

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

KR-Nr. 94/2006

Sitzung vom 10. Mai 2006

### **696. Interpellation (Kapitalerhöhung Flughafen Zürich und Lärmentschädigungen)**

Die Kantonsräte Adrian Bergmann, Meilen, und Luzius Rüegg, Zürich, haben am 27. März 2006 folgende Interpellation eingereicht:

Der Flughafen Zürich sowie die Kantonsregierung haben anlässlich von zwei Medienkonferenzen vorletzte Woche eine Lösung zur offenen Frage der Lärmentschädigung präsentiert. Die öffentliche Hand ist auch mit der vorgeschlagenen Lösung noch immer der grösste Aktionär des Flughafens. Nachdem dieses Geschäft offensichtlich ohne den Segen des Kantonsrates abgewickelt werden soll, was aber nach Meinung der Interpellanten nicht zutreffend ist, dieser aber gemäss Verfassung die Aufsicht über den Regierungsrat und die Verwaltung ausübt, bitten wir den Regierungsrat deshalb um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche Entschädigung erhält der Kanton für seine Garantie zu Gunsten von Unique für die Abgeltung voraussichtlicher Lärmkosten, welche die Limite von 1,1 Mrd. Franken übersteigen?
2. Welche Eventualverpflichtung stellt der Kanton im Zusammenhang mit dieser Garantie in seiner Bilanz unter dem Strich ein?
3. Welche Varianten zur Garantie hat der Kanton erwogen, und welche Vor- und Nachteile hätten sich aus diesen unterschiedlichen Risikoprofilen ergeben?
4. Welchen Einfluss auf die Bilanz von Unique hat die Garantie des Kantons einerseits, und die nicht gewählte Variante eines Kapitalschnittes andererseits und welches sind je die Auswirkungen auf die Grossaktionäre? Welchen Einfluss hat die gewählte Variante auf das Finanz- und Verwaltungsvermögen des Kantons Zürich? Welchen Einfluss hätte die Variante eines Kapitalschnittes beispielsweise um die Hälfte auf das Finanz- und Verwaltungsvermögen des Kantons Zürich gehabt?
5. Welche Auswirkungen auf die Eventualverpflichtung des Kantons hat die Tatsache, dass der Bund die Übernahme des Lärmfonds ablehnte?
6. Wie entwickelt sich die Höhe des Lärmfonds in den nächsten Jahren?

7. Mit welchen Lärmentschädigungen rechnet der Kanton Zürich, und wann rechnet er mit Auszahlungen dieser an die Grundeigentümer? Gibt es dazu eine verlässliche Studie? Gibt es eine Bandbreite zwischen maximalen und minimalen Forderungen? Haben die An- und Abflugverfahren Einfluss auf die Höhe der Entschädigungen? Falls ja, was wären aus finanzieller Sicht die «günstigsten» An- und Abflugrouten?
8. Wie viele Aktien werden emittiert, und wie hoch ist der Preis, welcher die ausgebenden Banken der Unique garantieren?
9. Es wurde betont, dass der Kanton seine Bezugsrechte, die er im Rahmen der Kapitalerhöhung für seine Aktien erhalten wird, nicht ausüben werde. Bezugsrechte haben einen Wert und werden wie Aktien ebenfalls gehandelt. Weshalb verzichtet der Kanton auf die Ausübung und den anschliessenden Verkauf der Aktien oder auf den direkten Verkauf der Bezugsrechte zum ihm zustehenden Bezugsrechtswert, und weshalb begünstigt er damit die übrigen Aktionäre (Reduktion der Verwässerung)?
10. Im Vorfeld dieser Vereinbarung sind die Unique-Aktien massiv gestiegen. Welche Personen wurden über diese Vereinbarung vorgängig orientiert?
11. Ist es heute noch sinnvoll, dass die Mitglieder des Regierungsrates im Verwaltungsrat der Unique Einsitz haben? Bei diesem Übereinkommen ist der Interessenkonflikt der Mitglieder des Regierungsrates, welche gleichzeitig im Verwaltungsrat der Unique Einsitz haben, offensichtlich, können diese doch nicht gleichzeitig die Interessen des Kantons und der Unique vertreten.

Das Abkommen zwischen Unique und dem Kanton Zürich ist nur bruchstückhaft bekannt, was Raum für Spekulationen bietet. Um diesen Spekulationen den Boden zu entziehen, ist die Öffentlichkeit auf eine umfassende Information angewiesen. Obige Fragen sollen deshalb die Hintergründe, welche zu diesem Entschluss geführt haben, ausleuchten.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Interpellation Adrian Bergmann, Meilen, und Luzius Rüegg, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Der Regierungsrat hat am 8. März 2006 dem Gesamtpaket zur Bereinigung verschiedener offener Fragen im Verhältnis zwischen dem Kanton Zürich und der Flughafen Zürich AG (FZAG) zugestimmt. Die Vereinbarung verpflichtet die Flughafenbetreiberin zur Stärkung ihrer Bilanz-

struktur und zur Schaffung von Transparenz über die Verwendung der Mittel im Airport Zurich Noise Fund (AZNF). Der Kanton bietet im Gegenzug Hand für eine rückzahlbare und marktüblich zu verzinsende Vorfinanzierung der vor der Flughafenprivatisierung entstandenen Entschädigungsforderungen aus formeller Enteignung. Weiter wurden eine Herabsetzung der Kantonsbeteiligung auf das gesetzliche Minimum sowie eine Regelung verschiedener Restanzen aus der Flughafenprivatisierung vereinbart.

Mit der Verselbstständigung des Flughafens übernahm die FZAG die Forderungen aus formellen Enteignungstatbeständen und passiven Schallschutzmassnahmen, soweit sie ihren Entstehungsgrund vor der Übertragung der Betriebskonzession auf die Gesellschaft haben (so genannte «alte Lärmverpflichtungen»; § 11 Flughafengesetz; LS 748.1). § 15 des Flughafengesetzes sieht aber weiter vor, dass der Kanton Zürich für seine Verbindlichkeiten als Flughafenhalter haftbar bleibt, soweit sie vor der amtlichen Veröffentlichung der Neugründung der Gesellschaft oder ihrer Bildung aus einer bestehenden Aktiengesellschaft begründet worden sind oder ihren Entstehungsgrund vor diesem Zeitpunkt haben. Diese Regelung birgt für beide Seiten Risiken. Für die FZAG stellen die Entschädigungen für formelle Enteignungen und Schallschutzmassnahmen gegen übermässigen Fluglärm Finanzierungsbeziehungsweise Bilanzierungsrisiken dar, und der Kanton trägt im Falle einer Insolvenz der FZAG die Risiken als ehemaliger Flughafenbetreiber, als Grossaktionär, als Kreditgeber und als Standortkanton. Konkret wäre mit der Uneinbringlichkeit der Regressforderungen (Lärmentschädigungen) des Kantons Zürich gegenüber der FZAG (geschätzter Gesamtbetrag 1,2 bis 1,5 Mrd. Franken), mit einem vollständigen oder teilweisen Verlust der getätigten Beanspruchung unter dem Kreditrahmenvertrag (300 Mio. Franken), mit der Abschreibung der Beteiligung am Aktienkapital der FZAG, mit einer Haftung des Kantons Zürich aus aktienrechtlicher Verantwortlichkeit sowie mit schwer abschätzbaren volkswirtschaftlichen Schäden und Folgekosten infolge eines unabdingbar nötig werdenden Aufbaus einer geeigneten Ersatzträgerschaft zu rechnen.

Mit dem Abschluss des Zusatzvertrags zum Fusionsvertrag vom 14. Dezember 1999 konnte eine Lösung gefunden werden, die den Interessen beider Seiten Rechnung trägt. Sowohl der Kanton wie auch die FZAG konnten von den dargelegten Risiken weitgehend befreit werden. Der Vertrag entspricht dem Flughafengesetz und dem Fusionsvertrag vom Dezember 1999. Finanzrechtlich stellt er eine Finanzanlage oder eine gebundene Ausgabe dar, deren Tätigkeit in der Kompetenz des Regierungsrates liegt. Im Übrigen wäre eine vorgängige Diskussion im Kantonsrat aus börsenrechtlichen Gründen nicht möglich gewesen.

Zu Frage 1:

Der Zusatzvertrag sieht keine Garantie, sondern eine Vorfinanzierungslösung vor. Die Vorfinanzierung greift dabei erst, wenn feststeht, dass die FZAG die Lärmverbindlichkeiten trotz Stärkung der Bilanzstruktur nicht aus eigener Kraft tragen kann. Dies wird voraussichtlich der Fall sein, sobald die Schadensberechnung den Sockelbetrag von 1,1 Mrd. Franken übersteigt. Die Vorfinanzierung fällt dahin, sobald die finanzielle Tragbarkeit für die FZAG über die Zeit wieder gegeben ist.

Falls die Vorfinanzierung greift, wird ein negativer Saldo mit einer dem Risiko entsprechenden Marge verzinst. Die Vorfinanzierung ist indessen nur ein Teil eines Gesamtpakets, das aus Sicht des Kantons verschiedene positive Elemente aufweist: Die FZAG – bei welcher der Kanton bedeutendster Aktionär ist – wird finanziell gestärkt, die Finanzierung der (alten und neuen) Lärmentschädigungen wird sichergestellt, der Regierungsrat setzt seine strategische Absicht um, die Beteiligung an der FZAG auf das gesetzliche Minimum von  $33\frac{1}{3}\%$  des stimmberechtigten Kapitals plus einer Aktie abzubauen, der Kanton erhält das zur Finanzierung der 5. Bauetappe gewährte Darlehen über 300 Mio. Franken zurück, und schliesslich lassen sich bestehende Fusionsrestanzen befriedigend lösen. Bezüglich des letztgenannten Punktes schätzt der Regierungsrat den sich daraus ergebenden Vorteil auf mindestens 3,5 Mio. Franken. Insgesamt können mit der vorliegenden Vereinbarung die Risiken des Kantons im Flughafenbereich somit deutlich gesenkt werden.

Zu Frage 2:

Unter den derzeit geltenden Bestimmungen über die Rechnungslegung ist die Bildung von Rückstellungen nicht erlaubt. Erlaubt wäre hingegen der Ausweis einer Eventualverpflichtung im Anhang zur Bilanz. Unklar ist indessen die Höhe der Eventualverpflichtung, da die Höhe der Lärmverbindlichkeiten nicht hinreichend genau abschätzbar ist. Auf die Darstellung einer konkreten Eventualverpflichtung im Anhang zur Bilanz ist daher zurzeit zu verzichten.

Nach Einführung der Rechnungslegung nach IPSAS erfolgt die Bildung von Rückstellungen, wenn wahrscheinlich ist, dass die Lärmverbindlichkeiten zu einem Mittelabfluss beim Kanton führen und dieser verlässlich geschätzt werden kann. Dies wird erst nach Vorliegen der ersten Bundesgerichtsentscheide der Fall sein (voraussichtlich nach 2007). Wird dannzumal die Tragbarkeit für die FZAG mutmasslich überschritten und somit ein Mittelabfluss wahrscheinlich, so könnte eine Rückstellung durch den Kanton notwendig werden. Es ist beabsichtigt, Rückstellungen für Eventualverbindlichkeiten in der Bilanz gleich grosse Forderungen an die FZAG gegenüberzustellen.

Zu Frage 3:

Der Regierungsrat hat im Rahmen der Erarbeitung der vorliegenden Vereinbarung 18 verschiedene Handlungsoptionen unvoreingenommen und unabhängig von der jeweiligen Kompetenzordnung (Bund, Kanton und FZAG) geprüft, um die Risiken infolge alter Lärmverbindlichkeiten senken zu können. Im Zuständigkeitsbereich des Kantons wurden insbesondere die Varianten Forderungsverzicht, Debt-Equity-Swap, Kapitalerhöhung, Thesaurierung der Gewinne, Limitierung der Schadloshaltung, Vorfinanzierung sowie die Übernahme der FZAG durch den Kanton geprüft und mit der Variante «nichts tun» verglichen. Als Beurteilungskriterien dienten der Beitrag zur Lösung der Finanzierungs- und zur Bilanzierungsproblematik, die positiven und negativen Auswirkungen auf die FZAG und den Kanton, die Zuständigkeit und Handlungsfähigkeit der kantonalen Organe, die technische und rechtliche Machbarkeit sowie die Risiken und offenen Punkte. Es hat sich dabei gezeigt, dass auf Grund der Komplexität der Rahmenbedingungen keine Option alle Probleme lösen kann und daher eine Kombination von verschiedenen Optionen mit verschiedenen Beteiligten (Aktionäre/Banken/Kanton) notwendig ist. Die vorliegende Gesamtlösung erwies sich unter den gegebenen Rahmenbedingungen als die einzig zielführende.

Zu Frage 4:

Die beschlossenen Massnahmen sind als Gesamtpaket zu betrachten. Eine isolierte Betrachtung von Teilmassnahmen kann zu falschen Schlüssen führen. Die Vereinbarung hat folgende wesentliche Auswirkungen auf das Finanz- und Verwaltungsvermögen des Kantons:

Der Verkauf von FZAG-Aktien aus dem Finanzvermögen führt zu einem Bilanztausch von «Beteiligungen des Finanzvermögens» zu «Kasse». Damit verbunden ist ein realisierter Kursgewinn. Dieser wird der Laufenden Rechnung des Flughafenfonds gutgeschrieben. Durch die zufließenden Mittel von schätzungsweise 48,5 Mio. Franken muss 2006 weniger Fremdkapital aufgenommen werden, was zu einem tieferen Zinsaufwand in den Folgejahren führt. Demgegenüber entfällt der Anspruch auf eine allfällige Dividendenausschüttung der FZAG auf den veräusserten Aktien.

Nach erfolgter Kapitalerhöhung entspricht die Beteiligung im Verwaltungsvermögen auf Grund der Verwässerung nicht mehr der gesetzlichen Minimalbeteiligung von  $33\frac{1}{3}\%$  des stimmberechtigten Kapitals plus einer Aktie. In der Folge sind FZAG-Aktien vom Finanzins Verwaltungsvermögen zu übertragen. Diese Übertragung stellt gemäss § 29 lit. c der Verordnung über die Finanzverwaltung (LS 612) eine Investitionsausgabe dar. Es handelt sich auf Grund des Flug-

hafengesetzes um eine gebundene Ausgabe. Da jedoch ein entsprechender Voranschlagskredit (für die Investition) fehlt, muss der Regierungsrat beim Kantonsrat einen Nachtragskredit zu Lasten der Investitionsrechnung des Flughafenfonds beantragen. Dieser Nachtragskredit kann indessen erst beantragt werden, wenn der Anteil der FZAG-Aktien im Verwaltungsvermögen nicht mehr der gesetzlichen Mindestbeteiligung von  $33\frac{1}{3}\%$  plus einer Aktie gemäss § 8 des Flughafengesetzes entspricht. Der Regierungsrat wird daher den Nachtragskredit beantragen, sobald die geplante Kapitalerhöhung der FZAG vollzogen ist. Die übertragenen Aktien sind anschliessend auf den Nennwert von Fr. 50 abzuschreiben. Dies erfolgt gemäss § 4 lit. a des Flughafenfondsgesetzes (LS 748.3) zu Lasten der Laufenden Rechnung des Flughafenfonds und belastet die Laufende Rechnung des Kantons nicht. Die per 1. Januar 2008 geplante Einführung von IPSAS wird zu einer Aufwertung der Flughafenaktien des Flughafenfonds führen. Die erwähnte Abschreibung ist folglich vorübergehend.

Durch die Rückzahlung des Darlehens erfolgt ein Bilanztausch von «Darlehen des Finanzvermögens» zu «Kasse». In den Folgejahren entfällt der entsprechende Zinsertrag. Hingegen müssen im laufenden Jahr 300 Mio. Franken weniger Fremdkapital aufgenommen werden. Dadurch sinkt der Zinsaufwand in den Folgejahren.

Mit der Regelung der Fusionsrestanzen lassen sich gerichtliche Auseinandersetzungen mit der FZAG vermeiden. Wie viel diese Lösung wert ist, ist von den erwarteten Chancen dieser gerichtlichen Auseinandersetzungen abhängig. Gemäss Einschätzung des Regierungsrates bringt die Vereinbarung einen Vorteil von mindestens 3,5 Mio. Franken. Die FZAG schätzt den Vorteil für den Kanton deutlich höher ein.

Die Auswirkungen für den Kanton bei dem von den Interpellanten erwähnten Kapitalschnitt sind nur schwer abschätzbar. In erster Linie hätten die FZAG-Aktien des Verwaltungsvermögens auf den halbierten Nennwert von Fr. 25 abgeschrieben werden müssen. Bei 1 637 434 Aktien hätte dies eine Abschreibung von rund 41 Mio. Franken verursacht. Die Abschreibungen auf die FZAG-Aktien des Finanzvermögens wären von der Entwicklung des Börsenkurses abhängig. Wäre dieser ebenfalls um 50% gesunken, hätte dies eine Abschreibung von rund 40 Mio. Franken verursacht. Mit dem Kapitalschnitt wären indessen die Probleme der Lärmentschädigungen nicht gelöst worden. Die Finanzierungsproblematik der FZAG hätte sich im Gegenteil zusätzlich verschärft, da sich der prozentuale Anteil des Fremdkapitals erhöht hätte. In der Folge hätten die bestehenden Fremdfinanzierungen nicht aufrechterhalten werden können. Dies hätte zu einer nachhaltig negativen Finanzie-

rungssituation, schlimmstenfalls zu einem Konkurs der FZAG führen können. Dadurch wären dem Kanton Kosten in unbekannter Höhe entstanden.

In Bezug auf die Bilanz der FZAG wird die Vorfinanzierung der alten Lärmverpflichtungen neutral sein. Soweit die Tragbarkeit durch die FZAG nicht gegeben ist, sind die alten Lärmverpflichtungen weder zurückzustellen noch dürfen sie als immaterielle Anlagen aktiviert werden.

Zu Frage 5:

Wenn der Bund den Lärmfonds übernommen hätte, hätte auf die Vereinbarung einer Vorfinanzierung von Lärmverbindlichkeiten verzichtet werden können. Für den Kanton wäre ein Mittelabfluss aus formellen Enteignungen bzw. eine Eventualverbindlichkeit faktisch ausgeschlossen gewesen.

Zu Frage 6:

Der Airport Zurich Noise Fund (AZNF) weist per Ende 2005 einen positiven Saldo von 161,3 Mio. Franken aus. Diesem stehen Rückstellungen für Schallschutzmassnahmen von 137,1 Mio. Franken gegenüber. Ohne Anpassung der Lärmgebühren wird der Fonds jährlich um etwas über 50 Mio. Franken geäufnet. Es werden jährlich 10 bis 15 Mio. Franken für Schallschutzmassnahmen und weitere dem Reglement entsprechende Kosten von jährlich höchstens 5 Mio. Franken anfallen. Sobald Gerichtsentscheide ergeben, dass für eine zehnjährige Refinanzierungsfrist höhere Gebühren notwendig sind, wird die FZAG dem Vertrag entsprechend höhere Gebühren beantragen müssen. Erste Auszahlungen für formelle Enteignungen sind ab 2007 zu erwarten. Hierbei handelt es sich vorerst um eine begrenzte Zahl von Pilotfällen der Gemeinde Opfikon. Wann grössere Zahlungen erfolgen, kann noch nicht verlässlich abgeschätzt werden; sie werden aber nicht vor 2010 erwartet.

Zu Frage 7:

Zurzeit ist eine zuverlässig Schätzung der formellen Enteignungen sehr schwierig. Die Kosten der verbleibenden Schallschutzmassnahmen sind dagegen bezifferbar, und es ist bekannt, wann sie anfallen. Der Kanton Zürich schätzt die Kosten der formellen Enteignungen konservativ auf 800 bis 1200 Mio. Franken. Die Mindestkosten liegen bei wenigen 100 Mio. Franken, während die höchsten möglichen Forderungen wesentlich über 1,5 Mrd. Franken liegen würden. Die Wahrscheinlichkeit solch hoher Beträge schätzt der Regierungsrat jedoch als sehr klein ein. Die Auszahlung kann für die Pilotfälle in Opfikon 2007 erwartet werden. Die Auszahlung der übrigen Fälle hängt davon ab, wie viele offene Fragen nach den ersten Bundesgerichtsentscheiden noch ver-

bleiben. Es muss aber für die verschiedenen Regionen mit mehreren Bundesgerichtsentscheiden gerechnet werden, bis die Gesamtsumme berechnet werden kann und gesicherte Grundlagen bestehen, um aussergerichtliche Vereinbarungen abschliessen zu können. Das Abwarten der höchstrichterlichen Entscheide ist nötig, um eine Gleichbehandlung der Grundeigentümer gewährleisten zu können.

Die Forderungen beziehen sich auf Sachverhalte der Vergangenheit. Der Grossteil der Forderungen entfällt auf Sachverhalte vor der Konzessionsübertragung. In welchem Ausmass sich eine künftige Änderung der An- und Abflugverfahren auf die Höhe der Entschädigungen auswirkt, ist offen. Im Rahmen des SIL-Verfahrens werden die erwarteten Entschädigungen so gut wie möglich geschätzt und fliessen in die Bewertung der einzelnen Varianten ein.

Zu Frage 8:

An der Generalversammlung der FZAG vom 11. April 2006 wurde beschlossen, zur Verbesserung der Kapitalstruktur und Verstärkung der Eigenmittel im Hinblick auf mögliche Lärmverbindlichkeiten genehmigtes Kapital von nominal Fr. 61 403 750 zu schaffen. Dazu sollen 1 228 075 neue Aktien zu je Fr. 50 Nennwert ausgegeben werden. Der Preis, zu dem die Aktien aus der Kapitalerhöhung platziert werden, erfolgt zu Marktpreisen (Börsenkurs per 18. April 2006: Fr. 271,5) und soll im Rahmen eines «Bookbuilding»-Verfahrens ermittelt werden.

Zu Frage 9:

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, eine Aktienkapitalerhöhung durchzuführen. Im vorliegenden Fall wird eine Aktienemission in der Grössenordnung von 300 Mio. Franken mittels einer Kapitalerhöhung von nominal Fr. 61 403 750 durch Ausgabe von 1 228 075 neuen Aktien zu je Fr. 50 Nennwert unter Wahrung der Bezugsrechte der bisherigen Aktionäre durchgeführt. Die daraus entstehenden Aktien werden den bisherigen Aktionären im Bezugsverhältnis von 1:4 zum Bezug angeboten werden. Die Bezugsrechte können, müssen aber nicht ausgeübt werden. Aktien, für die das Bezugsrecht nicht ausgeübt wird, sollen im Markt platziert werden. Der Preis, zu dem die Aktien aus der Kapitalerhöhung platziert werden, erfolgt «at Market» (zum dannzumaligen aktuellen Kurs Fr. 271,5 per 18. April 2006) und wird im Rahmen eines «Bookbuilding»-Verfahrens abschliessend ermittelt. «At Market» bedeutet, dass die neuen Aktien den Investoren ohne Abschlagszahlung angeboten werden. Als Konsequenz weisen die Bezugsrechte keinen Wert auf und sind daher nicht handelbar. Da es keinen Abschlag auf den Börsenkurs gibt, werden die Zeichnungsvolumen der alten Aktionäre erfahrungsgemäss geringer sein. Aktien, die nicht von bestehenden Aktionären gezeichnet werden, werden neuen Investoren angeboten («Intern-

tional Offering»). Somit sind eher neue Investoren und damit eine breitere Streuung erreichbar. Dies ist für die Platzierung des vorliegenden Volumens notwendig; Voraussetzung ist jedoch ein entsprechendes Marktumfeld. Mit dem gewählten Verfahren wird ein höherer Platzierungspreis erzielt, aber der Gesamtbetrag steht erst nach Ende der Transaktion fest. Zur finanziellen Stärkung der FZAG sind somit weniger Aktien mit einem höheren Emissionspreis notwendig.

Ein weiterer Vorteil des «Bookbuilding»-Verfahrens liegt in der hohen Transparenz und der marktgerechten Gestaltung der Aktienemission, wozu insbesondere auch der «Greenshoe» dient. Die häufig angetroffene Transaktionsstruktur mit einem Bezugsrecht zu einem Festpreis mit Discount (Abschlag auf den Marktpreis) ist für die vorliegende Situation gemäss eingehenden Abklärungen mit den Banken weniger geeignet, da der Kanton dann entweder seine Aktien vor der Transaktion separat verkaufen oder seine Bezugsrechte im Markt veräussern müsste. Beide Schritte irritieren den Nachfragemarkt, da die möglichen Interessenten sowohl für Aktien des Kantons wie für Zeichnung nicht ausgeübter Bezugsrechte angefragt würden. Die Veräusserung zum Marktpreis ist hingegen ideal, da dies eine gemeinsame Transaktion mit der FZAG ergibt.

Zu Frage 10:

Die FZAG und der Kanton haben im Vorfeld der Vereinbarung alle Vorsichtsmassnahmen ergriffen, um den Kreis der eingebundenen Personen möglichst klein zu halten. Beigezogene Experten und Banken mussten Vertraulichkeitserklärungen unterzeichnen. Dadurch sollten einerseits kurzfristige Kursschwankungen und andererseits Insiderverdachtsmomente vermieden werden. Kurz vor Publikation war ein starker Anstieg des Aktienkurses der FZAG zu beobachten. Es wurden jedoch nur sehr kleine Volumina gehandelt, was beim bestehenden geringen Free Float aber ausreichte, um die erwähnten starken Schwankungen zu bewirken. Daraus kann indessen nicht abgeleitet werden, dass vor der Information der Öffentlichkeit potenzielle Investoren kontaktiert worden sind. Vergleichbare Kurssprünge waren in den vergangenen Monaten immer wieder zu beobachten.

Zu Frage 11:

Mit Bezug auf das vorliegende Übereinkommen waren die Interessen von Regierungsrat und Verwaltungsrat weitgehend identisch. Gemeinsames Ziel musste es sein, die bestehenden Risiken aus den formellen Enteignungen auf ein Restrisiko verringern zu können. Der Regierungsrat forderte dabei, dass sämtliche der FZAG verfügbare Mittel zuerst ergriffen werden, bevor der Kanton eine Hilfestellung

ergreifen kann. Gleichzeitig war es dem Verwaltungsrat ein Anliegen, die Problemstellung so weit wie möglich ohne staatliche Unterstützung zu lösen. Der Regierungsrat beabsichtigt, die Vertretung des Regierungsrats im Verwaltungsrat der FZAG im Rahmen der Überprüfung der Eigentümerstrategie nochmals vertieft zu prüfen und endgültig festzulegen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**