutz der Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flughafenbetriebs». Dementsprechend sollte unsere Gemeindeordnung angepasst werden. Die Kursschwankungen können für die Stadt Millionenverluste bedeuten; das muss berücksichtigt werden.*

**Urs Fehr (SVP):** *Die ehrliche Argumentation der Grünen kann ich nachvollziehen, auch wenn wir das Arbeitsplätze schaffende Einkaufszentrum befürworten. Den angeblichen Einfluss der Stadt sehe ich hingegen nicht als fundiert. Eine Hebelwirkung kann nur geltend gemacht werden, wenn eine Mehrheit vorhanden ist. Jeden Tag erleidet Schwamendingen Lärmbelästigung durch die Südanflüge. Die Stadt und der Kanton haben bisher nichts dagegen in die Wege geleitet. So kann ich den Anspruch der Bevölkerungsvertretung nicht nachvollziehen. Die Aktien gehören nicht in das Portfolio der Stadt und müssen verkauft werden. Eine Überführung zurück ins Verwaltungsvermögen lässt sich diskutieren, momentan aber verfälschen die Aktien das Resultat der Rechnung.*

**Isabel Garcia (GLP):** *Die GLP sympathisiert mit der Grundproblematik, die zur Motion führte. Trotzdem lehnen wir sie ab. Mit der Übertragung der Aktien ins Verwaltungsvermögen wird der Effekt der Kursschwankungen in ein verträgliches Ausmass gemindert. Bezüglich der ökologischen Konsequenzen der steigenden CO<sub>2</sub>-Emissionen ist es für die Stadt wichtiger, Teil des strategischen Gremiums zu bleiben, damit die damit verbundenen Einflussmöglichkeiten weiterhin wahrgenommen werden können.*

**Urs Helfenstein (SP):** *Die Motionäre führen ins Feld, dass sich die Flughafen Zürich AG mittlerweile an ausländischen Flughäfen oder Flughafenbetriebsgesellschaften wie in Chile und Brasilien beteiligt. Heute kommen auch Kolumbien und die Niederländischen Antillen hinzu. Per 31. Dezember 2016 waren das Investitionen von 14,7 Millionen Franken von insgesamt 4,065 Milliarden Franken. Dieser Kleinstanteil ist vernachlässigbar. Der Stadtrat geht ausführlich auf alle Punkte der Motionsbegründung ein: auf volkswirtschaftliche Aspekte, die strategische Bedeutung für die Stadt, die Umweltaspekte, die Beteiligungen, die finanztechnischen Aspekte, die Unternehmensstrategie, die heutige Beurteilung und auf den vorgeschlagenen*

Verkaufszeitpunkt. «Mit einer Vertreterin im Verwaltungsrat», so die Motionäre, sei «die Stadt Zürich entsprechend unternehmerisch aktiv tätig und verantwortlich ohne allerdings irgendwelchen politischen Einfluss [...] auf die Ausrichtung des Unternehmens nehmen zu können». Eine Minderheit aber bedeutet nicht, dass eine Vertreterin, oder beispielsweise eine Partei in einem Parlament, austreten soll. Die Interessen sollen weiterhin im Verwaltungsrat geltend gemacht werden, nicht wie verlangt in der Generalversammlung. Nur als Mitbesitzerin – also Aktionärin und nicht als Investorin – hat die Stadt Mitspracherecht. Das Flughafengelände liegt in Gehdistanz zur Stadtgrenze; als Stadtbewohner möchte ich, dass die Stadt auch in Zukunft möglichst direktes Mitspracherecht hat. Die Motionäre stören sich vor allem an einem buchhalterischen Problem, das die Stadt lösen wird; ein Verkauf ist nicht die richtige Antwort.

**Walter Angst (AL):** Interessant ist, dass der Stadtrat mit der Einführung von HRM2 das Problem der Finanzvermögen-Flughafenaktien lösen kann, indem sie ohne Volksabstimmung ins Verwaltungsvermögen überführt werden können. Damit werden die Aktien wieder zu einem Wert gemacht, den die Stadt braucht. Das Verhindern einer Volksabstimmung erinnert jedoch an eine Hintertüre-Strategie. Seit ich im Jahr 2002 Mitglied des Gemeinderats wurde, erlebe ich das, um was es hier eigentlich geht: die Debatte, ob die ökonomische Entwicklung der Stadt im Vordergrund stehen soll oder ob der Schutz der Bevölkerung vor dem Fluglärm sowie die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft priorisiert behandelt werden sollen. Anstelle des Verkaufs der Aktien kann das Lösen der Probleme auch anders angegangen werden. So sollte auch in Frage gestellt werden, ob der Standort Kloten eine langfristig gute Lösung ist und ob anstelle von überseeischen Investitionen etwa eine Partnerschaft mit dem Flughafen Basel-Mülhausen sinnvoll sei. Wir sollten uns mit der Frage beschäftigen, wie unnötiger Verkehr reduziert werden kann, ohne dass das Potential der Stadt Zürich begrenzt wird. So wünschte ich mir eine Volksabstimmung, was eine strategische Debatte um den Nutzen des Flughafens und um den Standort auslösen würde.

**Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP):** Die Aktien dienen nur gering der Mitbestimmung. Eine Mitsprache ist vorhanden, wegen des kleinen Anteils ist sie jedoch nicht entscheidend. Vieles wurde im Flughafen so teuer, dass ich das Einkaufszentrum nicht nutze. Auch die Parkhäuser wurden sehr teuer. Es wäre nicht überraschend, wenn die Preissteigerung durch Ultimaten von grünen Organisationen ausgelöst wurde. Der Standort Basel – auf französischem Territorium – kann nicht als Alternative für Kloten in Betracht gezogen werden.

**Dorothea Frei (SP):** Der Flughafen London Heathrow kann uns als Beispiel dienen. Die Stadt London machte vor Jahren den strategischen Fehler, ihre Beteiligungen zu verkaufen. Bei den Problemen der neuen strategischen Ausrichtung des Flughafens hat die Stadt heute kein Mitspracherecht mehr, nur weil sie finanzpolitisch handelte, um kurzfristig an Geld zu kommen. Der Flughafen Zürich ist eine strategische Infrastruktur und der Anteil der Stadt Zürich macht einen Unterschied: So kann sie ihren Einfluss geltend machen.

6 / 6

**Markus Knauss (Grüne):** *Es gibt ein Klimaproblem: Zu viel CO<sub>2</sub> wird ausgestossen. In unserer Gemeindeordnung wurde das Ziel festgelegt, nur noch eine Tonne CO<sub>2</sub> bis ins Jahr 2050 auszustossen. Das Pariser Klimaabkommen will den Ausstoss bis ins Jahr 2030 sogar auf null herabsetzen. Am Flughafen erleben wir das Gegenteil: Die jährlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen stiegen pro Stadtzürcherin und Stadtzürcher auf 750 Kilogramm. Für die CO<sub>2</sub>-Reduktion sehe ich hier einen konkreten Ansatzpunkt. Es ist eines der Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft, die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Flugverkehrs zu senken. Im Gemeinderat wurde bisher kein anderer Vorschlag diesbezüglich vorgestellt. Die Augen werden vom weltweit rasantesten wachsenden Klimaproblem verschlossen. Der Verkauf der Aktien bietet die Möglichkeit, eine dezidierte Flugverkehrspolitik zu eröffnen und endlich die Lärm-, Luft- und Klimaproblematik zu behandeln.*

**Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP):** *Für die CO<sub>2</sub>-Reduktion wird bereits hinter der Kulisse sehr viel gemacht: Es wird an neuen Technologien im Flugverkehr gearbeitet, die geringere CO<sub>2</sub>-Emissionen verursachen.*

Die Motion wird mit 32 gegen 88 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat