

Sitzung vom 28. August 2002

**1333. Anfrage (Wachstum am Flughafen mit Billigflügen)**

Kantonsrat Hans Frei, Regensdorf, hat am 17. Juni 2002 folgende Anfrage eingereicht:

Den Medien ist zu entnehmen, dass die Flughafenbetreiberin Unique offensiv bei Billigfluggesellschaften, namentlich bei der britischen «easyJet», für Flüge von und nach Zürich wirbt.

Qualität muss in Zürich vor Quantität stehen.

Angesichts der Sorgen der Anwohner vor übermässigem Verkehrswachstum stellen sich in diesem Zusammenhang verschiedene Fragen:

1. Trifft es zu, dass Unique mit der Werbung um ausländische Billigfluggesellschaften durch das Swissair-Grounding verlorenen Verkehr kompensieren will?
2. Stimmen die Vermutungen, dass dabei Sonderkonditionen gewährt werden?
3. Wenn ja, welche?
4. Liegt es im Interesse der zürcherischen und schweizerischen Volkswirtschaft, wenn sich der Flughafen Zürich aktiv darum bemüht, beispielsweise für den Billigflieger «easyJet» eine Basis für Kurzstreckenflüge zu Tiefstpreisen aufzubauen?
5. Wie viele Bewegungen entfallen heute auf europäische Fluggesellschaften, welche Billigflüge von/nach Zürich anbieten?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Hans Frei, Regensdorf, wird wie folgt beantwortet:

Die verschiedenen Kategorien der Verkehrsteilnehmer sind in der Zivilluftfahrt aus Gründen der Vergleichbarkeit international weitgehend einheitlich definiert. So wird z. B. unterschieden zwischen dem gewerbsmässigen Luftverkehr (Linien- und Charterverkehr) und dem nicht gewerbsmässigen Luftverkehr (vor allem Privatluftverkehr), während im Passagierbereich zwischen Lokalpassagieren und Umsteigepassagieren (Transferpassagieren) unterschieden wird. Es gibt indessen keine Definition dessen, was unter einem «Billigflug» bzw. unter «Billigfluggesellschaften» zu verstehen ist. Dies wäre allein schon deshalb schwierig, weil heute praktisch sämtliche Luftverkehrsgesellschaften z. B. zu gewissen Jahreszeiten, an bestimmten Wochentagen oder auf gewissen Strecken eine Anzahl Sitzplätze anbieten, deren Tarife zum Teil

deutlich unter dem Normaltarif liegen. Andererseits kann eine kurzfristige Buchung bei einer so genannten «Billigfluggesellschaft» unter Umständen teurer zu stehen kommen als bei einer herkömmlichen Gesellschaft. Aussagen darüber, wie viele Flugbewegungen auf europäische Gesellschaften entfallen, die so genannte «Billigflüge» von und nach Zürich anbieten, sind deshalb nicht möglich.

In den vergangenen Jahren haben sich jedoch einige Fluggesellschaften auf dem internationalen Markt etabliert, deren Tarife in aller Regel zum Teil deutlich unter denjenigen der anderen Fluggesellschaften, vorab der Liniengesellschaften, liegen. Dies ist ihnen deshalb möglich, weil ihre Gestehungskosten zum Teil deutlich tiefer liegen als jene der anderen Gesellschaften (Einsatz von nur einem einzigen Flugzeugtyp, tiefere Personalkosten, Buchungen per Internet oder Telefon, Bordverpflegung nur gegen Bezahlung u. a. m.) und weil ihr Verkehr anders strukturiert ist (nur Punkt-Punkt-Verbindungen, kein Umsteigeverkehr). Von den in der Umgangssprache als eigentliche «Billigfluglinien» bezeichnete Gesellschaften fliegt «easyJet» Zürich an. Die Gesellschaft beförderte am Flughafen Zürich im vergangenen Jahr 1,2% der Passagiere und bewirkte weniger als 0,9% der Flugbewegungen. Wie unlängst den Medien entnommen werden konnte, strebt «easyJet» inskünftig vor allem am Flughafen Genf ein deutliches Wachstum an («Easyjet veut 20% du marché genevois», Tribune de Genève vom 23. Juli 2002).

Mit der Betriebskonzession wurde der FZAG vom Bund auch das Recht erteilt, für die Benützung ihrer Infrastruktur Gebühren, darunter auch Landegebühen, zu erheben. Die Gebührenhoheit liegt damit einzig bei der Flughafenhalterin. Wie sich jedoch Fluggesellschaften in ihrem Markt ausrichten – vorwiegend auf den Geschäfts- oder auf den Touristikverkehr, eher auf die hoch- oder auf die tiefpreisigen Kundensegmente, welches Streckennetz sie anbieten wollen usw. –, ist allein Sache der betreffenden Fluggesellschaften und kann insbesondere nicht Anlass für eine Besser- oder Schlechterbehandlung durch die FZAG bilden. Diese ist vielmehr in allen Fällen bemüht, den individuellen Bedürfnissen der einzelnen Kunden so weit wie möglich gerecht zu werden. Die Einzelheiten der zwischen der FZAG und ihren Kunden vereinbarten Geschäftsbeziehungen unterliegen dem Geschäftsgeheimnis und können nicht veröffentlicht werden.

Nicht nur der Wirtschaftsraum Zürich, sondern die ganze Schweiz ist daran interessiert, dass der Flughafen Zürich seine ihm vom Bund zugewiesene Rolle als «eine der grossen europäischen Drehscheiben des Weltluftverkehrs wahrnehmen» kann (Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt, SIL, Teil III B1, Festlegung 2). Diese Aufgabe kann die FZAG aber nur erfüllen, wenn ihren zum grossen Teil fixen Kosten auch ent-

sprechende Einnahmen gegenüberstehen. Nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 in den USA und dem Zusammenbruch der Swissair Anfang Oktober 2001 ist das Verkehrsaufkommen am Flughafen Zürich und sind damit auch die Erträge der FZAG deutlich gesunken. Und dies nicht nur mit Bezug auf die Passagier- und Lande-  
taxen, sondern ebenso in den übrigen Bereichen (Konzessionseinnahmen, Parkinggebühren usw.). Welche unmittelbaren finanziellen Konsequenzen dies auch für Bund, Kanton und Gemeinden hat, wurde in der Antwort auf die Anfrage KR-Nr. 25/2002 ausgeführt. Die FZAG ist deshalb auch aus gesamtwirtschaftlicher Sicht gehalten, all ihren Kunden Sorge zu tragen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**