

Sitzung vom 1. September 1993

**2669. Anfrage (Swissair und Flughafen Kloten)**

Kantonsrat Hans-Jacob Heitz, Winterthur, hat am 14. Juni 1993 folgende Anfrage eingereicht:

Ich frage den Regierungsrat an:

1. In welchem Ausmass sind
  - a) in der Swissair,
  - b) in den Haupt- und Nebenbetrieben des Flughafens Kloten (beispielsweise FIG) finanzielle Mittel der öffentlichen Hand, d. h. insbesondere des Kantons Zürich und des Bundes, gebunden?
2. Wie beurteilt der Regierungsrat die existentielle und wirtschaftliche Abhängigkeit zwischen Swissair und Flughafen Kloten?
3. Wie viele Arbeitsplätze
  - a) ganz allgemein,
  - b) der kantonalen Verwaltung im besonderen,sind von Swissair und Flughafen Kloten abhängig?
4. Wie gross ist heute die mutmassliche Wertschöpfung von
  - a) Swissair,
  - b) Flughafen Kloten mit seinen Nebenbetriebenfür die Zürcher Volkswirtschaft?
5. Wie beurteilt der Regierungsrat den Stellenwert der Swissair und des Flughafens Kloten für die künftige Entwicklung der Volkswirtschaft von
  - a) Kanton Zürich,
  - b) Schweizerischer Eidgenossenschaft?
6. Wie wird der Regierungsrat durch die verantwortlichen Organe der Swissair über den Geschäftsgang sowie die Projekte ins Bild gesetzt:
  - a) allgemein,
  - b) über das Projekt Alcazar im besonderen?Genügt der bislang gepflegte Informationsaustausch?
7. Ist der Regierungsrat innerhalb seiner Kompetenzen bereit, die Rahmenbedingungen für den Betrieb von Swissair und Flughafen Kloten künftig noch nachhaltiger zu fördern? Ist er bereit, sich hiefür auch bei den Bundesbehörden aktiv zu verwenden? Sind ihm die diesbezüglichen vordringlichen Bedürfnisse der Swissair und des Flughafens Kloten bekannt?
8. Hat der Regierungsrat eine klare Zielsetzung für den Flughafen Kloten zwecks Erhaltung Klotens als interkontinentalen «hub»?
9. Beabsichtigt der Kanton Zürich, auch an einer allenfalls mehrheitlich unter ausländischer Führung stehenden Swissair beteiligt zu bleiben?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

**b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :**

I. Die Anfrage Hans-Jacob Heitz, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

Ende 1992 verfügten der Bund über 143 510, die Kantone insgesamt über 231 530, die Gemeinden insgesamt über 70 060 und die Kantonalbanken insgesamt über 27 103 Aktien der Swissair. Das entspricht einem Anteil der öffentlichen Hand von 20,5% am gesamten Aktienkapital. Darin eingeschlossen sind auch Aktien, welche bei der öffentlichen Hand intern den Beamtenversicherungskassen zugeordnet sind. Der Kanton Zürich allein besitzt derzeit im Verwaltungsvermögen 38 775 Aktien, welche, zu Fr. 350 je Aktie bewertet, ge-

mäss Staatsrechnung einen Betrag von Fr. 13 571 250 ausmachen. Zusätzlich hielt die Beamtenversicherungskasse Ende 1992 45 650 Namenaktien.

Von den Aktien der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG) liegen insgesamt rund 50% bei der öffentlichen Hand. Der Kanton Zürich weist im Verwaltungsvermögen eine Beteiligung von 15,75 Millionen Franken aus, was 31 500 Aktien zu nominell Fr. 500 entspricht.

Das grösste Engagement des Kantons liegt jedoch bei den mit einem Gesamtbuchwert von 144,8 Millionen Franken ausgewiesenen eigenen Investitionen für den Flughafen. Insgesamt haben die Flughafenpartner Kanton, Bund, Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG) und Swissair über 2,5 Milliarden Franken für die Flughafenanlagen investiert.

Die Swissair erbringt zusammen mit den andern schweizerischen Linienverkehrsgesellschaften über die Hälfte des Verkehrsaufkommens am Flughafen Zürich. Der Flughafen ist für die Swissair sowohl in ihrer heutigen als auch in einer allenfalls veränderten, künftigen Rechtsform von grösster Bedeutung. Für den Flughafen andererseits ist das Vorhandensein einer Luftverkehrsgesellschaft, welche hier ihre Heimatbasis hat, mit Blick auf Auslastung, Dienstleistungsqualität, Bedienungswert und finanzielle Erträge äusserst wichtig. In hohem Masse abhängig von der Existenz einer leistungsfähigen nationalen Luftverkehrsgesellschaft ist die Region. Während die ausländischen Luftverkehrsgesellschaften in Zürich praktisch nur Transportleistungen am Flughafen erbringen, ist die Arbeitgeberwirkung bei der Swissair erheblich grösser, da die dahinterstehende Produktion in der Region stattfindet. Die Swissair hat zusammen mit ihren schweizerischen Tochtergesellschaften am Flughafen rund 8400 Angestellte, welche in der Region wohnen. Nicht eingerechnet sind dabei rund 4000 fliegende Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen. Die übrigen Gesellschaften beschäftigen demgegenüber lediglich rund 350 Personen in Zürich.

1992 waren am Flughafen insgesamt rund 17 000 Vollbeschäftigte bei rund 230 Firmen angestellt. Hinzu kommen rund 7000 Teilzeitbeschäftigte. Berücksichtigt man den Umstand, dass die am Flughafen angesiedelten Stellen zusätzliche indirekte Arbeitsplätze z. B. bei Zulieferfirmen bewirken (Multiplikatoreffekt) und veranschlagt man diese auf 28 000 (bescheiden geschätzter Beschäftigungsmultiplikator von 1,6), so sind insgesamt rund 45 000 Arbeitsplätze direkt oder indirekt vom Flughafen abhängig. Mit Berücksichtigung der Teilzeitbeschäftigten dürften es noch erheblich mehr sein. Gemäss der 1985 erfolgten Betriebszählung waren im Kanton Zürich 527 269 Arbeitsplätze zu verzeichnen. Entsprechend den Ergebnissen einer Kurzuntersuchung hatte sich diese Zahl 1991 auf 557 728 erhöht. Unter Berücksichtigung der derzeitigen rezessiven Phase dürfte sich diese Zahl wiederum leicht vermindert haben. Unter der Annahme von 555 000 Arbeitsplätzen im Kanton Zürich beträgt der Anteil der vom Flughafen abhängigen 45 000 Arbeitsplätze demnach etwas über 8%.

In das System des Flughafens direkt eingebunden sind 1952 Stellen der kantonalen und eidgenössischen Amtsstellen. Die kantonale Verwaltung hat davon einen Anteil von 56%. Das sind 1090 Stellen, die direkt vom Flughafen abhängig sind und die in der Region weitere, mindestens 1744 indirekt abhängige Arbeitsstellen schaffen.

Die Auftraggeberwirkung des Flughafens insgesamt belief sich 1989 auf mehr als 3 Milliarden Franken. Das entsprach einem Anteil von 5,4% des Volkseinkommens im Kanton Zürich. Aufgrund des Verlaufs der Flugbewegungen sowie des Fracht- und Passagieraufkommens dürfte dieser Auftraggeberwert inzwischen um etwa 210 Millionen Franken angestiegen sein. Der relative Anteil am kantonalen Volkseinkommen dagegen dürfte sich kaum verändert haben.

Die allein von der Swissair abgeleitete Auftraggeberwirkung lässt sich wie folgt darstellen (Beträge in Millionen Franken):

Direkte Wirkung	
Aufträge von Swissair im Kanton	660
Folgeaufträge	364
Konsumanteil der BWS <sup>1</sup> der Zweitaufträge	237
Indirekte Wirkung	
Konsum aus Löhnen	291
Vorleistungen aus Investitionen	55
Konsumneigung aus BWS <sup>1</sup> der Investitionen	44
Auftraggeberwirkung von Swissair für den Kanton Zürich	<u>1 651</u>

## <sup>1</sup>BWS = Bruttowertschöpfung

Für die weiteren Einzelheiten ist auf die Studie betreffend die volkswirtschaftliche und verkehrswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich durch das Institut für Tourismus und Verkehrswirtschaft der Hochschule St. Gallen zu verweisen, die den Mitgliedern des Kantonsrates zugestellt worden ist.

Verkehrssysteme sind von grundsätzlicher Bedeutung für eine gesunde Volkswirtschaft. Dazu gehören unabdingbar leistungsfähige Flughäfen und hier beheimatete, ebenso leistungsfähige Luftverkehrsgesellschaften. Einerseits tragen sie dort, wo sie ihre Leistungen produzieren, zur Erhaltung und Verbesserung von Know-how und damit zu hochentwickelten Arbeitsplätzen mit erhöhter Beschäftigungswirkung bei. Andererseits ermöglichen die Auftraggeberwirkung und das effiziente Transportangebot die Ansiedlung von anderen Wirtschaftszweigen. Entgegen landläufiger Meinung verursacht ein hochentwickelter Luftverkehr nicht eine einseitig orientierte Dienstleistungswirtschaft, sondern ermöglicht vielmehr auch andern Wirtschaftszweigen lokale Produktionsmöglichkeiten. Im Zusammenhang mit dem Flughafen Zürich gilt dies nicht nur für die Region des Kantons Zürich, sondern mindestens auch für einen grösseren Teil der Schweizerischen Eidgenossenschaft.

Die Zusammenarbeit zwischen der Swissair und den Organen des Flughafenhalters ist eng. Das betrifft sowohl die Belange des Flughafens, die laufend in festen Arbeitsorganisationen behandelt werden, als auch die gesellschaftsspezifischen Angelegenheiten der Swissair. Der Flughafenhalter ist im Verwaltungsrat der Swissair durch den Finanzdirektor vertreten. Der Regierungsrat ist deshalb auch über das Projekt Alcazar im Bild und kann darauf einen gewissen Einfluss nehmen. Ausserdem hat mit Bezug auf dieses Projekt ein besonderer Informationsaustausch zwischen Swissair und Gesamtregierungsrat stattgefunden.

Der Regierungsrat hat sich in jüngster Zeit mehrfach zu seiner positiven Haltung betreffend den Flughafen und hinsichtlich der Erhaltung seiner Leistungsfähigkeit geäussert. Mit der Erstellung der Umweltbilanz, der Studie betreffend die volks- und verkehrswirtschaftliche Bedeutung, mit der Überarbeitung des Masterplans, mit dem Antrag an den Bund betreffend Massnahmen im Bereich des Luft-Programms sind die massgeblichen Grundlagen geschaffen worden, um die weitere Entwicklung bzw. weitere Entwicklungsschritte für die Verbesserung der Randbedingungen des Flughafens konkret festlegen zu können. Auch diese Phase wird im Einvernehmen mit allen Flughafenpartnern, im besondern natürlich mit der Swissair, vorbereitet, so dass sowohl die Belange des Flughafens als Verkehrssystem als auch die Bedürfnisse der Swissair mit Blick auf deren Zukunft bestmöglich berücksichtigt werden. Im übrigen ist aufgrund der bestehenden engen Verbindungen und Verflechtungen wirtschaftlicher und sozialer Natur zwischen Swissair und Flughafen bzw. Kanton Zürich eine Beteiligung auch nach einer allfälligen Fusion der Swissair mit andern Luftverkehrsgesellschaften angezeigt.

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

Zürich, den 1. September 1993

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber  
**Roggwiller**