

Antrag des Regierungsrates vom 24. Oktober 2001

**3904**

**A. Beschluss des Kantonsrates  
über die Bewilligung eines Kredites für die Beteili-  
gung des Staates an einer neuen schweizerischen  
Luftfahrtgesellschaft**

(vom .....

*Der Kantonsrat,*

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 24. Okto-  
ber 2001,

*beschliesst:*

I. Für die Beteiligung an der Aktienkapitalerhöhung der Cross-  
air AG zur Bildung einer neuen schweizerischen Luftfahrtgesellschaft  
wird ein Kredit von Fr. 300 000 000 bewilligt.

II. Dieser Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum.

III. Veröffentlichung im Amtsblatt.

IV. Mitteilung an den Regierungsrat.

**B. Beschluss des Kantonsrates  
über die Bewilligung von Eventualverpflichtungen  
zur Sicherung von betriebsnotwendigen Systemen  
und Funktionen des Flughafens Zürich**

(vom .....

*Der Kantonsrat,*

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 24. Oktober 2001,

*beschliesst:*

I. Der Regierungsrat wird ermächtigt, Eventualverpflichtungen bis zum Betrag von Fr. 100 000 000 einzugehen, um Verpflichtungen, welche die Flughafen Zürich AG zur Aufrechterhaltung von betriebsnotwendigen Systemen und Funktionen des Flughafens Zürich eingehen muss, sicherzustellen.

II. Dieser Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum.

III. Veröffentlichung im Amtsblatt

IV. Mitteilung an den Regierungsrat.

---

**Weisung**

**Ausgangslage**

**1. Entwicklung**

Seit Anfang Jahr hat sich die finanzielle Lage der SAirGroup als grosser schweizerischer Luftverkehrsgesellschaft mit interkontinentalem Streckennetz, mit wesentlichen Beteiligungen an kleineren Luftverkehrsgesellschaften im Rahmen der QualifyerGroup und mit zahlreichen Tochtergesellschaften in flugnahen Geschäften wie Passagier- und Frachtabfertigung, Luftfracht, Unterhalt und Informatik-Technologie sowie Verpflegung laufend verschlechtert. Weder die Wechsel in der Führung noch erste Restrukturierungen konnten die Situation ent-

scheidend verbessern. Nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 gegen zivile und militärische Einrichtungen in New York und Washington verschlechterte sich die Lage der Gruppe dramatisch. Am 24. September 2001 stellte die Führung der SAirGroup den Plan einer Zusammenführung von Swissair und Crossair unter eine Firma Swiss Air Lines der Öffentlichkeit vor. Die Umsetzung des Plans scheiterte aber nach wenigen Tagen. Nachdem die Banken UBS und Credit Suisse Group am 1. Oktober 2001 die Schaffung einer neuen Crossair mit Übernahme von zwei Dritteln des Streckennetzes der Swissair angekündigt und der SAirGroup neben dem Erlös für den Kauf der Crossair-Aktien auch Mittel für die flugverwandten Tochtergesellschaften der SAirGroup in Aussicht gestellt hatten, kam es im Verlauf des 2. Oktobers 2001 zu einem Grounding der Swissairflotte, das erst nach einem Darlehen des Bundes von 450 Mio. Franken am 4. Oktober 2001 mit einem Notflugplan für rund 50 % der bisherigen Swissairflüge wieder aufgehoben werden konnte.

Am 5. und 8. Oktober 2001 haben die zuständigen Nachlassrichter in Zürich und Bülach die Nachlassstundungsgesuche der SAirGroup und eines Teils der Tochtergesellschaften, nämlich der SAirLines, der Swissair und der Flightlease sowie der Swisscargo und der Cargologic, provisorisch bewilligt. Die vom Bundesrat eingesetzte Task Force «Luftbrücke» unter Mitwirkung der SAirGroup, der Crossair und des Sachwalters sowie von Vertretern der Banken, der Flughafenkantone, der Flughäfen und der Personalverbände hat sich einerseits mit der Verwendung der Bundesgelder befasst, andererseits nach Lösungen gesucht für einen Weiterbetrieb der betriebsnotwendigen Gesellschaften und Systeme der Flughäfen und für die Bildung einer neuen schweizerischen Luftfahrtgesellschaft.

## **2. Verkehrs- und volkswirtschaftliche Bedeutung des Hub**

Der interkontinentale Flughafen Zürich ist nicht nur für die Region Zürich, sondern für weite Teile der Schweiz von herausragender volks- und verkehrswirtschaftlicher Bedeutung. Das bis vor kurzem bestehende Angebot verband Zürich mit 197 Städten in 82 Ländern auf fünf Kontinenten (Zahlen 1999). Von den wichtigsten Unternehmen in der Schweiz sind 30 in einem Umkreis von 30 km um den Flughafen angesiedelt, 60 innerhalb eines Radius von 50 km und 85 innerhalb eines solchen von 100 km.

Die Nähe zu einem Interkontinentalflughafen stellt insbesondere für Unternehmen einen wichtigen Standortfaktor dar. Gemäss einer Studie des Instituts für Tourismus und Verkehrswirtschaft an der

Hochschule St. Gallen über «Die Volkswirtschaftliche und Verkehrswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich» ist der nahe Flughafen für rund 75% der befragten Unternehmen sehr oder ziemlich wichtig. Von elf verschiedenen Standortfaktoren belegte der Flughafen Zürich den dritten Rang. Attraktiv für Unternehmen ist aber nur ein qualitativ hoch stehender Flughafen mit einem hohen Bedienungswert. Dieser wird im Wesentlichen durch das angebotene Streckennetz, die Anzahl der Nonstop-Verbindungen zu den wichtigen Destinationen in Übersee und das Angebot an Anschlussflügen (mit möglichst kurzen Umsteigezeiten) sowie durch Effizienz und Qualität (z. B. geringe Verspätung) geprägt.

Das Binnenland Schweiz ist als international ausgerichteter Wirtschaftsstandort auf gesicherte Verkehrsanbindungen ins Ausland angewiesen. Dabei ist vor allem das Angebot an Nonstop-Verbindungen zu den bedeutenden Destinationen in Übersee von grösster Wichtigkeit, und zwar nicht nur für die Passagiere, sondern in gleichem Ausmass für den Transport von Fracht. Vor allem für die Exportwirtschaft würde der Verlust solcher Direktverbindungen bei der Beförderung von Gütern eine schwerwiegende Beeinträchtigung darstellen. Um eine möglichst grosse Zahl von direkten Langstreckenflügen und ihre Auslastung in einem wirtschaftlich tragbaren Ausmass sicherzustellen, ist es angesichts des kleinen Heimmarktes notwendig, zusätzliche Passagiere aus dem Ausland nach Zürich zu fliegen, die hier auf die Langstreckenflüge umsteigen. Sinngemäss gilt dies auch für Frachtgüter, die in Zürich auf Langstreckenflüge umgeladen werden. Nur auf diese Weise ist es möglich, in Zürich einen interkontinentalen Flughafen zu betreiben.

Würde der Flughafen Zürich seiner Drehscheibenfunktion beraubt, hätte dies für den Wirtschaftsraum Zürich, aber auch für die Schweiz insgesamt einschneidende volkswirtschaftliche Konsequenzen in verschiedenen Bereichen. Starke Auswirkungen hätte eine solche Entwicklung vorab auf die Beschäftigung. Neben dem direkten Abbau von Arbeitsplätzen bei den Airlines und den nahe stehenden Betrieben, der je nach Annahme rund 15 000 bis 22 000 Stellen betrifft, wären erhebliche indirekte Auswirkungen durch Einbussen bei unmittelbaren Zulieferern sowie bei den Leistungserbringern für diese Zulieferer und den besonders betroffenen Branchen hinzunehmen, wobei insgesamt nochmals eine grössere Zahl von Arbeitsplätzen verloren gehen könnte. Nach einer Studie der Forschungsstelle Wirtschaftsraum der Zürcher Hochschule Winterthur im Auftrag des Komitees «Weltoffenes Zürich» aus dem Jahre 2000 wird die Bedeutung des Hubs Zürich mit 2,2 Mia. Franken Nettonutzen berechnet. Diese Zahl schliesst den Tourismus, eine der hauptbetroffenen Branchen, nicht ein. Selbst bei der Verwirklichung einer neuen schweizerischen Luftfahrtgesellschaft ist mit einem Einbruch bei den jährlich rund

20 Mio. Logiernächten von ausländischen Gästen zu rechnen. Würde man bei einem Verzicht auf die vorgesehene Sanierung nur schon von 8–10% zusätzlicher Einbusse an Übernachtungen ausgehen, ergäben sich Mindereinnahmen von rund 600 bis 700 Mio. Franken, die zu einem erheblichen Teil die Region Zürich treffen würden. Dazu kämen Wertminderungen in Geschäfts- und Wohnliegenschaften und von Investitionen in den Flughafen, die im Milliardenbereich liegen, so dass gesamthaft mit einem direkten, vorwiegend den Grossraum Zürich treffenden volkswirtschaftlichen jährlichen Schaden von über vier Mia. Franken gerechnet werden muss. Das Volkseinkommen des Kantons Zürich würde voraussichtlich im Jahr 2002 in einem Ausmass abnehmen, das sehr starke Auswirkungen auf die kantonale und schweizerische Konjunkturentwicklung zur Folge hätte. Zu berücksichtigen ist, dass die zitierte Studie der Zürcher Hochschule Winterthur im Ganzen mit konservativen Annahmen rechnet. Andere Berechnungen gehen denn auch von wesentlich höheren Verlusten an Wertschöpfung für die Zürcher Wirtschaft aus. Der Verlust an Wertschöpfung für die Schweizer Volkswirtschaft wird dabei auf acht bis zehn Mia. Franken geschätzt. Die Verluste fallen, auch wenn sich die Wirtschaft auf die neue Situation einstellt, nicht einmalig an, sondern müssten über mehrere Jahre hingenommen werden.

### **3. Aufgaben von Bund und Kanton Zürich**

Gemäss Art. 87 der Bundesverfassung (SR 101) ist die Zivilluftfahrt Bundessache. Die Verfassungsnorm räumt dem Bund eine umfassende Gesetzgebungskompetenz ein. Der Bund kann insbesondere Vorschriften über die Aufgabenteilung zwischen Staat und privater Luftfahrt, die Flugplätze, das Flugpersonal, den Linienverkehr und den Nicht-Linienverkehr, die Flugsicherung usw. aufstellen.

Gemäss Art. 101 des Bundesgesetzes über die Luftfahrt (SR 748.0) kann der Bund der schweizerischen Luftfahrt an den Betrieb regelmässig beflogener Linien Beiträge oder Darlehen gewähren, wobei in jedem Fall die finanzielle Lage des Empfängers zu berücksichtigen ist. Art. 101 a bestimmt, dass der Bund zins- und amortisationsgünstige Darlehen bis zu 25% der Baukosten an die Verbesserung oder Erweiterung der Flughäfen Basel-Mülhausen, Genf und Zürich gewähren kann. Des Weiteren kann sich der Bund an Flugplatz- oder Luftverkehrsunternehmen beteiligen, wenn dies im allgemeinen Interesse liegt (Art. 102).

Gestützt auf § 1 des Gesetzes über den Flughafen Zürich (LS 748.1) fördert der Staat den Flughafen Zürich zur Sicherstellung seiner volks- und verkehrswirtschaftlichen Interessen. Der Staat ist am Aktienkapital der Flughafen Zürich AG beteiligt, wobei er über mehr als einen Drittel des stimmberechtigten Kapitals verfügen muss (§ 6). Die Beteiligung dient der Wahrung der direkten Mitsprache- und Gestaltungsmöglichkeit in der Gesellschaft. Die Flughafen Zürich AG ist eine gemischt-wirtschaftliche AG im Sinne von Art. 762 OR. Statutarisch festgelegte Sonderrechte gewährleisten dem Kanton Zürich den direkten Einfluss auf die Willensbildung der Unternehmung und ermöglichen die Umsetzung von kantonalen Zielsetzungen. Die Staatsvertretung im Verwaltungsrat verfügt über eine Sperrminorität bei Beschlüssen über (beabsichtigte) Änderungen der Lage und Länge der Pisten und bei Betriebsreglementsänderungen mit wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung.

Nach dem am 20. August 2001 vom Kantonsrat verabschiedeten Flughafenfondsgesetz, das noch nicht in Kraft ist, schafft der Staat einen Fonds, aus dem Entschädigungsansprüche aus materieller Enteignung, die ihren Grund aus dem Betrieb des Flughafens haben und vom Kanton abgegolten werden müssen, sowie weitere Aufwendungen, z.B. der Erwerb von Aktien der Flughafen Zürich AG, wenn dies nötig ist, um die gesetzliche Mindestbeteiligung des Kantons zu gewährleisten, bestritten werden können.

Daneben hat der Staat gemäss Gesetz die Aufsicht über die Einhaltung der An- und Abflugrouten und der Nachtflugordnung wahrzunehmen. Die Leitung der für Flughafenfragen eingesetzten Konsultativen Konferenz (Runder Tisch) obliegt der Staatsvertretung im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG. Diese ist Flughafenhalterin und Trägerin von Bau- und Betriebskonzession. Sie ist Betreiberin des Flughafens Zürich und verantwortlich für einen ordnungsgemässen, sicheren Flughafenbetrieb wie auch dafür, dass die hierfür notwendige Infrastruktur zur Verfügung steht.

#### **4. Gesamtbetrachtung**

Der Staat fördert den Flughafen zur Sicherstellung seiner verkehrs- und volkswirtschaftlichen Interessen. In den vergangenen Jahrzehnten hat er sich sehr stark beim Ausbau der Flughafeninfrastruktur engagiert. In der heutigen Situation stellt sich die Frage, was der Kanton Zürich zur Sicherung seiner bisherigen Investitionen und zur Gewährleistung seiner verkehrs- und volkswirtschaftlichen Interessen tun soll.

Der Blick allein auf die verkehrswirtschaftlichen Interessen könnte zum Schluss verleiten, der Kanton Zürich habe kein ausreichendes Interesse an einer nationalen, auf interkontinentalen Verbindungen tätigen Fluggesellschaft. Tatsächlich können und werden gewisse Interkontinentalverbindungen auch von anderen Gesellschaften angeboten werden. Die Angebotsqualität und der volkswirtschaftliche Nutzen wird aber entscheidend geringer ausfallen. Andere europäische Gesellschaften werden Zürich zwar häufiger anfliegen, aber in erster Linie mit dem Ziel, ihren eigenen Hub besser zu bedienen. Aussereuropäische Gesellschaften werden zwar in einem gewissen Umfang Direktverbindungen anbieten. Dies wird sich aber in engen Grenzen halten, weil unser Heimmarkt allein für ein quantitativ ausreichendes und damit auch qualitativ hochstehendes Angebot zu klein ist, als dass es wirtschaftlich erbracht werden könnte. Der weitgehende Wegfall von Umsteigeverkehr wird die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens Zürich weiter schmälern. Damit würde der Wirtschaftsraum Zürich und Schweiz im Standortwettbewerb der europäischen Wirtschaftsregionen zusätzliche Nachteile erleiden.

Der Kanton Zürich hat in der Vergangenheit als Konzessionär den Flughafen gebaut und entwickelt. Heute ist er gesetzlich und über eine Minderheitsbeteiligung an der Flughafen Zürich AG gehalten, den Betrieb des Flughafens als Schlüsselinfrastruktur des öffentlichen Verkehrs sicherzustellen. Dazu gehören nicht nur die bauliche Infrastruktur, sondern die für den Betrieb notwendigen Systeme und Funktionen insbesondere in den Bereichen Informationstechnologie, Abfertigung und Gepäck sowie in geringerem Masse bei der Fracht und beim Unterhalt. Diese Systeme sind mit der Krise der SAirGroup sehr stark gefährdet. Sie bedürfen dringend der Sicherstellung der Liquidität, der Sanierung und Neuausrichtung. Ohne eine von der Schweiz aus tätige, interkontinentale Fluggesellschaft sind auch die flughafennahen Unternehmen mit ihren für den Flughafen wichtigen Leistungen kaum überlebensfähig.

Zusammenfassend ergibt sich, dass der Flughafen mit seiner baulichen Infrastruktur, die flughafennahen Unternehmen mit ihren betriebsnotwendigen Systemen und Funktionen und eine Luftfahrtgesellschaft als Gesamtsystem betrachtet werden müssen. Wird ein Element entscheidend und nachhaltig geschwächt, erleidet das Ganze bedeutenden Schaden. Die Sicherung der betriebsnotwendigen Systeme und Funktionen und die Ausgestaltung einer schweizerischen Luftfahrtgesellschaft sind deshalb nur in einer Gesamtstrategie erfolgversprechend umzusetzen.

## **5. Massnahmen**

Der Kanton Zürich ist in höchstem Masse daran interessiert, dass der interkontinentale Hub am Flughafen Zürich erhalten werden kann, um damit die wirtschaftlichen Folgen der Swissair-Krise in Grenzen zu halten. Neben den volkswirtschaftlichen Schäden auf lange Sicht wird damit auch ein Arbeitsplatzabbau verhindert, der sozialpolitisch nur schwer vertretbar wäre. Dabei geht es nicht darum, überholte und zu grosse Strukturen zu erhalten, sondern um die Sicherstellung der verkehrs- und volkswirtschaftlichen Interessen in den für unseren Wirtschaftsraum ausschlaggebenden europäischen und weltweiten Verkehrsbeziehungen. Der Hub Zürich kann langfristig nur erhalten werden, wenn sich der Kanton Zürich dafür einsetzt, dass die drei Voraussetzungen, optimale bauliche Infrastruktur, funktionierende Betriebsinfrastruktur und Betrieb einer Fluggesellschaft mit interkontinentalen Verbindungen ab dem Flughafen Zürich gemeinsam, erfüllt sind. Dies erfordert sowohl ein finanzielles Engagement bei der neuen Fluggesellschaft Crossair+ als auch bei der erforderlichen Betriebsinfrastruktur.

### **5.1 Beteiligung des Staates an einer neuen schweizerischen Luftfahrtgesellschaft**

Der Plan Crossair+ (26/26-Modell) geht davon aus, dass die neue Crossair ab Beginn Sommerflugplan 2002 26 Langstreckenflugzeuge von der Swissair übernehmen wird und somit eine gute Aussicht besteht, dass die Hub-Funktion des Flughafens Zürich in konkurrenzfähiger, reduzierter Form längerfristig erhalten werden kann.

Der unter hohem Zeitdruck ausgearbeitete Business-Plan rechnet damit, dass die neue Gesellschaft ab dem Jahr 2003 wieder mit Gewinn arbeiten kann und 2004 ein Ergebnis erzielt, das sich mit den europäischen Wettbewerbern vergleichen lässt. Voraussetzung ist dabei, dass sich die wirtschaftliche Entwicklung nach den Ereignissen vom 11. September 2001 einigermaßen stabilisiert. Die Gründe für die mögliche positive Entwicklung der neuen Gesellschaft liegen insbesondere in der günstigen Kostenstruktur der heutigen Crossair, der geplanten, auch im Verhältnis zu den übrigen europäischen Fluggesellschaften starken Kapazitätsreduktion und der Ausschöpfung des Kostensenkungspotenzials bei den Lohnkosten, den Leasingkosten und den Anpassungen auf der Ebene des Managements. Die Annahmen hinsichtlich Sitzplatzauslastung scheinen zwar insgesamt optimistisch, sie sind aber durch den Wegfall der unrentabelsten Linien und die Anpassung der Grösse der Flugzeuge an die neuen Verhältnisse

gestützt. Im Lichte dieser Möglichkeiten scheinen die Ergebnisverbesserungen plausibel und erreichbar. Es bedarf aber erheblicher Anstrengungen, wenn der Übergang zur neuen Gesellschaft gelingen soll. Neben der Bereitstellung finanzieller Mittel ist das Zusammenfügen der unterschiedlichen Unternehmenskulturen der beiden heutigen Gesellschaften wohl die grösste Herausforderung. Dazu kommt, dass die neue Gesellschaft zusätzliche Managementkapazität in erheblichem Ausmass braucht. Nicht zu vernachlässigen sind für die weitere Entwicklung sodann die internationale Lage als grosser Unsicherheitsfaktor sowie die allgemeinen Überkapazitäten im internationalen Luftverkehr.

Der gesamte Mittelbedarf bis zur Gewinnschwelle von «New Crossair» beträgt für die Variante 26/26 3,74 Mia. Franken. Damit wird eine Eigenkapitalquote von 35% angestrebt. Vom gesamten Mittelbedarf sind 350 Mio. Franken durch die Banken UBS und CS zugesagt. 940 Mio. Franken übernimmt die neue Gesellschaft als Verlustfinanzierung. Die Finanzierung der Langstreckenflüge in der Übergangszeit bis zum Ende des Winterflugplans 2001/2002 im Umfang von einer Milliarde Franken trägt der Bund. Das Eigenkapital der neuen Gesellschaft soll 3,040 Mia. Franken betragen. Unter Berücksichtigung des bisherigen Eigenkapitals von 300 Mio. Franken und der von UBS und CS bereits zugesagten 350 Mio. Franken wird zusätzliches Kapital von 2,390 Mia. Franken benötigt. Dieser Betrag kann nur aufgebracht werden, wenn sich der Bund, die Wirtschaft, die Flughafenkantone und weitere Kantone an der Gesamtfinanzierung beteiligen. Intensive Gespräche des Bundes, der Vertreter der Wirtschaft und des Kantons Zürich haben eine Finanzierung des Projekts ergeben, wenn sich der Bund mit 600 Mio. und der Kanton Zürich mit 300 Mio. Franken beteiligen. Von der Wirtschaft müssen demnach noch 1,34 Mia. Franken, von den weiteren öffentlichen Gebietskörperschaften 150 Mio. Franken aufgebracht werden. Angesichts der besonderen volkswirtschaftlichen Bedeutung des Luftverkehrssystems für den Kanton Zürich ist eine Beteiligung im Umfang von 300 Mio. Franken mit Blick auf das Engagement des Bundes angemessen.

Die Beteiligung an der Aktienkapitalerhöhung der Crossair AG zur Bildung einer neuen schweizerischen Luftfahrtgesellschaft kann unter anderem auf § 1 des Flughafengesetzes gestützt werden, wonach der Staat den Flughafen Zürich zur Sicherstellung seiner volks- und verkehrswirtschaftlichen Interessen fördern soll.

Der Kredit geht zu Lasten der Investitionsrechnung. Da es sich vorerst nicht um eine blosse Kapitalanlage handelt, sondern um den Einsatz von Mitteln zur Erfüllung einer öffentlichen Aufgabe, sollen die Aktien dem Verwaltungsvermögen zugewiesen werden. Sollte sich eine Beteiligung des Kantons zukünftig als nicht mehr notwendig erweisen, wären die Aktien ins Finanzvermögen zu übertragen.

Der Kanton Zürich erwartet, dass sich auch die anderen Flughafenkantone und die übrigen Kantone sowie einzelne Gemeinden und Städte mit namhaften Beträgen an der neuen Gesellschaft beteiligen werden, da sie alle von einer solchen Lösung profitieren bzw. bei deren Scheitern die negativen volkswirtschaftlichen Folgen mit zu tragen haben werden.

## **5.2 Sicherung der betriebsnotwendigen Systeme des Flughafens**

Die Konzession zum Betrieb des Flughafens wurde per 1. Juni 2001 der Flughafen Zürich AG (unique zurich airport) übertragen. Mit der Konzessionierung wird das Recht verliehen, einen Flughafen gewerbmässig zu betreiben und insbesondere Gebühren zu erheben. Mit diesem Recht ist auch die Pflicht verbunden, den Flughafen allen Luftfahrzeugen zur Verfügung zu stellen. Die bauliche Infrastruktur allein genügt für den Betrieb des Flughafens nicht.

Zahlreiche für den Betrieb notwendige Systeme und Funktionen insbesondere in den Bereichen Informationstechnologie, Abfertigung und Gepäck werden durch so genannte flugnahe Unternehmen der SAirGroup betrieben. Es sind dies unter anderem Atraxis, Swissport, SR Technics, Swisscargo und Cargologic. Ein Teil dieser Firmen befindet sich in Nachlassstundung, die anderen sind angesichts mangelnder Liquidität ernsthaft gefährdet. Die Schaffung einer neuen schweizerischen Fluggesellschaft trägt dazu bei, dass die flugnahen Betriebe insgesamt wieder günstigere Perspektiven erhalten. Allein dadurch ist jedoch der kurz- und mittelfristige Weiterbetrieb nicht gewährleistet und der Betrieb des Flughafens in Frage gestellt. Die Flughafen Zürich AG hat in verschiedenen Szenarien Notfallplanungen erstellt. Existenziell ist für die Flughafengesellschaft der kurzfristige Zutritt und die Verfügungsgewalt über diese Einrichtungen und Systeme. Hier wird der Bund die entsprechenden rechtlichen Voraussetzungen umgehend schaffen müssen.

Mittelfristig zeichnen sich für die einzelnen Firmen unterschiedliche Lösungen ab (Restrukturierungen, Übernahmen, Auffanggesellschaften, Konkurse usw.). Die Lage wird insbesondere durch das Nachlassverfahren erschwert. Dieses hat auch zur Folge, dass der von den

Banken in Aussicht gestellte Überbrückungskredit von 250 Mio. Franken noch nicht eingesetzt werden können. Ein Teil der zum Weiterbetrieb notwendigen Mittel wird in Zusammenarbeit mit dem Sachwalter im Rahmen des Nachlassverfahrens verfügbar gemacht werden können. Zur Aufrechterhaltung des Flugbetriebes sind jedoch nicht die Firmen selber mit ihren weltweiten Zweigbetrieben von Interesse, sondern nur bestimmte Dienstleistungen, die auf dem Flughafen Zürich und den übrigen Landesflughäfen angeboten werden. Erste Kontakte zur Sicherstellung des Flughafenbetriebs sind mit den Flughafenkantonen und Landesflughäfen aufgenommen worden.

Für die Betreiberin des Flughafens stellt sich die Frage, wie die unmittelbar benötigten Basisdienstleistungen sichergestellt werden können. Die Flughafen Zürich AG wird zusammen mit weiteren Beteiligten für jeden Bereich individuelle Lösungen suchen müssen. Dabei ist es möglich, dass die Flughafen Zürich AG Verpflichtungen in Form von Krediten, Beteiligungen oder Übernahmen eingehen muss, die sich betriebswirtschaftlich nicht rechtfertigen und sich nicht refinanzieren lassen. Um der Gesellschaft bei Bedarf das notwendige rasche Handeln zu ermöglichen, erwägt der Regierungsrat, bei Bedarf und in genau bezeichneten Fällen solche Verpflichtungen durch Übernahme von Eventualverpflichtungen sicherzustellen (z. B. Bürgschaften, Garantieverträge). Soweit heute überhaupt absehbar, dürfte eine Summe von höchstens 100 Mio. Franken dafür ausreichen. Der Regierungsrat ist zur Eingehung solcher Eventualverpflichtungen, die kreditrechtlich einer Ausgabe gleichgestellt sind, durch den Kantonsrat zu ermächtigen.

Sollten auf Grund solcher Eventualverpflichtungen Leistungen erfolgen müssen, sieht der Regierungsrat vor, diese aus dem Flughafenfonds zu finanzieren.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:	Der Staatsschreiber:
Notter	Husi