

Sitzung vom 29. Mai 1996

**1547. Anfrage (5. Ausbautappe am Flughafen)**

Kantonsrätin Regula Götsch Neukom, Kloten, hat am 6. Mai 1996 folgende Anfrage eingereicht:

Der sogenannte Flughafenausschuss unternimmt offenbar Anstrengungen, um die 5. Ausbautappe des Flughafens Kloten kostengünstiger zu gestalten und der Verkehrsentwicklung besser anzupassen (Etappierung). Ich begrüsse dies, wurde dieses Vorgehen doch von den Gegnerinnen und Gegnern im Vorfeld der Abstimmung zu dieser Ausbautappe des öftern verlangt.

Trotzdem stellen sich in diesem Zusammenhang einige Fragen:

1. Wie ist der Kanton Zürich, und damit die Zürcher Bevölkerung und ein grosser Geldgeber, im Flughafenausschuss vertreten?
2. Muss davon ausgegangen werden, dass dem Stimmvolk eine Maximalvariante vorgelegt wurde, die einiges Sparpotential enthielt?
3. Wird durch die geplanten Einsparungen auch der vom Kanton zu bezahlende Anteil verringert?
4. Was ist unter dem «Terminal Süd» zu verstehen?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Regula Götsch Neukom, Kloten, wird wie folgt beantwortet:

Im Flughafenausschuss, der ein Koordinationsgremium ohne eigene Kompetenzen ist, haben die wichtigsten der am Flughafen tätigen Amtsstellen, Körperschaften und Unternehmungen (Kanton Zürich, Flughafen-Immobilien-Gesellschaft [FIG], Swissair, Bundesamt für Zivilluftfahrt, Schweizerische Bundesbahnen) sowie das Landratsamt Waldshut (BRD) Einsitz. Der Kanton als Flughafenhalter ist in diesem elfköpfigen Gremium durch die Vorsteher der Direktionen der Volkswirtschaft, der Finanzen und der öffentlichen Bauten sowie durch den Flughafendirektor vertreten.

Der Flughafenausschuss hat sich in den vergangenen Jahren sehr eingehend mit der anstehenden Flughafenerweiterung (5. Bauetappe) beschäftigt. Er steht voll und ganz hinter dem in der Volksabstimmung am 25. Juni 1995 gutgeheissenen Ausbauprojekt. Die 5. Bauetappe stellt keine Maximalvariante dar; sie ist mit den vom Souverän gutgeheissenen Kapazitäten notwendig, wenn der Flughafen Zürich in der Lage sein soll, das bis etwa im Jahr 2005 erwartete Verkehrsaufkommen ordnungsgemäss abzuwickeln. Die Planungsarbeiten an der 5. Bauetappe sind angelaufen: Die vom Kanton zu erstellenden Tiefbauten wurden in verschiedene Lose aufgeteilt, während für die Hochbauten diese werden von der FIG erstellt. Studienaufträge für die beiden zentralen Projektteile «Fingerdock Mitte» und «Flughafenkopf» (vor allem Bahnhof-Terminal und Airside-Center) in Auftrag gegeben wurden.

Die 5. Bauetappe sieht Investitionen von insgesamt rund 2,1 Milliarden Franken vor. Diese werden auf die Benützer, d.h. vorab auf die Luftverkehrsgesellschaften, Passagiere, Mieter, Konzessionäre, Parkhausbenützer u.a.m., überwält. Als Hauptbenützerin des Flughafens Zürich trägt die Swissair einen Grossteil dieser Refinanzierungslast. Auf die äusserst angespannte wirtschaftliche Lage, der die Zivilluftfahrt im allgemeinen und die Swissair im besondern ausgesetzt ist, wurde unlängst im Rahmen der Beantwortung einer dringlichen Interpellation und zweier Anfragen hingewiesen (siehe KR-Nrn. 100/1996, 101/1996 und

103/1996). Der Kostendruck, der auf allen Luftverkehrsgesellschaften, insbesondere aber auf der Swissair, lastet, kann gelockert werden, wenn die durch die 5. Bauetappe ausgelösten Investitionskosten zeitlich gestaffelt anfallen und so tief wie möglich gehalten werden. Der Flughafenausschuss ersuchte deshalb Anfang April 1996 die Flughafenpartner, die anstehende Flughafenerweiterung im Hinblick auf allfällige Einsparungs- und Etappierungsmöglichkeiten zu untersuchen. Sowohl die Tiefbauten als auch die Hochbauten werden deshalb einer eingehenden Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen mit dem Ziel, die Kosten bereits im Planungsstadium zu reduzieren. Vor allem aber wird geprüft, ob und wie das Abstimmungsprojekt allenfalls etappiert werden könnte. So wäre es z.B. denkbar, das Fingerdock Mitte in einem ersten Schritt nicht in seiner vollen Länge, sondern vorerst in einer kürzeren Variante zu bauen, so dass auch mit dem Bau des People Movers (dieser verbindet das Fingerdock Mitte mit dem Flughafenkopf und kommt, da er die Westpiste unterquert, sehr teuer zu stehen) bis zum Vollausbau des Fingerdocks Mitte zugewartet werden könnte. Untersucht wird aber auch, ob die bestehenden offenen Standplätze, welche im Süden an das Werftareal der Swissair grenzen, in Dockstandplätze umgewandelt werden können (Dock bzw. Terminal Süd gemäss Masterplan). Diese möglichen Etappierungsvarianten sollen im Sinne einer Testplanung in baulicher, finanzieller und betrieblicher Hinsicht auf denselben Stand gebracht werden wie das dem Souverän unterbreitete Abstimmungsprojekt. Das Ergebnis dieser Abklärungen wird Mitte Jahr vorliegen. Erst dann wird sich zeigen, welche Etappierungsvarianten überhaupt realisierbar wären und mit welchen realen Kosteneinsparungen bei den verschiedenen Kostenträgern gerechnet werden könnte.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
Husi