

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

KR-Nr. 173/2003

Sitzung vom 3. September 2003

### **1286. Anfrage (Zukunft der Unique)**

Kantonsrätin Esther Guyer und Kantonsrat Ralf Margreiter, Zürich, haben am 16. Juni 2003 folgende Anfrage eingereicht:

Angesichts absehbarer Entwicklungen bei der Swiss und angesichts von Turbulenzen im Luftverkehr ersuchen wir den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Die Swiss beabsichtigt, ihre Lang- und Mittelstreckenflotte um einen Drittel zu reduzieren. Ebenso steht in etwa eine Halbierung der Kurzstreckenflotte gegenüber dem Start im März 2002 an. Welche Auswirkungen hat dies für die Unique? Welches sind die zu erwartenden Passagierzahlen per 2003? Wie präsentierten sie sich im Halbjahresvergleich gegenüber 2002?
2. Welchen Anteil hat die Swiss aktuell am Flugaufkommen auf dem Flughafen Zürich-Kloten? Wie hoch ist generell der Anteil der Transferpassagiere?
3. Kann angesichts der beabsichtigten Redimensionierung Unique seine Funktion als Hub noch wahren? Auch die Unique betonte in letzter Zeit – mit Recht –, die Zukunft der Hub-Funktion sei wesentlich von der Zukunft der Swiss abhängig. Geht die Unique davon aus, bei 18 Langstrecken- und 18 bis 20 Mittelstreckenflugzeugen der Swiss sei die Hub-Funktion gerade noch generierbar, ab welcher Flottengrösse erachtet sie diese als gefährdet?
4. Sind angesichts der beabsichtigten Redimensionierung der Swiss weitere Redimensionierungen bei der Unique notwendig? Wird am vorgesehenen Fahrplan Eröffnung Midfield und der Stilllegung des Terminals B respektive 2 festgehalten?
5. Welches sind die zu erwartenden Auswirkungen auf den Geschäftsgang der Unique für 2003? Sind Korrekturen am Businessplan nötig? Wie hoch beziffert sich der zu erwartende Einnahmenverlust per 2003 und 2004?
6. Kann die Unique kurz- und mittelfristig all ihren Verbindlichkeiten nachkommen? Ist zusätzlicher Kapitalbedarf nötig?
7. Prüft Unique rechtzeitig alle Eventualitäten für den Fall weiterer Abbauschritte bei der Swiss? Wird auch die Frage einer Auffanggesellschaft geprüft?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion  
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Esther Guyer und Ralf Margreiter, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Der Aufbau der Swiss als des mit Abstand wichtigsten Kunden des Flughafens Zürich (Anteil am Passagieraufkommen im ersten Halbjahr 2003 etwa 60%) fiel in eine der schwierigsten Perioden der internationalen Zivilluftfahrt. Gründe dafür waren u. a. der Irak-Konflikt, die Angst vor der Lungenkrankheit SARS und die immer noch schlepende Weltwirtschaftslage. Die Swiss als neu etablierte Fluggesellschaft hat bereits mit einer Verkleinerung des Streckennetzes, einem Flottenabbau und einem rigorosen Kosteneinsparungsprogramm reagiert. Die sich in der Umsetzung befindende weitere starke Redimensionierung der Swiss als Teil des neuen Businessplans wird ab November 2003 auch Auswirkungen auf das Passagieraufkommen am Flughafen Zürich haben. Bereits im ersten Halbjahr 2003 musste ein Passagierrückgang von 6% gegenüber dem ersten Halbjahr 2002 verzeichnet werden. Für das gesamte Jahr 2003 geht die Flughafen Zürich AG (FZAG) von 16,5 bis 16,8 Mio. Passagieren aus, was einem Rückgang gegenüber 2002 von rund 6 bis 8% entspräche.

Der Anteil der Transferpassagiere ist seit dem Höchstwert von 44% im Jahre 2000 ständig gesunken und betrug im Jahr 2002 noch 38%. In den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres hat er sich weiter auf 37% verringert und wird sich für das gesamte Jahr 2003 auf rund 36% belaufen, was dem Stand von 1997 entspricht. In absoluten Zahlen ausgedrückt benutzten im Jahr 2000 rund 10 Mio. Transferpassagiere den Flughafen Zürich, während es im Jahr 2002 knapp 7 Mio. waren. Im laufenden Jahr werden es noch schätzungsweise 6 Mio. Transferpassagiere sein.

Wie oben dargestellt sind sowohl der Anteil als auch die absolute Zahl der Transferpassagiere seit dem verkehrsstärksten Jahr 2000 deutlich zurückgegangen. Trotzdem bleibt der Flughafen Zürich ein Hub, solange eine Netzwerkgesellschaft wie die Swiss hier einen auf Wellen aufgebauten Flugplan betreibt. Mit einer Flotte von 18 Langstreckenflugzeugen (davon 17 ab Zürich eingesetzt) kann die Swiss einen Hubbetrieb aufrechterhalten und der Flughafen Zürich immer noch seine Drehscheibenfunktion wahrnehmen. Der künftig zu erwartende Anteil an Transferpassagieren von rund einem Drittel liegt auf einem mit München oder Wien vergleichbaren Niveau.

Die von der FZAG beschlossenen und grösstenteils bereits umgesetzten Massnahmen orientieren sich an dem nach der Redimensionierung der Swiss zu erwartenden Verkehrsaufkommen. Darüber hinaus hat die FZAG eine Szenarienplanung für sämtliche möglichen Entwicklungen am Flughafen Zürich erarbeitet, also auch ein Szenario mit weiteren Abbauschritten seitens der Swiss. Diese Konzepte umfassen alle für deren Umsetzung notwendigen Schritte. Die einzelnen Massnahmen unterliegen dem Geschäftsgeheimnis.

Der Fahrplan für die Inbetriebnahme der neuen bzw. die Stilllegung nicht mehr benötigter Infrastrukturen ist unverändert. Die Inbetriebnahme des Docks E (Dock Midfield) erfolgte schrittweise seit dem 4. August 2003. Seit dem 23. August 2003 ist die unterirdische Skymetro, die den Flughafenkopf mit dem Dock E verbindet, in Betrieb. Passagiere von ausgewählten Flügen gelangten zwischen dem 23. und dem 31. August mit der im 2-Minuten-Takt verkehrenden Bahn und durch einzelne Gates im neuen Dock in ihre Flugzeuge. Offiziell in Betrieb genommen wurde das Dock E am 1. September 2003. Seither wurden auch schrittweise die Gates am Dock B geschlossen.

Die bereits umgesetzten oder geplanten Redimensionierungsschritte des grössten Kunden der FZAG, der Swiss, machen natürlich auch Anpassungen am Businessplan der FZAG selbst notwendig.

Durch den Abschluss eines US Private Placements von 365 Mio. Franken (April 2003), eines Private Placements in Japan von 400 Mio. Franken (Mai 2003) und eines «US Leveraged Lease» von 400 Mio. Franken hat die FZAG fast 1,2 Mrd. Franken langfristiges Fremdkapital am Markt aufgenommen. Diese Mittel werden grösstenteils zur Umfinanzierung bestehender Verbindlichkeiten verwendet. Die FZAG konnte mit diesen Finanztransaktionen die Fälligkeiten der Verbindlichkeiten erheblich verlängern und damit die Infrastruktur des Flughafens langfristig finanzieren.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**