

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

Sitzung vom 17. November 2010

### **1645. Beteiligung des Kantons Zürich an der Flughafen Zürich AG und Umsetzung der damit zusammenhängenden Strategie, Bericht über das Strategie-Controlling 2010**

#### **1. Ausgangslage**

Mit Beschluss Nr. 802/2008 legte der Regierungsrat die Eigentümerstrategie für die Beteiligung des Kantons Zürich an der Flughafen Zürich AG (FZAG) fest. Die Volkswirtschaftsdirektion wurde beauftragt, dem Regierungsrat jährlich Bericht über die Entwicklung der Umfeldfaktoren, die Umsetzung der vorliegenden Strategie und einen Bedarf zu deren Anpassung zu erstatten.

Die Entwicklung der Eigentümerstrategie geht auf einen Auftrag des Regierungsrates in den Legislaturzielen 2003–2007 zurück. Zudem bestimmt § 13 Abs. 2 der Verordnung über die Organisation des Regierungsrates und der kantonalen Verwaltung vom 18. Juli 2007 (VOG RR, LS 172.11), dass der Regierungsrat eine Eigentümerstrategie festlegt, falls der Wert einer Beteiligung 30% des Eigenkapitals einer Institution und 1 Mio. Franken übersteigt.

Beim vorliegenden zweiten Controlling-Bericht handelt es sich um eine wo notwendig und sinnvoll aktualisierte Fassung des ersten Berichts, den der Regierungsrat im Dezember 2009 verabschiedet hat (RRB Nr. 2060/2009). Er gibt einerseits einen Überblick über den Stand und die Entwicklungsdynamik des Geschäftsumfeldes, in dem sich die FZAG und ihre Hauptkundin Swiss bewegen, andererseits vergleicht er die Einhaltung der in der Eigentümerstrategie festgelegten Ziele mit der tatsächlichen Entwicklung. Abschliessend gelangt er zu einer Beurteilung über den Handlungsbedarf.

#### **2. Umfeldbeurteilung**

Nach dem Verkehrsrückgang aufgrund der jüngsten Finanzkrise hat sich die Nachfrage bei den Fluggesellschaften und den Flughäfen weltweit erholt. Es kann nach wie vor davon auszugehen werden, dass der Luftverkehrsmarkt auch in Zukunft wachsen wird. Der Flughafen Zürich steht 2010 in Bezug auf das Passagieraufkommen wieder ungefähr dort, wo er vor zehn Jahren schon einmal stand. Allerdings ist die Zusammensetzung des Verkehrs heute wesentlich «ausgewogener»,

beträgt doch der Anteil der Umsteigepassagiere nur noch gut einen Drittel (2000: 44%) bzw. macht der Lokalverkehr rund zwei Drittel der Passagiere (2000: 56%) aus. Die Swiss als Hauptkundin des Flughafens Zürich steht wirtschaftlich besser da als die meisten ihrer Konkurrenten und erweitert ihr Streckennetz. Der Flughafen Zürich wird vom Flottenausbau, den die Swiss für die kommenden Jahre plant, profitieren können.

### **3. Leitplanken der Eigentümerstrategie**

Der Regierungsrat hat für insgesamt vier Bereiche (verkehrs- und volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich, Umweltschutz, Unternehmensführung und Beziehungspflege) Leitplanken bzw. Erwartungen des Kantons Zürich an die FZAG formuliert.

### **4. Zielerreichung**

*Verkehrs- und volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich (Controlling-Bericht S. 15 ff.)*

Sowohl in Bezug auf die globale als auch auf die kontinentale Erreichbarkeit ist das in der Eigentümerstrategie festgelegte Ziel eines achten Platzes des Standortes Zürich im Rahmen des International Benchmark Club (IBC) eingehalten worden. Zudem verfügt auch Winterthur dank der Nähe zum Flughafen über eine im europäischen Vergleich überdurchschnittlich gute Erreichbarkeit.

Im Bereich der Qualität des Flughafens sind die in der Eigentümerstrategie formulierten Ziele erreicht worden.

*Umweltschutz (Controlling-Bericht S. 21 ff.)*

Die FZAG befindet sich als Konzessionärin des Bundes in einem Spannungsfeld unterschiedlicher Erwartungen bzw. gesetzlicher Auflagen. Einerseits ist sie gemäss der vom Bund erteilten Betriebskonzession verpflichtet, den Flughafen grundsätzlich für alle im nationalen und internationalen Verkehr zugelassenen Luftfahrzeuge offenzuhalten, wobei sich Menge und Abwicklung des zulässigen Flugverkehrs nach den Vorgaben des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) und den Bestimmungen des Betriebsreglements richten. Auf der anderen Seite sieht sich die FZAG den Erwartungen der Bevölkerung und der Politik gegenüber, vor allem in Bezug auf die Lärmimmissionen schnell Fortschritte zu erzielen. Die aufgrund eines Entscheids des Bundesgerichtes ermöglichte Umsetzung der vom Regierungsrat veranlassten verlängerten Nachtruhe bedeutet eine wesentliche Verbesserung für die Anwohnerinnen und Anwohner des Flughafens Zürich. Die Erhöhung der

Lärmgebühren und vor allem die Einführung eines neuen Lärmgebührenmodells im Jahre 2015 wird zusammen mit dem technischen Fortschritt zu einer weiteren Abnahme der Lärmbelastigung durch den Betrieb des Flughafens Zürich führen.

*Unternehmensführung (Controlling-Bericht S. 24 ff.)*

Die Sicherheit des Flugbetriebs muss in allen Situationen gewährleistet sein und hat oberste Priorität. So erwartet der Kanton Zürich, dass der Flughafen Zürich einen sicheren Betrieb auf hohem internationalem Standard gewährleistet. Polizeiliche Aufgaben sollen weiterhin durch die Kantonspolizei ausgeübt werden. Grundsätzlich ist es Sache des Bundes, die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften zu überwachen. Der Kanton Zürich kann sich jedoch durch seinen Einsitz im Verwaltungsrat davon überzeugen, dass im Verwaltungsrat der FZAG dem Thema Sicherheit ein sehr hoher Stellenwert zukommt. Der Verwaltungsrat der FZAG wird in regelmässigen Abständen über das Safety Management System der FZAG und über den Stand der Safety am Flughafen Zürich in Kenntnis gesetzt. Damit verfügt der Verwaltungsrat über die notwendigen Informationen, um bei seinen Entscheiden wo nötig Safety-Anforderungen Rechnung zu tragen und um die Geschäftsleitung bei ihren Bemühungen zur Verbesserung des Safety Managements auf dem Flughafen Zürich entsprechend zu unterstützen.

In Bezug auf die Wirtschaftlichkeit lassen sich die verschiedenen Flughafenbetreiber wegen ihrer teilweise unterschiedlichen Geschäftsfelder nur schlecht vergleichen. Trotzdem lässt sich feststellen, dass sich die FZAG bezüglich der wichtigsten betriebswirtschaftlichen Kennziffern im Rahmen der Erwartungen bewegt.

Mit Ausnahme von Indien engagierte sich die FZAG bisher finanziell in verhältnismässig geringem Ausmass im internationalen Flughafen-geschäft. Es geht ihr vor allem darum, ihre Erfahrung im Betreiben eines Flughafens auch ausserhalb der Schweiz einsetzen zu können. Dazu arbeitet sie mit starken lokalen Partnern zusammen, die auch den grössten Teil der erforderlichen Investitionen übernehmen, während sich die FZAG mit dem Abschluss von Managementverträgen auf ihre Rolle als Flughafenbetreiberin konzentriert. Diese Strategie beschränkt einerseits das finanzielle Risiko, was im Sinne des Kantons Zürich ist, andererseits sind aus unternehmerischer Sicht auch die Gewinnmöglichkeiten aus den Auslandsbeteiligungen begrenzt. Mit dem Abbau der finanziellen Beteiligung in Indien hat sich erstens für die FZAG ein nicht unerheblicher Buchgewinn erzielen lassen, und zweitens wurde auch das finanzielle Risiko gesenkt. Auch dies ist im Sinne der Eigentümerstrategie des Kantons Zürich.

In den zehn Geschäftsjahren seit der Gründung der FZAG (2000 bis 2009) wurde sechsmal eine Dividende ausgeschüttet, nämlich 2000 (Fr. 5.50 pro Aktie) und ab dem Geschäftsjahr 2005. Für 2009 wurden eine ordentliche Dividende von Fr. 5.00 und eine Sonderdividende aus dem Erfolg der Teilveräusserung des Bangalore International Airport Ltd. von Fr. 2.50 pro Aktie ausbezahlt. Setzt man dies in Bezug zum Gewinn des jeweiligen Geschäftsjahres (sogenannte Payout Ratio), so lag diese 2000 bei 30%, nach der Wiederaufnahme von Dividendenzahlungen 2005 bei 8,1% und im Geschäftsjahr 2009 bei 24,2%. Es gibt keine allgemein gültigen Regeln für die Höhe der Ausschüttungsquote. Beim vergleichbaren Flughafen Wien betrug die Payout Ratio in den letzten Jahren jeweils rund 60%. Eine Ausschüttungsquote von rund 30% kann als angemessen angesehen werden.

*Beziehungspflege (Controlling-Bericht S. 29.)*

Die Information der Öffentlichkeit seitens der FZAG entspricht den Erwartungen. Eine Umfrage über die Zufriedenheit der Bürgerinnen und Bürger mit der Unternehmens- und Informationspolitik steht noch aus.

## **5. Schlussfolgerungen**

Seit der Festlegung der Eigentümerstrategie durch den Regierungsrat hat sich das für die FZAG massgebliche Umfeld nicht grundlegend verändert. Die Eigentümerstrategie hat sich bewährt. Es besteht daher zurzeit kein Handlungsbedarf bezüglich einer Anpassung der Eigentümerstrategie. Allerdings könnte sich dies in Zukunft ändern. Im Rahmen der Revision des Luftfahrtgesetzes (LFG) möchte der Bundesrat in einem dritten Revisionschritt den (stärkeren) Einfluss des Bundes auf die Landesflughäfen gemäss «Bericht über die schweizerische Luftfahrtpolitik 2004» (LUPO) gesetzlich verankern.

Falls der Bundesrat an den im Luftfahrtbericht enthaltenen Stossrichtungen festhält und das Luftfahrtgesetz entsprechend ausgestaltet werden soll, wird zu entscheiden sein, wie sich der Kanton Zürich in dieser Frage konkret positioniert.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

**b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :**

I. Es wird festgestellt, dass die Ziele gemäss Eigentümerstrategie des Regierungsrat vom 28. Mai 2008 erreicht wurden.

II. Die Flughafen Zürich AG wird eingeladen, die in der Eigentümerstrategie vorgesehene Erhebung über die Zufriedenheit der Bürgerinnen und Bürger mit der Unternehmens- und Informationspolitik regelmässig durchzuführen.

III. Mitteilung an die Mitglieder des Regierungsrates, den Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG (Zustelladresse: Andreas Schmid, Präsident des Verwaltungsrates der Flughafen Zürich AG, Mühlebachstrasse 20, 8034 Zürich), unter Beilage des Berichts, sowie an die Finanzdirektion und Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:

**Husi**