



Protokoll des Zürcher Kantonsrates

119. Sitzung, Montag, 12. November 2001, 9.15 Uhr

Vorsitz: *Martin Bornhauser (SP, Uster)*

Verhandlungsgegenstände

1. Mitteilungen

– Antwort auf eine Anfrage

- *Umweltmanagementsystem in der kantonalen Verwaltung*

KR-Nr. 253/2001 Seite 9932

– Zuweisung von neuen Vorlagen Seite 9935

1.a Eintritt eines neuen Ratsmitglieds Seite 9937

2. **Fristerstreckung für Bericht und Antrag zum Postulat KR-Nr. 187/1998 betreffend Bekämpfung der Schwarzarbeit und Schattenwirtschaft im Kanton Zürich** (*schriftliches Verfahren*)

Antrag des Regierungsrates vom 18. Juli 2001 und
geänderter Antrag der Geschäftsprüfungskommission
vom 25. Oktober 2001

KR-Nr. 187a/1998 Seite 9939

3. **Beschluss des Kantonsrates über das Zustandekommen der Volksinitiative «Mitspracherechte des Volkes in Steuerangelegenheiten»**

Antrag des Regierungsrates vom 17. Oktober 2001

KR-Nr. 308/2001 Seite 9941

**4. A. Bewilligung eines Kredites für die Beteiligung
des Staates an einer neuen schweizerischen Luft-
fahrtgesellschaft**

**B. Bewilligung von Eventualverpflichtungen zur
Sicherung von betriebsnotwendigen Systemen und
Funktionen des Flughafens Zürich**

Antrag des Regierungsrates vom 24. Oktober 2001
und geänderter Antrag der WAK vom 6. November

2001 **3904a** Seite 9941

Verschiedenes

– Fraktions- oder persönliche Erklärungen

- *Persönliche Erklärung von Lucius Dürri zur
Fristerstreckung für Bericht und Antrag zum
Postulat KR-Nr. 187/1998*..... Seite 9940
- *Persönliche Erklärung von Barbara Hunziker
Wanner zum Votum von Martin Vollenwyder*..... Seite 10000
- *Persönliche Erklärung von Theo Toggweiler
zum Votum von Martin Vollenwyder*..... Seite 10003

– Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse..... Seite 10020

Geschäftsordnung

Ratspräsident Martin Bornhauser: Ich habe Freude an der hohen Präsenz und möchte Ihnen beliebt machen, in der Geschäftsliste ein zusätzliches Traktandum 1a aufzunehmen, nämlich die Aufnahme eines neuen Ratsmitglieds an Stelle des ausgeschiedenen Otto Halter. Bei der Drucklegung der Traktandenliste stand der formelle Beschluss des Regierungsrates noch aus, er ist am letzten Mittwoch aber gefällt worden. Sie sind mit dieser Änderung einverstanden. Ich danke Ihnen.

Thomas Hardegger (SP, Rümlang): Ich beantrage Ihnen,

dass wir die Flughafenvorstösse, Traktanden 5 bis 10, in thematischen Gruppen behandeln.

Kollege Lucius Dürri hat im Sommer beantragt, dass wir alle Vorstösse gemeinsam behandeln. Ich denke aber, im Interesse einer sachlichen Diskussion ist eine Gruppierung nach Themen sinnvoll.

Ich schlage vor, dass wir Traktandum 5 mit Thema Standort, Traktanden 6 und 7 mit Thema Kommunikation sowie Traktanden 8, 9 und 10 mit Thema Betrieb in drei Gruppen separat behandeln.

Ratspräsident Martin Bornhauser: Sie haben den Antrag von Thomas Hardegger gehört. Er will das Paket trennen und Traktandum 5 zum Standort, die Traktanden 6 und 7 zum Thema Kommunikation und die Traktanden 8, 9 und 10 zum Thema Betrieb gemeinsam behandeln.

Balz Hösly (FDP, Zürich): Wir lehnen diese Trennung ab. Intelligente Redner können ihre Rede so gestalten, dass man weiss, zu welchen Themen sie sprechen.

Ratspräsident Martin Bornhauser: Intelligent sind wir alle. Die Frage ist, ob das Wort noch gewünscht wird.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Die EVP-Fraktion wird diesen Antrag unterstützen, weil wir der Meinung sind, dass intelligente Redner auch aufteilen können.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Antrag von Thomas Hardegger mit offensichtlicher Mehrheit ab.

Ratspräsident Martin Bornhauser: Der Antrag wurde abgelehnt, wir gehen nach der auf der Traktandenliste vorgeschlagenen Reihenfolge vor.

Das Wort wird weiter nicht verlangt. Die Traktandenliste ist genehmigt.

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Umweltmanagement in der kantonalen Verwaltung
KR-Nr. 253/2001

Sabine Ziegler (SP, Zürich) hat am 20. August 2001 folgende Anfrage eingereicht:

Umweltmanagementsysteme (UMS), zum Beispiel solche nach ISO 14001, sind Instrumente zur kontinuierlichen Reduktion der Umweltbelastung eines Betriebes oder Dienstleistungsunternehmens. Die Unternehmen setzen sich dabei eigene Ziele, die jedoch von neutralen externen Experten periodisch auditiert werden. UMS sind Chefsache, die Verantwortung liegt demnach bei der Geschäftsleitung, welche diese stufengerecht nach unten delegiert bis zu den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Ohne die Mitwirkung aller Mitarbeitenden eines Unternehmens sind die Ziele kaum zu erreichen. UMS sind geeignete Instrumente zur Förderung einer nachhaltigen Entwicklung (Stichwort: «Agenda 21»).

Die Zürcher Regierung gehe verantwortungsvoll mit der Problematik Nachhaltigkeit um, äusserte sich kürzlich die Baudirektorin. Anstösse kämen in der Regel von der zuständigen Baudirektion. Mit dem Stichwort «Agenda 21» alleine passiere jedoch gar nichts, praktische Leistungen seien erforderlich. Klare Worte, doch wie ist die Wirklichkeit in der kantonalen Verwaltung?

Ich bitte den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Gedenkt der Regierungsrat ein UMS einzuführen? Wenn ja, welcher Zeitplan bis zur Zertifizierung ist vorgesehen?
2. Welche Ziele wird der Regierungsrat im Rahmen eines «UMS kantonale Verwaltung» (zum Beispiel Reduktion des Energiebedarfs innert fünf Jahren um X Prozent, Papierverbrauchsreduktion um Y Prozent usw.) setzen? Welche internen Massnahmen gedenkt er zur Zielerreichung in den einzelnen Direktionen anzuwenden? Wie werden die Staatsangestellten motiviert, die Ziele gemeinsam zu erreichen?
3. Die Umweltbelastung von Dienstleistungsbetrieben ist massgeblich vom Energieverbrauch beeinflusst. Wie hat sich der jährliche

Energieverbrauch pro Mitarbeitende (elektrische Energie, fossile Energieträger, Fernwärme) in den letzten Jahren entwickelt? Wie werden die Mitarbeitenden der kantonalen Verwaltung auf Möglichkeiten des Energiesparens am Arbeitsplatz aufmerksam gemacht? Wie wird bei der Beschaffung von elektrischen und elektronischen Geräten sichergestellt, dass die energieeffizientesten Geräte beschafft werden?

4. Der Ressourcenverbrauch ist ebenfalls ein wichtiger und meist auch ökonomisch bedeutender Indikator für die Umweltbelastung. Seit 1992 bestehen auf Grund eines Regierungsratsbeschlusses «Weisungen über den Gebrauch von Recyclingpapier in der kantonalen Verwaltung» mit dem Zweck, den Verbrauch von Papier in der kantonalen Verwaltung zu reduzieren und wo immer möglich Recycling-Qualität einzusetzen. Wie hat sich der Anteil an Recyclingpapier, das in aller Regel von der KDMZ beschafft und den Ämtern oder Direktionen geliefert wird, im Verhältnis zur Gesamtmenge entwickelt? Wie hat sich der Papierverbrauch pro Person entwickelt?
5. Gemäss Abfallverordnung vom 24. November 1999 haben die kantonalen Amtsstellen bei allen Tätigkeiten die Grundsätze der Abfallwirtschaft, insbesondere beim Einkauf und der Verwendung von Maschinen, Mobilien, Fahrzeugen, Reinigungs- und Verbrauchsmaterial, zu beachten. Wie gedenkt der Regierungsrat diese Aufgabe wahrzunehmen? Welche Indikatoren werden diese Aufgabenerfüllung zukünftig dokumentieren? Wann kann mit einer entsprechenden Berichterstattung gerechnet werden?

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Baudirektion wie folgt:

Im Rahmen der Daueraufgabe «Ökologische Beschaffung» wurde und wird im *wif!*-Projekt 36/3000 unter Leitung der Koordinationsstelle für Umweltschutz (KofU) mit knappen personellen und finanziellen Ressourcen ein verwaltungsadäquates Umweltmanagementsystem (UMS) entwickelt, das voraussichtlich Ende dieses Jahres zur Verfügung stehen wird. Dieses System dient als Grundlage für den Aufbau von weiteren, für selbstverantwortliche Organisationseinheiten spezifische UMS. Eine Pflicht zur Zertifizierung der Systeme nach ISO 14001 besteht nicht. Die Zertifizierung wird den Organisationseinheiten freigestellt. Über die Entwicklung des UMS-Aufbaus informiert

der jährlich erscheinende, von der KofU herausgegebene Umwelt-Geschäftsbericht.

Als eine der ersten Organisationseinheiten in der Zentralverwaltung beabsichtigt das Hochbauamt der Baudirektion, parallel zum in Entwicklung begriffenen, noch nicht zertifizierten Qualitätsmanagementsystem, ein UMS aufzubauen und dieses im Herbst 2002 zertifizieren zu lassen. Die dazu notwendigen Kredite müssen allerdings noch bewilligt werden.

Für einen zielgerichteten betrieblichen Umweltschutz in der kantonalen Verwaltung wurden Indikatoren, so genannte betriebliche Umweltkennzahlen, erarbeitet. Die folgenden Kennzahlen sind von der KofU als Fachstelle im KEF 2002–2005 definiert worden; sie sind jedoch noch nicht Bestandteil einer von Regierungsrat und Direktionen verabschiedeten betrieblichen Umweltpolitik:

- Elektrizitätsverbrauch: < 3706 kWh/Mitarbeiter pro Jahr
- Heizenergieverbrauch: < 119 kWh/m² pro Jahr
- Wasserverbrauch: < 47 Liter/Mitarbeiter pro Tag
- Papierverbrauch: < 94 kg/Mitarbeiter pro Jahr
- Kopierpapier: < 4478 A4-Seiten/Mitarbeiter pro Jahr
- Abfall: < 225 kg/Mitarbeiter pro Jahr
- Produziertes Treibhausgas: < 3118 kg/Mitarbeiter pro Jahr
- Geschäftsverkehr: < 1119 km/Mitarbeiter pro Jahr
- Anteil Recyclingpapier: 47 Prozent des Verbrauchs

Die Sensibilisierung der Verwaltungsangestellten für ein ökologisches Verhalten erfolgt hauptsächlich durch gezielte, regelmässige Information (Personalzeitungen, schwarze Bretter, Broschüren u.a.) und die Durchführung von Kursen (beispielsweise betreffend Büroökologie) sowie in Zukunft auch mittels Benchmarking.

Was die Entwicklung des Energieverbrauchs betrifft, so liegen bis heute erst wenig aussagekräftige Daten vor. Dem internationalen Standard folgend wird in der Verwaltung nicht der Energieverbrauch pro Mitarbeiter, sondern die Energiebezugsfläche pro m² erfasst. In allen Direktionen wird nach Möglichkeit die Empfehlung umgesetzt, nur noch energieeffiziente EDV-Geräte zu beschaffen. Die Kantonale Drucksachen- und Materialzentrale (KDMZ) kauft zudem seit mehreren Jahren ausschliesslich EDV- und Kopiergeräte ein, die mit dem Energie-2000-Label ausgezeichnet worden sind.

Die Vorgaben der Papierweisung werden bis heute erst teilweise erreicht. Angesichts des Umstandes, dass eine Aufschlüsselung zwischen kantonalen und kommunalen Verbrauchern mit erheblichem Aufwand verbunden war, liegen erst seit dem Jahr 2000 konkrete Zahlen vor. Derzeit beträgt der über die ganze kantonale Verwaltung ermittelte Recyclinganteil beim Kopierpapier 18,1 Prozent. Dabei schwankt der Wert je nach Organisationseinheit zwischen 0 und 100 Prozent. Der durchschnittliche Verbrauch des Kopierpapiers liegt bei 8028 Blatt A4 pro Person, wobei auch dieser Wert je nach Organisationseinheit und deren Aufgabengebiet erhebliche Abweichungen aufweist.

Zur Umsetzung der Grundsätze der Abfallwirtschaft gemäss Abfallverordnung vom 24. November 1999 (LS 712.11) sind in verschiedenen Organisationseinheiten Massnahmen getroffen worden. Als Beispiel sei das Hochbauamt der Baudirektion genannt: Dessen Hausdienst geht bei der Wahl der Reinigungsmittel nach ökologischen Gesichtspunkten vor, ebenso der Mobiliardienst bezüglich Beschaffung, Unterhalt und Entsorgung von Möbeln. Im Übrigen sind auf die langjährigen Arbeiten im Rahmen der Ökologischen Beschaffung und insbesondere auf das Stoffkreislaufkonzept, das 1999 in der Zentralverwaltung eingeführt wurde, hinzuweisen. Bei den beiden wichtigsten Indikatoren im Abfallbereich handelt es sich einerseits um die Gesamtentsorgungsmenge des Abfalls und andererseits um die Menge des nicht verwertbaren Abfalls. Die entsprechende Berichterstattung erfolgt jährlich im Umwelt-Geschäftsbericht.

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für Wirtschaft und Abgaben:

– **a) Dualistisches System bei der Grundstückgewinnsteuer**

Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zur Motion KR-Nr. 250/1997

b) Abschaffung der Handänderungssteuer

Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Postulat KR-Nr. 312/2000

c) Abschaffung der Handänderungssteuer bei gleichzeitiger Erhöhung der Grundstückgewinnsteuer

Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zur Einzelinitiative KR-Nr. 257/2000, 3902

Zuweisung an die Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit:

– **Überprüfung und Aktualisierung des Betreuungswesens im Kanton Zürich**

Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Postulat KR-Nr. 289/1995, 3907

– **Verstärkung und Aufwertung des Grenzwachtkorps unter besonderer Berücksichtigung des Kantons Zürich**

Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum dringlichen Postulat KR-Nr. 299/2000, 3908

Ratspräsident Martin Bornhauser: Die Geschäftsleitung hat bezüglich Stichentscheid des Präsidiums einen Beschluss gefasst. Es geht um den Stichentscheid des Präsidiums bei Beschlüssen, welche der Kostenbremse unterstellt sind. Die Geschäftsleitung hat Folgendes beschlossen:

Das Präsidium stimmt bei Beschlüssen, welche der Kostenbremse unterstehen, nicht mit. Vereinigt aber eine Abstimmung lediglich 90 statt 91 Stimmen auf sich, erhält das Präsidium den Stichentscheid. Die ganze Angelegenheit wird voraussichtlich noch in das neue Geschäftsreglement übernommen.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Dieser Beschluss der Geschäftsleitung ist gesetzwidrig. Sie können doch nicht hier im Rat einfach erklären, dass das Kantonsratsgesetz ausser Kraft gesetzt wird. Es ist klare Voraussetzung, dass der Präsident nur bei Stimmengleichheit stimmt oder bei schriftlicher Abstimmung. Sie können dies doch nicht hier durch eine Deklaration ausser Kraft setzen, ohne dass es traktandiert und vom Rat diskutiert ist, ob man dies im Gesetz ändern will.

Ich bin der Meinung, wir sollten dies auch nachher ordentlicherweise nie ändern, denn es ist eine klare Voraussetzung. Es würde sonst heissen, dass bei Initiativen, die nur 59 Stimmen erreichen, dies ebenfalls in Anspruch genommen werden müsste. Ich bitte Sie hier ganz klar und eindeutig, dieses Vorhaben abzulehnen.

Ratspräsident Martin Bornhauser: Ich hoffe nicht, dass wir uns den ganzen Morgen mit formellen Fragen abmühen müssen. Als Referent der Geschäftsleitung will ich Ihnen aber kurz die Situation erklären.

An der letzten Geschäftsleitungssitzung wurde der Antrag eingebracht, dass das Präsidium bei Vorlagen, welche der Ausgabenbremse unterstehen, mitstimmen kann. Diesem Antrag wurde mit 7 : 5 Stimmen zugestimmt.

Die Geschäftsleitung hat sich von folgenden Gedanken lassen: Nicht das Kantonsratsgesetz, Willy Haderer, sondern das Geschäftsreglement, welches vom Kantonsrat erlassen wird, bestimmt in seinem Paragraphen 32, dass Beschlüsse, für die ein Quorum vorgeschrieben wird, mit einfachem Mehr gefasst werden. Paragraph 33 legt fest, dass das Präsidium sich der Stimme enthält, dass ihm aber bei Stimmengleichheit der Stichentscheid zusteht. Die Idee hinter dieser Bestimmung ist, dass das Präsidium eine neutrale Stellung einnehmen soll. Durch seinen Stichentscheid aber sollen Pattsituationen vermieden werden.

Der neue Artikel 31 Absatz 1 der Kantonsverfassung bestimmt, dass bei Beschlüssen, welche der Kostenbremse unterstehen, die Zustimmung der Mehrheit der Mitglieder des Kantonsrates erforderlich ist, – also 91 Stimmen. Bei der Berechnung dieses Quorums wird das Präsidium zwar mitgerechnet, trotzdem soll es gemäss Paragraph 33 nicht mitstimmen und hat kein Recht auf den Stichentscheid. Daran hat man nicht gedacht. Hier liegt eine Lücke vor, welche die Geschäftsleitung in Rechtsfindung nun gefüllt hat. Das Präsidium stimmt grundsätzlich nicht mit, die Neutralität des Präsidiums bleibt gewahrt. Für den unwahrscheinlichen Fall, dass eine Abstimmung aber lediglich 90 Stimmen auf sich vereinigt statt des Quorums von 91 Stimmen, erhält das Präsidium den Stichentscheid. Soweit die Überlegungen der Geschäftsleitung.

Keine weiteren Wortmeldungen.

1a. Eintritt eines neuen Ratsmitglieds

Ratssekretär Hans Peter Frei: Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates vom 7. November 2001:

«Otto Halter, Wallisellen hat auf den 5. November 2001 seinen Rücktritt aus dem Kantonsrat erklärt. Die auf der Liste der Christlichdemokratischen Volkspartei im Wahlkreis XVII, Bülach, nachfolgende Ersatzkandidatin Liz Berra hat ihren Verzicht auf die Annahme des Amtes erklärt. Die nächstfolgende Ersatzkandidatin Regula Mäder-Weikart, Opfikon, ist bereit, das Amt anzutreten.

In Anwendung von Paragraph 90 des Wahlgesetzes vom 4. September 1983 beschliesst der Regierungsrat:

I. Als Mitglied des Kantonsrates im Wahlkreis XVII, Bülach, für den zurückgetretenen Otto Halter (Liste Christlichdemokratische Volkspartei) und an Stelle der Ersatzkandidatin Liz Berra, welche das Mandat nicht angenommen hat, wird als gewählt erklärt:

*Regula Mäder-Weikart, Hausfrau
Glärnischstrasse 20, 8152 Opfikon.»*

Ratspräsident Martin Bornhauser: Ich bitte, die Gewählte eintreten zu lassen. Regula Mäder, der Regierungsrat hat Sie als Mitglied des Kantonsrates als gewählt erklärt. Bevor Sie Ihre Tätigkeit im Rat ausüben können, haben Sie das Amtsgelübde zu leisten. Die Tür wird geschlossen. Rat, Pressevertreter und Tribünenbesucher erheben sich.

Ratssekretär Hans Peter Frei verliest das Amtsgelübde: «Ich gelobe, als Mitglied dieses Rates, Verfassung und Gesetze des Bundes und des Kantons Zürich zu halten, die Rechte der Menschen und des Volkes zu schützen und die Einheit und Würde des Staates zu wahren. Die Pflichten meines Amtes will ich gewissenhaft erfüllen.»

Ratspräsident Martin Bornhauser: Frau Mäder, Sie leisten das Amtsgelübde, indem Sie mir die Worte nachsprechen «Ich gelobe es».

Regula Mäder-Weikart (CVP, Opfikon): Ich gelobe es.

Ratspräsident Martin Bornhauser: Ich danke Ihnen und heisse Sie herzlich willkommen. Sie können Ihren Platz im Ratsaal einnehmen. Rat, Pressevertreter und Tribünenbesucher können sich setzen. Die Tür kann geöffnet werden.

Das Geschäft ist erledigt.

2. Fristerstreckung für Bericht und Antrag zum Postulat KR-Nr. 187/1998 betreffend Bekämpfung der Schwarzarbeit und Schattenwirtschaft im Kanton Zürich (*schriftliches Verfahren*)

Antrag des Regierungsrates vom 18. Juli 2001 und geänderter Antrag der Geschäftsprüfungskommission vom 25. Oktober 2001

KR-Nr. 187a/1998

Ratspräsident Martin Bornhauser: Die Geschäftsprüfungskommission empfiehlt Ihnen, der Fristerstreckung zuzustimmen. Die Beratung erfolgte im schriftlichen Verfahren. Da innert Frist keine abweichenden Anträge eingegangen sind, stelle ich zuhanden des Protokolls fest, dass Sie der Fristerstreckung zugestimmt haben.

Beschluss des Kantonsrates über die Fristerstreckung für Bericht und Antrag zum Postulat KR-Nr. 187/1998 betreffend Bekämpfung der Schwarzarbeit und Schattenwirtschaft im Kanton Zürich

(vom 12. November 2001)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in die Anträge des Regierungsrates vom 18. Juli 2001 und der Geschäftsprüfungskommission vom 25. Oktober 2001,

beschliesst:

- I. Die Frist zur Behandlung des am 1. November 1999 überwiesenen Postulates KR-Nr. 187/1998 betreffend Bekämpfung der

9940

Schwarzarbeit und Schattenwirtschaft im Kanton Zürich wird
um ein Jahr erstreckt.

II. Mitteilung an den Regierungsrat

Das Geschäft ist erledigt.

Persönliche Erklärung zur Fristerstreckung für Bericht und Antrag zum Postulat KR-Nr. 187/1998

Lucius Dürri (CVP, Zürich): Erlauben Sie mir eine persönliche Erklärung zur eben erstreckten Frist für das Postulat 187/1998. Auch wenn die Fristerstreckung ein unabänderliches und unerfreuliches Faktum ist, möchte ich trotzdem mein diesbezügliches Misstrauen kundtun. Die Fristerstreckung muss in gewissem Sinne als Nicht-ernst-Nehmen dieses Rates bezeichnet werden, wurde doch im Jahre 1998 – man höre die Zahl – mit 140 : 0 Stimmen dieses Postulat quer über alle Parteien einstimmig überwiesen, in der klaren Meinung, es sei höchste Zeit, die Schwarzarbeit zu bekämpfen. Dem Bund und dem Kanton Zürich entgehen durch Schwarzarbeit jährlich Milliarden von Franken, aber auch den Sozialversicherungen. Trotzdem wurde bis heute kein wirksames Gesamtkonzept vorgelegt, wie es andere Kantone bereits vor Jahren gemacht haben.

Die Gründe der Regierung für das Fehlen eines Konzeptes im Kanton Zürich überzeugen nicht oder nur teilweise. Das Warten auf den Bund ist überhaupt nicht notwendig. Auch wenn eine Gesetzgebung des Bundes erfolgt, sind die Kantone nach wie vor trotzdem gefordert. Das ist ja auch der Grund, weshalb die Kantone bereits aktiv geworden sind. Es trifft zu, dass das Ausbaugewerbe, dem ich ebenfalls angehöre und das ich vertrete, eine Baustellenkontrolle eingeführt hat. Aber dieses Modell wird erst dann volle Durchschlagskraft entfalten, wenn sich auch der Kanton beteiligt, was heute nicht der Fall ist. Die Kontrolle von Arbeitsbewilligungen beispielsweise ist nach wie vor ein hoheitlicher Akt des Kantons und wurde nicht an die Baustellenkontrolleure delegiert. Ich will nicht behaupten, dass der Kanton Zürich nichts mache, aber die heutigen Aktivitäten sind nicht genügend koordiniert und zu wenig wirksam. Dass das Swissair-Debakel den Volkswirtschaftsdirektor und seine Direktion sehr fordert, ist klar. Aber dieses Debakel ist erst wenige Monate alt, während die Bekämpfung der Schwarzarbeit seit Jahren ein Thema ist. Zudem könnte das Geld, das durch die Schwarzarbeit erwirtschaftet wurde, weitergeleitet werden zum Beispiel für die Folgen des Swissair-Debakels.

Ich bitte die Regierung sehr und inständig, in den kommenden Monaten dieses Konzept zu machen und umzusetzen. Denken wir daran, dass wir, wenn die Bilateralen kommen – und ich hoffe, es geht dann

etwas rascher – auch bei der Schwarzarbeit die nötigen Bekämpfungsmittel zur Verfügung haben. Ich danke Ihnen.

3. Beschluss des Kantonsrates über das Zustandekommen der Volksinitiative «Mitspracherechte des Volkes in Steuerangelegenheiten»

Antrag des Regierungsrates vom 17. Oktober 2001

KR-Nr. 308/2001

Ratspräsident Martin Bornhauser: Der Regierungsrat hat festgestellt, dass die Volksinitiative mit 11'357 beglaubigten Unterschriften zu Stande gekommen ist und beantragt Ihnen, die Volksinitiative unter Vorbehalt der Prüfung der Gültigkeit der Übergangsbestimmungen dem Regierungsrat zu Bericht und Antrag zu überweisen. Ein anderer Antrag wird nicht gestellt.

Sie haben somit festgestellt, dass die Volksinitiative zu Stande gekommen ist und haben diese antragsgemäss dem Regierungsrat zu Bericht und Antrag überwiesen.

Das Geschäft ist erledigt.

4. A. Bewilligung eines Kredites für die Beteiligung des Staates an einer neuen schweizerischen Luftfahrtgesellschaft

B. Bewilligung von Eventualverpflichtungen zur Sicherung von betriebsnotwendigen Systemen und Funktionen des Flughafens Zürich

Antrag des Regierungsrates vom 24. Oktober 2001 und geänderter Antrag der WAK vom 6. November 2001 **3904a**

Ratspräsident Martin Bornhauser: Beide Vorlagen unterliegen der Ausgabenbremse. Wir führen die Eintretensdebatte über die Teile A und B gemeinsam, die Detailberatung und die Abstimmung aber getrennt durch. Sie sind mit diesem Vorgehen einverstanden.

Rudolf Ackeret (SVP, Bassersdorf), Präsident der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK): Die WAK hat die Vorlage 3904, die ihr am 29. Oktober 2001 zur Beratung zugewiesen worden ist, an zwei Sitzungen, nämlich am 30. Oktober und am 6. November 2001 ausführlich und intensiv beraten. Sie ist dabei von Regierungsrat Ruedi Jeker und Generalsekretär Georg Elser eingehend informiert und mit dem Businessplan und weiteren Unterlagen dokumentiert worden. Die WAK bedankt sich für die offenen und ausführlichen Darlegungen in einer Situation, die sich selbst in diesen wenigen Tagen laufend geändert hat. Dass die Grundlagen der Entscheidungsfindung eher dürftig und die Angaben des Businessplanes teilweise unvollständig waren, hatte die Ursache darin, dass sie innert kürzester Zeit erstellt werden mussten und entspricht damit der Natur der Sache. Der Businessplan ist aber gemäss Regierungsrat Ruedi Jeker von ausgewiesenen Flughafenexperten geprüft und als realistisch beurteilt worden.

Zum Antrag A beantragt die WAK mit einem Stimmenverhältnis von 9 : 6, der Beteiligung im Betrag von 300 Millionen Franken an der Crossair zuzustimmen.

Zum Antrag B beantragt die WAK einstimmig, der Bewilligung von Eventualverpflichtungen im Betrag von 100 Millionen Franken zur Sicherung von betriebsnotwendigen Systemen und Funktionen des Flughafens Zürich zuzustimmen.

Die WAK beantragt zudem, dieses Geschäft freiwillig der Volksabstimmung zu unterstellen.

Zum Inhalt der Vorlage ist gemäss Regierungsrat davon auszugehen, dass es nicht um die Aufrechterhaltung der Swissair, sondern darum geht, ein schweizerisches Lufttransportsystem mit dem maximalen verkehrs- und volkswirtschaftlichen Nutzen aufrecht zu erhalten. Mit der Investition in die Crossair wird angestrebt, einen schweizerischen Hub-Carrier aufrecht zu erhalten und eine redimensionierte Drehscheibe und Hub-Funktion des Flughafens in die Zukunft zu überführen. Ziel ist es, eine schweizerische Mittel- und Langstreckenflotte auf der Basis der Variante «26/26/82» zu realisieren. Der entsprechende Businessplan ist, wie der WAK dargelegt worden ist, vertraglich abgesichert und soll umgesetzt werden. Die neue Crossair entspricht, wie der WAK ebenfalls dargelegt worden ist, der Swissair, wie sie sich vor ungefähr sechs Jahren präsentierte. Der Bund und die Privatwirtschaft haben sich auf der Basis des erwähnten Business-

plans dafür entschieden, beträchtliche finanzielle Mittel in das neue Unternehmen zu investieren. Darüber hinaus werden Überbrückungskredite für die Swissair und die flughafennahen Betriebe ausgerichtet, damit sie am Leben bleiben bis die neue Gesellschaft ihren Betrieb aufnehmen kann. Für einige der Nebenbetriebe konnten bereits Käufer gefunden werden. Der Kanton Zürich will sich an diesem Vier-Milliarden-Projekt mit 300 Millionen Franken an der neuen Luftfahrtgesellschaft, der so genannten New Crossair, und mit 100 Millionen Franken für Bürgschaften und Garantien zu Gunsten des Flughafens Zürich beteiligen. Er gibt damit der Bedeutung Ausdruck, die das Lufttransportsystem als Ganzes für die Region Zürich hat. Da ohne den Home-Carrier die Hub-Funktion nicht wahrgenommen werden könnte und dieser für den Flughafen Zürich als notwendig eingestuft wird, nützt es nach Auffassung des Regierungsrates und der Mehrheit der WAK nichts, nur in den Flughafen und die dafür nötigen Nebenbetriebe zu investieren. Auch die Investition in die Crossair soll deshalb im Hinblick auf das Ziel unternommen werden, den Flughafen Zürich als Drehscheibe im internationalen Flugverkehr weiterhin betreiben zu können. Wie schon in der Vorlage des Regierungsrates dargelegt und auch anlässlich der Beratungen der WAK zur Sprache gebracht worden ist, werden die 300 Millionen Franken als Risikokapital beurteilt, welchem aber auch Chancen zu Grunde liegen und volkswirtschaftlicher und verkehrswirtschaftlicher Nutzen zukommt. Die Beteiligung soll deshalb dem Verwaltungsvermögen zugeteilt werden. Würde der Betrag nicht gesprochen und die New Crossair nicht realisiert, wäre nach Berechnungen des Regierungsrates nach einem Jahr, wenn die Arbeitslosengelder des Bundes auslaufen, mit für den Kanton anfallenden Sozialleistungen von jährlich 400 Millionen Franken zu rechnen. Da mit dem Flugbetrieb der New Crossair indirekt der Hub Zürich gewährleistet werden soll, stützt sich auch die Beteiligung auf Paragraph 1 des Flughafengesetzes, der die Förderung des Flughafens durch den Kanton Zürich vorsieht. Mit einer «Null/Null»-Lösung würde der Nutzen für den Flughafen Zürich entfallen und es ergäben sich, wie erwähnt, massive Stellenverluste und ein Ausfall des Bruttosozialproduktes, also ein Schaden, der vom Regierungsrat auf je nach Situation zwischen drei und sechs Milliarden Franken geschätzt wird. Mit der Eventualverpflichtung von 100 Millionen Franken wird der Flughafen AG ermöglicht, aus den Nebenbetrieben, sprich SR Technics und Atraxis et cetera gewisse betriebs-

notwendige Bereiche zu übernehmen oder die Zeit bis zum Verkauf zu überbrücken.

Das Engagement aller Beteiligten und damit auch des Kantons Zürich an diesen Vorhaben ist mit hohen Risiken verbunden. Dessen sind sich alle bewusst. Die Mehrheit der WAK kam in ihrer Güterabwägung zum Schluss, dass die Finanzierung mit öffentlichen Mitteln berechtigt ist und eine realistische Chance besteht, dass sich das neue Unternehmen nach einer Redimensionierung erfolgreich im stark umkämpften Flugmarkt behaupten kann. Nur mit einer nationalen Fluggesellschaft, die von Zürich aus wichtige Mittel- und Langstreckenflüge anbietet, kann der Flughafen Zürich als Drehscheibe und können die Nebenbetriebe grösstenteils weiterhin bestehen bleiben. Sollte das Vorhaben gelingen, bleiben nach der Auffassung der Mehrheit der WAK nicht nur Tausende von Arbeitsplätzen, sondern auch ein wichtiger Teil der Infrastruktur des Wirtschaftsstandortes Zürich, nämlich ein funktionierender interkontinentaler Flughafen, erhalten. Trotzdem ist diese Neuausrichtung mit einem schmerzlichen Arbeitsplatzabbau verbunden, der leider nicht verhindert werden kann. Gesamthaft gesehen, erscheint es der Mehrheit der WAK aber zweckmässiger, einen grösseren Anteil von Arbeitsplätzen auf diese Weise zu retten zu versuchen, als ein Mehrfaches dieser Beträge etwas später für Sozialleistungen auszugeben.

Eine Minderheit der WAK, die dann auch einen entsprechenden Ablehnungsantrag gestellt hat, ist der Auffassung, dass die Investition in den Flugbetrieb, das heisst in die New Crossair keine öffentliche Aufgabe darstelle und sich deshalb nicht auf Paragraph 1 des Flughafengesetzes stützen lasse, zumal der Flughafen privatisiert worden ist. Sie bezweifelt auch die Machbarkeit der Variante «26/26/82». Die Minderheit ist deshalb der Meinung, dass der Flughafen sich nach dem Markt ausrichten, der Flugbetrieb durch Wirtschaft und Private finanziert werden müsse. Der Staat solle sich aus ordnungspolitischen Gründen nicht als Risikokapitalgeber für eine einzelne Unternehmung profilieren, sondern sich auf die Schaffung optimaler Rahmenbedingungen für den Wirtschaftskanton Zürich konzentrieren. Zu bedenken ist nach dieser Auffassung auch, dass dieses Geld für andere zukunftssträchtige Projekte fehlen würde, die ebenfalls Arbeitsplätze schaffen und sichern würden. Wenn die neue Fluggesellschaft tatsächlich eine Überlebenschance habe, würden sich Private entsprechend stärker engagieren. Die Gefahr sei sehr hoch, dass jetzt Millio-

nen von Franken für ein äusserst risikobehaftetes Vorhaben ausgegeben würden, die dann erst recht fehlen würden, wenn das Worst-case-Szenario trotzdem eintrete. Soweit der Standpunkt der Minderheit.

Unbestritten blieb in der WAK die 100 Millionen Franken für Eventualverpflichtungen gegenüber dem Flughafen Zürich. Da es sich um ein sehr bedeutendes Geschäft handelt, beantragt die WAK, diese Vorlage freiwillig der Volksabstimmung zu unterstellen. Dadurch kann sich das Volk dazu äussern. Wenn nach einem positiven Beschluss des Kantonsrates das Referendum ergriffen wird, würde es sonst auf Grund der zunächst laufenden Referendumsfrist rund vier Monate dauern, bis ein definitiver Entscheid vorläge. Diese Zeit steht nicht zur Verfügung. Die Mehrheit der WAK ist davon überzeugt, dass im Interesse der Sache eine Volksabstimmung so bald wie möglich durchgeführt werden soll.

Auf Grund dieser Beurteilung beantragt die WAK dem Kantonsrat, die Vorlage 3904 antragsgemäss zu verabschieden und dem Antrag auf eine freiwillige Volksabstimmung zuzustimmen.

Ratspräsident Martin Bornhauser: Dieses Geschäft unterliegt einer Ausgabenbremse, es unterliegt nicht einer Redebremse. Es haben sich bis jetzt 32 Redner gemeldet. Ich wünsche Ihnen einen angeregten Morgen.

Lukas Briner (FDP, Uster): Stellen Sie sich freundlicherweise für einen Augenblick vor, Sie befänden sich auf einer Insel. Das Fährschiff, welches die regelmässige Verbindung zum Festland herstellte, ist gekentert und versinkt langsam, einstweilen noch mit Pumpmassnahmen in den Fluten über Wasser gehalten. Besatzung, Passagiere schwimmen um ihre Existenz und rufen um Hilfe. Auf der Insel fehlen Gäste und Versorgungsgüter. Händler bleiben auf ihrer Ware sitzen und Kaufleute drohen mit dem Auszug. Unter den Insulanern aber ist ein Streit entbrannt. Einige wenige hoffen immer noch, man könne das Fährschiff wieder aufrichten. Andere setzen sich dafür ein, dass mit vereinten Kräften, das heisst mit Beiträgen aus der Inselwirtschaft und der Inselkasse, sofort ein neues Schiff beschafft und eingesetzt wird, um den drohenden Schaden möglichst klein zu halten. Und wieder andere haben grossen Predigern zugehört und die neue Inselzeitung gelesen. Sie sagen, die Inselkasse hätte mit dem Unglück nichts zu

tun. Man müsse nur zuwarten, bis vielleicht andere Schiffe kämen. Im Übrigen herrsche immer noch Sturm, sodass die Rettungsaktion ohnehin keine Aussicht auf Erfolg habe. Und es gebe genug kleine Bötlein auf der eigenen Insel und bei Nachbarn, um via andere Inseln zum Festland zu gelangen. Und schliesslich trügen jene die Schuld am Unglück, die trotz rauher See und heftigem Sturm tollkühn hinausgefahren seien und gemeint hätten, sie könnten das Festland mit einem zu wenig seetüchtigen Schiff erreichen und die Verbindung der Insel auch unter schwierigen Umständen sicherstellen. Was sollen wir helfen, meinen sie, wenn andere schuld sind?

Die FDP gehört nicht zu diesen letzten Insulanern. Sie will im Verein mit anderen beherzten Kräften zumindest den Versuch unternehmen, einen Schaden singulären Ausmasses von unserer Volkswirtschaft abzuwenden. Obwohl, ja gerade weil ein Teil des Schadens bereits eingetreten ist. Selbstverständlich ist es nicht Aufgabe des Staates, Unternehmungen zu stützen, die im Markt nicht bestehen. Und genau das wollen weder der Bund noch der Regierungsrat noch die Wirtschaft. Die Unternehmung Swissair wird verschwinden.

Das Ziel ist ein anderes; und dabei geht es um eine Kernaufgabe des Staates, nämlich um die Sicherstellung der Infrastruktur. Der Luftverkehr ist nun einmal Teil des öffentlichen Verkehrs, auch wenn er wie viele Bus- und Bahnbetriebe, aber auch Kraftwerke und Telefongesellschaften durch private Träger betrieben wird. Der zürcherische Anteil an dieser Infrastruktur ist der interkontinentale Flughafen. Unterstützungsmassnahmen für den Flughafen scheinen denn auch mehr oder weniger unumstritten zu sein. Es nützt aber nichts, in einen Heimathafen samt seinen Werften zu investieren, wenn dort kein Schiff mehr seine Heimat hat. Es reichte dann eine blosse Anlegestelle. Wenn man dem Flughafen wirklich unter die Arme greifen will, dann darf man nicht einfach etwas behaupten, sondern muss die dortigen Fachleute fragen, was sie brauchen. Und die Antwort wird lauten: Es braucht eine Fluggesellschaft, die ohne zeitlichen Unterbruch wichtige Langstrecken von Zürich aus betreibt und für ein Anschlussnetzwerk sorgt. Und in der Tat, man kann nach dem Prinzip Hoffnung leben und auf ausländische Gesellschaften warten, die in die Langstreckenlücke springen. Man wird dann erleben, dass alle bestehenden Fluggesellschaften bereits ihre Heimbasis haben und keinen weiteren Hub betreiben können oder wollen. Der Flughafen aber braucht jemanden, der die Flugpläne primär von Zürich aus konzipiert und den

Anschlussverkehr koordinieren kann. Man mag in der Vergangenheit allzu sehr auf die Umsteigenden gesetzt haben, ganz ohne Zu- und Wegbringer jedoch wird der vergleichsweise kleine Heimmarkt Schweiz keine rentablen Langstreckenverbindungen auslasten. Und dennoch brauchen wir attraktive Direktverbindungen in ferne Kontinente weit dringender als andere Standorte. Die Schweiz ist wie kaum ein anderes Land vom Export von Gütern und namentlich heute von Dienstleistungen abhängig und muss jeden zweiten Franken auf ausländischen Märkten erwirtschaften. Eine Verlagerung solcher Tätigkeiten ins Ausland können wir uns schlicht nicht leisten, abgesehen davon, dass auch der internationale Flugbetrieb selbst einen Dienstleistungsexport darstellt. Und vom lebenswichtigen Güterexport entfällt in Kloten über eine Milliarde Franken monatlich auf die Luftfracht.

Zeit ist Geld, viel Geld! Ein ganz entscheidender Punkt ist deshalb bei der Flughafenproblematik der Faktor Zeit. Den grössten Schaden an der Liquidationsmasse der Swissair am Volkseinkommen und am Ansehen unseres Landes hat nicht die zweifellos notwendige Umstrukturierung und Redimensionierung der schweizerischen Luftfahrt ausgelöst, sondern das abrupte Grounding. Ein zweites Grounding können und dürfen wir uns nicht leisten. Das staatliche Eingreifen lässt sich rechtfertigen als Überbrückungsmassnahme und nur als Überbrückungsmassnahme. Wer Vergleiche anstellt mit anderen Branchen, denen man in Krisensituationen nicht helfe, möge ehrlich sein. Sollte wegen eines wirtschaftlichen Zusammenbruchs die Telekommunikation, der Personentransport, die Stromversorgung oder die Entsorgung unterbrochen werden, wäre der Staat ebenfalls mit Sofortmassnahmen gefordert, denn auch hier handelt es sich um Aufgaben im Bereich der Infrastruktur. Es ist jeweils nicht die betroffene Gesellschaft selbst, welche eine Staatsintervention rechtfertigt, sondern es sind die Folgeschäden für die übrige Wirtschaft, einschliesslich zahlreicher Klein- und Mittelunternehmungen, welche Unternehmungen der Luftfahrt und den Flughafen beliefern – oder Lieferanten von solchen oder Lieferanten von Lieferanten. Sie alle sind gefährdet.

Aber es ist klar, so schnell wie möglich muss sich der Staat hier wie dort wieder zurückziehen. Wenn es mit den staatlichen Überbrückungsmassnahmen auch nur gelingt, eine geordnete Umstrukturierung sicherzustellen, bis sich neue Formen der Kooperation entwickelt haben, hat sich die Investition auch für die Staatskasse gelohnt.

Ob dies gelingt, ist zweifellos ungewiss. Es handelt sich um eine Investition mit hohem Risiko. Wer Nein sagt, geht kein Risiko ein, sondern nimmt mit Sicherheit einen Ausfall für die zürcherische Volkswirtschaft in Kauf, der in die Milliarden geht, samt Folgen bei den Soziallasten und gigantischen Steuerausfällen. Wer Nein sagt zu den 300 Millionen Franken für die neue Gesellschaft, fällt auch jenen in den Arm, die mit viel grösseren Summen, nämlich je mit Milliarden zum Engagement bereit sind, obwohl selbstverständlich auch sie die Risiken sehen. Und er sendet ein negatives Signal an die anderen Kantone, die sich mit einer Beteiligung bekanntlich schwertun.

Wer Vor- und Nachteile vorurteilslos abwägt, investiert in globale Verkehrsverbindungen mit dem einzigen Träger, der sich dafür zur Zeit zur Verfügung stellt, der neuen Crossair. Oder kurz gesagt, wer rechnet, investiert in den Globus und wartet nicht auf den Globus. Rechnen Sie mit und stimmen Sie beiden Teilen der Vorlage zu!

Regula Götsch Neukom (SP, Kloten): Wir haben heute drei schwierige Aufgaben zu erfüllen.

Erstens müssen wir Gefühle von Wut, Enttäuschung, Misstrauen und den Eindruck, betrogen worden zu sein, bewältigen.

Zweitens müssen wir einer verunsicherten, teilweise verzweifelten, aber auch wütenden Bevölkerung und Belegschaft vermitteln, dass es Hoffnung gibt und dass wir das Richtige tun, um den Schaden so klein wie möglich zu halten. Und wir müssen glaubhaft machen, dass es nicht darum geht, etwas zu vertuschen und begangene Fehler zu beschönigen, sondern dass wir die Verantwortlichen zur Rechenschaft ziehen werden.

Drittens müssen wir entscheiden, ob wir 300 Millionen Franken in ein risikoreiches Projekt investieren wollen, allen sozialen, ökologischen und wirtschaftspolitischen Bedenken zum Trotz. Und das alles muss ich Ihnen auch noch in zehn Minuten erläutern.

Zum ersten Punkt. Wir alle haben wohl in den letzten Wochen einiges zu hören bekommen von Leuten, die sehr wütend sind über das Ende der Swissair, respektive über die Art und Weise, wie alles abgelaufen ist – ganz egal, wie betroffen diese Leute sind. «Marktwirtschaft ist effizient, aber sie ist nicht gerecht», hat die Ökonomin Heidi Schelbert gesagt. Diese Ungerechtigkeit kennen die Swissair-Angestellten. Sie haben mehrere Entlassungswellen hinnehmen müssen. Ihre An-

stellungsbedingungen wurden immer schlechter. Und immer sagte man ihnen, das alles sei nötig, um die Swissair zu retten. Jetzt sehen sie, dass es nichts genützt hat, und ich verstehe, dass sie sich verraten fühlen. Dann gibt es noch die Wut derjenigen, die geglaubt haben, dass die Belastungen in dem Ausmass, wie wir sie zu ertragen hatten, unumgänglich seien. Mal um Mal hat man ihnen und uns gesagt, ohne diese Unmenge von Flugbewegungen breche die schweizerische Volkswirtschaft zusammen. Sie haben es geglaubt und gegen die Bevölkerung verteidigt. Dass auch sie sich nun verraten und «b'schisse» vorkommen, ist verständlich. Es gibt auch diejenigen, die sagen können, wir haben es schon immer gewusst. Die SP zählt sich hier auch dazu. Aber es wäre falsch, nun die selbe Überheblichkeit an den Tag zu legen, wie wir sie jahrzehntelang von den Flughafenpromotoren erlebt haben, und ihnen zu sagen «Lueged doch sälber.» Denn wir tragen die Verantwortung für eine funktionierende Volkswirtschaft. Es ist jetzt der Zeitpunkt gekommen, den Ärger, aber auch die Genugtuung beiseite zu schieben und als verantwortliche Politikerinnen und Politiker die Handlungsmöglichkeiten mit ihren Folgen abzuschätzen und dann kühl rechnend zu entscheiden.

Zu unserer zweiten Aufgabe: Die Leute, die am Flughafen arbeiten, und ebenso ihre Familien, Freunde und Bekannten schweben seit Wochen zwischen Hoffen und Bangen. Sie brauchen endlich wieder etwas Beruhigung und Zuversicht. Es ist unsere Aufgabe, ihnen diese zu geben. Fast jeden Tag werden wir mit neuen Katastrophenmeldungen bombardiert und Hans-Jacob Heitz will uns jetzt auch noch helfen. Es findet sich immer wieder jemand, der gerne bereit ist, darüber zu lamentieren, wie schlimm und hoffnungslos alles ist und dass es sowieso nie klappen werde. Damit muss nun endlich Schluss sein. Es ist unsere Aufgabe, der Bevölkerung zu zeigen, was der Kanton tut, um die Situation zu verbessern, dass er das Richtige tut – und das tut er, wie die Erfolge der Arbeitsgruppe flugnahe Betriebe zeigen –, und dass man sich auf die Politik verlassen kann. Dabei stünden auch Sie in der Verantwortung und es nützt den Grünen nichts, ihre politische Hilflosigkeit mit blöden Bemerkungen zu kaschieren. (*Unruhe.*) Wer jetzt die Stimmung nutzt, um die Ängste und die Wut zu schüren, und diese Energien dann auf die eigene politische Mühle lenkt, handelt in hohem Grade verantwortungslos.

Zum dritten und letzten Punkt. Der umstrittene Teil dieser Vorlage ist die Frage, ob man 300 Millionen Franken in eine neue Airline investieren soll oder nicht.

Es gibt diejenigen, die sagen, das Projekt sei zu riskant und der Kanton dürfe dieses Risiko nicht eingehen. Aber – und ich habe dieses Wort noch nie so oft gebraucht wie in den letzten Wochen – aber das Risiko, das wir eingehen, wenn wir es nicht versuchen, ist sehr viel höher. Die Zahlen sind unterschiedlich, aber in den Grössenordnungen stimmen sie überein. Der Verlust von Arbeitsplätzen wird mit mehreren Zehntausend beziffert, der Verlust an Steuereinnahmen mit über einer Milliarde Franken jährlich angegeben, der Verlust beim Bruttosozialprodukt mit zweistelligen Milliardenbeträgen. Diejenigen, die sagen, es werde schon nicht so schlimm kommen, können ihre Aussage nicht belegen. Wenn sie sagen, es sei völlig egal, welche Fluggesellschaft Kloten anfliege, es sei eine rein emotionale Frage, dann haben sie zwei Dinge nicht begriffen. Wenn ausländische Fluggesellschaften Kloten anfliegen, dann haben wir zwar die Belästigungen mit Lärm und Abgasen zu erdulden, aber wir haben die Arbeitsplätze nicht. Wir haben sie bei der Fluggesellschaft nicht. Die Dienstleistungen, die von den flugnahen Betrieben erbracht werden, werden diese Gesellschaften bei sich zu Hause beziehen und nicht bei uns.

Zweitens: Eine ausländische Fluggesellschaft wird Kloten anfliegen, um bei sich zu Hause die grossen Langstreckenflieger zu füllen und sicher nicht umgekehrt. Kloten wird also zu einem regionalen Flughafen, der als Zubringer für einen anderen Hub dient. Das kann durchaus auch ein Konzept für Kloten sein, aber das müsste eine langsame Entwicklung sein und nicht auf einen Schlag erfolgen, wenn man den Kollaps verhindern will – und das wollen wir. Die SVP bitte ich im Übrigen, sich gut zu überlegen, ob sie tatsächlich einen Regionalflughafen will und ob sie dann nicht vielleicht doch das Gefühl bekommt, das Geld für den Flughafenausbau sei fehlinvestiert worden.

Es gibt diejenigen, die sagen, es könne nicht Aufgabe des Staates sein, die Fehler der Wirtschaft zu korrigieren. Tja, es ist unschön und wir hätten es auch lieber anders, aber der Staat muss das machen, weil er die Verantwortung für die Volkswirtschaft trägt. Es ist nur allzu deutlich geworden, dass diese Verantwortung von der Privatwirtschaft nicht wahrgenommen wird. Wer, wenn nicht der Staat, soll denn handeln, wenn die Wirtschaft offensichtlich unfähig ist dazu? Ich jedenfalls bin nicht bereit, mich fatalistisch auf mein Hinterteil zu

setzen und zu sagen, «Jä nu, jetzt ist es halt passiert. Leiden wir ein bisschen gemeinsam!». Ich will mich wehren und nicht Opferlamm auf dem Altar einer wirtschaftspolitischen Theorie sein. Und ich finde, dass die Bevölkerung den Anspruch an den Staat haben soll und haben darf, dass er sich für sie einsetzt.

Viele Leute haben sich an mich gewandt mit dem Anliegen, man solle das Geld doch besser für Sozialpläne ausgeben. Nein, das dürfen wir auf gar keinen Fall machen. Das ist nicht die Aufgabe des Staates. Der Swissair-Verwaltungsrat hat grosszügige Sozialpläne unterschrieben zu einem Zeitpunkt, an dem er schon gewusst hat oder hätte wissen müssen, dass er sie nicht aus dem Geld der Firma wird bezahlen können. Es kann und darf nicht sein, dass jetzt der Staat zur Erfüllung dieser Sozialpläne zur Kasse gebeten wird. Die verantwortlichen Verwaltungsräte kommen zusammen auf ein Vermögen von etwa sieben Milliarden Franken. Man würde eigentlich meinen, dass sie die im Moment für Sozialpläne benötigten 140 Millionen Franken zusammenkratzen können. Das ist die richtige Adresse für diese Forderung.

Dann gibt es noch diejenigen, die finden, es sei zwar jetzt schon schlimm und etwas plötzlich, aber auch gut, weil endlich die Belastung durch den Fluglärm zurückgehe. Dazu muss gesagt werden: Mit der neuen Airline bewegen wir uns auf jährliche Flugbewegungen von 240'000 bis 250'000 zu. Das ist eine Grössenordnung, für deren Nichtüberschreitung wir uns auf politischem Weg eingesetzt haben, weiterhin einsetzen müssen und werden. Wenn die neue Airline nicht startet, heisst das aber nicht, dass wir auch die von ihr verursachten Belastungen nicht haben werden, denn der Flughafen wird versuchen, andere Gesellschaften anzuziehen, mit dem schon einmal erwähnten Effekt, dass wir die selben Belastungen haben, aber die Arbeitsplätze nicht.

Wer sagt, er oder sie sei gegen die Beteiligung an der neuen Airline, aber für die 100 Millionen Franken für die flughafen Betriebe, hat leider das Konzept der Regierung nicht verstanden. Mit den 100 Millionen Franken soll den flughafen Betrieben der Übergang bis zum nächsten Frühjahr, dem Start der neuen Airline ermöglicht werden. Wenn die neue Airline nicht in der Grössenordnung des Konzeptes «26/26» startet, dann braucht es auch diese Übergangsfinanzierung nicht, – wohin denn übergehen? Die Betriebe werden sich dann nicht halten können. Wenn die Airline überhaupt nicht startet, gehen die

Nebenbetriebe Konkurs. Wenn die Airline in reduziertem Ausmass startet, benötigen Sie sehr viel mehr Geld und ich denke nicht, dass Sie tatsächlich wollen, dass der Staat in nicht überlebensfähige Unternehmen Geld steckt, oder – mit anderen Worten – den Strukturwandel behindert. Wenn Sie nicht wollen, dass die Airline in geplantem Umfang startet, sagen Sie, Sie wollen den Strukturwandel hin zu einem Regionalflughafen. Damit produzieren Sie auf einen Schlag mindestens 5000 Arbeitslose direkt am Flughafen. Wir müssen den Start der Airline in der Grössenordnung von «26/26» ermöglichen. Wir werden diejenigen sein, die davon profitieren, weil wir Tausende von Arbeitsplätzen hier bei uns erhalten können, wobei nicht verschwiegen werden soll, dass so oder so eine grosse Anzahl Arbeitsplätze verloren ist.

Und zum Schluss. Es ist für mich undenkbar, dass Bund und Wirtschaft zusammen versuchen, das Schlimmste zu verhindern und nur die am meisten betroffenen Zürcherinnen und Zürcher stehen bequem abseits und warten darauf, dass man ihnen hilft.

Vergessen Sie bitte jetzt Ihre Wut, Ihren Ärger, aber auch Ihre Schadenfreude! Setzen Sie ein Zeichen! Geben Sie der Bevölkerung wieder ein Stück Sicherheit und Hoffnung! Stimmen Sie diesen beiden Krediten zu und nehmen Sie damit Ihre volkswirtschaftliche Verantwortung wahr!

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Erlauben Sie mir, dass ich dort fortfahre, wo Regula Götsch aufgehört hat, – im Sinne einer Vorbemerkung: Wir alle haben noch offene Rechnungen mit dem Flughafen, der Airline oder der Unique zu begleichen. Ich war sauer, als die Privatisierung durch die Bevölkerung angenommen wurde. Ich habe ein Leben lang unter den An- und Abfluglinien des Flughafens gelebt und finde eigentlich, dass mich das grausam stört. Aber das alles sind emotionale Bereiche, von denen ich meine, dass sie dieser Situation, in der wir heute stehen, nicht gerecht wird. Ich bin wie meine Vorrednerin auch der Meinung, dass wir diese Emotionen tatsächlich zurückdämmen müssen. Der Schaden, der angerichtet wurde mit dem ganzen Hickhack, mit dem Grounding, bei dem unser weisses Kreuz am Boden in der ganzen Welt herumgezeigt wurde, ist volkswirtschaftlich gesehen bereits in die Milliardenhöhe gegangen. Ich bin nicht bereit, hier fahrlässig ein weiteres zu tun, um diesen Schaden noch zu vergrössern. Die Swissair ist tot, das wissen wir. Nach dem

EWB-Nein war die Strategie der Exponenten – ich muss leider sagen von vielen aus der FDP – eine falsche. Wir müssen zur Kenntnis nehmen, dass hier marktwirtschaftlich auf ein falsches Pferd gesetzt wurde und wir erwarten auch, dass die Exponenten zur Rechenschaft gezogen werden. Ich glaube, das sind wir unserer Bevölkerung und den Aktionären auch schuldig.

Wir stehen jetzt vor der Situation, dass hier eine neue Airline, ob diese jetzt Crossair plus oder wie auch immer heisst, zur Diskussion steht. Wir haben den Businessplan gesehen. Wir wissen, dass es eine «26/26-Variante» sein soll; ob das jetzt plus oder minus – wahrscheinlich eher minus – sein wird, ist eigentlich egal. Aber es muss eine Grössenordnung sein, die es letztlich den Flughafennebenbetrieben ermöglicht effizient zu arbeiten, auch wenn es nicht mehr im bestehenden Rahmen sein kann. Wir glauben an diesen Businessplan. Wir sind der Meinung, dass wir tatsächlich Voraussetzungen haben, die wenige andere europäische Airlines haben. Eine davon ist die, dass wir die Löhne angleichen können, im Gegensatz zur Lufthansa, welche dies nicht im selben Rahmen tun kann. Wir haben Leasingverträge, die billiger sind als diejenigen anderer, welche bereits solche haben.

Wir haben einen Neuanfang, der es ermöglichen wird, mit Wirtschaftsgeld, mit Geld aus dem Staat, mit Geld aus den Kantonen einen Anfang zu machen, der ein Teamwork ermöglicht – eine gute Voraussetzung, um die Gesellschaft zum Erfolg zu führen. Die Basis für diesen Businessplan geht aus unserer Sicht tatsächlich von realistischen Szenarien aus. Wir wissen, dass man in den nächsten zwei Jahren nicht vom Aufschwung spricht. Wir wissen, dass wir bei den Langstreckenflügen von einer anfänglichen Belegung von 30 Prozent ausgehen – etwas, das der Realität entspricht.

Wir brauchen aber endlich etwas Ruhe. Wir müssen endlich die unqualifizierten Leute stoppen, die immer wieder in den Medien sagen «das Grounding kommt, wenn nicht ...». Es ist mir klar, dass Reisebüros und andere dann eben nicht bei der Swissair investieren, beziehungsweise buchen, weil sie ja letztlich nie wissen, ob sie das Geld, das sie jetzt investiert haben oder investieren wollen, auch wirklich umsetzen können in Form eines Fluges.

Ein Wort zur Unique. Wir sind der Meinung, dass die Bauten, mit denen jetzt begonnen worden ist, auf einer anderen Ebene sind und daher fertiggestellt werden sollen. Aber wir mahnen ganz klar, dass das

grössenwahnsinnige Wachstum, das von einigen Exponenten prognostiziert und verlangt wurde, jetzt gestoppt wird. Auch wenn wir diese Bauten fertigstellen, kann es nicht sein, dass wir dieses vorgegebene Wachstum tatsächlich umsetzen werden.

Für die EVP ist klar, dass wir die ökologischen Anliegen nicht gestrichen sehen, auch wenn sie nicht Bestandteil dieses Kredites sind. Und für uns ist klar, dass das Nachtflugverbot von sieben Stunden weiterhin eingehalten wird, wie es auch die Regierung letztlich unterstützt; Bern sieht dies ein bisschen anders, diese Auseinandersetzung werden wir später haben. Wir bestehen darauf, dass die Flugverteilung und damit verbunden der Lärm neu überdacht wird, damit er nicht einfach, wie es jetzt geschieht, wieder einseitig auf eine Region verteilt wird.

Noch eine Bemerkung zum Hub. Wollen wir diesen oder nicht? Wir denken, dass der Mega-Hub Zürich-Kloten gestorben ist. Es lebe der Alpen-Hub Zürich-Kloten! Wir glauben, dass wir tatsächlich einen Alpen-Hub brauchen, der reduziert ist, der aber dadurch eine Existenzberechtigung hat, dass wir einen Home-Carrier haben, welcher eine Grundabdeckung ermöglicht. Diese Grundabdeckung ist notwendig, damit andere Fluggesellschaften auch zu diesem Alpen-Hub kommen und die Flughafenbetriebe eine sinnvolle Auslastung erfahren und damit lebensfähig werden.

Am Anfang wollte ich ja eigentlich – und ich habe diesen Vorschlag auch öffentlich gemacht – eine Umverteilung von diesen 100 und 300 Millionen Franken auf 50 Millionen Franken für die neue Airline, 350 Millionen Franken in die Flughafenbetriebe. Ich habe mich überzeugen lassen, nicht nur von der Regierung, sondern auch von Ökonomen und anderen Leuten, dass dies falsch wäre, dass wir nicht Struktur erhalten dürfen, dies aber machen würden, wenn wir in die Flughafenbetriebe investieren. Diese müssen sich der Realität des Flugbetriebes anpassen. Das ist nur möglich, wenn wir in einem reduzierten Bereich die interkontinentale Airline hier haben und die Flughafenbetriebe mit den 100 Millionen Franken eine Möglichkeit haben, sich dem anzupassen – und nichts anderes.

Ich habe es in der Kommission gesagt und möchte es auch hier sagen, dass ich in diesen Businessplan, so wie ich ihn sehe, keinen «Stütz» investieren würde – am Anfang. Ich habe mich dann aber auch durch zusätzliche Erläuterungen davon überzeugen lassen, dass er nicht einfach so plattitüdenhaft und grundsätzlich da liegt, sondern dass sich

die Fakten, die einen Erfolg garantieren, beziehungsweise in Aussicht stellen, inzwischen erhärtet haben.

Und jetzt kommen wir zum Erfolg. Es ist so und wird so bleiben, dass wir niemandem einen Erfolg garantieren können. Wir können nicht sagen, ob dieses Geld tatsächlich erfolgreich investiert ist oder nicht, in dem Sinne, dass diese neue Gesellschaft auch tatsächlich langfristig überleben wird.

Aber trotzdem ist das Geld richtig investiert. Ich glaube an die Möglichkeit, dass diese Gesellschaft Erfolg haben wird. Sollte sie aber im schlechtesten Fall keinen Erfolg haben, dann haben Sie immerhin soviel gemacht: A) Sie haben den Versuch gemacht, in ein neues Verkehrssystem, das für die Schweiz und die Volkswirtschaft notwendig und wichtig ist, zu investieren. B) Wenn es tatsächlich zu einem Grounding käme in zwei Jahren, haben Sie eine Arbeitslosigkeit nicht in einem Schockzustand, sofort, sondern in einer etappierten Art und Weise umgesetzt, und das ist das Geld alleweil wert.

Wir gehen davon aus, dass die Alternative, sofern eine Gesellschaft nicht zu Stande kommt und wir eine «Null/Null»-Lösung haben, so aussieht, dass wir 50'000 Arbeitsplätze wegrationalisiert haben. Das würde eine Arbeitslosigkeit zwischen 30'000 und 40'000 Personen bedeuten und Steuerausfälle bei Bund, Kanton und Gemeinden in der Höhe von 1,2 Milliarden Franken auslösen. Das Bruttosozialprodukt würde allein im Kanton Zürich um 3 Milliarden Franken reduziert. Gesamtschweizerisch wäre dies eine zweistellige Milliardenzahl.

Da muss ich Ihnen sagen, das ist keine Alternative zu dem, was wir hier zu bewilligen haben. Daher ist es für die EVP-Fraktion klar, dass wir den Betrag grossmehrheitlich unterstützen werden. Wir gehen davon aus, dass, wer hier Nein sagt zu diesen Vorlagen, wer sich hier der Stimme enthält, klar Ja sagt zu den Konsequenzen und sagt «arrangez-vous, wir nehmen das in Kauf. Wir nehmen in Kauf, dass wir auch in Zukunft um einige Jahre zurückgeworfen werden.» Und das wollen wir nicht. Daher bitten wir Sie, den Anträgen zuzustimmen.

Arnold Suter (SVP, Kilchberg): Zur Stellungnahme der SVP zum 300-Millionen-Kredit: Die Unterlagen, die der Wirtschaftskommission des Kantons Zürich zur Verfügung standen, sind in jeder Hinsicht ungenügend, um einen vernünftigen positiven Entscheid zu treffen. Ein Mitglied der WAK meinte, dass im Normalfall keine Bank auch

nur einen kleinen Beitrag auf Grund des vorliegenden Businessplanes sprechen würde. Diese Aussage kann von der SVP-Fraktion nur unterstrichen werden. Wie soll ein wirtschaftlich tragbarer Businessplan entstehen, wenn der Chef der Volkswirtschaftsdirektion, Georg Elser, selbst von teilweise unvollständigen Entscheidungsgrundlagen und sehr unzuverlässigen Zahlen spricht. Wird auch heute noch an einem detaillierten Businessplan auf Grund der «26/26»-Variante gearbeitet? Und wie seriös ist diese Grundlage? Wie die «Sonntagszeitung» vom 4. November 2001 schreibt, wird die Umsetzung des ursprünglichen Planes für die neue Crossair, das Modell «26/26», immer unwahrscheinlicher. Auch der Gewerkschafter Daniel Vischer meint dazu: «Ich rechne bestenfalls noch mit zehn bis zwanzig Langstreckenflugzeugen ab Zürich.» André Dosé sprach vorletzte Woche noch von einem allfällig erreichbaren Ziel, sofern die Weltwirtschaft wächst. Weltweit gehen die Prognosen betreffend Weltwirtschaftswachstum aber in eine andere Richtung. In der «Neuen Zürcher Zeitung» vom Samstag, 10. November 2001, wiederholte André Dosé, natürlich gehöre es zu seiner Kompetenz, auch zu seiner unternehmerischen Freiheit, die Formel «26/26» später allenfalls zu revidieren. Wir betrachten André Dosé als fähigen Fluggesellschaftsunternehmer, der nach marktwirtschaftlichen Kriterien entscheiden würde, wenn ihm nicht die Politik und andere gewisse Wirtschaftskreise künstliche unrealistische Vorgaben stellen würden.

Unabhängige Ökonomen gaben der von Bund, Wirtschaft und Kanton aufgelegten überlappenden Variante keine Überlebenschance. Auch die SVP-Vertreter der WAK sind nach Sichtung der vorliegenden Akten zum gleichen Resultat gekommen. Es stellt sich die Frage: Wer zahlt die Differenz zwischen den effektiven und budgetierten 750 Millionen Franken aus dem Fluggeschäft bis zum 31. März 2002? Der Bund lehnt nämlich jede weitere Finanzspritze ab. Der Businessplan enthält zu viele spekulative Annahmen, nicht beeinflussbare Gegebenheiten und damit unsorgfältig aufbereitete Zahlen. Dazu kommen noch zahlreiche rechtliche Probleme, deren Tragweite allen unbekannt ist. Laut «Sonntagszeitung» muss der Übertrag sämtlicher Streckenkonzessionen mit jedem Land einzeln ausgehandelt werden, nicht nur mit den staatlichen Behörden, sondern auch mit den Reisebüros. Im «Tages-Anzeiger» vom Samstag, 10. November 2001, steht: «Um Nachfrage zu schaffen, senkte die Swissair die Preise in den letzten Wochen teilweise massiv.» Andere Airlines haben aber bereits nach-

gezogen, sodass der Lockeﬀekt auch aus diesem Grund nicht gross zum Tragen kommen dürfte. Auch der deutsche Reisebüro- und Veranstaltungsverband etwa rät seinen Mitgliedern mehr oder weniger deutlich, die Finger von Swissair zu lassen. Die Gefahr besteht, dass sich deren Ruf auch auf Crossair ausweitet, sagt ihr Sprecher.

Auch der Ombudsmann der schweizerischen Reisebranche meldet grösste Zweifel, dass das Vertrauen in die Kunden in nützlicher Frist zurückgewonnen werden kann. Auf der anderen Seite stellt er fest, dass viele guten Alternativen mit enormen Kapazitäten vorhanden seien, um ab der Schweiz ins Ausland zu ﬂiegen. Bezüglich der angeblich günstigen Kostenstruktur der Crossair stellt sich die Frage, ob nicht auch andere Airlines bald bessere Bedingungen aufweisen. Mit einer kürzlich publizierten Umfrage in der «Neuen Zürcher Zeitung» betreffend Wirtschaftsstandort ﬁgurieren Langstreckenﬂugverbindungen nicht unter den zehn wichtigsten Standortfaktoren. Dass der volkswirtschaftliche Schaden grösser wäre, wenn man nicht in eine schweizerische Airline investiere, ist eine reine Behauptung.

Wir teilen allerdings die Auffassung, dass die Rahmenbedingungen für die gesamte Wirtschaft verbessert werden müssen. Würde man im Kanton Zürich die kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) um 300 Millionen Franken entlasten, hätte man die grösste Gewähr, dass zukunftsorientierte Arbeitsplätze für die stellenlosen Mitarbeiter aus dem Swissair-Debakel geschaffen würden. Schon in der Rezession der Neunziger Jahre waren es gerade die beweglichen KMU, welche die Arbeitslosen auf dem Markt absorbierten, – und nicht die Grossunternehmen.

Dazu kommt jetzt noch das Machtspiel um die neue Crossair. Wenn man bedenkt, welche Verwaltungsratshonorare für wenig Zeit vorgesehen sind und der Verwaltungsratspräsident der neuen Crossair, Pieter Bouws, im «Sonntagsblick» sagt, dass er sein Mandat im Nebenamt ausüben will, muss man ernsthaft bezweifeln, dass die neue Crossair überhaupt richtig abheben kann. Dazu soll noch ein Chefbeamter aus der Bundesverwaltung, Peter Siegenthaler, im neuen Verwaltungsrat Einsitz nehmen. Selbst in seine eigenen ausgelagerten Betriebe wie SBB, Post und Swisscom hat der Bund keine beamteten Vertreter entsandt, und zwar mit der Begründung, es gelten hier rein betriebswirtschaftliche unternehmerische Kriterien. Andere Erfahrungen machte der Bund bekanntlich 1997, als er in die bankrotte frei-

burgische Regionalbahn noch 15 Millionen Franken nachwerfen musste, weil dort Chefbeamte im Verwaltungsrat waren.

Letztlich wird der Markt entscheiden, wie in Zukunft der Flughafen Zürich bedient wird. Falls seitens der Wirtschaft Interesse an einer schweizerischen Airline bestünde, liesse sich dies auch ohne Beteiligung des Staates realisieren. Es ist nicht Sache des Staates, Risikokapital bereitzustellen. Dies ist Aufgabe der Banken, der Wirtschaft und der Privaten.

Schliesslich noch zur viel zitierten ordnungspolitischen Sicht. Wie will künftig die Regierung begründen, wenn die Tourismusbranche Geld benötigt, der Kanton Tessin beispielsweise? Wie war es bei der Uhrenindustrie? Wer hat dort geholfen?

Aus all diesen Gründen lehnen wir den 300-Millionen-Kredit in die neue Fluggesellschaft ab. Auf der anderen Seite sind wir selbstverständlich bereit, die 100 Millionen Franken Eventualverpflichtung in den Flughafen zu leisten.

Germain Mittaz (CVP, Dietikon): Die CVP-Fraktion hat sich den Entscheid nicht leicht gemacht. Nach Abwägen aller Facetten der Vorlagen und in Anbetracht der Situation am Flughafen unterstützen wir sowohl die Beteiligung von 300 Millionen Franken als auch die Eventualverpflichtung in der Höhe von 100 Millionen Franken. Es ist uns bewusst, dass mit einem Ja ein Risiko, und zwar ein grosses Risiko eingegangen wird. Wir sind aber in dieser Situation bereit, dieses einzugehen. Wir haben die beiden Vorlagen in der WAK auch entsprechend unterstützt.

Eine gesunde finanzielle Basis mit einem 35-prozentigen Eigenkapitalanteil bei der Airline-Gesellschaft ist eine gute Ausgangslage für die spätere Wahl von Allianzpartnern. Bekanntlich liegt der Eigenkapitalanteil im Bereich der Fluggesellschaften bei durchschnittlich 25 bis 26 Prozent. Durch diese solide Finanzausstattung wird die neue Airline-Gesellschaft wirklich ein valabler Partner für in Frage kommende Interessenten sein. Denn hier werden Allianzen unumgänglich sein. Die Task Force Luftbrücke mit Peter Siegenthaler an der Spitze verdient nicht nur unser Vertrauen, sondern auch unsere Unterstützung. Die Volkswirtschaft der Grossregion Zürich ist vom Flughafen abhängig. Die beantragte Beteiligung wie die Garantie von 100 Millionen Franken dienen vor allem unserer Wirtschaft. Wer an Wirtschaft

denkt, denkt an Beschäftigung, an Arbeitnehmer und Unternehmen, denkt aber auch an Steuereinnahmen für Kantone und Gemeinden. Wenn das alles funktioniert, profitieren wir in der Regel alle.

Zugegeben, 400 Millionen Franken insgesamt sind auch für den Kanton Zürich sehr viel Geld. Und doch, relativiert entsprechen diese 400 Millionen Franken rund 10 Prozent von dem, was Wirtschaft inklusive Banken, Bund und Kantone bereit sind, hier zu investieren. Die Vorlage hat ein Gesamtpaket als Ziel, eine Investition in Form einer Beteiligung an dieser Fluggesellschaft ist eine Investition in den Wirtschaftsstandort Zürich, grossräumig gesehen. Es wäre ein Schmarotzerakt par excellence, wenn der Kanton Zürich hier nicht mitmachen, aber gleichzeitig erwarten würde, dass Bund und andere öffentliche Organisationen voll mithelfen müssten. Wir Zürcher haben hier die Pflicht, Grösse zu zeigen. Mit einem mutigen Ja helfen wir weiter, Vertrauen bei der Bevölkerung, bei der Wirtschaft und auch im Ausland zu gewinnen. Vertrauen schafft bekanntlich Vertrauen.

Die 300 Millionen Franken stellen eine Beteiligung dar, der Kanton Zürich kann diese Beteiligung zu einem späteren Zeitpunkt auch verkaufen. Ein Nein wäre für die Grossregion Zürich verheerend. Ein Nein in Zürich würde einen massiven Rückgang unseres BIP bedeuten, mit den bekannten Konsequenzen wie Abnahme der Steuereingänge, weitere Zunahme der Arbeitslosen et cetera – es wurde einiges schon gesagt. Dutzende von Kleinbetrieben, die heute als Direktlieferanten oder Unterakkordanten des Flughafenbetriebes tätig sind, würden in eine noch prekärere Lage rutschen. Eine weitere Konsequenz wäre eine wirtschaftliche Verschlechterung in vielen Betrieben des Bereichs Dienstleistungen und Privatkonsum, die heute vorwiegend ihre Umsätze mit Personal des Flughafens, beziehungsweise mit Personal der Fluggesellschaften tätigen. Schaffen wir heute das notwendige Klima, damit schweizerische Unternehmen, Privatpersonen und weitere Behörden bereit sind, mitzuhelfen.

Die alten Confederés hätten gerufen: «Un pour tous, tous pour un!» Zeigen wir heute ein bisschen von dieser Solidarität. Danke vielmals.

Felix Müller (Grüne, Winterthur): Es gibt immer wieder neue Rekorde in diesem Rat. Ich denke, noch nie wurde in so kurzer Zeit ein so grosser Betrag mit so wenig Diskussion, respektive Vordiskussion in den Ratsaal gebracht. Wir sehen daraus – und die Voten meiner Vor-

rednerinnen und Vorredner zeigen es – es geht nicht um Argumente, sondern es geht vor allem um Emotionen. Es geht um Glaube und Hoffnung, und diese beiden Worte sind auch schon einige Male gefallen.

Mein Standpunkt, den ich hier für die Grünen vertreten darf, basiert auf verschiedenen Plausibilitäten. Zum Einen – ich habe es auch schon gesagt – spricht man seit mehr als zehn Jahren davon, dass im Fluggeschäft eine Konzentration stattfinden wird. Diese Konzentration ist in vollem Gange. In Europa werden nur wenige Fluggesellschaften überleben. Das hat man verschiedentlich gesagt. Die Swissair hat versucht darin zu bestehen.

Ein zweiter Punkt. Der Zustand der Crossair ist nicht so rosig wie es immer geheissen hat. Vor dem 11. September 2001, eine Woche davor, gab es eine Bilanzpressekonferenz, in der gesagt wurde, dass die Crossair im Fluggeschäft des ersten Semesters 30 Millionen Franken Verlust eingefahren habe. Und der gleiche André Dosé, der heute als Nationalheld gehandelt wird, sagte damals, dass nur mit einem Verkauf von Flugzeugen bis Ende Jahr die Bilanz ausgeglichen sein könne; nachzulesen in der Presse des 6. Septembers 2001.

Drittens: Es wurde verschiedentlich gesagt, dass ein zu kleiner Heimmarkt bestehe, dass ein so kleiner Heimmarkt nicht ausreiche, um eine grosse Fluggesellschaft zu betreiben. Die Swissair hat versucht, – ich glaube, das war übergeordnet auch die Idee – mit dem weniger rentablen Transitverkehr diesen Heimmarkt zu kompensieren. Das «weniger rentabel» steht in kompetenten Unterlagen.

Ein weiterer Punkt: Die Krise in internationalen Fluggesellschaften wird von niemandem mehr dementiert, seit dem 11. September erst recht nicht. Die internationalen Airlines stehen weltweit in der Krise. Es ist ein Strukturwandel abzusehen, der noch weiter reichen wird als bis heute. Weiter überrascht es, dass die Kundschaft, die ja so wichtig ist, offenbar sehr schnell andere Kanäle gefunden hat. Die Swissair ist sehr schlecht ausgelastet. Ich gehe nicht davon aus, dass der wichtige Markt einfach wegfällt und die Leute, die fliegen müssen, nicht mehr fliegen.

In der Öffentlichkeit wurde bereits früher der Businessplan in groben Zügen diskutiert. Es wurde unter anderem gesagt, dass nur eine «26/26»-Lösung Bestand haben werde. Die «Null/Null»-Lösung wollte im Businessplan niemand und die «15/15»-Lösung wurde als un-

möglich, respektive als nicht sehr zukunftsweisend gar nicht erst untersucht. In der Zwischenzeit glaubt niemand mehr daran, dass die «26/26»-Lösung wirklich umgesetzt werden kann und bestehen wird. Niemand, auch nicht der Volkswirtschaftsdirektor, wagt die Zahl zu nennen, wo die minimale kritische Grösse liegt, bei der eine neue Airline überleben soll oder kann. Je mehr wir uns der «15/15»-Variante nähern, desto eher erreicht der Businessplan die nicht überlebensfähige Option. Somit ist es unsinnig, in diese Lösung überhaupt noch Geld zu investieren.

Sie sehen, aus diesen Überlegungen heraus erachten wir die Überlebenschance einer neuen Crossair als äusserst klein. Die Welt wartet zudem je länger je weniger auf das Schweizer Kreuz, weder auf Flugzeugflossen noch auf Schweizer Pässen noch sonstwo. Das internationale Fluggeschäft ist – leider vielleicht – kein Ort mehr für Nationalismen; das sage ich vor allem zu jenen, die den EU-Beitritt und die Internationalisierung der Schweiz an anderer Stelle vorantreiben.

Der Normalfall Schweiz ist eingetreten. Wir sind kein Sonderfall mehr nach den Tourismusunfällen, die wir in den letzten Jahren hatten, nach der Diskussion über die Rolle der Schweiz im Zweiten Weltkrieg, nach Zug, nach dem Swissair-Debakel, nach dem Unfall im Gotthardtunnel, vielleicht auch nach dem Fall Peter Regli und vielen mehr. Die Schweiz ist kein Sonderfall mehr. Wir sind deshalb der Meinung: Wenn schon dieses Debakel sein muss, diese Misswirtschaft, die auch falschen Nationalstolz präsentiert, Grössenwahn zeigt und die auch in der Bevölkerung vorhandenen falschen Hoffnungen ausdrückt, dann akzeptieren wir doch diese Situation! Die Schweiz steht in der Welt nicht mehr einfach so für Qualität und Perfektion; und die Nachfrage ist getrübt. Die Schweiz, damit ist auch die Wirtschaftsregion Zürich gemeint, braucht eine Rückbesinnung oder allenfalls eine Neubesinnung.

Wie können Sie davon ausgehen, dass die Schweiz, der Wirtschaftsraum Zürich nur überleben kann, wenn wir in alte Strukturen investieren? Wenn Sie ein Haus haben, das einstürzt, weil die Nutzung sich verändert hat, die Belastung immer grösser wird, dann bauen Sie auch nicht dieses Haus wieder auf, sondern Sie bauen ein neues Haus. Das sage ich vor allem zu jenen, die immer lauter darüber lamentieren, dass wir überhaupt noch einen Heimatschutz haben. Hier, in der Swissair-Frage wollen Sie genau diesen Heimatschutz betreiben. Ein neues Haus braucht es unserer Meinung nach auch für die Kommuni-

kation und die Mobilität. Wir sind bereit, über solche Konzepte zu diskutieren und Lösungen zu finden.

Wir sind der Meinung, dass es in naher Zukunft den City-Flughafen Zürich brauchen wird. Die Diskussion muss aber auch hier breiter geführt werden. Wir finden nicht, dass der Flughafenfonds für diese Begehrlichkeiten aufkommen soll, die allenfalls auch bei der «Null/Null»-Lösung – es hat uns niemand gesagt, was diese Lösung kostet – entstehen können und entstehen werden.

Nach unserer Meinung soll das konsequente Anbinden des Flughafens Zürich an den öffentlichen Verkehr vorangetrieben werden. Es geht nicht an – ich möchte hier die Aussage von Regierungsrat Ruedi Jeker nochmals hören –, dass der Mittelverteiler Glatttal zurückgestellt wird, nur weil man Geld in eine Airline steckt. Immerhin ist man davon ausgegangen, dass man nur mit der Realisierung des Mittelverteilers Glatttal die nötige Erschliessung für das Oberhauser Ried erreicht. Hier sind auch bereits Millionen für die Umsetzung dieses Planes investiert worden.

Das möchte ich aus meiner eigenen Optik hier noch anmerken: Immerhin möchte ich der Swissair danken. Sie hat über Jahrzehnte der Schweizer Bevölkerung – ich gehöre auch dazu – eine Identifikation geliefert. Aber es ist eine gleiche Identifikation, wie sie viele Banken bis vor einigen Jahren geliefert haben, und viele traditionelle Handwerksbetriebe und Ladenketten, Zeitungen und Medien, die es nicht mehr gibt et cetera. Es gibt eine Strukturveränderung, die an vielen Orten spürbar ist. Aber bei der Swissair darf sie sich nicht durchsetzen. Wir erachten es eher als Schmarotzertum, wenn man ständig die Steuern senken will, weil man davon ausgeht, dass die Firmen zu viel Steuern bezahlen müssen. Wenn es den Firmen aber schlecht geht, dann soll der Staat die Versicherung sein. Das geht nach unserer Meinung nicht. Immerhin hat die Swissair durch ihren Niedergang der deutschen Sprache ein neues Wort beschert – Sie haben es heute auch schon gehört – es heisst «grounden». Wir bedauern auch, dass es viele Arbeitslose gibt, sind aber der Meinung, dass die Schweiz, die Region Zürich innovationsfähig ist – gerade in der Krise – und dass wir eine Chance haben mit diesen Leuten im ökologischen, sozialen und ökonomischen Bereich. Aber wir wollen keine Steuergelder in eine chancenlose Airline investieren.

Ich bitte Sie um Ablehnung der ersten Vorlage.

Ratspräsident Martin Bornhauser: Nun haben alle Fraktionssprecher gesprochen. Es sind noch 30 Redner auf der Rednerliste. Ich bin wild entschlossen, dieses Traktandum noch heute vor dem Einnachten zu Ende zu bringen. Ich stelle Ihnen aber jetzt den Antrag,

in der Eintretensdebatte die Rednerliste zu schliessen.

Sie sind damit einverstanden. Die folgenden 30 Redner haben eine Redezeit von fünf Minuten.

Werner Bosshard (SVP, Rümlang): Ich hoffe sehr, dass dieser Rat heute der Skandalgeschichte des schweizerischen Luftverkehrs nicht ein weiteres Kapitel anfügt, indem er 300 Millionen Franken verpulvert. Es ist eine Schande und Grund zur Wut für jeden Steuerzahler, dass im Oktober 2001 gute 450 Millionen Franken und von November 2001 bis März 2002 eine Milliarde Franken mit zu einem Drittel besetzten Flugzeugen in die Luft geht. Es ist eine Schande, dass gemäss mir zugetragenen Informationen etwa die Hälfte der wenigen, übriggebliebenen Flugpassagiere Swissair-Angestellte sein sollen, welche fast gratis fliegen. Es ist eine Schande, dass der gesamten Luftverkehrsindustrie mit der gegenwärtigen staatlich subventionierten Tiefpreispolitik Schaden zugefügt wird. Und es ist gleich nochmals eine Schande, dass der Regierungsrat vorsieht, eventuelle Leistungen gemäss litera B der Vorlage 3904 aus dem Flughafenfonds zu finanzieren.

Zur Eventualverpflichtung von bis zu 100 Millionen Franken ist zu sagen, dass sie sich auf Grund des Flughafengesetzes vom 12. Juli 1999 rechtfertigen lässt und dass ich ihr zustimme. Grund zur Begeisterung herrscht aber überhaupt nicht. Da ist doch eine öffentliche Infrastruktur vor zwei Jahren privatisiert worden – und kaum treten erste Schwierigkeiten auf, muss der Staat helfen. Ich erwarte vom Regierungsrat, dass er sich von seiner in der Weisung geäusserten Absicht, für die Finanzierung den Flughafenfonds heranzuziehen, distanziert und erwarte dazu vom Volkswirtschaftsdirektor Rudi Jeker in seinem Schlusswort zu dieser Debatte eine Aussage.

Derselbe Paragraph 1 des Flughafengesetzes, der die Begründung für die Eventualverpflichtung liefert, fordert auch den Schutz der Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flughafenbetriebes. Die Gelegenheit war nie so günstig, nun auch hier Taten fol-

gen zu lassen, indem zum Beispiel eine strikte Nachtflugsperrre von 22 Uhr bis 7 Uhr und ein Plafond von maximal 320'000 Flugbewegungen pro Jahr eingeführt werden.

Kein einziger Paragraph irgendeines Gesetzes aber lieferte eine Grundlage dafür, gemäss litera A der Vorlage 300 Millionen Franken in ein mit hohen Risiken behaftetes Prestigeprojekt zu stecken. Zwar hat es der Bundesrat vorgemacht mit einem Gesamtaufwand von rund 2 Milliarden, – stellen Sie sich vor: 2000 Millionen Franken – davon 600 Millionen Franken an Aktienkapital an die neue Fluggesellschaft. Wieso hat eigentlich niemand die Idee gehabt, die Crossair könne eine Aktienkapitalerhöhung wie jede andere Firma durchführen und Prospekte platzieren, wo man sie zeichnen kann? Vielleicht hätten sich ja genügend Investoren gefunden. Aber das werden wir jetzt eben nie wissen, weil ja von Anfang an die fixe Idee bestand, es müsse jetzt eine Gesellschaft mit starker staatlicher Beteiligung geschaffen werden.

Wir werden geradezu genötigt, eine Riesensumme in ein mit hohen Risiken behaftetes Projekt zu stecken. Es wird uns bei Ablehnung mit Zehntausenden von Arbeitslosen und kollabierenden Sozialämtern gedroht. Ich glaube diesen Drohungen nicht. Die schweizerische Wirtschaft ist stark genug, die vom Luftverkehr nicht mehr gebrauchten Mitarbeiter anderweitig aufzunehmen. Dabei werden sicher einige Härten beim Übergang nicht zu vermeiden sein. Wir dürfen uns aber von Drohungen und Ängsten nicht dazu verleiten lassen, Geld, welches andernorts dringend gebraucht wird, in ein Prestigeobjekt Luftfahrt und in die Erhaltung nicht mehr gebrauchter Arbeitsplätze zu investieren.

Ich fordere Sie deshalb auf, mit mir und der SVP-Fraktion die mit hohen Risiken behaftete Investition von 300 Millionen Franken in ein Prestigeprojekt der Luftfahrt abzulehnen.

Franziska Troesch-Schnyder (FDP, Zollikon): Keiner und keine von uns in diesem Saal ist ein ausgewiesener Luftfahrt- beziehungsweise Airlineexperte oder -expertin. Deshalb wurde wohl auch niemand in diesem Saal angefragt, im neuen Verwaltungsrat der neuen Airline Einsitz zu nehmen. Wir sind daher alle auf die Meinung von Experten ausserhalb dieses Rates angewiesen, oder wir stützen uns, wie wir hören konnten, auf die Sonntagspresse. Wenn nun der Bundesrat, der

Regierungsrat, die Grossbanken, die grossen Wirtschaftsverbände und -unternehmen alle unisono der Meinung sind, der Wirtschaftsstandort Schweiz sei auf einen internationalen Flughafen, auf einen Hub in Zürich angewiesen – soweit herrscht glaube ich Einigkeit, auch in diesem Saal –, wenn diese gleichen Kreise sagen, für den Betrieb eines solchen Flughafens sei eine eigene nationale Airline Voraussetzung, wenn der Bund, die Mehrzahl der Kantone und 30 angesehenen, erfolgreichen Unternehmen bereit sind, auf Grund des ausgearbeiteten Businessplanes für diese Airline 2,2 Milliarden Franken zur Verfügung zu stellen, wenn auch die Experten der deutschen Bank auf Grund des Businessplanes zum Schluss kommen, die neue Airline habe absolut Chancen, sich im Markt zu behaupten, dann erübrigt sich meiner Meinung nach in diesem Saal eine Diskussion über die Notwendigkeit einer Airline, über einen Businessplan et cetera et cetera.

Es geht einzig darum: Engagieren wir uns als Standortkanton am Gemeinschaftswerk «neue nationale Airline» oder kneifen wir und gefährden damit das gesamte Unternehmen? Wir haben die Stichwahl, den Stichentscheid. Wenn wir als Standortkanton Nein sagen, gefährden wir das ganze Unternehmen. Ich frage Sie, warum sollen dann andere Kantone sich engagieren, wenn der Standortkanton selbst dies nicht will, sind wir doch der Kanton, der am meisten profitiert. Dass ein gewisses Risiko nicht ausgeschlossen werden kann, bestreitet niemand. Das ist ja bei jedem Unternehmen so. Das war auch in den Dreissigerjahren des letzten Jahrhunderts bei der Gründung der Swissair so. Nicht zuletzt dank der Risikobereitschaft der damaligen Unternehmer und des Bundes, während der grossen Krise eine Airline zu gründen und während des Krieges auch noch einen internationalen Flughafen zu planen, ist Zürich und ist die Schweiz heute ein ernst zunehmender Wirtschafts- und Finanzstandort.

Heute stehen wir vor einer ähnlichen, vielleicht etwas besseren Situation. Die Erfolgchancen sind intakt. Ergreifen wir diese Chance nicht und sagen wir Nein, unterlassen wir es, am gemeinsamen Unternehmen teilzunehmen und bringen es damit zum Scheitern, dann haben wir allein, der Kanton Zürich, die Folgen und die Verantwortung zu tragen. Wir allein sind für den Verlust von Zehntausenden von Arbeitsplätzen, von Steuerausfällen in Milliardenhöhe, für Arbeitslosigkeit und Rezession verantwortlich.

Wie und womit, so frage ich die Grünen, wollen Sie das Schienennetz, den Anschluss an das Hochgeschwindigkeitsnetz Zürich finan-

zieren, wie Gelder für Ihre ökologischen Anliegen frei kriegen? Auch Sie müssten doch langsam gemerkt haben, dass grüne, ökologische Anliegen nur bei gut gehender Wirtschaft, nur in gesunden finanzstarken Zeiten überhaupt ein Thema sind.

Und, Frage an die SVP: Wie wollen Sie bei ausbleibenden Steuereinnahmen in Milliardenhöhe Gelder für den Strassenbau frei kriegen, die Steuern um 10 Prozent senken, die Rahmenbedingungen für die Wirtschaft verbessern? Auf Bundesgelder ist dann kaum mehr zu hoffen. Spott, Hohn und auch Hass der anderen ist uns sicher, trifft der Rückgang der Wirtschaft und Arbeitsplätze doch nicht nur unseren Kanton allein, sondern hat Auswirkungen auf die ganze Schweiz. Sagen wir deshalb Ja, engagieren wir uns mit den anderen für die neue Airline.

An Arnold Suter: Ebenfalls der Presse konnte entnommen werden, dass André Dosé ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Daniel Vischer (Grüne, Zürich): Wie Sie wissen, vertrete ich in meiner Fraktion einen Minderheitsstandpunkt.

Ich vertrete persönlich und auch in meinen beruflichen Engagement die Interessen des Bodenpersonals, der alten Swissair-Gruppe, die ja neu bald zum Teil New Crossair heissen wird, und die zum anderen selbstständige Betriebe enthält, die weiter bestehen werden.

Heute hat es sich herumgesprochen: Ohne starken Home-Carrier, wie man neudeutsch sagt, gibt es keinen Hub, der diesen Namen verdient. Und ohne eine auch nur einigermaßen so zu benennende Drehscheibe gibt es ab Zürich, abgesehen vielleicht von einem Flug nach New York und einem Rentnerflug nach Bangkok, kein Langstreckennetz. Das muss Ihnen bekannt sein. Wer das Gegenteil verkündet, redet ins Leere, auch wenn in diesem Saal, meine Damen und Herren von der SVP, bei den Voten lange das Gegenteil der Fall war.

Ich sage es deutsch und deutlich: Es ist nicht der Markt, der einfach entscheidet, denn wenn nur der Markt entscheiden würde, wäre Zürich auf absehbare Zeit ein reiner Provinzflughafen. Hub gibt es nur, wenn besondere Anstrengungen unternommen werden, ein gewisses Set an Zusatzpassagieren hier herzufliegen. Nur so funktioniert eine Flugdrehscheibe und nur so gibt es eine Direktanbindung an den internationalen Flugverkehr. Das ist so, auch wenn die SVP das Gegenteil verkündet. Wenn Christoph Blocher sagt, irgendwie werde dann

der Markt das schon regeln, dann zeigt er, dass er damals keine Ahnung hatte, als er blind dem Flughafenausbau hinterher rannte, und dass er heute keine Ahnung hat, wenn er irgendetwas von einem Markt redet, den es so gar nicht gibt.

Vier Fünftel der Leute, die ich vertrete, sind nicht im Flugbetrieb selber tätig. Es gibt je einen Paradigmawechsel, weil die so genannte New Crossair eine reine Fluglinie ist. Wesentlich wird sein, dass sie mit den flugverwandten Betrieben mittelfristige Kooperationsverträge eingehen wird, denn nur so haben diese Betriebe eine Überlebenschance. Wir sprechen beispielsweise von SR Technics. Diese hatte 4000 Leute, 800 werden bereits abgebaut. Es geht also um weitere 3200 Arbeitsplätze in einem der wenigen Industriebetriebe im Kanton Zürich. Dieser Industriebetrieb hängt vom Gelingen der Lösung «26/26» oder deren näherem Umkreis ab. Wer etwas anderes erzählt, beweist, dass er nichts davon versteht, denn wenn die «26/26»-Lösung wirklich einbricht, wird es noch einen Wartungsbetrieb von 700 Personen geben. Der Rest wird auf dem internationalen und lokalen Markt keine konkurrenzfähige Überlebenschance haben. Daher kommt es für die Technik oder für das Catering eben auf dieses Gesamtkonstrukt an. Voraussetzung ist aber, dass man bei der neuen Gesellschaft durchsetzt, dass sie tatsächlich diese Kooperationsverträge eingeht.

Eine weitere Voraussetzung war, dass diesen Betrieben eine kurzfristige Finanzspritze zukam. Ich gehöre nicht zu den Berufsoptimisten. Ich mache nicht den gleichen Fehler wie viele vor vier, fünf Jahren und behaupte, nur so könne die Zürcher Wirtschaft überleben. Hören wir auf mit diesen Leerformeln! Es gibt keine Kausalitäten, – das sollten alle gemerkt haben, die die Wirklichkeit beobachten.

Aber etwas steht fest: Wenn der Kanton Zürich heute Nein sagt, dann wird der Bund aussteigen. Dann gibt es ein zweites Grounding der neuen Gesellschaft und aller flugverwandten Betriebe. Dann steht Zürich still, ob Sie das wollen oder nicht. Das müssen Sie heute entscheiden! Es wird von Hans-Jacob Heitz keine andere Lösung geben. Auch über die SVP kommt keine irgendwie noch funktionierende Technik, weil die Ems Chemie ja keinen Überbrückungskredit leisten wird. Nein, dann gehen in einem gewissen Sinn die Lichter aus. Da kann man wählen. Es gibt vielleicht gute Gründe, dies heiss zu finden, aber diejenigen, die heute abstimmen müssen, sollten wissen, worüber sie abstimmen – genau darüber stimmen wir ab.

Ich sage es offen: Es ist ein schwieriger Weg, dieses neue Projekt zu verwirklichen. Und man muss den Leuten nicht Sand in die Augen streuen. Es hängt auch von einem neuen Allianzpartner ab, der wesentlich mitbestimmen wird, wie viele Langstreckenflüge es ab Zürich tatsächlich geben wird. Aber wir haben schon grössere Wagnisse als dieses finanziert. Eine Konnexität zwischen Arbeitsplätzen ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Georg Schellenberg (SVP, Zell): Es gibt für mich einige wesentliche Gründe, um dieser Vorlage zuzustimmen.

Im Vorfeld der Abstimmung zur fünften Ausbaustufe und der Privatisierungsvorlage des Flughafens Zürich bin ich zusammen mit anderen Kollegen und Kolleginnen dieses Saales durch den Kanton gereist. Wir haben verkündet, wie wichtig es sei, in Zürich einen Hub zu haben, der uns interkontinentale Verbindungen gewährleistet und wie wichtig es sei, eine nationale Fluggesellschaft zu haben, die für die notwendigen Frequenzen sorgt.

An dieser Tatsache hat sich für mich bis heute nichts geändert. Nach wie vor ist der Raum Zürich und damit die ganze Schweiz auf einen Flughafen, der direkte Verbindungen zu den wichtigen Wirtschaftszentren der Welt anbietet, angewiesen. Darum ist es wichtig, dass eine neue schweizerische Gesellschaft dieses Angebot weiterhin gewährleistet. Es ist eine Illusion zu glauben, dass andere Fluggesellschaften interkontinentalen Flugverkehr betreiben werden. Auf der ganzen Welt gibt es keinen Hub, der von mehreren Gesellschaften betrieben wird.

Der Flugverkehr bewegt sich nicht in der freien Wirtschaft. Nach wie vor braucht es Konzessionen wie bei der Eisenbahn und den Busbetrieben und diese kann, gemäss bilateralen Luftverkehrsabkommen, an Fluggesellschaften, die im Besitz und unter der Kontrolle von Staatsangehörigen des betreffenden Landes sind, erteilt werden. Auch die Landrechte stehen nicht frei zur Verfügung. Das ist kein freier Markt, auch in Zukunft nicht. Damit unsere Wirtschaft – und das als Binnenland – gut funktioniert, ist der Luftverkehr gleich zu behandeln wie der öffentliche Verkehr. Beim öffentlichen Verkehr hat noch niemand darauf hingewiesen, dass Milliarden an Subventionen gewährt werden, wenn wir grosse Kredite gesprochen haben. Daraus ergibt sich, dass der Staat verpflichtet ist, sich darum zu kümmern, wie

künftig für unsere Volkswirtschaft notwendige Transportleistungen erbracht werden. Der Luftverkehr ist ein zentraler Motor für eine gute Wirtschaft.

Der Kanton Zürich beteiligt sich an der neuen Fluggesellschaft mit Risikokapital. Wenn das Vorhaben gelingt, kommt das Geld zurück. Andernfalls ist es verloren. Uns allen ist bewusst, dass Geschäften immer mit Risiken verbunden ist. Ohne das In-Kauf-Nehmen von einigermassen abschätzbaren Risiken gibt es keinen Fortbestand einer starken Wirtschaft. Ich habe Vertrauen in die verantwortlichen Personen. Es wird ihnen gelingen, ein Produkt zu schaffen, sodass wir im Kanton in einigen Jahren die Aktien für mehr als 300 Millionen Franken werden verkaufen können.

Ohne Risiko der Wirtschaft und manchmal auch des Staates gibt es keinen Wohlstand in unserem Land und die Staatskassen bleiben leer für alle Empfänger staatlicher Leistungen.

Ruedi Noser (FDP, Hombrechtikon): Wer heute dieser Vorlage zustimmt, setzt sich dafür ein, dass dieses unrühmliche Theater um die Swissair-Krise endlich zu bewältigen ist, und zwar in einer Art und Weise, wie es der Schweiz ansteht.

Der Kanton Zürich engagiert sich mit 300 Millionen Franken beim Aufbau einer neuen Airline und löst dank dem weitere direkte Investitionen von über 3,5 Milliarden Franken aus – dies in unserem Kanton. Dieses Geld kommt der Flughafenregion und dem Kanton Zürich zugute. Auch löst dieses Engagement viele Nachfolgeinvestitionen aus. So kann die fünfte Ausbaustufe beendet werden. Die Wirtschaft kann ihre Arbeitsplätze, die vom Ausland abhängig sind, in der Region behalten, womit auch die Basis für ein zukünftiges Wirtschaftswachstum in dieser Region gelegt wird, von dem die ganze Bevölkerung profitieren kann.

Dank unserem Ja wird es sogar vielen KMU möglich sein, trotz Swissair-Krise eine neue Basis zu finden um zu überleben. Man sollte also heute nicht dieses Engagement gegenüber den KMU ausspielen. Wir KMU sind nämlich ein Teil dieser Wirtschaft.

Bitte kritisieren Sie doch diesen Businessplan nicht allzu stark, liebe SVP. Ein Businessplan ist nun in Gottes Namen keine Buchhaltung und die «Sonntagszeitung» keine Quelle für verantwortungsvolle Ent-

scheidungsfindung. Es liegt in der Natur der Sache, dass ein Businessplan immer auf Annahmen basiert.

Vielmehr sollte sich die SVP Rechenschaft ablegen, was für ein Signal sie heute mit ihrem Nein setzt in diesem Kanton. Heute ist es schlicht und einfach zu spät, um aus ordnungspolitischen und fundamentalistischen Überlegungen diesen Kredit abzulehnen. Wenn die Politik wieder an Bedeutung gewinnen will, muss sie schnell handlungsfähig sein. Schnell handlungsfähig sein heisst aber, sich auf das Wesentliche zu konzentrieren und bereit zu sein, ein gewisses Risiko einzugehen. Verantwortung müsste übernommen werden, das ist das Thema heute in diesem Rat.

Die Bevölkerung und die Wirtschaft sind auf ein leistungsfähiges Luftsystem angewiesen. Jede Weiterentwicklung der Zivilisation wird zu mehr Mobilität führen. Auch nach diesem schwarzen September gibt es eine Zukunft auf der Welt und im Kanton Zürich. Und wenn diese Überkapazitäten im Luftverkehr bereinigt sind, werden die Passagierzahlen wieder wachsen. Das Zusammenwachsen der Welt wird weitergehen. Es gibt viele Faktoren, die auch dazu führen könnten, dass von Zürich aus erfolgreich eine neue Airline betrieben werden kann. Es ist aber auch richtig, dass sich der Kanton mit der Beteiligung an den Kosten für die Gründung der neuen Airline einem Risiko aussetzt, das Kapital zu verlieren. Die einzige Alternative zu diesem Risiko wäre aber, nichts zu tun und die Kosten zu tragen, die aus dem Nichtstun entstehen. Diese Kosten wären allerdings mindestens gleich gross oder grösser als die, über die wir heute beschliessen.

Denken Sie daran, wir sind nicht gewählt worden, um nichts zu tun! Und von den beiden Alternativen sollte man diejenige wählen, die eine Chance für die Zukunft beinhaltet. Natürlich, es braucht Mut, in die Zukunft zu investieren, aber wie sagt der Volksmund doch so schön: «Den Mutigen gehört die Welt»!

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich): Es ist im Verlaufe der Flughafen- und Luftfahrtdiskussion immer wieder mal der Gedanke aufgekommen, Daniel Vischer sei der einzig kluge Kopf in der Grünen Fraktion. Das ist natürlich falsch. Die Grüne Fraktion besteht ausschliesslich aus klugen Köpfen, denn die Grünen wissen so wie alle anderen Leute hier in diesem Rat ganz genau, dass es einen Zusammenhang gibt zwischen den 300 Millionen Franken für den Home-Carrier und

den 100 Millionen Franken für die Nebenbetriebe. Und weil sie das wissen, bekämpfen sie die 300 Millionen Franken; dann sind nämlich die 100 Millionen Franken in den Sand gesetzt.

Wir alle haben die letzten Monate und Jahre mitverfolgt, welche Politik die Grünen vertreten haben. Die Grünen führen seit Jahren einen Vernichtungsfeldzug gegen die schweizerische Luftfahrt, einen Vernichtungsfeldzug gegen die Swissair, gegen den Flughafen. Wenn sie heute behaupten, man müsse für die Swissair, für die Luftfahrt ein neues Haus bauen, – wir haben das von Felix Müller gehört – dann ist das Zynismus, denn wenn ein neues Haus gebaut würde, dann wären sie die Ersten, die Einsprache dagegen erheben würden. Ich wundere mich deshalb ein bisschen, weshalb die Mehrheit der SVP diesem Vernichtungsfeldzug der Grünen hinterherläuft. (*Heiterkeit.*)

Meine Damen und Herren von der SVP, Sie haben sehr viele Ratsmitglieder aus dem Zürcher Unterland. Wie sollen diese Ratsmitglieder, die ja von den Swissair- und Flughafenangestellten gewählt worden sind, wieder vor ihre Wähler treten können? Oder was soll zum Beispiel Hans Peter Frei, Steuersekretär von Embrach, seinem Gemeinderat sagen, wenn es zum Crash kommt und er beantragen muss, den Steuerfuss zu erhöhen? Oder was soll Johann Jucker in Neerach seiner Gemeinde sagen, wenn Neerach, die Gemeinde mit dem tiefsten Steuerfuss im Kanton Zürich die Steuern anheben muss, weil die Leute, die entlassen werden, der Fürsorge anheimfallen? Oder Bruno Grossmann in Wallisellen. Er sitzt im Gemeinderat von Wallisellen und müsste dort einen Antrag auf Steuererhöhung stellen. Meine Damen und Herren der Mehrheit von der SVP, bitte lassen Sie doch Ihre Leute nicht im Regen stehen, ermöglichen Sie ihnen wenigstens Ja zu sagen zu dieser Vorlage!

Zum Schluss noch ein Wort zu den Bedingungen, die da gestellt worden sind – Felix Müller hat sie angekündigt. Er hat gesagt, man müsse jetzt die Bedingung stellen, dass das Nachtflugverbot, die Lärmschutzmassnahmen et cetera eingehalten werden. Es ist falsch, hier an diesem Ort diese Bedingungen zu stellen. Es ist nämlich der Flughafen, also die Unique, Konzessionsinhaberin und die Unique wird ein Betriebsreglement beantragen. Wenn man irgend etwas erreichen will, dann muss man das dann tun, wenn wir wieder über die Unique diskutieren. Jetzt diskutieren wir aber nicht über die Unique, sondern über einen neuen Home-Carrier und die Nebenbetriebe am Flughafen, und

vor allem diskutieren wir jetzt über den volkswirtschaftlichen Crash, der uns dank den Grünen droht.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Blauäugigkeit und Glaube an Wunder prägen seit dem Swissair-Debakel die Haltung in der Wirtschaft und insbesondere auch in der Politik. Die Freisinnige Partei hat von drei Businessplänen den risikoreichsten und ambitionsesten als einzig möglichen, durchführbaren stipuliert und vorgeschlagen. Es gebe keinen Weg an dieser Lösung vorbei.

Dieser Businessplan sieht 75 Prozent Auslastung auf allen dafür vorgesehenen Flügen vor. Die Swissair hatte diese 70 Prozent schon vor dem 11. September 2001 nicht. In der Zwischenzeit hat sie mehr als 30 bis 40 Prozent zusätzlich verloren. Sie fliegt heute wahrscheinlich mit um die 30 Prozent Auslastung. Vor einer Woche kehrte ein Jumbo von Miami nach Kloten zurück mit 30 Personen. 300 Personen hätten dort drin Platz. Es ist eine Fehlkonstruktion, die hier angeboten wird. Eine Milliarde Franken Staatsgelder werden in einen bankrotten Betrieb investiert, ohne Sicherheiten für die Zukunft – eine Staatsintervention, die schlimmer ist als jede zuvor getätigte.

Alcazar wurde von der Politik verhindert, wurde in Bern abgeschossen. Dadurch wurde der Amoklauf von Philippe Bruggisser und dem alten Swissair-Verwaltungsrat überhaupt ermöglicht. Niemand ist heute bereit, die «26/26/82»-Lösung als sicher und vernünftig realisierbar zu bezeichnen. Die Crossair fürchtet sich zu Recht vor dieser Lösung und dies aus ausgewiesenem Fachwissen und Sachverstand.

Mir kommt die Wut hoch, wenn ich daran denke, wie in den Neunziger Jahren die Banken mit den KMU umgesprungen sind, wie diesen die Kredite gekürzt wurden, wie diesen die Gelder aus den Liegenschaften abgezogen wurden. Keinem wurde geholfen – von Staatshilfe keine Rede. Das war zumindest auch richtig so. Aber viele wurden um ihre Existenz gebracht. Mir kommt nochmals die Wut hoch, wenn ich daran denke, dass der Bund heute für die November- und Dezemberlöhne der Swissair-Arbeitslosen die Aufstockung der Arbeitslosengelder auf 100 Prozent beschlossen hat. Bei keinem der KMU-Betriebe, die in den Neunziger Jahren bankrott gegangen sind, hat man den Leuten dies zugestanden.

Die Unique ist im Besitz des Kantons Zürich. 49 Prozent, das ist eine Verantwortung, die klar und eindeutig das Tragen dieser Verantwor-

tung verlangt. Ein vernünftiges Konzept der Regierung hätte vorgesehen, den Flughafen bezüglich Infrastruktur zu stärken und hier die nötigen Mittel zu investieren. Atraxis ist bereits ins Ausland verkauft worden. Zürich muss in Zukunft Ross Perrot fragen, ob er die Schwergewichte noch in Kloten setzen will oder ob er die Firma eventuell nach Dallas verlegen will. Wir haben sicher nicht mehr selber darüber zu bestimmen.

Der Zürcher Regierungsrat hätte gut daran getan, statt einer Bürgschaft die Bereitstellung von Risikokapital für den Flughafen, für die Unique bereitzustellen, und dies eventuell in einer Höhe von mehr als diesen 100 Millionen Franken. Ich kann die FDP nicht verstehen, dass sie nun stur und uneinsichtig die bisherige Politik der Verfilzung und Verflechtung zwischen Staat und Wirtschaft weiter verfolgt. Welche Verantwortung hat denn die neue Führung überhaupt noch wahrzunehmen bei 40 Prozent Staatsbeteiligung? Man wird sich wohl in Zukunft wieder grössenwahnsinnig verhalten müssen – getrieben und mit subsidiärer finanzieller Rückendeckung des Staates.

Ich bitte Sie, diese 300 Millionen Franken an die Airline abzulehnen und die Bürgschaft von 100 Millionen Franken zu genehmigen, obwohl ich hier eine gescheitere, flexiblere und zielgerichtete Lösung zur Finanzierung der Sicherstellung des Flughafens gesehen hätte.

Richard Hirt (CVP, Fällanden): Ich möchte diesen Betrag, über den wir heute sprechen, auch etwas in einen Zusammenhang stellen. Wir haben «locker vom Hocker» für einen anderen Verkehrsträger, die Autobahnen nämlich, als Motion überwiesen: eine Milliarde für die Oberlandautobahn und etwa 4 Milliarden Franken für einen Seetunnel – nur damit man etwa die Grössenordnung dieser Beträge sieht. Eine schweizerische Airline dagegen ist eine Nabelschnur für unseren Wohlstand und die Wirtschaft unseres Landes und unseres Kantons. Dies gilt sowohl für Dienstleistungsfirmen, die Industrie, die KMU wie nicht zuletzt auch für den Tourismus. Diese Tatsache ist für fast jedermann offensichtlich und einleuchtend und lässt sich auch belegen.

In einer einmaligen und historischen Aktion haben Wirtschaft, Bund, Kantone und Gemeinden zu einer solidarischen Aktion zusammengefunden, um dem Phönix Flügel zu verleihen. Es zeugt nicht gerade von einer Solidarität für die Schweiz, sondern von Besserwisserei,

wenn der neuen Swissair von vornherein der Crash herbeigewünscht wird. Dann hätten wir die «Blochair», um die herum dann 50'000 Arbeitslose stehen würden. Man könnte ja diesen Menschen sagen «es ist alles nur halb so schlimm, wir werden dafür die Steuern um 5 Prozent reduzieren.»

Die Schweiz, die Kantone und viele Schweizerinnen und Schweizer schauen heute auf den Kanton Zürich. Die Abstimmung hier drin wird nationalen Charakter haben, und der wirtschaftlich starke Kanton Zürich wird ein Zeichen setzen für die Schweiz, für deren Zukunft und Fortschrittsglauben. Der Bund, die Kantone und die Städte Zürich und Kloten sowie die Wirtschaft sind bereit, sich an einer Kapitalerhöhung der neuen Swissair zu beteiligen. Hier in diesem Saal geben wir das entsprechende Zeichen und wahrscheinlich den Ausschlag für diese Lösung in einer historisch einmaligen Situation.

Wenn ich die Worte des grossen Vorsitzenden und der Freunde der SVP und der Grünen höre, kommt mir immer das von Martin Luther übersetzte Paulus-Wort in den Sinn: «Aus einem traurigen Arsch kommt nie ein lustiger Furz.» (*Heiterkeit.*)

Ich bitte alle hier eindringlich, vor allem jene, die auch das Schweizer Kreuz und die aufgehende Sonne noch in ihrer Unterwäsche eingestickt haben, sich den Anträgen von Georg Schellenberg anzuschliessen, sich über die Worte des grossen Vorsitzenden hinwegzusetzen und Ja zu sagen zu einer Solidarität mit den Mitarbeitenden in den Flugbetrieben, Ja zur Solidarität mit der Region, Ja zur Solidarität mit dem Kanton und der Schweiz und Ja zum beantragten Kredit.

Werner Scherrer (EVP, Uster): Gestatten Sie mir noch, bei aller Einsicht über die Notwendigkeit der Beteiligung an einer neuen schweizerischen Fluggesellschaft, die Frage: Wie wollen wir das bezahlen? Wie aus der Weisung des Regierungsrates zu entnehmen ist, sollen die erworbenen Aktien dem Verwaltungsvermögen zugewiesen werden, weil es sich dabei nicht um eine blosse Kapitalanlage handle, sondern weil es um die Erfüllung einer öffentlichen Aufgabe gehe. Ich teile diese Ansicht nicht, will aber wegen meiner anders lautenden Ansicht die Vorlage nicht gefährden.

Worum es mir aber geht, ist die Feststellung, dass Anlagen im Verwaltungsvermögen einer generellen Abschreibung unterliegen. Regelmässig sind dies 10 Prozent des Restvermögens oder zirka 30 Millionen

Franken jährlich in den nächsten Jahren. Und eben, daher die Frage: Woher nehmen wir den Betrag von einem Steuerprozent, den die Investition von 300 Millionen Franken nach sich zieht? Ich erinnere daran, dass durch die Abschaffung der Erbschafts- und Schenkungssteuer dem Staatseinkommen in etwa dieser Betrag, über den wir hier debattieren, verloren geht. Dies können wir nun leider nur noch beklagen.

Ich erinnere aber noch an einen weiteren Schritt, durch welchen zusätzliche Steuergelder vermacht werden sollen, nämlich die Streichung des 13-Prozenter der Progressionsstufe. Es profitieren bei dieser vorgesehenen Steuerentlastung gerade jene Kreise, die auch den Erhalt des Zürcher Hub und eine stabile Fluggesellschaft fordern. Von dieser Seite erwarten wir nun eine entsprechende Reaktion. Wir haben es noch in der Hand. Bei der Beratung des Steuergesetzes können wir nochmals auf den 13-Prozenter zurückkommen, um finanziell die Folgen des heutigen Entscheides aufzufangen.

Andererseits müsste die Frage beantwortet werden, wie die erforderlichen Mittel aufgebracht werden sollen, ohne unser Eigenkapital erheblich schwächen zu wollen. Wir können hier auch noch über eine Steuerfusserhöhung reden.

Ich bin mir bewusst, dass ich mit meinem Votum auch Argumente für die Gegner dieser Vorlage liefere. Trotzdem will ich aber den Hinweis gemacht haben, dass wir nochmals auf die Folgen dieses Entscheides zurückkommen wollen. Die Fragen sind zu klären, ändern aber nichts an der Haltung, dass wir die Vorlage 3904 unterstützen wollen.

Bruno Grossmann (SVP, Wallisellen): Mit der Beteiligung des Staates von 300 Millionen Franken will der Regierungsrat den Hub Zürich erhalten und sichern. Ich erinnere mich noch gut an das Gejammer der Linken und anderen und an deren Verteufelung der Hub-Strategie. Mit allen Mitteln bekämpfte man die Entwicklung des Flughafens. Bewegungen von heute zirka 320'000 sollten auf 250'000 oder lieber noch weiter nach unten reduziert werden. Von den prognostizierten 420'000 Bewegungen wollte man gar nichts wissen. Nach dem Grounding vom 2. Oktober 2001 ist das nun alles anders geworden. Man hat vergessen, sehr schnell hat man vergessen. Flexibilität ist gefragt. Was man bis anhin hartnäckig vertreten und bekämpft hat, hat

heute keine Bedeutung mehr oder man verschiebt es auf später. Heute will man sicherstellen, dass möglichst wenig Arbeitsstellen abgebaut werden, was Anerkennung verdient. Vor wenigen Wochen noch haben die genannten Kreise die Arbeitsplatzargumente der Hub-Befürworter als Angstmacherei betitelt.

Heute, nach den ersten erfolgten Kündigungen in grösserem Ausmass, ruft man von links bis rechts nach dem Staat. Er soll die Fehler der Privatwirtschaft korrigieren. Der Staat soll es nun richten. Nach der Bundesverfassung ist die Zivilluftfahrt Bundessache. Der Aufbau einer neuen schweizerischen Airline ist beschlossen. Unter welchem Titel ist die Beteiligung der Kantone mit der Bundesverfassung vereinbar? Der Kanton Zürich hat in den letzten fünfzig Jahren Mittel in Milliardenhöhe in den Flughafen, in die Infrastruktur gesteckt. Nun soll er auch noch eine neue Fluggesellschaft mit finanzieren und den volkswirtschaftlichen Schaden minimieren. Ob damit dieses Ziel erreicht wird, ist äusserst fraglich.

Die Standortgunst der Schweiz und Zürichs hängt nicht nur von einer schweizerischen Fluggesellschaft ab. Es ist die vordringliche Aufgabe des Kantons, den Flughafen Zürich zu fördern und die betriebsnotwendigen Systeme zu erhalten. Die Eventualverpflichtung von 100 Millionen Franken zu Gunsten des Flughafens machen damit Sinn und werden auch von uns unterstützt.

Es wäre die Aufgabe der Privatwirtschaft, eine neue Airline zu finanzieren und zu betreiben. Der Bund hat mit seinem überhasteten Verhalten eine solche Lösung vorweggenommen. Die Konsequenzen für den Kanton Zürich werden sich in Kürze zeigen. Andere Infrastrukturprojekte werden auf die lange Bank geschoben. Die anderen Kantone werden die Mittel des Bundes als Subventionen an den Kanton Zürich bezeichnen. Die Erwartungshaltung in ähnlichen Fällen wird präjudiziert. Die volkswirtschaftlichen Schäden werden nur in geringem Ausmass verhindert werden können. Der Ruf nach Steuererhöhungen wird lauter – und damit werden die Rahmenbedingungen für die Wirtschaft schlechter. Dem ordnungspolitischen Sündenfall sind nicht noch mehr Mittel zuzuführen, zumal die notwendigen Gelder für die neue Airline mittlerweile bereitgestellt sind. Überlassen wir es der neuen Airline, sich im Markt zu behaupten! Sie wird dann die Chance haben, zu wachsen und damit auch wieder Arbeitsplätze zu schaffen. Die so geschaffenen Arbeitsplätze sind wesentlich sicherer als die mit

Staatskrücken erhaltenen. Lehnen Sie den Kredit von 300 Millionen Franken ab!

Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt): Gott, gib mir die Gelassenheit, Dinge hinzunehmen, die ich nicht ändern kann. Gib mir den Mut, Dinge zu ändern, die ich ändern kann, und gib mir die Weisheit, das eine vom anderen zu unterscheiden! Wir können nicht ändern, was andernorts im Verlaufe einer griechischen Tragödie ohne Zustimmung unseres Rates oder Beteiligung unserer Regierung ausgeheckt wurde. Ich kann auch nicht ändern, dass heute Morgen vieles gesagt wurde, was nicht zum Thema gehört, über das wir zu befinden haben. Wir alle müssen leider aber anerkennen, dass weder die Regierung noch dieser Rat wirklich frei sind in ihrer Entscheidung. Man kann den ordnungspolitischen Sündenfall bemühen, es wäre ja beileibe nicht zum ersten Mal, aber das hat die liebe Sünde nun mal so an sich. Lukas Briner hat Ihnen schlüssig dargelegt, weshalb die reine Lehre hier nicht zur Anwendung kommen kann. Die Kernfrage, die sich stellt, ist, ob wir es verantworten können, hier nicht mitzutun. Es ist ganz klar, wir können es nicht verantworten, wir müssen Ja sagen, denn zu viel hängt am Zürcher Ja; nicht primär für die neue Gesellschaft, ganz gewiss nicht, sondern für den Standort Zürich, für die Arbeitsplätze im, am und um den Flughafen – direkt 35'000, indirekt gegen 100'000.

Gewiss, das Unbehagen und die Ungewissheit seit dem 2. Oktober 2001 sind gross und werden es noch lange bleiben, umso mehr, als Aussagen zur Schweizer Luftfahrtkrise auch von echten Fachleuten eine Verfallszeit haben, die kürzer ist als diejenige von Frischgemüse. Aus ursprünglich 350 Millionen Franken Kapitalaufstockung durch die zwei Grossbanken wurden 2,65 Milliarden Franken durch Wirtschaft, Bund und Kanton. Aus der ursprünglichen Übernahme von 70 Prozent des Lang- und Mittelstreckennetzes der alten Swissair per 28. Oktober 2001 wurde ein Ziel 26/26 auf den Sommerflugplan 2002. Aus der Integration der alten Swissair in eine neue Crossair wurde auf der Managementebene ein Take-over und so weiter und so weiter.

Einige Dinge sind aber sehr sicher. Per Ende Oktober haben mehr als 4000 Menschen ihre Kündigung bekommen und ihr Gehalt während der Kündigungsfrist kann nur bis Ende Jahr garantiert werden. Und 352 Frühpensionierte im Alter von 61 Jahren und mehr haben im Ok-

tober 2001 zum letzten Mal Zahlungen von der Swissair erhalten. Die Gefahr, dass diese Menschen durch alle Maschen fallen, ist leider grösser als die Wahrscheinlichkeit, dass rechtzeitig irgendwoher eine Lösung gefunden werden kann, damit das in der Swissair vorhandene Geld dafür fliessen kann. Sicher ist, dass mit den 4 Milliarden von Bund, Kantonen und Wirtschaft nicht die alte Swissair gerettet wird, sondern es wird in eine nach elf Jahren unter den Fittichen der SAirGroup, welche die Langstreckenverbindungen und das Kapital sicherstellte, wieder unabhängige Crossair investiert. Sicher ist auch, dass die Risiken, welche Kapitalgeber und Führer der neuen Fluggesellschaft eingehen, riesig sind. Würde dieser Versuch nicht unternommen, wären – so sicher wie das Amen in der Kirche – Knall auf Fall 35'000 Leute in Zürich erwerbslos und müssten unmittelbar den Gang zum Arbeitsamt antreten. Pikanterweise würde damit die fehlgeschlagene Hunter-Strategie nicht nur parziell, sondern total auf dem Buckel der am meisten von Lärm geplagten Unterländerinnen und Unterländern sozialisiert, und genau dies muss verhindert werden.

Es kann sein, dass im schlimmsten Fall – wenn nämlich der neue Allianzpartner der New Crossair das so bestimmt und damit etwas wahr wird, was andernorts schon gedacht und gehofft und herbei manipuliert wird – die Variante «Null/Null» im Frühjahr 2002 Realität wird. Dann hätten wir für Zürich wenigstens die Arbeitslosenfälle so etappiert, dass sie zum Wohle der Mitarbeitenden und der Zürcher Wirtschaft und der öffentlichen Finanzen abgefedert und verkraftet werden kann. Auch das gehört zur gesamtwirtschaftlichen Verantwortung, die wir alle in diesem Rat zu tragen haben.

Noch ein Wort zur unmittelbaren Aktualität. Ich gratuliere der Zürcher Regierung für ihre Weisheit, auf jeglichen Lokalpatriotismus bei der Bestimmung des Verwaltungsrates der neuen Airline zu verzichten. Was zählt, sind Kompetenz, Branchenerfahrung und Persönlichkeit. Nachdem es der Crossair-Verwaltungsrat verpasst hat, eine im Hinblick auf die zu bewältigende Integrationsaufgabe zweier Kulturen, bei der erst noch der Frosch den Ochsen schluckt und sich dabei hoffentlich nicht verschluckt, das nötige Fingerspitzengefühl an den Tag zu legen, ist es umso wichtiger, dass der neue Verwaltungsrat, und insbesondere dessen Präsident über beiden Kulturen steht. Die selbe Grösse und Einsicht, wie sie die Zürcher Regierung zeigt, wünsche ich auch dem weltoffenen (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden): Eines erstaunt mich schon. Da können wir seit Wochen in den Zeitungen lesen, dass der Kanton Zürich der neuen schweizerischen Airline 300 Millionen Franken zusichern wird, bevor wir hier in diesem Saal darüber befinden und bevor das Volk dazu Stellung genommen hat. Für mich ist das eine eigenartige Reihenfolge und eine Zusage auf wackeligen Beinen.

Eigentlich hätten die Grünen allen Grund, sich gegenseitig auf die Schultern zu klopfen und sich in Sachen Fluggeschäft zurückzuziehen, denn sie waren die einzige Partei, die während Jahren konsequent eine Flugverkehrspolitik gemacht haben, die nicht nur auf ökonomische, sondern auch auf ökologische Interessen eingeht. Diese Konsequenz gehen wir jetzt eben weiter. Hätten die Luftverkehrsverantwortlichen, die Politikerinnen und Politiker und das Volk auf uns gehört, wäre es nicht zum Swissair-Debakel gekommen und die riesigen Investitionen und auch die Ängste wegen der verlorenen Lebensqualität der Anwohnerinnen und Anwohner wären nicht nötig gewesen. Nun ist es leider zu spät. Das ganze Kartenhaus Swissair ist zusammengebrochen. Der gross aufgeblasene Unique-Luftballon ist geplatzt. Übrig bleiben Tausende von arbeitslosen verzweifelte Menschen, die auf der Strasse stehen.

Wie können wir jetzt aus dieser Misere herausfinden? Entweder wir bauen so schnell als möglich wieder eine Airline auf mit möglichst vielen Mittel- und Langstreckenflügen, die wir zwar dann nicht gebrauchen, und retten damit kurzfristig – ich betone kurzfristig – Arbeitsplätze. Im Wissen, dass es in Zukunft nur noch wenige Airlines braucht und Distanzen wie zum Beispiel Zürich–Paris dank den Bahnschnellstrecken immer kürzer werden; im Wissen auch, dass der Erfolg eines Gebietes wahrlich nicht nur von seinen Flugverbindungen abhängt. Da gibt es viele Beispiele dazu. Oder wir setzen auf einen bescheidenen, unserem kleinen Land angepassten Flughafen ohne Hub. Wir setzen unsere Kraft und unser Geld für langfristig gesicherte Arbeitsplätze ein, zum Beispiel im Bereich des Bahnverkehrs. Wir bieten kurze Weiterbildungen und Umschulungen für die entlassenen Swissair-Angestellten an und tun alles, damit sie wieder Zukunftsperspektiven haben. Ich setze klar auf die zweite Variante.

Ich bin nicht der Meinung, dass es Sache der öffentlichen Hand und der Steuergelder ist, einem Unternehmen unter die Arme zu greifen, welches sich durch Missmanagement, Grössenwahn und Eigennutz seiner Verwaltungsräte in den Ruin getrieben hat. Schliesslich waren

wir damals bei der Krise der Uhrenindustrie auch nicht so spendierfreudig und ich verstehe die Kantone Solothurn und Jura, wenn sie nun bei der Airline-Sanierung nicht dabei sein wollen. Die Grünen wollen nicht an einem Flughafen und einer Strategie festhalten, die wieder auf Wachstum basiert und innert kurzer Zeit zum Scheitern verurteilt ist.

Lieber Hartmuth Attenhofer, für mich sind Ereignisse wie das Swissair-Debakel, aber auch die Katastrophen in New York und Zug und im Gotthard eben auch Zeichen – Zeichen von oben oder von wo auch immer, die uns zum Nachdenken animieren sollten, die uns dazu bringen sollten, unsere Lebensweise, unsere gesellschaftlichen Modelle kritisch unter die Lupe zu nehmen. Und wenn das Swissair-Debakel dazu führen würde, dass wir erstens in Sachen Mobilität wieder etwas vernünftiger und zurückhaltender würden, zweitens auf mehr Qualität statt Wachstum bauten und drittens der Ökologie wieder mehr Gewicht zumessen würden, hätte sich das Ganze sogar ein bisschen gelohnt.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Am 26. März 1931 wurde die Swissair, Schweizerische Luftverkehr AG, mit Unterstützung des Bundes ins Leben gerufen. Sie entwickelte sich im Laufe der Zeit zu einem Prunkstück der Schweizer Wirtschaft und der internationalen Zivilluftfahrt. Am 2. Oktober 2001, also gut siebzigjährig, ist die stolze Swissair mit einem Grounding, wegen einer schwerwiegenden Unterlassungssünde der Grossbanken UBS und CS-Group am Unique Zurich Airport gestorben; mit ihr – und das ist weit schlimmer – das traditionelle Bild der Schweiz als Garantin von Zuverlässigkeit, Sicherheit und qualitativ führender Dienstleistungen. Das Vertrauen, die Glaubwürdigkeit wurde von Top-Shots des FDP-Filzes verspielt. Nach dem Votum von Lukas Briner ist mir klar geworden, die FDP befindet sich auf einem sinkenden Fährschiff in einer Bananenrepublik, denn so leichtfertig wirft sie ordnungspolitische Grundsätze über Bord.

Ich gebe Ihnen nun meine Interessensbindungen bekannt. Mit dem Modell «26/26» bin ich immer noch Mitarbeiter der SR Technics und hoffe natürlich, es auch weiterhin zu bleiben. Zusätzlich bin ich immer noch Kleinaktionär der Swissair, einer von zirka 60'000 Aktieninhabern der bisherigen nationalen Airline. Diese Zahl zeigt, wie zahlreich, wie breit die Swissair in der Bevölkerung im In- und Aus-

land abgestützt war. Nur, bedenken Sie eines: Die neue schweizerische Fluggesellschaft wird keine Swissair mehr sein. Sie wird aber auch keine Crossair sein. Diese neue nationale Fluggesellschaft wird aber – das ist ein nicht genanntes Risiko – an der guten alten Swissair gemessen werden, mit allen Vor- und Nachteilen, aber – und das ist entscheidend – ohne die breite Abstützung des Aktionariates in der Bevölkerung, sondern als staatlich subventionierte neue schweizerische Fluggesellschaft. Kein Wunder braucht es Leadership, wie Regierungsrat Ruedi Jeker es nennt, um diese Fluggesellschaft zum Abheben zu bringen, denn wir beschreiten den falschen Weg.

Zu Regula Götsch und zu den Arbeitsplätzen: Für die Anzahl Arbeitsplätze am Standort Zürich ist allein die Umsetzung des Redimensionierungskonzeptes, also welches Modell schlussendlich die Aktivitäten der neuen schweizerischen Luftfahrtgesellschaft bestimmt, massgebend. Gewerkschaftliche Wunschprogramme haben hier keinen Platz. Zudem, die wichtigsten Personalverbände haben sich schriftlich zum Abschluss eines Gesamtarbeitsvertrages, der den Vorgaben des Businessplanes «Phoenix Plus» entspricht, verpflichtet. Sie können also nur indirekt hoffen, aber nicht fordern, dass Arbeitsplätze erhalten werden sollen. Falsche Solidarität schaukelt die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in eine trügerische Sicherheit, denn auch mit 300 Millionen Franken aus dem Kanton Zürich können keine Garantien zur Arbeitsplatzsicherung abgegeben werden.

Eine Airline, welche einzig auf Grund von staatlichen Zuschüssen existieren kann, ist im heutigen Umfeld wirtschaftlich nicht überlebensfähig. Ich glaube, das genügt, um diesen Antrag abzulehnen.

Rolf Boder (SD, Winterthur): Mit fünfzehn Jahren Flughafenpolizei habe ich die ganze Entwicklung der letzten Jahre am Flughafen miterlebt. Früher hat man für ein Flugbillet nach New York 2000 Franken und mehr bezahlt. Heute kann man für 600 Franken nach New York fliegen, obwohl die Unterhaltskosten und die Benzinpreise gestiegen sind. Die Preisdrückerei hat ein enormes Ausmass angenommen. Es war vorauszusehen, dass alle Fluggesellschaften früher oder später in ein finanzielles Fiasko geraten. Aus diesem Grund sehe ich nicht ein, dass man mit Steuergeldern diesen Wahnsinn berappen muss. Es wäre weitaus wichtiger, die Infrastruktur des Flughafens mit diesen 300 Millionen Franken zu unterstützen. Es darf nicht sein, dass flugverwandte Betriebe in Folge Preisdrückerei und Missmanagement in

Mitleidenschaft gezogen werden. Die SR Technics, das Catering und die Fracht, all diese Betriebe muss man unterstützen. Sie haben bis anhin rentiert und stellen die meisten Arbeitsplätze. Ein 26-er Hub kann nur rentieren, wenn er 50 Prozent Zulieferung von anderen Ländern hat, da sonst die Langstreckenflüge gar nicht ausgelastet sind. Nur mit Passagieren aus der Schweiz ist dies nicht möglich. Bis am 11. September 2001 waren die Flüge nach Amerika ausgelastet, haben aber keinen finanziellen Erfolg gebracht. Nach dem 11. September waren die Flüge nur noch zu 50 Prozent ausgelastet und schon war das finanzielle Fiasko da. Das zeigt ganz deutlich auf, was diese Preisdrückerei für Auswirkungen hat, sobald etwas Unvorhergesehenes passiert. Und dies ist in der Aviatik schnell möglich.

Aus diesem Grund dürfen wir auf keinen Fall noch mehr Steuergelder in eine Fluggesellschaft fliessen lassen, sondern müssen diese in die Flughafenbetriebe umleiten, die bis anhin positive Erträge gebracht haben; und diese Chance haben wir jetzt. Die Flughafeninfrastruktur muss so aufgebaut werden, dass sie von keiner Airline oder privaten Firma durch deren Missmanagement in Schwierigkeiten gebracht werden kann. Die Gelder, welche jetzt für eine private Airline aufgewendet werden, müssen für den Flughafen eingesetzt werden. Diese sind vor allem Teile der Technik, das Check-in und die Gepäckabfertigung. Aus diesem Grund unterstützen die Schweizer Demokraten den Minderheitsantrag. Selbstverständlich sind die Schweizer Demokraten nicht gegen eine Schweizer Airline, aber sie soll sich im Markt bewähren und auch konkurrenzfähig werden.

Zusammenfassend möchte ich noch einmal kurz betonen: Wenn schon Gelder eingesetzt werden, dann bitte für den Flughafen und nicht für eine Airline. Die Arbeitslosen, welche jetzt durch ein Missmanagement produziert worden sind, müssen von einem Sozialplan oder im Zeichen der Solidarität vom Staat getragen werden. Die Verantwortlichen dieses Debakels müssen zur Verantwortung gezogen werden.

Liliane Waldner (SP, Zürich): Diese Botschaft muss heute unmissverständlich sein. Wenn der Bund sowie der Kanton solch enorme Mittel für die Schweizer Luftfahrt riskieren, dann nur für eine Schweizer Luftfahrt mit respektabler Langstreckenflotte und nicht für eine Crossair plus Lösung mit etwa acht bis zehn Langstreckenflugzeugen. Ich sage diese ganz klar, weil die Lösung «26/26» immer wieder in Frage gestellt wird und es heisst, am Schluss käme dann doch nur eine we-

sentlich kleinere Langstreckenflotte heraus. Dafür riskiert der Staat nicht so viel Geld.

Wissen Sie, dass für den Betrieb einer Swissair-Langstreckenmaschine 550 Personen erforderlich sind? Für den Betrieb eines Kurzstreckenflugzeuges der Swissair-Flotte sind 270 Personen im Einsatz. Bei den kleineren von Crossair betriebenen Kurzstreckentypen liegt diese Zahl noch darunter. Dies heisst, dass der Langstreckenverkehr von und nach der Schweiz schwergewichtig mit einer einheimischen Flotte betrieben werden sollte. Die Arbeitsplätze fallen dann hauptsächlich in der Schweiz an. Auch für die Fracht sind die Langstreckenflugzeuge unentbehrlich. Eine MD 11 nimmt 18 Tonnen Fracht, eine A 330 nimmt 16,6 Tonnen, die Maschine für die künftige Kurzstreckenflotte der Crossair nimmt nur 1,2 Tonnen, die Saab-Typen nehmen weniger als eine Tonne Fracht mit. Swiss Cargo hat letztes Jahr 791'000 Tonnen Fracht transportiert. Ohne Langstreckenflotte ist auch der Fracht-Hub als Infrastruktur der Schweizer Exportwirtschaft in Frage gestellt. Es ist auch wichtig, dass die Technik und die Wartung auf dem heutigen Stand erhalten bleiben; ich meine nicht mit den Stellen, aber mit dem qualitativen Stand. Denn es ist ein wichtiges Marketing-Argument für die Schweizer Luftfahrt, dass ihre Flugzeuge auf dem bestmöglichen Stand gewartet werden. Hier erwarte ich auch ein Statement unseres Volkswirtschaftsdirektors für den Erhalt unserer SR Technics.

Nächstes Jahr wird der Terminal Midfields eröffnet. Wir wollen keine zweite Fehlinvestition «à la Börsenneubau», diesmal um den Faktor zehn grösser. Auch wenn die «26/26»-Lösung nicht in Stein gemeisselt ist, muss eine Untergrenze klar auf dem Markt durchgesetzt werden. Laut Fachleuten liegt diese Untergrenze etwa bei «20/20». Diese Grösse ist auch im Falle einer neuen Allianz, welche allenfalls einzugehen ist, unbedingt durchzusetzen. Ich erwarte, dass der Regierungsrat im Sinne der Eigentümerinteressen dafür besorgt ist, dass diese Grösse auch durchgesetzt wird im Bereich gegen die «26/26»-Lösung.

Wir reden immer wieder von Wettbewerb, sofern dies im regulierten Flugmarkt möglich ist. Aber Wettbewerb bedeutet auch Kampf. Dieser Kampf muss aufgenommen, geführt und gewonnen werden im Interesse der Arbeitsplätze hier in der Schweiz. In diesem Sinne stimmen wir natürlich den beiden Krediten zu.

Hansjörg Fehr (SVP, Kloten): Es ist beschämend und grenzt an grosses Unverständnis, dass der Kantonsrat heute über Kreditvorlagen beraten muss, deren Ursache im unternehmerischen Unvermögen des operativen Managements sowie des Verwaltungsrates der SAirGroup zu finden ist. Sei es nun die gescheiterte Strategie oder aber die luxuriösen Arbeitsbedingungen für das Personal, welche weder einem Controlling noch einer rechtzeitigen Korrektur unterzogen wurden, spielt heute keine Rolle mehr. Management und Verwaltungsrat haben schwerwiegende Fehlentscheide getroffen. Sie haben versagt und müssen zur Verantwortung gezogen werden. Ein einst blühendes und weltweit angesehenes Unternehmen wurde in wenigen Jahren durch einige wenige unfähige Manager in den Bankrott geritten. Während Jahren haben sie sich selber horrende Löhne ausbezahlt und unverhältnismässige Bonuszahlungen abgezockt. Den hinterlassenen Scherbenhaufen soll nun der Staat mit Steuergeldern wegräumen. Dass in den letzten Monaten mehrere Hundert Millionen Franken Kreditschulden freiwillig zurückbezahlt wurden und damit die lebensnotwendige Liquidität leichtfertig zerstört wurde, grenzt an verbotener Dummheit.

Diese beiden Vorlagen haben eine emotionale und eine rationale Dimension erhalten. Als Parlament und Volksvertreter dürfen wir heute aber nicht rein emotional entscheiden. Hartmuth Attenhofer, auch ich wohne in der Flughafenregion und sage entschieden Nein zu dieser 300-Millionen-Vorlage. Zweifelsohne – und das haben offenbar nun auch die linken Politiker dieses Parlamentes begriffen – haben Flugverkehr und -betrieb eine wichtige volkswirtschaftliche Bedeutung. Während Monaten und Jahren setzten linke und grüne Politiker alles daran, die Entwicklung des Flughafens und die Erhaltung und Neuschaffung von Arbeitsplätzen mit unqualifizierten politischen Vorstössen zu verhindern. Heute, wo sie um ihre politische Glaubwürdigkeit bangen müssen, wollen sie Hunderte von Millionen Franken in ihren Erbfeind Luftverkehr investieren. Diese Haltung ist unglaublich und orientierungslos zugleich.

Regula Götsch, Ihr flammendes Referat für den Flughafen hat mich überrascht. Bis anhin liessen Sie keine Gelegenheit aus, den Flughafen zu verteufeln oder gar einzuschränken. Ich freue mich aber, dass Sie in Zukunft zusammen mit mir sich für den prosperierenden Wirtschaftsstandort Zürich einsetzen werden.

Der Flughafen wurde unlängst privatisiert, weil es nicht Aufgabe des Staates ist, einen Flughafen zu betreiben. Das Gleiche gilt für den Luftverkehr. Da der Kanton Zürich jedoch Grossaktionär der Flughafen Zürich AG ist, übernimmt er eine grosse Verantwortung für dieses Unternehmen. Es ist in unserem volkswirtschaftlichen Interesse, dass der Flughafen unabhängig funktionieren und den Betrieb von sämtlichen Fluggesellschaften, die Zürich anfliegen, sicherstellen kann. Dieser Eventualverpflichtung von 100 Millionen Franken sollte der Rat daher zustimmen. Die Vorlage sollte nicht der Volksabstimmung, sondern dem fakultativen Referendum unterstellt werden, da dieses finanzielle Engagement kaum in Frage gestellt wird.

Anders verhält es sich jedoch mit der staatlichen Investition in eine neue Fluggesellschaft. Es ist nicht Aufgabe der Wirtschaft, wirtschaftliche Bedürfnisse abzudecken und somit das Bedürfnis nach einer Fluggesellschaft finanziell zu ermöglichen. Der Staat hat davon die Finger zu lassen. Er ist ausschliesslich für die Schaffung der gesetzlichen Rahmenbedingungen zuständig. Der Staat darf nicht Aktionär und Aufsichtsorgan zugleich sein, denn damit verliert er seine Unabhängigkeit. Der Staat und seine Organe werden zudem erpressbar, wie es sich schon heute in der Diskussion um die drohende Arbeitslosigkeit zeigt.

Die über Wochen rein emotional geführte Debatte schwenkt in der Bevölkerung nun spürbar in eine rationale Ebene ein. Es ist somit zwingend erforderlich, dieses staatliche Engagement von 300 Millionen Franken der Volksabstimmung zu unterstellen. Kollega Ruedi Noser, es ist richtig, wir sind nicht gewählt um nichts zu machen, wir sind aber auch nicht gewählt um etwas falsch zu machen.

Thomas Isler (FDP, Rüslikon): Ich kann meine Ausführungen kürzen. Vorrednerinnen wie Franziska Troesch und Gabriela Winkler sowie die Vorredner Richard Hirt, Lukas Briner und andere haben gescheit gesprochen, andere etwas weniger gescheit.

Wir brauchen einen interkontinentalen Flughafen, das ist unbestritten. Profitieren tut schliesslich die ganze Zürcher Wirtschaft – nicht nur die 13-Prozenter, lieber Werner Scherrer, der leider nicht mehr da ist –, und dies ermöglicht uns dann auch, die 300 Millionen Franken in die Strassen zu investieren, wie dies die SVP will, und noch in vieles

mehr, was Sie nicht mehr könnten, wenn es zum Kollaps käme – die Worte Ihres grossen Predigers in Ehren.

Wir wissen, dass nichts so sicher und so klar ist wie der Wechsel. Garantiert – der Vertreter der SD ist auch nicht mehr da – garantiert ist endlich nur das Grab.

Trotz den widersprüchlichen Aussagen unserer Freunde von der SVP finden wir es verantwortungslos, wenn wir diese Kompromisslösung, welche Bund und Kantone, Politik und Wirtschaft in beispielhafter Art und Weise konstruiert haben – das hat nun gar nichts mehr mit Filz zu tun, sondern mit dem Überleben dieses Landes – einfach boykottieren. Es ist unloyal und unsolidarisch und es ist sogar zynisch, wenn wir bewusst und mit offenen Augen Zehntausende von weiteren Arbeitsplätzen gefährden.

Wir stellen Ihnen, namens der Vereinigung zürcherischer Arbeitgeberorganisationen und auch in eigenem Namen den Antrag,

die Schlussabstimmung für die Teilvorlage A unter Namensaufruf durchzuführen.

Wir möchten gerne wissen, wer diesen Zynismus vertreten kann.

Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang): Der Regierungsantwort vom Mai 2001 zu meinem Postulat kann man entnehmen, «die Annahme, wonach die schwierige finanzielle Lage der SAirGroup gleichsam das Aus für die Swissair als Hub-Carrier und für den Hub Zürich ist, ist heute nicht angebracht.» Der Regierungsrat hat die finanzielle Situation der Swissair falsch eingeschätzt. Er trug auch die überdimensionierten Wachstumswünsche des Flughafens mit, welche aus der gescheiterten Wachstumsstrategie der Swissair basierten. Die Wachstumswünsche sollten dem betriebswirtschaftlichen Nutzen der Swissair dienen. Der volkswirtschaftliche Nutzen, auch dafür sorgte der FDP-Wirtschaftsfilz, wurde aber nie wirklich nachgewiesen. Dies belegt auch die Winterthurer Studie, welche dem Konzessionsgesuch beilag.

Nun erliegt man einmal mehr dem Gespenst, die Schweiz brauche einen Hub und eine eigene Airline, ohne dass deren volkswirtschaftlicher Nutzen je sorgfältig untersucht wurde. Das Projekt der neuen Airline ist mit Hilfe der Gewerkschaften immer noch von Grössenwahn gezeichnet und wird mit grösster Wahrscheinlichkeit erneut Schiffbruch erleiden. Der Heimmarkt ist und bleibt zu klein für dieses

überdimensionierte Projekt und der gnadenlose Kampf im Markt wird in Zukunft nicht weniger hart sein. Daran ändert aller Glaube nichts. In Anbetracht dieser Tatsachen ist das «26/26»-Projekt hilflos und nicht die Ablehnung der 300 Millionen Franken.

Wer sich heute für die 300 Millionen Franken einsetzt, verabschiedet sich definitiv aus der Fluglärmdebatte. Der Regierungsrat hat schon die finanzielle Situation der Swissair falsch eingeschätzt und überschätzt erneut die Chancen für eine neue Airline falsch ein. Das Risiko ist sehr gross, dass die 300 Millionen Franken in den Sand gesetzt werden, also der Volkswirtschaft definitiv verloren gehen und so nicht mehr in zukunftstaugliche Projekte investiert werden können.

Theo Toggweiler (SVP, Zürich): Ich möchte einige Ergänzungen zu Vorrednern machen, kurz auf die Entwicklung eingehen. Wir wissen, es sind Fehler gemacht worden. In der Branche von Management-Seminarien hat man jetzt noch Stoff für die nächsten zehn Jahre, wie man es nicht machen soll. Ein Absturz der Airline und der Marke Swissair – das hätte nicht passieren dürfen. Man hätte es verhindern müssen, man hätte es auch verhindern können.

Zuerst: Den grössten Fehler machte das Bundesamt für Zivilluftfahrt mit seinem «laissez faire», und ich denke, man wird Bundesrat Moritz Leuenberger, der im Rampenlicht steht, in die Pflicht nehmen müssen. Den Versäumnissen muss man nachgehen. Das ist eine Angelegenheit der SP und darum ist verständlich, dass jetzt der Staat zu Hilfe gerufen wird. An der Generalversammlung der SAirGroup im Frühjahr war nicht nur der Regierungsrat unseres Kantons bestens vertreten, auch die Freisinnige Partei. Dort hätte man erkennen müssen, dass es jetzt dringend einer Sanierung bedarf, einer Redimensionierung von mindestens 30 Prozent. Man hätte die Swissair retten können. Nein, was hat man gemacht? Mario Corti, der von der Néstle kam und der Delegierter von Rainer E. Gut war, könnte man sagen, hat Kredite zurückbezahlt – eine Milliarde Franken Bankkredite! Ich möchte eigentlich von Martin Vollenwyder wissen, ob es zutrifft, dass diese Kredite an die Credit Suisse zurückbezahlt worden sind. Denn das müsste man auch im Zusammenhang sehen mit seiner Kandidatur für das Stadtzürcher Präsidium. (*Heiterkeit.*) Und wenn dem so ist, dann ist es eigenartig, dass jetzt der Rainer E. Gut von der CS der grosse Mann ist, der die ganze Geschichte organisieren will. Das ist eine ernste Frage, der man nachgehen muss. Es sind Fehler passiert seitens der

SP und der FDP und in diesem Zusammenhang muss man die Forderung nach den 300 Millionen Franken sehen.

Das Debakel der SAir wird dann erst kommen, wenn die Liquidation der SAirGroup stattfindet, und nicht nur die Aktionäre, Obligationäre, Mitarbeiter, sondern vor allem Lieferanten – das sind Gewerbler, die dann keine Subventionen bekommen – ihrer Forderungen verlustig gehen. Wenn nun eine neue Gesellschaft gegründet wird, müssen wir schon heute das Gerangel um den Verwaltungsrat sehen. Ob das ein gutes Omen ist, wenn jetzt Pieter Bouws von der KLM kommt? Da müssen wir uns auch bewusst sein, was KLM heute hier in Zürich heisst – das heisst nämlich, keine Langstrecken mehr.

Der Staat hätte wohl die Hand bieten können für einen «Round Table». Ich sehe aber die Finanzierung rein privatwirtschaftlich als Erhöhung des Aktienkapitals. Die Freisinnigen sollen mithelfen, dass das Geld zusammenkommt, nicht der Kanton, denn wir Stadtzürcher zahlen dann dreimal: Wir zahlen die Subvention über den Bund und den Kanton, und die Stadt schickt dann auch noch 50 Millionen Franken.

Gehen wir kurz zum Stichwort «26/26». Sie können schon sagen, «das haben wir, die Flugzeuge müssen fliegen.» Das ist aber reine leninistische Planwirtschaft; die Sowjetunion ist an dieser Planwirtschaft zu Grunde gegangen. Was Sie hier wollen, ist ein Struktur erhaltender Protektionismus, und das kostet Geld. Und das ist, Thomas Isler, kein Zynismus, sondern es ist ein Faktum. Strukturhaltung kostet auf jeden Fall Geld. Die Swissair hätte schon früher redimensi- onieren müssen, man hätte das erkennen sollen.

Damit verabschiedet sich die Freisinnige Partei von der bürgerlichen Zusammenarbeit. Sie schert aus, sie führt uns ins wirtschaftspolitische Mittelalter. Für die SP ist estatsächlich ein Sieg – ein Sieg für die Verstaatlichung dank der FDP. Der Liberalismus lässt grüssen!

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich gebe es zu, ich stimme den 300 Millionen Franken nur mit grossem Unbehagen zu, vor allem mit ökologischen Bedenken. Aber ich finde es zu billig und unredlich, liebe Grüne, einfach zu leugnen, dass die Volkswirtschaft und der Staat Zürich in Abhängigkeiten geraten sind zum Hub Zürich und der damit eng verknüpften Fluggesellschaft – oder pointierter –, nicht bloss in Abhängigkeit geraten, sondern in unbequeme Sachzwänge,

sogar in eine Wachstumsfalle, aus der wir mit möglichst wenig volkswirtschaftlichen und sozialen Blessuren herauskommen sollten.

Bedenken habe ich weniger aus ordnungspolitischen Gründen. Ich akzeptiere, dass ein Teil des Flugverkehrs zum Service public gehört. Ich denke an den Businessverkehr, sicher aber nicht an den stark gewachsenen zu billigen Freizeit- oder übermässigen Frachtverkehr. Da habe ich natürlich eine ganz andere Meinung als Lukas Briner.

Bedenken habe ich bei dieser Abstimmung eher wegen dringender Korrekturen an einer Fehlentwicklung, die verzögert werden könnten – Korrekturen in Form einer Wachstumsbremse oder gar einer Gesundheitschrumpfung. Was ohne die Anschubhilfe des Staates aber passieren würde, wäre Exitus und nicht Gesundheitschrumpfung, das hat Daniel Vischer ganz deutlich zum Ausdruck gebracht.

Vom Hub und der damit eng verknüpften nationalen Fluggesellschaft hängen Zehntausende von Arbeitsplätzen ab. Aus ökologischen Gründen könnte man sagen, es sind zu viele. Aber diese Arbeitsplätze sind heute Realität. Und es sind nicht bloss Plätze, sondern Menschen, die von einem Tag auf den anderen auf der Strasse stehen könnten. Diese Menschen sind überdies Steuerzahler, die dazu beitragen, die wachsenden Ausgaben des Staates zu finanzieren. Es kann doch nicht in unserem Interesse liegen, am Anfang einer drohenden Rezession Tausende von Arbeitsplätzen eingehen zu lassen und Hunderte zusätzlicher Sozialfälle zu schaffen.

Es wäre doch allzu billig, ein Abseitsstehen allein mit Fehlern früherer Wirtschaftsgurus zu entschuldigen, deren Arroganz und Ignoranz wir tatsächlich jahrelang zu spüren bekamen. Trägt die öffentliche Hand nicht vielleicht auch eine gewisse Mitschuld am Debakel? Hat der Bund seine Sorgfaltspflicht wirklich voll wahrgenommen? Wir stehen also in einer delikaten Güterabwägung. Wenn wir heute kurzfristige volkswirtschaftliche und soziale Anliegen stärker gewichten, heisst dies nicht, dass wir die ökologischen und die längerfristigen volkswirtschaftlichen Anliegen aus den Augen verlieren. Es bedeutet nicht, dass wir neue Sachzwänge in Form neuer Wachstumszwänge schaffen wollen. Wenn Peter Bodenmann aus dem Wallis einen sicheren Erfolg der neuen Fluggesellschaft damit begründet, der Schweizer fliege ja überdurchschnittlich gerne, dann heisst sein Appell ganz klar «lieber Schweizer, liebe Schweizerin, flieg recht fleissig, damit die Milliarden des Bundes und der Kantone keine Fehlinvestition sind!» Gegen einen solchen Sachzwang wehre ich mich heute vehement.

Dies an die Adresse der Grünen Partei: Wir dürfen den Leidensdruck einer immer grösseren Bevölkerung auch in einer aussergewöhnlichen Situation – und das haben wir jetzt – nicht übersehen, ein Leidensdruck, der sich wegen des unglücklichen Luftverkehrsabkommens verstärken wird. Wir dürfen kein weiteres Mal in Wachstumssackzwänge geraten. Auch heute müssen wir, bevor wir die 300 Millionen Franken genehmigen, dazu stehen, dass der Staat einer wachsenden Mobilitätsnachfrage in einem freien und zudem verzerrten Markt Schranken setzen muss. Wir sollten aus Fehlern lernen und uns nicht einfach einer neuen Wachstumsstrategie oder -maschinerie beugen, der wir uns später nur schwer entziehen können. 320'000 Flugbewegungen sind genug, auch nach der Anschubhilfe des Staates.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Für jeden langjährigen Kritiker der blödsinnig tollkühnen Wachstumsstrategie von Swissair und Flughafen ist die Aufgabe, diese «Investitionskröte» zu schlucken, fast nicht zu schaffen. Es gibt genügend Argumente, auch aus linker Sicht, bei diesem Kredit Nein zu stimmen. Der SVP und den Grünen ist zu verdanken, dass dieser Entscheid nicht in einer kritiklosen Gottesdienstatmosphäre getroffen werden muss.

Wir sollen Hunderte Millionen Franken Staatsgelder in eine Branche stecken, die in der heutigen Form nur dann eine finanzielle Zukunft hat, wenn alle ökologischen Bedenken und Massnahmen über Bord geworfen werden. Bildungs- und Forschungsinvestitionen, Förderung von zukunftssträchtigen Technologien, das alles wird leiden.

Das Engagement des Kantons beinhaltet weder eine Mitsprache des zürcherischen Steuerzahlers noch Garantien für eine ökologisch verträglichere Fluglärmpolitik. Die Bevölkerung des Zürcher Unterlandes hat nicht nur den Lärm zu ertragen, sie hat nun auch noch die Gewissheit, dass sie diesen Lärm mit ihren Steuergeldern mitfinanziert. Die Hub-Funktion, bestehend aus einem andauernd verstopften Transitflughafen und defizitären Zubringerflügen, wird in der vorliegenden Weisung des Regierungsrates ohne irgendwelche kritischen Hinweise auf die Empfehlungen andersdenkender Betriebswirtschaftler geradezu inbrünstig verteidigt. Es werden ausschliesslich jene Experten zitiert, die dem absehbaren Crash jahrelang kräftig assistiert und applaudiert haben. Von Solidarität unter den Kantonen kann keine Rede sein. Die Gemeinden halten sich vornehm zurück und senken unbeirrt ihre Steuerfüsse, von den Piloten mit ihren Milliarden-

Pensionskassenvermögen ganz zu schweigen. Es fehlen auch jegliche Garantien, dass das auf das Konzept «26/26» abgemagerte Swissair-Konstrukt nicht einem zukünftigen Allianzentscheid der Crossair in kurzer Zeit zum Opfer fällt.

Eine weitere Kröte: Wir sollen der FDP helfen, aus dem von ihren Seilschaften veranstalteten Chaos herauszufinden. Mit der SP findet sie eine Mehrheit für die Übernahme neuer Staatsengagements und mit der SVP ist sie gleichzeitig fleissig daran, dem Staat die dazu notwendigen Steuermittel zu verweigern und dafür zu sorgen, dass der Staat handlungsunfähig in die nächste Konjunkturschwäche schlittert.

Und schliesslich das wirklich Letzte – und da wäre ich froh um ein klärendes Wort von Regierungsrat Ruedi Jeker: Da versucht der Genfer Privatbank-Milliardär Bénédic Hentsch tatsächlich die Sozialpläne aus dem Aktienkapital der neuen Crossair zu finanzieren, das wir Zürcher Steuerzahler und Steuerzahlerinnen mit diesem 300-Millionen-Kredit finanzieren müssen, das wir aber auch über den Viertel finanzieren, den wir an das eidgenössische Steueraufkommen beitragen. Dieses Menü ist nicht nur eine weitere ungeniessbare Kröte, es ist die Krönung einer ganzen jahrelangen Krötendiät.

Mit einem Ja zur Vorlage gehen wir Flughafenkritiker der vergangenen Jahre an die Grenze des uns Zumutbaren. Wir tun es in der Hoffnung, dass mit einem abgebremsten Crash noch gesunde Teile des Swissair-Konstrukts überleben können, die Mitarbeiter gehalten werden und Verträge für neue Kunden abgeschlossen werden können. (*Unruhe.*) Ja, Sie sehen das Dilemma, in dem wir stecken. Die Hoffnung ist allerdings beschränkt. Unsere Bereitschaft, das Staatsengagement auch in einer Volksabstimmung im nächsten Jahr zu bejahen, hängt von der Bereitschaft der Luftverkehrsbranche und der Regierung ab, ökonomische und ökologische Grenzen des Wachstums endlich zu respektieren.

Peter Good (SVP, Bauma): Ich rede zum Geschäft A. Es wurde in letzter Zeit viel über ein mögliches Engagement des Staates an der neuen Fluggesellschaft geschrieben. Immer wieder wurde auch gesagt, es brauche Mut, um bei der geplanten neuen Fluggesellschaft mitzumachen. Auch Ruedi Noser spricht von Mut. Es braucht tatsächlich einiges, um hier mitzumachen, aber etwas braucht es ganz be-

stimmt nicht, nämlich Mut. Eher die Mutlosen denn die Mutigen rufen nach dem Staat. Es braucht keinen Mut, Hunderte von Millionen Franken, die einem nicht gehören, in ein wenig Erfolg versprechendes Projekt zu pumpen, Steuergelder in ein hoch riskantes Unternehmen zu stecken, bewusst also das Risiko einzugehen, diese öffentlichen Gelder in den Sand zu setzen; dies braucht wirklich keinen Mut. Ich bin überzeugt davon, dass niemand, der jetzt einer Finanzspritze von 300 Millionen Franken das Wort redet, nach dem Scheitern des ganzen Unterfangens mutig hinstehen wird, um zu verkünden «ich übernehme die Verantwortung» –, auch Ruedi Noser wird nicht zu denen gehören. Das Gegenteil wird der Fall sein.

Aber es braucht vielleicht etwas Mut, nicht mit den Wölfen zu heulen und dem Auftrag des treuhänderischen Umgangs mit öffentlichen Mitteln seriös nachzukommen. Treuhänderischer Umgang mit Steuergeldern heisst unter anderem, viel überlegter, viel vorsichtiger und viel zurückhaltender mit eben diesen Mitteln umzugehen als mit seinen eigenen. Was viele von Ihnen jetzt tun wollen, ist aber genau das Gegenteil. Wenn Sie so überzeugt sind von der Richtigkeit Ihres Handelns und der Erfolgsträchtigkeit dieses Unternehmens, so plündern Sie doch Ihre eigenen Konten! Bringen Sie doch Ihre persönlichen Ersparnisse in die New Crossair ein! Oder fehlt Ihnen allenfalls der Mut dazu? Mut braucht es wirklich nicht. Der Schritt zur Beteiligung an einer neuen Fluggesellschaft setzt vor allem eine ordnungspolitische Verwahrlosung voraus. Der Staat hat im vorliegenden Fall nicht als Ritter einzugreifen. Er hat nicht mitzuhelfen, Überkapazitäten zu zementieren. Wenn der Staat hier partizipiert, hilft er mit, den Wettbewerb zu verzerren. Er hilft mit, Eigenverantwortung zu marginalisieren und zu lähmen.

Man kann es nicht genug wiederholen: Der Staat hat vor allem eines zu tun, nämlich sich auf seine Kernaufgaben zu beschränken. Das Finanzieren oder sich Beteiligen an einer Fluggesellschaft gehört nun aber wirklich nicht zu den Kernkompetenzen eines Staates. Entscheidet sich die Mehrheit des Zürcher Kantonsrates heute tatsächlich für die finanzielle Unterstützung einer Swissair-Nachfolgegesellschaft mit Hunderten von Millionen Franken Steuergeldern, muss dies als Ohrfeige für jeden seriösen Gewerbler oder Unternehmen in unserem Kanton verstanden werden. Von jedem Unternehmer, ob gross oder klein, wird erwartet, dass er Unternehmerrisiken trägt und für sein Unternehmen gerade steht, allenfalls auch mit seinem persönlichen

Vermögen. Gleiches gilt grundsätzlich auch im Fluggeschäft. Keinem Gewerbler käme es in den Sinn, bei finanziellen Problemen in seinem Unternehmen – und schon gar nicht, wenn sie durch Misswirtschaft wie im Falle der Swissair entstanden sind – Staat und Steuerzahler zur Kasse zu bitten. Abgesehen davon hätte ein zustimmender Entscheid dieses Rates eine präjudizierende Wirkung. Andere Unternehmungen könnten bei ähnlichen Problemen den Staat zu Recht ebenfalls um Unterstützung nachsuchen.

Ich kann es drehen und wenden wie ich will, einem Engagement des Kantons Zürich an der New Crossair ist nichts Positives abzugewinnen. Und mein Verdacht erhärtet sich immer mehr, dass es bei dieser Übung vor allem darum geht, prominente Köpfe der Finanz- und Politicszene aus der Schusslinie der Kritik und der Öffentlichkeit zu nehmen, um Unfähigkeit und Filz zu kaschieren.

Stimmen Sie diesem 300-Millionen-Kredit nicht zu!

Ruedi Hatt (FDP, Richterswil): Mir geht es überhaupt nicht um Ordnungspolitik und ich möchte meinem Vorredner komplett widersprechen.

Hier geht es eigentlich ganz allein um den öffentlichen Verkehr. Ich habe das hier schon einmal erwähnt und die Gegenseite hat damals ein wenig lauter gelacht. Aber es geht um einen Teil des öffentlichen Verkehrs und deshalb geht es nicht um die Rettung von irgendwelchen Unternehmungen oder um einen so genannten ordnungspolitischen Sündenfall; Georg Schellenberg hat darauf hingewiesen und ich bin ihm dankbar.

Unsere Wirtschaft hat heute eine Komplexität, bei der sie schlicht und ergreifend ohne den Flugverkehr gar nicht mehr auskommt. Wenn Sie davon ausgehen, wir könnten ohne Flugverkehr hier unsere Wirtschaft weiter betreiben, so stimmt dies einfach nicht. Das Problem liegt darin, dass wir früher ohne diesen Flugverkehr, der sich nun privat entwickelt hat, ausgekommen sind – im Gegensatz zum Beispiel zu unseren Bahnen.

Ich bin auch Richard Hirt dankbar, dass er die Relation ein wenig ins rechte Licht gerückt hat. Sehen Sie, vor kurzer Zeit haben wir bei den Bahnen 1,5 Milliarden Franken mit einer Beteiligung von 500 Millionen Franken des Kantons Zürich gutgeheissen, nur damit wir beim Hauptbahnhof einen so genannten Durchgangsbahnhof erstellen kön-

nen. Das sind die Relationen. 1,5 Milliarden Franken, damit Sie beim Bahnhof hinten wieder hinausfahren können, und heute diskutieren Sie über 300 Millionen Franken, die man jetzt nicht in den Flugverkehr investieren kann.

Ich muss Ihnen sagen, man kann nicht für den Flughafen sein, aber nicht für eine eigene Fluglinie, weil es doch ein Irrglaube ist anzunehmen, dass andere Airlines dann die uns dienenden Luftlinien aufrecht erhalten würden. Da könnten Sie ja die Intercity-Züge auch streichen und davon ausgehen, dass die Franzosen, die Italiener und die Deutschen mit ihren Zügen zum Hauptbahnhof Zürich fahren würden, wenn wir genügend Fahrgäste hätten. Das geht doch nicht so! Auch die Fluglinien dienen uns. Das müssen wir einfach einsehen und für diesen Teil müssen wir investieren. Daher ist auch der Flugverkehr öffentlicher Verkehr und deshalb braucht der Flughafen eine eigene Fluggesellschaft. Wenn das nicht gelingt – es gibt ja jetzt viele Fragezeichen, ob man hier in der Schweiz eine Fluggesellschaft halten kann –, wird Ihnen nichts anderes übrig bleiben, als Flugverbindungen zu subventionieren. Das wäre vielleicht für viele noch verständlicher, weil in der Politik ja viel mehr subventioniert wird.

Ich bin der Auffassung, dass wir diesen Zustand sicher nicht brauchen. Wir müssen jetzt und heute in dieses Projekt die 300 Millionen Franken investieren, welche im Gesamtkonzept des öffentlichen Verkehrs nicht viel Geld sind und im Übrigen das erste Geld, das der Staat in den Flugverkehr investiert. Was er in den Flughafen investiert hat, hat er durch die Aktiengesellschaft schon lange wieder zurückbekommen. Also da wäre ich nicht so kleinlich.

Machen Sie von der SVP diesen Zwischenschritt! Wenn er nicht gelingt, dann können wir mit Ihnen subventionieren wie das übrige Gebilde, das man subventioniert im Staat. Aber das wäre ja nicht das Ziel, sondern wir müssen hier in die privat organisierte Lösung, die für uns einen Teil des Service public oder des öffentlichen Verkehrs übernimmt, investieren. Und es geht um nichts anderes als um das.

Thomas Müller (EVP, Stäfa): Ich vertrete die ablehnende Position der Minderheit der EVP-Fraktion. Die Hauptgründe für unsere ablehnende Haltung sind ökologischer Natur.

Sie erinnern sich an die leidvollen Jahre, die die Flughafenbevölkerung hinter sich hat. Viele Stimmen hier drin haben immer wieder und

zu Recht gesagt, dass für die Menschen in der Flughafenregion die Situation untragbar geworden ist. Die Frage des Fluglärms und der darunter leidenden Bevölkerung scheint in der heutigen Debatte beinahe vollständig ausgeblendet worden zu sein. Einerseits verständlich – unter dem Schock der riesigen Zahl von Arbeitsplätzen, die verloren zu gehen drohen. Es ist aber nicht so, dass der Fluglärm nun auf einmal für alle Ohren zu Musik geworden wäre. Es darf doch nicht sein, dass wir hier ein System am Leben erhalten wollen, bei dem zumindest vorübergehend Grossraumflugzeuge nicht nur halbleer, nein zu zwei Dritteln leer herumfliegen werden. Und das habe ich nicht aus meinen Fingern gesogen, das steht so im Businessplan. Man geht davon aus, dass vorübergehend nur gerade eine 30-prozentige Auslastung realistisch ist.

Ich bestreite nicht, dass viele Menschen ihren Arbeitsplatz verlieren werden. Und ich bin auch der Meinung, dass man sich nach Möglichkeit für deren Erhaltung einsetzen soll, aber nicht um jeden ökologischen Preis. Vergessen wir nicht, viele dieser Arbeitsplätze entstanden nur dank der aggressiven und expansiven Hunter-Strategie. Sie standen also immer und von Anfang an auf tönernen Füßen. So oder so sind Sie aber nun hier bereit, die massive Restrukturierung bei den flugnahen Betrieben hinzunehmen oder stellen den Abbau hier sogar gerade als Beweis dafür hin, dass man keine Strukturerhaltung betreiben will. Genau hier aber wären jene Arbeitsplätze, die meines Erachtens besonders erhaltenswert und besonders schwer zu ersetzen sind, nämlich jene für die weniger qualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Es ist nicht so, dass wir uns grundsätzlich einer Strukturerhaltung in gewissen Zweigen widersetzen würden. Aber wenn Arbeitsplätze mit derart grossen und derart schädlichen Immissionen für Mensch und Umwelt verbunden sind, müssen – ich unterstreiche – müssen von Staates wegen her Alternativen gesucht werden. Was Sie aber jetzt machen wollen, ist, ein riesiges Beschäftigungsprogramm auf Zeit zu installieren. Wäre dies nicht mit unnötigem Verschleiss von nicht erneuerbaren Energien und mit unnötigem Ausstoss von Schadstoffen verbunden, wäre dagegen wenig einzuwenden. Aber jedes vernünftige Beschäftigungsprogramm muss eine Weiterqualifikation der Teilnehmenden zum Ziel haben. Hier aber ist gerade dies nicht der Fall. Wir sind der Meinung, dass die 300 Millionen Franken wesentlich nachhaltiger eingesetzt werden könnten, indem eben Umschulungskurse grosszügig finanziert würden, oder indem alternative

Funktionen vor allem für die wenig qualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der flughnahen Betriebe geschaffen würden.

Damit habe ich auch deutlich gemacht, dass es in keiner Weise ordnungspolitische Gründe sind, die uns zur Ablehnung dieser 300-Millionen-Vorlage bringen, sondern eben in allererster Linie ökologische Gründe. Sollte dieser Rat nun dennoch dieser Vorlage zustimmen und sollte es in wenigen Jahren entgegen aller und auch meiner Hoffnungen zu erneuten Entlassungen in grosser Zahl kommen, werden all jene in der Pflicht sein, welche jetzt zur Rettung dieser Arbeitsplätze so bereitwillig Geld in eine Airline stecken. Wenn es dannzumal erneut darum gehen sollte, Geld für Arbeitsprogramme zu sprechen, wird insbesondere die FDP den Tatbeweis erbringen müssen, dass es ihr heute tatsächlich um die Sicherung der Arbeitsplätze ging.

Die EVP-Minderheit jedoch ist der Meinung, dass man diese 300 Millionen Franken lieber schon heute zukunftsgerichtet und umweltverträglich investieren sollte und lehnt deshalb diese Vorlage ab.

Bruno Dobler (pl., Lufingen): Ruedi Lais hat uns ein grossartiges Flugprogramm vorgeführt. Er ist lange Zeit in Normalfluglage geflogen, hat dann Rückenfluglage eingenommen – und, Ruedi Lais, allzu lange Rückenfluglage kann zu Übelkeit führen.

Die begeisterten und flammenden Bekenntnisse der notorischen Flughafen- und Luftfahrtgegner zu Gunsten der Fliegerei haben mich natürlich erfreut. Ihre Statements sind festgehalten und sind wohl viel wichtiger als jede Luftfahrtpolitik. Neue Ideen – die 300 Millionen Franken begeistern offensichtlich jene am meisten, die auch mit den alten Tatsachen, mit Flughafen und Flugverkehr nichts anzufangen wussten.

Meine Interessenbindung: Meine Mitarbeiter und ich sind direkt Betroffene dieser Krise. Mein Ausbildungszentrum in Bülach erfüllt einen Bildungsauftrag ohne staatliche Unterstützung. Als Unternehmer habe ich auf das Debakel der Swissair reagieren müssen. Die Nachfrage nach Pilotenausbildung ist stark zurückgegangen. Sparmassnahmen und Investitionsstopp haben nicht genügt. Mit einer generellen Lohnkürzung bei Kader und Mitarbeitern von 10 Prozent, vorläufig befristet bis zum 30. Juni 2002, tragen auch meine Mitarbeiter die Folgen. Kein soziales Netz hilft ihnen dabei. Zudem bin ich seit 1979

mit Freude Crossair-Mitarbeiter und fliege heute als Kapitän auf dem Afro-Jumbolino.

Mit der Hunter-Strategie hat die Swissair konsequent «Management by hope» betrieben. Die eigene Hilflosigkeit konnte sie selber nie feststellen. Ich selbst und wahrscheinlich auch meine Mitarbeiter haben unisono persönlich allergrösstes Interesse an der Maximalvariante «26/26». Hoffnung aber ist kein Berater für ein Unternehmen. Als Realist muss ich feststellen, dass die Transitpassagiere nach April 2002 wohl die Langstreckenflugzeuge nicht füllen werden. Die «26/26»-Lösung ist politisches Wunschdenken. Die Erfüllung dieses Wunsches könnte zum langsamen Tod der neuen Unternehmung führen. Wie die Politik zu dieser künstlichen «26/26»-Lösung gekommen ist? Von zwei extremen und einer normalen Variante hat sie sich dann für das extreme Modell «26/26» entschieden. Die Väter des Projektes sind wahrscheinlich selber darüber erschrocken.

Wir suggerieren den Mitarbeitern auf dem Flughafen Zürich und in den Betrieben, dass mit den 300 Millionen Franken ihre Arbeitsplätze gesichert seien. Das ist falsch, fahrlässig und heuchlerisch. Die Leidtragenden werden leider die Mitarbeiter sein. Den Markt für «26/26» können Sie nicht einfach herbeireden oder herbeibefehlen, nur weil es im Moment so romantisch tönt. Sie wollen Geld geben ohne Sicherheit, um das zu erhalten, was Sie wollen. Ich bin gegen diese 300 Millionen Franken, weil die 300 Millionen falsche Hoffnungen beim verbleibenden Personal wecken, weil es sich lediglich um eine Investition handelt und weil die Verweigerung die neue Fluggesellschaft zu einem Businessplan führen würde.

Hören Sie für einmal auf den Parteilosen und einen sehr direkt Betroffenen! Sagen Sie Nein zu den 300 Millionen Franken Illusionen!

Martin Vollenwyder (FDP, Zürich): Wir haben heute schon sehr vieles gehört, auch sehr viel Falsches. Begonnen hat es mit dem Verlesen eines selektiv wahrgenommenen Pressespiegels von Arnold Suter. Er hätte zumindest erwähnen müssen, dass in der «Neuen Zürcher Zeitung» vom vergangenen Mittwoch, 7. November 2001, von Regula Dettling Ott ein Artikel erschienen ist «Nationale Fluggesellschaften – eine Realität».

Daniel Vischer hat schon darauf hingewiesen, dass eben nicht der reine Markt spielt, sondern dass eine Strecke Zürich–Bangkok, die auch

Daniel Vischer als Beispiel herangezogen hat, von einer Gesellschaft geflogen werden sollte oder muss, die schweizerisch oder thailändisch beherrscht ist. Es ist nicht möglich, dass Air France diese Strecke fliegt. Das sind halt die Realitäten im so genannt liberalisierten Luftmarkt.

Es wird auch immer wieder gesagt, man sei heuchlerisch und es könne nicht klappen, wie es geplant wurde. Es kann natürlich schon nicht klappen, wenn man den vorliegenden Businessplan nicht richtig liest. Es ist eben nicht so, Willy Haderer, dass bei den Langstreckenflügen mit 70 Prozent Auslastung gerechnet wird, sondern man geht zu Beginn von 30 Prozent aus. Sogar im Februar 2002 wird noch mit einem Drittel gerechnet. Aber vermutlich ist wieder ein technisches Gerät bei der SVP schuld, dass die falschen Zahlen durchgekommen sind.

Ich kann Ihnen nur sagen, – und da kann ich Theo Toggweiler, der ja versucht, etwas Wahlkampf zu machen, eine Antwort geben – ich bin bei der Credit Suisse schwergewichtig für den KMU-Bereich zuständig. Die Swissair ist kein KMU, ich kann Sie beruhigen. Bei den KMU haben wir aber die Situation, meine Damen und Herren von der SVP, dass sie die Steuersenkungen, welche Sie vorsehen, nicht mehr brauchen werden, falls Sie dem Szenario «Null/Null» – es ist nicht einmal ein «Null/Null» – zustimmen, beziehungsweise den Kredit heute ablehnen. KMU, die pleite gehen, brauchen keine Steuersenkungen. Wir haben eine grosse Anzahl von Konkursiten. Diejenigen, die nicht Konkurs gehen, weil sie es sich dank guter Reservebildung leisten können, weiter zu existieren, werden keine Gewinne ausweisen. Sie werden Verlustvorträge ausweisen über die kommenden Jahre und das wird dazu führen, dass das Steuersubstrat deutlich zurückgeht.

Ich höre ja immer wieder diese Klagelieder der Ordnungspolitik. Ich bin etwas erstaunt. Wer hat denn nach der Ordnungspolitik gerufen bei der Gebäudeversicherung Zürich, bei der Zürcher Kantonalbank? Wer ruft nach der Ordnungspolitik bei den Bauern und wer ruft nach der Ordnungspolitik bei der Exportrisikogarantie? Der grosse Zampino von Herrliberg hat ja einen Brief betreffend Ausdehnung der Exportrisikogarantie geschrieben, den er lieber nicht mehr geschrieben hätte diesen Sommer. Die Exportrisikogarantie ist übrigens ein Bundesinstitut für die Förderung des Exports.

Es geht nicht darum, dass Sie jetzt irgendetwas besprechen, was die Sonderprüfung aufdecken muss. Ich habe viele Voten mit Themen

gehört, die tatsächlich einmal diskutiert werden müssen. Heute geht es um die Beteiligung an einer neuen Gesellschaft. Es geht darum, ob wir zynisch bleiben wollen, oder ob wir an die Chance glauben wollen. Ich bin felsenfest überzeugt, wer heute Nein stimmt, will aus kurzfristig politischem Kalkül den Misserfolg. Wer aber Ja sagt, der sucht den Erfolg. Im Wort «Verantwortung» steht das Wort «Antwort» mit drin. Antwort kann nicht immer nur heissen Nein. Antwort kann auch heissen, dass man eine Lösung sucht, eine Lösung anstrebt. Wir haben eine Lösung auf dem Tisch, die zwar Risiken beinhaltet, aber die Chance des Erfolges besteht.

Ich bitte Sie daher um ein deutliches und klares Ja. Im Übrigen bin ich der Überzeugung, dass diejenigen, die Nein stimmen, sich der Verantwortung eines schönen Tages werden stellen müssen.

Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf): Heute geht es offensichtlich um Glauben und Vertrauen. Ich blende zurück. 1995 haben wir die fünfte Ausbaustufe beschlossen – ohne ökologische Rahmenbedingungen. Es wurden Versprechungen abgegeben, leere Versprechungen, wie sich herausgestellt hat – ökonomischer Erfolg, ökologische Spitze und viele Arbeitsplätze. Warner wurden ignoriert.

Privatisierung 1999 – wiederum ohne ökologische Rahmenbedingungen, wieder leere Versprechungen, Warner wurden wieder ignoriert.

Heute steht die Finanzierung der Crossair, der «26/26»-Lösung an – ohne Rahmenbedingungen, weder ökologisch noch ökonomisch noch sozial – also neue leere Versprechungen. Und was ist die leere Versprechung? Der Businessplan. Der Businessplan basiert auf unrealistischen Annahmen. Heute habe ich nirgends etwas anderes gehört als das Prinzip Hoffnung. Niemand, nicht einmal die Gewerkschaften, glauben ernsthaft an die «26/26»-Lösung und Alternativen liegen nicht auf dem Tisch. Dies ist ein unehrliches Verhalten und es ist Sand in die Augen der Betroffenen gestreut, vor allem der betroffenen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und auch der KMU, die glauben, dass es helfen könnte.

Mit diesen Investitionen und insbesondere mit der Subventionierung von halbleeren Fliegern in die internationale Welt begehen Sie einen ökonomischen und ökologischen Unsinn. Die Nebenbetriebe werden einfach etwas später zusammenbrechen, aber dann sind 4,5 Milliarden

Franken weg. Das ist sehr viel Geld, mit dem man wesentlich bessere Lösungen präsentieren kann, um das gravierende Problem zu lösen.

Es gibt aber leider weitere schlechte Zeichen. Die weltweiten Überkapazitäten im Luftverkehr, die Kulturunterschiede Crossair–Swissair, die völlig offene Zukunft der Nebenbetriebe, der grosse Vertrauensverlust in die Schweizer Luftfahrt und nicht zuletzt der Machtpoker um die neue Crossair sind sehr schlechte Ausgangszeichen.

Der Wirtschaftsraum Zürich braucht einen Flughafen, das haben auch die Grünen immer akzeptiert. Aber wir brauchen und wollen keinen Mega-Hub. Und wir brauchen keine internationale Schweizer Airline. An die Hub-Träumer: Es wird in Europa vielleicht drei Hubs geben; es ist Grössenwahn zu meinen, Kloten gehöre dazu. Auf der anderen Seite sind die Fakten auch klar. Ein Hub erfordert grenzenloses Wachstum, mindestens 400'000 Bewegungen. Er erfordert massiv Transferpassagiere und eine Nachtruhe kommt einem Hub sehr ungelogen.

Wenn wir nun die Unique anschauen, ist dieser Grössenwahnsinn weg? Die Unique präsentiert neue Szenarien für An- und Abflüge auf der Basis von 420'000 Bewegungen und damit auch ein Szenario mit einer Parallelpiste mit genügend Abstand. Und hier sollen wir vertrauen? Drei von unseren Regierungsräten sind bereits in diesem Verwaltungsrat mit Sperrminorität drin und haben nicht gehandelt. Man handelt gegen alle Widerstände der Bevölkerung. Wer heute zustimmt, verabschiedet sich tatsächlich aus der Umweltpolitik.

Hartmuth Attenhofer, ich spiele Ihnen den Ball zurück. Ihr herangezogener Vernichtungsfeldzug entstand durch Grössenwahn und er geht leider weiter, wenn Sie heute an «26/26» festhalten. Zurück will offensichtlich niemand mehr; man hat bereits zu viel gesagt. Aber manchmal ist es besser, einen Schritt zurück zu gehen und rechtzeitig aufzugeben als mit dem Kopf durch die Wand zu wollen. Und die Verantwortung für die ganze Misere tragen diejenigen Politiker, welche diesen Grössenwahn über Jahre hinweg blind unterstützt und Mahner verurteilt haben, ökologische Grenzen nicht wahrhaben wollten und heute nicht einmal die ökonomischen Grenzen akzeptieren. Dazu gehören neben der FDP auch SVP und CVP und offensichtlich Teile der SP.

Sagen Sie heute Nein zu dieser 300-Millionen-Beteiligung und bewahren Sie Augenmass und Vernunft! Im Übrigen erwarte ich von

Regierungsrat Ruedi Jeker noch eine klare Antwort und die Zusage, dass diese 100 Millionen nicht dem Flughafenfonds entnommen werden. Werner Bosshard hat dies ganz am Anfang schon gesagt – es ist für uns eine Zweckentfremdung, die 100 Millionen Franken diesem Fonds zu entnehmen und wir würden uns rechtliche Schritte vorbehalten.

Persönliche Erklärung von Barbara Hunziker Wanner zum Votum von Martin Vollenwyder

Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang): Ich möchte doch klarstellen, dass Regula Dettling Ott, die Verfasserin des erwähnten Artikels in der «Neuen Zürcher Zeitung», keine unabhängige Juristin ist, wie Martin Vollenwyder dies uns verkaufen wollte. Regula Dettling Ott hat jahrelang die Interessen der gestrandeten Swissair vertreten.

Adrian Bergmann (SVP, Meilen): Mit gegen 250 Tochtergesellschaften bildete die SAirGroup ein Konstrukt, das noch weniger durchschaubar war als die Omni Holding von Werner K. Rey. Wenn es da Bürger gibt, die von Mafia-ähnlichen Machenschaften sprechen, dann ist dies verständlich.

Ich verstehe auch, wenn jene, welche dieses Flaggschiff auf Grund steuerten, nun ihr Ansehen und ihren Kopf retten wollen. Andere als Insulaner zu bezeichnen, ist dann ein plumpes Ablenkungsmanöver von den Verfehlungen in den eigenen Reihen. Die FDP ist im Swissair-Käfig gefangen, weshalb sie nicht so handelt wie sie bei den Wahlen versprochen hat. Einigen FDP-Mitgliedern ist nicht wohl bei der kommenden Abstimmung, denn nicht alle haben vergessen, was sie ihren Wählern versprochen haben. Auch die SP ist sich nicht sicher in ihrem Entscheid, denn die Worte von Peter Reinhard, es handle sich um einen Versuch, sprechen für ein Nein. Ein 300-Millionen-Versuch ist für den Steuerzahler einfach nicht zu verantworten.

Die ganze Sauce wird immer klarer. Man will mit Milliarden von Steuergeldern Trümmer beseitigen, um mit einer bereinigten Situation eine Kapitalerhöhung zu zeichnen. Man hat keine Skrupel und versucht wie bei der Abstimmung über die UNO-Mitgliedschaft das Gewerbe für seine Sache einzuspannen. Aber gerade das Gewerbe, beziehungsweise die KMU, kämpften in den Neunziger Jahren auch um

die Liquidität und viele wurden fallen gelassen, obwohl die KMU in der Schweiz am meisten Arbeitsplätze schaffen und erhalten.

Unverständlich ist auch, dass noch in den letzten Monaten über eine Milliarde Franken durch Banken und andere Gläubiger aus der Swissair herausgelöst wurden. Viele KMU hatten mehr Eigenkapital als die Swissair, als man ihnen in den Neunziger Jahren den Kredit kündigte. Wo waren damals, als die Banken die Kredite bei den KMU kündigten, jene Köpfe der FDP, die heute vorgeben, sich für die KMU einzusetzen? Viele Bürger und KMU sind auch deshalb gegen diesen ordnungspolitischen Sündenfall, weil er falsche Signale an den Unternehmer und Aktionär aussendet.

Damit nun aber keine Missverständnisse entstehen – langfristig bin ich zuversichtlich für das Fluggeschäft. Ich trete auch für den Flughafen und eine starke Unique ein. Aber Misswirtschaft und Konstrukte wie die Omni Holding oder die SAirGroup, beziehungsweise deren Nachfolgegesellschaft dürfen nicht mit einem Fallschirm vom Steuerzahler rechnen. Es ist Erpressung, wenn man schwarzweiss malt und sagt, ohne Zustimmung werde es keine Schweizer Fluggesellschaft mehr geben. Falls heute die FDP mit der SP diesen Sündenfall beschliesst, kann ja glücklicherweise noch das Volk darüber befinden. Und der Bürger lässt sich ja bekanntlich nicht erpressen, denn auch ohne staatliche Gelder werden Schweizer Fluggesellschaften wie Crossair, Balair, Edelweiss, Classic Air, Easy Jet, Swiss Wings und weitere kommerzielle schweizerische Fluggesellschaften weiterfliegen.

Mit einem Nein zum 300-Millionen-Kredit sagen wir langfristig Ja zu einem sauberen Wirtschaftsplatz Schweiz. Das Ja zum 300-Millionen-Kredit ist ein Ja zu einem kurzfristigen Abenteuer sowie einer immensen Umlagerung der Geldvernichtung und Übertragung der Verantwortung auf jeden Einwohner unseres Landes. Es ist ein Ja zu Gunsten der Misswirtschaft. Deshalb bin ich einmal mehr froh darüber, den Mut zu haben, Nein zu sagen.

Andreas Honegger (FDP, Zollikon): Die Schweiz kann auf einen interkontinentalen Flughafen verzichten. Die Schweiz kann auch auf die Swisscom verzichten und sie ans Ausland verscherbeln. Die Schweiz kann auf alle anderen Grossbetriebe verzichten und sie ans Ausland abgeben. Wir können mit einer dänischen Telefongesellschaft telefo-

nieren und in deutschen Flugzeugen fliegen. Wir können alles von ausländischen Firmen kaufen und beziehen. In globalisierten Zeiten geht alles problemlos – privatwirtschaftlich globalisiert. Heisst das Fazit deshalb «weg mit der Kontrolle über unsere Betriebe und über unsere Arbeitsplätze»? Damit würden wir vielleicht sogar korrekt nach dem neoliberalen Handbuch und nach der reinen Lehre handeln. Aber was alles bleibt dabei auf der Strecke? Was alles kostet uns wirtschaftlich und sozial das Wegräumen der Trümmer? Jeder Versuch, diesen Schaden in Grenzen zu halten, verdient Prüfung und Unterstützung.

Lieber mit offenen Augen, blauäugig, lieber Willy Haderer, als die Augen verschliessen und gar nicht handeln.

Manchmal, Peter Good, ist es verantwortungsvoller, Mut zu haben als zu zögern.

Und noch ein Hinweis an die päpstlichsten Liberalisierungsfanatiker und -experten wie Theo Toggweiler hier im Rat: Ausgerechnet die Freigabe der Tarife hat dazu geführt, dass heute alle Fluggesellschaften Probleme haben und die Sicherheit in den letzten Jahren nicht besser geworden ist.

Irgendwann interessiert sich in der grossen weiten Welt vielleicht gar niemand mehr dafür, in die Täler und Krachen unseres Landes Angebote im Infrastrukturbereich zu bringen. Wenn wir unsere Unabhängigkeit wahren wollen, müssen wir nach wie vor selbst Infrastrukturangebote entwickeln und anbieten. Die Grösse und Struktur des Landes und seiner Bevölkerung erfordern von uns eigene Anstrengungen und nicht einfach das Ausliefern auf Gedeih und Verderb an internationale Firmen. Zudem sind wir ein Tourismusland. Ruedi Hatt hat dies bereits erwähnt. Wer soll uns denn diese Touristen bringen?

Ich stehe der EU sehr skeptisch gegenüber. Ich glaube, dass die Schweiz sich selbst behaupten kann und soll. Dass nun ausgerechnet die SVP im Bereich der Luftfahrt ganz auf Auslandabhängigkeit setzt und die Schweiz damit luftfahrtsmässig und zum Teil sicher auch wirtschaftlich zu einer europäischen Provinz machen will, erstaunt mich denn doch. Wer die Unabhängigkeit und die Prosperität dieses Landes wahren und sicherstellen will, sollte die Voraussetzungen zu schaffen versuchen und mindestens einen «Mini-Hub» oder halt einen «Alpen-Hub» haben. Der stückweise Ausverkauf der Heimat kann durch laute Politfolklore leider nicht wieder wettgemacht werden.

Ob die Wirtschaft den interkontinentalen Luftverkehr braucht oder will, entscheiden nicht wir hier, sondern das ist bereits belegt durch das viel grössere Engagement der Wirtschaft in die neue Airline. Statt vorzugeben, besser als die Wirtschaft zu wissen, was der Wirtschaft frommt, würde die SVP besser ihre Gewerbler und KMU-Leute anhören, wenn sie den Schaden kalkulieren, der entsteht, falls wir luftfahrtsmässig Provinz werden. Deren Anliegen sollte man nicht nur vor den Wahlen, sondern auch nach den Wahlen ernst nehmen.

Adrian Bergmann, die KMU-Betriebe sterben primär an fehlenden Aufträgen und nicht an fehlenden Krediten. Auch wenn Exponenten der SVP schon hoffen, der Versuch, auch künftig eine schweizerische Luftfahrtgesellschaft zu haben, werde scheitern, wären die von Gewerblern und KMU gewählten SVP-Kantonsräte sehr gut beraten, wenn sie die Interessen ihrer Wähler unterstützten und nicht die Interessen derer, die künftig sagen wollen «Ich habe es ja immer schon gesagt.» Wir alle wollen keinen Defätismus, sondern Mut für die Zukunft.

Persönliche Erklärung von Theo Toggweiler zum Votum von Martin Vollenwyder

Theo Toggweiler (SVP, Zürich): Martin Vollenwyder – er ist mitten im Wahlkampf, ich verstehe das – hat unseren Kantonalpräsidenten angegriffen in Sachen Exportrisikogarantie. Da muss ich Ihnen schon empfehlen, einmal ein Seminar zum Thema «Ordnungspolitik» zu besuchen. (*Heiterkeit.*) Denn es ist ein Unterschied, ob wir Strukturhaltung oder Protektionismus betreiben. Damit hat die Exportrisikogarantie nichts zu tun, denn dort sind Risiken zu versichern, nicht nur im Zusammenhang mit Naturkatastrophen, sondern Kundenrisiken – Dinge, welche die ganz grosse CS-Gruppe nicht mehr wahrnehmen kann. Sie haben eine Versicherung, aber dies würden Sie nicht versichern.

Ratspräsident Martin Bornhauser: Theo Toggweiler, ich bitte Sie zur Sache zu sprechen.

Oskar Bachmann (SVP, Stäfa): Obwohl mein eigenes Hotel/Restaurant überhaupt nicht tourismusabhängig ist, gestatte ich mir, Sie kurz auf den drittgrössten Devisenbringer unserer Volkswirtschaft hinzu-

weisen. Von ihm profitieren nicht nur Hunderte von KMU rund um die Städte Basel, Genf, Zürich, Bern et cetera, sondern von ihm sind weitere zigtausend landwirtschaftliche, verkehrswirtschaftliche und übrige Dienstleistungsbetriebe abhängig.

Die Folgen des 11. Septembers 2001 sind Ihnen ja bekannt. Sie sind nur ein Vorspiel dessen, was passieren würde, wenn der Tourismus zur ehemaligen Destination Switzerland dauernd abnehmen würde. Wenn unsere Berggebiete darunter zu leiden beginnen, dann können Sie weitere x-beliebige Millionen an Bundessubventionen hineinpumpen. Der neue Finanzausgleich, so wie er jetzt vorliegt, verlangt bekanntlich vom Kanton Zürich, dass er weitere 300 Millionen Franken spendiert. Ich frage Sie, wenn in unserem Kanton das Bruttosozialprodukt zurückgeht, wie wollen Sie dann diese Leistung vollbringen? Zürich ist das Haupteinfallstor zum schweizerischen Tourismus. Wird dieses Tor nicht mehr durch einen Swiss Carrier bedient, dann bedienen eben die anderen europäischen Airlines ihre Destinationen München, Wien, Mailand und so weiter. Die grossen Investitionen und Werbekampagnen für die Schweiz sind eben auf der ganzen Welt unmittelbar bei den Swissair-Büros angesiedelt.

Es nützt uns gar nichts, nach diesem Debakel nur die Scharlatane, Blindgänger und Sich-aus-der-Verantwortung-Stehenden anzuprangern; das ist verlorene Zeit. Niemand von den Befürwortern dieser Vorlage kennt die Zukunft, kennt den Erfolg oder den Misserfolg dieser Investition, aber auch niemand von den Gegnern. Aber wir sollten nicht weiter auf Weltuntergangsstimmung machen. Für mich sind die Argumente 50,1 zu 49,9 Prozent – ich gebe es zu. Ich habe auch mit mir gerungen. Aber wir müssen wieder einmal wie der «Züri-Leu» die Mähne schütteln, uns aufrecken, die Ärmel hochkrempeln und zusammenstehen zum Erfolg dieser Investition. Es ist keine Vision, es ist keine Hoffnung, es sind ja auch keine Fehler auszubügeln, sondern es ist eine Ausnahmesituation, der wir uns stellen müssen.

Gestatten Sie mir, als Alt-Ökonomen, noch zum ordnungspolitischen Sündenfall etwas zu sagen. Untersuchen Sie einmal unser Budget und diejenigen anderer Kantone und des Bundes! Es besteht zu mehr als der Hälfte aus ordnungspolitischen Sündenfällen, die Legislative, Exekutive, selbst der Souverän verursacht haben. Wenn wir dann schon sagen, wir fallen zurück ins «Deficit Spending» des John Maynard Keynes, dann möchte ich Ihnen doch in Erinnerung rufen, was die Kernsätze seiner «General Theories on Employment Interests and

Money» waren: Erhalt von Marktwirtschaft und Sicherung der Vollbeschäftigung, Stabilität des Binnenpreisniveaus und internationale Solidarität, nationale Souveränität und internationale Konjunkturpolitik – alles zusammengefasst, ein starker Nationalstaat mit breitem Gestaltungsspielraum. Wer will dies hier drinnen nicht? Wäre die Theorie von John Maynard Keynes sechs Jahre früher in Kraft gesetzt worden, hätte vielleicht die unglaubliche Katastrophe der Depression der Dreissiger Jahre nicht stattgefunden. Und wenn wir uns dann schon der Nationalökonomie bedienen, dann müssten wir die Theorien eines Ludwig von Mises mit seiner idealen Marktwirtschaft die heilsame Kontroverse zwischen Josef Schumpeter und Friedrich August von Hayek bis hin zu Milton Friedman so meisterhaft miteinander verbinden, wie das der deutsche Wirtschaftsminister Karl Schiller gemacht hat. Ich gratuliere der Regierung, dass sie den Mut hat, dies ebenfalls zu tun, auch wenn der Versuch vielleicht nicht gelingt. Konjunktur ist und war immer eine Frage der Psychologie – zur Rezession oder zur Prosperität.

Was wir jetzt am dringendsten brauchen, ist Vertrauen in die Entscheidungen, die gefallen sind, wenn auch nicht hundertprozentig abgefedert. Sie haben es heute in der Hand, mit der Psychologie zur Prosperität zu reden und dafür zu stimmen.

Im Übrigen habe ich den Vorschlag gemacht, man könnte diese 300 Millionen Franken zehn Jahre lang aus dem Fonds für gemeinnützige Zwecke speisen, dann hätte wirklich jeder Einzelne, der das Geld locker im Sack hat, daran bezahlt.

Regierungsrat Ruedi Jeker: Sie haben jetzt über Stunden ein sehr schwieriges Thema diskutiert, ein schmerzliches Geschäft, möchte ich sagen, und vor allem eines mit enormen volkswirtschaftlichen Auswirkungen. Wenn ich die verbalen Attacken und Seitenhiebe in die Vergangenheit und über die Parteigrenzen hinweg beiseite stelle, dann kann ich feststellen, dass Sie detailliert eine sehr fundierte Lageanalyse aus Ihrer Optik durchgeführt haben. Ich spüre auch heraus, dass man mehrheitlich der Meinung ist, der Ansatz, den jetzt die Privatwirtschaft und die öffentliche Hand in dieser Lösung – Luftbrücke genannt – gefunden haben, werde eine tragfähige Lösung sein. Ich bin auch überzeugt, dass der Kanton Zürich dazu seinen angemessenen Beitrag liefern wird.

Das Lufttransportsystem ist ein Verkehrssystem, bei dem man nicht das Eine erhalten und auf das Andere verzichten kann. Nur beides gemeinsam, Flughafen und Luftfahrt, bringt die notwendige Transportleistung, welche wir für die schweizerische und die zürcherische Volkswirtschaft zwingend brauchen, in die Schweiz.

Zum Swissair-Kollaps werden Berufenere als ich in einer Sonderprüfung Stellung nehmen. Ich glaube, wir können das Thema auch im Rat verlassen und den Juristen und Historikern übergeben, die es abzuhandeln haben für die Wirtschaftsgeschichte der Schweiz. Ich möchte Sie einladen, sich wie die Zürcher Regierung der Volkswirtschaft zu widmen und damit auch der Zukunft unseres Wirtschaftsstandortes Zürich und der Schweiz.

Wir haben jetzt Lösungsvorschläge aus verschiedener Richtung gehört. In einem aber müssen wir uns einig sein: Der Zeitfaktor ist entscheidend. Sie haben verschiedene Varianten aufgetischt und ich muss Ihnen einfach beliebt machen, dass es keine echte Alternative, keine gleichwertige Handlungsweise zum heutigen Zeitpunkt gibt.

Wirtschaft und Politik haben es zu Stande gebracht, innerhalb von drei Wochen eine Grundsatzvereinbarung zu kreieren. Das ist die Zeit, die Sie normalerweise brauchen, um in der Privatwirtschaft die Einladung für eine Generalversammlung zu verschicken. Ich muss Ihnen sagen, es liegt weder ein Versagen der Privatwirtschaft noch der Politik vor. Nur gemeinsam war es in diesem ausserordentlichen Fall der schweizerischen Volkswirtschaft möglich, diese Lösung anzugehen. Ich bin daher überzeugt, dass Sie, als Volksvertreter des Standes Zürich, Ihren Lösungsbeitrag auch beschliessen werden – und zwar so, wie ihn die Regierung in zwei Anträgen formuliert hat.

Zum einen sind hier diese 300 Millionen Franken Beteiligung in die Zukunft; ein Risikokapital, das neben den Risiken auch seine Chancen hat. Nach meiner persönlichen Einschätzung sind die Chancen, die wir damit haben, wesentlich grösser als die Risiken, die wir einheimsen. Aus Ihren Voten habe ich mitgekriegt, dass der Grossteil Ihres Rates verstanden hat, warum 300 Millionen Franken in die neue Gesellschaft und «nur» 100 Millionen Franken in die Aufrechterhaltung der flughafennahen Betriebe fliessen sollen.

Die flughafennahen Betriebe sind der Schlüssel, damit der Flughafen überhaupt Flugverkehr aufnehmen kann. Wir haben hier ganz klar ordnungspolitische Grundsätze im Hinterkopf, indem wir nur die Be-

träge in die flughafennahen Betriebe einschiessen wollen, die notwendig sind, um über eine Zeit von wenigen Wochen oder Monaten diesen Gesellschaften die Möglichkeit zur Restrukturierung zu geben; nur diese Beträge sollen dort einfließen. Ich verrate kein Geheimnis, wenn ich sage: Hätten wir hier nicht eine harte Linie eingehalten, so hätten wir locker 200 oder 300 Millionen Franken in die so genannte Restrukturierung dieser flughafennotwendigen Betriebe einschiessen können und trotzdem wäre keine Zukunft daraus gewachsen. Wieso? Es nützt Ihnen überhaupt nichts, wenn Sie Aufträge ausführen wollen, aber keine Kundschaft haben.

Wenn ich in die Gesichter der Schweizerischen Volkspartei schaue, sehe ich ja viele KMU-Leute unter Ihnen. Ihnen ist doch auch ein neuer Auftrag willkommener als wenn Sie ein halbes Jahr später bei der Sozialhilfe anstehen müssen, um den Verpflichtungen gegenüber Ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern nachkommen zu können. Es ist ein Gebot der Vernunft, in die Zukunft zu investieren, statt das Geld gleich in die Sozialleistungen einzuschiessen. Denn unsere Bevölkerung will arbeiten und nicht von der Sozialhilfe abhängig werden.

Daher dieser Lösungsvorschlag, denn es macht ja Sinn, einer schweizerischen Fluggesellschaft den Neustart zu ermöglichen. Und wieso einer schweizerischen Fluggesellschaft? Weil Sie auf dem freien Markt in vernünftiger Zeit überhaupt keinen Carrier finden, der Ihnen einen Hub ab Zürich-Kloten betreibt. Mit einem Hub haben Sie den minimalsten Schaden. Den Schaden haben wir nämlich bereits. Wir werden sicher im Minimum 10'000 Arbeitslose bekommen. Wenn Sie aber diesem Kredit in die Zukunft Ihre Zustimmung versagen, dann wird ein Multiplikator mitkommen – da können Sie rechnen wie Sie wollen –, der sich irgendwo bei 25'000, 30'000, 35'000 Arbeitsplatzverlusten einstellen wird.

Sie haben die Alternative zu wählen. Sie können mit diesem Investment, das vom Kanton Zürich erwartet wird, im Interesse der Zukunft der schweizerischen Volkswirtschaft mithelfen. Wie Sie wissen, sind die anderen 21 Kantone solidarisch, drei haben sich nicht dazu verpflichten können. Das ist diese einzige Möglichkeit. Alle anderen Alternativen sind eben keine Alternativen. Weil sie den Faktor Zeit ausser Acht lassen, sind sie keine echten Handlungsweisen. Denn es nützt nichts, diese neue Gesellschaft oder die Swissair für zwei, drei Wochen zu grounden und nachher von unten nach oben wieder eine

ationale Gesellschaft aufbauen zu wollen. Das ist eine Vision, die in der Illusion gipfelt und wir haben in der Volkswirtschaft keine Zeit, Tagträumen nachzuhelfen und diesen nachzuleben.

Das einzige Motiv, warum der Bund eine Milliarde Franken einschiesst, besteht darin, den Flugbetrieb bis zum Flugplan des nächsten Sommers aufrecht erhalten zu können, damit es uns gelingt, unsere Marktposition im Netz der Airlines zu erhalten und wir nachher Zeit haben, mit der neuen Gesellschaft, ausgestattet mit einer Kapitalbasis von über 3 Milliarden Franken, in diesen Markt wieder einzudringen und die Position zurückzuerobern, und zwar in einem Mass, das gegenüber der verfehlten Hunter-Strategie verträglich ist.

Wenn Zürich in einer zweiten Hub-Liga mittun kann, hat dies nichts mit Mega-Hub zu tun, Martin Bäumle, – das sind Wortspiele. Damit haben wir den maximalen volkswirtschaftlichen Nutzen – und nicht, wenn es der ausländischen Konkurrenz gelingt, alle diese Dienstleistungen von Zürich wegzusaugen und dann in Paris oder Frankfurt oder wo auch immer zu platzieren. Die 300 Millionen Franken aus dem Stande Zürich werden in einem Investment gut platziert sein, denn damit können neue Aufträge für die SR Technics beschafft werden. Und daraus können sich auch die Atraxis und die flughafennahen Betriebe alimentieren.

Ich glaube, dieser Gedankenkreis muss Sinn machen, wenn man gewillt ist, ihn nachzuvollziehen und sich nicht in parteipolitischen Grundsätzen blockieren will. Wir wollen sicher nicht, dass die zürcherische und die schweizerische Volkswirtschaft zu Grunde gehen.

Diesen Pragmatismus braucht es noch dazu und diesen Pragmatismus lese ich auch aus dem Parteiprogramm 1999 bis 2003 der Schweizerischen Volkspartei des Standes Zürich, die sich einsetzt für einen starken Wirtschaftsstandort. Ich zitiere: «Der internationale Flughafen Zürich-Kloten trägt dazu Wesentliches bei», und weiter: «Zürich soll erhalten und gefördert werden als attraktiver Wohn- und Arbeitsraum, als liberaler Finanz- und Bankenplatz, als modernes Dienstleistungszentrum und als bedeutendes Verkehrszentrum und» – auch der fünfte Punkt ist selbstverständlich für die Volkswirtschaft des Standes Zürich wichtig – «als viertstärkster Landwirtschaftskanton der Schweiz». Die SVP setzt sich weiter ein für ein «leistungsfähiges Verkehrsnetz und für den Anschluss Zürichs an das internationale Hochleistungsnetz». Sie geben in Ihrem Parteiprogramm ein ganz klares Statement ab. Daher kann ich schwer nachvollziehen, wie Sie heu-

te so argumentieren können. Ich verstehe auch Ihre Not aus der Sorge heraus, mit den Steuergeldern haushälterisch umzugehen. Wir sind der Meinung, dass wir mit dem Ansatz, den die Zürcher Regierung Ihnen vorschlägt, den sorgsamsten Umgang mit den Steuergeldern haben, weil wir mit diesen 300 Millionen Franken für die Zukunft eine Chance abholen können – selbstverständlich bei den Risiken, die Sie aus Ihrem eigenen unternehmerischen Handeln kennen.

Jetzt noch zu den Fragen, die gestellt wurden und die ich selbstverständlich beantworten will.

Werner Bosshard, Sie sprechen von Nachtflugsperr, Plafonds. Das ist nicht die Übungsanlage, wo wir dies diskutieren. Sie wissen, dass wir beim «Runden Tisch» im Rahmen der Revision des Betriebsreglementes diese Positionen anbringen. Ich finde es verfehlt, hier weitere Bedingungen anbringen zu wollen.

Die Antwort auf die Frage zum Flughafenfondsgesetz, die Sie und Martin Bäumle gestellt haben, ist klar. Die Weisung hat im letzten Absatz ausgedrückt, dass wir das Ganze aus dem Flughafenfonds zu finanzieren gedenken. Und das Fondsgesetz ist im Beschluss ja auch ganz klar ausgeführt. Paragraf 1: Zur Finanzierung der dem Staat zukommenden Aufgaben im Bereich Luftverkehr wird ein Spezialfonds geschaffen. Daraus werden auch die notwendigen Mittel herangezogen. Dass man sich damit auch den Verpflichtungen, die man gegenüber den Lärmentschädigungen eingeht, nicht entziehen kann, ist klar und das weiss auch Martin Bäumle. Das ist ein Vorsorgefonds für diese Zweckbestimmung im Flughafen, damit die Mittel bereitgestellt sind, wenn die Verpflichtungen eintreten.

Noch ein Wort zur Glattalbahn, Felix Müller. Das heisst eben, dass man vorausschauend planen soll. Ich muss Ihnen sagen, diese Restrukturierung der Swissair geht nicht schmerzlos an uns vorbei. Wir werden Steuerausfälle haben, wir werden Arbeitslose haben, wir werden sehr viele volkswirtschaftliche Schäden zu begrenzen haben. Nicht nur im Flughafen sind mehrere Milliarden Franken Investitionen. Die Privatwirtschaft, die KMU, das sind 95 Prozent unserer zürcherischen Volkswirtschaft, haben Milliarden in eigene Betriebe um den Flughafen investiert. Auch hier geht es darum, Werterhaltung zu betreiben, um nach der Restrukturierung wieder mithalten zu können.

Wir stehen nicht in Konkurrenz mit Basel, St. Gallen oder Lugano. Unserer Konkurrenz sind internationale Wirtschaftsräume auf dem

Platz Frankfurt, München, Barcelona oder Mailand; das ist die Konkurrenz, an der wir uns messen müssen. Ich glaube, man muss auch keine grosse volkswirtschaftliche Studie machen, um festzustellen, dass wir allein mit dieser Restrukturierung um Jahre zurückgefallen sind, wenn wir uns wieder im Wettbewerb behaupten müssen.

Liliane Waldner möchte ich noch zur Antwort geben: Selbstverständlich hat die Crossair uns mitgeteilt, dass sie die Wartung ihrer Flugzeuge jetzt redimensioniert. Es wird nicht mehr so viel sein und das macht auch Sinn. Bei der SR Technics stammten ja 38 Prozent der Umsätze aus der Swissair. Das ist eben die Idee mit diesen 300 Millionen Franken, dass man hier die Aufträge erhalten und die ausländischen Aufträge in der Schweiz weiterhin über diese Hightech-Firma ausführen lassen kann.

Zu Ruedi Lais: Bénédict Hentsch versucht jetzt überall, Geld für seinen Sozialplan zu finden. Mir ist nicht bekannt, dass die Crossair dafür Geld einschiessen will.

Noch zur Kernaufgabe – diese wurde verschiedentlich angesprochen aus Kreisen der SVP. Wir sind der Meinung, dass ein zukunftstaugliches internationales und interkontinentales Verkehrsnetz sicherzustellen sehr wohl eine Kernaufgabe des Staates ist. Dass wir uns nach diesem Überbrückungsengagement wieder zurückziehen wollen, haben wir Bund und Kantone auch gesagt. Wir können doch von Regierungsseite nicht zuschauen, wie ein Verkehrssystem zu Boden geht und dann einfach abwarten, ob die Privatwirtschaft etwas macht oder nicht. Das ist eben Volkswirtschaft! Volkswirtschaft ist kein verstaubter Begriff, sondern hat einen gelebten Inhalt mit Menschen aus Fleisch und Blut. Das verstehen wir unter Volkswirtschaft und darum lohnt es sich, hier die entsprechenden Investitionen zu tätigen.

Ich möchte Ihnen noch mitteilen, dass, wenn Sie diesem 100-Millionen-Kredit für die Eventualverpflichtungen zustimmen, auf Grund von diesem die bisher geführten Verhandlungen zur Sicherstellung des Weiterbetriebs von Atraxis und SR Technics und damit zur Wahrnehmung des in Paragraph 1 des Flughafengesetzes formulierten Auftrages weder in zeitlicher Hinsicht noch bezüglich des Inhalts der getroffenen Lösungen ein wesentlicher Entscheidungsspielraum um den gesetzlichen Auftrag von Artikel 1 des Flughafengesetzes besteht. Es liegen somit gebundene Ausgaben vor, die in die alleinige Zuständigkeit des Regierungsrates fallen. Der Regierungsrat wird die notwendigen Sicherheiten für den Weiterbestand der Atraxis- und der

SR-Technics-Überbrückungsfinanzierung in den nächsten Tagen zu bewilligen haben. Dieses Vorgehen wird auch durch Paragraf 27 Absatz 3, Finanzhaushaltsgesetz, gestützt. Ich zitiere: «Ist das Einholen eines Zusatzkredites vor dem Eingehen der Verpflichtungen nur mit bedeutenden nachteiligen Folgen möglich, hat der Regierungsrat den Kantonsrat unverzüglich über die zu erwartenden Mehrausgaben zu unterrichten, sofern die gesamten Aufwendungen betragsmässig die Grenze des fakultativen Finanzreferendums übersteigen.» Es geht zum heutigen Zeitpunkt darum, dass wir für Atraxis und SR Technics je 35 Millionen Franken als Garantieleistung gegenüber der Unique sicherzustellen haben. Ich bitte Sie, in diesem Sinne davon Kenntnis zu nehmen, wenn Sie zu Ihrer Abstimmung kommen.

Das sind meine Ausführungen. Ich bitte Sie, im Auftrag und im Namen des Regierungsrates, Ihr volkswirtschaftliches Verständnis und Ihre Entscheidungsfreiheit wahrzunehmen. Sie tragen dafür auch die gesamte Verantwortung alleine.

Eintreten auf beide Vorlagen

ist beschlossen, nachdem kein Antrag auf Nichteintreten gestellt worden ist.

Detailberatung

A.

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Minderheitsantrag von Arnold Suter, Rudolf Ackeret, Adrian Bergmann in Vertretung von Fredi Binder, Bruno Dobler, Werner Furrer und Felix Müller

Ein Kredit von 300'000'000 Franken für die Beteiligung an der Aktienkapitalerhöhung der Crossair AG zur Bildung einer neuen schweizerischen Luftfahrtgesellschaft wird nicht bewilligt.

Arnold Suter (SVP, Kilchberg): Ich bin nicht einer, der sich sonst häufig zu Wort meldet in diesem Saal, aber ich möchte doch einige Punkte nochmals ganz klar herausstreichen und möchte auch dem Regierungsrat sagen, dass wir die gemachten Grundsätze in unserem Parteiprogramm nach wie tragen können. Sich mit dem Machbaren auseinanderzusetzen, hat nichts mit Nichtstun zu tun, ist jedoch die einzige Möglichkeit, wie man innert nützlicher Frist wieder auf Erfolgskurs gerät. Wir müssen uns an die Gesetze der Marktwirtschaft halten und nicht an Wunschscenarien, die in der heutigen politischen und ökonomischen Situation Fiktionen ohne Überlebenschancen sind. Der vorliegende Businessplan mit «26/26» ähnelt eher einer Lotterie als einem sorgfältig erarbeiteten Masterplan. Was jemand mit seinem eigenen Geld macht, ist seine Sache. Es geht hier aber um bedeutende Steuermittel, welchen wir Sorge tragen müssen und für die wir schliesslich die Verantwortung tragen. Der Staat hat sich auf seine Kernkompetenzen zu konzentrieren und aus diesen Gründen lehnen wir ohne Wenn und Aber den 300-Millionen-Kredit ab.

Ratspräsident Martin Bornhauser: Thomas Isler beantragt einen Namensaufruf zum Minderheitsantrag der Vorlage 3904a, Teil A. Dazu braucht es 30 Stimmen.

Abstimmung

Für den Antrag, die Abstimmung über die Vorlage 3904a, Teil A unter Namensaufruf durchzuführen, stimmen deutlich mehr als 30 Ratsmitglieder. Die Abstimmung wird unter Namensaufruf durchgeführt.

Ernst Schibli (SVP, Otelfingen): Namens der SVP-Fraktion stelle ich den Antrag,

dass der Ratspräsident nicht mitstimmen darf, wie das sonst üblich ist bei Abstimmungen mit Namensaufruf.

Ratspräsident Martin Bornhauser: Ich habe das gehört. Ich verzichte freiwillig auf meine Wortmeldung, obwohl es rechtswidrig ist. Wir werden dies aber im Geschäftsreglement noch einmal genauer regeln. Ich halte aber fest, es wäre richtig so, ich verzichte freiwillig.

Abstimmung unter Namensaufruf

Für den Antrag der Kommission stimmen folgende 101 Ratsmitglieder:

Amstutz Hanspeter (EVP, Fehraltorf); Annen Ueli (SP, Illnau-Effretikon); Arnet Esther (SP, Dietikon); Attenhofer Hartmuth (SP, Zürich); Bachmann Oskar (SVP, Stäfa); Balocco Claudia (SP, Zürich); Bapst-Herzog Regina (SP, Zürich); Baumgartner Michel (FDP, Rafz); Bernasconi-Aeppli Susanne (FDP, Zürich); Bernoulli Rita (FDP, Dübendorf); Bertschi Jean-Jacques (FDP, Wettswil a. A.); Biemann Peter F. (CVP, Zürich); Bolleter-Malcom Nancy (EVP, Seuzach); Brandenberger Markus (SP, Uetikon am See); Brändli Sebastian (SP, Zürich); Briner Lukas (FDP, Uster); Bucher Adrian (SP, Schleinikon); Bütler Vinzenz (CVP, Wädenswil); Cavegn Reto (FDP, Oberengstringen); Chanson Robert (FDP, Zürich); Clerici Max F. (FDP, Horgen); Dähler Thomas (FDP, Zürich); Denzler Oskar (FDP, Winterthur); Derisiotis-Scherrer Elisabeth (SP, Zollikon); Dollemer Stefan (EDU, Rüti); Duc Pierre-André (SVP, Zumikon); Dürr Lucius (CVP, Zürich); Egg Bernhard (SP, Elgg); Eugster-Wick Yvonne (CVP, Männedorf); Filli Peider (AL, Zürich); Fischer Gerhard (EVP, Bäretswil); Frey-Wettstein Franziska (FDP, Zürich); Furrer Käthi (SP, Dachsen); Furter Willy (EVP, Zürich); Galladé Chantal (SP, Winterthur); Gerber Rüegg Julia (SP, Wädenswil); Germann Willy (CVP, Winterthur); Götsch Neukom Regula (SP, Kloten); Gübeli Jacqueline (SP, Horgen); Guex Gaston (FDP, Zollikon); Gurny Cassee Ruth (SP, Maur); Hardegger Thomas (SP, Rümlang); Hartmann Hansruedi (FDP, Gossau); Hatt Ruedi (FDP, Richterswil); Heiniger Thomas (FDP, Adliswil); Heinimann Armin (FDP, Illnau-Effretikon); Hirt Richard (CVP, Fällanden); Hollenstein Erich (LdU, Zürich); Honegger Andreas (FDP, Zollikon); Hösly Balz (FDP, Zürich); Huber Severin (FDP, Dielsdorf); Illi Liselotte (SP, Bassersdorf); Isler Thomas (FDP, Rüschlikon); Isler Ulrich (FDP, Seuzach); Jaun Dorothee (SP, Fällanden); Johner-Gähwiler Brigitta (FDP, Urdorf); Jud Ernst (FDP, Hedingen); Keller Ueli (SP, Zürich); Kosch-Vernier Jeanine (Grüne, Rüschlikon); Kündig Jörg (FDP, Gossau); Lais Ruedi (SP, Wallisellen); Lalli Emy (SP, Zürich); Mäder-Weikart Regula (CVP, Opfikon); Maeder-Zuberbühler Karin (SP, Rüti); Marty Kälin Barbara (SP, Gossau); Mittaz Germain (CVP, Dietikon); Mossdorf Martin (FDP, Bülach); Munz Roland (SP,

Zürich); Noser Ruedi (FDP, Hombrechtikon); Pillard Luc (SP, Illnau-Effretikon); Ramer-Stäubli Blanca (CVP, Urdorf); Reber Klara (FDP, Winterthur); Reinhard Peter (EVP, Kloten); Reist Walter (SP, Zürich); Riedi Anna Maria (SP, Zürich); Ruggli Marco (SP, Zürich); Rusca Speck Susanna (SP, Zürich); Sallenbach Hansueli (FDP, Wallisellen); Schellenberg Georg (SVP, Zell); Scherrer Werner (EVP, Uster); Schmid Hansruedi (SP, Richterswil); Schneebeili Hanspeter (FDP, Zürich); Schreiber Kurt (EVP, Wädenswil); Schürch Christoph (SP, Winterthur); Schwitter Stephan (CVP, Horgen); Spillmann Charles (SP, Ottenbach); Stirnemann Peter (SP, Zürich); Thalmann-Meyer Regula (FDP, Uster); Tresp Johanna (SP, Zürich); Troesch-Schnyder Franziska (FDP, Zollikon); Vischer Daniel (Grüne, Zürich); Volland Bettina (SP, Zürich); Vollenwyder Martin (FDP, Zürich); Vonlanthen Peter (SP, Oberengstringen); Waldner Liliane (SP, Zürich); Walti Beat (FDP, Erlenbach); Winkler Gabriela (FDP, Oberglatt); Ziegler-Leuzinger Regula (SP, Winterthur); Ziegler Sabine (SP, Zürich); Ziltener Erika (SP, Zürich); Zopfi-Joch Helga (FDP, Thalwil).

Gegen den Antrag der Kommission stimmen folgende 70 Ratsmitglieder:

Achermann Christian (SVP, Winterthur); Ackeret Rudolf (SVP, Bassersdorf); Bachmann Ernst (SVP, Wädenswil); Bachmann Ruedi (SVP, Winterthur); Badertscher Hans (SVP, Seuzach); Bäumle Martin (Grüne, Dübendorf); Bergmann Adrian (SVP, Meilen); Boder Rolf (SD, Winterthur); Bosshard Kurt (SVP, Uster); Bosshard Werner (SVP, Rümlang); Brunner Ernst (SVP, Illnau-Effretikon); Dobler Bruno (parteilos, Lufingen); Egloff Hans (SVP, Aesch b. Birmensdorf); Fahrni Hans (EVP, Winterthur); Fehr Hansjörg (SVP, Kloten); Fischer Hans Jörg (SD, Egg); Frehsner-Aebersold Rosmarie (SVP, Dietikon); Frei Hans (SVP, Regensdorf); Frei Hans Peter (SVP, Embrach); Furrer Werner (SVP, Zürich); Good Peter (SVP, Bauma); Grossmann Bruno (SVP, Wallisellen); Guyer Esther (Grüne, Zürich); Habicher Lorenz (SVP, Zürich); Haderer Willy (SVP, Unterengstringen); Heer Alfred (SVP, Zürich); Hess Felix (SVP, Mönchaltorf); Heusser Hans-Heinrich (SVP, Seegräben); Honegger Werner (SVP, Bubikon); Hunziker Wanner Barbara (Grüne, Rümlang); Hürlimann Werner (SVP, Uster); Jucker Johann (SVP, Neerach); Kamm Silvia (Grüne, Bonstetten); Krebs Kurt (SVP, Zürich); Kübler Ueli (SVP,

Männedorf); Leibundgut Jürg (SVP, Zürich); Leuthold Jürg (SVP, Aeugst a. A.); Mächler Peter (SVP, Zürich); Manser Emil (SVP, Winterthur); Mettler Christian (SVP, Zürich); Meyer Ernst (SVP, Andelfingen); Moor-Schwarz Ursula (SVP, Höri); Müller Felix (Grüne, Winterthur); Müller Thomas (EVP, Stäfa); Petri Gabriele (Grüne, Zürich); Püntener Toni W. (Grüne, Zürich); Raths Hans Heinrich (SVP, Pfäffikon); Rihs-Lanz Susanne (Grüne, Glattfelden); Rüegg Luzius (SVP, Zürich); Rutschmann Hans (SVP, Rafz); Schibli Ernst (SVP, Otelfingen); Schmid Hansjörg (SVP, Dinhard); Schneider-Schatz Annelies (SVP, Bäretswil); Sidler Bruno (SVP, Zürich); Stocker-Rusterholz Ernst (SVP, Wädenswil); Stutz-Wanner Inge (SVP, Marthalen); Styger Laurenz (SVP, Zürich); Styger-Bosshard Maria (SaS, Zürich); Suter Arnold (SVP, Kilchberg); Sutter Walter (SVP, Zürich); Toggweiler Theo (SVP, Zürich); Trachsel Jürg (SVP, Richterswil); Walliser Bruno (SVP, Volketswil); Weber Peter (Grüne, Wald); Weber-Gachnang Theresia (SVP, Uetikon a.S.); Wickli Hans (SVP, Dachsen); Wild Hans (SaS, Zürich); Wuhrmann Heinrich (SVP, Dübendorf); Züblin Hans-Peter (SVP, Weiningen); Züllig Hansueli (SVP, Zürich).

Der Stimme enthalten hat sich folgendes Ratsmitglied:
Züst Ernst (SVP, Horgen).

Abwesend sind folgende 7 Ratsmitglieder:

Binder Fredi (SVP, Knonau); Buchs Hugo (SP, Winterthur); Jaisli Beat (CVP, Boppelsen); Kessler Gustav (CVP, Dürnten); Knellwolf Ernst (SVP, Elgg); Moser-Cathrein Susi (SP, Urdorf); Portmann Hans-Peter (FDP, Kilchberg).

Der Rat setzt sich gegenwärtig aus 180 Mitgliedern zusammen. Nicht gestimmt hat der Ratspräsident.

Der Kantonsrat beschliesst mit 101 : 70 Stimmen, dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

II., III. und IV.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 101 : 67 Stimmen, dem Teil A der Vorlage 3904a zuzustimmen.

A. Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung eines Kredites für die Beteiligung des Staates an einer neuen schweizerischen Fluggesellschaft

(vom 12. November 2001)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 24. Oktober 2001

beschliesst:

- I. Für die Beteiligung an der Aktienkapitalerhöhung der Crossair AG zur Bildung einer neuen schweizerischen Luftfahrtgesellschaft wird ein Kredit von 300'000'000 Franken bewilligt.
- II. Dieser Beschluss wird der Volksabstimmung unterstellt.
- III. Veröffentlichung im Amtsblatt.
- IV. Mitteilung an den Regierungsrat.

Ratspräsident Martin Bornhauser: Die Vorlage geht an den Regierungsrat zur Ansetzung der Volksabstimmung.

Teil A der Vorlage 3904a ist damit erledigt.

Ratspräsident Martin Bornhauser: Nun kommen wir zur Detailberatung des Teils B der Vorlage 3904a.

B.

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf): Die WAK hat diese beiden Vorlagen übereilt bearbeitet. Die Finanzkommission wurde umspielt und hat es leider auch verpasst, die finanzrechtlichen Fragen abzuklären. Die Zulässigkeit, aus dem Flughafenfonds diese 100 Millionen Franken zu finanzieren, ist mehr als zweifelhaft. Die Zweckbestimmung ist in den Paragraphen 3 und 4 geregelt. Die Paragraphen 3 und 4 sind vor allem für materielle Entschädigungen aus Enteignungen gedacht und in Paragraph 4 geht es um die Aktienbeteiligung als wesentlichen Grund, falls sie unter ein Minimum absinkt. Ich habe damals beim Flughafenfondsgesetz gesagt, dass man unter Paragraph 4 bei der Aktienkapitalbeteiligung höchstens verstehen könne, dass im Maximum 10 Prozent dieses Fonds für solche Mittel eingesetzt werden können. Das entspräche rund 30 Millionen Franken. Heute liegt die Aktienkapitalbeteiligung noch bei 49 Prozent, ergo besteht absolut keine Notwendigkeit.

Heute soll nun ohne weiteres und ohne Rücksichtnahme ein Drittel dieses Fonds geleert werden, um eben genau Unique zu finanzieren. Damit fehlen wiederum 100 Millionen Franken, um Entschädigungen für Fluglärm zu zahlen. Wer bleibt auf der Strecke? Die Ökologie auf der einen Seite und die Bevölkerung auf der anderen Seite, auch die Grund- und Hauseigentümer. Wir investieren 100 Millionen Franken in die Unique und 300 Millionen Franken in den Flugbetrieb, was genau auf das Gegenläufige hinausgeht.

Ich verstehe den Regierungsrat nicht, der hier stur bleibt und diesen Fonds jetzt plündern will und ich verstehe es erst recht nicht, wenn ich doch weiss, dass der Finanzdirektor noch weitere Absichten hat, diesen Fonds zu plündern. Das ist für mich unverständlich und das heisst, dieser Kredit geht zu Lasten der Umwelt und der Bevölkerung. Ich bin grundsätzlich für diese 100 Millionen Franken, kann es akzeptieren, verstehe es bis zu einem gewissen Grad, auch wenn ich meine Zweifel habe, aber wenn sie aus diesem Fonds genommen werden, dann kann ich nicht mehr mitmachen und diesem Antrag nicht zustimmen.

Rudolf Ackeret (SVP, Bassersdorf): An unseren Beratungen waren Susanne Bernasconi, die Präsidentin der FIKO, und auch Germain Mittaz, der immer von der FIKO aus an unsere Sitzungen eingeladen wird, anwesend und hatten auch bei der Beratung Gelegenheit, daran teilzunehmen. In diesem Sinne ist, zumindest was uns betrifft, völlige Transparenz vorhanden, auch von der Behandlung her.

Es ist natürlich so, dass im Geschäftsreglement meines Erachtens steht, dass die FIKO die Angelegenheit noch zu behandeln hat. Da müssen Sie die FIKO fragen, wie sie die Angelegenheit behandelt hat, Sie sind ja selber dort Mitglied.

Dann habe ich dazu zweitens zu sagen, dass wir unsererseits die Frage bezüglich diesen Flughafenfonds in unserer Kommission auch aufgeworfen haben. Wir haben uns dann aber überzeugen lassen, dass die Verpflichtungen, die dem Flughafenfonds obliegen, durch diese Entnahme nicht geschmälert werden. Es wird also einfach eine gewisse Rücklage in diesem Sinne verwendet. Wenn aber grössere Verpflichtungen, die den Flughafenfonds sonst belasten würden, auftauchen, ist uns seitens der Regierung bestätigt worden, dass dann selbstverständlich die entsprechenden Gelder dort gesprochen werden müssten. In diesem Sinne findet also keine Schmälerung der durch den Flughafenfonds zu tätigen Aufgaben statt.

Regierungsrat Ruedi Jeker: Die Ausführungen habe ich beim Geschäft Nummer A gemacht. Ich habe dem nichts beizufügen. Ich kann nur bestätigen, was der Kommissionspräsident Rudolf Ackeret gesagt hat und das weiss Martin Bäumle so gut wie ich, dass dies eine Verpflichtung ist, die der Kanton übernimmt, mit Fonds, ohne Fonds oder mit beidem zusammen. Er muss seine Stimmabgabe selber verantworten.

Keine weiteren Bemerkungen; genehmigt.

II., III. und IV.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 157 : 5 Stimmen, Teil B der Vorlage 3904a zuzustimmen.

B. Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung von Eventualverpflichtungen zur Sicherung von betriebsnotwendigen Systemen und Funktionen des Flughafens Zürich

(vom 12. November 2001)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 24. Oktober 2001 und der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vom 6. November 2001,

beschliesst:

- I. Der Regierungsrat wird ermächtigt, Eventualverpflichtungen bis zum Betrag von 100'000'000 Franken einzugehen, um Verpflichtungen, welche die Flughafen Zürich AG zur Aufrechterhaltung von betriebsnotwendigen Systemen und Funktionen des Flughafens Zürich eingehen muss, sicherzustellen.
- II. Dieser Beschluss wird der Volksabstimmung unterstellt.
- III. Veröffentlichung im Amtsblatt.
- IV. Mitteilung an den Regierungsrat.

Ratspräsident Martin Bornhauser: Die Vorlage geht an den Regierungsrat zur Ansetzung der Volksabstimmung.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Ratspräsident Martin Bornhauser: Nachdem wir heute so lange gesessen haben, darf ich Ihnen noch in Erinnerung rufen, dass wir am nächsten Montag eine Doppelsitzung haben.

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Entwicklung der Stipendienleistungen**
Anfrage *Chantal Galladé (SP, Winterthur)*
- **Limmatschiffahrt von Dietikon nach Zürich**
Anfrage *Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen)* und *Peter Vonlanthen (SP, Oberengstringen)*
- **Beleuchtung der Seestrasse (Kantonsstrasse) in Wädenswil**
Anfrage *Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil)*
- **Finanzierung von Weiterbildungsangeboten und Umschulungen für entlassene Swissair-Angestellte**
Anfrage *Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden)*

Schluss der Sitzung: 13.30 Uhr

Zürich, den 12. November 2001

Die Protokollführerin:
Heidi Khereddine-Baumann

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 10. Dezember 2001.