

Sitzung vom 20. März 2002

497. Dringliche Anfrage (Dock Midfield am Flughafen Zürich)

Kantonsrätin Barbara Hunziker Wanner, Rümlang, die Kantonsräte Hartmuth Attenhofer, Zürich, und Kurt Schreiber, Wädenswil, sowie Mitunterzeichnende haben am 25. Februar 2002 folgende dringliche Anfrage eingereicht:

Die Flughafen Zürich AG hat kürzlich einen Entscheid kommuniziert, wonach das Dock Midfield zurzeit aus Kapazitätsgründen nicht gebraucht werde und demzufolge mit dessen Eröffnung erst in einem oder zwei Jahren zu rechnen sei.

Da der Kanton Zürich zusammen mit seinen Anstalten die Mehrheit der Aktien der Flughafen Zürich AG hält, besteht ein wesentliches Interesse daran, wie sich die Zukunft der 5. Ausbautetappe gestaltet.

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Welche der nachfolgend genannten Shareholder halten welche Prozentanteile am Aktienkapital der Flughafen Zürich AG: Kanton Zürich, Zürcher Kantonalbank, Beamtenversicherungskasse und Gebäudeversicherung?
2. Wie viel von dem in der Volksabstimmung von 1995 bewilligten Kredit von 873 Millionen Franken ist bereits ausgegeben worden? Wie und wann wird refinanziert?
3. Welche Risikoabklärungen für die 5. Ausbautetappe nimmt der Regierungsrat vor, nachdem es sich nun zeigt, dass kurz- und mittelfristig am Flughafen Zürich keine drei Docks gebraucht werden? Wie kann diesbezüglich die jüngste Entwicklung finanziell quantifiziert werden?
4. Welche Massnahmen ergreift der Regierungsrat, um die Investitionen des Kantons und der in Frage 1 erwähnten «Anstalten» zu schützen?
5. Wird sich der Regierungsrat dafür einsetzen, dass das Dock Midfield fertiggestellt, nachgerüstet und seiner ursprünglichen Bestimmung zugeführt wird, damit im Gegenzug zum Beispiel der Terminal B einer anderen, rentablen Nutzung (Holdingsitze, Headquarters) zugeführt werden kann? Welche anderen Alternativen sieht der Regierungsrat, um das Leerstehen von hoch qualifizierten Räumen an attraktivster Lage zu verhindern?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion und der Finanzdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die dringliche Anfrage Barbara Hunziker Wanner, Rümlang, Hartmuth Attenhofer, Zürich, und Kurt Schreiber, Wädenswil, sowie Mitunterzeichnende wird wie folgt beantwortet:

Der Kanton Zürich hielt per 31. Dezember 2001 insgesamt 49% des Aktienkapitals (AK) der Flughafen Zürich AG (FZAG). Hiervon entfielen wenig mehr als 331/3% auf das Verwaltungsvermögen, 13% auf das Finanzvermögen und die restlichen 22/3% auf die Versicherungskasse für das Staatspersonal (Beamtenversicherungskasse, BVK). Der Reservefonds der Gebäudeversicherung hält keine Aktien der FZAG. In die Aktienbestände der Zürcher Kantonalbank hat der Regierungsrat keinen Einblick.

Vom Kredit von 873 Mio. Franken, den die Stimmberechtigten am 25. Juni 1995 als Anteil des Kantons Zürich an die 5. Bauetappe bewilligt hatten, wurden bis zum 31. Dezember 1999 insgesamt 47,272 Mio. Franken beansprucht (Rechnung 2000 des Kantons Zürich, S. 322). Vom 1. Januar 2000, dem Stichtag der Übernahme der Finanzierung der 5. Bauetappe durch die FZAG, bis Ende Oktober 2001 wurden keine weiteren Mittel des kantonalen Kredites beansprucht. Der wirtschaftliche Niedergang der SAirGroup und, wenn auch in deutlich geringerer Masse, die Terroranschläge in den USA vom 11. September 2001 hatten jedoch auch einschneidende finanzielle Konsequenzen für die FZAG als Flughafenbetreiberin. Das stark gesunkene Passagier- und Bewegungsaufkommen – 2001 wurden 7,3% weniger Passagiere und 5% weniger Flugbewegungen registriert als 2000 – führten im Geschäftsjahr 2001 zu einem Verlust von 36 Mio. Franken und zu nach unten korrigier-

ten Umsatz- und Gewinnerwartungen für die kommenden Jahre. Da im Fusionsvertrag zwischen dem Kanton Zürich und der seinerzeitigen Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG) vom 14. Dezember 1999 (Ziffer 2.4.1) vorgesehen ist, dass der vom Volk bewilligte Kredit für die 5. Bauetappe durch ein Darlehen des Kantons an die FZAG ersetzt wird, gelangte die Gesellschaft im Herbst des vergangenen Jahres an den Kanton mit der Frage, ob eine Kreditgewährung über 100 Mio. Franken auf kurzfristiger Basis möglich wäre. Mit Darlehensvertrag vom 15. Oktober 2001 gewährte der Kanton der FZAG einen kurzfristigen, festen Vorschuss über jeweils höchstens drei Monate (Verlängerung möglich), einschliesslich einer Risikomarge von 0,9% gegenüber dem entsprechenden Refinanzierungssatz (LIBOR, London Interbank Offered Rate) des Kantons. Letztmals wurde der Vorschuss mit Wertstellung 4. März 2002 um weitere drei Monate zu einem Zinssatz von 2,67667% (1,77667% + 0,9%) bis 4. Juni 2002 verlängert. Finanzdirektion und FZAG sind seit geraumer Zeit in Verhandlung über die Ausgestaltung der Konditionen für weitere Kredite. Die ursprüngliche Absicht, das Kreditvolumen durch Grundpfandrechte abzusichern, kann infolge der Vertragsbestimmungen bei den noch ausstehenden Anleihen der FIG bzw. der FZAG und dem darin festgelegten Gleichbehandlungsgebot (Verbot der wirtschaftlichen Schlechterstellung durch Besicherung von neu emittiertem Fremdkapital) nicht umgesetzt werden. Aus diesem Grund kann der Kanton Kreditbeträge nur zu Konditionen vergeben, die sich zusammensetzen aus seinen Refinanzierungskosten, einschliesslich einer marktüblichen Risikomarge. Über die Höhe dieser Marge, die sich – unter Berücksichtigung des öffentlichen Interesses des Kantons am Flughafen Zürich – nach der jeweiligen Laufzeit und den aktuellen Marktgegebenheiten richtet, können angesichts der zurzeit laufenden Verhandlungen keine Aussagen gemacht werden. Die Darlehensgewährung des Kantons für die 5. Bauetappe ist somit wie ein herkömmlicher, ungesicherter Bankkredit zu betrachten, womit der Kanton das volle Schuldnerisiko trägt.

Hinsichtlich der Aktienbeteiligung des Kantons und der BVK sind sowohl die öffentliche Hand als auch die Pensionskasse gleich wie der private Aktionär dem Marktrisiko ausgesetzt. Das Risiko potenzieller Kursverluste auf Aktienbeteiligungen bzw. auf den entsprechenden Investitionen kann nicht geschützt werden, es sei denn, man nimmt die entsprechenden hohen Kosten für die Absicherung dieses Risikos in Kauf. Voraussetzungen für einen nachhaltigen Aufwärtstrend des Aktienkurses der FZAG sind vor allem ein freundlicheres wirtschaftliches Umfeld im Allgemeinen und eine deutliche Erholung der Luftfahrtindustrie im Besonderen, gepaart mit einer vorausschauenden, verantwortungsvollen Geschäftspolitik der Unternehmensführung. Vor diesem Hintergrund ist der Entscheid des Verwaltungsrates vom 13. Februar 2002 zu sehen, das Dock Mitte zwar wie vorgesehen bis November 2002 fertigzustellen, mit dessen Inbetriebnahme jedoch zuzuwarten, bis sich die Luftfahrt erholt und sowohl das Passagier- wie auch das Verkehrsaufkommen die bereitgestellten neuen Kapazitäten verlangen. Dies dürfte gemäss FZAG aus heutiger Beurteilung heraus in einem Jahr, längstens aber in zwei Jahren, der Fall sein. Mit dem Hinausschieben der Inbetriebnahme des Docks Mitte können Einsparungen von bis zu zwei Mio. Franken pro Monat erzielt werden. Beim Fingerdock B wäre das Sparpotenzial deutlich geringer. Hinzu kommt, dass Flüge nach den USA seit dem 11. September 2001 aus Sicherheitsgründen nur an besonderen Gates abgefertigt werden dürfen, die am Dock Mitte nicht vorgesehen sind. Die FZAG prüft jedoch, ob das Dock Mitte in der Zeit zwischen Fertigstellung und Inbetriebnahme alternativ genutzt werden könnte.

Es ist erneut zu unterstreichen, wie wichtig der Flughafen Zürich aus volks- und verkehrswirtschaftlicher Sicht für den Kanton Zürich und weite Teile der Schweiz ist. Das Interesse an einer interkontinentalen Luftverkehrsdrehscheibe in Zürich hat nach den dramatischen Ereignissen vom vergangenen Herbst und den von Bund, Kantonen, Gemeinden und der Wirtschaft bewilligten Geldern für den Aufbau einer neuen Schweizer Luftfahrtgesellschaft noch mehr zugenommen. Der Regierungsrat verfolgt deshalb die Entwicklung des wirtschaftlichen Umfeldes im Bereich der Zivilluftfahrt sehr genau. Er ist zuversichtlich, dass sich dieses erholen wird und sich auch die neue Schweizer Airline Swiss erfolgreich am Markt etablieren kann, sodass das Verkehrsaufkommen auch in Zürich in absehbarer Zukunft wieder zunehmen wird. Die 5. Bauetappe ist nach wie vor eine ebenso notwendige

wie wichtige Investition im Hinblick auf einen auch qualitativ hoch stehenden Zürcher Hub. Es ist deshalb aus heutiger Sicht auch nicht angezeigt, Bauten, die dem Flugbetrieb dienen (z.B. Terminals), flughafenfremd zu nutzen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi