

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

KR-Nr. 275/2002

Sitzung vom 11. Dezember 2002

**1945. Anfrage (Zukunft des Flughafens Zürich-Kloten)**

Die Kantonsräte Rudolf Ackeret, Bassersdorf, und Hans Rutschmann, Rafz, haben am 16. September 2002 folgende Anfrage eingereicht:

Wie aus der Tagespresse zu vernehmen ist, bestehen als Folge von Unterkapazitäten bei der Auslastung des Zürcher Flughafens grössere Unklarheiten bezüglich der Eröffnung des neu gebauten Terminals sowie einer allfälligen Stilllegung von Terminal B. Die offenen Fragen lassen zudem auf gewichtige wirtschaftliche Probleme schliessen, die vom Kanton Zürich als Hauptaktionär der unique ein entschlossenes Handeln auf Grund einer klaren und nachvollziehbaren Strategie verlangen.

In diesem Zusammenhang ersuche ich den Regierungsrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wird das Dock Midfield in absehbarer Zeit in Betrieb genommen?  
Wenn ja, wann und in welcher Verwendungsform?
2. Ist die Stilllegung von Terminal B eine Option, die vom Regierungsrat oder vom Verwaltungsrat der unique ernsthaft geprüft wird?  
Welche Position vertritt der Regierungsrat in diesem Zusammenhang im Verwaltungsrat der unique?
3. Teilt der Regierungsrat die Auffassung, dass die Hub-Konzeption, die der jüngsten Flughafenausbaustufe zu Grunde liegt, aus heutiger Sicht als Fehler zu bezeichnen ist?
4. Wie beurteilt der Regierungsrat die künftige Rolle des Zürcher Flughafens im internationalen Umfeld? Welche Position vertritt der Regierungsrat in diesem Zusammenhang im Verwaltungsrat der unique?
5. Trifft es zu, dass unique auf dem Kapitalmarkt keine Kredite mehr gewährt wurden und deshalb der Kanton Zürich subsidiär die Rolle des Kreditgebers übernehmen musste?
6. Inwiefern sind die Guthaben des Kantons Zürich bei der unique durch Sicherheiten gedeckt?
7. Wie beurteilt der Regierungsrat die wirtschaftliche Situation der unique aus der Sicht des Anlegers und Hauptaktionärs?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion  
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Rudolf Ackeret, Bassersdorf, und Hans Rutschmann, Rafz, wird wie folgt beantwortet:

In seiner Antwort auf die dringliche Anfrage KR-Nr. 67/2002 hat der Regierungsrat dargetan, dass und weshalb das praktisch fertig gestellte Dock Midfield nicht wie ursprünglich vorgesehen Ende 2002, sondern ein Jahr, allenfalls zwei Jahre später in Betrieb genommen werden soll. In ihrem Pressecommuniqué vom 8. Oktober 2002 hält die Flughafen Zürich AG (FZAG) an dieser Haltung fest. Die Geschäftsleitung der FZAG weist im Übrigen darauf hin, dass sie dem Verwaltungsrat beantragen werde, das Dock Midfield Ende Oktober 2003 in Betrieb zu nehmen, falls die geplante Anpassung der Passagiergebühren – die Vernehmlassung hierzu wird anfangs Dezember 2002 abgeschlossen sein – im vorgesehenen Ausmass durchgeführt werden könne. Es ist zurzeit noch offen, ob und wann das neue Dock Midfield seinen Betrieb aufnehmen wird. Der Verwaltungsrat der FZAG hat diesen Entscheid schon seit langem auf Ende 2002 angekündigt.

Für den kundengerechten Betrieb des Flughafens sind neben dem Dock A und dem neuen Dock Midfield auch das Dock B ein wichtiges Element, damit alle Allianzen, in denen die Zürich anfliegenden Luftverkehrsgesellschaften eingebunden sind bzw. eingebunden sein werden, optimale Verhältnisse vorfinden. Ein ersatzloser Abbruch des Docks B ist deshalb betrieblich nicht angezeigt.

Zürich ist seit jeher, jedenfalls seit Anfang der 50er-Jahre, als die Swissair mehr und mehr Interkontinentalflüge in ihr Streckennetz aufnahm (1949 erste Linienflüge nach Nordamerika; 1954 nach Südamerika und 1957 nach dem Fernen Osten), ein Hub. Schon damals war die Swissair auf Umsteigepassagiere aus dem Ausland angewiesen, ohne die sie nicht in der Lage gewesen wäre, ihr ständig wachsendes Interkontinentalstreckennetz zu betreiben. In seiner Antwort auf die bereits erwähnte dringliche Anfrage KR-Nr. 67/2002 hat der Regierungsrat einmal mehr darauf hingewiesen, dass das Interesse der Region Zürich, ja der ganzen Schweiz an einer interkontinentalen Luftverkehrsdreh-scheibe (Hub) in Zürich nach dem Niedergang der SAirGroup bzw. der Swissair noch mehr zugenommen hat. Unsere in hohem Masse vom Export abhängige Wirtschaft ist lebensnotwendig auf direkte Luftverkehrsverbindungen nach den wichtigsten Märkten in Übersee angewiesen. Die 5. Bauetappe ist nach wie vor eine notwendige Investition im Hinblick auf einen qualitativ hoch stehenden Zürcher Hub. Davon profitiert ganz wesentlich auch die SWISS als Hub-Airline, die in diesem

Frühjahr auf Grund einer landesweiten Solidarität mit Geldern der öffentlichen Hand und der Privatwirtschaft geschaffen wurde. Die Chancen, dass sich Zürich gegen die Konkurrenzflughäfen im benachbarten Ausland (z. B. München, Mailand) behaupten kann, sind durchaus intakt. Dies jedenfalls dann, wenn dem Flughafen keine übermässigen Erschwernisse in den Weg gelegt werden, die seine Wettbewerbsfähigkeit einschränken. Deshalb ist es wichtig, dass der Flughafen Zürich auch in Zukunft ein Hub bleibt. Dafür setzt sich der Regierungsrat auch im Verwaltungsrat der FZAG ein.

Die Fragen nach der Kreditgewährung des Kantons und der Besicherung der Darlehen hat der Regierungsrat bereits mehrfach beantwortet, und es kann darauf verwiesen werden (KR-Nrn. 217/2002 und 261/2002).

Mit Stichtag 31. Dezember 2001 hielt der Kanton 49% der Namenaktien der FZAG. Der Einbruch in der weltweiten Luftfahrtindustrie sowie der Zusammenbruch SAirGroup im Herbst 2001 blieben nicht ohne Auswirkungen auf die FZAG. Im ersten Halbjahr 2002 wies die Gesellschaft einen Umsatzrückgang von 9,1% auf (gegenüber dem ersten Halbjahr 2001) und einen Halbjahresverlust von 1,8 Mio. Franken. In Erwartung einer auch in naher Zukunft verhaltenen wirtschaftlichen Entwicklung entschied sich die Gesellschaft bereits im Herbst 2001, die erforderlichen Massnahmen auf der Ertrags- und Kostenseite sowie bei den Investitionen einzuleiten. Die Investitionen bezifferten sich im ersten Halbjahr 2002 auf 249 Mio. Franken (Vorjahr: 283 Mio. Franken), wovon der grösste Teil (211 Mio. Franken) auf die 5. Bauetappe entfiel. Gegenüber dem Vorjahr konnten damit die Investitionen um rund 12% gesenkt werden, obgleich die Arbeiten der 5. Bauetappe plangemäss fortgeführt wurden. Als Folge des niedrigeren Verkehrsaufkommens beschloss der Verwaltungsrat der FZAG im Februar 2002, wie erwähnt, die ursprünglich für November dieses Jahres geplante Eröffnung des Dock Midfield um höchstens zwei Jahre zu verschieben. Diese Massnahme erlaubte es der FZAG, erhebliche Betriebskosten einzusparen und damit das Ergebnis zu verbessern.

Es ist nicht zu verhehlen, dass sich die Flughafenbetreiberin zurzeit in einem schwierigen wirtschaftlichen wie regulatorischen Umfeld bewegt. Hingegen darf festgestellt werden, dass die betrieblichen und finanziellen Kennzahlen der FZAG auf Budgetkurs liegen. Eine nachhaltige Erholung im operativen Geschäft hängt jedoch wesentlich von weiteren von der Gesellschaft nur bedingt beeinflussbaren Faktoren ab. Neben der Erholung der Zivilluftfahrt harren hier nicht zuletzt die politischen und regulatorischen Rahmenbedingungen einer tragfähigen Lösung.

– 4 –

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**