

## Der Stadtrat von Zürich an den Gemeinderat

6. Dezember 2017

### **Motion von Roger Liebi und Markus Knauss betreffend Verkauf des Aktienanteils an der Flughafen Zürich AG, Ablehnung**

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 12. Juli 2017 reichten Gemeinderäte Roger Liebi (SVP) und Markus Knauss (Grüne) folgende Motion, GR Nr. 2017/244, ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, den Aktienanteil der Stadt Zürich an der Flughafen Zürich AG von heute 5% (entsprechend 1'535'100 Aktien zum Nennwert CHF 10) marktverträglich bis spätestens 30.06.2018 ganz oder auf einen Anteil von maximal 0.5% zu verkaufen.

Begründung:

Auch wenn sich die Motionäre nicht einig sind, welche Bedeutung dem Flughafen Zürich in Zukunft zukommen soll, so kann doch festgehalten werden, dass dem Flughafen Zürich aktuell eine grosse Bedeutung für den Wirtschaftsraum Zürich wie auch der gesamten Schweiz zukommt. Das gilt sowohl generell volkswirtschaftlich wie auch für die Tausenden von Arbeitsplätzen.

Die Unternehmensstrategie der Flughafen Zürich AG (FGZH AG) hat sich in den letzten Jahren stark verändert. Zwar stammt immer noch mehr als 60% des Ertrags aus dem Kerngeschäft, für den Rest darf und muss das Unternehmen aber als Immobilien- und Beteiligungsgesellschaft angesehen werden. Mit Inbetriebnahme des «Circle» wird sich dieses Verhältnis voraussichtlich recht markant zu Gunsten des Ertrages aus Immobilien verändern. Damit steht der Flughafen Zürich aber auch in einem direkten Konkurrenzverhältnis zum Gewerbe in der Stadt Zürich.

Zusätzlich beteiligt sich die FGZH AG mittlerweile an ausländischen Flughäfen oder Flughafenbetriebsgesellschaften, so in Chile und in Brasilien. Nicht von ungefähr ist die Aktie der Flughafen Zürich AG bei Investoren, kleinen wie institutionellen, sehr gefragt.

Mit einer Vertreterin im Verwaltungsrat und einer Beteiligung von 5% am Aktienkapital der Flughafen Zürich AG ist die Stadt Zürich entsprechend unternehmerisch aktiv tätig und verantwortlich ohne allerdings irgendwelchen politischen Einfluss (z.B. An- und Abflugrouten, Lärm, Ökologie) auf die Ausrichtung des Unternehmens nehmen zu können. Es ist offensichtlich, dass das Geschäftsmodell des Unternehmens nicht mehr viel mit einer unbedingt notwendigen staatlichen Aufgabe der Stadt Zürich zu tun hat. Vielmehr hat die Beteiligung der Stadt mittlerweile den Charakter einer Finanzanlage, deren Erfolg voll auf die Jahresrechnung durchschlägt. Die Rechnung der Stadt Zürich wird dadurch stark beeinflusst und, da keine Unterscheidung in operatives und nichtoperatives Geschäft erfolgt, anfällig auf Missinterpretationen und Fehlanreize. Es ist nicht zu vergessen, dass es sich bei sämtlichen in den letzten Jahren verbuchten Gewinnen um Buchgewinne handelte. Es ist also kein einziger Franken in Cash auf einem Konto verbucht.

Die Aktienkursentwicklung von 289% in nur 5 Jahren (31.12.2011 - 31.12.2016) ist zwar unter rein wirtschaftlichen Aspekten sehr erfreulich und widerspiegelt die hervorragende Arbeit des Managements und das Vertrauen der Investoren. Die Stadt Zürich verbesserte ihre Rechnung über die 5 Jahre also ohne eigenes Zutun um CHF 189'891'870 (gemäss Jahresrechnungen Stadt Zürich 2011 bzw. 2016). Allein vom 31.12.2016 bis zum 28.6.2017 resultiert ein erneuter zusätzlicher Buchgewinn von CHF 73'531'290.--. Die Gefahr eines Kursrückschlages nimmt immer mehr zu, wenn auch im Moment nicht augenfällig. Die Zeit wäre also ideal, sich schnell ganz von der Beteiligung zu trennen oder zumindest soweit zurückzufahren, dass man seine Interessensvertretung über die GV noch geltend machen kann, aber nicht mehr als Investor auftritt.

Nach Art. 90 der Geschäftsordnung des Gemeinderats (GeschO GR, AS 171.100) sind Motionen selbstständige Anträge, die den Stadtrat verpflichten, den Entwurf für den Erlass, für die Änderung oder für die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderats fällt. Lehnt der Stadtrat die Entgegennahme einer Motion ab oder beantragt er die Umwandlung in ein Postulat, hat er dies innert sechs Monaten nach Einreichung zu begründen (Art. 91 Abs. 2 GeschO GR).

Der Stadtrat lehnt aus nachfolgenden Gründen die Entgegennahme der Motion und auch die Umwandlung in ein Postulat ab.

## **1. Volkswirtschaftliche Aspekte**

Wie die Motionäre in der Begründung richtigerweise festhalten, kommt dem Landesflughafen Zürich eine grosse Bedeutung für den Wirtschaftsraum Zürich wie auch für die ganze Schweiz zu. Dies gelte, so die Motionäre, generell volkswirtschaftlich wie auch hinsichtlich der Arbeitsplätze. Der Stadtrat teilt diese Beurteilung. Gemäss der neuesten INFRAS-Studie zur volkswirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens Zürich vom 9. November 2017 beläuft sich die volkswirtschaftliche Wertschöpfung des Flughafens im engeren Sinn auf gut 5 Milliarden Franken pro Jahr, und am Flughafen Zürich sind mehr als 27 000 Menschen (in Vollzeitäquivalenten: 22 000) tätig. Das entspricht 3 Prozent des BIP (Bruttoinlandprodukt) des Kantons Zürich. Rechnet man die durch den Flughafen induzierte weitere Wertschöpfung hinzu, so erhöht sich die Wertschöpfung um weitere 5,8 Milliarden Franken pro Jahr und die Anzahl der Vollzeitäquivalente um 40 500 Beschäftigte.

Die City-Nähe des Flughafens und die im Vergleich zur Grösse des Wirtschaftsraums sehr vielen Direktverbindungen sind für die grosse Zahl von international operierenden Firmen und Konzerne in Zürich und insbesondere für jene mit Hauptsitz in Zürich von essenzieller Bedeutung. 2016 wurden von Zürich aus 178 Destinationen in 65 Ländern direkt angefliegen. Nur ganz wenige Grossstädte in Europa verfügen über eine bessere Erreichbarkeit als Zürich, wie eine im Auftrag des Flughafens Zürich erarbeitete Studie von INFRAS und BAK Economics (2013) zur volkswirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens Zürich zeigt.

56 Prozent aller Passagiere am Flughafen Zürich gaben 2016 als Reisegrund «Freizeit» an. Mit Blick auf die wachsende Bedeutung des Städtetourismus für Zürich ist der Flughafen also ebenso von Belang wie für die hiesige Bevölkerung, die ebenfalls von einem dichten Streckennetz profitiert.

Der Flughafen Kloten ist ein Verkehrsknotenpunkt von grösster Bedeutung für die ganze Region. Rund 370 Zug-, 400 Tram- und 790 Busverbindungen pro Tag machen den Flughafen Zürich zu einer exzellent erschlossenen Destination und zu einem der grössten Schweizer öV-Verkehrsknotenpunkte mit 72 000 öV-Nutzenden pro Tag und 7200 öV-Umsteigenden. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs im Modalsplit des Flughafens liegt bei allen Wegen vom und zum Flughafen bei erheblichen 43 Prozent.

## **2. Strategische Bedeutung für Zürich**

Über 18 000 der oben erwähnten mehr als 27 000 Arbeitnehmenden am Flughafen kommen aus Stadt und Kanton Zürich. Auf eine exzellente internationale Anbindung des Wirtschaftsstandorts Zürich sind die am Standort Zürich stark vertretenen Branchen wie Finanzdienstleistungen, Unternehmensberatung und die Zürcher Technologie- und IT-Unternehmen besonders angewiesen. Dieser Sachverhalt gilt auch für die im internationalen Wettbewerb stehenden Hochschulen in Zürich. Das Kriterium der Erreichbarkeit ist für die Standortqualität entscheidend.

Fast 40 Prozent aller ausländischen Übernachtungsgäste in der Tourismusregion Zürich reisen via Flughafen Zürich an und lösen ein Umsatzvolumen von rund 650 Millionen Franken aus. Das sind 45 Prozent der gesamten Ausgaben aller ausländischen Übernachtungsgäste in der Tourismusregion Zürich. Die wachsenden Passagierzahlen des Flughafens, insbesondere auch bei den Lokalpassagieren (2016: 19,965 Millionen, +9,3 Prozent gegenüber 2015), zeigen, dass der Flughafen für die Bevölkerung und die hiesigen Unternehmen zu den bedeutendsten Verkehrsinfrastrukturen in der Grossregion Zürich und der ganzen Deutschschweiz gehört.

Der Stadtrat misst dem Flughafen Zürich aus den genannten Gründen eine herausragende strategische Bedeutung für den Wirtschafts- und Bildungsstandort Zürich zu. Die Beteiligung an der Flughafen Zürich AG ist deshalb als eine strategisch begründete Investition und nicht, wie die Motionäre festhalten, lediglich als eine risikobehaftete Finanzanlage zu werten. Die Beteiligung der Stadt Zürich mit 5 Prozent des Aktienkapitals sichert der Stadt Zürich gemäss Statuten der Flughafen Zürich AG überdies das Recht auf einen Wahlvorschlag für eines von der Generalversammlung zu wählendes Mitglied des Verwaltungsrats. Dieses Vorschlagsrecht entfiel bei einer Veräusserung der Aktion oder einer Reduktion der Beteiligung auf die von den Motionären verlangten 0,5 Prozent des Aktienkapitals. Der Verwaltungsratssitz wird traditionellerweise dem Zürcher Stadtpräsidium überlassen. Dank dieses Verwaltungsratssitzes und als nach dem Kanton Zürich zweitgrösste Aktionärin des Flughafens Zürich AG besitzt die Stadt Zürich klar mehr Möglichkeiten zur Einflussnahme auf die Entwicklung des Flughafens. Die direkte Vertretung von spezifischen Interessen der Stadt ist besser gewährleistet, als ohne die Mindestbeteiligung von fünf Prozent des Aktienkapitals.

### **3. Umweltaspekte**

Die Flughafen Zürich AG ist bestrebt, den Flughafen mit möglichst geringen Umweltbelastungen zu betreiben und kann dabei landseitig, also dort, wo die Flughafen Zürich AG in eigener Kompetenz agieren kann, auch gewisse Erfolge vorweisen. So verfügt sie über eine Energiestrategie, die auf die Reduktion des Primärenergieverbrauchs, eine Glättung des Spitzenbedarfs und die Erhöhung der Energieautonomie abzielt. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Quellen, die vom Flughafen direkt beeinflusst werden (Scope 1 & Scope 2), sanken zwischen 1997 und 2016 von knapp 50 000 t auf knapp 28 000 t. Ziel ist es, den CO<sub>2</sub>-Austoss bis 2020 im Vergleich zu 1991 zu halbieren. Dank der neuen Schallschutzhalle sind auch bei den Triebwerkstandläufen Verbesserungen erzielt worden. Die flugseitig verursachten Umweltbelastungen werden massgeblich durch die Entwicklungen im Flugbetrieb bestimmt, welche ihrerseits weitestgehend markt- oder fremdbestimmt sind. Das Mengenwachstum im Flugbetrieb führt einerseits zu stärkeren Belastungen. Dieser Entwicklung stehen andererseits klare Verbesserungen wie der Einsatz von effizienteren und leiseren Flugzeugen gegenüber. Der Flughafen unterstützt wenn immer möglich den Einsatz von energieeffizienten und lärmarmen Flugzeugen. So erhebt der Flughafen seit 1997 emissionsabhängige Landegebühren, die zwischenzeitlich auch erhöht wurden. Der Flughafen ist bei der Ausgestaltung dieser Gebühren nicht frei. Er nutzt aber seine Möglichkeiten, den flugseitigen Betrieb am Boden umweltschonender zu gestalten. So erfolgt beispielsweise die stationäre Energieversorgung der Flugzeuge mit gasbetriebenen Fahrzeugen und der Einsatz von Elektrofahrzeugen wird vorangetrieben. Diese und weitere Fortschritte sind u. a. auch dem Engagement der beiden Grossaktionäre Stadt und Kanton Zürich zuzuschreiben, die grossen Wert auf einen Flughafenbetrieb legen, der möglichst geringe Umweltbelastungen für möglichst wenige Betroffene verursacht.

### **4. Beteiligungen und finanztechnische Aspekte**

#### **4.1 Entstehung der Beteiligung, Eckwerte, Kursentwicklung und Erträge**

Die Beteiligung der Stadt Zürich an der Flughafen Zürich AG geht bis in die Nachkriegszeit zurück, als sich die Stadt mit 7,5 Millionen Franken am Bau eines «interkontinentalen Flughafens bei Kloten» beteiligte. Am 27. Oktober 1948 wurde die seinerzeitige Flugplatzgenossenschaft Zürich in eine Aktiengesellschaft (Flughafen-Immobilien-gesellschaft FIG) umgewandelt. Die Stadt Zürich war daran beteiligt. Im Zuge von Flughafenausbauten wurden periodisch Kapitalerhöhungen durchgeführt, an denen sich die Stadt – soweit bekannt – jeweils beteiligte. Im Zuge der Einführung des neuen Rechnungsmodells 1986 wurden die Aktienpositionen Flughafen-Immobilien-gesellschaft FIG zusammen mit den Aktienpositionen Swissair AG und Crossair AG dem Verwaltungsvermögen zugeordnet. Mit Beschluss des Gemeinderats vom

26. Oktober 1994 wurden die genannten Positionen dann jedoch in das Finanzvermögen übertragen. Hintergrund für diesen Entscheid war die schwierige Finanzlage, in der die Stadt Zürich in den 1990er-Jahren war. Der Gemeinderat wollte dem Stadtrat angesichts des wachsenden und in den Folgejahren weit über einer Milliarde Franken liegenden Bilanzfehlbetrags die Möglichkeit geben, mit einem Aktienverkauf kurzfristig reagieren zu können. Zu diesem Zeitpunkt war die Stadt Zürich an der FIG mit 18 Prozent beteiligt. In der Folge wurden dann die Aktien der Swissair und der Crossair verkauft. Weil sich die finanzielle Lage der Stadt Anfang der 2000er-Jahre stark verbesserte, der Bilanzfehlbetrag abgebaut und Eigenkapital aufgebaut werden konnte, machte der Stadtrat bei den Aktien der seinerzeitigen FIG sowie der Flughafen Zürich AG bis heute von der Ermächtigung zum Verkauf der Aktien keinen Gebrauch, woraus zu schliessen ist, dass an dieser Beteiligung aus strategischen Gründen festgehalten werden soll. Vielmehr trugen die Dividendenzahlungen und die vom Bezirksrat verfügte Auflösung der Schwankungsreserve (s. Punkt 4.2) mit insgesamt über 300 Millionen Franken seit 2010 zum Aufbau des Eigenkapitals von aktuell über einer Milliarde Franken (31. Dezember 2016: 1,0183 Millionen Franken) bei.

Mit STRB Nr. 443/2006 wurde im Rahmen der Kapitalerhöhung 2006 eine Anzahl von 45 320 Aktien zum Bezugspreis von Fr. 265.– pro Aktie (damaliger Nominalwert: Fr. 50.– pro Aktie) zugekauft, um sich das statutarisch verankerte Vorschlagsrecht der Stadt für einen Verwaltungsratssitz bei einer Mindestbeteiligung von 5 Prozent weiterhin zu sichern. Die Zustimmung des Gemeinderats erfolgte mit GRB vom 4. Oktober 2006 [2006/184]).

Das Aktienkapital der Gesellschaft beträgt rund 307 Millionen Franken. Grösster Aktionär der Flughafen Zürich AG ist der Kanton Zürich, der laut Flughafengesetz mindestens ein Drittel plus eine Aktie der Gesellschaft halten muss. Es gibt derzeit neben der Stadt Zürich keine weiteren Aktionärinnen oder Aktionäre, die mehr als 3 Prozent der Aktien halten. Art. 18 Ziff. 5 der Statuten der Gesellschaft räumt der Stadt Zürich das Vorschlagsrecht für ein Mitglied des Verwaltungsrats ein, solange die Stadt Zürich mit mindestens 5 Prozent am Aktienkapital beteiligt ist. Die Stadt Zürich ist derzeit durch die Stadtpräsidentin im achtköpfigen Verwaltungsrat vertreten.

Dem nachfolgenden Diagramm kann die Kursentwicklung der Aktie von 1998 bis 25. September 2017 entnommen werden:



Der Tiefstwert in der abgebildeten Periode wurde im Jahr 2003 (Swissair-Grounding) mit einem Wert von Fr. 3.58 pro Aktie, der Höchstwert von Fr. 249.80 im August 2017 erreicht. Der Schlusskurs vom 21. November 2017 lag bei Fr. 218.90.

In den letzten Jahren konnte die Stadt Zürich folgende Dividendenerträge und Zusatzausschüttungen verbuchen:

Jahr	Betrag Fr.	Jahr	Betrag Fr.
2010	2 302 650	2014	3 070 200
2011	2 149 140	2015	4 144 770
2012	2 916 690	2016	9 517 620
2013	2 916 690	2017	9 9 824 640

#### 4.2 Derzeitige Zuordnung und Schwankungsreserve

Die Bewertung der Aktien im Finanzvermögen erfolgt stets zum jeweiligen Jahresschlusskurs. Die Verbuchung von Kursschwankungen wurde bis und mit 2003 jeweils zugunsten bzw. zu Lasten der Laufenden Rechnung vorgenommen. Je nach Höhe der Kursschwankung wurde das Rechnungsergebnis dadurch verbessert oder verschlechtert. Um diesen Einfluss zu vermeiden, wurden seit 2004 die Kursgewinne und -verluste rein bilanzmässig über eine Schwankungsreserve ausgeglichen. Durch diese langjährige, stets transparente und dem Vorsichtsprinzip folgende Praxis der Stadt Zürich wurde verhindert, dass Kursausschläge einer einzelnen Aktienposition das jährliche Rechnungsergebnis massgebend positiv oder negativ beeinflussen konnten.

Im Rechnungsjahr 2013 wurde eine budgetierte Teilauflösung der Schwankungsreserve in der Höhe von 30 Millionen Franken vorgenommen. Im Beschluss vom 30. Oktober 2014 betreffend Jahresrechnung 2013 der Stadt Zürich hält der Bezirksrat fest, dass für die Schwankungsreserve der Aktien der Flughafen Zürich AG keine spezifische rechtliche Grundlage bestehe. Die Stadt Zürich wurde darum aufgefordert, die genannte Reserve bis im Jahr 2016 aufzulösen. Gestützt auf STRB Nr. 1028/2014 erfolgte die Auflösung von 2014 bis 2016 im Totalbetrag von 234,8 Millionen Franken. Dieser Vorgang verbesserte die Rechnungsergebnisse der Stadt Zürich entsprechend. Durch den Wegfall der Schwankungsreserve beeinflussen jedoch ab dem Rechnungsjahr 2017 die Kursschwankungen – bei Belassen der Beteiligung im Finanzvermögen – das Jahresergebnis der Stadt Zürich.

#### 4.3 Unternehmensstrategie

Die Unternehmensstrategie der Flughafen Zürich AG ist entgegen der Annahme der Motionäre seit Jahren unverändert: Den Konzessionsauftrag – nämlich den Betrieb des Flughafens nach nationalen und internationalen Bestimmungen – zu erfüllen und als börsenkotierte Aktiengesellschaft den Unternehmenswert zu steigern. Die Statuten der Flughafen Zürich AG halten entsprechend fest, dass sowohl der Bau und Betrieb der Flughafeninfrastruktur als auch internationale Aktivitäten und Immobilienaktivitäten Zweck des Unternehmens sind. Eine derartige Diversifizierung ist angesichts der enormen Volatilität der Aviatikwirtschaft weltweit bei Flughafengesellschaften zu beobachten. Vor diesem Hintergrund sind «The Circle» und auch die internationalen Kooperationen zu bewerten. Mit «The Circle» wird das bereits bestehende Waren- und Dienstleistungsangebot um Angebote in den Bereichen Detailhandel, Büros, Hotelübernachtungen, Kongresse und Seminare, Veranstaltungen, Gastronomie und Gesundheit sinnvoll ergänzt. «The Circle» deckt primär die wachsende Nachfrage im mittleren Glattal ab. Gewerbebetriebe in der Stadt Zürich werden durch «The Circle» nicht mehr konkurrenziert als durch jede andere Investition in den jeweiligen Branchen.

Der Beginn der Zusammenarbeit der Flughafen Zürich AG mit ausländischen Flughäfen liegt mittlerweile über zehn Jahre zurück. Es ist ein vergleichsweise sehr kleines Geschäftsfeld und deshalb kaum von Belang. So bearbeitet derzeit lediglich ein kleines Team von vier bis fünf Mitarbeitenden dieses Geschäftsfeld (bei rund 1700 Mitarbeitenden insgesamt). Die derzeit sechs Engagements in Chile (Iquique und Antafagosta), Brasilien (Belo Horizonte und Florianopolis), Kolumbien (Bogota) und den Niederländischen Antillen (Curaçao) machten in der

Konzernbilanz per 31. Dezember 2016 zusammen 14,7 Millionen von insgesamt 4,065 Milliarden Franken aus (1/275). Die Auslandaktivitäten erlauben dem Flughafen Zürich, seine Erfahrungen und seine Fachkenntnisse im Bau und Betrieb von Flughafeninfrastrukturen gegen Entgelt weiterzugeben.

## **5. Heutige Beurteilung**

Sowohl in der Vergangenheit als auch aus heutiger Sicht standen und stehen für den Stadtrat der öffentliche Zweck des Flughafens sowie der Nutzen und die Wertschöpfung für die Region Zürich im Mittelpunkt. Dabei hat er immer auch betont, dass der Flughafen seine Funktion mit möglichst geringen Belastungen für die Bevölkerung erfüllen soll. Die Beteiligung am Flughafen Zürich bleibt darum aus städtischer Sicht von strategischer Bedeutung. Als zweitgrösste Einzelinvestorin verfügt die Stadt Zürich zusammen mit dem Kanton Zürich über ein nicht unerhebliches Gestaltungspotenzial. In diesem Zusammenhang ist auch der Zukauf von Aktien im Jahr 2006 zu sehen, der der Stadt Zürich das statutarisch verankerte Vorschlagsrecht für einen Verwaltungsratssitz sicherte. Nicht zu unterschätzen ist die Tatsache, dass weit über ein Drittel der Dividende des Flughafens dank den Beteiligungen von Stadt und Kanton Zürich in der Region bleibt und die Rechnungen von Stadt und Kanton Zürich entlastet. Der Stadtrat lehnt aus all diesen Überlegungen sowohl den Verkauf der Beteiligung als auch die Reduktion der Beteiligung an der Flughafen Zürich AG auf 0,5 Prozent ab. Er ist sich jedoch der Problematik der Kursschwankungen sehr wohl bewusst. Der Stadtrat sieht deshalb vor, im Rahmen der Einführung der Rechnungslegung nach HRM2 per 1. Januar 2019 im Zuge des neuen Gemeindegesetzes mit der damit verbundenen Möglichkeit zur Bilanzanpassung einen Übertrag der Beteiligung an der Flughafen Zürich AG in das Verwaltungsvermögen vorzunehmen. Diese Bilanzanpassung ermöglicht die Widmung in das Verwaltungsvermögen, ohne dass eine entsprechende Investitionsausgabe getätigt werden muss. Zwar sind auch im Verwaltungsvermögen bei Kursrückgängen jeweils per Bilanzstichtag Wertberichtigungen vorzunehmen, die sich auf das Rechnungsergebnis auswirken, falls jedoch auf Wiederaufwertungen – die bis zum Anschaffungswert möglich wären – verzichtet wird, reduziert sich mit zunehmender Dauer das Wertberichtigungsrisiko. Jährliche Auswirkungen auf das Rechnungsergebnis als Folge von Kursschwankungen können durch den Übertrag in das Verwaltungsvermögen vermieden werden.

## **6. Weitere Aspekte**

### **6.1 Verkaufszeitpunkt**

Die Motionäre verlangen den Verkauf des Aktienpakets bis zum 30. Juni 2018. Diese Fristsetzung ist problematisch und nicht praktikabel, weil im Verkaufsfall die Marktteilnehmenden um die Verkaufsabsicht der zweitgewichtigsten Aktionärin wüssten. Das führt naturgemäss zu Marktverzerrungen, insbesondere weil das Zeitfenster knapp bemessen ist. Die von den Motionären verlangte marktverträgliche Veräusserung wäre unter diesen Umständen gar nicht möglich.

### **6.2 Formelles**

Von der nach einer ersten kurzen, rein summarischen Prüfung bekundeten Bereitschaft des Stadtrats, die Motion als Postulat entgegenzunehmen, sieht er nach eingehender Prüfung des Sachverhalts ab und beantragt die Ablehnung der Motion. Dies aus folgenden Gründen:

Der Stadtrat beurteilt, wie dargelegt, die Beteiligung an der Flughafen Zürich AG klar als strategische Investition, die der Interessenwahrung der Stadt Zürich dient. Er ist deshalb nicht gewillt, das Aktienpaket zu verkaufen.

Eine Entgegennahme des Vorstosses als Postulat, das einen Verkauf der Beteiligung verlangt, stünde im Widerspruch zur Anforderung an eine in das Verwaltungsvermögen eingestellte Beteiligung, wonach ein Verkauf einer solchen Beteiligung nicht vorgesehen ist. Die Widmung ins Verwaltungsvermögen ist jedoch notwendig, um die Kursrisiken für den städtischen Haushalt einzuschränken und zu glätten (s. Kap. 5).

Eine eingehende Prüfung des Anliegens der Motionäre erfolgte bereits im Rahmen der vorliegenden Antwort. Eine neuerliche Prüfung der Verkaufsforderung innert der in der GeschO GR für ein Postulat festgehaltenen Frist von zwei Jahren drängt sich nicht auf, denn es ist nicht davon auszugehen, dass sich innert dieser kurzen Frist die relevanten Sachverhalte grundlegend ändern werden. Eine völlige Neuausrichtung der Geschäftstätigkeit der Flughafen Zürich AG, die den volkswirtschaftlichen Nutzen des Flughafens für die Region in Frage stellen würde, wäre für den Stadtrat Anlass, sein Engagement erneut zu überprüfen; wobei eine solche Neuausrichtung allerdings nur auf lange Frist denkbar wäre. Auch das spricht gegen eine Umwandlung in ein Postulat.

Im Namen des Stadtrats

die Stadtpräsidentin

**Corine Mauch**

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cuche-Curti**