

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

KR-Nr. 312/2002

Sitzung vom 29. Januar 2003

132. Anfrage (Werbung für Billigflüge mit dem Unique-Logo)

Kantonsrat Ueli Keller, Zürich, hat am 4. November 2002 folgende Anfrage eingereicht:

In den Zeitungen erscheinen ganzseitige Farbinserate der «ersten deutschen Günstig-Airline», die Flüge für 45 Franken von Zürich nach Köln «inkl. aller Steuern und Gebühren» anbietet (zum Beispiel im «Tages-Anzeiger» vom Samstag, 26. Oktober 2002). Nebst einigen unvermeidlichen Werbesprüchen erscheint auch das Unique-Logo im Inserat. Im Anschluss an die nur sehr ausweichend beantwortete schriftliche Anfrage KR-Nr. 195/2002 «Wachstum am Flughafen mit Billigflügen» drängen sich weitere Fragen auf:

1. Wird das Unique-Logo in diesen Inseraten im Einvernehmen mit der Flughafen Zürich AG verwendet?
2. Welches sind die Anforderungen an die Verwendung des Unique-Logos durch Dritte?
3. Wie stellt sich der Regierungsrat zu dieser Marketing-Strategie?
4. Werden den Fluggesellschaften von der Flughafenbetreiberin einheitliche Gebühren belastet?
5. Werden in diesem Bereich Gebühren auf Grund einer besonderen Vereinbarung belastet oder Rabatte gewährt? Wie sind diese begründet, wem werden sie gewährt?
6. Wie stellt sich die Verkehrspolitik des Regierungsrates zu Flügen über Strecken von weniger als 600 Kilometern, im Fall von Zürich-Köln von lediglich 550 Kilometern?
7. Wie definiert der Regierungsrat in diesem Zusammenhang den Begriff des sachgerechten Einsatzes der Verkehrsmittel?
8. Welche verkehrspolitischen Ziele bringt der Regierungsrat über seine Vertretung im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG ein?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Ueli Keller, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Das Logo der Flughafen Zürich AG (FZAG, unique) ist markenrechtlich geschützt. Dritte dürfen es deshalb nur mit ausdrücklicher Zustimmung der FZAG verwenden. Entsprechende Anfragen werden von der Flughafenhalterin auf Grund der jeweiligen konkreten Gegebenheiten beurteilt. Die dabei angewandten Beurteilungskriterien sind

Bestandteil der Kundenbeziehungen der FZAG; sie unterliegen dem Geschäftsgeheimnis und können bzw. dürfen deshalb nicht öffentlich gemacht werden (vgl. auch Antwort auf die Anfrage KR-Nr. 195/2002). Germanwings verwendete das Unique-Logo mit Zustimmung der FZAG.

Die Flughafenhalterin stellt den Luftverkehrsgesellschaften Gebühren in Rechnung, die der Aufsicht des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) unterliegen. Dabei werden sämtliche Fluggesellschaften gleich behandelt, und es werden grundsätzlich keine Rabatte gewährt. Wie andere Flughäfen auch bietet die FZAG jedoch denjenigen Luftverkehrsgesellschaften, die entweder Destinationen neu oder bereits bestehende Verbindungen häufiger oder aber mit grösseren Flugzeugen anfliegen, Unterstützung bei ihren Marketingmassnahmen (Werbung, besondere Veranstaltungen für Kunden usw.). Diese Unterstützungsmassnahmen sind gerechtfertigt. Nach den Ereignissen des vergangenen Herbstes (Terroranschläge in den USA, Zusammenbruch der SAir-Group bzw. Grounding der Swissair) ist der Verkehr in Zürich in höherem Masse eingebrochen als anderswo. 2002 ist das Passagieraufkommen in Zürich gegenüber der Vergleichsperiode des Vorjahres um rund 14,6%, die Zahl der Bewegungen um 8,8% zurückgegangen. Unter diesen Umständen ist eine Unterstützung der Zürich neu oder vermehrt anfliegenden Gesellschaften durch die FZAG sinnvoll. Davon unberührt ist die Frage nach der Verlagerung des Kurzstreckenverkehrs auf die Schiene. Eine solche soll im Rahmen des Möglichen durch entsprechende verkehrspolitische Massnahmen erreicht werden.

Der Regierungsrat hat sich wiederholt, letztmals in der Vorlage 3936 betreffend Gesamtverkehrskonzept, dafür ausgesprochen, den Flugverkehr auf kürzere Distanzen durch attraktive Bahnverbindungen zu konkurrenzieren. Im Vordergrund stehen dabei die Strecken nach Paris, Frankfurt, Mailand, München und Stuttgart. Der Kanton Zürich setzt sich in den laufenden Projekten AlpTransit, Bahn 2000 (2. Etappe) und Anschluss der Schweiz an das europäische Hochleistungsnetz der Eisenbahnen dafür ein, dass die dafür notwendigen Ausbauten im nationalen und internationalen Bahnnetz vorgenommen werden. Die Entscheidungen über die entsprechenden Investitionsprogramme durch die eidgenössischen Räte sind in den nächsten zwei bis drei Jahren zu erwarten. Die Achsen zu den benachbarten Metropolen weisen zum Teil sehr grosse Verkehrspotenziale auf. Mit konkurrenzfähigen Reisezeiten und guter Angebotsqualität kann die Bahn substantielle Anteile in einem stark wachsenden Markt gewinnen, sowohl im Wettbewerb mit dem Luftverkehr als auch mit dem Strassenverkehr. Die Stärke der Bahn und damit auch ihr sachgerechter Einsatz liegen in der

Verbindung der Metropolen und der dazwischen liegenden Städte. In diesen grossen Verkehrsströmen kann die Bahn ihre hohe Beförderungskapazität, die um Faktoren grösser ist als die im Europaverkehr eingesetzten Flugzeuge, voll ausspielen. Für die Standortpolitik des Kantons Zürich ist die starke Vernetzung mit den anderen Wirtschaftsmetropolen von sehr grosser Bedeutung.

Der sachgerechte Verkehrsmiteinsatz erfordert nach dem Gesagten die Stärkung der Bahn innerhalb der grossen Verkehrsströme ins benachbarte Ausland. Diese Voraussetzung erfüllen zwar die wichtigsten, aber nicht alle Destinationen im Umkreis von 600 Kilometern um Zürich. Es ist also davon auszugehen, dass auch nach vollendetem Anschluss der Schweiz an das europäische Hochleistungsnetz der Eisenbahnen die Bahn den Luftverkehr nicht auf allen Kurzstrecken konkurrenzieren kann. Zu berücksichtigen ist auch, dass die meisten der erwähnten Wirtschaftsmetropolen ihrerseits über interkontinentale Luftverkehrsdrehscheiben verfügen. Passagiere im Transitverkehr über solche Drehscheiben verfügen in aller Regel über einen Flugschein über die ganze Transportkette. Sehr oft ist der Zubringerverkehr in der Luft zudem schneller und attraktiver als auf dem Landweg. Die Bahn konkurrenziert somit vor allem den so genannten Lokalverkehr, also den Verkehr mit Ziel und Quelle in den bedienten Metropolen selber. Den mit dem Mittel- und Langstreckenbereich verknüpften Transitverkehr vermag sie weit weniger stark zu konkurrenzieren. Diese Wirkungen lassen sich an zahlreichen Beispielen aufzeigen. Seit der Einführung des TGV zwischen Lyon und Paris etwa wählt ein Grossteil der Reisenden zwischen den beiden Grossstädten die attraktive Bahnverbindung. Den Luftweg wählen vorwiegend Reisende, die in Paris auf Luftverkehrsdestinationen umsteigen.

Der Regierungsrat hat sein Ziel, die Bahn im Verkehr zu den benachbarten Metropolen zu stärken und damit auch den Luftverkehr zu konkurrenzieren, auch in seinen im Sommer 2000 veröffentlichten Grundsätzen zur Flughafenspolitik bekannt gegeben. Dieses Ziel ist mittel- und langfristig erreichbar. Die Einflussnahme des Regierungsrates auf die Unternehmenspolitik der FZAG oder gar der Fluggesellschaften kann jedoch nicht so weit gehen, dass Flüge nach nahe gelegenen Destinationen verhindert werden. Eine solche Einflussnahme ist rechtlich nicht möglich (Zulassungszwang) und wäre ordnungspolitisch verfehlt. Dennoch ist klar, dass die so genannten Billigflüge keine Unterstützung des Regierungsrates verdienen.

– 4 –

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi