

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

17.01.2007

28.

Schriftliche Anfrage von Markus Knauss und Karin Rykart Sutter betreffend Unique AG, allfällige Interessenkonflikte zwischen deren Verwaltungsrat und dem Stadtrat

Am 25. Oktober 2006 reichten Gemeinderat Markus Knauss (Grüne) und Gemeinderätin Karin Rykart Sutter (Grüne) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 2006/462 ein:

Der Gemeinderat der Stadt Zürich hat am 4. Oktober 2006 beschlossen, dass die Stadt Zürich nach wie vor 5 Prozent der Aktien an der unique AG besitzen soll und damit auch einen Sitz im Verwaltungsrat der unique beanspruchen will. Zwischen der Stadt Zürich und der unique bestehen aber schon seit einiger Zeit erhebliche Interessenskonflikte. Diese betreffen sowohl das Abflugregime des Flughafens Zürich, aber auch die Ausrichtung des Flughafens Zürich als Shopping-Center, der dadurch verschärft in Konkurrenz zum Stadtzürcher Detailhandel tritt. Es ist deshalb von besonderem Interesse zu erfahren, wie der Stadtzürcher Vertreter im Verwaltungsrat der unique die Interessen der Stadt Zürich vertritt. Ich frage den Stadtrat deshalb an:

1. An wie vielen Sitzungen des Verwaltungsrates und des Verwaltungsratsausschusses der unique hat der aktuelle Amtsinhaber seit seinem Amtsantritt teilgenommen?
2. An wie vielen Sitzungen des Verwaltungsrates und des Verwaltungsratsausschusses hat der aktuelle Amtsinhaber seit seinem Amtsantritt nicht teilgenommen?
3. Hat im Verwaltungsrat oder im Verwaltungsratsausschuss eine Abstimmung über die strategisch bedeutsame Frage der Südanflüge, für die die unique beim BAZL selber einen Antrag gestellt hat, eine Abstimmung stattgefunden. Falls ja, wie hat der Vertreter der Stadt Zürich gestimmt? Falls nein, warum hat der Vertreter der Stadt Zürich über diese, für die lärmbedrohte Bevölkerung der Stadt Zürich wichtige, Frage keine Abstimmung verlangt? Welche Interessen hat der Vertreter der Stadt Zürich in dieser Frage vertreten?
4. Der Flughafen Zürich hat sich seit längerer Zeit nicht an die mit Deutschland in einer Verwaltungsvereinbarung vereinbarte Anflugregelung gehalten. Das hat letztlich zur Kündigung dieser Verwaltungsvereinbarung und zu den Südanflügen geführt. Welche konkreten Schritte hat der Vertreter der Stadt Zürich im Verwaltungsrat der unique unternommen, damit die Verwaltungsvereinbarung eingehalten worden ist und eine Kündigung durch Deutschland hätte vermieden werden können?
5. Wie viele und welche Rechtsmittel hat der Stadtrat von Zürich in den fünf Jahren vor dem 29. Mai 2000 (Datum der provisorischen Pistensperrung und der ersten Südanflüge über die Stadt Zürich) gegen den Flughafen Zürich ergriffen? Wie viele und welche Rechtsmittel hat der Stadtrat von Zürich seit dem 29. Mai 2000 gegen den Flughafen Zürich ergriffen? Welche konkreten Anträge wurden gestellt und welche Resultate wurden erreicht (gebeten wird um eine Aufstellung nach Datum des Ergreifens eines Rechtsmittels, die Anträge, die letztinstanzliche Beurteilung, resp. den aktuellen Verfahrensstand)?
6. Warum wurden die in den Rechtsmitteln thematisierten Fragen nicht durch den Vertreter der Stadt Zürich, der doch sonst so dynamisch ist, ohne formelle Rechtsmittel im Verwaltungsrat der unique durchgesetzt?
7. Wie dem Raumplanungsbericht des Zürcher Regierungsrates zu entnehmen ist, hat die strategische Ausrichtung des Flughafens auf ein Shoppyland auch umweltmässig negative Auswirkungen. So kann der vom Bundesgericht vorgegebene modal-split, also das Verhältnis der Kundinnen und Kunden, die mit dem öffentlichen Verkehr anreisen, resp. denjenigen, die das Auto benutzen, bei den ShoppylandbesucherInnen nicht eingehalten werden. Wie geht der ökologisch vorgebildete und entsprechend sensibilisierte Vertreter der Stadt Zürich im Verwaltungsrat der unique damit um, dass das Shoppyland Flughafen zu mehr Autoverkehr und mehr Umweltverschmutzung beiträgt? Gerade die Zürcher Innenstadt zeigt, dass es auch ökologischer geht, kommen doch 82% der BesucherInnen der Zürcher Innenstadt autofrei an ihr Ziel. Was unternimmt der Vertreter der Stadt Zürich im Verwaltungsrat der unique gegen diesen Missstand?
8. Hat im Verwaltungsrat oder im Verwaltungsratsausschuss eine Abstimmung über die strategisch bedeutsame Frage des Ausbaus des Flughafens Zürich zu einem eigentlichen Shoppyland eine Abstimmung stattgefunden? Falls ja, wie hat der Vertreter der Stadt Zürich in dieser Frage abgestimmt? Falls nein, warum hat der Vertreter der Stadt Zürich über diese, für den Stadtzürcher Detailhandel nicht unwichtige Frage keine Abstimmung verlangt? Welche Interessen hat der Vertreter der Stadt Zürich in dieser Frage vertreten?

9. Wurde die Frage des Shoppyländverkehrs und die, wegen des Betriebs eines Interkontinentalflughafens, privilegierte Parkplatzsituation gegenüber der Stadt Zürich in einem Rechtsmittel durch die Stadt Zürich thematisiert? Wenn nein, warum nicht?
10. Ist es üblich, dass die Stadt Zürich gegen ein Unternehmen Rechtsmittel ergreift, an dem sie selber beteiligt ist oder sogar im Verwaltungsrat Einsitz hat? Gegen welche anderen Unternehmen, an denen die Stadt Zürich beteiligt ist oder im Verwaltungsrat Einsitz hat, hat die Stadt Zürich in den letzten fünf Jahren ein Rechtsmittel ergriffen?
11. Im Zusammenhang mit dem Kauf von Aktien der neu gegründeten Fluggesellschaft Swiss, der dann glücklicherweise in der Volksabstimmung abgelehnt wurde, wurde von Vertretern der Stadt Zürich, insbesondere vom Stadtpräsidenten, betont, dass es sich dabei nicht um eine Subventionierung einer Fluggesellschaft, sondern um ein ganz normales Investment handle. Wie hoch wäre der Wert des Investments von 50 Millionen Franken heute?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung

Bei der Bezeichnung „Unique“ handelt es sich nicht um den Firmennamen, sondern um eine Marke, welche lediglich im Sinne eines Branding verwendet wird. Der korrekte, im Handelsregister eingetragene Firmenname lautet: „Flughafen Zürich AG“.

Zu den Fragen 1 und 2: Der Stadtpräsident hat seit Bestehen der Flughafen Zürich AG (März 2000) an 62 von insgesamt 70 Sitzungen teilgenommen. Ein Verwaltungsratsausschuss existiert nicht. Hingegen ist der Stadtpräsident auch Mitglied des Audit- & Finance-Comitees. Bei total 13 Sitzungen konnte der Stadtpräsident an neun Sitzungen teilnehmen.

Zu Frage 3: Welche Entscheide des Verwaltungsrates nach aussen kommuniziert werden, entscheidet allein der Verwaltungsrat einer Firma. Es ist nicht seine Aufgabe und auch nicht zulässig, dass der Stadtpräsident einzelne Entscheide der Flughafen Zürich AG öffentlich bekannt macht.

Im Falle der Südanflüge haben sowohl der Verwaltungsrat wie die ganze Firmenleitung ihre Ablehnung der Südanflüge öffentlich kundgetan. Bekannt ist auch, dass sich der Stadtpräsident verschiedene Male öffentlich gegen die Südanflüge ausgesprochen hat.

Zu Frage 4: Die Verwaltungsvereinbarung aus dem Jahre 1984 wurde im Mai 2000 durch Deutschland gekündigt – also weniger als zwei Monate nach Entstehung der Flughafen Zürich AG. Bis zum März 2000 war die Flughafendirektion Zürich FDZ für die Abwicklung des Flugverkehrs zuständig, die damals ein Amt des Kantons Zürich war. Die Flughafenimmobilien-gesellschaft (FIG), in der die Stadt Zürich einen Vertreter im Verwaltungsrat hatte, war lediglich für die Flughafenhochbauten zuständig.

Festzuhalten ist, dass der konkrete Inhalt der Verwaltungsvereinbarung aus Sicht des Flughafens nicht verletzt worden ist. Die Differenzen bestanden vielmehr darin, dass eine Bestimmung aus dieser Vereinbarung auf Seiten Süddeutschlands in einer anderen Weise interpretiert wurde, als dies bei den damaligen Verantwortlichen des Flughafens der Fall war.

Zu Frage 5: Vor dem 29. Mai 2000 sind von der Stadt keine Rechtsmittel im Zusammenhang mit dem Flughafen Zürich ergriffen worden. Seit diesem Datum ist das zehn Mal vorgekommen. Die Details der Verfahren, der Verfahrensstand und die Resultate sind in der Beilage tabellarisch zusammengefasst. In der Spalte „Anträge“ sind jeweils nur die materiellen Hauptanträge aufgeführt. Andere Anträge (formeller Natur oder Eventualanträge) sind nur aufgeführt, wenn sie für das Verständnis der Verfahren notwendig sind.

Zu Frage 6: Der Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG ist ein achtköpfiges Gremium, das Entscheide nach demokratischen Regeln trifft. Die Stadt Zürich hat einen Vertreter, der im Übrigen nicht von der Stadt delegiert ist, sondern von der Generalversammlung gewählt wird. Auch wenn der städtische Vertreter von den Fragestellenden als dynamisch eingeschätzt wird, besitzt er im Verwaltungsrat keine Mehrheit. Allerdings sind die strategischen Interessen der Stadt Zürich und der Zürich Flughafen AG in vielen Bereichen ähnlich. Beide wollen keine Südanflüge, beide wollen ein Flugregime, das möglichst wenige Menschen

lärmbelästigt und beide wollen eine möglichst grosse Zahl von Direktverbindungen mit Destinationen, die für den Wirtschaftsstandort Zürich von Bedeutung sind.

Im Übrigen kommuniziert keine schweizerische Aktiengesellschaft das Abstimmungsverhalten ihrer Gremien, das gilt auch für die Zürich Flughafen AG.

Zu Frage 7: Die im Rahmen der Konzessionserteilung für die fünfte Bauetappe vom UVEK verfügte Modalsplitaufgabe bezieht sich ausschliesslich auf den Gesamtverkehr und verlangt einen ÖV-Anteil von mindestens 42 Prozent. Diese Auflage ist heute erfüllt. Es gibt keine auf einzelne Nutzersegmente (Passagiere, Mitarbeitende, Einkaufsverkehr) bezogenen Modalsplitaufgaben. Dem Verwaltungsrat ist bewusst, dass es zusätzliche Anstrengungen braucht, um das von der Konzession vorgegebene Ziel auch in Zukunft einhalten zu können. Ein Mittel dazu ist sicher die Anbindung mit der Glattalbahn, die im Jahr 2008 eröffnet wird.

Zu Frage 8: Am Flughafen sind seit langer Zeit auch Detailhandelsgeschäfte präsent, um die Bedürfnisse von Reisenden, Mitarbeitenden und Besuchenden des Flughafens abzudecken. Es war ein strategischer Entscheid des Flughafens, das Nichtfluggeschäft auszubauen, um ein zweites wirtschaftliches Standbein zu erhalten. Das entspricht im Übrigen auch einem international zu beobachtenden Trend.

Zu Frage 9: Ein Rechtsmittel wurde nicht ergriffen. Es ist kein Rechtstitel erkennbar, unter dem die Stadt rechtlich gegen den Ausbau des Flughafens im Einkaufsbereich vorgehen könnte.

Zu Frage 10: In den letzten fünf Jahren hat die Stadt Zürich nur einmal ein Rechtsmittel gegen ein Unternehmen ergriffen, an dem die Stadt beteiligt oder im Verwaltungsrat vertreten ist: Die Stadt Zürich hat (zusammen mit weiteren Streitgenossen) im Jahre 2005 erfolgreich einen Prozess gegen die Verkehrsbetriebe Glattal AG (VBG) geführt. An dieser Unternehmung ist die Stadt beteiligt, und sie ist mit Stadtrat A. Türlér im Verwaltungsrat vertreten. Streitgegenstand war die Verlegung von Werkleitungen als Folge des Baus der Glattalbahn. Schon die Eidgenössische Rekurskommission für Infrastruktur und Umwelt hatte die Haltung der Stadt bzw. der Leitungsinhaber geschützt. Am 27. April 2005 hat das Bundesgericht die von den VBG dagegen erhobene Verwaltungsgerichtsbeschwerde abgewiesen.

Seit dem Jahr 2005 ist ein Rechtsstreit der Stadt Zürich gegen den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) hängig. Der ZVV ist aber keine "Unternehmung". Die Stadt ist am ZVV auch nicht "beteiligt". Ein Stadtrat ist Mitglied des Verkehrsrates des ZVV.

Zu Frage 11: Die Frage, wie hoch der Wert einer 50-Mio.-Franken-Beteiligung der Stadt Zürich an der SWISS heute wäre, ist obsolet, da die Stimmbewölkerung diese Beteiligung ablehnte. Im Übrigen darf festgehalten werden, dass die SWISS, wenn auch unter anderer Eigentümerschaft, den Turnaround geschafft hat und europäische und interkontinentale Verbindungen anbietet, die für den Standort Zürich von grosser Wichtigkeit sind.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber

Dr. André Kuy

Übersicht über die Rechtsmittelverfahren der Stadt Zürich im Zusammenhang mit dem Flughafen Zürich

Datum Eintritt ins Rechtsmittelverfahren	Angefochtener Akt	Entscheidende Behörde	Zuständige Beschwerdeinstanz(en)	Anträge	Verfahrensschritte	Verfahrensausgang
16.3.01	Betriebskonzession	UVEK	UVEK (Einspracheinstanz)	<ul style="list-style-type: none"> Nur provisorische Übertragung der Konzession 	Kein Weiterzug nach Erteilung Betriebskonzession	-
18.10.01	Änderung Betriebsreglement 1. Stufe Staatsvertrag: neue Nachtflugregelung	BAZL	BAZL (Einspracheinstanz)	<ul style="list-style-type: none"> Nichtgenehmigung, soweit die Änderung über das vom Staatsvertrag mit Deutschland Verlangte hinausgehen 	Kein Weiterzug nach Genehmigung	-
17.4.02	Änderung Betriebsreglement 2. Stufe Staatsvertrag: neue Wochenendregelung	BAZL	BAZL (Einspracheinstanz) Reko INUM Bundesgericht	<ul style="list-style-type: none"> Nichtgenehmigung bzw. Aufhebung der Genehmigung wegen Präjudizierung von Südanflügen auf Piste 34 (auch unter der Woche) Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung 	27.11.02: Weiterzug an Reko INUM 24.2.03: Zwischenentscheid 1 Entzug aufschiebende Wirkung 5.3.03: Weiterzug Zwischenentscheid ans BGer: Gutheissung der Beschwerde 16.4.03: Zwischentscheid 2 Entzug aufschiebende Wirkung 7.5.03: Weiterzug ans BGer 20.8.03: Stellungnahme ans BGer betr. Abschreibung des Verfahrens 7.10.03: Abschreibung Verfahren durch BGer 7.4.04: Stellungnahme an Reko INUM betr. Abschreibung des Verfahrens	24.6.04: Verfahrensabschreibung infolge Gegenstandslosigkeit durch Reko INUM.

23.6.03	Änderung Betriebsreglement Genehmigung Südanflüge Piste 34	BAZL	Reko INUM Bundesgericht	<ul style="list-style-type: none"> • Aufhebung der Genehmigung der Südanflüge auf Piste 34 • eventuell Befristung der Genehmigung auf 6 Monate • Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung 	<p><i>Anmerkung: In diesem Verfahren wurde kein eigenständiges Einspracheverfahren durch das BAZL durchgeführt; das Verfahren ging aus jenem gegen die Änderung bzgl. Wochenendregelung hervor.</i></p> <p>24.10.03: Zwischenentscheid Entzug aufschiebende Wirkung durch Reko INUM 5.11.03: Weiterzug ans BGer 31.3.04: Abweisung der Beschwerde durch BGer 21.7.04: Verfahrensvereinigung mit ILS-Verfahren (vgl. unten)</p>	Im vereinigten Gesamtverfahren zum vorläufigen Betriebsreglement noch hängig, soweit nicht gegensstandslos. Bundesverwaltungsgericht (vormals Reko INUM).
23.6.03	Plangenehmigung ILS 34	UVEK	UVEK (Einspracheinstanz) Reko INUM Bundesgericht	<ul style="list-style-type: none"> • Verweigerung der Genehmigung ILS • Verfahrensvereinigung mit Südanflugverfahren • Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung 	<p>6.11.03: Zwischenentscheid Entzug aufschiebende Wirkung durch Reko INUM 17.11.03: Weiterzug ans BGer 31.3.04: Abweisung der Beschwerde durch BGer 27.7.04: Verfahrensvereinigung mit Südanflugverfahren 24.8.05: Stellungnahme Stadt an Reko betreffend Sistierung des Verfahrens (Ablehnung) 6.2.05: Stellungnahme VGU betreffend neue Erkenntnisse Lärmstudien 3.3.06: vorläufiger Verzicht auf Sistierung, Einschaltung Eidgenössische Kommission für Lärmbekämpfung 27.7.06: Verfahrensvereinigung mit Verfahren zum vorläufigen Betriebsreglement</p>	Im vereinigten Gesamtverfahren zum vorläufigen Betriebsreglement noch hängig, soweit nicht gegensstandslos. Bundesverwaltungsgericht (vormals Reko INUM).

18.8.03	Sicherheitszonenplan	UVEK	UVEK (Einspracheinstanz)	<ul style="list-style-type: none"> • Aufnahme Suspensivbestimmung, wonach Rechtswirkungen nur eintreten, wenn rechtliche Voraussetzungen für die Einführung der Südanflüge Piste 34 vorliegen (bzw. Resolutivbedingung bei Wegfall der Voraussetzungen) • Anhebung Höhenbeschränkung für den Wald von 25 auf 40m • Aufnahme eines Vorbehalts bzgl. Entschädigungsanspruch 	25.11.03: Einigungsverhandlung 19.12.03: Schriftliche Ablehnung des Verhandlungsergebnisses durch VGU	Noch hängig (Genehmigung durch UVEK erst nach Vorliegen SIL-Objektblatt zu erwarten)
24.3.04	Verfügung Befeuern Loorenkopfturm	BAZL	Reko INUM Bundesgericht	<ul style="list-style-type: none"> • Aufhebung der angefochtenen Verfügung (Pflicht zur Duldung der Befeuern) • Editionsantrag bzgl. Dokumenten zur Sicherheit der Südanflüge • Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung 	8.4.04: Zwischenentscheid Entzug aufschiebende Wirkung: teilweise Gutheissung 28.4.04: Weiterzug ans BGer 25.5.04: Nichteintreten durch BGer wegen mangelnder Beschwerdelegitimation 25.8.04: Abweisung der Beschwerde durch Reko INUM (jedoch wird festgehalten, dass Unique die Kosten der Befeuern trägt) <i>Anmerkung: auch im Falle von zwei Hochspannungsmasten wurde die Befeuern verfügt, dies am 10.8.04. Hier hat die Stadt keine Beschwerde mehr eingereicht.</i>	Abweisung der Beschwerde durch Reko INUM, kein Weiterzug des materiellen Entscheids ans BGer.

5.5.04	Vorläufiges Betriebsreglement	BAZL	BAZL (Einspracheinstanz) Reko INUM Bundesgericht	<p><i>Einsprache:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verweigerung der Genehmigung • eventuell Befristung Anhang 1 (An- und Abflugverfahren) auf drei Jahre • Begrenzung Flugbewegungen auf 320'000 • Ausdehnung Nachtruhe auf Zeit zw. 22.00 und 7.00 Uhr • keine Flexibilisierung der Pistenbenützung • Südanflüge nur, falls gemäss 213./220. DVO notwendig <p><i>Beschwerde:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Aufhebung aller Aspekte, die eine Abweichung vom Betriebszustand vor 213. DVO bewirken, insbesondere Aufhebung Genehmigung Südanflüge • eventuell Beschränkung Genehmigung auf Zeit 6.00-7.00 Uhr • Aufhebung Genehmigung Dual Landing • Aufhebung Genehmigung Wide Left Turn • Ausdehnung Nachtsperre 22.00-6.00 Uhr (Verspätungsabbau bis 22.30) • Wiederherstellung aufschiebende Wirkung bzgl. An- und Abflugverfahren und Wide Left Turn 	5.5.04: Einsprache ans BAZL 2.5.05: Beschwerde an Reko INUM 11.7.05: teilweise Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung (bzgl. Wide Left Turn) 24.8.05: positive Stellungnahme zum Antrag einer anderen Beschwerdeführenden auf Sistierung 11.11.05: Abweisung Sistierungsantrag 23.11.05: Weiterzug ans BGer. wegen Präjudizierung der Abschreibung „alter“ hängiger Verfahren 30.1.06: Nichteintreten BGer. aus formellen Gründen, allerdings Feststellung, dass angefochtene Verfügung keine präjudizierende Wirkung hat 21.7.06: Verfahrensvereinigung mit Verfahren Einführung Südanflüge/ Plangenehmigung ILS 18.9.06: Abschluss erster Schriftenwechsel 28.11.06: Einreichung einer Replik an Reko INUM	Noch hängig. Bundesverwaltungsgericht (vormals Reko INUM)
--------	-------------------------------	------	--	--	---	---

20.7.04	213. (220.) DVO		Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg (Mannheim) Bundesverwaltungsgericht (Leipzig)	<ul style="list-style-type: none"> • Aufhebung der 213. (220.) DVO 	24.1.06: Abweisung der Klage 4.5.06: Weiterzug ans BVG Leipzig 24.5.06: Sistierung des Verfahrens (wegen ausstehendem Entscheid im Verfahren Flughafen Zürich AG und Swiss gegen Deutschland)	Noch hängig (BVG Leipzig)
19. sowie 20.5.05	Entschädigungsbegehren		Unique (Enteignerin) Schätzungskommission	<ul style="list-style-type: none"> • Entschädigung wegen Minderwert städtischer Liegenschaften • Vorerst keine Weiterleitung an zuständige eidgenössische Schätzungskommission (rein vorsorgliche Anmeldung zwecks Unterbrechung der Verjährung) 	19. sowie 20.5.05: Antrag an Flughafen Zürich AG (umfassend Liegenschaften in der Südanflugschneise der Stadt, der Stiftung Wohnungen für kinderreiche Familien, der Stiftung Zürcher Kinder- und Jugendheime sowie der Stiftung Alterswohnungen der Stadt Zürich) <i>Anmerkung: Ausscheidung lärmempfindlicher Objekte noch nicht erfolgt (erst danach Weiterleitung an Schätzungskommission möglich)</i>	Hängig (Unique)