

Sitzung vom 19. August 1992

2572. Anfrage

Kantonsrat Ruedi Keller, Hochfelden, hat am 29. Juni 1992 folgende Anfrage eingereicht:

Anfang Mai dieses Jahres wurden in Sitten fähnchenschwenkende Schulkinder aufgeboten, um die Fluglinie Zürich-Sitten festlich zu eröffnen. Mit den täglich je zwei Verbindungen in beide Richtungen soll ein jährliches Defizit von voraussichtlich 2,2 bis 2,5 Millionen Franken erwirtschaftet werden. Für die ersten drei Jahre erhält die Crossair vom Kanton Wallis jährliche Subventionen in der Höhe von Fr. 800 000. Das Militär leistet zudem logistische Unterstützung, indem es kostenlos die gesamte Flugsicherung für den Flughafen Sitten übernimmt.

Gemäss der Wirtschaftszeitung Cash (19. Juni 1992) waren im Monat Mai pro Flug 3-5 Passagiere die Regel. Volle sieben Passagiere wären aber notwendig, um auf den täglich vier Flügen eine Auslastung von knapp über 20 % zu erreichen.

Bei fünf Fluggästen beläuft sich das Defizit auf Fr. 133 pro Passagier. Demgegenüber kostet ein 1.-Kl.-Billett der SBB lediglich Fr. 121. Seit dem 1. Juni geht die Crossair mit Billigflügen (Fr. 250 für Hin- und Rückflug) auf Kundenfang. Offensichtlich muss ein Bedürfnis für diese Linie erst noch geschaffen werden.

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

1. Was rechtfertigt die Eröffnung einer Fluglinie, für die ein marktwirtschaftliches Bedürfnis offensichtlich gar nicht ausgewiesen ist?
2. Welches war die Stellungnahme der Zürcher Regierung bei der Vernehmlassung zum Konzessionsbegehren für diese Route?
3. Liegen weitere Konzessionsgesuche vor, z. B. für einen Nachtflug?
4. Ist der Regierungsrat bereit, die Walliser Regierung freundeidgenössisch auf den ökonomischen und ökologischen Unsinn aufmerksam zu machen, unrentable Fluglinien zu subventionieren?
5. Teilt er ihr bei dieser Gelegenheit auch mit, dass die Flughafenregion nicht gewillt ist, weiterhin Belastungen auf sich zu nehmen, die lediglich überholtem Prestige- und Statusdenken entspringen?
6. Ist die Zürcher Regierung bereit, durch ihren Vertreter im Swissair-Verwaltungsrat der Crossair ausrichten zu lassen, dass der möglichst schnelle Abbruch dieses Experiments aus Zürcher Sicht durchaus ein freudiges Ereignis wäre?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :

I. Die Anfrage Ruedi Keller, Hochfelden, wird wie folgt beantwortet:

Die Crossair, Aktiengesellschaft für europäischen Regionalluftverkehr, Basel, beantragte beim Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED) erstmals am 18. Januar 1985, dann am 6. Februar 1990 und schliesslich am 19. Februar 1992 die Erteilung einer Linienkonzession für den Betrieb regelmässiger gewerbsmässiger Flüge auf der Strecke Zürich-Sitten und zurück. Da der Flugplatz Sitten zu jener Zeit nicht über das notwendige Instrumentenlandesystem (ILS) verfügte und später für die Flugzeugtypen, die zum Einsatz gelangen sollten, keine den internationalen Anforderungen entsprechende Betriebsverfahren unterbreitet werden konnten, wurde diesen Gesuchen vorerst nicht entsprochen. Nachdem jedoch in Sitten eine ILS-Anlage installiert worden war und für das Flugzeug vom Typ Saab SF 340 ein Betriebsverfahren ausgearbeitet werden konnte, erteilte das EVED der Crossair mit Verfügung vom 2. April 1992 eine Konzession für die nachge-

suchte Strecke. Dabei wurde jedoch festgehalten, dass die Benützung des Instrumentenlandesystems und damit der Linienverkehr zwischen Sitten und Zürich zur Nachtzeit untersagt bleibt. Die Volkswirtschaftsdirektion, welche gemäss § 2 lit. m der (kantonalen) Verordnung zum Bundesgesetz über die Luftfahrt und zur Luftfahrtverordnung vom 22. September 1976 zu solchen Gesuchen Stellung zu nehmen hat, wies mit Schreiben vom 3. August 1990 zuhanden des EVED darauf hin, dass Kurzstreckenverkehr der fraglichen Art grundsätzlich der Bahn vorbehalten bleiben sollte. Sie stellte sich dem Konzessionsgesuch der Crossair dennoch nicht entgegen, weil im Verkehr zwischen dem Wallis und Zürich die Reisezeiten mit dem Flugzeug drei- bis viermal kürzer sind als mit der Bahn bzw. dem Auto und der Kanton Wallis deshalb schon lange darauf drängte, durch die Einführung einer regelmässig beflogenen Fluglinie von Sitten nach Zürich und zurück verkehrstechnisch besser mit dem Wirtschaftsraum Zürich verbunden und an dessen internationales Luftverkehrsnetz angebunden zu werden. Dieser Wunsch wurde um so dringlicher, nachdem der Bau des Rawil-Tunnels aus dem Programm des Nationalstrassennetzes gestrichen worden war.

Es ist nicht so, dass der Kurzstreckenverkehr - genannt werden in diesem Zusammenhang gewöhnlich Destinationen, welche weniger als 400-600 km Luftlinie voneinander entfernt liegen - ganz generell auf die Schiene gehört. Das alleinige Abstellen auf Minimaldistanzen ist kein taugliches Kriterium. Es ist vielmehr in jedem einzelnen Fall zu prüfen, ob für die unterhalb einer zu bestimmenden Limite liegenden Flugverbindungen als Alternative eine adäquate Zugverbindung zur Verfügung steht. Dies ist mit Bezug auf die Strecke Sitten-Zürich (noch) nicht der Fall, dauert doch eine Fahrt mit der Bahn mehr als drei Stunden, die reine Flugzeit hingegen bloss etwa dreiviertel Stunden. Dieses Zeitersparnis ist beachtlich; sie kommt vor allem den Geschäftsleuten aus dem Kanton Wallis, denen die neue Fluglinie in erster Linie dient, zugute und ermöglicht es ihnen, innert nützlicher Frist vom Wallis aus nach Zürich sowie nach Städten im benachbarten Ausland und zurück zu gelangen. Dass Fluglinien, welche Randregionen mit Grossflughäfen in wirtschaftlichen Ballungszentren verbinden und primär auf den Geschäftsreiseverkehr ausgerichtet sind, nicht schon vom ersten Tag an, sondern, wenn überhaupt, erst nach einer gewissen Zeit rentieren, ist durchaus üblich. Der Fluglinie Sitten-Zürich kann deshalb aufgrund des derzeitigen geringen Passagieraufkommens das marktwirtschaftliche Bedürfnis nicht generell abgesprochen werden.

Der Stadt Sitten und dem Kanton Wallis liegt offensichtlich sehr viel an einem dichten und schnellen Zugang zum Wirtschaftsraum und zum Flughafen Zürich. Davon zeugen die Investitionen, welche in die Infrastruktur des Flugplatzes in Sitten getätigt wurden, wie auch die Garantie, zu der sich der Walliser Grosse Rat (Legislative) für den Fall eines Betriebsdefizits auf der Fluglinie Sitten-Zürich verpflichtet hat. Dies ist angesichts der derzeitigen Rezession, welche die westschweizer Kantone härter trifft als z.B. den Kanton Zürich, verständlich. Es würde auch deshalb nicht freundeidgenössischen Gepflogenheiten entsprechen, wenn sich der Zürcher Flughafenhalter für eine Einstellung der erwähnten Fluglinie einsetzen würde. Bei dem auf der Strecke Sitten-Zürich zum Einsatz gelangenden Flugzeugtyp handelt es sich im übrigen um ein Turbopropellerflugzeug, welches deutlich leiser ist als das zurzeit leiseste in Zürich verkehrende Strahlenflugzeug.

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

Zürich, den 19. August 1992

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:
Roggwiller