

Sitzung vom 18. August 1993

**2557. Anfrage (Kosten Masterplan 92 für den Flughafen)**

Kantonsrat Dr. Josef Gunsch, Russikon, und Kantonsrätin Gabriele Petri, Zürich, haben am 24. Mai 1993 folgende Anfrage eingereicht:

Sollte der Masterplan 92 einmal verwirklicht werden, wird er einen Quantensprung bei den Kosten verursachen. Als Grundlage für die laufenden Diskussionen sind daher Kostenschätzungen unabdingbar.

Wir bitten den Regierungsrat um die Beantwortung nachfolgender Fragen:

1. Welches sind, nach Projekten aufgeteilt, die geschätzten Kosten für die Rollwege, die Flugzeugabfertigung, die Passagierabfertigung, die Frachtabfertigung, den landseitigen Individual- und den öffentlichen Verkehr, die Ver- und Entsorgung sowie die technischen und administrativen Bedürfnisse?
2. Ist mit weiteren Folgeprojekten/Folgekosten zu rechnen?
3. Mit welchen Gesamtkosten ist demnach zu rechnen?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :

I. Die Anfrage Dr. Josef Gunsch, Russikon, und Gabriele Petri, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Der Masterplan 92 zeigt auf, wie die einzelnen Betriebsteile des Flughafens erweitert werden können. Er gibt Auskunft über die funktionellen Zusammenhänge, den Flächenbedarf und die möglichen Bauten und ist, seiner Funktion als Leitlinie entsprechend, bezüglich seines Detaillierungsgrades sehr rudimentär. Dementsprechend lassen sich auch über die Kosten künftiger Betriebsflächen und Gebäude keine aussagekräftigen Angaben machen. Erst Vorprojekte zu den einzelnen Vorhaben würden erlauben, den Aufwand zuverlässig zu bestimmen.

Die Gesamtkosten fallen selbstverständlich nur an, falls die technisch mögliche Erweiterung des Flughafens vollständig realisiert wird; ob dies der Fall sein wird, ist offen. Selbst dann würden die Investitionen gestaffelt vorgenommen, weil, abgestimmt auf die Bedürfnisentwicklung, ein stufenweiser Ausbau des Flughafens vorgesehen ist.

Für die Erweiterung der Flughafenanlagen Gemäss Masterplan 92 wären von den Flughafenpartnern (Kanton Zürich, Flughafen-Immobilien-Gesellschaft, Swissair) insgesamt etwa 2,5 bis 3,0 Milliarden Franken zu investieren.

Die Aufwendungen des Kantons für den Flughafen einschliesslich der Amortisation und der Verzinsung des vom Kanton zur Verfügung gestellten Kapitals werden bekanntlich über die Flughafentaxen auf die Luftverkehrsgesellschaften überwält. In der Vergangenheit ist es gelungen, über die Deckung all dieser Kosten hinaus zusätzlich Gewinne für den Staatshaushalt zu erwirtschaften, die bis heute insgesamt über 60 Millionen Franken betragen. Der überwiegende Teil der bisherigen Investitionen ist abgeschrieben. Das allein ermöglicht die Finanzierung von neuen Investitionen in beträchtlichem Umfang. Selbstverständlich würde der Aufwand durch neue Investitionen insgesamt aber steigen. Diese Steigerung würde, wie in der Vergangenheit, mindestens mittelfristig durch Passagierzunahmen und durch entsprechende Taxerhöhungen aufgefangen werden können. Das erscheint durchaus möglich, liegt doch das zürcherische Flughafentaxenniveau im europäischen Durchschnitt. Alle bedeutenden europäischen Flughäfen sind, wie der Flughafen Zürich, zu weiteren Investitionen gezwungen und investieren bereits in zum Teil beträchtlichem Umfang, um ihre

Leistungsfähigkeit und damit ihren volks- und verkehrswirtschaftlichen Nutzen erhalten zu können. Selbstverständlich könnten, besonders nach Jahren mit grossen Investitions-sprüngen, einzelne Jahre mit weniger Gewinn oder gar mit Verlusten in der Betriebsrech-nung auftreten; dies würde jedoch die Eigenwirtschaftlichkeit des Flughafens in keiner Weise in Frage stellen. Ausschlaggebend ist letztlich die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens, die ohne die Anpassung der Leistungsfähigkeit des Flughafens nicht er-halten werden kann.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der Volkswirtschaft.

Zürich, den 18. August 1993

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:  
**Roggwiller**