



Kantonale Volksabstimmung

25. Juni 1995

1. Energiegesetz (Änderung)
2. Einführungsgesetz zum Opferhilfegesetz
3. Unterrichtsgesetz (Änderung)
4. Einführungsgesetz zur Bundesgesetzgebung über die Kranken- und Unfallversicherung (Aufhebung)
5. Beschluss des Kantonsrates über die Leistung eines Beitrages an die Stadt Zürich zur Abgeltung zentralörtlicher Polizeiaufgaben
6. Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung eines Kredites für die Ausführung der 5. Bauetappe am Flughafen Zürich
7. Einzelinitiative Mauro Trombetta, Uetikon a. S., betreffend Schaffung einer Schiffssteuer

Mitbürgerinnen und Mitbürger!

Gemäss Beschlüssen des Kantonsrates vom 21. November 1994, 6. Februar, 27. Februar, 13. März und 20. März 1995 unterbreiten wir Ihnen die nebenstehend aufgeführten Vorlagen zur Abstimmung.

Zürich, den 29. März 1995

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin: Lang

Der Staatssekretär: Roggwiler

I. Änderung des Energiegesetzes: Sparsamerer Umgang mit Energie

Das Energiegesetz vom Juni 1983 ist in einigen wesentlichen Punkten von der Technik überholt worden. Zudem erfordert das Ziel, den CO₂-Ausstoss zu verringern, einen bewussteren, rationelleren Umgang mit fossiler Energie. Mit der Revision des Energiegesetzes soll erreicht werden, dass

- ohnehin vorhandene Abwärme aus der Kehrlichtverbrennung, aus der Abwasserreinigung und aus Lüftungsanlagen vermehrt genutzt wird;
- Neubauten künftig noch weniger Energie verbrauchen;
- grosse Betriebe in eigener Verantwortung vorgegebene Energiesparziele möglichst wirtschaftlich erreichen können;
- die Wärme statt mit Öl und Gas vermehrt mit einheimischem Brennholz in modernen Schnitzelfeuerungen erzeugt wird;
- beim Heizen jeder nur das bezahlt, was er verbraucht.

Mit diesen Massnahmen lässt sich durch erprobte Techniken und mit verhältnismässigem Aufwand ein grosser Nutzen erzielen.

Damit weniger Kohlendioxid (CO₂) aus der Verbrennung von Erdöl und Erdgas in die Atmosphäre entweicht, ist Energie rationeller zu nutzen und Abwärme als Energiequelle auszuschöpfen. Ebenso sollen erneuerbare Energien wie Holz, Umgebungswärme und Sonnenenergie vermehrt



Kredit für die Ausführung der 5. Bauetappe am Flughafen Zürich

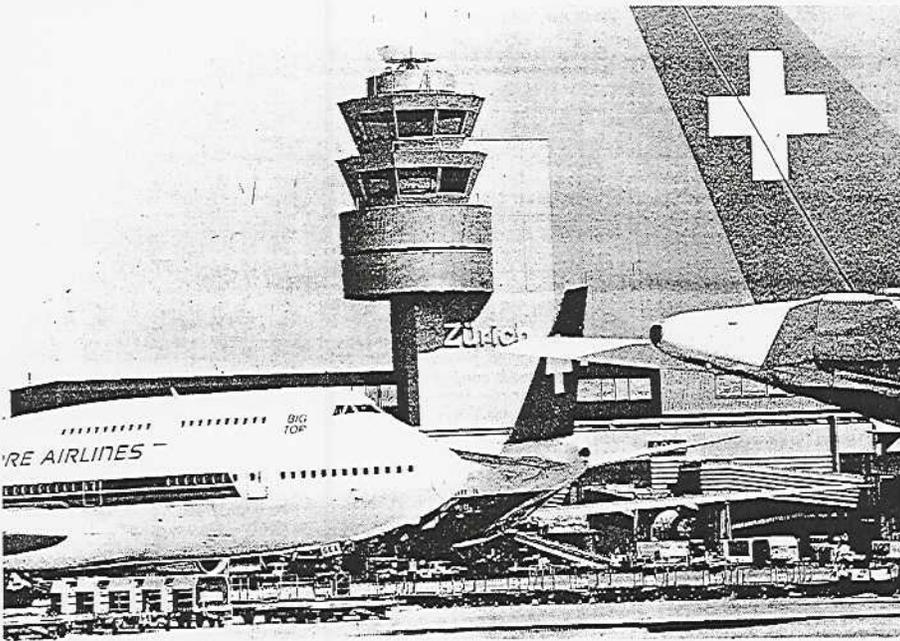
Kantonsrat und Regierungsrat beantragen den Stimmberechtigten, für den Ausbau des Flughafens Zürich einen Kredit von 873 Millionen Franken zu bewilligen.

Der Flughafen Zürich ist als Arbeit- und Auftraggeber für den Kanton Zürich und weite Teile der Schweiz von herausragender volkswirtschaftlicher Bedeutung. Darüber hinaus ist er finanziell selbsttragend und hat bis heute Ertragsüberschüsse von mehr als 74 Millionen Franken in die Staatskasse abgeliefert. Unser Luftverkehrszentrum ist Garant für Zehntausende von Arbeitsplätzen, rund 90 000 Personen sind von ihm abhängig, und es löst jedes Jahr einen Umsatz von mehr als 3 Milliarden Franken aus. Hauptbenützerin wie auch bedeutendste Arbeit- und Auftraggeberin am Flughafen Zürich ist die Swissair, die hier ihre Heimatbasis hat.

Die Kapazitätsgrenzen verschiedener wichtiger Anlageteile des Flughafens sind heute erreicht oder gar überschritten; ein geordneter Flughafenbetrieb, wie ihn die Konzession des Bundes verlangt, kann zu den Spitzenzeiten nicht mehr gewährleistet werden. Da der Luftverkehr auch in den kommenden Jahren anwachsen wird, muss die Flughafeninfrastruktur im Rahmen einer 5. Bauetappe dringend erweitert werden. Wichtigste Objekte dieses Ausbaus sind ein neues Fingerdock mit den notwendigen Flugzeugstandplätzen, ein Bahnhöfterminal mit Abfertigungsschaltern für die Passagiere, Rollwege mit Überholspuren für Flugzeuge sowie eine Erweiterung der Frachtanlagen. Die Realisierung der 5. Bauetappe geht jedoch nicht zu Lasten der Umwelt: Verschiedene Massnahmen stellen sicher, dass sowohl die vom Flughafen verursachte Luftverschmutzung als auch die Fluglärmbelastung nicht weiter zunehmen, teilweise sogar leicht abnehmen werden.

Die Finanzierung des Kantonsanteils von 873 Millionen Franken ist sichergestellt: Unser Luftverkehrszentrum ist selbsttragend, d.h., es überwälzt alle ihm erwachsenden Kosten auf seine Benützer (vorab auf die Luftverkehrsgesellschaften). Der Flughafen wird sich die Mittel für die ihm obliegenden Investitionen beim Kanton borgen, diesen Betrag jedoch marktüblich verzinsen und amortisieren. Der Flughafen Zürich wird die Steuerzahlerin und den Steuerzahler grundsätzlich also auch nach Realisierung der 5. Bauetappe nicht belasten, sondern vielmehr wieder Ertragsüberschüsse in die Staatskasse abliefern.

Kantonsrat und Regierungsrat empfehlen den Stimmberechtigten die Vorlage zur Annahme.



Das Schweizer Tor zur Welt ist eng geworden.

Beleuchtender Bericht

(Verfasst vom Regierungsrat)

Der Flughafen Zürich als Arbeit- und Auftraggeber

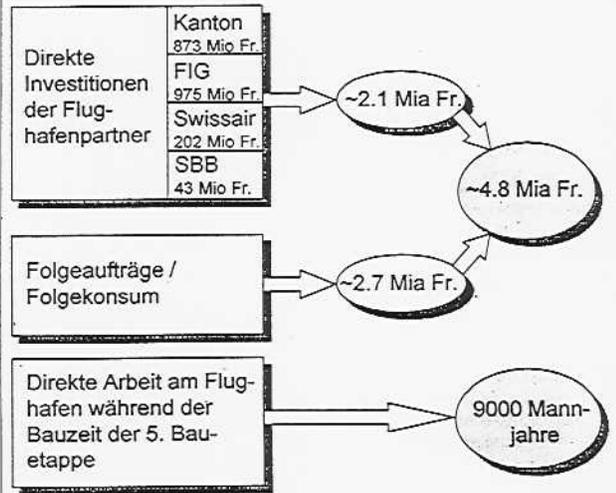
Wie jeder grössere Flughafen ist auch der Flughafen Zürich ein Wirtschaftsmagnet. Er verleiht unserer Region und weiten Teilen der Schweiz bedeutende Wachstumsimpulse. Von

herausragender Bedeutung sind vor allem die an den Flughafenbetrieb gebundenen Arbeitsplätze und die von hier ausgehenden Aufträge. Die volkswirtschaftliche Bedeutung unseres Luftverkehrszentrums schlägt sich in folgenden, von der Hochschule St. Gallen erhobenen und für 1993 aufdatierten Zahlen nieder:

- mehr als 16 000 vollbeschäftigte Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sowie etwa 3800 Teilzeitangestellte finden ihr Auskommen am Flughafen;
- bedeutendste Arbeitgeberin ist die Swissair mit mehr als 10 000 Angestellten;

Der wirtschaftliche Nutzen der 5. Bauetappe

während der Bauzeit:



nach Inbetriebnahme:



- indirekt vom Flughafen abhängig sind weitere rund 29 000 Arbeitsplätze, so dass fast 48 000 Werkstätige ihr Einkommen direkt oder indirekt dem Betrieb des Flughafens Zürich verdanken;
 - berücksichtigt man deren Familienangehörige, so sind rund 90 000 Personen vom Flughafen abhängig; dies entspricht etwa 7,7% der Zürcher Wohnbevölkerung;
 - am Flughafen Zürich wurde 1993 von allen Arbeitgebern zusammen eine Lohnsumme von rund 1,8 Milliarden Franken ausbezahlt; davon blieb, entsprechend dem Anteil der hier wohnhaften Angestellten, etwa 1 Milliarde Franken im Kanton Zürich.
- Besonders befruchtend wird sich die 5. Bauetappe auf die Wirtschaft auswirken, wie die entsprechende Grafik zeigt.

füllte Abflughallen und extrem lange Warteschlangen vor den Check-in-Schaltern.

Die einzelnen Objekte der 5. Bauetappe

Rollwege

Das heutige Pistenystem bleibt auch im Rahmen der 5. Bauetappe unverändert. Um die Leistungsfähigkeit der Pisten jedoch besser nutzen zu können, sind zusätzliche Rollwege und Bereitstellungsflächen nötig, auf denen die Flugzeuge Überholmanöver durchführen können. Dies bringt unter wirtschaftlichen, aber auch unter umweltpolitischen Gesichtspunkten Vorteile: Durch einen optimierten Rollverkehr werden sowohl Verspätungen als auch die unnötige Belastung der Luft durch Schadstoffe aus laufenden Flugzeugtriebwerken weitgehend vermieden. In der Nähe der Startschwellen sollen Bereitstellungsflächen geschaffen werden, die mit Sammelrinnen und Auffangbecken ausgerüstet sind und zur Winterzeit für die Flugzeugenteisung genutzt werden können. Die dabei anfallende Flüssigkeit wird in Schiffecken gereinigt (siehe Ver- und Entsorgung).

Nach Realisierung der 5. Bauetappe werden am Flughafen Zürich etwa 220 000 Bewegungen des Linien- und Charterverkehrs sowie etwa 35 000 Bewegungen des Geschäfts- und Privatluftverkehrs bewältigt werden. Das relativ geringe Wachstum der Flugbewegungen ist darauf zurückzuführen, dass der erwartete Mehrverkehr auch in Zukunft vor allem mit grösseren Flugzeugen abgewickelt und somit die Zahl der Passagiere in höherem Masse zunehmen wird (von heute rund 14,5 auf etwa 20 Millionen pro Jahr).

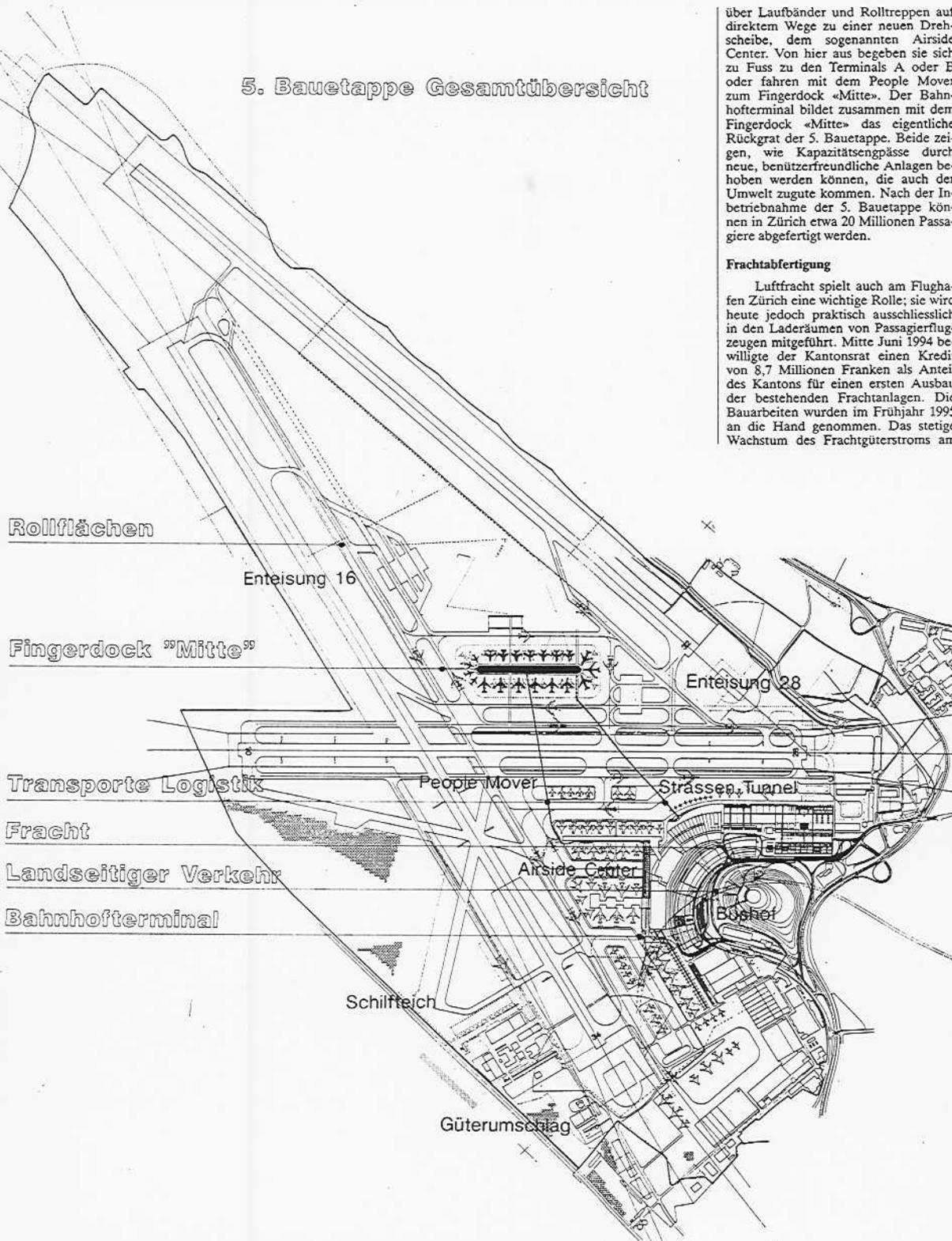
Flugzeugabfertigung

Sehr einschneidend für den Flughafenbetrieb wirkt sich der Umstand aus, dass die Zahl der Flugzeugabstellplätze bereits heute viel zu knapp ist. Zwischen den Pisten, im sogenannten Bereich «Mitte», soll deshalb eine rund 250 000 m² grosse Fläche für Flugzeugstandplätze mit einem Fingerdock erstellt werden. Hier finden je nach Grösse zwischen 18 und 27 Flugzeuge Platz. Die Abmessungen der meisten Standplätze sind auf die Grösse der heute und in den nächsten zehn Jahren verkehrenden Flugzeuge ausgerichtet. Einzelne Felder würden auch die Aufstellung von noch grösseren Maschinen

Kapazitätsgrenzen behindern den Luftverkehr

1994 wurden in Zürich rund 242 000 Flugbewegungen (Starts bzw. Landungen) bewältigt (204 000 Bewegungen des Linien- und Charterverkehrs, 38 000 Bewegungen des Geschäfts- und Privatluftverkehrs) und 14,5 Millionen Passagiere sowie 416 000 Tonnen Fracht abgefertigt. Dem Flughafenhalter bereitet es immer grössere Mühe, den wachsenden Verkehr mit der bestehenden Infrastruktur ordnungsgemäss abzuwickeln. Einzelne Teilsysteme sind zeitweise bis an die Grenzen ihrer Kapazität, teilweise sogar darüber hinaus, beansprucht. Die Flugzeugstandplätze sind während den täglichen Spitzenzeiten allesamt belegt. Als äusserst erschwerend wirkt sich auch der Umstand aus, dass auf dem Flughafen Zürich keine Überholspuren vorhanden sind, die es erlauben würden, die Reihenfolge der zum Start rollenden Flugzeuge kurzfristig zu ändern. Die akute Standplatzknappheit und das Fehlen von Überholspuren haben immer wieder Verspätungen zur Folge und wirken sich darüber hinaus auch negativ auf die Umwelt aus. Der Mangel an Check-in-Schaltern führt dazu, dass zu den Hauptreisezeiten die beiden Terminals dem Ansturm von mehr als 4 000 abfliegenden Passagieren pro Stunde nicht mehr gewachsen sind. Folge davon sind zeitweise völlig über-

5. Bauetappe Gesamtübersicht

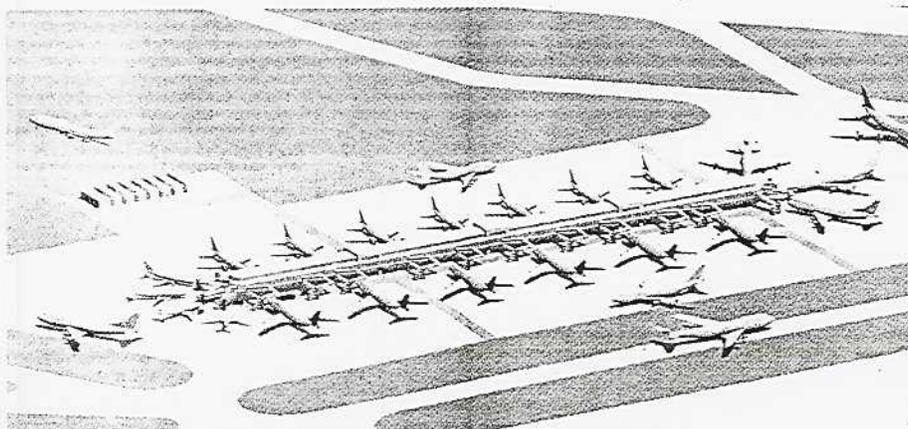


Die einzelnen Objekte der 5. Bauetappe auf einen Blick. Die verschiedenen Anlagenteile ergänzen sich zu einer Einheit.

künftiger Generationen erlauben. Unter der Westpiste hindurchführende Tunnels für den Gütertransport und eine unterirdische Bahn für die Passagiere, ein sogenannter People Mover, verbinden die neue Zone «Mitte» mit den bestehenden Terminals.

Passagierabfertigung

Die dringenden notwendigen zusätzlichen Abfertigungsschalter für die Passagiere sollen im Bereich des Flughafenbahnhofs mit dem Bau eines eigentlichen Bahnhofsterminals geschaffen werden. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass bereits heute rund ein Drittel der Fluggäste für die An- oder Weiterreise die Bahn benutzt, andererseits wird eine wichtige Voraussetzung dafür geschaffen, dass dieser Anteil auch in Zukunft weiter zunimmt. Im neuen, grossräumigen Bahnhofsterminal direkt über den Gleisen geben die Reisenden an ca. 60 Check-in-Schaltern ihr Gepäck auf, erhalten die Einstiegskarte und gelangen



Bereits heute ist die Zahl der Flugzeugabstellplätze viel zu knapp. Das neue Fingerdock «Mitte» schafft Raum für je nach Grösse 18 bis 27 Flugzeuge.

über Laufbänder und Rolltreppen auf direktem Wege zu einer neuen Drehscheibe, dem sogenannten Airside Center. Von hier aus begeben sie sich zu Fuss zu den Terminals A oder B oder fahren mit dem People Mover zum Fingerdock «Mitte». Der Bahnhofsterminal bildet zusammen mit dem Fingerdock «Mitte» das eigentliche Rückgrat der 5. Bauetappe. Beide zeigen, wie Kapazitätsengpässe durch neue, benutzerfreundliche Anlagen behoben werden können, die auch der Umwelt zugute kommen. Nach der Inbetriebnahme der 5. Bauetappe können in Zürich etwa 20 Millionen Passagiere abgefertigt werden.

Frachtabfertigung

Luftfracht spielt auch am Flughafen Zürich eine wichtige Rolle; sie wird heute jedoch praktisch ausschliesslich in den Laderäumen von Passagierflugzeugen mitgeführt. Mitte Juni 1994 bewilligte der Kantonsrat einen Kredit von 8,7 Millionen Franken als Anteil des Kantons für einen ersten Ausbau der bestehenden Frachtanlagen. Die Bauarbeiten wurden im Frühjahr 1995 an die Hand genommen. Das stetige Wachstum des Frachtgüterstroms am

Flughafen Zürich lässt jedoch schon heute klar erkennen, dass ein weiterer Ausbauschritt unumgänglich ist. Hauptbestandteil dieser Erweiterung ist ein Importzentrum, wo die für den Raum Zürich und in die übrige Schweiz bestimmten Waren zolltechnisch bearbeitet und ausgeliefert werden. In dieses neue Importzentrum integriert ist auch ein Lastwagenterminal für den sogenannten Luftfracht-Ersatzverkehr (LEV; darunter versteht man Güter, die zwar als Luftfracht deklariert, jedoch per Camion vom Ausland her auf der Strasse zum Flughafen Zürich transportiert werden). Damit der LEV von der Strasse auf die Schiene verlagert werden kann, soll auf dem Gebiet der Gemeinde Rümlang, an der Bahnlinie Zürich-Schaffhausen, für den kombinierten Güterverkehr ein Umschlagszentrum gebaut werden, an dem sich auch der Flughafen beteiligen wird. Im Rahmen der 5. Bauetappe ist deshalb ein den mutmasslichen Bedürfnissen des Flughafens entsprechender Kostenanteil vorgesehen. Der im Rahmen der 5. Bauetappe vorgesehene Ausbau der Frachtanlagen wird es ermöglichen, in Zukunft rund 650 000 Tonnen Fracht (inklusive LEV) abzufertigen.

Landseitiger Verkehr

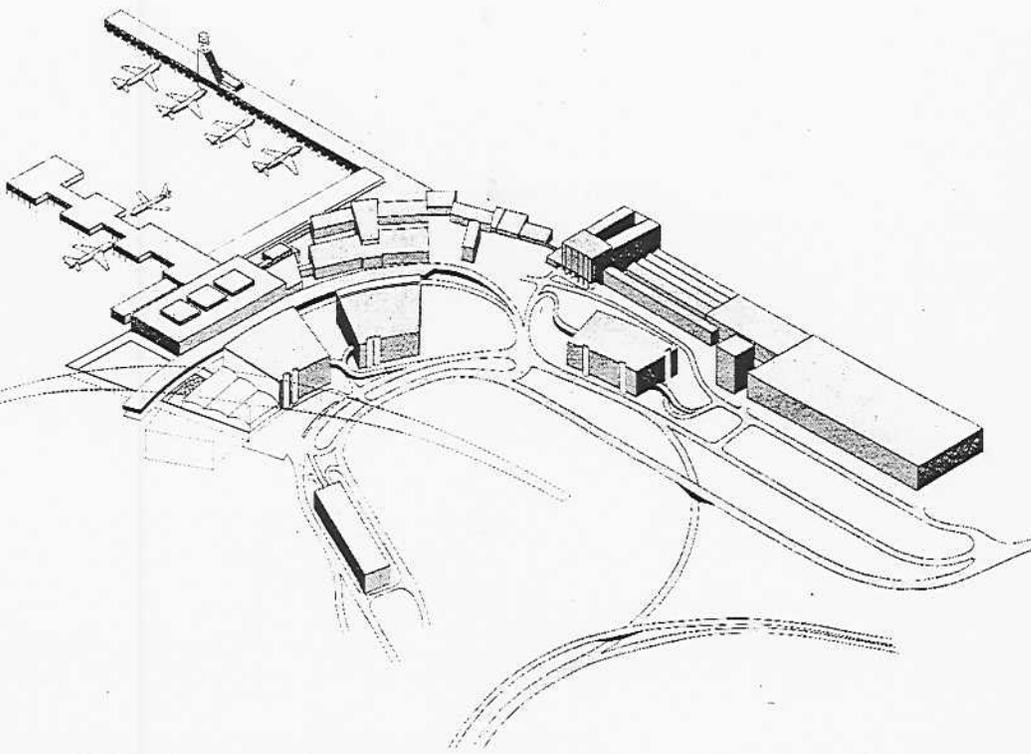
Erklärtes Ziel der Flughafenpartner ist es, optimale Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass der Anteil der Passagiere, die mit den öffentlichen Verkehrsmitteln (insbesondere mit der Bahn) zum Flughafen gelangen bzw. von hier aus weiterreisen, weiterhin zunimmt. In Ergänzung zum Bahnhofsterminal wird die zentrale Bushaltestelle vor dem Parkhaus B erweitert und eine Ebene tiefer angeordnet, damit die zahlreichen Umsteiger eine bessere Verbindung zur Bahn erhalten. Trotz der grossen Investitionen für den öffentlichen Verkehr wird es jedoch unumgänglich sein, zusätzliche Parkplätze zu schaffen. Dies deshalb, weil einerseits die Zahl der Passagiere weiter wachsen wird und andererseits gerade am Flughafen viele Angestellte im Schichtbetrieb arbeiten, die auch in Zukunft auf ihr individuelles Verkehrsmittel angewiesen sein werden. Durch die Aufstockung des Parkhauses F und den Neubau eines Parkhauses C können insgesamt rund 2200 zusätzliche Parkplätze geschaffen werden. Damit die bestehenden und im Rahmen der 5. Bauetappe neu zu erstellenden Bauten zweckmässig erschlossen werden können, ist eine Anpassung des Strassensystems unumgänglich. Im westlichen Flughafenareal muss darüber hinaus eine neue, für alle Fahrzeugkategorien taugliche Zufahrt von der Flughafenstrasse über die Glatz zum Werkhof gebaut werden (Zufahrt West).

Autobahnzusammenschluss

Anfang September 1991 bewilligten die Stimmberechtigten einen Kredit von 54,4 Millionen Franken für den Bau des Autobahnzusammenschlusses Lindengarten bis Römerhof und des Halban schlusses Flughafen in Kloten. Die Umweltverträglichkeitsprüfung hierfür liegt vor, so dass nun die Detailprojektierung vorangetrieben und das Bau- und Finanzierungsprogramm im einzelnen erstellt werden können. Ab Mitte 1995 sollen – wie im Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 1995 bis 1997 vorgesehen – die ersten Vorarbeiten in Angriff genommen werden. Die Inbetriebnahme des Autobahnzusammenschlusses wird um die Jahrtausendwende erfolgen, d.h. mit der Fertigstellung des Fingerdocks «Mitte» zusammenfallen. Ziffer III der Kreditvorlage stellt diese Abhängigkeit verbindlich sicher.

Ver- und Entsorgung

Die Versorgung der Zone «Mitte» mit Wasser, Wärme und Strom sowie die Abführung des Schmutzwassers machen neue Leitungen notwendig, die in teilweise begehbare Kanäle verlegt werden. Eine besondere Aufgabe stellt die Behandlung der Winterabwässer dar, die bei der Enteisung von Pisten, Rollwegen und Flugzeugen anfallen. Diese Abwässer sollen in Zukunft in grosse Schilfteiche geleitet werden, wo die im Wurzelbereich vorhandenen Mikroorganismen die Schadstoffe auf natürliche Weise abbauen. Die vorgesehene Erweiterung der Flughafeninfrastruktur führt notgedrungen dazu, dass auch mehr Unterhaltsarbeiten geleistet werden müssen, so dass auch der Werkhof des Flughafens ausgebaut werden muss.



Mit dem Bahnhofterminal mit rund 60 Check-in-Schaltern wird der Zug zum Flug massiv gefördert.

Wer bezahlt?

Die Kosten und Kostenträger der 5. Bauetappe

Am Flughafen Zürich gilt der folgende, vereinfachte dargestellte Kostenteiler: Der Kanton als Flughafenhalter und Grundeigentümer erstellt und finanziert die Tiefbauten (Pisten, Rollwege, Vorfeld), die Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG) errichtet die Hochbauten (Terminals, Frachtanlagen, Parkhäuser, Bürogebäude), und die Swissair investiert für Betriebseinrichtungen, die sie als Abfertigungsbeauftragte des Kantons braucht (Gepäcksortieranlage, Lager- und Transportsysteme in den Frachtanlagen).

Dem Flughafen werden sämtliche Kosten zugeordnet, die sich aus seinem Bestand und Betrieb ergeben. Hierzu gehören insbesondere auch die Amortisation und Verzinsung des benötigten Kapitals. Dies gilt auch für die 5. Bauetappe: Der Flughafen wird sich den ihn treffenden Anteil an den Investitionskosten beim Kanton wie bei einer Bank borgen, er wird diesen Betrag jedoch marktüblich verzinsen und amortisieren. Die Mittel hierfür stammen aus den Flugverkehrsgebühren (vor allem gewichts- und lärmabhängige Landetaxen, Passagier- und Frachtgebühren) sowie aus den Miet- und Baurechtszinsen und den Konzessionsabgaben. Der Flughafen überwälzt also sämtliche ihn treffenden Kosten auf die Flughafenbenutzer. Er ist deshalb finanziell selbsttragend und belastet die Steuerzahlerin und den Steuerzahler im Kanton nicht, im Gegenteil: Der Kanton hat dem Flughafen bis heute insgesamt rund 784 Millionen Franken zur Verfügung gestellt. Davon sind 526 Millionen in Form von Amortisationen, über 320 Millionen an Zinsen und mehr als 74 Millionen Franken an Gewinn, insgesamt also über 920 Millionen Franken, an den Staat zurückgeflossen.

Der Flughafen hat nebst den direkten Investitionen für die 5. Bauetappe auch die dadurch hervorgerufenen jährlich wiederkehrenden Folgekosten in der Höhe von rund 200 Millionen Franken zu tragen (Kapitalfolgekosten, zusätzliche Mietzinse, erhöhter Personal-, Betriebs- und Sachaufwand). Diese Folgekosten werden selbstverständlich auch auf die Flughafenbenutzer überwälzt.

Die finanziellen Auswirkungen der 5. Bauetappe auf die Flughafenrechnung

Die bevorstehenden, im Rahmen der 5. Bauetappe vom Flughafenhalter zu tätigen Investitionen werden sich

Die Kosten und Kostenträger der 5. Bauetappe im Überblick

Objekte/ Kosten (in Mio. Franken)/ Kostenträger	Kanton	FIG	Swissair	SBB	Total
Rollwegflächen					
Rollwege	246				246
Schilffläche und objektübergreifende Anlagen	136				136
Zone "Mitte"					
Dock		186	70		256
Vorfeld	148	11			159
Transporte u. Logistik					
Verbindungsbahn (People Mover)		170			170
Strassen- und Medientunnel	141				141
Gepäck-, Catering- und Frachttransport	23		98		121
Bahnhofterminal					
Bahnhof- u. Check-in-Halle		126*	3	25*	154
Plaza, Anschluss Busbahnhof und Parkhaus C		102			102
Airside Center (Station People Mover und Ankunftshalle)		124	1		125
Perronhalle Untergeschoss				18	18
Landseitiger Verkehrsanschluss	106	20			126
Fracht (inkl. Anteil des Kantons am Güterumschlagszentrum Rümliang)	19	151	19		189
Diverses ("Zufahrt West", Werkhoferweiterung, Verlegung VOR)	35				35
Zuschläge, inkl. Bauzinsen	19	85	11		115
Total Investitionskosten	873	976	202	43	2093

* Der Kostenteiler zwischen FIG und SBB ist noch Gegenstand von Verhandlungen.

erst gegen die Jahrtausendwende finanziell auf die Flughafenrechnung auswirken. Bis dahin wird sich der positive Rechnungssaldo voraussichtlich weiter erhöhen. Ist der Flughafen aber auch nach der Realisierung der 5. Bauetappe noch selbsttragend? Damit dies beurteilt werden konnte, wurde für die Zeit nach Inbetriebnahme des Ausbaus eine umfassende Analyse erstellt, die sämtliche Faktoren enthält, welche die Flughafenrechnung beeinflussen. In diese Finanzprognose miteinbezogen wurden auch die Mehreinnahmen, die infolge des prognostizierten Verkehrswachstums zu erwarten sind, sowie die in den kommenden Jahren notwendigen Massnahmen zur Ertragssteigerung wie z. B. die schrittweise Erhöhung der verschiedenen Flughafengebühren. Die

Prognose zeigt, dass eine gewisse Periode mit negativen Jahresergebnissen nicht zu vermeiden sein wird. Die zu erwartende Defizitphase ist jedoch nicht strukturell bedingt, sondern eine natürliche Folge des bevorstehenden Investitionsschubes und somit nur vorübergehender Natur. Mit zunehmender Auslastung der Flughafenanlagen wird wieder eine anhaltende Phase mit Ertragsüberschüssen einkehren.

Die Investitionen, die der Kanton im Rahmen der 5. Bauetappe tätigt, können finanziell bewältigt werden. Der Flughafen wird auch weiterhin selbsttragend sein. Er wird die Steuerzahlerin und den Steuerzahler im Kanton nicht belasten und auch wieder Ertragsüberschüsse in die Staatskasse abliefern.

sprechender Massnahmen in Zukunft zum Teil deutlich verringert werden können; mit Bezug auf die Stickoxid wird dies zwar nicht sofort, sondern erst ab dem Jahr 2000 der Fall sein.

Um welche Massnahmen handelt es sich nun konkret? Die meisten Schadstoffe stammen vom Flugbetrieb. Da Flugzeuge neuerer Bauart jedoch deutlich weniger HC-Emissionen ausstossen als ältere, und da auf dem Flughafen Zürich schon heute mehr moderne Flugzeugtypen verkehren als auf den anderen interkontinentalen Flughäfen Europas, werden sich die Kohlenwasserstoff-Emissionen in Zukunft weiter reduzieren (siehe Grafik «Schadstoffbelastung durch den Flughafen»). Es geht deshalb vor allem darum, den Ausstoss von Stickoxid zu begrenzen. Heute sind Flugzeugtriebwerke auf dem Markt, die sehr viel weniger NO_x ausstossen als herkömmliche Aggregate. Die Swissair hat sich für solche Triebwerke entschieden und ihre neue Kurz- und Mittelstreckenflotte von insgesamt 29 Airbusen der Typen A319, A320 und A321 mit diesen sogenannten Low-NO_x-Triebwerken ausgerüstet, die gegenüber ihren Vorgängermodellen nicht nur rund 25% weniger Treibstoff verbrauchen, sondern vor allem ca. 40% weniger Stickoxid ausstossen. Mit dieser Entwicklung allein gibt sich der Flughafen jedoch nicht zufrieden. Angestrebt wird vielmehr, das möglichst viele Airlines den Flughafen Zürich mit Flugzeugen anfliegen, die mit solchen schadstoffarmen Triebwerken ausgerüstet sind. Der Regierungsrat hat deshalb dem Bund beantragt die notwendigen Rechtsgrundlagen zu schaffen, damit eine Lenkungsabgabe auf NO_x- und HC-Emissionen aus den Flugzeugtriebwerken erhoben werden kann. Sinn und Zweck dieser Abgabe ist es, Geld von denjenigen Luftverkehrsgesellschaften einzukassieren, welche im Verkehr nach Zürich Flugzeuge mit stark emittierenden Triebwerken einsetzen. Diese Mittel sollen gleichsam als Prämie, an jene Gesellschaften verteilt werden, deren Maschinen mit emissionsarmen Aggregaten ausgerüstet sind (Bonus-/Malus-System). Damit wird ein marktwirtschaftlicher Anreiz geschaffen, emissionsärmere Flugzeuge einzusetzen. Zusätzlich zu dieser Emissionsabgabe wird der Regierungsrat bis etwa Mitte 1997 auch eine emissionsabhängige Landgebühr einführen; sie ist, anders als die Abgabe, kein Lenkungsinstrument, sondern ein Entgelt für die Aufwendungen des Flughafenhalters im Kampf gegen die Luftverschmutzung.

Wenn die hier aufgezeigten Massnahmen sowie eine Reihe von weiteren Vorkehrungen realisiert werden, wird die vom Flughafen als Gesamtsystem verursachte Luftbelastung mit den kritischen Stickoxid- und Kohlenwasserstoff-Emissionen bis etwa im Jahr 2010 insgesamt abnehmen.

Reduktion des Fluglärms

Die Umweltbilanz kommt zum Schluss, dass sich die Fluglärmbelastung auch bei einer weiteren Zunahme der Flugbewegungen auf dem heutigen Niveau halten wird. Dies hängt vor allem damit zusammen, dass in Zukunft noch mehr lärmgünstige Flugzeuge im Verkehr von und nach Zürich eingesetzt werden, als dies bereits heute der Fall ist. So werden zum Beispiel die seit Januar 1995 schrittweise in Betrieb gelangenden Swissair-Flugzeuge der Typen Airbus A319, A320 und A321 nur noch etwa halb so laut sein wie ihr Vorgängermodell, die MD-81. Der Flughafenhalter ergreift wo immer möglich Massnahmen, damit die Fluglärmbelastung in der Umgebung des Flughafens so gering wie möglich gehalten werden kann. So trat z. B. am 1. November 1993 das revidierte Lärmgebührenmodell für Jetflugzeuge in Kraft, das auf erhöhten Gebührenansätzen und auf neuen, strengeren Lärmklassen beruht. Besondere Beachtung schenkt der Flughafenhalter den Bewegungen zur Nachtzeit (22.00 und 06.00 Uhr). Nachdem diese zwischen 1992 und 1993 um 10% abgenommen hatten, pendelten sie sich 1994 wieder auf dem Stand von 1992 ein. Abgenommen haben demgegenüber die Starts und Landungen zu den eigentlichen Sperrzeiten, und zwar von 114 im Jahre 1993 auf 101 im Vorjahr; mehr als 50% dieser Bewegungen gingen indessen auf das Konto der Ambulanz- und Rettungsflüge. Verglichen mit anderen europäischen interkontinentalen Flughäfen verkehrt auf dem Flughafen Zürich ein überdurchschnittlich hoher Anteil an besonders lärmintensiven

Der Flughafen und die Umwelt

Luftreinhaltung

Die Grafik «Schadstoffbelastung durch den Flughafen» zeigt, wie sich die vom Zürcher Luftverkehrszentrum gesamtthaft verursachten, für die Ozonbildung (Sommermog) mitverantwortlichen Stickoxide (NO_x) und Kohlenwasserstoffe (HC) zwischen 1989 und etwa dem Jahr 2010 entwickeln würden, falls keine bzw. wenn die vorgesehenen Massnahmen zur Reduktion dieser Emissionen ergriffen werden.

Aus der Grafik geht hervor, dass die vom Flughafen gesamtthaft verursachten Stickoxid- und Kohlenwasserstoff-Emissionen bei Realisierung ent-

Die finanziellen Auswirkungen der 5. Bauetappe

Jahr	1996	1998	2000	2002	2004	2006	2008
Betriebsergebnisse	8.9	0.0	-1.1	-33.3	-3.9	8.3	8.9
kumulierte Ertragsüberschüsse	82.1	87.7	85.5	48.1	29.1	45.2	62.9

gen, sogenannten Kapitel-III-Flugzeugen. Dieser Anteil wird in Zürich weiterhin zunehmen, tritt doch voraussichtlich ab Ende Juni 1995 für die lauten, sogenannten Kapitel-II-Flugzeuge auf dem Flughafen Zürich ein Startverbot zwischen 19.00 und 09.00 Uhr in Kraft.

Die vom Bund festzulegenden Belastungsgrenzwerte für den Lärm der Landesflughäfen werden voraussichtlich bis etwa Ende 1997 vorliegen. Ziffer IV der Kreditvorlage stellt verbindlich sicher, dass das Fingerdock «Mitte» erst dann in Betrieb genommen werden darf, wenn die Belastungsgrenzwerte für den Lärm der Landesflughäfen festgelegt und die emissionsabhängigen Landegebühren eingeführt sind.

Mit der Einführung der emissionsabhängigen Landegebühren, der Festlegung der Belastungsgrenzwerte und dem Bau des Autobahnzusammenschlusses in Kloten werden drei Forderungen erfüllt, die auch der Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich im Zusammenhang mit der Realisierung der 5. Bauetappe erhoben hat.

Der Umweltverträglichkeitsbericht zur 5. Bauetappe

Bevor die 5. Bauetappe ausgeführt werden kann, muss der Bund die dem Kanton erteilte Baukonzession entsprechend ändern. Auf diesen Zeitpunkt hin müssen auch die Auswirkungen, welche dieses Ausbauprojekt auf die verschiedenen Umweltbereiche haben wird, in einem sogenannten Umweltverträglichkeitsbericht aufgezeigt werden. Der Umweltverträglichkeitsbericht wird sodann von den Bundesbehörden einer genauen Prüfung unterzogen.

Eine der massgeblichen Grundlagen für die Beurteilung der Auswirkungen der 5. Bauetappe auf die Umwelt ist die erwartete Zahl der Starts und Landungen pro Jahr, welche durch diesen Ausbau abgedeckt werden soll. Die Luftverkehrsprognose des Flughafens

geht davon aus, dass etwa im Jahr 2002, im Zeitpunkt der Inbetriebnahme der 5. Bauetappe also, rund 220 000 Bewegungen des Linien- und Charterverkehrs zu verzeichnen sein werden. Diese Prognose ist, wie alle Prognosen, mit einer gewissen Unsicherheit behaftet. Demgegenüber sind die Feststellungen, welche im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung getroffen werden und massgeblich auf den erwarteten Bewe-

gungszahlen basieren, verbindlich. Damit der Umweltverträglichkeitsbericht auf einem sicheren Fundament steht, wird die Messlatte mit Bezug auf die Flugbewegungen sehr hoch angesetzt, d.h. es wird im Rahmen dieses Berichts von 240 000 Flugbewegungen des Linien- und Charterverkehrs und 35 000 Bewegungen des Privatluftverkehrs pro Jahr ausgegangen.

Standpunkt der Minderheit

Eine Minderheit des Kantonsrats hat sich grundsätzlich gegen die Realisierung der 5. Bauetappe ausgesprochen bzw. eine Etappierung des Flughafenausbaus verlangt und diese an eine ganze Reihe von weiteren Bedingungen geknüpft. Diese können aber vom Flughafenhalter allein nicht erfüllt werden, weil sie nicht in dessen Kompetenz fallen. Zudem lässt sich der

Zeitraum für deren Erfüllung nur schwer abschätzen, so dass eine Zustimmung zu diesen Anträgen einer indirekten Ablehnung oder zumindest einer wesentlichen Verzögerung der 5. Bauetappe gleichkommen würde. Die Minderheit will z.B., dass das Parkhaus C erst dann gebaut wird, wenn der sogenannte Mittelverteiler Glattal fertiggestellt ist. Hierbei handelt es sich um ein neues Verkehrssystem, welches erst in den kommenden Jahren gebaut werden soll und der besseren Erschliessung des mittleren Glattals dient. Die Trassen für den Mittelverteiler sind im kantonalen Gesamtplan verankert, und gegenwärtig wird das Transportsystem evaluiert. Eine Trägerschaft für die Realisierung dieses regionalen Verkehrsmittels besteht heute noch nicht. Auch die Frachtanlagen sollen gemäss dieser Minderheit erst dann ausgebaut werden, wenn das Güterumschlagszentrum in Rümlang, mit dessen Hilfe der Luftfracht-Ersatzverkehr von der Strasse auf die Schiene verlagert werden soll, projektiert und rechtskräftig beschlossen ist. Auch für dieses Projekt besteht zur Zeit noch keine Trägerschaft. Im übrigen wird verlangt, dass die Ausführung der 5. Bauetappe auf die Etappierung von Bahn 2000 und Alptransit abgestimmt, der Flughafenausbau also seinerseits etappiert wird. Eine Aufteilung der 5. Bauetappe in verschiedene, zeitlich gestaffelt zu realisierende Tranchen würde das eigentliche Ziel dieses Flughafenausbaus jedoch zunichte machen. Die zentralen Objekte der 5. Bauetappe stellen eine aufeinander abgestimmte, funktionale Einheit dar und machen nur als Ganzes einen Sinn. So wäre es z.B. verfehlt, in einer ersten Etappe nur gerade den Passagieren mehr Kapazität zur Verfügung zu stellen (Bahnhofsterminal), während die dringend benötigten Standplätze für die Flugzeuge, welche diese Passagiere transportieren sollen, erst Jahre später in einem zweiten Schritt realisiert würden (Fingerdock «Mitte»).

Zusammenfassung

Der Flughafen Zürich, Heimatbasis der Swissair, ist als Arbeit- und Auftraggeber wie auch unter verkehrswirtschaftlichen Gesichtspunkten für den Kanton Zürich und weite Teile der Schweiz von herausragender Bedeutung. Er ist selbsttragend, d.h., er überwälzt sämtliche Kosten auf seine Benützer. Unser Luftverkehrszentrum belastet die Steuerzahlerin und den Steuerzahler somit nicht, es wirft vielmehr praktisch jedes Jahr einen Gewinn in die Staatskasse ab.

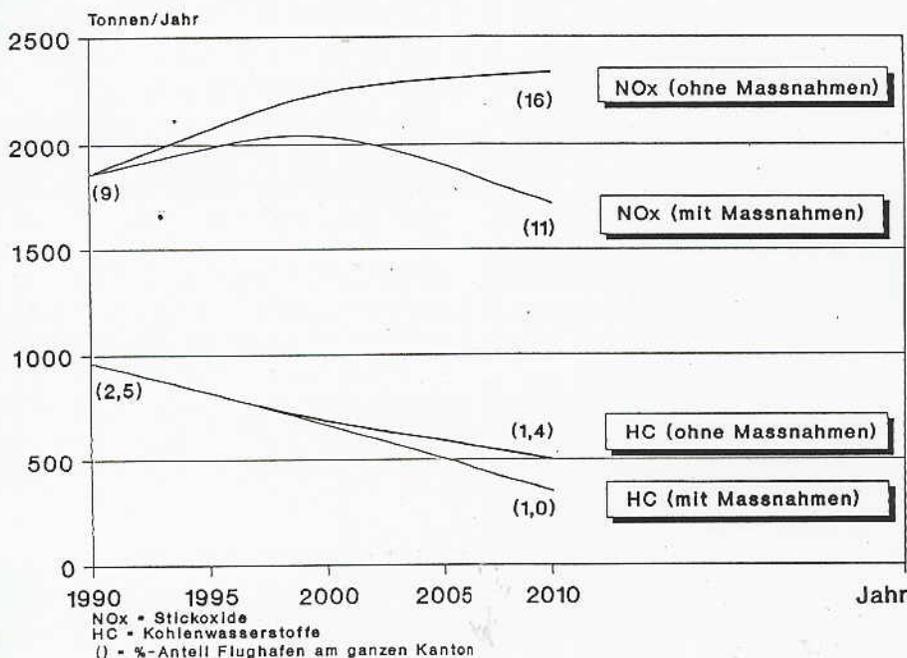
Wichtige Teile des Flughafens Zürich sind an den Grenzen ihrer Kapazität angelangt oder haben diese teilweise bereits überschritten. Der Flughafen muss deshalb dringend erweitert werden. Die 5. Bauetappe geht nicht zu Lasten der Umwelt: Verschiedene Massnahmen stellen sicher, dass die Luftverschmutzung und die Fluglärmbelastung trotz des erwarteten Verkehrswachstums nicht weiter zunehmen werden.

Da auch in Zukunft sämtliche Kosten, die dem Flughafen erwachsen, auf die Benützer überwälzt werden, ist die Finanzierung des Kantonsanteils an der 5. Bauetappe sichergestellt; unser Luftverkehrszentrum wird die Steuerzahlerin und den Steuerzahler deshalb auch in Zukunft nicht belasten.

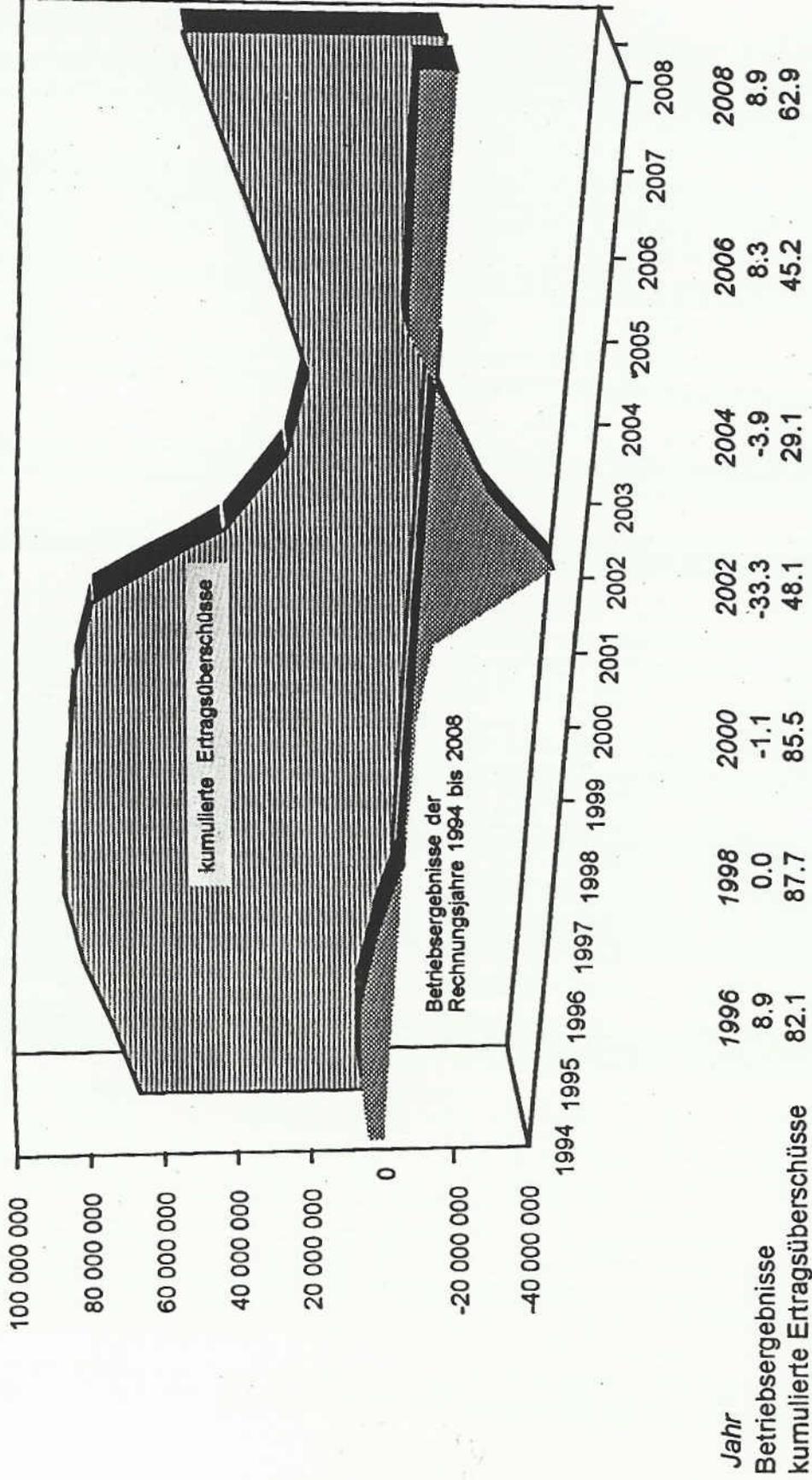
Der Kantonsrat hat den Kredit für die Ausführung der 5. Bauetappe am Flughafen Zürich mit 85:44 Stimmen gutgeheissen.

Kantonsrat und Regierungsrat empfehlen den Stimmberechtigten die Vorlage zur Annahme.

Schadstoffbelastung durch den Flughafen



Die finanziellen Auswirkungen der 5. Bauetappe





KANTON ZÜRICH

Volksabstimmung

vom 25. Juni 1995

	Seite
1. Energiegesetz (Änderung)	3
2. Einführungsgesetz zum Opferhilfegesetz	6
3. Unterrichtsgesetz (Änderung)	19
4. Einführungsgesetz zur Bundesgesetzgebung über die Kranken- und Unfallversicherung (Aufhebung)	21
5. Beschluss des Kantonsrates über die Leistung eines Beitrages an die Stadt Zürich zur Abgeltung zentral- örtlicher Polizeiaufgaben	22
6. Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung eines Kredites für die Ausführung der 5. Baustappe am Flughafen Zürich	23
7. Einzelinitiative Mauro Trombetta, Uetikon a.S., betreffend Schaffung einer Schiffssteuer	24

**Die Beleuchtenden Berichte zu den Vorlagen sind in der
beiliegenden Abstimmungszeitung enthalten.**

**5. Beschluss des Kantonsrates
über die Leistung eines Beitrages an die Stadt Zürich
zur Abgeltung zentralörtlicher Polizeiaufgaben
(insbesondere Kriminalpolizei)**

(vom 13. März 1995)

Der Kantonsrat beschliesst:

I. Für die teilweise Abgeltung zentralörtlicher Polizeiaufgaben, insbesondere auf dem Gebiet der Kriminalpolizei, leistet der Staat der Stadt Zürich ab 1. Januar 1996 einen jährlichen Beitrag von 47,5 Millionen Franken. Der Beitrag wird jeweils im ersten Quartal des Fälligkeitsjahres überwiesen.

II. Der Ausgleich der Teuerung erfolgt jeweils für das nächste Kalenderjahr, wenn sich der Landesindex der Konsumentenpreise seit dem 1. Januar 1996 oder seit der letzten Anpassung um mindestens 3 Prozentpunkte erhöht hat. Massegebend ist der Indexstand Ende Mai.

III. Der Beschluss ist befristet bis zum Inkrafttreten einer gesetzlichen Neuregelung des Lasten- und Finanzausgleichs, längstens aber bis 31. Dezember 2000.

IV. Dieser Beschluss unterliegt der Volksabstimmung.

V. Veröffentlichung im Amtsblatt und in der Gesetzessammlung.

VI. Mitteilung an den Regierungsrat zum Vollzug.

Im Namen des Kantonsrates
Der Präsident: Der Sekretär:
Peter Lauffer Andreas Ganz

**6. Beschluss des Kantonsrates
über die Bewilligung eines Kredites für die Ausführung
der 5. Bauetappe am Flughafen Zürich**
(vom 27. Februar 1995)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in einen Antrag des Regierungsrates,
beschliesst:

I. Für den Ausbau des Flughafens Zürich wird ein Kredit von 873 Millionen Franken bewilligt.

II. Der Kredit erhöht oder ermässigt sich um die Kosten, die durch eine allfällige Bauverteuerung oder -verbilligung in der Zeit zwischen der Aufstellung der Kostenschätzung (Preisstand April 1994) und der Bauausführung entstehen.

III. Fingerdock «Mitte» der 5. Bauetappe darf frühestens mit der Verkehrsübergabe des vom Volk bereits am 1. September 1991 bewilligten Autobahnzusammenschlusses Kloten in Betrieb genommen werden.

IV. Fingerdock «Mitte» darf erst in Betrieb genommen werden, wenn die Lärmgrenzwerte und die emissionsabhängige Landegebuhr rechtskräftig beschlossen sind.

V. Dieser Beschluss unterliegt der Volksabstimmung.

VI. Veröffentlichung im Amtsblatt.

VII. Mitteilung an den Regierungsrat zum Vollzug.

Im Namen des Kantonsrates
Der Präsident: Der Sekretär:
Peter Lauffer Andreas Ganz