

Sitzung vom 15. Dezember 1993

3839. Anfrage (Ausbau des Flughafens Zürich-Kloten)

Kantonsrat Ruedi Keller, Hochfelden, hat am 27. September 1993 folgende Anfrage eingereicht:

Der Regierungsrat sieht vor, den Flughafen Kloten stufenweise auszubauen entsprechend dem Leitziel Masterplan 92, das nach heutigen Schätzungen zwischen den Jahren 2005 und 2010 erreicht sein könnte. Wenn bis in rund 15 Jahren 2,5-3 Milliarden Franken für den Ausbau gemäss Masterplan investiert werden sollen, kann angenommen werden, dass die Planung dazu bereits in Angriff genommen worden ist. Dies auch darum, weil das Mitbestimmungsrecht der Bevölkerung gewahrt bleiben sollte, was allenfalls zu Verzögerungen führen könnte.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Gibt es Flughafen-Ausbauschritte, die der Regierungsrat für besonders dringlich hält?
2. Für welche bestehen bereits Vorprojekte?
3. In welchem finanziellen Rahmen bewegen sich diese Ausbauschnitte?
4. Was für Vorlagen sind in nächster Zeit (bzw. innert 5 Jahren) zu erwarten:
 - a) im Kantonsrat?
 - b) bei Volksabstimmungen?
5. Welche besonderen Massnahmen sind geplant, um das Luft-Programm trotz Flughafen-ausbau und steigendem Flugverkehr einzuhalten und die Flughafenregion als lufthygienisches Sanierungsgebiet nicht noch weiter zu belasten?

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 Ruedi Keller, Hochfelden, wird wie folgt beantwortet:

Einzelne Teile der Flughafenanlagen sind bis an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit belastet. So fehlen bereits heute Flugzeugabstellplätze für einen reibungslosen Betrieb, was dazu führt, dass ankommende Flugzeuge bei verhältnismässig geringen Verspätungen des öfters in den Rollzonen stehenbleiben müssen, bis ein Standplatz frei wird. Bei ausserordentlichen Bedingungen wie Schneefall, Umleitungen von anderen Flughäfen usw. werden die Verhältnisse besonders prekär. Die Erweiterung der Vorfeldfläche ist deshalb sehr dringlich, wenn ein geordneter Betrieb, wie er von der Konzession verlangt wird, gewährleistet werden soll. Die zusätzlichen Abstellplätze für Grossraumflugzeuge und das dazugehörige Fingerdock sollen zwischen den Pisten, im sogenannten «Midfield», angeordnet werden. Sie liegen dort ideal für die an- und wegrollenden Flugzeuge, müssen aber für die Passagiere mit einer unterirdischen Verbindung erschlossen werden. Mit der Vergrösserung der Flugzeugabstellfläche verbunden ist eine Anpassung der Rollwege von und zu den Pisten; zu erwähnen sind dabei im besondern die dringend benötigten Überholzonen (By-passes), die einerseits mithelfen, die unerwünschten Verspätungen zu vermindern, und andererseits einen nicht unwesentlichen Beitrag zur Reduktion der Schadstofffrachten aus dem Flugbetrieb leisten. Die vorgesehenen baulichen Massnahmen stossen ganz allgemein in dieselbe Richtung, d. h., sie bewirken, dass vermeidbare Emissionen soweit wie möglich eliminiert werden. Darüber hinaus sollen die im Teilplan Flughafen des Luft-Programms für den Kanton Zürich beschriebenen Massnahmen im Bereich Flugbetrieb, allen voran die dem Bund beantragte Einführung einer Emissionsabgabe, sicherstellen, dass die vom Flughafen Zürich verursachte Schadstoffbelastung abnimmt.

Im weitem fehlt es an der nötigen Abfertigungskapazität im Passagierbereich; nur mit personalintensiven Behelfsmassnahmen gelingt es überhaupt noch, die Hauptverkehrszeiten des Jahres zu bewältigen. Der Mangel an Abfertigungsschaltern ist noch akuter geworden, nachdem die Abfertigung ein Stück weit liberalisiert wurde, d. h. die einzelnen Luftverkehrsgesellschaften unter bestimmten Voraussetzungen die Wahl haben, sich von der Swissair oder der Jet Aviation abfertigen zu lassen, oder sogar das Recht auf Eigenabfertigung haben. Vorgesehen ist die Einrichtung eines sogenannten Bahnhof-Check-in in einem unterirdischen Ergänzungsbau zum Flughafenbahnhof. Bereits dort werden Passagiere, die mit der Bahn anreisen, für ihren Flug das Gepäck aufgeben und die Einsteigekarte beziehen können. Mit dieser Anlage wird nicht nur die Abfertigungskapazität für die Passagiere erhöht, sondern auch eine weitere Voraussetzung geschaffen, dass noch mehr Fluggäste vom und zum Flughafen das öffentliche Verkehrsmittel benutzen. Das Bahnhof-Check-in wird also dazu beitragen, dass die vom Individualverkehr verursachten Emissionen trotz deutlichem Passagierzuwachs abnehmen.

Die Planungsgrundlagen für die dringenden Erweiterungen sind zusammengestellt und teilweise durch erste Studien ergänzt; Vorprojekte bestehen noch nicht. Für deren Ausarbeitung muss der notwendige Kredit noch bewilligt werden. Nach Abschluss dieser in nächster Zeit einzuleitenden Planungs- und Projektierungsarbeiten wird dem Kantonsrat und dem Volk eine Ausbauvorlage unterbreitet. Der genaue Umfang und die damit verbundenen Investitionen des Kantons lassen sich heute noch nicht zuverlässig angeben. Entsprechend den zu lösenden Aufgaben dürfte es sich jedoch um einen Betrag von mehreren hundert Millionen Franken handeln. Diese Aufwendungen werden wie immer auf die Flughafenbenutzer überwält.

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

Zürich, den 15. Dezember 1993

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:
Roggwiller