

Sitzung vom 6. Dezember 1995

3602. Anfrage (Zuverlässigkeit der Swissair als Kostenträgerin der 5. Bauetappe am Flughafen Zürich)

Kantonsrätin Astrid Kugler, Zürich, hat am 18. September 1995 folgende Anfrage eingereicht:

Schon seit Jahren steht es mit dem Geschäftsgang der Swissair schlecht. Die «Weltwoche» vom 31. August 1995 vermeldet nun ein katastrophales Halbjahresergebnis, wonach die Swissair AG einen Ausgabenüberschuss von 90 Millionen Franken, 80% mehr als budgetiert, eingefahren habe. Der Konzern als Ganzes weist ein Defizit von 70 Millionen Franken auf. Die Aussichten sind auch nicht gerade rosig, werden doch die Bodendienste und die Informatik, welche das Unternehmen vor dem Konkurs bewahrt haben, in absehbarer Zukunft ihre Privilegien in heute geschützten Märkten verlieren.

Da die Swissair ein privates Unternehmen ist, gäbe dieser Umstand alleine keinen Anlass, dem Regierungsrat Fragen zu stellen. Jedoch hat das Zürchervolk am 25. Juni 1995 Ja zum Flughafenausbau gesagt und mit dem Kantonsbeitrag von fast 900 Millionen Franken den Ausbau erst ermöglicht. Die Swissair wird sich, gemäss Vorlage, ebenfalls mit 202 Millionen Franken an der 5. Bauetappe beteiligen.

Ich bitte in diesem Zusammenhang den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Ist dem Regierungsrat der Geschäftsgang der Swissair bekannt, und wie stellt er sich dazu?
2. Hält der Regierungsrat die Swissair, trotz katastrophalem Geschäftsgang, nach wie vor für eine zuverlässige finanzielle Geschäftspartnerin?
3. Ist dem Regierungsrat bekannt, ob die Swissair staatliche Unterstützung erhalten sollte, falls diese alleine ihre Geschäfte nicht mehr in die schwarzen Zahlen führen kann? Hat sich der Regierungsrat, da ja auch der Kanton als Aktionärin bei der Swissair AG beteiligt ist, darüber Gedanken gemacht und, wenn ja, welche?
4. Welche Strategie sieht der Regierungsrat vor, falls die Swissair finanziell nicht in der Lage sein sollte, ihren Anteil an der 5. Bau-etappe zu leisten? Welche Auswirkungen wird diese Strategie auf die Flughafenrechnung des Kantons während der Ausbauetappe und der Jahre danach mit den finanziellen «Nachwehen» haben? Sind allenfalls Änderungen des Baukonzeptes zu erwarten?
5. Ist der Regierungsrat immer noch der Ansicht, dass mit diesen trüben Aussichten die 5. Bauetappe die Kantoneinwohnerinnen und Kantoneinwohner «keinen Rappen Geld» kosten wird?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Astrid Kugler, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Die Swissair trifft seit 1991 im Rahmen von Ergebnisverbesserungsprogrammen Massnahmen zur Kostenreduktion. Das erste Semester 1995 schloss die Gesellschaft mit einem Fehlbetrag von 90 Millionen Franken ab, was zeigt, dass diese Anstrengungen weitergeführt werden müssen. Die Ursachen des Ertragszerfalls sind vor allem bei den Rahmenbedingungen zu suchen, unter denen die Swissair arbeiten muss. Im Vergleich mit dem Ausland weist die Schweiz teurere Gestehungskosten auf. Zusätzlich hat der Wechselkurs des Schweizer Frankens bei der Swissair im vergangenen Halbjahr vor allem deshalb zum Verlust beigetragen, weil sie einen erheblichen Anteil ihres Umsatzes im Ausland mit vergleichsweise schwächeren Währungen erzielt, während ihr Aufwand vor allem im Hochpreisland Schweiz anfällt. Gemessen an ihrer Transportleistung und ihrer Finanzkraft ist die Swissair jedoch nach wie vor eine gesunde Fluggesellschaft. Ergebnisschwankungen sind

auch bei anderen Unternehmungen und Branchen feststellbar; sie treffen vor allem aber eine Luftverkehrsgesellschaft wie die Swissair, die vor dem Hintergrund eines kleinen Heimmarktes auf Kundschaft aus dem Ausland angewiesen ist. Aufgrund des negativen Halbjahresabschlusses darf jedoch nicht gefolgert werden, dass die Swissair ihre Geschäfte nicht mehr in die schwarzen Zahlen führen kann. Sie ist, über alles betrachtet, eine erfolgreiche Fluggesellschaft und, ganz im Gegensatz zu den meisten ihrer europäischen Konkurrentinnen, nicht auf Subventionen angewiesen. Auch in Zukunft wird sie keine staatliche Unterstützung beanspruchen. Allerdings hat auch die Swissair mit den durch die Politik gesetzten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu kämpfen. Um so mehr ist sie auf jenen unternehmerischen Freiraum angewiesen, der es ihr ermöglicht, erfolgreich auf die sich verändernden Bedingungen zu reagieren. Dies trägt dazu bei, dass sie auch in Zukunft eine zuverlässige Partnerin bleibt.

Der Kanton Zürich ist vor allem deshalb finanziell an der Swissair beteiligt, weil sie und mit ihr der Flughafen für den Wirtschaftsraum Zürich und weite Teile der Schweiz von grösster volks- und verkehrswirtschaftlicher Bedeutung sind. Diese Beteiligung ist nach wie vor eine gute Investition. Es geht nicht an, aufgrund eines Aufwandüberschusses während eines Veränderungsprozesses, wie er heute überall in Europa, ja sogar weltweit stattfindet, davon auszugehen, dass zusätzliche finanzielle Verpflichtungen seitens des Kantons entstehen. Aufgrund der Börsenkapitalisierung der Gesellschaft besteht dazu kein Anlass.

Der Flughafen Zürich ist die Heimatbasis der Swissair. Sie ist deshalb mehr als alle anderen in Zürich verkehrenden Luftverkehrsgesellschaften daran interessiert, dass unser Luftverkehrszentrum auch in Zukunft optimal funktioniert. Deshalb investiert auch die Swissair in den anstehenden Flughafenausbau. Ihr Anteil an der 5. Bauetappe beträgt rund 200 Millionen Franken. Dies ist gemessen an der Grösse der Swissair und an deren Umsatz eine mittlere Investition. Für die Zukunftssicherung unserer nationalen Luftverkehrsgesellschaft ist in erster Linie jedoch nicht die Höhe ihrer eigenen Investition ausschlaggebend, sondern, da sie für rund die Hälfte des Verkehrsaufkommens verantwortlich zeichnet, vor allem die Art und Weise der Refinanzierung der Gesamtinvestitionen. In Zusammenarbeit mit den übrigen Flughafenpartnern sind Modelle entwickelt worden, welche zeigen, dass die gesamte Investitionssumme zurückbezahlt werden kann. Ein der Grösse und Bedeutung des Flughafenausbaus angemessenes Controlling überwacht den Projektlauf fortlaufend, um finanzielle Überraschungen zu verhindern.

Die Teilnahme der Swissair an der 5. Bauetappe muss im Zusammenhang mit den Massnahmen unserer nationalen Fluggesellschaft zur Ergebnisverbesserung gesehen werden: Beide stellen wichtige Elemente im Hinblick darauf dar, ihr auch in Zukunft die Position zu sichern, die sie sich im Laufe der Jahre erarbeitet hat. Da mit der 5. Bauetappe vor allem die betrieblichen Abläufe beschleunigt und optimiert werden, der Flughafen Zürich also vor allem qualitativ wachsen soll, wird sich dies zweifellos auch positiv auf die Erträge der Swissair auswirken.

Die 5. Bauetappe wird in erster Linie über die Flughafengebühren refinanziert und ist nur teilweise an die Entwicklung der Flugpreise gebunden; die Investitionen sind deshalb von der jeweiligen Ertragssituation der Swissair zu trennen. Das Passagierwachstum des laufenden Jahres (Januar bis Oktober: 5,8%) und die längerfristigen Luftverkehrsprognosen zeigen, dass das Verkehrswachstum, welches die Flughafenpartner der Refinanzierung der 5. Bauetappe zugrunde gelegt haben, durchaus realistisch ist. Der Flughafen wird deshalb grundsätzlich auch nach Realisierung der 5. Bauetappe selbsttragend betrieben und die Steuerzahlerin bzw. den Steuerzahler im Kanton Zürich nicht belasten. Änderungen des Bauprogramms sind deshalb nicht angezeigt.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi