

**DRINGLICHE ANFRAGE** von Liliane Waldner (SP, Zürich), Dorothee Jaun (SP, Fällanden) und Mitunterzeichnenden

betreffend Künftige Belastungen des Staatshaushaltes aufgrund der finanziellen Probleme der Flughafen Zürich AG

---

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 10 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 Voranschlages 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. Ausbautetappe 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 aufgrund 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 dem 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 Zinsersparnisse 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 imstande 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?

Liliane Waldner  
Dorothee Jaun

Hp. Amstutz	P. Anderegg	U. Annen	E. Arnet	H. Attenhofer
C. Balocco	N. Bolleter	M. Brandenberger	S. Brändli	M. Burlet
V. Bütler	E. Derisiotis	St. Dollenmeier	B. Egg	Y. Eugster
H. Fahrni	P. Filli	G. Fischer	K. Furrer	Ch. Galladé
W. Germann	R. Götsch	J. Gübeli	R. Gurny	E. Guyer
Th. Hardegger	R. Hirt	B. Hunziker	H. Jauch	S. Kamm
U. Keller	R. Lais	E. Lalli	B. Marty	R. Mäder
M. Mendelin	G. Mittaz	F. Müller	Th. Müller	R. Munz
G. Petri	L. Pillard	K. Prelicz	B. Ramer	P. Reinhard
W. Reist	A. Riedi	S. Rihs	M. Ruggli	S. Rusca
E. Scheffeldt	H. Schmid	K. Schreiber	Ch. Schürch	Ch. Spillmann
J. Tremp	D. Vischer	B. Volland	Th. Weibel	S. Ziegler
R. Ziegler	E. Ziltener			