

DRINGLICHE INTERPELLATION von Peter Förtch (Grüne, Zürich) und Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang)

betreffend drohende Millionenverluste des Kantons Zürich infolge Senkung, Nichterhöhung, Verschiebung oder Nichteinführung diverser Gebühren am Flughafen Zürich

Ende Februar war der Presse zu entnehmen, dass der Kanton Zürich die Gebühren auf dem Flughafen Zürich auf Anfrage der SWISSAIR senken werde. Der Kanton Zürich und der Flughafen haben diese Pressemeldung bis heute nicht dementiert.

Andererseits basiert die Refinanzierung der 5. Ausbautappe auf Mehreinnahmen durch Volumensteigerung (mehr Passagiere, mehr Flugbewegungen) und durch höhere Benutzungsgebühren.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Regierungsrat:

1. Wie weit fortgeschritten sind diese Verhandlungen bezüglich der Gebühren auf dem Flughafen Zürich? Welche Resultate wurden erzielt? Ist es richtig, dass die Passagiergebühren um 10 bis 20% gesenkt werden sollen?
2. Gemäss Rechnung 1995 der Flughafendirektion sind 201 Mio. Franken Benutzungsgebühren aus dem Flugverkehr. Welche Gebühren werden darin aufgerechnet? Wie hoch sind die einzelnen Anteile?

43% (= 86,4 Mio. Franken) dieser 201 Mio. Franken Gebühren sind gemäss Presse Passagier- und Landegebühren. Der Flughafen hat einen Gewinn von 13,6 Mio. Franken ausgewiesen. Die Mindereinnahmen einer Gebührensenkung von 10 bis 20% belaufen sich demnach auf 8,7 bis 17,2 Mio. Franken. Damit könnten bereits heute Verluste in der Flughafenrechnung resultieren.

3. Für den Flughafenausbau wurde mit jährlichen Folgekosten von 200 Mio. Franken gerechnet. Diese Kosten sollten mit Landegebührenerhöhungen von 20% und schrittweisen Passagiergebührenerhöhungen von Fr. 15.50 auf 20.- (+30%) bis 25.- (+61%) Franken zusammen mit einer markanten Volumensteigerung finanziert werden. Wie sieht der Regierungsrat die Refinanzierung der 5. Ausbautappe, wenn statt Gebührenerhöhungen Gebührenreduktionen realisiert werden?
4. Seit geraumer Zeit liegt ein Gutachten von Coopers & Lybrand zu dieser Problematik vor, wird aber unter Verschluss gehalten. Wann wird dieses Gutachten dem Kantonsrat präsentiert? Welche Ergebnisse brachte diese Studie? Welche Refinanzierungsvarianten sind darin vorgeschlagen?
5. Wie wird die Erfolgsrechnung des Flughafens für die nächsten 15 Jahre prognostiziert? Welche Wettbewerbsfaktoren werden aus heutiger Sicht die Gewinn-/Verlustrechnung des Flughafens hauptsächlich beeinflussen?

Peter Förtch

A. Bucher	H. Kunz	Dr. Ch. Spillmann	A. Schaller
E. Frischknecht	J. Gerber Rüegg	R. Keller	C. Weisshaupt
P. Stirnemann	Dr. U. Talib-Benz	F. Müller	H. Müller
T. Büchi	Dr. M. Büsser-Beer	D. Schloeth	H. Attenofer
S. Moser-Cathrein	D. Jaun	R. Ziegler-Leuzinger	Dr. S. Brändli
Ch. Schürch	A. Guler	R. Götsch	W. Spieler

Begründung:

Der wirtschaftlich desolate Zustand der Swissair-Airline hat offensichtlich bei den Verantwortlichen des Flughafens Zürich zu Eingeständnissen gegenüber der Airline geführt. Der Presse ist zu entnehmen, dass die S-air-Gruppe nach langen, zähen (offenbar noch nicht abgeschlossenen) Verhandlungen mit der Flughafendirektion und mit der letztendlich entscheidenden Instanz, dem Regierungsrat, Zugeständnisse in beträchtlicher Höhe (10 bis 20%) erhalten habe.

Im Beschluss des Kantonsrates vom 27. Februar 1995 über die Bewilligung eines Kredites für die Ausführung der 5. Bauetappe am Flughafen Zürich werden die Kosten und Erträge aufgerechnet und die hauptsächlichsten Wege der Finanzierung beschrieben. Die Refinanzierung der 5. Ausbautetappe stützt sich gemäss beleuchtendem Bericht auf Mehreinnahmen infolge Mehrverkehr und auf Gebührenerhöhungen die den Flughafenbenützern verrechnet werden sollen. Es wurde mit einem Passagieraufkommen von 20 Mio. Passagieren gerechnet. Die Passagiertarife sollen von Fr. 15.50 (ab 1.6.96) sukzessive auf 20 bis 25 Franken angehoben werden. Die Landegebühren sollen bis zur Jahrtausendwende um 20 % erhöht werden. Die Fracht- und Flugverkehrsgebühren sollen ebenfalls geprüft und gegebenenfalls erhöht werden. Auch die Non-Aviation-Erträge sind in die Prognosen einbezogen worden und mit entsprechenden Gewinnsteigerungen qualifiziert.

Ein Sprecher der Swissair hat sich in der Zeitschrift Cash vom 28. Februar 1997 wie folgt geäußert: "Der Kanton muss sich mit der Idee befassen, dass der Flughafen längerfristig keine fetten Gewinne mehr einfährt." Das heisst im Klartext; die Bewohner rund um den Flughafen sollen den Lärm und die Luftverschmutzung des Flugbetriebes akzeptieren und dafür zusätzlich die Verursacher indirekt subventionieren.

Spürbar bessere Einnahmen aus anderen Bereichen sind ebenfalls unsicher: So muss z.B. der schweizerische Detailhandel zurzeit akzeptieren, dass die Umsätze sinken und damit Einsparungen bei den Fixkosten vermehrt im Mittelpunkt stehen. Dies führt wiederum dazu, dass allgemein mit Mietzinssenkungen für Geschäftsräumlichkeiten gerechnet wird. Ein entsprechendes Überangebot an Geschäftslokalen wirkt zusätzlich senkend auf die Mieten.

Fazit: Wir stellen fest, dass die Refinanzierung der 5. Ausbautetappe im Flughafen immer unsicherer wird. Die notwendigen Mehrerträge könnten nur durch sehr starke Steigerung des Passagieraufkommens oder durch wesentliche Gebührenerhöhungen finanziert werden.

Beide Varianten erscheinen aus heutiger Sicht als nicht durchführbar.