

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 21/2005

Sitzung vom 30. März 2005

471. Interpellation (Fehlinvestition Swiss)

Die Kantonsräte Alfred Heer, Zürich, Peter Good, Bauma, und Adrian Bergmann, Meilen, haben am 31. Januar 2005 folgende Interpellation eingereicht:

Gegenstand der Interpellation ist die teilweise Veröffentlichung der Protokolle über die entscheidende Sitzung zur Gründung der Swiss in der «Weltwoche» vom Donnerstag, 27. Januar 2005. Dabei stellt sich heraus, dass der Verwaltungsrat der Crossair dem Businessplan 26/26 nur unter massivem politischem Druck zugestimmt hat. Dem Protokoll zufolge spielten der Direktor der Eidgenössischen Finanzverwaltung, Peter Siegenthaler, und der dazumalige Bundesrat Kaspar Villiger eine entscheidende Rolle, um den zu ehrgeizigen Plan an dieser Sitzung durchzudrücken. In diesem Zusammenhang muss auf die Interpellation vom 24. Mai 2004, KR-Nr. 210/2004, betreffend Fehlinvestition Swiss und Zukunft Flughafen Zürich zurückgekommen werden.

Es ist dort festgehalten, dass Regierungsrat Jeker in einem Interview mit der «NZZ» vom 15. Dezember 2001 festgehalten hat: «Wir haben einen Vertreter im Verwaltungsrat: Es ist der Direktor der Eidgenössischen Finanzverwaltung, Peter Siegenthaler. Wir haben natürlich geschaut, dass man einen bestqualifizierten Verwaltungsrat einsetzen kann.»

Unter Berücksichtigung der nun bekannten Gespräche zwischen den Bundesräten Leuenberger, Villiger und dem Direktor der Eidgenössischen Finanzverwaltung, Siegenthaler, sowie dem Crossair-Verwaltungsrat stellt sich nun heraus, dass der Verwaltungsrat der Crossair deutlich vor dem überrissenen Businessplan gewarnt und diesen abgelehnt hat.

Es stellen sich deshalb folgende neue Fragen:

1. Hatte der Regierungsrat Kenntnis von der kritischen Haltung des Crossair-Verwaltungsrates? Hatte der Zürcher Regierungsrat Kenntnis davon, was an der besagten Sitzung tatsächlich besprochen wurde? Falls ja, wieso hat er die Investition trotzdem getätigt? Falls nein, wieso hat der Regierungsrat 300 Mio. Franken investiert, ohne die berechnete Kritik von Fachleuten der Luftfahrt zu berücksichtigen?
2. War der Regierungsrat überhaupt an den vorbereitenden Sitzungen für das «Projekt Phönix» vertreten? Falls ja, durch wen?

3. Wie hat «unser» Vertreter im Verwaltungsrat, Peter Siegenthaler, den Regierungsrat über den Businessplan informiert? Wurden die Bedenken des Verwaltungsrates der Crossair gegenüber der Regierung geäussert? Hat der Regierungsrat das Gefühl, dass er korrekt von den Bundesstellen über das Risiko dieser Investition informiert wurde?
4. Hat sich der Regierungsrat bei Luftfahrt- und Finanzfachleuten über das Risiko dieser Investition informiert, oder war seine einzige Quelle der Bundesrat und seine Verwaltung?
5. Ist der Regierungsrat noch immer der Meinung, dass Peter Siegenthaler der bestqualifizierte Verwaltungsrat für den Kanton Zürich im Swiss-Verwaltungsrat ist?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Interpellation Alfred Heer, Zürich, Peter Good, Bauma, und Adrian Bergmann, Meilen, wird wie folgt beantwortet:

In seiner Beantwortung vom 14. Juli 2004 der Interpellation KR-Nr. 210/2004 rief der Regierungsrat in Erinnerung, welches die Gründe für die seinerzeitige Beteiligung des Kantons Zürich an einer neu zu gründenden schweizerischen Luftfahrtgesellschaft waren und welche Bedeutung eine gesicherte Verkehrsanbindung des Binnenlandes Schweiz an das Ausland hat. Ein Verlust der in Zürich beheimateten, interkontinental tätigen Netzwerkgesellschaft, des so genannten Homecarriers, hätte den Verlust der Drehkreuzfunktion des Flughafens Zürich und damit für den Kanton Zürich, ja für die ganze Schweiz einschneidende volks- und verkehrswirtschaftliche Konsequenzen zur Folge gehabt (siehe Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat vom 24. Oktober 2001, Vorlage 3904). Ohne Beteiligung des Kantons Zürich wäre die Entstehung der Swiss und damit das ganze Lufttransportsystem der Schweiz gefährdet gewesen.

Die Beteiligung des Kantons Zürich an der neuen Fluggesellschaft erfolgte deshalb in erster Linie aus einer gesamtwirtschaftlichen Optik heraus und nicht als finanzielle Investition. Zudem muss auch der Tatsache Rechnung getragen werden, dass im Herbst 2001 die Abhängigkeit der Flughafen Zürich AG (FZAG) vom seinerzeitigen Homecarrier Swissair wesentlich höher war als heute. Der Verlust des Homecarriers wäre damals für die FZAG betriebswirtschaftlich kaum zu verkraften gewesen. Hätte der Kanton Zürich seinerzeit keine Starthilfe für den neuen Homecarrier geleistet, wäre ihn dies deshalb mit grosser

Wahrscheinlichkeit wesentlich teurer zu stehen gekommen als die 300 Mio. Franken, die er in die Swiss investiert hat. An dieser grundsätzlichen Einschätzung hat sich in der Zwischenzeit nichts geändert.

Im Protokoll der Sitzung des Crossair-Verwaltungsrates vom 22. Oktober 2001, an der kein Vertreter des Kantons Zürich teilgenommen hat, sind die Einschätzungen von Verwaltungsratsmitgliedern zum Projekt «Phoenix Plus» festgehalten. Die protokollierten Vorbehalte betreffen die Erfolgsaussichten der neuen schweizerischen Luftfahrtgesellschaft angesichts der allgemeinen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und der unsicheren Konjunkturaussichten der internationalen Luftfahrt nach den Ereignissen vom 11. September 2001 sowie die unternehmenskulturellen Unterschiede zwischen dem Crossair- und dem Swissair-Personal. Die Hauptbedenken gegenüber dem Projekt «Phoenix Plus» bestanden vor allem darin, ob die neue Gesellschaft mit 26 Lang- und 26 Kurz- bzw. Mittelstreckenflugzeugen aus dem Bestand der Swissair wirtschaftlich erfolgreich betrieben werden könne. Der damalige Verwaltungsratspräsident der Crossair, Moritz Suter, machte es zur Bedingung für eine Unterstützung des Modells «26/26», dass das Projekt unter Berücksichtigung der jeweils gegebenen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und der verfügbaren finanziellen Mittel mit Mass umzusetzen und nötigenfalls auch Anpassungen vorzunehmen seien. Im Anschluss an die Beratungen stimmte der Verwaltungsrat der Crossair dem Projekt «Phoenix Plus» einstimmig zu. Daraufhin gab der damalige Verwaltungsratspräsident der Crossair seiner Überzeugung Ausdruck, dass dieser Entscheid nach der damaligen Kenntnislage der einzig richtige sei, den der Verwaltungsrat im Interesse der Unternehmung habe fällen können.

Das Projekt «Phoenix Plus» wurde in der Folge innert kurzer Zeit umgesetzt. Nach der Gründung am 6. Dezember 2001 hob am 31. März 2002 erstmals ein Flugzeug der neuen Gesellschaft Swiss ab. Zu den 52 von der ehemaligen Swissair übernommenen Flugzeugen (26 Langstrecken- und 26 Mittel- bzw. Kurzstreckenflugzeuge) kam die gesamte Flotte von 82 Flugzeugen der Crossair hinzu. Seither hat sich das Umfeld des internationalen Luftverkehr drastisch verändert. 2003 ging als das bisher schlechteste Jahr für die Luftverkehrsbranche in die Annalen ein. Neben einem allgemein schleppenden Konjunkturverlauf trugen auch der Irak-Krieg und die SARS-Krankheit in Asien dazu bei. Gleichzeitig wurde das Wettbewerbsumfeld für die Netzwerkgesellschaften durch die immer stärker aufkommenden und an Bedeutung gewinnenden Billigfluggesellschaften zusehends härter und erforderte auch von den etablierten Gesellschaften Gegenmassnahmen.

Die Swiss musste ihr Streckennetz und ihre Flotte in mehreren Schritten verkleinern. Ein Blick auf einzelnen Restrukturierungsschritte zeigt jedoch, dass der Handlungsbedarf weniger das Modell 26/26 betraf als vielmehr die Regional- und Charterflotte und damit das Kerngeschäft der früheren Crossair. Vom ursprünglich von der Swissair übernommenen Flottensegment (26/26) wurde seit 2001 knapp ein Viertel abgebaut: Die Flotte der Mittel- bzw. Kurzstreckenflugzeuge umfasst gegenwärtig 22 Maschinen, die Langstreckenflotte deren 18. Die ursprünglich von der Crossair übernommene Regional- und Charterflotte musste seit dem Frühjahr 2002 um rund die Hälfte verkleinert werden und umfasst heute noch 42 Maschinen. Die im Januar 2005 vom Swiss-Management angekündigten zusätzlichen Restrukturierungsmassnahmen betreffen ausschliesslich dieses Segment; nach der Umsetzung der Massnahmen wird sich die Regional- und Charterflotte gegenüber dem ursprünglichen Bestand um rund zwei Drittel auf 27 Flugzeuge verringert haben. Diese Zahlen widerspiegeln das veränderte Umfeld im Europaverkehr, dessen niedrige Durchschnittserträge einen wirtschaftlichen Betrieb von kleinen, pro Sitzplatz kostenintensiven Flugzeugen stark erschweren. Die Billigfluggesellschaften haben sich auf den Europaverkehr konzentriert, da nur in diesem Bereich ihre spezifischen Vorteile voll zum Tragen kommen. Das interkontinentale Geschäft bleibt dagegen nach wie vor die Domäne der Netzwerkgesellschaften, zu denen auch die Swiss zählt. Die Auslastung der Langstreckenflotte der Swiss ist mit über 80% (2004: 81,3%) sehr hoch, und dieses Segment besitzt Entwicklungspotenzial. Die gegenwärtigen Herausforderungen im Europaverkehr betreffen zu einem wesentlichen Teil das Kerngeschäft der früheren Crossair, das an der Sitzung vom 22. Oktober 2001 nicht zur Diskussion stand.

Zu Frage 1:

Der Regierungsrat war an der Sitzung des Verwaltungsrates der Crossair vom 22. Oktober 2001 nicht vertreten und hatte auch keine Kenntnis von den kritischen Voten der Crossair-Verwaltungsräte. Auf Grund des Umstandes, dass der Verwaltungsrat dem Businessplan und dem Projekt «Phoenix Plus» zugestimmt hat, bestand auch kein Anlass, die Haltung der einzelnen Verwaltungsräte zu hinterfragen. Der Regierungsrat war sich jedoch auf Grund eigener Beurteilungen bewusst, dass angesichts des wirtschaftlichen Umfeldes und des Umfangs der zu gründenden Fluggesellschaft Risiken bestanden. In seinem Antrag vom 24. Oktober 2001 an den Kantonsrat (Vorlage 3904) wurde denn auch Folgendes festgehalten «Es bedarf aber erheblicher Anstrengungen, wenn der Übergang zur neuen Gesellschaft gelingen soll. Neben der Bereitstellung finanzieller Mittel ist das Zusammenfügen der unter-

schiedlichen Unternehmenskulturen der beiden heutigen Gesellschaften wohl die grösste Herausforderung. Dazu kommt, dass die neue Gesellschaft zusätzliche Managementkapazität in erheblichem Ausmass braucht. Nicht zu vernachlässigen sind für die weitere Entwicklung sodann die internationale Lage als grosser Unsicherheitsfaktor sowie die allgemeinen Überkapazitäten im internationalen Luftverkehr.»

Zu Frage 2:

Das Projekt «Phoenix Plus» wurde durch Swissair, Crossair und die Grossbanken ohne Mitwirkung des Kantons Zürich entwickelt. Der Kanton Zürich war jedoch durch den Generalsekretär der Volkswirtschaftsdirektion in der vom Bund einberufenen Taskforce «Luftbrücke» vertreten. Dieses Gremium setzte sich aus Vertretern von Bund, Flughafenkantonen, Luftfahrtindustrie und Grossbanken zusammen und nahm im Zusammenhang mit der Bewältigung der Swissair-Krise Umsetzungs- und Koordinationsaufgaben wahr. Entscheidungsbefugnisse standen ihm nicht zu. Die Mitglieder der Taskforce wurden über den jeweiligen Stand des Projekts «Phoenix Plus» informiert und konnten sich auch dazu äussern. Als Mitglied der Taskforce hatte der Generalsekretär der Volkswirtschaftsdirektion zudem die Projektgruppe zur Erhaltung der flughnahen Betriebe geleitet.

Zu Frage 3:

Der Chef der Eidgenössischen Finanzverwaltung, Peter Siegenthaler, wurde erst am 6. Dezember 2001 in den Verwaltungsrat der Swiss gewählt. Es war nicht seine Aufgabe, im Vorfeld der Gründung der neuen Gesellschaft den Regierungsrat über deren Businessplan zu informieren. Unter den öffentlichen und den privaten Investoren für die neue Fluggesellschaft herrschte Einvernehmen darüber, dass jede Partei für sich eine unabhängige Einschätzung des Investitionsrisikos vornimmt. Der Regierungsrat erwog im Antrag vom 24. Oktober 2001 (Vorlage 3904) sowohl die volks- und verkehrswirtschaftlichen Vorteile einer Sicherung der Schweizer Luftfahrt als auch die unternehmerischen Risiken einer Beteiligung an der neuen Luftverkehrsgesellschaft. Dies vor allem auch mit Blick auf die Zukunft des Flughafens Zürich.

Zu Frage 4:

Im Vorfeld des Antrages des Regierungsrates an den Kantonsrat über die Beteiligung des Kantons Zürich an der Swiss fanden verschiedene Kontakte zwischen der Volkswirtschaftsdirektion und Vertretern aus Politik und Wirtschaft statt. Zudem wurden Gespräche mit dem damaligen Vorsitzenden der Geschäftsleitung der Crossair geführt.

Zu Frage 5:

Die fachliche Qualifikation des Chefs der Eidgenössischen Finanzverwaltung, Peter Siegenthaler, als Mitglied des Verwaltungsrates der Swiss steht ausser Frage. Im Zusammenhang mit der Übernahme der SWISS durch die Lufthansa war der Informationsfluss sowie der rechtzeitige Einbezug des Kantons Zürich seitens der Vertretung des Bundes im Verwaltungsrat der SWISS sowie des Bundes allgemein unbefriedigend. Dies wurde den entsprechenden Stellen mitgeteilt.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi