

Sitzung vom 11. April 2001

**529. Dringliche Anfrage (Auswirkungen des SAir-Debakels auf den Kanton Zürich)**

Die Kantonsräte Bernhard Egg, Elgg, und Peter Reinhard, Kloten, Kantonsrätin Barbara Hunziker Wanner, Rümlang, sowie Mitunterzeichnende haben am 19. März 2001 folgende dringliche Anfrage eingereicht:

Mit dem Rücktritt des bisherigen Verwaltungsratspräsidenten der SAirGroup, welchen die SP-Fraktion in ihrer Erklärung vom 12. März 2001 gefordert hat, hofft die interessierte Öffentlichkeit, dass die Führungskrise des Unternehmens ein baldiges Ende findet. Was aber noch auf längere Zeit bleiben wird, ist die Finanzkrise des Unternehmens. So lange keine konkreten Zahlen bekanntgegeben werden, ist man auf Spekulationen angewiesen. Immerhin scheinen die in verschiedenen Publikationen übereinstimmend vorausgesagten horrenden Verluste und Rückstellungsbeträge der Realität zu entsprechen. Für den Kanton Zürich – zusammen mit dem Bund grösster Einzelaktionär der SAirGroup – als Standortkanton und Haupteigentümer der Flughafen Zürich AG (unique zurich airport) stellen sich besondere Fragen.

Wir ersuchen den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Beteiligungsaspekte

1.1 Gemäss Staatsrechnung 1999 (S. 307 f.) hält der Kanton 182'845 Namensaktien der SAirGroup im Finanzvermögen, für welche per 31. Dezember 1999 ein Buchwert von 27'703'585 Franken eingesetzt ist. Im (nicht realisierbaren) Verwaltungsvermögen werden 206'790 Namensaktien der SAirGroup mit einem Buchwert von 14'268'510 Franken ausgewiesen.

- Hat sich an diesen Verhältnissen seit der letzten Rechnungslegung etwas verändert?
- Wie wird im konkreten Fall die Aufteilung in Verwaltungs- und Finanzvermögen begründet?
- Nach welchen Grundsätzen wurden die Aktien in der Bilanz des Kantons bewertet (§39 Abs. 1 lit. c Verordnung über die Finanzverwaltung)?

1.2 Die finanzielle Lage der SAirGroup präsentiert sich unübersichtlich und unklar. Die bisher publizierten Bilanzen ermöglichen offenbar keine fundierte Beurteilung der Beteiligungsrisiken (vergleiche Neue Zürcher Zeitung, Ressort Wirtschaft, 16. März 2001, Nr. 63, Seite 25). Angesichts der 3-prozentigen Beteiligung des Kantons kommt dem Regierungsrat als Vertreter der kantonalen Interessen eine besondere Verantwortung zu.

- Wird der Regierungsrat mit den Aktienstimmen des Kantons an der nächsten Generalversammlung der SAirGroup eine Sonderprüfung im Sinne von Art. 697aff. OR verlangen?
- Beabsichtigt der Regierungsrat mit den Aktienstimmen des Kantons an der Generalversammlung den bisherigen Mitgliedern des Verwaltungsrates Entlastung zu erteilen?
- Prüft der Regierungsrat in einem allfälligen Schadenfall die Möglichkeit einer Verantwortlichkeitsklage?
- Koordiniert der Regierungsrat seine Stimmrechtsausübung mit anderen öffentlich-rechtlichen Aktionären, insbesondere mit dem Bund?
- Unterstützt der Regierungsrat die Forderung nach einer Vertretung des Personals im Verwaltungsrat der SAirGroup?

2. Flughafenaspekte:

2.1 Die SAirGroup wird um einschneidende Veränderungen ihrer Unternehmensstrategie nicht herumkommen. Dabei stehen auch bisher als unumstösslich betrachtete Elemente wie die Hub-Funktion des Zürcher Flughafens zur Diskussion.

- Welche Auswirkungen ergeben sich aus den notwendigen Strategieänderungen der SAirGroup für den Flughafen Zürich?
- Ist der Regierungsrat auf die Auswirkungen der Strategieänderung vorbereitet?
- Welche verschiedenen Szenarien werden von ihm oder vom Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG ausgearbeitet und wann werden sie öffentlich vorgestellt?
- Werden die Vertreter des Kantons im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG mit einem klaren Auftrag des Regierungsrates mandatiert?

2.2 Sieht der Regierungsrat eine rechtliche Möglichkeit, die Übertragung der Betriebskonzession an die Flughafen Zürich AG aufzuschieben bis Klarheit über die künftige Strategie besteht?

2.3 §21 des Flughafengesetzes schreibt der Regierungsvertretung im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG vor, «die zuständige Sachkommission des Kantonsrates über die für die Bevölkerung wesentlichen Flughafenfragen» zu informieren. Wann sieht der Regierungsrat vor, dieser Verpflichtung nachzukommen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die dringliche Anfrage Bernhard Egg, Elgg, Peter Reinhard, Kloten, Barbara Hunziker Wanner, Rümlang, sowie Mitunterzeichnende wird wie folgt beantwortet:

#### 1. Beteiligungsaspekte

In Einklang mit den geltenden Bilanzierungsvorschriften werden die im Verwaltungsvermögen des Kantons aufgeführten Namenaktien der SAirGroup zum Nominalwert von 69 Franken bewertet (§40 Abs. 2 der Verordnung über die Finanzverwaltung vom 10. März 1982, VFV, LS 612). Auch in Jahren, da keine Dividendenauszahlung erfolgt, werden die Aktien zum Nominalwert bilanziert. Die Bewertung der im Finanzvermögen aufgeführten Namenaktien erfolgt gemäss §39 lit. c VFV. Zur Vermeidung ständiger Bewertungsschwankungen erfolgt die Bewertung jedoch nicht zum Jahresschlusskurs, sondern zum Einstandswert von Fr. 151.51. In der Staatsrechnung 2000 werden die gleichen Bilanzwerte wie im Vorjahr verwendet. Der Bestand an Namenaktien im Verwaltungsvermögen ist historisch begründet und geht auf die ursprünglichen Statuten der Swissair zurück, wonach seinerzeit die öffentliche Hand 30% des Namenaktienkapitals der Gesellschaft hielt. So wies der Kanton bereits 1990 einen Bestand von 38775 Namenaktien der Swissair auf. Darüber hinaus hatte der Kanton im damaligen Zeitpunkt ebenfalls 7574 Namenaktien der Crossair, die 1985 erworben wurden (RRB. Infolge Übernahme des kantonalen Aktienpaketes der Crossair durch die Swissair (Umtauschangebot der Swissair vom 12. Juli 1994) erhöhte sich der Bestand an Swissair-Aktien um 2583 auf 41358. An der Generalversammlung der SAirGroup vom 14. Mai 1998 wurde u.a. die Einführung von Einheitsnamenaktien beschlossen. Zu diesem Zweck wurden die Namenaktien zu nominal Fr. 350 in je fünf Namenaktien zu nominal Fr. 70 gesplittet. Die anschliessende Reduktion des Nominalwertes pro Namenaktie um 1 Franken auf nominal Fr. 69 ohne Auszahlung an die Aktionäre ermöglichte die Umwandlung der Genussscheine in je eine neue Namenaktie. Mit Wertstellung 19. Mai 1998 erfolgte der Titelumtausch, womit der Kanton neu 206790 Namenaktien der SAirGroup zu nominal Fr. 69 im Verwaltungsvermögen besass.

Das Finanzvermögen des Kantons wies bis 1995 keine Bestände an Namenaktien der Swissair bzw. der SAirGroup auf. Die 1995 infolge Personalwechsels in der Finanz-/Vermögensverwaltung beschlossene Neuausrichtung der Anlagestrategie der Beamtenversicherungskasse (BVK) im Bereich der inländischen Aktienanlagen, die sich verstärkt auf eine Indexierung der Aktienbewirtschaftung ausrichtete, führte dazu, dass die damals aktiv bewirtschafteten Bestände, die nicht im Index (SMI – Swiss Market Index) Berücksichtigung fanden, zu verkaufen waren. Die Finanzdirektion entschied sich deshalb, beruhend auf ihrer Kompetenz gemäss §36 lit. i des Finanzhaushaltsgesetzes vom 2. September 1979 (LS 611) und in Anbetracht des Engagements der öffentlichen Hand bei der Swissair, die 35529 Namenaktien im Bestand der BVK zum Kurs von Fr. 745 (Kaufpreis: Fr. 26469105) zu Lasten des Finanzvermögens mit Wertstellung 17. Mai 1995 zu erwerben. Darüber hinaus erwarb die Finanzdirektion auf Grund eines Angebotes des Kantons Schwyz mit Wertstellung 15. Juli 1996 ein Paket von 1040 Namenaktien zum Kurs von Fr. 1187 (Kaufpreis: Fr. 1234480). Der Gesamtbestand im Finanzvermögen lautet deshalb, nach dem oben erwähnten Aktiensplit von 1:5, auf 182845 Namenaktien zu einem Einstandspreis von Fr. 151.51. Seit 1996 werden die Bestände des Kantons im Verwaltungs- und Finanzvermögen in der Bestandesrechnung im Verzeichnis der Beteiligungen im Einzelnen aufgeführt.

Der Regierungsrat kann zum heutigen Zeitpunkt keinen Entscheid darüber fällen, wie er sein Stimmrecht an der kommenden Generalversammlung der SAirGroup ausüben wird, liegt doch der Geschäftsbericht der SAirGroup mit Jahresrechnung und Bericht der Revisionsstelle erst seit wenigen Tagen vor. Diese Informationen werden zurzeit analysiert, und es ist zu prüfen, ob und allenfalls zu welchen Fragen durch Ausübung des Auskunftsrechts und nötigenfalls mittels einer Sonderprüfung weitere Auskünfte zu verlangen sind. Dabei

wird eine Zusammenarbeit und Koordination mit dem Bund angestrebt. Erste Kontakte haben stattgefunden.

Gegen eine Personalvertretung im zukünftigen Verwaltungsrat der SAirGroup hat der Regierungsrat keine Einwände.

## 2. Flughafenaspekte

Die Frage, welche Auswirkungen sich aus der künftigen Strategie der SAirGroup für den Flughafen Zürich ergeben, kann erst beantwortet werden, wenn diese bekannt ist. Der Präsident und Delegierte des Verwaltungsrats der SAirGroup, Dr. Mario A. Corti, legte anlässlich der Bilanzpressekonferenz vom 2. April 2001 die finanziellen Probleme offen (Konzernverlust 2000 insgesamt 2885 Mio. Franken) und stellte die ersten, ins Auge gefassten Sanierungsmassnahmen dar (vor allem Risiken bei den Airline-Beteiligungen so rasch und so weit wie möglich vermindern; Verkauf der Swissôtels, Integration der Balair in die Crossair [Kurzstrecken-] bzw. die Swissair [Langstreckendestinationen]). In einem zweiten Schritt will Dr. Corti an der Generalversammlung der Aktionäre am 25. April «in Umrissen skizzieren, wohin unsere Reise führen soll,» wie er sich in seinem Rundschreiben an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SAirGroup vom 19. März 2001 ausdrückte. Im Herbst dieses Jahres schliesslich wird der eigentliche Plan zur Sanierung und Wiedererstarkung des Unternehmens vorgelegt. Doch selbst wenn die künftige Strategie der SAirGroup, vor allem diejenige der Swissair als Luftverkehrsgesellschaft, dereinst bekannt ist, hängen die Konsequenzen, die sich daraus für den Flughafen Zürich ergeben, in hohem Masse von der konkreten Umsetzung dieser Strategie ab. Die Ausarbeitung irgendwelcher Szenarien macht deshalb im heutigen Zeitpunkt keinen Sinn. An dieser Stelle ist daran zu erinnern, dass der Kanton Zürich ein grundsätzliches Interesse an einem leistungsfähigen Interkontinentalflughafen (Hub) mit möglichst direkten Verbindungen zu den wichtigen Destinationen im Ausland hat. Dies hat einerseits der Regierungsrat in seinen Grundsätzen zur Flughafenpolitik nach vollzogener Verselbstständigung des Flughafens vom 23. August 2000 zum Ausdruck gebracht. Andererseits und vor allem hat auch der Bundesrat im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL, BBI 2000 S. 5196) festgehalten, dass «der Flughafen Zürich ... seine Rolle als eine der grossen europäischen Drehscheiben des Weltluftverkehrs wahrnehmen» soll (SIL, Teil III B 1, vom Bundesrat am 18. Oktober 2000 gutgeheissen). Daran hat die derzeit schwierige Lage der SAirGroup nichts geändert. Der Regierungsrat wird sich dafür einsetzen, dass die für die Volkswirtschaft notwendige Luftverkehrsanbindung der Schweiz an die Welt weiterhin durch die Swissair ausgeführt werden kann. Als hier domizilierte Unternehmung erzeugt sie einen weitaus grösseren wirtschaftlichen Nutzen (z.B. Arbeitsplätze und Aufträge) als eine Luftverkehrsgesellschaft, die zwar direkte Luftverkehrsverbindungen von Zürich aus anbietet, ihren Sitz und weitere luftverkehrszugehörige Betriebe (Technik, Beteiligungen, usw.) jedoch im Ausland hat. Die kommenden Wochen werden zeigen, in welche Richtung sich die SAirGroup und damit auch die Swissair als Luftverkehrsgesellschaft neu ausrichten wird. Über allenfalls notwendig werdende Anpassungen an eine neue Situation seitens des Flughafens wird auch die zuständige Sachkommission des Kantonsrates informiert, sobald solche spruchreif würden.

Gemäss Art. 13 lit. a der Verordnung (VIL, SR 748.131.1) über die Infrastruktur der Luftfahrt vom 23. November 1994 werden Betriebskonzessionen für Landesflughäfen für die Dauer von 50 Jahren erteilt. Konzessionsbehörde ist das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK). §16 des Flughafengesetzes vom 12. Juli 1999 (LS 748.1) verpflichtet den Regierungsrat, bei den Bundesbehörden den Antrag auf die Übertragung der Betriebskonzession auf die Flughafen Zürich AG zu stellen. Dieser Verpflichtung ist der Regierungsrat am 12. Juli 2000 mit einem entsprechenden Schreiben an das UVEK nachgekommen. Aus rechtlicher Sicht besteht für den Kanton Zürich keine Möglichkeit, die Konzessionsübertragung aufzuschieben. Wie das UVEK diesbezüglich entscheiden wird, bleibt abzuwarten.

In der Diskussion um die neue Betriebskonzession wird immer wieder vorgebracht, dass nicht nur die ungewisse Zukunft der SAirGroup, sondern auch die derzeit ebenfalls noch ausstehenden Eckwerte aus den Staatsvertragsverhandlungen zwischen der Schweiz und Deutschland über die künftige Nutzung des süddeutschen Luftraums und das gestützt auf diese Eckwerte neu zu erarbeitende Betriebsreglement zu einer bloss befristeten Konzessionserteilung an die Flughafen Zürich AG führen müssten. In diesem Zusammenhang ist daran zu erinnern, dass eine Betriebskonzession das Recht verleiht, einen Flughafen zu betreiben und die für den Betrieb notwendigen Gebühren zu erheben. Die betrieblichen Regelungen, vor allem die An- und Abflugwege, werden demgegenüber im Betriebsreglement

festgelegt. Auch bei einer Konzessionsdauer von 50 Jahren können jederzeit die aus Gründen des Umweltschutzes nötigen Betriebsreglementsänderungen oder Änderungen des Flughafenbetriebs verfügt werden.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**