

**Bericht und Antrag  
des Regierungsrates an den Kantonsrat  
zum Postulat KR-Nr. 186/2003  
betreffend Zukunft des Flughafens Zürich**

(vom 23. November 2005)

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 1. Dezember 2003 folgendes von den Kantonsräten Peter Good, Bauma, und Hans Frei, Regensdorf, am 23. Juni 2003 eingereichte Postulat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird ersucht, einen Bericht über die Zukunft des Flughafens Zürich zu erstellen. Daraus soll insbesondere hervorgehen, wie der Regierungsrat gedenkt, die wirtschaftlichen Interessen des Kantons Zürich als grösster Einzelaktionär und Kreditgeber zu wahren. Dabei ist das Betriebskonzept der Unique einer grundlegenden Überprüfung zu unterziehen.

Von Interesse sind insbesondere die folgenden Fragen:

1. Teilt der Regierungsrat die Auffassung, dass sich die Geschäftstätigkeit des Flughafens Zürich ausschliesslich an den hiesigen volkswirtschaftlichen Bedürfnissen zu orientieren hat?
2. Ist der Regierungsrat bereit, die Geschäftstätigkeit des Flughafens auf ihre Wirtschaftlichkeit hin zu überprüfen?
3. Ist der Regierungsrat bereit, eine Redimensionierung (Verkleinerung) des Flughafens in die Wege zu leiten, falls sich im Zuge seiner Analyse herausstellen sollte, dass der Flughafen für die Bedürfnisse der hiesigen Volkswirtschaft zu gross konzipiert ist?
4. Wie beurteilt der Regierungsrat als Vertreter des grössten Einzelaktionärs und Kreditgebers die Entwicklung des Flughafens Zürich hinsichtlich seiner längerfristigen Rentabilität?
5. Welche Massnahmen ergreift der Regierungsrat, um ein Finanzdebakel wie bei der Swissair zu verhindern, weil die Geschäftstätigkeit des Flughafens im Wesentlichen auf die Bedürfnisse einer einzelnen Fluggesellschaft ausgerichtet war? Ist der Regierungsrat bereit, das Konzept, den Flughafen Zürich zu einer europäischen Drehscheibe für interkontinentale Flüge zu machen, fallen zu lassen, falls sich herausstellen sollte, dass dadurch lediglich die Flugzeuge der SWISS ausgelastet werden sollen?
6. Ist der Regierungsrat bereit, die Beteiligung an der Unique zu reduzieren, sobald die Marktumstände dies erlauben?

7. Wie beurteilt der Regierungsrat die Praxis, dass drei amtierende Regierungsräte gleichzeitig dem Unique-Verwaltungsrat angehören, bezüglich der unvermeidlichen Interessenkonflikte?
8. Welche Massnahmen wird der Regierungsrat treffen zur Abwehr allfälliger Schadenersatzklagen gegen den Kanton Zürich auf Grund der Vorgänge im Zusammenhang mit dem Untergang der Swissair?
9. Wie beurteilt der Regierungsrat die Auswirkungen einer allfälligen Redimensionierung der SWISS, und welche Vorkehrungen trifft der Regierungsrat für diesen Fall?

---

Der Regierungsrat erstattet hierzu folgenden Bericht:

### **1. Entwicklung des Flughafens**

Der 1953 eröffnete Flughafen Zürich hat sich zum grössten und wichtigsten Landesflughafen der Schweiz entwickelt. Bis Mai 2001 wurde er vom Kanton Zürich betrieben, seit der Privatisierung ist die Flughafen Zürich AG (FZAG) Trägerin der am 1. Juni 2001 für 50 Jahre erneuerten Betriebskonzession. Mit einem Anteil von 46,76% ist der Kanton Zürich Hauptaktionär, zweitgrösste Aktionärin ist die Stadt Zürich mit 5,41% (Stand Ende 2004). Dem Kanton kommt das statutarische Recht zu, drei von sieben oder acht bzw. vier von neun Verwaltungsräten zu stellen.

Der Flughafen wurde 2004 von rund 17,2 Mio. Passagieren benutzt, davon rund 4,8 Mio. Transferpassagiere. Es fanden rund 267 000 Flugbewegungen (Starts und Landungen) statt. 119 verschiedene Fluggesellschaften haben Zürich angefliegen und die Schweiz mit 146 Städten in 70 Ländern verbunden. Der Flughafen Zürich ist das Drehkreuz der SWISS (Homecarrier), die 2004 48% aller Flugbewegungen abwickelte und 48% der Passagiere transportierte.

Bis 2001 verzeichnete der weltweite Luftverkehr ein rasantes Wachstum. In Zürich verfolgte die ehemalige Swissair eine expansive Strategie, um weitere Marktanteile zu sichern (Hunterstrategie). Dadurch verdoppelten sich die Passagierzahlen zwischen 1991 und 2001 nahezu. In dieser Zeit erfolgte auch die Planung der fünften Ausbaustufe der Flughafeninfrastruktur mit einem Investitionsvolumen von über zwei Milliarden Franken.

Wegen der angespannten wirtschaftlichen Lage, den Auswirkungen der Terroranschläge vom 9. September 2001 sowie dem Grounding der Swissair als Homecarrier im Herbst 2001 entstand für die FZAG eine existenzbedrohende Lage. Die mit dem Flughafen insgesamt verbundene Wertschöpfung sank bis 2004 von 15,8 Mrd. Franken auf rund 13,2 Mrd. Franken (-17%). Die Beschäftigungswirkung des Flughafens Zürich in der ganzen Schweiz ging in der gleichen Zeit von über 120 000 auf etwa 97 000 Vollzeitstellen zurück (-20%; vgl. dazu den Bericht und Antrag zum Postulat KR-Nr. 259/2002 und den Ergänzungsbericht zum dringlichen Postulat KR-Nr. 270/2002; Vorlage 4260). Die seither nur langsam wieder ansteigenden Verkehrszahlen stellen den Flughafen vor grosse Herausforderungen. Die Kapitallasten des in der Zwischenzeit abgeschlossenen Flughafenausbaus schmälern nach wie vor den betriebswirtschaftlichen Bewegungsspielraum. Auf Grund der zwischen 2001 und 2004 eingebrochenen Verkehrsentwicklung am Flughafen Zürich war die FZAG gezwungen, Infrastrukturanlagen vorübergehend einer nichtaviatischen Nutzung zuzuführen bzw. zu schliessen. Seit 2004 zeichnet sich durch die wieder gestiegene Nachfrage nach Mobilität eine Trendwende ab.

Um der Erarbeitung des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) Kenntnisse über die zukünftige Mobilitätsnachfrage im Luftverkehr zu Grunde zu legen, wurde im SIL eine Prognose für das engpassfreie Nachfragewachstum (Passagiere, Bewegungen, Fracht) der Schweizer Flughäfen (insbesondere der drei Landesflughäfen) für den Zeitraum bis 2030 vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) in Auftrag gegeben. Dabei wurden die Entwicklungen der vergangenen Jahre bis heute berücksichtigt. Die von der Intraplan Consult GmbH in München erstellte Prognose zeigt, dass die Luftverkehrsnachfrage auch in Zukunft zunehmen wird. Für den Flughafen Zürich wird mit einer durchschnittlichen Zunahme der beförderten Passagiere von 4% und einer Steigerung der Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr von knapp 3% pro Jahr gerechnet.

## **2. Erreichbarkeit und Drehkreuzfunktion**

Die Erreichbarkeit eines Wirtschaftsstandortes wird mit der zunehmenden Globalisierung zu einem immer wichtigeren Faktor für dessen wirtschaftliche Entwicklung. Neben den Verkehrsträgern Schiene und Strasse bilden attraktive Luftverkehrsverbindungen eine Voraussetzung für eine prosperierende und nachhaltig wachsende Volkswirtschaft sowie gesellschaftlichen Wohlstand. Die Möglichkeit zum raschen Transport von Personen und Gütern über weite Distanzen ermöglicht der Schweizer Exportwirtschaft die Ausdehnung ihrer

Absatz- und Arbeitsmärkte, führt zu einer Intensivierung des Binnenwettbewerbs, macht die Schweiz als Standort für in- und ausländische Unternehmen attraktiv und fördert den für die Schweiz wichtigen Tourismus.

Für die Erreichbarkeit spielt auch die Drehkreuzfunktion des Flughafens Zürich und das Vorhandensein eines Homecarriers eine wesentliche Rolle, weil verschiedene direkte interkontinentale Strecken ab dem Flughafen Zürich ohne Transferpassagiere nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden könnten. Durch einen Wegfall dieser direkten interkontinentalen Verbindungen würde auch die Erreichbarkeit von europäischen Destinationen erheblich vermindert werden, da nur noch diejenigen Punkt-zu-Punkt-Verbindungen angeboten würden, die ohne Umsteigepassagiere wirtschaftlich betrieben werden könnten. Die negativen volkswirtschaftlichen Auswirkungen wären erheblich und würden die Volkswirtschaft des Kantons Zürich nachhaltig schwächen. Ein Drehkreuz stellt wegen der hohen Streckennetzqualität ein wichtiges Element für das Bestehen im internationalen Standortwettbewerb dar. Der Kanton Zürich setzt sich für einen effizienten Betrieb der Flughafeninfrastruktur als notwendige Voraussetzung für den Erhalt und die Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandortes Zürich im Wettbewerb mit anderen Standorten ein. Er wehrt sich gegen wettbewerbsverzerrende und diskriminierende Massnahmen und bekennt sich zur Drehkreuzfunktion des Flughafens Zürich sowie der SWISS als Homecarrier (Beschluss des Regierungsrates vom 15. September 2004 über die Flughafenpolitik des Kantons Zürich). Welche Verbindungen von den Fluggesellschaften angeboten werden, bestimmt letztlich der Markt.

### **3. Zuständigkeiten und Handlungsspielräume**

Der Handlungsspielraum für eine direkte Einflussnahme auf die Gestaltung der Zukunft des Flughafens ist sowohl für den Bund als auch für den Kanton Zürich begrenzt. Es gibt heute in der Luftfahrt praktisch keinen Bereich, der ausschliesslich durch nationale Regelungen und Lösungsansätze bestimmt werden kann. Unabhängige Luftfahrtpolitik und eigenständige, nationale Regelungen kommen nur noch dort zum Tragen, wo internationale Organisationen den nationalen Behörden Regelungsbereiche oder Ermessensspielräume überlassen. Beschränkt sind die Handlungsmöglichkeiten auf nationaler Ebene vor allem auch deshalb, weil zumindest der europäische Luftverkehrsmarkt weitgehend liberalisiert und der schweizerische Luftverkehr Teil eines globalisierten Markts ist. Mit Blick auf die Entwicklungen in Europa ist zudem festzustellen, dass die schweizerische

Luftfahrtgesetzgebung und Luftfahrtpolitik zukünftig massgeblich vom bilateralen Luftverkehrsabkommen mit der Europäischen Union (EU) geprägt sein werden. Die politischen Leitsätze und Zielrichtungen der EU werden auf Grund der engen Anbindung der Schweiz an die EU im Bereich der Luftfahrt die schweizerische Luftfahrtpolitik direkt und massgeblich beeinflussen.

Die Flughafenpolitik des Kantons Zürich wird wesentlich von der Luftfahrtpolitik des Bundes bestimmt. Im Luftfahrtpolitischen Bericht des Bundes vom 10. Dezember 2004 (BB1 2005 S. 1781 ff.) hat der Bundesrat Grundsätze und Leitsätze zur Schweizer Luftfahrt allgemein und zum Flughafen Zürich als Landesflughafen im Besonderen festgelegt.

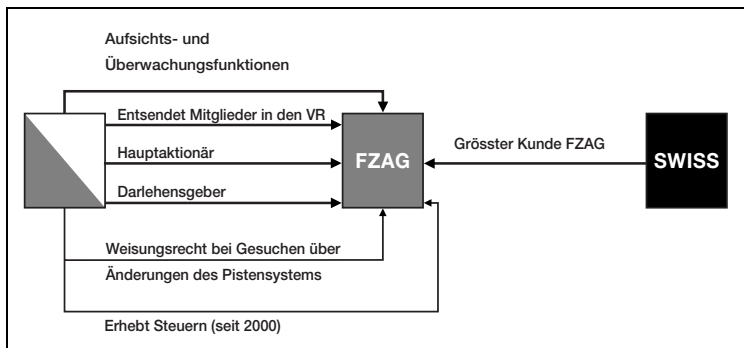
Ein wichtiges Instrument für die zukünftige Entwicklung des Flughafens ist der am 9. November 2004 neu eingeleitete SIL-Koordinationsprozess. Ziel dieses Prozesses ist ein auf der Grundlage der Luftfahrtpolitik des Bundes vom Bundesrat genehmigtes SIL-Objektblatt zum Flughafen Zürich, das mit dem Richtplan des Kantons Zürich und mit den Richtplänen der anderen raumplanerisch betroffenen Kantone (Aargau, Schaffhausen) abgestimmt ist. Dabei wird dem Kanton Zürich eine aktive Rolle zugestanden. Er steht in der Verantwortung, Lösungsvorschläge auszuarbeiten, wobei für die technisch-betrieblichen Aspekte die Zusammenarbeit mit der Luftfahrtindustrie (vor allem FZAG und Skyguide) unabdingbar ist. Der Ablauf des SIL-Prozesses wurde bereits in verschiedenen Antworten zu Vorstössen aus dem Parlament dargelegt (vgl. z. B. KR-Nrn. 382/2004 und 31/2005). Am 25. Oktober 2005 wurden die ersten Zwischenergebnisse des SIL-Prozesses am ersten Koordinationsgespräch vorgestellt. Gegenstand dieses Koordinationsgesprächs waren die Nachfrageprognose, die betrieblichen Eckwerte, die Vorgaben zur Variantenbildung sowie die Bewertungskriterien und Verfahren zur Bewertung der Betriebsvarianten. Die im Rahmen des ersten Koordinationsgesprächs vorgestellten Grundlagen und Vorgaben für den SIL-Prozess sind grundsätzlich geeignet, die Ziele des Regierungsrates zur Flughafenpolitik sowie zur räumlichen Entwicklung der Flughafenregion zur Geltung zu bringen. Mit seinem Beschluss zu den Koordinationsgesprächen im SIL-Prozess bestätigt der Regierungsrat seine bisherige Haltung in der Flughafenpolitik sowie zur räumlichen Entwicklung der Flughafenregion.

#### **4. Verhältnis des Kantons zur Flughafen Zürich AG**

Auf Grund der Tatsache, dass der Flughafen bis vor Kurzem Teil der kantonalen Verwaltung war, sowie der Entstehungsgeschichte der FZAG ist das Verhältnis zwischen dem Kanton Zürich und der FZAG

komplex und besonderen gesetzlichen Vorgaben unterworfen. Gemäss § 1 des Flughafengesetzes vom 12. Juli 1999 (LS 748.1) fördert der Staat den Flughafen Zürich zur Sicherstellung seiner volks- und verkehrswirtschaftlichen Interessen. Er berücksichtigt dabei den Schutz der Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flughafenbetriebs. Zu diesem Zweck nimmt der Kanton Aufsichts- und Überwachungsfunktionen wahr (§ 3 Flughafengesetz); er entsendet Mitglieder in den Verwaltungsrat der FZAG (§ 7 Flughafengesetz) und ist mit mindestens einem Drittel des stimmberechtigten Kapitals an der FZAG beteiligt (§ 8 Flughafengesetz); er verfügt schliesslich über ein Weisungsrecht bei Gesuchen über Änderungen des Pistensystems und über Änderungen des Betriebsreglements mit wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung (§ 10 Flughafengesetz). Die Staatsvertretung im Verwaltungsrat erhält zu diesen Geschäften Weisungen vom Regierungsrat (§ 19 Abs. 1 Flughafengesetz). Weisungen betreffend die Zustimmung zu Gesuchen an den Bund über die Änderung der Lage und Länge der Pisten bedürfen der Genehmigung durch den Kantonsrat in der Form des referendumsfähigen Beschlusses (§ 19 Abs. 2 Flughafengesetz). Die Forderungen aus formellen Enteignungstatbeständen und passiven Schallschutzmassnahmen, die ihren Entstehungsgrund vor der Übertragung der Betriebskonzession auf die FZAG haben, werden gemäss Fusionsvertrag zwar von dieser übernommen, der Staat bleibt jedoch subsidiär haftbar (§§ 11 und 15 Flughafengesetz). Seit der Privatisierung ist die FZAG ein Steuersubjekt wie andere Unternehmen auch. Nach wie vor besteht ein Darlehen des Kantons an die FZAG im Umfang von 300 Mio. Franken.

Als Übersicht über das Verhältnis des Kantons zur FZAG kann die folgende Grafik dienen:



Die Flughafenpolitik des Kantons Zürich hat sich von Gesetzes wegen an den volks- und verkehrswirtschaftlichen Interessen sowie dem Schutz der Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flughafenbetriebes auszurichten (§ 1 Flughafengesetz). Gemäss diesem allgemein formulierten gesetzlichen Auftrag setzt sich der Kanton Zürich in den formell vorgesehenen ordentlichen Entscheidungs- und Mitwirkungsprozessen auf kantonaler, nationaler und zwischenstaatlicher Ebene ein, diese Interessen einzubringen und Beachtung zu verschaffen. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass hinter den Begriffen der volks- und verkehrswirtschaftlichen Interessen sowie dem Schutz der Bevölkerung eine Vielzahl weiterer konkreter Interessen bzw. Bedürfnisse stehen. Diese gilt es bei Entscheidungen zum Betrieb des Flughafens Zürich und zur längerfristigen Entwicklung der Flughafenregion im Rahmen einer Gesamtschau miteinander abzustimmen. Es ist im Dialog das Verständnis zu fördern, dass Immissionen des Flugbetriebes untrennbar mit wichtigen gemeinsamen volkswirtschaftlichen Interessen, wie Wohlstand und Standortattraktivität, aber auch mit individuellen Bedürfnissen nach Mobilität und Sicherheit, verbunden sind. Bei der Wahrung seiner Interessen strebt der Kanton Zürich Lösungen an, die dieser Vielfalt an Interessen und seiner Verantwortung über die Kantons- und Landesgrenzen hinaus gerecht werden.

Der Regierungsrat hat in seinem Beschluss vom 7. Juli 2004 die Interessen für den Betrieb des Flughafens wie folgt zusammengefasst: Die Auswirkungen des Flugbetriebes auf die Bevölkerung und die Umwelt sind möglichst gering zu halten, die mit dem Flughafen verbundenen volks- und verkehrswirtschaftlichen Interessen sind zu berücksichtigen, und der Wirtschafts- und Arbeitsplatzstandort Raum Zürich ist im Wettbewerb mit anderen europäischen Wirtschaftsstandorten durch einen sicheren und leistungsfähigen Flugbetrieb mit hohem Qualitätsstandard zu stärken. Gestützt darauf hat der Regierungsrat die Flughafenpolitik des Kantons Zürich mit Beschluss vom 15. September 2004 verabschiedet. Die vier Eckpfeiler der Flughafenpolitik bilden die folgenden Grundsätze: Schutz der Bevölkerung, Stärkung des Wirtschaftsstandorts und der Volkswirtschaft des Kantons Zürich durch einen wettbewerbsfähigen Flughafen mit Drehkreuzbetrieb, Vertrauen der Bevölkerung und Akzeptanz des Flughafens sowie Sicherheit und Zuverlässigkeit des Flugbetriebs. Der Regierungsrat strebt einen Flughafenbetrieb an, der den bestehenden Handlungsspielraum zu Gunsten der Bevölkerung ausschöpft, indem die An- und Abflugwege zusammen mit der traditionellen Nordausrichtung möglichst über dünn besiedeltem Gebiet zusammengefasst und auf die Raumplanung abgestimmt werden. Zudem ist sicherzustellen, dass ein effizienter Betrieb der Flughafeninfrastruktur als notwendige Voraussetzung für den Erhalt und die Weiterentwicklung des

Wirtschaftsstandorts Zürich im Wettbewerb mit anderen Standorten möglich ist. Der Kanton setzt sich dafür ein, dass der Flughafen Zürich im Vergleich mit anderen Flughäfen nicht wettbewerbsverzerrenden oder diskriminierenden Massnahmen ausgesetzt ist. Dies alles soll stets unter der Voraussetzung erfolgen, dass jederzeit ein sicherer und zuverlässiger Flugbetrieb auf hohem internationalem Standard gewährleistet ist (Stellungnahme zum dringlichen Postulat KR-Nr. 81/2005).

Der Kanton Zürich ist als Aktionär mit 46,76% (Stand Ende 2004) an der Flughafen Zürich AG beteiligt. Langfristig ist eine Beteiligung auf der Höhe des gesetzlich vorgesehenen Minimums von etwas mehr als einem Drittel des Aktienkapitals (§ 8 Flughafengesetz) anzustreben. Im Rahmen des Beteiligungscontrollings Flughäfen und Luftverkehr hat die Volkswirtschaftsdirektion eine kontinuierliche Überwachung der kantonalen Beteiligungen an der FZAG mit Aktienkapital und Darlehen sichergestellt. Einen Verkauf der Aktien wird der Regierungsrat zu gegebener Zeit prüfen. Dabei werden die vom Kanton gemäss § 1 des Flughafengesetzes zu wahren Interessen, das weitere Umfeld sowie die zukünftige Kursentwicklung zu berücksichtigen sein.

Mit Beschluss vom 6. April 2005 hat der Regierungsrat die Staatsvertretung im Verwaltungsrat der FZAG neu geregelt. Neu wurden Dr. Lukas Briner und Dr. Martin Wetter mit der Vertretung des Kantons im Verwaltungsrat beauftragt. Da eine direkte Vertretung des Regierungsrates im Verwaltungsrat mit Blick auf die weitere politische Situation als unabdingbar beurteilt wurde, hielt der Regierungsrat indessen an der Abordnung der für das Flughafendossier zuständigen Volkswirtschaftsdirektorin fest. Dadurch ist die notwendige Abstimmung zwischen Regierungsrat und Staatsvertretung im Verwaltungsrat in politischen Angelegenheiten sichergestellt. Zudem dient die Einsitznahme der Volkswirtschaftsdirektorin im Verwaltungsrat der Information des Regierungsrates sowie der Kantonsratskommissionen, soweit dies im Rahmen der sich aus der Funktion als Verwaltungsrat ergebenden Verpflichtungen möglich ist. Interessenkollisionen entstehen dabei keine, weil sich der statutarische Unternehmenszweck mit den Zielsetzungen gemäss § 1 des Flughafengesetzes deckt.

Die Sicherstellung der volks- und verkehrswirtschaftlichen Interessen setzt einen betriebswirtschaftlich gesunden Betrieb des Flughafens voraus. Aufgabe der Flughafenbetreiberin ist es, eine leistungs- und wettbewerbsfähige Infrastruktur zur Verfügung zu stellen und dafür zu sorgen, dass die für den Flughafenbetrieb notwendigen Dienstleistungen erbracht werden. Die FZAG erfüllt diese Aufgabe seit der Privatisierung gestützt auf die vom Bund erteilte Konzession als eigenstän-



dige und börsenkotierte Gesellschaft des Privatrechts. Ob und in welchem Umfang das Angebot der FZAG genutzt wird, bleibt dem Markt überlassen. Die wettbewerbs- und verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen sind darauf ausgerichtet, dass sie den Fluggesellschaften im Rahmen der allgemeinen Rahmenbedingungen erlauben, all jene Flüge anzubieten, für die sie ein (kommerzielles) Potenzial sehen.

Die FZAG hat auf die Herausforderungen, die das Grounding der Swissair mit sich brachte, zeitgerecht reagiert. So übernahm sie die Gepäcksortieranlage, die Flugzeugenergieversorgungsanlage oder die Enteisungsplätze für Flugzeuge, um den Flugbetrieb jederzeit aufrechterhalten zu können. Zudem wurden als Reaktion auf das niedrigere Verkehrsaufkommen auch Teile der Infrastruktur ausser Betrieb genommen (Busgates A) bzw. werden temporär umgenutzt (Dock B). Das Grounding der Swissair im Oktober 2001 war für die FZAG wirtschaftlich eine äusserst kritische Situation, weil der Zusammenbruch des Homecarriers mit der grössten Investitionsphase der Flughafengeschichte zusammenfiel. Trotz des schwierigen Umfelds, im Jahre 2003 durch SARS und den Irak-Krieg zusätzlich belastet, gelang es der FZAG, die fünfte Ausbautetappe fristgerecht zu Ende zu führen. Gleichzeitig konnte sie in dieser angespannten Situation auf dem Kapitalmarkt die langfristige Finanzierung der Investitionen sicherstellen. In der Zwischenzeit hat sich das Umfeld stabilisiert. Die Übernahme der SWISS durch die Lufthansa und der für nächstes Jahr geplante Beitritt zur Star Allianz kann als weiterer Beitrag zur Stabilisierung des Umfeldes angesehen werden.

Fragen bestehen bezüglich der Lärmentschädigungen und Lärmschutzmassnahmen. Auf Grund von Art. 679 und 684 des Zivilgesetzbuches (SR 210) in Verbindung mit Art. 36a des Luftfahrtgesetzes (SR 748.0) und des Enteignungsgesetzes des Bundes (SR 711) hat die FZAG Kosten für formelle Enteignungen und auf Grund von Art. 20 f. des Umweltschutzgesetzes (SR 814.01) Kosten für Lärmschutzmassnahmen (Schallschutzkosten) zu tragen. Der FZAG steht das Recht zu, die im Zusammenhang mit Fluglärm anfallenden Kosten über Gebühren zu refinanzieren. Langfristig ist damit die Refinanzierbarkeit der Kosten gewährleistet. Mittelfristig besteht für die Gesellschaft jedoch das Risiko einer Finanzierungslücke sowie die Gefahr einer negativen Auswirkung der Lärmthematik auf die Konzernbilanz (vgl. Geschäftsbericht FZAG 2004).

## 5. Verhältnis zur SWISS

Mit Beschluss vom 22. März 2005 stimmte der Regierungsrat dem Verkauf der in Eigentum des Kantons befindlichen Aktien der SWISS zu. Ausschlaggebend für den Entscheid war die Einschätzung, dass sich das Konzept für die schrittweise Eingliederung der SWISS in die Lufthansa längerfristig am besten mit den mit der Kreditvorlage für die Beteiligung an der neuen schweizerischen Luftfahrtgesellschaft verfolgten Zielen des Kantons Zürich deckt (vgl. Vorlage 3904). Der Regierungsrat kam zum Schluss, dass zur Übernahme der SWISS durch die Lufthansa und die damit verbundene Integration der SWISS in die Star Alliance keine gangbare Alternative besteht. Auch wenn dadurch keine absoluten Garantien für die Zukunft der SWISS und den Weiterbetrieb des Flughafens Zürich als Drehkreuz abgegeben wurden, stuft der Regierungsrat die Chance, auch Arbeitsplätze zu sichern oder zu schaffen, mit einer Übernahme durch die Lufthansa höher ein als im Fall eines Alleingangs. Allerdings ist sich der Regierungsrat bewusst, dass der Weiterbestand des Flughafens Zürich als Drehkreuz und die Zukunft der SWISS als eigenständige Marke von den Rahmenbedingungen, die dem Flughafen Zürich gesetzt werden, abhängen. Nur wenn die SWISS auf dem Flughafen Zürich unter Rahmenbedingungen tätig sein kann, die mit denjenigen für andere Fluggesellschaften auf den Flughäfen München und Frankfurt vergleichbar sind, kann sie im hart umkämpften Fluggeschäft wettbewerbsfähig mithalten. Dies wiederum ist Voraussetzung dafür, dass die Übernahme der SWISS durch die Lufthansa den Betrieb eines Drehkreuzes sichert, das den Wirtschaftsstandort Zürich fördert und mittel- und langfristig Arbeitsplätze sicherstellt (vgl. Stellungnahme zu KR-Nr. 81/2005).

Der SWISS kommt bei der zukünftigen Entwicklung des Flughafens Zürich und der damit verbundenen volkswirtschaftlichen Beiträge eine entscheidende Rolle zu. Seit ihrer Gründung hat die SWISS ihr Streckennetz und ihre Flotte schrittweise verkleinert und damit auf das schwierige Umfeld reagiert. Die Luftfahrtindustrie sieht sich nach wie vor grossen Herausforderungen gegenüber. In kaum einer anderen Branche sind die Wettbewerbsteilnehmer einem derart harten Konkurrenzdruck ausgesetzt wie in der Luftfahrt, deren Nachfrage in hohem Masse anfällig auf Veränderungen ihres Umfeldes ist. Dieser anhaltende Wettbewerb verschärft den Preiskampf und zwingt die Gesellschaften laufend zu Umstrukturierungen.

Die Übernahme der SWISS durch die Lufthansa ändert nichts am schwierigen Umfeld, erlaubt aber, Synergien auf der Kosten- und Ertragseite zu nutzen. Zudem hat sich Lufthansa bereit erklärt, das Drehkreuz in Zürich fair und vergleichbar zu jenen in Frankfurt und Mün-

chen zu erhalten und zu entwickeln, die heutige Langstreckenflotte beizubehalten, die SWISS als operative, in der Schweiz ansässige Fluggesellschaft zu erhalten sowie die Marke SWISS zu erhalten und zu pflegen. Voraussetzung dafür ist jedoch eine auf wettbewerbsfähigen Kosten und einem ausreichenden Marktpotenzial beruhende Profitabilität der SWISS. Diese ist zum heutigen Zeitpunkt noch nicht gegeben; ein gewisses Risiko bleibt damit bestehen.

## **6. Fazit**

Die Krise der Schweizer Luftfahrt hat die Volkswirtschaft des Kantons und des Wirtschaftsraums Zürich schwer getroffen. Dem Flughafen Zürich ist es aber gelungen, diese schwierige Situation zu meistern und eine Grundlage für die Zukunft zu schaffen. Mit seiner Unterstützung hat auch der Kanton Zürich dazu einen wesentlichen Beitrag geleistet.

Der Flughafen Zürich soll auch in Zukunft seine Rolle als wichtige Verkehrsinfrastruktur für den Wirtschaftsraum Zürich unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Bevölkerung wahrnehmen können. Im SIL-Prozess müssen Lösungen gesucht werden, die mit den Zielen der Flughafenpolitik des Kantons übereinstimmen. Die wichtigste Herausforderung besteht darin, die Akzeptanz des Flughafens zu fördern. Es gilt das Vertrauen der Bevölkerung durch die Wiederherstellung von Rechtssicherheit zu stärken.

Gestützt auf diesen Bericht beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 186/2003 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:	Der Staatsschreiber:
Fierz	Husi