

9184

Botschaft
des Bundesrates an die Bundesversammlung
über die Gewährung eines Bundesbeitrages an die Baukosten
der dritten Ausbaustufe des Flughafens Zürich

(Vom 1. März 1965)

Herr Präsident!
Hochgeehrte Herren!

Die Direktion der öffentlichen Bauten des Kantons Zürich ersuchte den Bund in ihren Eingaben vom 30. Juli 1964, 15. Dezember 1964 und vom 7. Januar 1965 um die Gewährung eines Beitrages an die auf 129,403 Millionen Franken veranschlagten Kosten der für den Flughafen Zürich neu sich aufdrängenden Bauvorhaben.

Dieser Betrag umfasst auch 38,515 Millionen Franken für die neu zu erstellenden Verkehrsanschlüsse des Flughafens, die ein komplexes Gebilde verschiedener ineinandergreifender Strassenzüge darstellen, worunter auch die Nationalstrasse N 1 b. Von diesen 38,515 Millionen Franken gehen nur 7,595 Millionen zu Lasten des Flughafens. Der Rest wird aus eidgenössischen und kantonalen Strassenbaukrediten finanziert.

Nachträglich haben die Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG) und die Swissair noch das Begehren gestellt, der Bund möge das bereits erstellte Magazin für Strahlflugzeuge, das auf 1,387 Millionen Franken zu stehen kam, rückwirkend ebenfalls subventionieren.

In der Tabelle I sind die Endzahlen, wie sie sich aus den verschiedenen Eingaben ergeben haben, dargestellt. Aus ihr geht auch hervor, dass es sich um Vorhaben des Kantons Zürich, der FIG und der Swissair handelt.

Wir beantragen Ihnen, nach eingehender Prüfung der Subventionsgesuche einen Bundesbeitrag von 23,135 Millionen Franken zu gewähren. Dies entspricht einem mittleren Subventionsansatz von 23,5 Prozent.

A. Allgemeine Betrachtungen

I. Die Rechtsgrundlage

Für die Beurteilung der Beitragsgesuche ist von den Bundesbeschlüssen vom 22. Juni 1945 und 14. Dezember 1965 über den Ausbau der Zivilflugplätze

auszugehen. (BS 7, 738 und AS 1957, 320). Wegweisend sind besonders die folgenden Artikel:

Art. 1

Der Bund gewährt Beiträge:

- a. an den Bau der bei Basel, Bern, Genf und Zürich zu erstellenden Flughäfen für den kontinentalen Luftverkehr; wenn besondere Verhältnisse oder die Entwicklung dieses Verkehrs es rechtfertigen und die Interessen der Landesverteidigung es erlauben, kann die Bundesversammlung weitere Flugplätze zu kontinentalen Flughäfen erklären;
- b. an die Erweiterung eines oder mehrerer der unter Buchstabe a genannten Flughäfen zu Flughäfen für den interkontinentalen Luftverkehr, wenn die Voraussetzungen für die Entwicklung eines solchen Verkehrs vorliegen;
- c. an den Bau oder die Verbesserung schweizerischer Regionalflugplätze, sofern diese den Interessen der Eidgenossenschaft oder eines grösseren Teiles derselben dienen.

Art. 2

Die Bundesbeiträge werden höchstens betragen:

- a. 30 Prozent der Baukosten für die Flughäfen des kontinentalen Luftverkehrs;
- b. 35 Prozent der zusätzlichen Baukosten der Erweiterung eines Flughafens zum Flughafen für den interkontinentalen Luftverkehr;
- c. 30 Prozent der Baukosten für die Regionalflugplätze.

Bei der Bemessung jedes Bundesbeitrages wird die finanzielle Lage des Empfängers mitberücksichtigt. Sofern nicht ein Kanton Empfänger ist, wird der Bundesbeitrag an die Voraussetzung geknüpft, dass der interessierte Kanton sich mit einer mindestens gleich hohen Summe an den Baukosten beteiligt. In diesem Falle sind die Beiträge Dritter an die Leistungen des Kantons anzurechnen.

Erwirbt der Bund einen von ihm subventionierten Flughafen oder Flugplatz, so vergütet er dem Eigentümer die Kosten des Landerwerbes, die Baukosten und die Kosten der Einrichtungen, unter Abzug des Betrages der von ihm geleisteten Subventionen.

Das Verfahren gemäss Bundesgesetz vom 20. Juni 1930 über die Enteignung ist anwendbar.

Art. 7

Die Projekte für die in Artikel 1 genannten Flughafen und Flugplätze sind dem Bundesrat zur Genehmigung zu unterbreiten.

Art. 8

Die Bundesbeiträge werden von der Bundesversammlung auf Antrag des Bundesrates bewilligt.

Der Bundesrat überwacht die Ausführung der Projekte.

II. Die kantonalen Subventionen an die FIG und die Swissair

Aus der Tabelle I geht hervor, dass neben dem Kanton Zürich auch die FIG und die Swissair Empfänger von Bundessubventionen sein werden. Die erste sich stellende Frage ergibt sich aus der vorstehend zitierten Bestimmung, dass in jenen Fällen, wo nicht ein Kanton Empfänger des Bundesbeitrages sein wird, der Bund nur subventionieren kann, sofern sich der Kanton mit einer

mindestens gleich hohen Summe an den Baukosten beteiligt (Art. 2, Abs. 2, 2. Satz). Also – so könnte argumentiert werden – muss sich der Kanton Zürich finanziell an den Bauten der FIG und der Swissair beteiligen; da aber eine solche Beteiligung nicht vorgesehen ist, kann der Bund auf das vorliegende Subventionsgesuch nicht eintreten.

Eine derartige Auslegung der fraglichen Subventionsauflage würde – wie nachstehend gezeigt – ihrem Sinn widersprechen.

Als der Bundesrat mit der Botschaft vom 13. Februar 1945 (BBl 1945, I, 155) den Entwurf des Bundesbeschlusses über den Ausbau der Zivilflugplätze den Eidgenössischen Räten zur Annahme empfahl, wies er darauf hin, dass der Ausbau der Flughäfen stufenweise erfolgen wird und dass sich die Bundesbeiträge auf einen längeren Zeitraum verteilen werden. Demzufolge darf die heutige Vorlage für die dritte Ausbaustufe des Flughafens Zürich nicht separat, sondern muss als Bestandteil des Gesamtausbaues betrachtet werden.

Tabelle I
Geplante Investitionen der dritten Ausbaustufe

Subventionsempfänger und Objekte	Baukosten (Preisbasis 1. April 1964)	
	Einzelbeträge	Total
1. Kanton Zürich	Mio Fr.	Mio Fr.
Verkehrsanschlüsse Anteil Strassenbau	(30,920)	
Verkehrsanschlüsse Anteil Flughafen	7,595	
Bauten und Anlagen für den Flugbetrieb	2,560	10,155 (41,075)
2. Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG)		
Flughofausbau	63,808	
Erweiterung der Heizzentrale II	9,551	
Werkstattgebäude	0,416	
Magazin für Strahlflugzeuge (Anteil FIG)	1,220	74,995
3. Swissair		
Magazin für Strahlflugzeuge (Anteil Swissair)	0,167	
Passagiertrakt – Spezialeinrichtungen	0,824	
Warenannahme- und Lagergebäude	10,325	
Portierhaus und Feuerwehrgebäude	2,017	13,333
Total (Flughafenanteil)		98,483
Total (Flughafen- und Strassenanteil)		129,403

Ausgehend vom Flugplatzprogramm, das 1945 vorlag, durften der Bundesrat und das Parlament annehmen, dass normalerweise ein Kanton Bauherr eines Flughafens sein wird und dass die Bereitstellung eines Flughafens durch eine Gemeinde oder eine private Instanz eine Ausnahme bilden würde. Für diese Ausnahme war nun die Bestimmung gedacht, dass die Gewährung eines Bundesbeitrages eine mindestens gleich hohe Subvention des Kantons voraus-

setzt. Der Präsident der ständerätlichen Kommission bezeichnete vor dem Ständerat diese vom Kanton verlangte Leistung treffend als «garantie d'officialité».

Es mag irrelevant erscheinen, ob der Bundesrat oder die Eidgenössischen Räte an die Möglichkeit dachten, dass wohl ein Kanton einen Flughafen bereitstellt, dass er jedoch einzelne, für den Flughafenbetrieb notwendige Bauten durch Dritte errichten lassen könnte. Dieser Fall, welcher zwischen den beiden im Bundesbeschluss anvisierten Möglichkeiten liegt, trat beim Bau des Flughafens Zürich ein, dessen Hochbauten entweder von der FIG oder von der Swissair erstellt wurden. Sowohl die Vorlage für den Erstausbau als auch jene für die zweite Ausbaustufe enthielten neben den kantonalen Bauten auch Objekte, deren Bauherren die FIG oder die Swissair waren. Doch war bei den frühern Vorlagen das Übergewicht der kantonalen Bauten derart, dass der Beitrag des Bundes an die Gesamtkosten weit hinter den kantonalen Aufwendungen zurückblieb. Die «garantie d'officialité» war gewährleistet, weshalb bei den früheren Vorlagen auch keine Bedenken gegen die Gewährung von Bundesbeiträgen an die FIG- und Swissairbauten erhoben wurden, obschon diese Bauten ohne kantonale Beteiligungen errichtet werden mussten.

Bei der heutigen Vorlage für die dritte Ausbaustufe hingegen wird der Bundesbeitrag, nach unserem Vorschlag, 23,135 Millionen Franken betragen. Er wird also viel höher als der vom Kanton aufzubringende Nettobeitrag ausfallen. Damit rückt die Frage nach der dem Bundesbeitrag gleichwertigen kantonalen Beteiligung in ein neues Licht. Deshalb rollten wir sie auf.

Wie bereits erwähnt, muss die vorgesehene dritte Ausbaustufe als ein Bestandteil des Gesamtausbaues betrachtet werden. Sollte sich nun erweisen, dass die Nettoaufwendungen des Kantons für alle drei Ausbaustufen kleiner ausfallen als die Gesamtheit der Bundesbeiträge, dann wäre die im Bundesbeschluss 1945 geforderte «garantie d'officialité» nicht mehr gewährleistet. Das Ergebnis dieser Untersuchung ist in der nachstehenden Tabelle II dargestellt. Sie zeigt, dass nach Beendigung der vorgesehenen dritten Ausbaustufe die kantonalen Aufwendungen 125,820 Millionen und die Bundesbeiträge nur 90,923 Millionen Franken betragen werden. Allfällig laut werdende Bedenken, das vorliegende Subventionsgesuch sei mit dem Artikel 2, Absatz 2, des Bundesbeschlusses vom 22. Juni 1945 nicht vereinbar, wären somit nicht begründet.

III. Die Subventionswürdigkeit der Swissairbauten

Eine weitere grundsätzliche Frage betrifft die Swissairbauten. Sind diese Bauten für den Bestand und den Betrieb des Flughafens unumgänglich, so dass ihre Subventionierung, gestützt auf den Bundesbeschluss über den Ausbau der Zivilflugplätze beschlossen werden kann?

Die Frage, wie weit der Bund Beiträge an Bauten und Anlagen gewähren kann, die primär für den Betrieb von Fluggesellschaften erforderlich sind, stellte sich schon bei früheren Flughafenvorlagen. Bereits in der Botschaft des Bundesrates vom 26. Juli 1949 (BBl 1949, II, 161) über die Kostenüberschreitun-

Tabelle II

Voraussichtliche Gesamtinvestitionen nach Beendigung
der vorgesehenen dritten Ausbaustufe

	Brutto- kosten	Bundes- beiträge	Netto- kosten
	Mio Fr.	Mio Fr.	Mio Fr.
<i>Kanton Zürich</i>			
1. Ausbaustufe I inkl. Landerwerbskosten	80,596	19,542	61,054
2. Ausbaustufe II inkl. Landerwerb	69,387	19,771	49,616
3. Kantonale Investitionen ausserhalb der Bundes- programme	7,941	—	7,941
4. Ausbaustufe III (Voranschlag)	10,155	2,946	7,209
Total Kanton Zürich	168,079	42,259	125,820
<i>Flughafen-Immobilien-Gesellschaft</i>			
1. Ausbaustufe I	23,299	6,371	16,928
2. Ausbaustufe II	43,099	13,916	29,183
3. Ausbaustufe III (Voranschlag)	74,995	17,398	57,597
Total FIG	141,393	37,685	103,708
<i>Swissair</i>			
1. Ausbaustufe II	27,575	8,188	19,387
2. Ausbaustufe III (Voranschlag)	13,333	2,791	10,542
Total Swissair	40,908	10,979	29,929
Gesamttotal	350,380	90,923	259,457

gen beim Bau des Flughafens Zürich wurde zu dieser Frage von uns mit folgenden Worten Stellung genommen:

Noch viel stärker als beim Abfertigungsgebäude machen sich die erhöhten Anforderungen bei den technischen Hochbauten bemerkbar. Im weiteren Sinne handelt es sich hier um Flugsicherungsanlagen, da diese Gebäude der Wartung, dem Unterhalt und der Reparatur der Flugzeuge, ihrer Triebwerke und Einrichtungen dienen.

Wenn eine Fluggesellschaft auf einem bestimmten Flugplatz für die Durchführung all dieser Arbeiten keine eigene Organisation besitzt, so betraut sie damit entweder eine spezielle Serviceorganisation oder eine andere, befreundete Fluggesellschaft. In Kloten besorgt die Swissair die technische Wartung aller Flugzeuge der ausländischen Flugverkehrsgesellschaften des Linienverkehrs. Der Flughafen Zürich ist aber zugleich Heimathafen der Swissair. Statt nun spezielle Hochbauten für den Servicedienst zu erstellen, wurden die Werkbauten der Swissair, soweit sie für den Servicedienst Verwendung finden, in das Flughafenprojekt einbezogen. Diese Lösung war schon im Projekt 1945 vorgesehen. Der Unterschied jenes Projektes zum heutigen Bauprogramm liegt einzig in der Grösse der Bauten. Dass die im Jahre 1945 geplanten Bauten heute völlig ungenügend wären, wird durch die Entwicklung der Swissair begreiflich gemacht.

Die Eidgenössischen Räte haben dieser Auffassung nicht widersprochen und durch die Genehmigung des Bundesbeschlusses vom 29. September 1949 über die Leistung zusätzlicher Bundesbeiträge an den Bau des Flughafens Zürich (BBl 1949, II, 596) der Subventionierung der technischen Swissairhochbauten zugestimmt.

Neun Jahre später, als sich bei der Genehmigung der zweiten Ausbaustufe des Flughafens Zürich die gleiche Frage wieder stellte, war die Stellungnahme der Bundesversammlung unverändert (vergleiche Bundesbeschluss vom 18. März 1959 über die Gewährung eines Bundesbeitrages an die Baukosten der zweiten Ausbaustufe des Flughafens Zürich (BBl 1959, I, 564). Das Programm dieser zweiten Ausbaustufe umfasste aber bereits Projekte für eine Warenannahme und eine Portierloge. Sie wurden jedoch nicht verwirklicht, weil sich herausstellte, dass sie in relativ kurzer Zeit den Bedürfnissen nicht mehr genügt hätten. Deshalb wird vorgeschlagen, im Rahmen der dritten Ausbaustufe eine Warenannahme mit einem Kostenvoranschlag von 10,699 Millionen Franken zu erstellen. Überdies ist geplant, an Stelle einer separaten Portierloge ein Gebäude zu errichten, in welchem die Portierloge zusammen mit der Betriebsfeuerwehr untergebracht werden kann.

Somit ist die Subventionswürdigkeit der Warenannahme und der Portierloge von den Eidgenössischen Räten schon früher grundsätzlich anerkannt worden.

IV. Die Ansätze der Bundesbeiträge

Die dritte sich stellende Frage, grundsätzlicher Natur, betrifft die Subventionsansätze. Der eingangs zitierte Artikel 2 des grundlegenden Bundesbeschlusses bestimmt, dass bei Flughafen des kontinentalen Luftverkehrs die Subventionsansätze höchstens 30 Prozent betragen dürfen und höchstens 35 Prozent, wenn es sich um den Ausbau dieser Flughäfen zu Flughäfen für den interkontinentalen Verkehr handelt. Überdies wird in diesem Artikel die Berücksichtigung der finanziellen Lage des Subventionsempfängers gefordert.

Empfänger der neuen Bundesbeiträge werden dieselben wie bei der zweiten Ausbaustufe sein, nämlich der Kanton Zürich als Flughafenhalter, die FIG und die Swissair.

Die bisher bei allen Flughafenvorlagen bewilligten Bundesbeiträge wurden unter Anwendung der Höchstansätze errechnet, zum Beispiel auch bei der vierten Ausbaustufe des Flughafens Genf, die mit der dritten Ausbaustufe des Flughafens Zürich verglichen werden kann, ist doch das Kernstück beider Bauprogramme die Anlage für die Passagierabfertigung, die auch in beiden Fällen den grössten Ausgabeposten darstellt.

Diese Ähnlichkeit spricht für die Gleichbehandlung und damit für die Anwendung der Höchstansätze auch bei der dritten Ausbaustufe des Flughafens Zürich.

Hingegen unterscheidet sich die heutige finanzielle Situation des Bundes von jener des Jahres 1962, als wir Ihnen die vierte Ausbaustufe des Flughafens Genf zur Subventionierung unterbreiteten. Das Gebot, wo immer möglich dem starken Anwachsen der Bundesbeiträge zu begegnen, erhebt sich dringlicher als je, und es ist zu erwarten, dass man uns entgegenhält, die guten Rechnungsabschlüsse des Flughafens Zürich, der FIG und der Swissair berechtigen den Bund, von der bisherigen Subventionspraxis abzuweichen und niedrigere Ansätze anzuwenden.

In der Tat sind diese Rechnungsabschlüsse bedeutend besser ausgefallen, als in der Anfangszeit des Flughafens erwartet werden durfte. Die Frage, ob wie bis anhin mit Höchstansätzen subventioniert werden soll, bedarf einer Überprüfung. Dabei ist vor allem abzuklären, ob die finanzielle Lage der drei Subventionsempfänger nicht erheblich verschlechtert wird, wenn die grossen Investitionen der dritten Ausbaustufe mit reduzierten Ansätzen subventioniert werden.

Hiezu haben wir in den nachfolgenden Tabellen III, IV und V die Rechnungsergebnisse der nächsten zehn Jahre, sowohl für den Flughafen Zürich als auch für die FIG und die Swissair, zusammengestellt.

a. Die Subventionsansätze für kantonale Bauten

Aus der Tabelle III geht hervor, dass trotz den Bundesbeiträgen die Rechnungsergebnisse des Flughafens Zürich immer Verluste aufwiesen, die für die letzten zehn Jahre insgesamt 14,327 Millionen Franken ausmachten. Die Zusammenstellung zeigt, dass die Verbesserung der Nettoergebnisse nicht stetig erfolgte. Rückschläge traten ein, wenn als Folge von Neuinvestitionen vor allem die Annuitäten für die Kapitalkosten, aber auch die Betriebsausgaben z. B. als Folge von Mietzins erhöhungen, rascher anstiegen als die Betriebseinnahmen. Diese Erscheinung wird sich im Zuge der Verwirklichung der dritten Ausbaustufe wiederholen. Beispielsweise muss die Flughafenverwaltung damit rechnen, dass ihre bisher an die FIG zu entrichtende Miete, wegen der Erweiterung des Flughafes, von 0,274 Millionen Franken auf 2,777 Millionen Franken ansteigen wird, und dies unter der Annahme, dass die Kosten für die Flughafenerweiterung mit 32,5 Prozent, also mit Höchstansätzen, vom Bund subventioniert werden.

Tabelle III

Rechnungsergebnisse der Jahre 1954–1963 des Flughafens Zürich

Jahre	Betriebs- einnahmen	Betriebs- ausgaben	Überschuss Betriebs- einnahmen	Verzinsung Abschreibung	Nettoergebnis
	Millionen	Millionen	Millionen	Millionen	Millionen
1954	2,834	2,128	0,706	2,836	— 2,130
1955	3,151	2,522	0,629	2,852	— 2,223
1956	3,674	2,660	1,014	2,877	— 1,863
1957	4,481	2,984	1,497	2,773	— 1,276
1958	5,195	3,389	1,806	3,007	— 1,201
1959	6,192	4,029	2,163	3,819	— 1,656
1960	7,595	4,945	2,650	4,626	— 1,976
1961	9,257	5,321	3,936	4,925	— 0,989
1962	11,039	7,027	4,012	4,995	— 0,983
1963	12,096	7,351	5,345	5,375	— 0,030
Total	65,514	42,356	23,758	38,085	—14,327

Anmerkung: Die Kapitalkosten, umfassend Verzinsung und Abschreibung, sind fiktiv, insofern als sie nicht in der Flughafenrechnung erscheinen, sondern den Kanton Zürich belasten. Weder Verzinsung noch Amortisation der Aufwendungen für den Flughafen sind in der zürcherischen Staatsrechnung ausgesondert.

Dieser massiven Belastung der Ausgabenseite der Flughafenbetriebsrechnungen stehen zwar erhebliche Mehreinnahmen gegenüber, die sich auf Grund der Vereinbarung ergeben, welche am 2. März 1950 zwischen dem Kanton Zürich und der FIG abgeschlossen wurde.

Auf Grund dieser Vereinbarung hat die FIG dem Kanton eine jährliche Abgabe auf die ihr gewährten Bundesbeiträge zu leisten. Bei den technischen Hochbauten beträgt sie 1,5 Prozent der empfangenen Bundeshilfe und beim Flughafen 3 Prozent.

Wir haben schon in unseren früheren Botschaften über den Ausbau des Flughafens Zürich auf diese Abmachung hingewiesen und betont, dass sie gerechtfertigt sei, weil die von der FIG zu erstellenden Hochbauten nach Abzug der Bundessubventionen selbsttragend seien, der Kanton jedoch noch lange auf die Selbsterhaltung seiner Flughafen-Investitionen warten müsse.

Während der letzten zehn Jahre ist diese Abgabe von 107 000 Franken auf 331 000 Franken angewachsen. Nach der Beendigung der dritten Baustufe wird sie sich um 467 000 Franken auf 798 000 Franken erhöhen.

Den Mehraufwendungen von 2 503 000 Franken werden diese Mehreinnahmen von 467 000 Franken gegenüberstehen. Das Nettoergebnis der Flughafenrechnung wird somit um ungefähr 2,0 Millionen Franken verschlechtert. Selbstverständlich werden die mit der Verkehrssteigerung sich einstellenden zusätzlichen Einnahmen aus den Flughafenengebühren diesen Rückschlag mildern. Doch ist kaum zu erwarten, dass im Zeitpunkt, wo die vierte Baustufe in die Wege geleitet wird, der Flughafen Zürich eine ausgeglichene Gewinn- und Verlustrechnung aufweisen wird.

Wir beantragen deshalb, die vom Kanton Zürich im Rahmen der dritten Ausbaustufe vorgesehene Bauarbeiten, wie bisher, unter Anwendung der Höchstansätze zu subventionieren.

b. Die Subventionsansätze für die FIG-Bauten

Die Festlegung der angemessenen Subventionsansätze für die FIG kann nicht ohne Kenntnis ihres Gesellschaftszweckes und ihres besonderen Charakters erfolgen.

Die Gesellschaft wurde 1948 als gemeinnützige Aktiengesellschaft gegründet, mit dem ausschliesslichen Zweck, die für den Flughafen Zürich erforderlichen Hochbauten, soweit sie nicht durch den Kanton zur Verfügung gestellt werden, zu errichten, bereitzustellen und zu unterhalten. Der Kanton Zürich hat hierzu der FIG unentgeltlich ein dauerndes und selbständiges Baurecht auf die Dauer von 80 Jahren eingeräumt.

Die öffentliche Hand ist mit 50 Prozent am Aktienkapital von 10 Millionen Franken beteiligt und überdies stehen ihr die Hälfte der Verwaltungsratssitze zu.

	Millionen Franken
Der Aktienbesitz der öffentlichen Hand verteilt sich wie folgt:	
Kanton Zürich	2,250
Stadt Zürich	1,800
	<hr/>
Übertrag	4,050

	Millionen Franken
Übertrag	4,050
Kantonalbank Zürich	0,500
Stadt Winterthur	0,360
Gemeinde Kloten	0,090
Total	<u>5,000</u>

Die Gesellschaft beschränkte ihre Gewinnausschüttung auf eine Dividende von höchstens 4 Prozent.

Die Mitglieder des Verwaltungsrates üben ihre Funktion ehrenamtlich aus.

Dem Kanton Zürich steht das Recht zu, die der Gesellschaft eingeräumten Baurechte sowie die erstellten Gebäude, unter Wahrung einer einjährigen Anzeigefrist, zu übernehmen.

Dadurch, dass der Kanton als Flughafenhalter einen Teil seines Pflichtenkreises der FIG übertragen hat, ist es möglich gemacht worden, auch die am Flugbetrieb besonders interessierte Privatwirtschaft an der Erfüllung einer öffentlichen Aufgabe direkt teilhaben zu lassen.

Die Finanzierung der von der FIG im Rahmen der dritten Ausbaustufe vorgesehenen Bauten bedingt eine Erhöhung des Aktienkapitals auf 20 Millionen Franken. Ferner ist vorgesehen, zwei Obligationenanleihen von 20 Millionen und 23 Millionen Franken aufzulegen und überdies ein hypothekarisch zu sicherndes Bankdarlehen von 5 Millionen Franken aufzunehmen. Diese neuen Mittel von insgesamt 58 Millionen Franken würden, zusammen mit den Bundesbeiträgen – sofern für deren Ermittlung die Höchstansätze angewendet werden können – ausreichen, um die Gesamtinvestitionen von 74,995 Millionen Franken zu finanzieren.

Am 2. Dezember 1964 hat die ausserordentliche Generalversammlung der FIG diesen Finanzierungsplan genehmigt und der Erhöhung des Aktienkapitals auf 20 Millionen Franken zugestimmt. Es wird erwartet, dass sich die öffentlichen Gemeinwesen anteilmässig wie bisher an der Kapitalerhöhung beteiligen und dass die restlichen 5 Millionen von der Privatwirtschaft gezeichnet werden.

Da aber bei der heutigen Verfassung des Kapitalmarktes eine Zeichnung von Aktien mit auf 4 Prozent limitierten Dividenden undenkbar ist, musste die FIG auf die Dividendenbeschränkung verzichten. Mit dieser ebenfalls an der ausserordentlichen Generalversammlung vom 2. Dezember 1964 beschlossenen Statutenänderung fällt die der Gesellschaft bisher vom Kanton und der Gemeinde Kloten eingeräumte Steuerfreiheit dahin, wodurch die künftigen Betriebsrechnungen um ca. 180000 Franken zusätzlich belastet werden.

Viel schwerwiegender werden jedoch die zusätzlichen Aufwendungen für die Kapitalkosten sein. Diese werden nicht nur bedingt durch die neuen Mittel von 58 Millionen Franken eine massive Erhöhung erfahren, sondern darüber hinaus als Folge der erhöhten Zinssätze.

Die Mieter der FIG werden mit einer sehr fühlbaren Steigerung der Mietansätze rechnen müssen. Wie schon angedeutet, werden die Mieten im erweiter-

ten Flughafen ganz besonders hoch ausfallen. Da der Umbau teurer zu stehen kommt als ein Neubau, werden die Mieter im Flughafen mit einer Kumulierung der hohen Bau- und Kapitalkosten zu rechnen haben.

Um einen gewissen Ausgleich herbeizuführen, beabsichtigen die kantonalen Behörden, die Flughafenengebühren zu erhöhen.

Die Rechnungsergebnisse der letzten zehn Jahre der FIG, die, wie aus der Tabelle IV entnommen werden kann, stets Reingewinne auswiesen und die Ausschüttung der höchstzulässigen Dividende erlaubten, sind im Lichte der vorstehenden Erläuterungen zu betrachten.

Aus der nachstehenden Tabelle kann auch entnommen werden, dass das Total der Nettoergebnisse 3,823 Millionen Franken beträgt und das Total der Verzinsungen und Abschreibungen 13,028 Millionen Franken. Ohne Bundesbeiträge wäre der letztere Betrag etwa 30 Prozent, also rund 3,9 Millionen Franken höher ausgefallen. Die Aktionäre der FIG wären alsdann ohne Dividenden geblieben, wenn es der FIG nicht möglich gewesen wäre, den Ausfall der Bundesbeiträge durch eine 30prozentige Erhöhung der Mieten und Umsatzbeteiligungen zu kompensieren.

Tabelle IV

Rechnungsergebnisse der Jahre 1954–1963 der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft

Jahre	Betriebs- einnahmen	Betriebs- ausgaben	Überschuss Betriebs- einnahmen	Verzinsung Abschreibung	Nettoergebnis
	Millionen	Millionen	Millionen	Millionen	Millionen
1954	1,663	0,632	1,031	0,793	+ 0,238
1955	1,708	0,687	1,021	0,736	+ 0,285
1956	1,805	0,779	1,026	0,743	+ 0,283
1957	1,927	0,780	1,147	0,834	+ 0,313
1958	2,120	0,726	1,394	1,020	+ 0,374
1959	2,227	0,891	1,336	0,882	+ 0,454
1960	2,982	1,344	1,638	1,177	+ 0,461
1961	4,411	1,810	2,601	2,146	+ 0,455
1962	4,797	1,945	2,852	2,374	+ 0,478
1963	4,901	2,096	2,805	2,323	+ 0,482
Total	28,541	11,690	16,851	13,028	+ 3,823

Aus den vorstehenden Ausführungen ist zu entnehmen, dass durch eine Reduktion der Bundesbeiträge das finanzielle Gleichgewicht der FIG gefährdet werden könnte, es sei denn, dass es der FIG gelingen würde, ihre Einnahmen aus Vermietungen entsprechend zu erhöhen. Die Folge wäre unweigerlich eine Erhöhung der Flughafenengebühren, an deren Tiefhaltung die Allgemeinheit interessiert ist.

Ferner ist zu befürchten, dass durch eine Schmälerung der Bundesbeiträge die ohnehin nicht geringen Geldbeschaffungsschwierigkeiten der FIG unüberwindlich würden.

Deshalb empfehlen wir, auch für die Subventionierung der FIG-Bauten, wie bis anhin, die Höchstansätze anzuwenden.

c. Die Subventionsansätze für die Swissair-Bauten

Um auch für die Bundesbeiträge an die Swissair die Festsetzung angemessener Ansätze zu erleichtern, haben wir in der nachstehenden Tabelle V die *Rechnungsergebnisse der letzten zehn Jahre dieses dritten Subventionsempfängers ebenfalls dargestellt.*

Tabelle V
Rechnungsergebnisse der Jahre 1954–1963 der Swissair

Jahre	Ertrag	Kosten ohne Abschreibungen	Abschreibungen	Gesamtkosten	Reinertrag
	Millionen	Millionen	Millionen	Millionen	Millionen
1954	110,850	100,896	9,080	109,976	0,874
1955	129,790	113,899	14,314	128,213	1,577
1956	159,010	141,059	15,306	156,365	2,645
1957	210,492	186,321	20,996	207,317	3,175
1958	251,927	218,333	28,492	246,825	5,107
1959	277,919	239,081	31,340	270,421	7,498
1960	329,046	298,464	25,663	324,127	4,919
1961	377,031	351,859	25,046	376,905	0,126
1962	462,412	402,707	52,064	454,771	7,641
1963	509,248	437,004	62,597	499,601	9,647
Total	2817,725	2489,623	284,898	2774,521	43,204

Aus der Tabelle V geht hervor, dass, abgesehen vom Jahre 1961, die Swissair eine stete Erhöhung des Reinertrages zu erzielen vermochte. Dies ist deshalb besonders bemerkenswert, weil die meisten europäischen Fluggesellschaften in den letzten Jahren Verluste erlitten. Der Rückschlag des Jahres 1961 ist auf ein vorübergehendes Überangebot zurückzuführen. Dieses war bedingt durch das unglückliche Zusammentreffen der Einführung der grossen Strahlflugzeuge mit einer Verlangsamung der Nachfragesteigerung.

Zudem ist ersichtlich, dass die Auswirkungen einer Bundessubvention von etwa 4,5 Millionen Franken an die von der Swissair für die dritte Baustufe vorgesehenen technischen Bauten auf die Gesamtkosten der Gesellschaft sehr klein sein werden. Deshalb ist die Anwendung reduzierter Subventionsätze für die Swissairbauten gerechtfertigt.

Wie bereits erwähnt, handelt es sich bei den von der Swissair eingereichten Projekten zur Hauptsache um neu überarbeitete Vorschläge für Anlagen, die schon in der zweiten Baustufe vorgesehen waren, aber nicht zur Ausführung gelangten. Die Eidgenössischen Räte haben mit Bundesbeschluss vom 18. März 1959 über den Ausbau des Flughafens Zürich für diese Anlagen folgende Subventionen bewilligt:

Objekt-Nr.	Objekte	Kostenvoranschlag Millionen Fr.	Bundesbeitrag	
			Prozent	Mio Fr.
4.04.10	Warenannahme	4,696	32,5	1,526
4.04.14	Portierloge und Fahrradunterstände	0,106	32,5	0,034

Im Zuge der Verwirklichung der zweiten Baustufe wurde auf Antrag der Swissair durch den Bundesrat am 5. April 1961 eine Kreditverschiebung vorgenommen, nach deren Durchführung für die beiden Objekte folgende Beträge zur Verfügung standen:

Objekt-Nr.	Objekte	Kostenvoranschlag Millionen Fr.	Bundesbeitrag	
			Prozent	Mio Fr.
4.04.10	Warenannahme	2,262	32,5	0,735
4.04.14	Portierloge und Feuerwehrgebäude.	0,656	32,5	0,213
		2,918		0,948

Die obigen Beträge beruhen auf dem Preisstand Ende 1960. Berücksichtigt man die scitherige (und ebenfalls subventionswürdige) Teuerung von 30 Prozent, so erhöhen sie sich beziehungsweise von 2,918 Millionen auf rund 3,8 Millionen und von 0,948 Millionen auf 1,232 Millionen Franken. Der Bund wäre somit bereit gewesen, für die Warenannahme, Portierloge und für das Feuerwehrgebäude einen Bundesbeitrag von etwa 1,232 Millionen Franken zu leisten. Doch hat nun die Swissair in bezug auf diese Gebäude ein zweites Mal ihre Auffassung ändern müssen und beabsichtigt nunmehr, im Rahmen der dritten Ausbaustufe eine Warenannahme von 10,699 Millionen sowie ein Portier- und Feuerwehrgebäude von 2,093 Millionen Franken zu erstellen. Den Gesamtkosten von 12,792 Millionen Franken steht der erwähnte Bundesbeitrag von 1,232 Millionen Franken gegenüber, also ungefähr 10 Prozent.

Würden die erwähnten 12,792 Millionen Franken mit dem bisher für die technischen Hochbauten üblichen Höchstansatz von 32,5 Prozent subventioniert, so ergäbe sich ein Bundesbeitrag von 4,158 Millionen Franken.

Man könnte nun unter Hinweis auf die günstige Finanzlage der Swissair die Meinung vertreten, der Bund sollte keine neuen Verpflichtungen eingehen und die Swissair müsse sich mit einem 10prozentigen Bundesbeitrag an die Kosten der erweiterten Bauvorhaben begnügen.

Mit einer derartigen Regelung bliebe unberücksichtigt, dass die von der Swissair vorgeschlagenen Projekterweiterungen auch dem Flughafenbetrieb, der ebenfalls ständig grössere Anforderungen stellt, zugute kommen werden. Deshalb beantragen wir einen Bundesbeitrag von 20 Prozent.

Der 0,824 Millionen Franken betragende Swissairanteil am Flughafumbau würde jedoch, wie die Aufwendungen der FIG, mit 32,5 Prozent subventioniert

V. Die Entwicklung des zürcherischen Luftverkehrs

Die nähere Begründung der einzelnen Bauvorhaben wird durch einen kurzen Überblick über die vergangene und zu erwartende Entwicklung des zürcherischen Luftverkehrs erleichtert.

In der Tabelle VI sind die Verkehrszahlen des Flughafens für die Jahre 1954 bis 1964 aufgeführt. Bemerkenswert ist die Verdoppelung der Flugzeugbewegungen, die Vervierfachung der Passagierzahlen und die Verfünfachung der Fracht.

In unserer Botschaft vom 12. Oktober 1956 über die zweite Bauetappe des Flughafens Zürich haben wir das Ergebnis unserer Untersuchung über die künftige Entwicklung des Zürcher Flughafenverkehrs wiedergegeben. Wir machten damals folgende Voraussagen:

	1960	1965	1970
Passagierzahlen	1 430 000	2 166 000	2 702 000
Fracht in Tonnen	19 250	39 250	—

Vergleicht man diese Werte mit den Zahlen der Tabelle VI, so stellt man fest, dass die bisher bekanntgewordenen effektiven Verkehrszahlen mit den von uns geschätzten gut übereinstimmen. Wir dürfen somit annehmen, dass im Jahre 1970 die Passagierzahl des Flughafens Zürich sich, entsprechend unserer Prognose aus dem Jahre 1956, der Dreimillionengrenze annähern wird.

Tabelle VI
Entwicklung des Luftverkehrs (Linien- und Bedarfsverkehr)
auf dem Flughafen Zürich

Jahre	Flugzeugbewegungen	Fluggäste (zahlende und gratis)			Post in Tonnen Eigenverkehr	Fracht in Tonnen (zahlende und gratis)		
		Eigenverkehr	direkter Transit	Total		Eigenverkehr	direkter Transit	Total
	1)	2)	3)		2) + 4)	2)	3)	
1954	32 743	413 735	84 436	498 170	3488	5 093	1 945	7 038
1955	35 622	569 294	60 545	629 839	3775	6 765	1 998	8 763
1956	42 975	691 852	63 701	755 553	4221	8 525	2 108	10 633
1957	42 496	866 053	67 974	934 027	2912	10 244	2 076	12 320
1958	45 100	948 448	71 506	1 019 954	2892	10 382	2 182	12 564
1959	46 342	1 024 396	93 398	1 117 794	2973	12 902	3 601	16 503
1960	49 272	1 226 871	103 862	1 330 733	3387	15 719	5 652	21 371
1961	54 019	1 407 413	129 810	1 537 223	3727	18 003	7 756	25 759
1962	58 478	1 581 223	178 215	1 759 438	3795	22 074	9 268	31 342
1963	60 866	1 752 479	193 796	1 946 275	4091	26 835	9 251	36 086
1964	60 797	1 905 358	196 761	2 102 119	4410	29 769	10 029	39 798

Anmerkungen: 1) An- und Abflüge (ohne unproduktive Flüge); bis 1957 Anzahl Flüge.

2) Einschliesslich indirekter Transit.

3) Direkter Transit einmal gezählt.

4) 1954-1956 Eigenverkehr und doppelt gezählter direkter Transit.

Für die Beurteilung der beträchtlichen Kosten der vorgeschlagenen Erweiterung der Abfertigungsanlagen sind die Jahresverkehrszahlen und ihr rascher Anstieg sehr wichtig, denn die Einnahmen der Flughafenjahresrechnung sind direkt abhängig von diesen Verkehrszahlen und ihre voraussehbare Entwicklung ermöglicht die Abklärung der Frage, ob die geplanten Investitionen wirtschaftlich vernünftig sind.

Doch geben diese Jahreswerte keine Auskunft über den erforderlichen Umfang der Abfertigungsanlagen, der so zu bemessen ist, dass er auch den mittleren Verkehrsspitzen gewachsen ist. Diese sind abhängig von der Zahl der in einer Stunde möglichen Flugzeugbewegungen, also von der Kapazität des Pistensystems, sowie vom Fassungsvermögen der Flugzeuge.

Bezüglich dieses Fassungsvermögens vermittelt die Tabelle VI den wichtigen Hinweis, dass die mittlere Sitzplatzzahl der in Zürich an- und abfliegenden Transportflugzeuge von Jahr zu Jahr zunahm. Dies ergibt sich aus der Feststellung, dass im Zeitabschnitt 1954/1964 die Zahl der Flugzeugbewegungen sich wohl verdoppelte, die Zahl der Fluggäste jedoch sich vervierfachte. Eine nähere Untersuchung ergab, dass im Jahre 1959 die in Zürich an- und abfliegenden Flugzeuge im Durchschnitt 39 Sitzplätze aufwiesen; im Jahre 1963 waren es im Mittel bereits 65 Sitzplätze.

Sollte die vorgeschlagene, sehr beträchtliche Erweiterung des Flughofes auf Skepsis stossen, so darf dieses sprunghafte Wachsen der Flugzeuge nicht übersehen werden. Ist doch dies der Hauptgrund für das ungewöhnlich starke Ansteigen der Raumbedürfnisse.

B. Die Objekte der dritten Ausbaustufe

I. Ausbau des Flughofes

Wenn wir uns nach diesen allgemeinen Betrachtungen den Problemen der einzelnen Bauobjekte zuwenden, so stellen wir mit Vorteil das Projekt für den Flughofausbau voran. Es bildet das Kernstück der Vorlage. Diese Stellung kommt ihm schon deshalb zu, weil die Hälfte der Gesamtkosten des dritten Ausbauprogrammes für den Ausbau des Flughofes aufzuwenden ist. Über diese Frage entstanden in der Folge erhebliche Meinungsverschiedenheiten zwischen den Bundesbehörden einerseits, dem Kanton Zürich und der FIG andererseits. Beide Seiten zogen aussenstehende Experten bei. Auch wenn die Begutachtungen, Studien und Auseinandersetzungen Zeit in Anspruch genommen haben, führten Sie doch zu einer Klärung der aufgeworfenen Fragen, die sich als unbedingt notwendig erwiesen hat.

Schliesslich fand am 9. Dezember 1963 unter dem Vorsitz des Vorstehers des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements eine Konferenz mit einer Zürcher Delegation statt. Die Konferenz endete damit, dass die grundsätzliche Zustimmung der Bundesbehörden zum Projekt der FIG in seiner nunmehr vorliegenden, weiterbearbeiteten Form in Aussicht gestellt wurde, allerdings unter dem Vorbehalt, dass die für kommerzielle Nebenbetriebe vorgesehenen Bau-

teile ebenso wie der Restauranttrakt nicht als subventionswürdig betrachtet werden könnten. Da in diesem Zeitpunkt aus Gründen, deren Triftigkeit nachgewiesen wurde, mit dem Bau bereits hatte begonnen werden müssen, erklärte sich der Vorsteher des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements auch bereit, sich dafür einzusetzen, dass den Eidgenössischen Räten empfohlen werden soll, einen entsprechenden Teil der Bundesbeiträge rückwirkend zu gewähren. Die Zürcher Delegation erklärte sich von dieser Stellungnahme befriedigt.

Die weitere Bereinigung der Unterlagen führte auf eine Voranschlags-summe für den Passagiertrakt von 39,648 Millionen Franken, von denen auf nicht subventionswürdige Bauteile 7,6 Millionen Franken entfallen.

Diese Zahlen beruhten auf den Baupreisen vom 1. Februar 1962, die seit jenem Datum erheblich stiegen. Für den Zeitabschnitt 1. Februar 1962 bis 1. April 1964 betrug die Bauteuerung, gemäss dem Baukosten-Index der Stadt Zürich, 18 Prozent. Die FIG erklärte aber, dass dieser Index, der gestützt auf die bei Mehrfamilien-Häusern angetroffenen Baupreise ermittelt wird, auf den Flughof-umbau nicht anwendbar sei, dass vielmehr mit einer Teuerung von 30 Prozent zu rechnen sei. Dieser erhöhte Zuschlag entspreche der beim kantonalen Kinderspital und der bei der stadtzürcherischen Siedlung «Glaubten» während dieser Periode festgestellten Teuerung.

Die für diese Bauten zuständigen kantonalen und städtischen Behörden konnten bestätigen, dass die effektiv ausgewiesene Bauteuerung tatsächlich 30 Prozent erreichte.

Der Kreditbedarf für den 1. April 1964, welchen wir als den Tag des offiziellen Baubeginns betrachten, ist demnach folgender:

Tabelle VII
Flughofausbau
Kreditbedarf per 1. April 1964

	Preisstand 1. Februar 1962	Preisstand 1. April 1964
	Millionen Franken	Millionen Franken
1. Passagiertrakt (ohne provisorische Übergangsbauten)	39,648	51,542
2. Restauranttrakt (Besucherrestaurant)	8,900	11,570
3. Provisorische Übergangsbauten	0,535	0,696
	49,083	63,808

Wie schon erwähnt, sind die Baukosten für den Restauranttrakt, entsprechend der bisher geübten Subventionspraxis, nicht subventionswürdig. Auch an die Übergangsbauten kann, wegen ihres provisorischen Charakters, kein Bundesbeitrag gewährt werden. Somit kommen nur Subventionen für den Passagiertrakt in Frage. Wie aus der Tabelle VIII entnommen werden kann, werden diese 13,762 Millionen Franken ausmachen.

Tabelle VIII

Flughofausbau

Bundesbeitrag berechnet auf dem Stand der Baupreise vom 1. April 1964

	Preisstand 1. Februar 1962	Preisstand 1. April 1964
	Millionen Fr.	Millionen Fr.
1. Gesamtkosten Passagiertrakt	39,648	51,542
2. Nicht subventionswürdige Bauteile	7,060	9,178
3. Subventionswürdige Kosten des Passagier- traktes	32,588	42,364
4. Bundesbeitrag 32,5 Prozent von 42,364 Millionen		13,762
5. Bundesbeitrag in Prozent der Gesamtkosten		26,7 Prozent

Im Interesse einer möglichst einfachen Subventionspraxis, bei der eine langwierige Ermittlung der Gestehungskosten der nichtsubventionswürdigen Bauteile vermieden werden kann, ist nun vorgesehen, die effektiven Gestehungskosten des Passagiertraktes mit 26,7 Prozent zu subventionieren.

Für den Fall, dass die Gesamtkosten von 51,542 Millionen Franken infolge eines weiteren Anstieges der Baupreise eine Überschreitung erfahren sollten, werden auch die teuerungsbedingten Mehrkosten, sofern sie ausgewiesen werden können, zum Ansatz von 26,7 Prozent subventioniert.

Wir erwähnten, dass es sich bei den nichtsubventionswürdigen Bauteilen namentlich um solche handelt, welche für die Unterbringung von kommerziellen Nebenbetrieben bereitgestellt werden. Darunter befinden sich die sogenannte Ladenhalle im ersten Stock des Passagiertraktes sowie Garderobenräume für das Restaurant im Erdgeschoss des Passagiertraktes. Es könnte sich die Notwendigkeit einstellen, aus dieser Ladenhalle eine zweite Passagierabfertigungshalle zu machen und die Garderobenräume zum Gepäckumschlagraum zu schlagen. Deshalb stellte die FIG am 3. Juli 1964 das Gesuch, der Bund möge die Subventionswürdigkeit dieser beiden Bauteile grundsätzlich anerkennen, sofern sie je einmal für die Abfertigung der Fluggäste und ihres Gepäcks Verwendung finden würden, wobei ihre Subventionierung allerdings erst dann erfolgen soll, wenn sie dieser neuen Zweckbestimmung zugeführt werden. Es wird sich, wie aus der Tabelle IX hervorgeht, um eine zusätzliche Bundesleistung von 0,230 Millionen Franken handeln.

Tabelle IX
 Flughofausbau
 Allfällig zusätzliche Bundesbeiträge an die Garderobenräume
 für das Restaurant und die Ladenhalle

	Preisstand 1. Februar 1962	Preisstand 1. April 1964
	Millionen Fr.	Millionen Fr.
1. Garderoben für Restaurant, Erdgeschoss Passagiertrakt	0,458	0,595
2. Ladenhalle, erster Stock Passagiertrakt	2,590	<u>3,367</u>
3. Zusätzliche subventionswürdige Kosten ...		3,962
4. Allfällig zusätzlicher Bundesbeitrag (32,5% —26,7%) von 3,962 Millionen		<u>0,230</u>

Auch diesem nachträglichen Begehren der FIG kann zugestimmt werden. Eine besondere Aussetzung des Betrages erübrigt sich, da er aus den Reserven für Unvorhergesehenes beglichen werden könnte.

Nach der Beendigung der dritten Ausbaustufe werden die Investitionen für den Passagiertrakt und den alten Bürotrakt 62,666 Millionen Franken betragen. Es wird eine nutzbare, das heisst vermietbare Fläche von 23 384 m² vorhanden sein. Die FIG errechnete unter der Annahme, dass ein Bundesbeitrag von rund 14 Millionen Franken gewährt wird, einen Mietzinsbedarf von 4,439 Millionen Franken. Dies ergibt einen mittleren Ansatz von 190 Franken pro Quadratmeter. Der bisherige Durchschnittspreis betrug 85 Franken pro Quadratmeter.

Diese starke Erhöhung der Mietpreise ist auf die bereits erwähnte Steigerung der Bau- und Kapitalbeschaffungskosten zurückzuführen. Dabei fallen die ersteren besonders ins Gewicht, weil der Umbau eines im Betrieb stehenden Flughofes besondere Aufwendungen erfordert. Dies geht aus einem Vergleich mit Genf hervor, wo, im Gegensatz zu Zürich, ausreichend Raum für die Erstellung eines neuen Abfertigungsgebäudes vorhanden war. In Genf kommen, laut Voranschlag vom 14. November 1963, die Erstellungskosten der Abfertigungs- und Büroräume auf 53,188 Millionen Franken zu stehen, wobei die nutzbare Fläche 32 350 m² betragen wird.

II. Die Erweiterung der Heizzentrale II

Nach der Fertigstellung der im vorliegenden dritten Ausbauprogramm vorgesehenen Hochbauten wird für ihre Beheizung, bei einer Aussentemperatur von —15° Celsius, ein stündlicher Wärmebedarf von 23 Millionen Kilogramm-Kalorien erforderlich sein. Die stündliche Wärmeproduktion der heute vorhandenen Heizzentralen I und II beträgt 20,5 Millionen Kilogramm-Kalorien. Sie kann, vorausgesetzt dass eine Verschlechterung des Wirkungsgrades in Kauf genommen wird, auf 21,5 Millionen Kilogramm-Kalorien gesteigert werden. Die mit den bestehenden Zentralen mögliche Wärmeproduktion wird also, wenn auch knapp, bis zur Beendigung der dritten Ausbaustufe ausreichen.

Da aber bereits an eine vierte Ausbaustufe gedacht werden muss, deren wichtigste Vorhaben die Errichtung von Verbindungsbauten zwischen dem Passagiertrakt und den einzelnen Flugzeugstandplätzen auf dem Flugsteig, die Vergrößerung des Post- und Frachtgebäudes und die Bereitstellung weiterer technischer Hochbauten für die Swissair sein werden, ist es unumgänglich, schon im Rahmen der dritten Ausbaustufe die Heizzentrale II zu erweitern und mit einem zweiten Grosskessel auszustatten.

Folgerichtig müssen auch die vorhandenen Brennstofflager vergrößert werden. Diese haben eine Lagerkapazität von 2950 m³, was einem Volumen von 2700 Tonnen Heizöl entspricht. Ist einmal die Heizzentrale II erweitert, so wird der Jahresbedarf 5220 Tonnen betragen. Es wird deshalb vorgeschlagen, die Lagerkapazität um 2800 m³ zu vergrößern, was ermöglichen wird, den gesamten Jahresbedarf an Heizöl in der preislich günstigsten Jahreszeit einzukaufen. Auch können damit Versorgungsschwierigkeiten, die, wie die Vergangenheit lehrt, zum Beispiel bei witterungsbedingter Einstellung der Rheinschiffahrt auftreten können, überbrückt werden.

Die Erweiterung der Heizzentrale II wird auch die Gelegenheit bieten, die dringend notwendige Kehrrechtsverbrennungsanlage einzubauen.

Für alle diese Bauten und Anlagen liegt eine approximative Kostenberechnung vor. Basierend auf den Preisen vom 1. April 1964 ergibt sich eine Voranschlagssumme von 9,551 Millionen Franken.

III. Das Werkstattgebäude

Für den Unterhalt ihrer Gebäude und deren umfangreicher Installationen beschäftigt die FIG eine Gruppe von 10 bis 12 Mechanikern und Elektrikern. Dazu kommen 12 Heizer. Alle Werkstattarbeiten müssen bis heute in den Kesselräumen der Heizzentralen vorgenommen werden. Auch die Werkzeug- und Materiallager sowie die Garderoben dieser Arbeitsgruppen sind in den Betriebsräumen der Heizzentralen untergebracht. Dadurch wird der Heizbetrieb in unstatthafter Weise gefährdet und die Errichtung eines besonderen Werkstattgebäudes mit ungefähr 350 m² Nutzfläche ist unumgänglich geworden. Auch hier liegt ein generelles Projekt für ein Gebäude mit 1500 m³ Inhalt vor. Ausgehend von einem Kubikmeterpreis von 198 Franken ergibt sich, zusammen mit den Kosten für die Umgebungsarbeiten und die Einrichtungen, eine Voranschlagssumme von 0,416 Millionen Franken.

IV. Das Magazin für Strahlflugzeuge

Wir erwähnten, dass nachträglich die FIG und die Swissair das Gesuch stellten, das ohne Kenntnis des Bundesrates bereits erstellte Magazin für Strahlflugzeuge sei ebenfalls in die neue Vorlage aufzunehmen und es sei den Eidgenössischen Räten die Gewährung einer rückwirkenden Subvention an die auf 1,387 Millionen Franken betragenden Baukosten zu beantragen.

Entsprechend unserer bisher im Flughafenbau geübten Praxis müssen wir es ablehnen, für Bauten, die ohne unser Einverständnis erstellt wurden, die Gewährung von Bundesbeiträgen zu empfehlen. Mit dem Antrag, dieses Magazin nachträglich zu subventionieren, setzen wir uns allfällig dem Vorwurf aus, die Bestimmungen des Bundesbeschlusses vom 22. Juni 1945/14. Dezember 1956 zu missachten, die vorschreiben, dass die Projekte dem Bundesrat zu unterbreiten sind (Art. 7) und dass der Bundesrat ihre Ausführung zu überwachen hat (Art. 8).

Wenn wir Ihnen trotzdem empfehlen, dem Gesuch der FIG und der Swissair zu entsprechen, so tun wir es, weil die Einholung unserer Zustimmung zum vorzeitigen Baubeginn von der FIG aus einem entschuldbaren Versehen unterlassen wurde, das auf den plötzlichen Tod ihres Verwaltungsratspräsidenten zurückzuführen ist.

Das Projekt für das Magazin wurde dem Luftamt zur Prüfung unterbreitet und von diesem genehmigt. Das Luftamt empfahl der FIG, das Projekt in die Eingabe an den Bundesrat für die dritte Ausbaustufe aufzunehmen. Doch wurde die Bereitstellung dieses Magazins für die Swissair sehr dringend, weshalb mit den Bauarbeiten begonnen wurde, wobei sich die eben erwähnte Unterlassung eignete.

V. Die Verkehrsanschlüsse

Da das Erweiterungsprojekt für den Flughafen eine beträchtliche Vorverlegung der strassenseitigen Gebäudefront bedingt, sind die Zu- und Wegfahrten zum Gebäude neu zu erstellen. Dies und der Beschluss der Bundesversammlung vom 21. Juni 1960 über die Festlegung des Nationalstrassennetzes (AS 1960, 872), der unter anderem vorsieht, den Flughafen Zürich durch eine mit N 1 b bezeichnete Abzweigung an die Nationalstrasse N 1 anzuschliessen, zwangen den Kanton, die Verkehrsanschlüsse des Flughafens von Grund auf und ohne Rücksichtnahme auf die bestehenden Strassenzüge neu zu planen.

Das Rückgrat des nun vorliegenden Projektes bildet die oben erwähnte Nationalstrasse N 1 b. Sie wird von der Nationalstrasse N 1, Genf-St. Margrethen, bei deren Kreuzung mit der Gemeindegrenze Zürich/Wallisellen, abzweigen. Ihre zwei richtungsgetretennten Fahrspuren, die bis zur Einmündung in das Flughafenareal nebeneinander liegen, münden in eine weite Schleife aus, die an allen wichtigen Objekten des Flughafenkopfes vorbeiführen wird. Diese Schleife bildet gleichsam die Verteilschiene, auf welcher die auf der Autobahn ankommenden Fahrzeuge zum Flughafen, zum Post- und Frachtgebäude, zu den Werfbauten und Parkplätzen gelangen können. Zugleich dient sie als Sammelschiene für die Rückführung dieser Fahrzeuge auf das Nationalstrassennetz. Schliesslich wird auch der Lokalverkehr aus dem Raume Kloten/Bülach/Winterthur nach dem Flughafen und darüber hinaus nach Rümlang durch diese Autobahnschleife gewährleistet.

Notgedrungen kann auf dieser Schleife nur ein im Gegenuhrzeigersinn verlaufender Einbahnverkehr zugelassen werden. Für den Gegenverkehr ist deshalb

eine zur Schleife mehr oder weniger parallel verlaufende Lokalverkehrsstrasse vorgesehen. Auf ihr wird sich der Verkehr von Rümlang und vom Flughafen nach Kloten, Bülach und Winterthur abspielen.

Das Vordringen der Nationalstrasse bis zum Flughafen Zürich möchte die kantonale Regierung dazu benützen, um das Zürcher Unterland durch eine autobahnähnliche Verbindungsstrasse an das Nationalstrassennetz anzuschliessen. Das hierzu erforderliche Anschlusswerk und das erste Teilstück dieser Strasse soll nun ebenfalls im Rahmen des vorliegenden Programmes erstellt werden.

Diese drei Strassenbauobjekte – Autobahn N 1b, Lokalverkehrsstrasse und Verbindungsstrasse – müssen nun aber durch flugplatzbedingte Bauwerke ergänzt werden. Hier ist vor allem auf die Zu- und Wegfahrten des Flughafes hinzuweisen, welche diesen mit der Autobahnschleife verbinden. Als dann ist eine Werkstrasse für den internen Verkehr zwischen dem Flughafen und dem Werftareal vorzusehen. Eine zweite Werkstrasse ist längs dem Post- und Frachtgebäude geplant, die allerdings nur provisorischen Charakter hat. Beträchtliche Aufwendungen erfordern die Parkplätze für 3400 Motorfahrzeuge. Auch sind Hochbauten für eine Haltestelle des Autobusbetriebes der Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich vorzusehen. Diese letzterwähnten Objekte fallen unter den Titel «Flugplatzbau». Sie sind, soweit sie nicht provisorischen Charakter haben, vom Bund zu subventionieren.

Dieses Strassenbauprogramm kann nur unter der Voraussetzung verwirklicht werden, dass der Altbach, ein Nebengewässer der Glatt, tiefer verlegt und gleichzeitig eingedeckt wird. Ein Teil der Kosten für diese Absenkung und Eindolung geht ebenfalls auf den Titel «Flugplatzbau».

Schliesslich muss der Kanton für das Eidgenössische Militärdepartement eine sogenannte Fahrschulstrasse errichten, ansonst der südliche Teil des Waffenplatzareals vom Rest sowohl durch die Verbindungs- als auch durch die Lokalverkehrsstrasse abgeschnitten würde. Diese Fahrschulstrasse entspricht einer Auflage des zwischen dem Militärdepartement und dem Kanton getätigten Landesvertrages. Ihre Baukosten sind deshalb nicht subventionswürdig.

Wie dies in Genf der Fall war, wird auch in Zürich ein allfälliger Anschluss des Flughafens an ein Schienennetz studiert. Vorerst dachte man an einen Basis-tunnel mit SBB-Lichttraumprofil, welcher den Flughafen mit dem Hauptbahnhof der Stadt Zürich verbunden hätte. Heute steht eine Untergrundbahn nach ausländischen Vorbildern im Vordergrund des Interesses. Ihr erster Strang würde den Zürcher Hauptbahnhof mit Kloten verbinden. Es sind 12 Zwischenstationen vorgesehen, wovon eine beim Flughafen. Die Baukosten werden auf 300 bis 400 Millionen Franken geschätzt und die Kosten für die Beschaffung des Rollmaterials auf 60 bis 80 Millionen Franken. Die Leistungsfähigkeit der Bahn wäre 50000 Personen pro Stunde und Richtung. Eine solche Transportkapazität steht selbstverständlich in keinem Verhältnis zum Verkehrsanfall des Flughafens. Sie lässt sich allein durch das im Glattal liegende Vorortgebiet der Stadt Zürich rechtfertigen, welches für die Stadt das bedeutendste Siedlungsreservoir darstellt. Die schienenmässige Erschliessung des Flughafens wäre eine Nebenaufgabe die-

ser Untergrundbahn. Der Plan sieht denn auch vor, von den sehr zahlreichen Zugspaaen, die bei einer Zugfolge von 90 Sekunden möglich sind, täglich nur mit 85 Zugspaaen den Flughafen zu bedienen. Aber auch dann noch ergibt sich ein Platzangebot für 100000 Fahrgäste, was ein Vielfaches der im Normalfall zu erwartenden Nachfrage darstellt.

Die Frage, wer Träger dieser Untergrundbahn sein soll, wie auch die Frage ihrer Finanzierung, sind vollständig offen. Es steht einzig fest, dass die Schweizerischen Bundesbahnen eine Mitbeteiligung zugesichert haben. Trotzdem ist der Kanton Zürich entschlossen, die unterirdisch unter der Autobahnschleife und der Lokalverkehrsstrasse vorzusehende Station «Flughafen» im Rohbau heute schon zu erstellen. Dies hat den Vorteil, dass diese Untergrundstation vor dem Bau der neuen Strassen und Parkplätze errichtet werden kann. Die Halle soll bis zur Überführung in ihre endgültige Zweckbestimmung als Autocinstellraum Verwendung finden.

Das Projekt dieser Untergrundbahn und namentlich ihre allfällige Zweiglinie nach dem Flughafen ist viel zu wenig abgeklärt, als dass eine Subventionierung der unterirdischen Bahnhofhalle in Frage kommen kann. Unsere Zurückhaltung findet auch eine Stütze in der Skepsis, mit der sich die für die Flughafenweiterung zugezogenen Experten zur Frage des Bahnanschlusses äusserten.

Die Gesamtkosten für die geplanten Verkehrsanschlüsse und ihre Verteilung auf die einzelnen Kostenträger sind in der nachstehenden Tabelle X dargelegt.

Die Totalkosten der Verkehrsanschlüsse belaufen sich gemäss Zusammenstellung dieser Tabelle auf 38,515 Millionen Franken. Davon gehen zu Lasten des Flughafens 7,595 Millionen Franken. Vom letzteren Betrag sind jedoch, aus den erwähnten Gründen, folgende Posten nicht subventionswürdig:

Provisorische Werkstrasse für das Post- und Frachtgebäude . . .	0,110 Mio Fr.
Fahrschulstrasse EMD	0,235 Mio Fr.
Bahnhofhalle	0,800 Mio Fr.
	Total <u>1,145 Mio Fr.</u>

Somit bleibt ein subventionswürdiger Betrag von 6,450 Millionen Franken.

Dies ergibt einen unter dem Titel «Ausbau der Flughäfen» zu bewilligenden Bundesbeitrag von 2,096 Millionen Franken oder 6 Prozent der Baukosten.

Aus der Tabelle X geht auch hervor, dass 12,660 Millionen Franken auf das Konto «Nationalstrasse» entfallen, das zu 80 Prozent mit Bundesmitteln gespiessen wird.

Der Gesamtbeitrag des Bundes an die Kosten der Verkehrsanschlüsse wird somit 12,224 Millionen Franken oder rund 32 Prozent ausmachen.

Da es völlig unmöglich ist, die einzelnen Objekte des gesamten Anschlussprogrammes separat durchzuführen und abzurechnen, werden doch die einzelnen Baustellen ineinander übergreifen, ist das Luftamt mit der Direktion der öffentlichen Bauten des Kantons Zürich übereingekommen, dass für die Berech-

nung des unter dem Titel «Ausbau der Flughäfen» zu bewilligenden Bundesbeitrages vom Total der effektiven Baukosten der in der Tabelle X aufgeführten Objekte ausgegangen und der mittlere Subventionsansatz von 6 Prozent angewendet werden soll.

Die Verwirklichung des vorstehend beschriebenen Projektes für die neue Verkehrserschliessung des Flughafens Zürich ist von verschiedenen Umständen abhängig. Das Anschlussbauwerk, welches die Nationalstrasse N 1 mit ihrem Ast N 1b verbinden wird, kann erst errichtet werden, wenn der Milchbucktunnel gebaut wird. Dagegen wird am Abschnitt von der provisorisch angeschlossenen Thurgauerstrasse bis zum Flughafen bereits gearbeitet. Insbesondere sind auch Arbeiten, die Gegenstand des vorliegenden Kreditbeschlusses bilden, teilweise bereits in Ausführung begriffen.

Der vorzeitige Baubeginn bei einzelnen Objekten des neuen Verkehrsanschlusses ist eine direkte Folge des vorzeitigen Baubeginns beim Flughafen. Und dieser wiederum ist eine Folge der zeitraubenden Abklärung über die Konzeption der Flughafenerweiterung, an der sich, wie wir sahen, der Bund ebenfalls massgebend beteiligte. Weil die Leistungsfähigkeit der Abfertigungsanlagen im Flughafen dem Verkehrsanfall immer weniger genügte, haben wir dem vorzeitigen Baubeginn des Flughafens und der mit ihm in direktem Zusammenhang stehenden Strassenverkehrsbauten unsere Einwilligung gegeben. Selbstverständlich haben wir dabei den Entscheid der Eidgenössischen Räte ausdrücklich vorbehalten.

VI. Bauten und Anlagen für den Flugbetrieb

Die Vergrösserung des Flughafens bedingt auch auf der Seite des Flugsteiges Anpassungsarbeiten. Durch das Vorverschieben der flugsteigseitigen Gebäudefront geht ein Teil der bestehenden Flugsteigfläche verloren und ist durch eine seitliche Ausdehnung zu kompensieren. Die neu anzulegenden Betonfelder haben eine Fläche von 5300 m². Ferner sind Rampen zu errichten, welche den im Untergeschoss des Flughafens liegenden Gepäckumschlagraum mit dem Flugsteig verbinden. Schliesslich sind besondere Verkehrsflächen für die Flugsteigbusse zu errichten, da in Zürich die Erschliessung des Flugsteiges durch Passagiergänge erst in einer vierten Baustufe möglich sein wird und deshalb der Passagierverkehr zwischen dem Flughafen und den von ihm abgelegenen Flugzeugstandplätzen vorläufig mit Autobussen bewerkstelligt werden muss.

Tabelle X
Verkehrsanschlüsse – Voraussichtliche Kosten und ihre Finanzierung
 (Preisbasis 1. April 1964)

	Gesamtkosten			Kostenverteilung			
	Landerwerb	Baukosten	Total	Nationalstrassen	Verkehrsanlagen des Kantons	Flughafen	Untergrundbahn
	Millionen Fr.	Millionen Fr.	Millionen Fr.	Millionen Fr.	Millionen Fr.	Millionen Fr.	Millionen Fr.
1. Autobahn km 294,320–295,840	0,430	4,100	4,530	4,530			
2. Werkstrasse D–E		0,665	0,665	0,190		0,475	
3. Lokalverkehrsstrasse D–F–G–H–J	0,380	8,280	8,660	3,685	4,975		
4. Verbindungsstrasse	2,100	7,840	9,940		9,940		
5. Wendespuren Autobahn/Lokalverkehrsstrasse	0,015	0,255	0,270	0,270			
6. Provisorische Werkstrasse für Post- und Frachtgebäude	0,005	0,105	0,110			0,110	
7. Parkplätze zwischen Autobahn und Lokalverkehrsstrasse	0,200	2,825	3,025	0,860		2,165	
8. Fahrschulstrasse für EMD		0,235	0,235			0,235	
9. Absenkung und Eindeckung Altbach, Strassenanteil	0,150	3,090	3,240	1,080	1,080	1,080	
10. Bepflanzung und Einzäunung		0,150	0,150	0,050	0,050	0,050	
11. Zu- und Wegfahrten Flughafen		3,165	3,165	0,950		2,215	
12. Personenunterführung		1,230	1,230	0,615	0,615		
13. Bahnhofhalle							
a. Anteil Altbachkorrektur		1,080	1,080		0,360	0,360	0,360
b. Eigentliche Baukosten		1,320	1,320		0,440	0,440	0,440
14. Parkplätze und Gehwege südlich und nordöstlich Flughafen		0,700	0,700	0,430		0,270	
15. Hochbauten für den VBZ-Betrieb		0,195	0,195			0,195	
Total	3,280	35,235	38,515	12,660	17,460	7,595	0,800

Durch diese Um- und Erweiterungsbauten des Flugsteiges werden auch gewisse elektrotechnische Anlagen im Flugsteig und an seinem Rande in Mitleidenschaft gezogen und müssen verlegt oder den neuen Gegebenheiten angepasst werden.

Schliesslich ist kurz auf zwei Anlagen einzutreten, deren Beschaffung aus zwingenden Gründen nicht bis zur Stellungnahme der Eidgenössischen Räte aufgeschoben werden konnte. Es handelt sich um die optischen Gleitwinkelanlagen einerseits und um die Lärmmessanlage andererseits. Der optische Gleitwinkelanzeiger ist ein von der Internationalen Organisation für Zivilluftfahrt (ICAO) für Flughäfen, welche von Strahlflugzeugen angefliegen werden, dringend empfohlenes Gerät, welches den anfliegenden Flugzeugen optisch den einzuhaltenden Gleitweg anzeigt. Die Lärmmessanlage dient der Überwachung jener Flugzeuge, die wegen ihrer besonders starken Lärmentwicklung nach dem Abflug besondere Flugwege zugewiesen erhalten. Beide Anlagen sind im Betrieb und haben ihre Nützlichkeit erwiesen. Es handelt sich um subventionswürdige Investitionen und wir empfehlen auch hier, die Gewährung eines rückwirkenden Bundesbeitrages.

In der nachstehenden Tabelle XI sind die Kosten für diese zusätzlichen, für den Flugbetrieb unumgänglichen Bauten und Anlagen zusammengefasst.

Tabelle XI

Bauten und Anlagen für den Flugbetrieb

	Millionen Fr. (Preisstand 1 4.64)
1. Anpassung des Flugsteiges	1,295
2. Anpassung und Ergänzung elektrotechnischer Anlagen . . .	0,355
3. Optische Gleitwinkelanzeiger	0,450
4. Lärmmessanlage	<u>0,460</u>
Total	<u>2,560</u>

Die Gesamtaufwendungen für die Verkehrsanschlüsse belaufen sich auf 38,515 Millionen Franken (siehe Tabelle X). Davon entfallen 12,660 Millionen Franken auf die Autobahn N 1 b und werden, wie erwähnt, zu 80 Prozent vom Bund übernommen. Der Rest von 2,532 Millionen Franken entfällt auf den Kanton Zürich.

Der Kanton Zürich muss zudem die 17,460 Millionen Franken für die kantonalen Verkehrsanlagen aufbringen. Die Finanzierung dieser 19,992 Millionen Franken ist gesichert. Abgesehen von Beiträgen der Gemeinde Kloten, welche der Kanton, gestützt auf das kantonale Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Nationalstrassen geltend machen kann, stehen dem Kanton sein Haupt-

strassenfonds sowie sein aus dem Benzinollanteil gespiesener Nationalstrassenfonds zur Verfügung.

Der Anteil des Flughafens an den Kosten der Verkehrsanschlüsse beträgt, wie wir sahen, 7,595 Millionen Franken. Die Aufwendungen für die Bauten und Anlagen des Flugbetriebes werden 2,560 Millionen Franken ausmachen. Für die Finanzierung dieser beiden Beträge von insgesamt 10,155 Millionen Franken kann der Kanton auf eine Kreditrestanz von der 2. Ausbaustufe des Flughafens greifen, die 4,663 Millionen ausmacht. Zudem hat der Kantonsrat am 22. Februar 1965 einen Zusatzkredit von 2,2 Millionen Franken bewilligt. Zusammen mit der zu erwartenden Bundessubvention von 2,946 Millionen Franken ergeben sich 9,809 Millionen Franken. Die fehlenden 0,346 Millionen Franken werden mit der Einwilligung des Regierungsrates aus den Betriebsüberschüssen des Flughafens aufgebracht.

VII. Die Swissairbauten

Die Swissair nimmt auf unseren Grossflughäfen nicht nur eine besondere Stellung ein, weil sie ungefähr die Hälfte des auf ihnen anfallenden Luftverkehrs bewältigt, sondern auch wegen der Nebenaufgaben, die sie auf den Flughäfen erfüllt.

Wir erwähnten bereits die Vorteile, die den Flughäfen aus dem Vorhandensein der technischen Betriebe der Swissair erwachsen. Eine weitere, wichtige Funktion kommt der Swissair als Abfertigungsorganisation zu. Im Interesse einer möglichst rationellen Ausnützung der für die Abfertigung der Flugzeuge und ihrer Fracht zu Verfügung stehenden Bauten, Anlagen und Geräte ist eine Konzentrierung der Abfertigungstätigkeiten in einer einzigen Organisation wünschenswert. Auf dem Flughafen Zürich konnte dieses Postulat weitgehend verwirklicht werden, indem, von wenigen Ausnahmen abgesehen, die ausländischen Gesellschaften ihre Fluggäste, ihre Fracht und ihre Flugzeuge durch die Swissair abfertigen lassen.

Die Spezialeinrichtungen, die hiezu im Flughafen erforderlich sind, wollte die FIG nicht auf ihr Baubudget nehmen. Sie sind deshalb von der Swissair selbst zu beschaffen und zu finanzieren. Die Gesamtkosten belaufen sich, wie wir schon erwähnten, auf 0,824 Millionen Franken und wir beantragen, diese wie die übrigen Kosten des Flughafensausbaues mit 32,5 Prozent zu subventionieren.

Für die nachstehend beschriebenen technischen Hochbauten soll aber aus den bereits erwähnten Gründen nur ein Subventionsansatz von 20 Prozent angewendet werden.

Das wichtigste Objekt dieser Gruppe bildet das erweiterte Warenannahme- und Lagergebäude.

Der Warenumschlag der Swissair betrug im Jahre 1957, als das ursprüngliche Projekt für das Warenannahme- und Lagergebäude aufgestellt wurde, 2,5 Tonnen pro Tag. 1966, wenn das heute vorliegende Projekt verwirklicht sein soll, werden es 10 Tonnen pro Tag sein. Neben dieser mengenmässig bedingten Er-

Tabelle XII

Flughafen Zürich, 3. Ausbaustufe

Zusammenstellung der approximativen Kosten gemäss Eingaben des Kantons Zürich

vom 30. Juli 1964, 15. Dezember 1964 und 7. Januar 1965

(Preisbasis 1. April 1964)

Objekt-Nr.	Objekte	Bauherr	Anteil Kanton	Anteil FIG	Anteil Swissair	Bundessubventionen auf 4 + 5 + 6	
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	Bauten der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG)		Mio Fr.	Mio Fr.	Mio Fr.	Prozent	Mio Fr.
1.01	Flughofausbau						
1.01.01	Passagiertrakt	FIG		51,542		26,7	13,762
1.01.02	Restauranttrakt	FIG		11,570		—	—
1.01.03	Provisorische Übergangsbauten	FIG		0,696		—	—
	Total 1.01			63,808			13,762
1.02	Erweiterung der Heizzentrale II						
1.02.01	Erweiterung der Speicheranlage	FIG		1,214		32,5	0,395
1.02.02	Abfallverbrennungsanlage	FIG		0,190		32,5	0,062
1.02.03	Erweiterung der Kesselanlage	FIG		6,652		32,5	2,162
1.02.04	Erweiterung der Öltankanlage mit neuem Pumpenhaus	FIG		1,495		32,5	0,486
	Total 1.02			9,551			3,105
1.03	Werkstattgebäude						
1.03.01	Gebäude, überdeckter Vorplatz, Umgebungsarbeiten	FIG		0,341		32,5	0,111
1.03.02	Technische Einrichtungen	FIG		0,075		32,5	0,024
	Total 1.03			0,416			0,135
1.04	Magazin für Strahlflugzeuge (Anteil FIG)	FIG		1,220		32,5	0,396

2.	Kantonale Bauten					
2.01	Verkehrsanschlüsse					
2.01.01	Baukosten	Kanton	35,235		6,0	2,114
2.01.02	Landerwerb	Kanton	3,280		—	—
	Total 2.01		38,515			2,114
2.02	Bauten und Anlagen für den Flugbetrieb					
2.02.01	Anpassung des Flugsteiges	Kanton	1,295		32,5	0,421
2.02.02	Anpassung und Ergänzung elektrotechn. Anlagen ..	Kanton	0,355		32,5	0,115
2.02.03	Optische Gleitwinkelanzeiger	Kanton	0,450		32,5	0,146
2.02.04	Lärmessanlage	Kanton	0,460		32,5	0,150
	Total 2.02		2,560			0,832
3.	Swissairbauten					
3.01	Magazin für Strahlflugzeuge (Anteil Swissair)	Swissair		0,167	32,5	0,055
3.02	Passagiertrakt-Spezialeinrichtungen	Swissair		0,824	32,5	0,268
3.03	Warenannahme- und Lagergebäude	Swissair		10,325	20,0	2,065
3.04	Portierhaus und Feuerwehrgebäude	Swissair		2,017	20,0	0,403
	Total 3.			13,333		2,791
4.	Zusammenfassung					
4.01	Bauten der FIG	FIG		74,995		17,398
4.02	Kantonale Bauten	Kanton	41,075 ¹⁾			2,946
4.03	Swissairbauten	Swissair			13,333	2,791
	Total			129,403¹⁾		23,135

¹⁾ In diesen Beträgen sind die Aufwendungen für die Nationalstrasse N 1B, für die kantonalen Verkehrsanlagen und die Untergrundbahn von insgesamt 30,920 Millionen Franken eingeschlossen. Von diesen 30,920 Millionen Franken muss der Bund 10,128 Millionen unter dem Titel «Nationalstrassenbau» übernehmen.

höhung der Ansprüche geht eine Steigerung der qualitativen Ansprüche an die Lagerräume einher. Beispielsweise müssen die Triebwerke der Strahlflugzeuge in klimatisierten Räumen gelagert werden.

Der Kostenvoranschlag für das 42 390 m³ umfassende Gebäude lautet auf 10,699 Millionen Franken, wovon 0,374 Millionen Franken für Bauzinsen und Gebühren vorgesehen sind, für die kein Bundesbeitrag gewährt werden kann.

Nach der Beendigung der dritten Ausbaustufe werden im Wertareal der Swissair etwa 85 Millionen Franken in Hochbauten investiert sein. Dazu kommen etwa 120 Millionen Franken für Betriebseinrichtungen, Maschinen, Werkzeuge, Reservematerialien und Reservetriebwerke. Berücksichtigt man noch den Versicherungswert der in den Flugzeughallen und -werften untergebrachten Luftfahrzeuge, so ergibt sich ein Gesamtwert von mindestens 250 Millionen Franken, den es zu überwachen und vor Feuer zu schützen gilt.

Eine wirksame 24stündige Kontrolle des Personen- und Fahrzeugverkehrs ist deshalb unerlässlich. Die erste Voraussetzung hierzu bildet ein Portierhaus, mit einem Wohntrakt für den Chef-Portier und den Feuerwehrkommandanten mit einem Warteraum sowie sechs Besprechungszimmern für die Besucher.

In diesem Portierhaus wird auch die Alarmzentrale untergebracht, an welche die zahlreichen automatischen Feuermeldeanlagen angeschlossen werden. Aber auch für die Sanitätsstelle bietet das Portierhaus die bestmögliche Unterkunft.

Das Feuerwehrgebäude ist als Annex zum Portierhaus vorgesehen. Es enthält vor allem die Einstellhalle für die Feuerwehrgeräte, dann aber auch einen Lagerraum für Löschmittel und eine Werkstatt.

Der umbaute Raum misst 7177 m³. Die Voranschlagssumme beträgt 2,093 Millionen Franken. Für die Ermittlung der Bundessubvention sind wiederum die Bauzinsen und Gebühren von 0,076 Millionen Franken abzuziehen.

Die Swissair hat uns mit Schreiben vom 21. Dezember 1964 mitgeteilt, dass die drei oben erwähnten Projekte in den Bau- und Finanzplan der Swissair aufgenommen worden seien und dass deshalb ihre Finanzierung, unvorhersehbare Ereignisse vorbehalten, gesichert sei.

C. Schlussbemerkungen

Wie der Tabelle XII entnommen werden kann, betragen, ausgehend von den Baupreisen vom 1. April 1964, die voraussichtlichen Gesamtkosten der dritten Ausbaustufe 129,403 Millionen Franken. Wir beantragen, unter dem Titel «Ausbau der Zivilflugplätze» einen Bundesbeitrag von 23,135 Millionen Franken. Ein zusätzlicher Bundesbeitrag von 10,128 Millionen Franken wird an die Nationalstrasse N 1 b geleistet werden müssen. Unter Berücksichtigung dieser Bundesleistungen ergibt sich folgende Aufteilung der Gesamtkosten auf die einzelnen Kostenträger:

	Brutto- Anteile	Bundes- beiträge	Netto- Anteile
	Mio Fr.	Mio Fr.	Mio Fr.
1. Kanton Zürich.....	41,075	13,074	28,001
2. Flughafen-Immobilien-Gesellschaft.....	74,995	17,398	57,597
3. Swissair.....	13,333	2,791	10,542
4. Bund.....			33,263
5. Total.....	129,403		129,403

Über die Verfassungsmässigkeit der Vorlage sind keine weiteren Bemerkungen erforderlich. Der Ihnen zur Beschlussfassung unterbreitete Entwurf beruht auf dem Bundesbeschluss vom 22. Juni 1945/14. Dezember 1956 über den Ausbau der Zivilflugplätze.

Wir beehren uns, Ihnen gestützt auf diese Darlegungen den nachfolgenden Bundesbeschluss zur Annahme zu empfehlen.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, sehr geehrte Herren, die Versicherung unserer vorzüglichen Hochachtung.

Bern, den 1. März 1965.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Tschudi

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss

über die Gewährung eines Bundesbeitrages an die Baukosten der dritten Ausbaustufe des Flughafens Zürich

*Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*

gestützt auf den Bundesbeschluss vom 22. Juni 1945/14. Dezember 1956¹⁾
über den Ausbau der Zivilflugplätze,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 1. März 1965,

beschliesst:

Art. 1

¹ Der Bund gewährt an die Baukosten der dritten Ausbaustufe des Flughafens Zürich einen Beitrag von 23,135 Millionen Franken.

² Der Bundesrat wird ermächtigt, an die durch eine Erhöhung der Baupreise bedingten Kostenüberschreitungen ebenfalls einen Bundesbeitrag zu gewähren, wobei die in der vorerwähnten Botschaft festgelegten Ansätze anzuwenden sind.

Art. 2

Die Verwirklichung der dritten Ausbaustufe hat auf Grund der vom Kanton Zürich am 30. Juli und 15. Dezember 1964 sowie am 7. Januar 1965 eingereichten generellen Projekte und der auf den Preisen vom 1. April 1964 beruhenden Kostenvoranschläge zu erfolgen.

Art. 3

¹ Für die Berechnung des Bundesbeitrages werden die reinen Baukosten sowie die Ingenieur- und Architektenhonorare für die Projektierung und Bauleitung bis und mit Abrechnung berücksichtigt.

² An andere Kosten, wie insbesondere jene für die Tätigkeit von Behörden und Kommissionen sowie die Kosten für die Geldbeschaffung und die Bauzinsen, werden keine Beiträge geleistet.

¹⁾ BS 7, 738 und AS 1957, 320.

Art. 4

¹ Die jährlichen Bauprogramme, die Ausführungsprojekte, die Kostenvoranschläge, die Submissionsergebnisse und die Vergabungsvorschläge sind dem Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement zur Genehmigung zu unterbreiten.

² Für wesentliche Projektänderungen ist rechtzeitig vor Inangriffnahme der Arbeiten die Genehmigung des Bundesrates einzuholen.

Art. 5

Die Bauarbeiten sind so durchzuführen, dass der Flughafenbetrieb beständig gewährleistet bleibt.

Art. 6

¹ Die Bauausführung wird vom Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement überwacht.

² Die Regierung des Kantons Zürich, die Flughafen-Immobilien-Gesellschaft und die Swissair gewähren hiezu den Beamten dieses Departements jede gewünschte Auskunft und Unterstützung.

Art. 7

¹ Die einzelnen Bauobjekte sind getrennt abzurechnen.

² Die Bundesbeiträge werden in halbjährlichen Teilzahlungen, gestützt auf die vom Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement genehmigten Teilabrechnungen ausgerichtet.

Art. 8

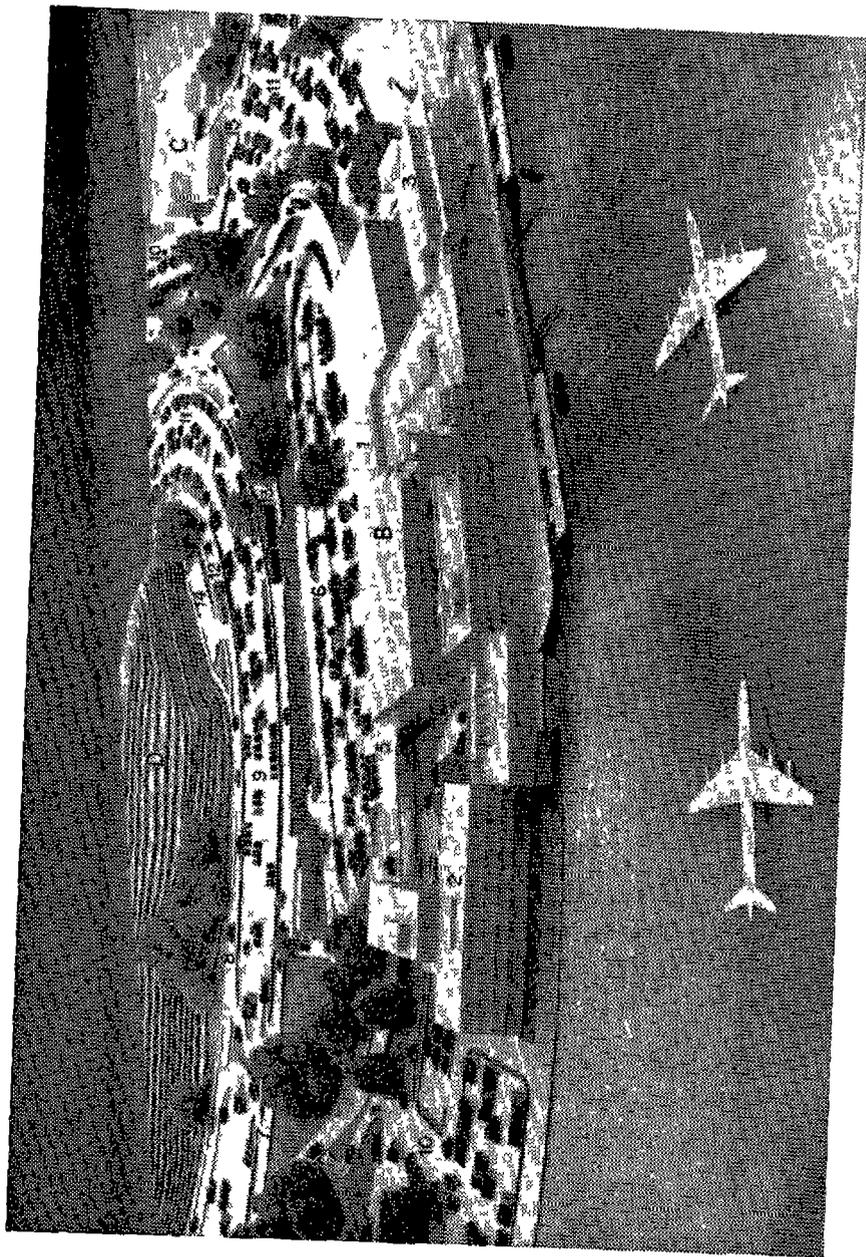
¹ Dem Kanton Zürich, der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft und der Swissair wird eine Frist von einem Monat gewährt, um sich darüber zu erklären, ob sie den vorstehenden Bundesbeschluss annehmen.

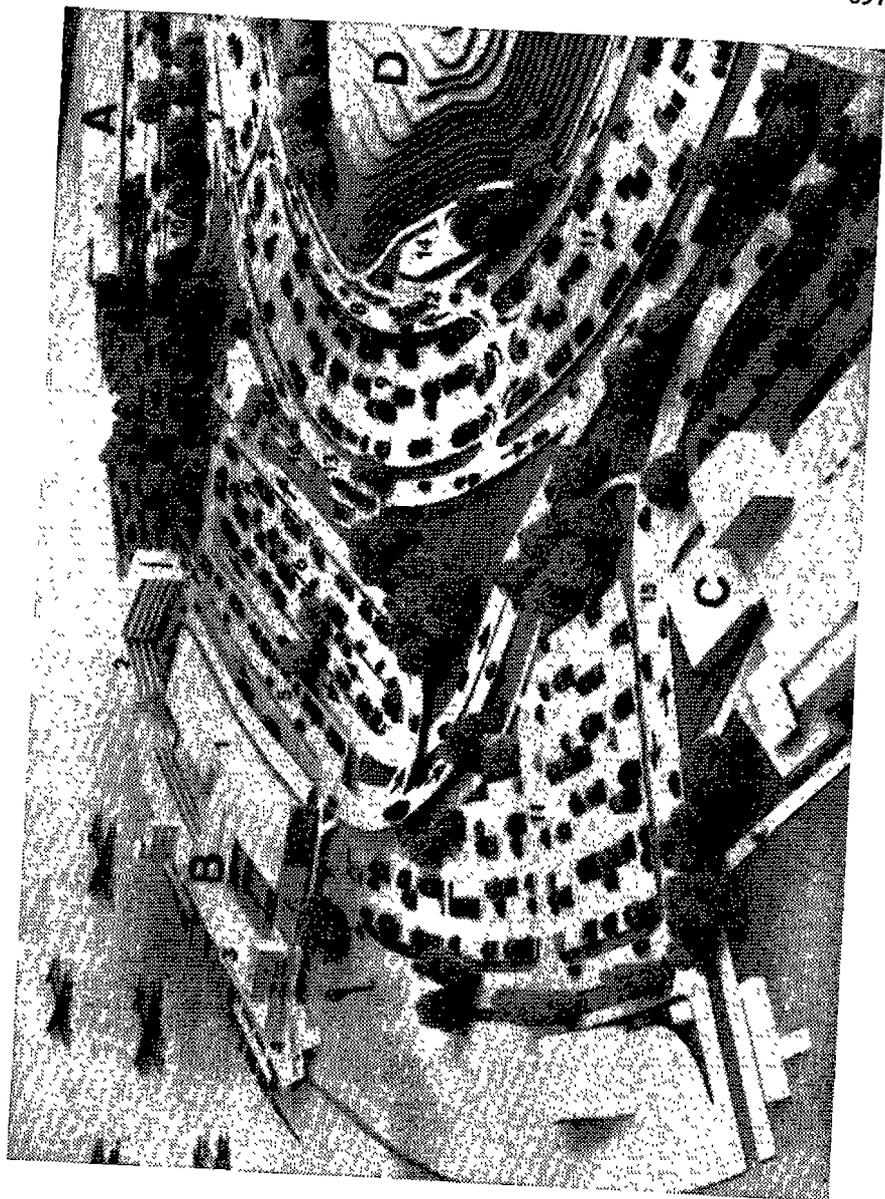
² Der Bundesbeschluss fällt dahin, wenn diese Annahmeerklärungen nicht innert dieser Frist abgegeben werden.

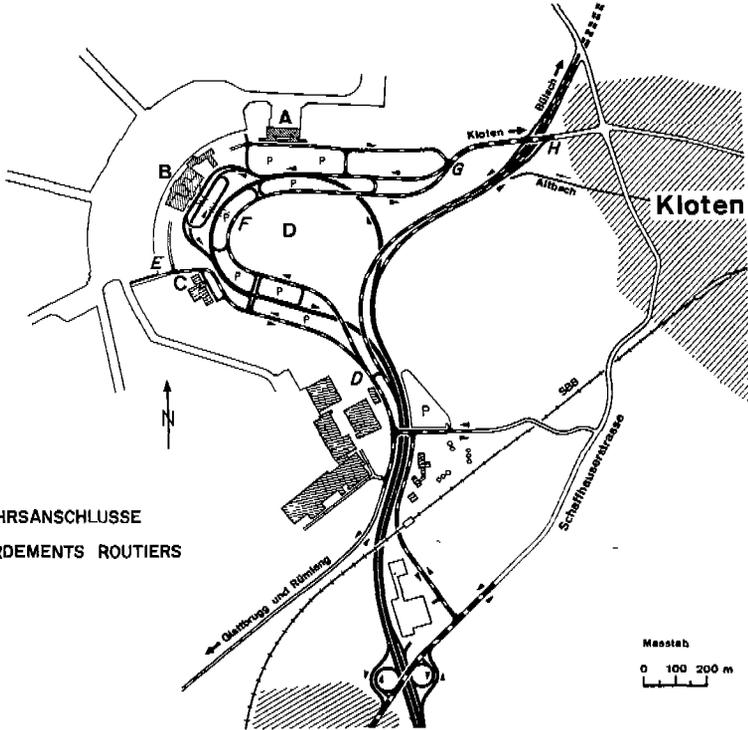
Art. 9

¹ Dieser Beschluss ist nicht allgemein verbindlich und tritt sofort in Kraft.

² Der Bundesrat wird mit seinem Vollzug beauftragt.







VERKEHRSANSCHLÜSSE
RACCORDEMENTS ROUTIERS

Maastab
0 100 200 m

- A. Post- und Frachtgebäude
- B. Flughafen
- C. Borddienst
- D. Butzenbühl
- 1. Passagiertrakt
- 2. Bürotrakt mit Flugsicherung
- 3. Restauranttrakt
- 4. Zuschauerterrasse
- 5. Zufahrt
- 6. Wegfahrt

- 7. Autobahnschleife
- 8. Lokalverkehrsstrasse
- 9. Parkplätze für Fluggäste
- 10. Parkplätze für Personal
- 11. Parkplätze für Zuschauer
- 12. } Bushaltestelle VBZ
- +13. }
- 14. Parkplätze für Fahrräder
- 15. Werkstrasse
- 16. Zufahrt zur Bahnhofhalle

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Gewährung eines Bundesbeitrages an die Baukosten der dritten Ausbaustufe des Flughafens Zürich (Vom 1. März 1965)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1965
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	13
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	9184
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.04.1965
Date	
Data	
Seite	865-898
Page	
Pagina	
Ref. No	10 042 844

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.