

**Schriftliche Anfrage**von Markus Knauss (Grüne)  
und Karin Rykart Sutter (Grüne)

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 Städtzürcher Detailhandel tritt. Es ist deshalb von besonderem Interesse zu erfahren, wie der Städtzürcher 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. Wieviele 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? Wieviele 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 Shoppylandverkehrs 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?

M. Krauss      Karin Föllmer