

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

KR-Nr. 261/2002

Sitzung vom 2. Oktober 2002

1540. Dringliche Anfrage (Künftige Belastungen des Staatshaushaltes auf Grund der finanziellen Probleme der Flughafen Zürich AG)

Die Kantonsrätinnen Liliane Waldner, Zürich, Dorothee Jaun, Fällanden, und Mitunterzeichnende haben am 9. September 2002 folgende dringliche Anfrage an den Regierungsrat eingreicht:

Gemäss Halbjahresabschluss der Flughafen Zürich AG stehen einem Umlaufvermögen von 144,5 Mio. Franken kurzfristige Verbindlichkeiten von 689,6 Mio. Franken gegenüber. Die Erträge sind im 1. Semester 2002 zusammengebrochen, und es wurde ein Verlust von 1,8 Mio. Franken ausgewiesen. Zwar weist die Flughafen AG einen Betriebsgewinn von 26 Mio. Franken aus, dieser wird aber durch hohe Kapitalkosten, verursacht durch Fehlinvestitionen (Dock Midfield), weggefressen, obwohl sogar ein Teil der Zinsen aktiviert worden ist. Äusserst beunruhigend ist die längerfristige Entwicklung der Flughafen AG, wenn Kapitalzinsen nicht mehr aktiviert werden können, und wenn die Investitionen abgeschrieben werden müssen. Zudem entstehen bei Inbetriebnahme des Dock Midfield erheblich höhere Betriebskosten.

Die Eigenkapitalquote der Flughafen Zürich AG ist unter 30% gesunken. Unique verfügt knapp über ein Triple-B-Rating, und es stellt sich nicht nur die Frage der Kapitalmarktfähigkeit, sondern auch jene eines Liquiditätsengpasses.

Es stehen bei Unique Obligationen im Nominalbetrag von 1,125 Mia. Franken aus, die zwischen April 2004 und März 2009 rückzahlbar sind. Zusätzlich steht in der Bilanz der Flughafen Zürich AG per 30. Juni 2002 ein Darlehen in Höhe von 200 Mio. Franken des Kantons Zürich. Nach dem Bilanzstichtag hat der Kanton Zürich der Flughafen Zürich AG am 19. Juli 2002 ein Darlehen von 300 Mio. Franken fest für zehn Jahre zum Zinssatz von 5% gewährt. 100 Mio. Franken aus dem Kreditrahmenvertrag mit dem Kanton Zürich wurden kurzfristig bezogen.

Wegen der angespannten finanziellen Lage der Flughafen Zürich AG muss vor der Behandlung des Voranschlags 2003 und der Festsetzung des Steuerfusses bekannt sein, welche Belastungen auf den Staatshaushalt des Kantons Zürich zukommen.

Der Regierungsrat ist deshalb eingeladen, folgende Fragen zu beantworten:

1. Gemäss § 15 Flughafengesetz bleibt der Staat Zürich für Verbindlichkeiten des Flughafens während fünf Jahren haftbar. Wie hoch waren diese Verbindlichkeiten bei Übernahme des Flughafens durch die Flughafen Zürich AG, und wie hoch sind sie noch heute? Ist der Regierungsrat der Meinung, dass er die vom Volk gesprochenen Gelder für die 5. Ausbautappe leisten muss, auch wenn sie nicht für den Flughafenausbau, sondern für Liquiditätsengpässe verwendet werden?
2. Ein Unternehmen mit einem knappen Triple-B-Rating müsste bei einer Geschäftsbank mindestens einen Jahreszins von 8 bis 9% entrichten, zumal auf Grund der steigenden Verschuldung eine Rückstufung in ein Double-B-Rating droht. Auch ein Unternehmen mit soliden Bilanzkennzahlen müsste etwa 7 bis 8% pro Jahr an Zinsen für ein 10-jähriges Darlehen leisten. Ist der Regierungsrat der Meinung, der vereinbarte Darlehenszins von 5% sei angesichts der Bilanz der Flughafen Zürich AG vertretbar? Wenn ja, warum?
3. 100 Mio. Franken der beanspruchten Kreditlimite werden bei Unique als kurzfristige Verbindlichkeit aufgeführt. Geht es darum, mit Hilfe des Kantons einen drohenden Liquiditätsengpass abzuwenden? In wie vielen Monaten wird dieses Darlehen zurückbezahlt?
4. Mit den kürzlich gewährten Darlehen des Kantons Zürich an die Unique verschafft der Kanton einer privatrechtlichen, börsenkotierten AG einen unangebrachten Vorteil. Davon profitieren die privaten Aktionäre (geringerer Finanzierungsaufwand) und die Obligationäre (erhöhte Sicherheit). Was bewegt den Kanton Zürich, einer privaten Gesellschaft mit Steuergeldern Zinersparnisse von rund 120 Mio. Franken (10 Jahre zu 12 Millionen) zu ermöglichen?
5. Am 14. April 2004 wird ein Darlehen der Unique im Nominalbetrag von 300 Mio. Franken zur Rückzahlung fällig. Ist zu erwarten, dass die Unique im Stande ist, diese Anleihe aus selbst erarbeiteten Mitteln zurückzuzahlen? Wenn nein, wird der Kanton Zürich ab 2004 ein neues Darlehen gewähren, damit die Unique ihre Obligationäre bedienen kann?
6. Wenn der Geschäftsgang so weiter geht wie bisher, ist absehbar, dass der Kreditrahmenvertrag über 826 Mio. Franken nicht ausreichen wird. Gedenkt der Regierungsrat, der Flughafen Zürich AG Darlehen über den Kreditrahmen hinaus zu gewähren? Wäre ein weiterer Kredit einer Volksabstimmung zu unterstellen?
7. Wird während der nächsten ein bis zwei Jahre eine Erhöhung des Aktienkapitals notwendig, damit Unique seine schwächer werdende Eigenkapitaldecke erhöhen und die aus dem Lot geratene Fristigkeit der Finanzierung wieder ins Gleichgewicht bringen kann? Wenn ja, wird der Kanton sich an einer Erhöhung des Aktienkapitals beteiligen?

8. Das Problem der Unique ist nicht der Betrieb, sondern die überdimensionierten Investitionen. Welche Massnahmen gedenkt der Regierungsrat im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG vorzuschlagen, um dieses Problem zu lösen?

Auf Antrag der Finanzdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die dringliche Anfrage Liliane Waldner, Zürich, Dorothee Jaun, Dübendorf, und Mitunterzeichnende wird wie folgt beantwortet:

Gemäss § 15 des Flughafengesetzes (LS 748.1) besteht eine Haftung des Staates für sämtliche Verbindlichkeiten, soweit sie vor Gründung der Gesellschaft entstanden sind. Die Ansprüche gegen den Staat verjähren spätestens fünf Jahre nach der Veröffentlichung der Neugründung der Gesellschaft. Diese erfolgte am 10. April 2000 im SHAB; die Verjährungsfrist begann daher am 11. April 2000 zu laufen (Art. 932 Abs. 2 OR). Der Kanton haftet, in Einklang mit den massgeblichen Bestimmungen des Zusammenschlussvertrags vom 14. Dezember 1999, für die Investitionsverpflichtungen der Flughafen Zürich AG im Rahmen der 5. Bauetappe. Wie dem Halbjahresbericht per 30. Juni 2002 der Flughafen Zürich AG zu entnehmen ist, waren am Bilanzstichtag Sachanlageinvestitionen im Umfang von 2,4 Mia. Franken beschlossen. Dies betrifft im Wesentlichen die 5. Bauetappe, die zur Hauptsache das Dock Midfield, den Neubau des Airside-Centers, das Bahnhof-Check-in sowie ein Parkhaus umfasst. Hiervon waren 1,9 Mia. Franken vergeben, wovon 1,3 Mia. Franken bereits ausgegeben waren. Laut Zusammenschlussvertrag sowie Ziffer 3. des Kreditrahmenvertrags dürfen die Mittel der Kreditfazilität über 826 Mio. Franken ausschliesslich für Tiefbauten der 5. Ausbautetappe verwendet werden. Gemäss der Weisung zur Volksabstimmung beteiligt sich der Kanton an den Kosten für Rollwege und das Vorfeld, für den Strassen- und Medientunnel, für Gepäck-, Catering- und Frachtanlagen und den landseitigen Verkehrsanschluss. Laut Kostenreporting der Unique per 30. Juni 2002 werden die Gesamtausgaben für die Tiefbauprojekte für die Jahre 2000 bis 2005 auf 787,3 Mio. Franken veranschlagt. Im Rahmen des Beteiligungscontrollings des Kantons soll sichergestellt werden, dass die zur Verfügung gestellten Mittel zweckkonform verwendet werden. Die Gesellschaft stellt dem Kreditgeber jeweils unmittelbar nach dessen Fertigstellung ein Exemplar des Quartalsrapports über die Kostenübersicht betreffend die 5. Bauetappe zu (MIS Bauprojekte Unique-Reporting). Darüber hinaus ist die Gesellschaft verpflichtet, dem Kreditgeber auf dessen Aufforderung hin umfassende Einsicht in weitere sachdienliche Unterlagen zu gewähren, welche der Überprüfung der zweckkonformen Mit-

telverwendung dienen. Schliesslich enthält der Kreditrahmenvertrag umfassende Sicherungsklauseln, die eine vorzeitige Kündigung der Kreditfazilität bei wesentlicher Änderung der Verhältnisse vorsehen (Ziffer 11) sowie Gewährleistungspflichten (Ziffer 12).

Im Hinblick auf die Festlegung der Konditionen wird auf die Beantwortung der Anfrage betreffend Kredite des Kantons Zürich an die Flughafen Zürich AG (KR-Nr. 217/2002) verwiesen. Ergänzend ist hinzuzufügen, dass die Festlegung des Zinssatzes einschliesslich der Risikoprämie bei sämtlichen Laufzeiten in Einklang mit den aktuellen Konditionen stehen, wie sie die Zürcher Kantonalbank und die Credit Suisse der Gesellschaft gegenüber erheben. Laut Kreditrahmenvertrag Ziffer 6.6. richtet sich die Festlegung der Marge (Risikoprämie) nach der jeweils aktuellen, von den Grossbanken beurteilten Bonität der Gesellschaft. Für zukünftige Mittelbeanspruchungen, somit ab 2003, wird das Rating zu Beginn des Kalenderjahres wiederum festgelegt und gilt für sämtliche Beanspruchungen des jeweiligen Jahres. Grundlage für eine Anpassung der Margen sind eine Veränderung des (impliziten) Ratings der Gesellschaft, Preisveränderungen am Obligationenmarkt oder eine objektive Verbesserung oder Verschlechterung der Bonität der Gesellschaft. Solange die für das neue Kalenderjahr geltenden Margen zwischen den Parteien nicht verbindlich abgesprochen sind, werden der Gesellschaft keine weiteren Ziehungsgesuche bewilligt.

Die Flughafen Zürich AG hatte einen Teil der Tiefbauinvestitionen, rund 500 Mio. Franken, im Rahmen der 5. Bauetappe im Herbst 2001 bereits vorfinanziert. Der Bezug des ersten kurzfristigen Darlehens über 100 Mio. Franken, Laufzeit 5. Oktober 2001 bis 4. Januar 2002, diente dem Abbau dieser Vorfinanzierung und stellte keine Liquiditätsüberbrückung dar. Gemäss Kreditrahmenvertrag Ziffern 4.1. und 4.2. steht der Gesellschaft das Recht zu, vom gesamten Kreditvolumen von 826 Mio. Franken deren 126 Mio. Franken auf kurzfristiger Basis und 700 Mio. in Form von mittel- oder langfristigem Fremdkapital zu beziehen. Das Darlehen wird jeweils auf kurzfristiger Basis zum LIBOR-Zinssatz, einschliesslich Marge von 1,5%, erneuert, letztmals vom 4. September bis 4. Oktober 2002. Sobald das komplexe Vertragswerk für die US Lease and Lease Back-Transaktion über die Parkhäuser von Unique unterzeichnet ist und einen Zufluss langfristiger Mittel in der Grössenordnung von 400 bis 450 Mio. Franken erbringt, plant Unique das besagte kurzfristige Darlehen an den Kanton zurückzuzahlen. Im Rahmen der Ausarbeitung des Kreditrahmenvertrags konnte der Kanton in Verhandlungen mit der Credit Suisse und der Zürcher Kantonalbank erreichen, dass diese der Gesellschaft ohne Auflagen eine Kreditlimite von 300 Mio. Franken bis 2006 bereitstellen, womit das Kredit-

risiko des Kantons bis zu einem gewissen Grad diversifiziert werden konnte. Dies bedeutet, dass die zukünftige Beanspruchung der Kreditlimite des Kantons davon abhängt, inwieweit die Gesellschaft vorgängig und anteilmässig die Kreditlinien der Banken in Anspruch genommen hat.

Die Gewährung der Kreditfazilität verschafft der Flughafen Zürich AG keinen «unangebrachten Vorteil». Der Staat hält sich lediglich an den Entscheid der Volksabstimmung sowie an bestehende Verträge. Die Volksabstimmung von 1995 für die Gewährung eines Kredites an die 5. Bauetappe sowie der Zusammenschlussvertrag von 14. Dezember 1999 zwischen dem Kanton als Flughafenhalter und der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG) verpflichteten den Kanton zur Erteilung dieser Kreditfazilität. Darüber hinaus hat sich der Kanton als Aktionär – wie dies internationalen Gepflogenheiten entspricht – im Rahmen der Publikumsöffnung der Gesellschaft im November 2000 («Listing Prospect») ebenfalls verpflichtet, der Gesellschaft die genannten Mittel zur Verfügung zu stellen, sollte ihr der Zugang zum Kapitalmarkt zu wirtschaftlichen Konditionen vorübergehend oder dauernd verwehrt sein. Nachdem die Aktien der Flughafen Zürich AG anlässlich der Publikumsöffnung 2000 zu Fr. 250 emittiert wurden und die Aktien im Gefolge der weltweiten Börsenbaisse zurzeit bei Fr. 70 notieren, ist nicht ersichtlich, inwieweit die privaten Aktionäre oder die Obligationäre seit dem Zusammenbruch der SAirGroup im Oktober 2001 in Anbetracht der herben Kurseinbussen davon «profitiert» haben sollten. Schliesslich sei daran erinnert, dass der Kanton mit einem Anteil am Aktienkapital von 49% nach wie vor gewichtiger Aktionär ist. Der Gesellschaft wurde am 19. Juli 2002 ein langfristiges Darlehen über nominal 300 Mio. Franken zu 5% gewährt. Die Refinanzierungskosten des Kantons bezifferten sich im damaligen Zeitpunkt somit auf 3,5%, einschliesslich 1,5% Marge. Da der Kanton diese Mittel zu Lasten der bestehenden Liquidität ausrichten konnte, erzielt er zurzeit Nettozinseinnahmen von 5% bzw. 15 Mio. Franken pro Jahr. Wenn in diesem Zusammenhang von einem Zinsvorteil die Rede ist, dann kommt dieser Vorteil in erster Linie dem Kanton zu. Wären diese Mittel nicht der Flughafen Zürich AG zur Verfügung gestellt worden, so hätten sie im Rahmen der staatlichen Liquiditätsbewirtschaftung vorerst am Geldmarkt zu einem Zinssatz von zurzeit unter 1% angelegt werden können.

In Einklang mit dem Kreditrahmenvertrag ist die Gesellschaft berechtigt, soweit die allgemeinen Voraussetzungen, insbesondere die Einhaltung der geforderten Finanzkennzahlen, erfüllt sind, die Kreditfazilität über 826 Mio. Franken über zehn Jahre, endend am 30. November 2011, zu beanspruchen. Es ist die Absicht der Gesellschaft, die im

Jahre 2004 fällig werdende Anleihe über 300 Mio. Franken am Kapitalmarkt zu refinanzieren. Unter Berücksichtigung der im aktuellen Business-Plan getroffenen Annahmen sollte eine Konversion dieser Anleihe am inländischen Kapitalmarkt bei einer Erholung der konjunkturellen Lage im Allgemeinen und der Luftfahrtindustrie im Besonderen möglich sein. Wie die vergangenen beiden Jahre in aller Deutlichkeit gezeigt haben, können exogene, von der Gesellschaft selbst nicht oder nur in beschränktem Ausmass beeinflussbare Ereignisse oder politische Entscheidungen, die sich auf den wirtschaftlichen Geschäftsgang der Gesellschaft auswirken, jedoch nur in begrenztem Ausmass vorhergesehen werden.

Gemäss den geltenden gesetzlichen Grundlagen ist die Kreditfazität auf ein Darlehensvolumen von 826 Mio. Franken begrenzt. Die Gewährung zusätzlicher Kredite ist ohne Zustimmung des Kantonsrates oder allenfalls der Stimmberechtigten ausgeschlossen.

Auf Grund der Finanzkennzahlen der Gesellschaft wird die 5. Baustappe bis 2004 zu einem Anstieg der Nettoverschuldung führen, womit ein Rückgang der Eigenkapitalquote von gegenwärtig 29,6% auf nicht unter 25% zu erwarten und auch in dieser Form geplant ist. In Anbetracht der gegenwärtigen betrieblichen Kennzahlen und des Business-Plans besteht keine Veranlassung, das Eigenkapital etwa in Form einer Aktienkapitalerhöhung in naher Zukunft zu erhöhen.

Der Einbruch in der weltweiten Luftfahrtindustrie sowie der Zusammenbruch der SAirGroup im Herbst 2001 widerspiegeln sich in der Umsatzentwicklung (-9,1% gegenüber dem 1. Halbjahr 2001) und in einem 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. Ausbaustappe entfiel. Gegenüber dem Vorjahr konnten damit die Investitionen um rund 12% gesenkt werden. Diese Senkung wurde erzielt, obgleich die Arbeiten der 5. Baustappe plangemäss fortgeführt wurden. Als Folge des niedrigeren Verkehrsaufkommens beschloss der Verwaltungsrat im Februar 2002, die ursprünglich für November dieses Jahres geplante Eröffnung des Dock Midfield um höchstens zwei Jahre zu verschieben. Diese Massnahme erlaubte es Unique, erhebliche Betriebskosten einzusparen und damit das Ergebnis zu verbessern.

Der gesetzliche Auftrag aus der Volksabstimmung von 1995 sowie die vertraglichen Verpflichtungen, die Unique im Rahmen der 5. Bauetappe eingegangen ist, bilden die Leitplanken, innerhalb deren dieses Vorhaben auszuführen ist. Ein derart bedeutendes Projekt wie die 5. Bauetappe, dessen Umsetzung von der Planung bis zur Erstellung in aller Regel mehr als zehn Jahre beansprucht, darf nicht auf Grund exogener und als temporär beurteilter Einwirkungen in Frage gestellt werden. In der Überzeugung, dass sich das Mobilitätsbedürfnis mittelfristig wieder in steigenden Passagierzahlen widerspiegeln wird, ist die 5. Bauetappe deshalb unumgänglich, den inskünftig erwarteten Nachholbedarf zu decken. Trotz der angespannten konjunkturellen Lage weltweit ist deshalb festzuhalten, dass die operative Tätigkeit der Flughafen Zürich AG auf Budgetkurs liegt und kein Anlass besteht, an ihrer Fähigkeit zur Bedienung des Kapital- und Zinsendienstes zu zweifeln. Aus diesem Grund besteht kein Anlass, dass die diesjährige Kreditgewährung an die Unique irgendwelche negativen Auswirkungen auf den Voranschlag 2003 des Kantons haben könnte.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi