

Sitzung vom 28. Mai 1997

1117. Anfrage (Senkung der Flughafengebühren)

Kantonsrätin Astrid Kugler, Zürich, hat am 10. März 1997 folgende Anfrage eingereicht:

Der Regierungsrat hat im Zusammenhang mit der Abstimmung über die 5. Flughafenausbaustufe immer wieder betont, er wolle einen möglichst umweltfreundlichen Flughafen. Gleichzeitig solle der Ausbau die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler keinen Rappen kosten. Der Ausbau wurde damit begründet, dass die Kapazitätsgrenze erreicht sei.

In der Zwischenzeit sind gewichtige Behauptungen des Regierungsrates, die er im Vorfeld der Abstimmung vom Juni 1995 als Argumente ins Feld geführt hat, von der Realität widerlegt worden.

Zum Beispiel:

Kapazitätsgrenze ist bei 220000 Flugbewegungen erreicht!

Vor der Abstimmung hat der Regierungsrat behauptet, die absolute Kapazitätsgrenze für den heutigen Flughafen liege bei 220000 Flugbewegungen. Im Jahre 1996 hatten wir bereits 224432 Linien- und Charterbewegungen, total 258031 Bewegungen. Dies war offensichtlich ohne eine einzige bauliche Massnahme möglich. Mitte letzten Jahres hatte die Flughafendirektion gar angekündigt, dank organisatorischer Massnahmen könne der Flughafen wieder pünktlicher sein.

Fluglärm nimmt ab!

Im «Beleuchtenden Bericht» vom Juni 1995 (ich frage mich ernsthaft, was eigentlich beleuchtet wurde: Fakten oder Wunschvorstellungen) steht in fetter Schrift auf S. 8 folgender Zwischentitel: Reduktion des Fluglärms.

Später korrigierte der Regierungsrat seine Aussage in der Richtung, dass er behauptete, der Fluglärm bleibe in der Region insgesamt gleich. Beide Aussagen wurden von der Gegnerschaft immer aufs heftigste bestritten. Das eingehende Studium des «UVB Lärm» bestätigt denn auch diese Tatsache. Selbst das EVED stellt in seinem Bericht über die Erteilung der Rahmenkonzession für den Ausbau des Flughafens Zürich (5. Baustufe) an mehreren Stellen (z.B. auf S. 37) fest, dass der Fluglärm zunehmen wird und dass dies aus dem UVB hervorgehe.

Dieselben richtigen Schlussfolgerungen hätte auch der Regierungsrat ziehen können. Der Lärmbericht war schon damals, vor der Abstimmung erstellt, wurde aber vermutlich im Hinblick auf die Abstimmung zurückgehalten.

Schilfteich

Aus dem Bericht des EVED zur Erteilung einer Rahmenkonzession für den Ausbau des Flughafens Zürich (5. Baustufe) geht hervor, dass der Schilfteich, der die Entsorgungsabwässer reinigen sollte, nicht gebaut wird. Dieses Projekt galt schlechthin als Beweis für die ernsthaften Bemühungen des Regierungsrates zur Schonung der Umwelt.

Der Flughafenausbaustufe solle die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler keinen Rappen!

Wie ich dem «Landboten» vom 5. März 1997 entnehme, möchte der Regierungsrat auf Antrag der Swissair die Flughafengebühren senken. Vor der Abstimmung hat er betont, er werde die Flughafengebühren erhöhen, damit der Kanton seinen Anteil am Flughafenausbau finanzieren könne. Nun sollen die Gebühren gesenkt werden, und immer noch müssen, gemäss Aussagen des Regierungsrates, keine Steuermittel eingesetzt werden.

Auf die Diskrepanz zwischen den vom Regierungsrat postulierten «umweltfreundliche Flughafen», der katastrophalen finanziellen Situation der Swissair und dem ruinösen weltweiten Preiskampf in der Luftfahrt haben die Gegner des Flughafenausbaus schon damals hingewiesen. Man muss kein Prophet sein, um voraussagen zu können, dass der Flughafen unter diesen Umständen niemals ohne Steuergelder bezahlt werden kann.

Ich bitte deshalb den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie viele weitere Mythen, welche die Flughafendirektion und der Regierungsrat wider besseren Wissens in die Welt gesetzt haben, müssen noch entzaubert werden, bis der

Regierungsrat gewillt ist, die Abstimmung über den Flughafen ausbau – diesmal mit den tatsächlichen Fakten – zu wiederholen?

2. Die Senkung der Flughafenengebühren haben verminderte Einnahmen des Kantons zur Folge; sie stellen somit neue jährlich wiederkehrende Ausgaben, vermutlich von mehr als 2 Mio. Franken, dar. Geht der Regierungsrat mit mir einig, dass in diesem Falle gemäss Kantonsverfassung (Art. 30 Abs. 1) die Senkung der Flughafenengebühren dem Volk zur Abstimmung unterbreitet werden muss?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Astrid Kugler, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Der Regierungsrat hat nicht behauptet, «die absolute Kapazitätsgrenze für den heutigen Flughafen liege bei 220000 Flugbewegungen». Bei der erwähnten Zahl handelt es sich vielmehr um das Verkehrsaufkommen (Linien- und Charterverkehr), welches aufgrund damals verfügbarer Indikatoren für die ersten Jahre nach der Jahrtausendwende prognostiziert wurde. Zutreffend ist hingegen, dass 1996 bereits rund 224000 Bewegungen verzeichnet wurden. Ursachen hierfür sind einerseits ein allgemeines, über der damaligen Prognose liegendes Wachstum und andererseits das mit dem Winterflugplan 1996/97 eingeführte neue Flugplankonzept der Swissair (sogenannte 4. Anschlusspitze), welches dem Flughafen Zürich pro Jahr rund 16000 Bewegungen mehr bringen wird. In jüngster Zeit wurde im Rahmen von Antworten auf verschiedene parlamentarische Vorstösse ausführlich dargetan,

- weshalb die 4. Anschlusspitze auch ohne bauliche Massnahmen bewältigt werden kann (KR-Nrn. 189/1996 und 196/1996),
- dass trotz des neuen Flugplankonzepts der Swissair kein Anlass besteht, die Luftverkehrsprognose 1990 grundsätzlich als überholt zu betrachten (KR-Nrn. 196/1996 und 305/1996), und
- dass die Realisierung der 5. Ausbautetappe nach wie vor nötig ist (KR-Nr. 189/1996).

Jene Ausführungen haben auch heute noch ihre Gültigkeit, weshalb auch an dieser Stelle darauf verwiesen werden kann.

Was die Ausführungen zur Entwicklung des Fluglärms im Beleuchtenden Bericht zur 5. Bauetappe anbetrifft, so muss einmal mehr und mit aller Deutlichkeit auf folgendes aufmerksam gemacht werden: Sowohl dem Antrag an den Kantonsrat über die Bewilligung eines Kredites für die Ausführung der 5. Bauetappe (Vorlage 3399) als auch dem Beleuchtenden Bericht zuhanden der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger lag die sogenannte Umweltbilanz zugrunde, welche vom Flughafenhalter im Frühjahr 1991 erstellt wurde. Die Umweltbilanz verglich aber (dies ganz im Gegensatz zum sogenannten Umweltverträglichkeitsbericht, UVB, siehe unten) die für die Zukunft (d.h. bis zum Jahr 2010) errechnete Fluglärmbelastung (sogenannter Zeitpunkt Z_t) mit derjenigen, die zu jenem Zeitpunkt tatsächlich zu verzeichnen war (sogenannter Zeitpunkt Z_0). Die Umweltbilanz kam bei der Gegenüberstellung von Z_0 mit Z_t zum Schluss, dass sowohl im Süden (Opfikon) als auch im Westen (Rümlang) mit einer Abnahme der Fluglärmbelastung gerechnet werden kann (siehe Synthesebericht zur Umweltbilanz, S. 23). Aus Sicht der Stimmberechtigten ist diese Betrachtungsweise wohl auch heute noch von erheblicher Bedeutung, interessiert doch die Bevölkerung in allererster Linie die Frage, ob die Fluglärmbelastung in Zukunft gegenüber heute zu- oder abnehmen wird.

Der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB), der zusammen mit dem Rahmenkonzessionsgesuch für die 5. Bauetappe eingereicht werden musste, ging demgegenüber von einem anderen Ansatzpunkt aus: Der UVB verglich kraft ausdrücklicher gesetzlicher Bestimmung (siehe Art. 9 Abs. 2 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983) die Fluglärmbelastung, wie sie sich in Zukunft ohne Flughafen ausbau darstellen würde (Z_t), mit der Fluglärmbelastung nach erfolgtem Flughafen ausbau (sogenannter Zeitpunkt Z_{t+}). Während die Umweltbilanz also den heutigen Zustand mit demjenigen von morgen verglich (Z_0 mit Z_t), musste der UVB von Gesetzes wegen von einem anderen Ansatz ausgehen und zwei zukünftige Zustände einander gegenüberstellen (Flughafen ohne und mit Ausbau, Z_t und Z_{t+}). Dass unter diesen Umständen auch die Aussagen bezüglich Fluglärmbelastung anders ausfallen mussten, versteht sich von selbst.

Die vom Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED) erteilte Rahmenkonzession umfasst die sogenannte Wurzelraum-Entsorgungsanlage (WER, Verfahren mit Schilfteichen), in der die am Flughafen anfallenden Enteiserabwässer

gereinigt werden sollen, nicht. Das EVED hat sich, den Anträgen verschiedener Fachstellen und Einsprecher folgend, auf den Standpunkt gestellt, die Funktionstüchtigkeit und die Wirksamkeit von Schilfteichen stehe aufgrund des Pilotprojektes, welches am Flughafen Zürich seit 1994/95 durchgeführt wird, bis heute noch nicht fest, weshalb zusätzliche Alternativen zu prüfen seien. Dies hat auch der Flughafenhalter erkannt und bereits anfangs 1996 Auftrag gegeben, andere Reinigungsverfahren zu prüfen (unter anderem Reinigung der Winterabwässer auf grossen, im Flughafenareal gelegenen Rieselfeldern; modernes, schweizerisches Abwasserreinigungsverfahren auf Festkörperbasis; Hochpumpen und Reinigung der Abwässer in der ARA Werdhölzli). Die entsprechenden (damals noch vorläufigen) Untersuchungsergebnisse wurden dem EVED zur Verfügung gestellt, worauf dieses (wie bereits das Amt für Gewässerschutz) zum Schluss kam, «dass das Problem der Reinigung der Enteiserabwässer grundsätzlich lösbar ist» (Erwägungen zur Rahmenkonzession S. 51f.). Welche Variante letztlich gewählt wird, erachtete das EVED zum Zeitpunkt der Erteilung der Rahmenkonzession von untergeordneter Bedeutung. Das Departement hält deshalb im Sinne einer Auflage fest, dass spätestens im Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Fingerdocks «Mitte» die umweltgerechte Entsorgung der Enteiserabwässer sichergestellt sein müsse. Die definitive Wahl des Entsorgungsverfahrens wird voraussichtlich diesen Sommer getroffen, so dass auch diese Auflage fristgerecht erfüllt werden kann.

Auch zur Frage der Refinanzierung der 5. Bauetappe hat der Regierungsrat bereits ausführlich Stellung genommen (siehe KR-Nr. 196/1996), letztmals anfangs April 1997 unter dem auch vorliegend interessierenden Aspekt der Neugestaltung der Passagiergebühren bzw. der Einführung von Transfergebühren (KR-Nr. 92/1997). Auf das seinerzeit Gesagte kann an dieser Stelle vollumfänglich verwiesen werden. Unter Hinweis auf jene Ausführungen kann festgehalten werden, dass die 5. Bauetappe auch dann refinanziert werden kann, wenn die Gebühren für Transferpassagiere reduziert und weitere Massnahmen ergriffen werden, welche sich für die Luftverkehrsgesellschaften, vorab für die Swissair, kostensenkend auswirken. Bei der Senkung der Flughafengebühren handelt es sich nicht um eine Ausgabe im Sinne des Finanzreferendums. Eine solche liegt nur dann vor, wenn Finanzvermögen zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben verwendet wird. Die Senkung der Flughafengebühren wird deshalb dem Souverän nicht unterbreitet. Zudem obliegt die Festlegung der Flughafengebühren dem Regierungsrat (§8 Ziffer 8 der Verordnung zum Luftfahrtrecht des Bundes in Verbindung mit Art. 39 des Luftfahrtgesetzes und Art. 32 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt).

Mit diesem Bericht wird einmal mehr deutlich, dass die Forderung nach einer Wiederholung der Abstimmung über den Flughafenausbau jeder Grundlage entbehrt (siehe auch KR-Nr. 305/1996).

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi