

**Auszug aus dem Protokoll
des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 100/1996
KR-Nr. 101/1996
KR-Nr. 103/1996

Sitzung vom 8. Mai 1996

1336. Dringliche Interpellation und Anfragen
(Konzentration der Swissair-Interkontinentalflüge auf Zürich)

Kantonsrat Hartmuth Attenhofer, Zürich, und Mitunterzeichnende haben am 15. April 1996 folgende Interpellation eingereicht:

Vergangene Woche hat die Swissair beschlossen, ab Herbst 1996 ihre Langstreckenflüge auf Zürich-Kloten zu konzentrieren. Die Interkontinentalflüge ab Genf-Cointrin werden praktisch ausnahmslos gestrichen. Dieser finanziell begründete Entscheid hat in der welschen Schweiz begreiflicherweise grosse Unruhe ausgelöst. Das wegen der Europafrage und der NEAT ohnehin angespannte Verhältnis zwischen der französischen und der deutschen Schweiz ist mit dem Swissair-Entscheid erneut belastet worden. Der Kanton Zürich ist für diesen Swissair-Entscheid mitverantwortlich, weil er mit dem Finanzdirektor im Swissair-Verwaltungsrat und auch im Leitenden Ausschuss dieses Gremiums vertreten ist.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Der Entscheid, Cointrin der Interkontinentalflüge praktisch zu entblößen, musste Genf im Innersten, in seiner Identität, treffen, schreibt die «NZZ» (12. April 1996) völlig zu Recht. Wie bewertet der Regierungsrat die staatspolitische Tragweite dieses Entscheids?
2. Der Swissair-Entscheid fördert zwar die Standortattraktivität Zürich. Er beeinträchtigt aber Genfs Ruf als internationale Weltstadt. Dieser Preis ist entschieden zu hoch. Er strapaziert die Solidarität der Kantone und baggert den «Röstigraben» noch weiter aus. Was tut der Regierungsrat, um diesen zutiefst unerwünschten Zustand zu ändern?
3. Genf wird sich bemühen, ausländische Fluggesellschaften nach Cointrin zu holen, um den interkontinentalen Flugverkehr aufrechterhalten zu können. Wie wird sich der Kanton Zürich verhalten, wenn das zuständige Bundesamt Genf-Cointrin die entsprechenden Bewilligungen zu erteilen hat? Wird der Kanton Zürich seinen Einfluss in Bern im Sinne einer «Wiedergutmachung» geltend machen und sich dafür einsetzen, dass die welsche Schweiz ihren interkontinentalen Anschluss zurückerhält? Wird sich der Finanzdirektor im Swissair-Verwaltungsrat dafür einsetzen, dass seitens der Swissair dem Bedürfnis der Suisse romande nach einem Interkontinentalanschluss mittels anderer Fluggesellschaften kein Widerstand entgegengesetzt wird?
4. Welche weiteren Massnahmen ð beispielsweise intensivierte wirtschaftliche und kulturelle Zusammenarbeit ð sieht der Regierungsrat, um das Vertrauen zwischen der welschen und der deutschen Schweiz zu verbessern?

Begründung:

Seit dem 6. Dezember 1992 ist das Verhältnis zwischen der französischen und der deutschen Schweiz gestört. Vergangene Woche beschloss die Swissair, ab Herbst 1996 in Genf keine Interkontinentalflüge mehr starten zu lassen. Dieser Entscheid der «nationalen Fluggesellschaft» hat in der französischen Schweiz Bestürzung und Unverständnis ausgelöst.

Dies kann nicht die Absicht der Swissair gewesen sein. Und auch nicht die der Zürcher Bevölkerung.

Zürich ist Standortkanton der Swissair und im Verwaltungsrat vertreten. Zürich trägt also Verantwortung. Mit unserer Interpellation soll deshalb die Regierung die Gelegenheit erhalten, ihren Standpunkt zu diesem Entscheid öffentlich zu deklarieren. Zudem bekommt die

Zürcher Regierung die Chance, sich beim Bund für die Freigabe der Interkontinentalflüge für ausländische Fluggesellschaften ab Genf-Cointrin einzusetzen.

Die Interpellation wurde vom Kantonsrat dringlich erklärt.

Kantonsrat Lucius Dürr, Zürich, hat am 15. April 1996 folgende Anfrage eingereicht:

Bekanntlich hat der Verwaltungsrat der Swissair kürzlich beschlossen, die Mittel- und Langstreckenflüge ab dem Flughafen Genf massiv zu kürzen. Mit wenigen Ausnahmen soll nur noch der Flughafen Zürich künftig Ausgangspunkt für solche Flüge sein. Als Grund für diesen Entscheid nennt die Swissair zusätzliche Sparanstrengungen. Dieser Entscheid wurde von der Westschweizer Bevölkerung und deren Regierungsvertretern heftig kritisiert, aber auch von Mitgliedern des Bundesrates öffentlich bedauert. Die Betroffenen machen geltend, dass diese einschneidende Massnahme einerseits zu erheblichen wirtschaftlichen Nachteilen führen werde, andererseits aber auch politisch bedenklich sei, weil die Swissair als bisherige nationale bzw. gesamtschweizerische Airline zu einer deutschschweizerischen Gesellschaft mutiere, was erneut der Einheit des Landes schade. Genfer Regierungsvertreter kündigten als Reaktion an, alles daran zu setzen, dass künftig ausländische Airlines die wegfallenden direkten Mittel- und Langstreckenflüge übernehmen sollten.

Da der Kanton Aktionär der Swissair ist und überdies seine Interessen direkt im Verwaltungsrat bzw. in dessen Ausschuss vertreten kann, ersuche ich deshalb den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist der Regierungsrat mit dem Entscheid des Swissair-Verwaltungsrates grundsätzlich einverstanden? Wurde er vor der Entscheidfassung des Verwaltungsrates von seinem Vertreter in diesem Gremium konsultiert?
2. Teilt der Regierungsrat die Auffassung, dass mit diesem Entscheid das Prinzip der föderalen Schweiz beeinträchtigt wird? Sieht er Nachteile für den Zusammenhalt und die gute Zusammenarbeit zwischen der Romandie und der Deutschschweiz?
3. Was gedenkt der Regierungsrat allenfalls zu tun, um den Entscheid der Swissair rückgängig zu machen bzw. zu entschärfen?
4. Sieht der Regierungsrat durch den Swissair-Entscheid auch negative Auswirkungen auf den Flughafen Zürich, weil möglicherweise die Romands auf die Benützung der Swissair und des Flughafens Zürich als Ausgangs- oder Umsteigeort verzichten? Hätte dies wirtschaftliche Folgen für den Kanton Zürich?

Kantonsrat Ruedi Keller, Hochfelden, hat am 15. April 1996 folgende Anfrage eingereicht:

Die Swissair reorganisiert ihren Flugbetrieb in der Schweiz und beabsichtigt, Genf als Basis für Langstreckenflüge aufzugeben und Zürich-Kloten zur Hauptverkehrsdrehscheibe («Hub») zu erweitern. Dabei soll auch der Zubringerdienst nach Kloten (Shuttle-Flüge) ausgebaut werden.

Dieser Entscheid hat vor allem in der Westschweiz verständlicherweise scharfe Kritik ausgelöst. Die Bedeutung Genfs als Stadt mit weltweiter Ausstrahlung und Sitz zahlreicher internationaler Organisationen wird dadurch geschwächt, was nicht im Interesse einer zukunftsorientierten Entwicklung der Schweiz liegen kann.

Es scheint, als seien auch die Zürcher Instanzen nicht rechtzeitig auf diesen Entscheid vorbereitet worden, ist doch beispielsweise letztes Jahr bei der Auseinandersetzung um den Ausbau des Flughafens Kloten (5. Bauetappe, «Airport 2000») nicht von einer solchen Entwicklung gesprochen worden.

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

1. Weshalb wurden die vorbereitende Kommission zum Flughafenbau, der Kantonsrat und die Öffentlichkeit nicht über solche Absichten orientiert? Auf welchen Annahmen beruhten die Prognosen, die zur 5. Ausbaustufe des Flughafens führten? Müssen jene Prognosen heute korrigiert werden, oder waren sie so ungenau, dass auch die nun vorgesehene Entwicklung darin eingeschlossen werden kann?

2. Seit wann hat der Regierungsrat (bzw. dessen Vertreter im Verwaltungsrat der Swissair) von diesem Projekt Kenntnis? Glaubt der Regierungsrat, dass ein solcher, langfristig angelegter Entscheid mit eminent landespolitischer Auswirkung kurzfristig eingeleitet und aufgrund marktwirtschaftlicher Kriterien (Bruggisser: «Verpflichtung gegenüber den Aktionären») getroffen werden kann?
3. Wie stellten sich die Vertreter öffentlichrechtlicher Körperschaften, insbesondere die Vertreter von Stadt und Kanton Zürich, im Swissair-Verwaltungsrat zu diesem Entscheid?
4. Hat der Zürcher Regierungsrat die staatspolitische Dimension dieses Vorgehens rechtzeitig erkannt und gründlich besprochen?
Wie beurteilt er diesen rein betriebswirtschaftlich gefassten Entscheid in staatspolitischer Hinsicht?
5. Welche Auswirkungen hat die damit eingeleitete Entwicklung auf den Kurzstreckenverkehr Zürich-Genf, welche für den Flugverkehr in Zürich-Kloten?
Ist dadurch ein stärkerer Liberalisierungsschub im Schweizer Luftverkehr zu erwarten?
Mit welchen Folgen?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft beschliesst der Regierungsrat:

I. Die dringlich erklärte Interpellation Hartmuth Attenhofer, Zürich, und Mitunterzeichnende sowie die Anfragen Lucius Dürr, Zürich, und Ruedi Keller, Hochfelden, werden wie folgt beantwortet:

Der Verwaltungsrat der Swissair, Schweizerische Luftverkehr AG, stimmte am 3. April 1996 dem ab Herbst dieses Jahres gültigen neuen Flugplankonzept zu. Dieses hat zum Ziel, die Konkurrenzfähigkeit des Luftverkehrsknotenpunktes Schweiz zu stärken und die Wirtschaftlichkeit der Gesellschaft zu verbessern. Schwerpunkte des neuen Flugplankonzeptes bilden die Konzentration der Swissair-Langstreckenflüge am Flughafen Zürich und der optimale Anschluss des Genfer Luftverkehrszentrums an Zürich durch eine attraktive Navette-(Shuttle-)Verbindung.

Die Swissair will sich in Zukunft vermehrt darauf konzentrieren, unser Land mit einer möglichst vollständigen Palette von Direktverbindungen nach den wichtigsten Destinationen ausserhalb Europas zu verbinden. Da am Flughafen Zürich während der täglichen Mittagsspitze keinerlei freie Flugzeugstandplätze und Slots mehr verfügbar sind, wird die Swissair ihre Abflüge zu diesen Zeiten in zwei Blöcke aufteilen und ab kommendem Winterflugplan die Abflüge nach den Destinationen in den USA auf die Vormittagsstunden, d.h. auf die Zeit zwischen etwa 09.45 und 10.15 Uhr Lokalzeit, vorverlegen (sogenannte 4. Anschluss-spitze). Einzig ein Swissair-Direktflug nach New York wird Zürich weiterhin um die Mittagszeit verlassen. Damit die Passagiere, die mit der Swissair aus den verschiedenen europäischen Städten nach Zürich reisen und hier mit einem Swissair-Kurs nach den USA fliegen (Transferpassagiere), ebenso gute Anschlüsse nach Nordamerika wie bisher haben, richtet die Swissair die Anschlussflüge neu auch auf die Abflugspitze um 10.00 Uhr aus. Dafür schafft sie unter anderem fünf zusätzliche Flugzeuge des Typs Airbus A320 an.

Die 4. Anschluss-spitze erfordert im Hinblick auf den optimalen Einsatz der vorhandenen Flugzeugkapazitäten eine stärkere Bündelung des Mittel- und Langstreckenverkehrs in Zürich. Das heisst, dass die heutigen Flüge aus Genf (teilweise handelt es sich um solche, die in der Rhonestadt bloss eine Zwischenlandung machen) in den mittleren Osten, nach Westafrika und Los Angeles in Zukunft neu nur noch von Zürich aus abfliegen werden. Beibehalten werden hingegen die Verbindungen Genf-New York und Genf-Washington, und auch das bisherige Angebot von Swissair und Crossair nach und von Destinationen innerhalb Europas erfährt keine Abstriche, im Gegenteil: Crossair will ihren Knotenpunkt Genf vielmehr weiter ausbauen und zusätzliche Direktverbindungen nach europäischen Destinationen anbieten. Insgesamt werden jedoch fünfzehn wöchentliche Frequenzen im Langstreckenverkehr von Genf nach Zürich verlagert. Vom neuen Flugplankonzept der Swissair sind rund 2% der von ihr in Genf angebotenen Flüge betroffen und ca. 3% der Genfer Passagiere. Um den für die Swissair wichtigen Knotenpunkt Genf mit Zürich zu verbinden, wer-

den zwischen den beiden Städten täglich zehn Navette-Flüge mit den bequemen Maschinen vom Typ Airbus A320 und A321 eingerichtet, welche den Passagieren aus der westlichen Schweiz optimale Anschlüsse an alle Langstreckenabflüge und -ankünfte sichern werden.

Die Swissair ist eine privatrechtliche Gesellschaft, an der die öffentliche Hand (Bund, Kantone und Gemeinden) mit rund 21% beteiligt ist. Der Kanton Zürich hält 31/3% des Namenaktienkapitals. Ihm (wie auch den Kantonen Genf und Basel-Stadt) steht kraft Statuten das Recht zu, einen Vertreter in den Verwaltungsrat abzuordnen. Dieses Mandat wird vom Finanzdirektor wahrgenommen, der auch Mitglied im Verwaltungsratsausschuss ist.

Die mit dem neuen Flugplankonzept der Swissair verbundene Streichung der meisten Interkontinentalflüge ab Genf bzw. die Konzentration dieser Flüge auf Zürich ist aus föderalistischer Sicht zu bedauern, jedoch unter Würdigung aller massgeblichen Aspekte unumgänglich. Der Entscheid dient zwar auch den Interessen der Swissair-Aktionäre, er liegt letztlich jedoch ð wie internationale Erfahrungen zeigen ð im Interesse der ganzen Schweiz am Fortbestand einer unabhängigen, finanziell selbsttragenden schweizerischen Luftverkehrsgesellschaft. Nach Rücksprache mit dem Regierungsrat hat dessen Vertreter im Swissair-Verwaltungsrat diesem Entscheid, der seit Jahren immer wieder, in den vergangenen Monaten jedoch intensiv diskutiert wurde, zugestimmt.

Der Wettbewerb zwischen den europäischen Luftverkehrsgesellschaften hat sich in jüngster Zeit weiter zugespitzt. Nur ganz wenige europäische Fluggesellschaften schreiben im Flugbetrieb schwarze Zahlen, und auch dies vor allem deshalb, weil sie vorgängig sehr einschneidende Restrukturierungsmassnahmen (v.a. im Personalbereich) getroffen haben. Die derzeitige Situation im europäischen Luftverkehr ist wesentlich auf den Einnahmensenkung infolge der anhaltenden Tariferosion zurückzuführen. Deutlich zu spüren bekommen dies vor allem jene im internationalen Vergleich eher kleineren Luftverkehrsgesellschaften, die hohe Gestehungskosten haben, sich aber bloss auf einen kleinen Heimmarkt abstützen können. Dies gilt in besonderem Masse für die Swissair. Unsere nationale Fluggesellschaft sieht sich mit sehr hohen Produktionskosten (v.a. im Personalbereich) und den Nachteilen unserer starken einheimischen Währung konfrontiert: Letztere schlägt vor allem deshalb negativ zu Buch, weil der Aufwand der Swissair grösstenteils in Schweizer Franken, der Ertrag hingegen zu einem beträchtlichen Teil in ausländischer Währung anfällt. Hinzu kommt, dass die Swissair lediglich auf einen kleinen Heimmarkt zurückgreifen kann, was sie zwingt, einen bedeutenden Teil ihrer Kundschaft im Ausland zu akquirieren. Darüber hinaus hat die Swissair gegen weitere Widrigkeiten anzukämpfen: Sie kann auch nicht annähernd von denselben Liberalisierungsmassnahmen im Luftverkehr profitieren, wie dies ihren Konkurrentinnen innerhalb der Europäischen Union (EU) bzw. innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraumes (EWR) möglich ist (z.B. weitgehend freier Marktzugang sowie freie Tarif- und Kapazitätsgestaltung). Die Swissair ist deshalb mehr als alle anderen vergleichbaren Luftverkehrsgesellschaften darauf angewiesen, ihre Kosten in den Griff zu bekommen. Bereits in der Vergangenheit hat sie deshalb verschiedene Anstrengungen unternommen, mit dem Ziel, die Produktivität zu steigern und die Gestehungskosten zu senken. Diese Massnahmen waren jedoch, wie es sich gezeigt hat, insofern ungenügend, als es der Gesellschaft trotzdem nicht gelungen ist, die fortschreitende Ertragserosion aufzuhalten und den Flugbetrieb in die schwarzen Zahlen zu führen. Weitere Massnahmen sind deshalb unumgänglich, wenn die Swissair eine Chance haben will, auch in Zukunft als eigenständige schweizerische Fluggesellschaft zu überleben. Das neue Flugplankonzept stellt einen ebenso wichtigen wie unverzichtbaren Schritt in diese Richtung dar. Allein mit der Konzentration der Interkontinentalflüge auf Zürich können Kosteneinsparungen in der Höhe von rund 50 Millionen Franken pro Jahr erzielt werden. Auf die Realisierung eines solchen Sparpotentials kann in der heutigen Zeit keine Unternehmung verzichten.

Mit der vorgesehenen Konzentration der Langstreckenflüge auf eine einzige Verkehrsdrehscheibe vollzieht die Swissair, was verschiedene andere Luftverkehrsgesellschaften schon vor Jahren in ihren Heimatländern gemacht haben, die sowohl bezüglich ihres Einzugsgebietes als auch bezüglich ihrer geographischen Ausdehnung um ein Vielfaches grösser sind als die Schweiz: In Grossbritannien, Frankreich und Deutschland z.B. konzen-

trieren sich weitaus die meisten Interkontinentalflüge der jeweiligen nationalen, aber auch der ausländischen Fluggesellschaften auf eine einzige Verkehrsdrehscheibe (London-Heathrow, Paris Charles-de-Gaulle und Frankfurt) und speisen diesen gleichsam mit Passagieren, die sie von kleineren Flughäfen herbeiführen. Um so weniger kann es sich ein derart kleines Land wie die Schweiz erlauben, in einer Entfernung von nur gerade 250 km zwei Drehscheiben für Interkontinentalflüge zu betreiben. Die Konzentration dieser Flüge auf eine einzige Drehscheibe ist für die Swissair in der heutigen Zeit unverzichtbar, ja nachgerade überlebenswichtig. Denn eine Schweiz mit einer wirtschaftlich gesunden, eigenständigen nationalen Luftverkehrsgesellschaft, einem einzigen Verkehrsknotenpunkt für Interkontinentalflüge und einer optimalen Anbindung peripherer Flughäfen an diesen ist unter volks- und verkehrswirtschaftlichen, aber auch unter staatspolitischen Gesichtspunkten mehr zu begrüssen als eine Schweiz mit zwei interkontinentalen Drehscheiben und einer finanziell arg angeschlagenen Swissair, deren längerfristiges Überleben zudem fraglich wäre.

Von ausschlaggebender Bedeutung ist bei einem derartigen Konzept, dass diese Zu- und Wegbringerflüge zeitlich optimal auf die Langstreckenflüge abgestimmt sind und in qualitativer Hinsicht den Kundenwünschen bestmöglich entsprechen. Gerade dies aber will die Swissair mit den zehnmal täglich zwischen Zürich und Genf verkehrenden Navette-Flügen sicherstellen. Nebenbei sei erwähnt, dass diese mit Maschinen der neuen Airbus-Familie durchgeführten Flüge unter Lärm- und lufthygienischen Aspekten um ein Vielfaches günstiger ausfallen als die Langstreckenflugzeuge, die Genf heute bedienen. Diese Navette-Verbindungen sollen die Erreichbarkeit Genfs insofern aufwerten, als die Umsteigezeiten gegenüber heute verkürzt werden. Da die Swissair auch unter dem neuen Flugplankonzept auf die Passagiere aus Genf angewiesen sein wird, hat sie ein ureigenes Interesse daran, diese Flüge so kundengerecht wie nur möglich auszugestalten. Würde sie dies nicht tun, so liefe sie Gefahr, dass die Passagiere aus der welschen Schweiz inskünftig nicht mit ihr über Zürich, sondern mit ausländischen Gesellschaften z.B. über Paris oder Frankfurt nach Übersee fliegen. Diese Möglichkeit hat schon jetzt bestanden. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass diese Folge eher nicht eintritt. Der Regierungsrat wird sich, falls dies überhaupt nötig sein sollte, auf jeden Fall dafür einsetzen, dass die Nachteile, welche den Passagieren aus der Romandie durch das neue Flugplankonzept erwachsen, so gering wie nur möglich ausfallen.

Die Benützungsrechte ausländischer Luftverkehrsgesellschaften auf schweizerischen Flughäfen werden in erster Linie durch entsprechende Luftverkehrsabkommen geregelt, welche vom Bundesrat abgeschlossen werden. Der Kanton Zürich als Flughafenhalter hat im Rahmen solcher Verhandlungen keinen Einfluss darauf, welchen Staaten bzw. welchen ausländischen Luftverkehrsgesellschaften Landerechte in Zürich oder anderswo eingeräumt werden. Er ist, wie die beiden anderen Landesflughäfen auch, vielmehr verpflichtet, seine Anlagen allen im internen und internationalen Luftverkehr zugelassenen Luftfahrzeugen zur Verfügung zu stellen (Zulassungszwang gemäss Art. 2 Abs. 1 der Betriebskonzession des Flughafens Zürich). Der Zürcher Flughafenhalter kann weder an den erwähnten Luftverkehrsverhandlungen teilnehmen, noch wird er eingeladen, zu Luftverkehrsabkommen Stellung zu nehmen. Seine Einflussmöglichkeiten kommen in solchen Fällen vielmehr erst dann zum Tragen, wenn im Nachgang zu einem Luftverkehrsabkommen ausländische Fluggesellschaften zu bestimmten Zeiten in Zürich landen bzw. starten möchten und dies aus Kapazitätsgründen nicht möglich ist. Luftverkehrsgesellschaften aus denjenigen Staaten, mit denen die Schweiz kein Luftverkehrsabkommen hat (oder in welchen bestimmte Verkehrsrechte nicht geregelt sind), kann der Bund entsprechende Konzessionen (für Linienvflüge) bzw. Bewilligungen (für Charterflüge) für einzelne Strecken erteilen. In diesem Rahmen wird jeweils auch der Zürcher Flughafenhalter zur Vernehmlassung eingeladen, doch beschränkt sich diese auf die Flüge nach Zürich. Es wird in der Regel nur zu den betrieblichen Aspekten (Flugplankoordination, Standplatzkapazität) sowie zu den umweltrelevanten Belangen (Lärm- und Schadstoffausstoss der zum Einsatz gelangenden Flugzeugtypen) Stellung genommen. Der Entscheid über die Erteilung bzw. Nichterteilung der angebotenen Konzession bzw. Bewilligung liegt jedoch auch in diesen Fällen ausschliesslich

beim Bund. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) hat dem Regierungsrat unlängst mitgeteilt, dass der Bund namentlich im Mittel- und Langstreckenverkehr bei der Erteilung von Verkehrsrechten der sogenannten 5. Freiheit (darunter wird das Recht verstanden, Passagiere, Fracht und Post zwischen dem Vertragsstaat, der Schweiz und einem Drittstaat zu befördern) in Zukunft bereit sei, die bis anhin restriktive Praxis der Schweiz zu liberalisieren. Allerdings müsse, so das BAZL, auch inskünftig darauf geachtet werden, dass der «Wert» des angebotenen Gegenrechts solch weitgehende Zugeständnisse rechtfertige und namentlich die teilweise ruinöse Tarifpolitik sogenannter Billigfluggesellschaften zu keiner Verzerrung des Wettbewerbes führe.

Der Interessenausgleich zwischen den verschiedenen Landesteilen gehört, soweit es sich um Massnahmen handelt, welche die ideelle, d.h. vor allem die sprachliche und kulturelle Verschiedenartigkeit zu überbrücken helfen, zu den Daueraufgaben aller Kantone. Inzwischen haben auf Bundesebene Gespräche, an denen der Kanton Zürich nicht beteiligt war, mit Vertretern des Kantons Genf und der Swissair stattgefunden, mit dem Ziel, eine für den Kanton Genf und die ganze Westschweiz sowie für die Swissair akzeptable Lösung zu finden. Der Bundesrat hat seine Haltung inzwischen dargelegt, die den geäusserten staatspolitischen Bedenken Rechnung trägt. Sowohl der Kanton Genf als auch die Swissair haben sich über das Ergebnis befriedigt gezeigt. Für weitere Massnahmen besteht jedenfalls kein Anlass, um so mehr als sich bei genauer Betrachtung die Erreichbarkeit von Genf dank Navette sogar verbessert. Im übrigen darf an dieser Stelle angemerkt werden, dass zwischen den Flughäfen Genf und Zürich seit Jahren eine sehr gute Zusammenarbeit gepflegt wird, insbesondere in den Bereichen Sicherheit (Notfallplanung, Evaluation und Beschaffung von Röntgengeräten und Gepäckkontrollleinrichtungen) und Fluglärmbekämpfung (Erarbeitung der Grundlagen für die Lärmbekämpfungsvorschriften und die Erhebung der lärmabhängigen Landegebühren).

Wie erwähnt wurde die Bedienung Genfs mit Interkontinentalflügen der Swissair von deren Konzernleitung und vom Verwaltungsrat seit Jahren zwar immer wieder diskutiert. An Aktualität gewonnen hat diese Frage indessen in den vergangenen Monaten, als einmal mehr deutlich wurde, dass der Flugbetrieb der Swissair trotz allen Sparanstrengungen erneut rote Zahlen schreiben wird. Das neue Flugplankonzept war jedoch Ende Februar 1995, als der Kantonsrat dem Flughafenausbau (5. Bauetappe) zustimmte, noch nicht bekannt. Das neue Konzept wird dem Flughafen Zürich pro Jahr rund 8000 Bewegungen mehr bringen. Dies entspricht dem bisher gemäss Prognose 1990 der Flughafenpartner erwarteten Zuwachs von rund zwei Jahren. Da es sich jedoch um einen einmaligen Sprung handelt, muss die erwähnte Prognose nicht grundsätzlich überarbeitet werden.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi