Protokoll des Zürcher Kantonsrates

197. Sitzung, Montag, 5. Februar 2007, 8.15 Uhr
Vorsitz: *Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich)*

Verhandlungsgegenstände

1. Mitteilungen
- Zuweisung von neuen Vorlagen ..... *Seite 13905*
- Antworten auf Anfragen ..... *Seite 13905*
- Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses
  - *Protokollauflage*..... *Seite 13905*

2. Eintritt eines neuen Mitglieds des Kantonsrates
für den verstorbenen Jürg Leibundgut, Zürich ..... *Seite 13905*

3. Wahl eines Ersatzmitglieds des Obergerichts
für den zum Oberrichter gewählten Martin Burger
(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)
KR-Nr. 24/2007..... *Seite 13906*

4. Wahl eines Mitglieds der Justizkommission
für den verstorbenen Jürg Leibundgut, Zürich
(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)
KR-Nr. 25/2007..... *Seite 13907*

5. Wahl eines Mitglieds der KEVU
für den aus der Kommission zurückgetretenen André Bürgi, Bülach
(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)
KR-Nr. 26/2007..... *Seite 13907*

6. Wahl eines Mitglieds des Handelsgerichts (1. Kammer)
für den zurückgetretenen Thomas Fehr
(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)
KR-Nr. 27/2007 ..... *Seite 13908*

7. Wahl eines Mitglieds des Handelsgerichts (6. Kammer)
für den zurückgetretenen Oskar Iten-Gattiker
(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)
KR-Nr. 28/2007 ..... *Seite 13909*

8. Wahl eines Mitglieds des Handelsgerichts (7. Kammer)
für den zurückgetretenen Bruno Hammer
(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)
KR-Nr. 29/2007 ..... *Seite 13909*

9. Wahl eines Mitglieds des Handelsgerichts (3. Kammer)
für den zurückgetretenen Urs Eichenberger
(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)
KR-Nr. 30/2007 ..... *Seite 13910*

10. Sicherstellung der Saatgutversorgung für die gentechnikfreie Landwirtschaft
Postulat von Lilith Claudia Hübscher (Grüne, Winterthur), Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil) und Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden) vom 25. September 2006
KR-Nr. 269/2006, Entgegennahme, keine materielle Behandlung ..... *Seite 13910*

11. Vermehrte Nutzung von Biomasse für die Energieversorgung
Postulat von Robert Brunner (Grüne, Steinmaur), Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil) und Willy Germann (CVP, Winterthur) vom 30. Oktober 2006
KR-Nr. 306/2006, Entgegennahme, keine materielle Behandlung..... *Seite 13911*

12. Sanierung von Flur-, Fuss- und Wanderwegen
Motion von Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden), Eva Torp (SP, Hedingen) und Patrick Hächler (CVP, Gossau) vom 6. November 2006
KR-Nr. 310/2006, Entgegennahme als Postulat, keine materielle Behandlung..... *Seite 13911*

13. Interkantonale Zusammenarbeit im Bereich von grenzübergreifenden Spitalregionen wie auch des kantonsübergreifenden Rettungsdienstes
Postulat von Oskar Denzler (FDP, Winterthur), Willy Haderer (SVP, Unterengstringen) und Blanca Ramer-Stäubli (CVP, Urdorf) vom 6. November 2006
KR-Nr. 312/2006, Entgegennahme, keine materielle Behandlung..... *Seite 13912*

14. Massnahmen zur nachhaltigen Verbesserung der Lohnsituation der Staatsangestellten ab 2007/2008
Dringliches Postulat von Monika Spring (SP, Zürich), Esther Guyer (Grüne, Zürich) und Peter Reinhard (EVP, Kloten) vom 12. Dezember 2006
KR-Nr. 399/2006, RRB-Nr. 46/17. Januar 2007 (Stellungnahme) ..... *Seite 13912*

15. Neubeurteilung der Rahmenbedingungen des schweizerischen Flugverkehrs/Begrenzung der Flugbewegungen
Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 14. Juni 2005 zum Postulat KR-Nr. 259/2002 und Ergänzungsbericht zum dringlichen Postulat KR-Nr. 270/2002 und geänderter Antrag der KEVU vom 29. November 2005 **4260a**
(gemeinsame Behandlung mit Vorlage 4203b) ..... *Seite 13913*

16. Beschluss des Kantonsrates über die Volksinitiative «Für eine realistische Flughafenpolitik»
Antrag des Regierungsrates vom 21. Dezember 2005, Gegenvorschlag vom 16. August 2006 und geänderter Antrag der KEVU vom 5. Dezember 2006 **4203b**
(gemeinsame Behandlung mit Vorlage 4260a) ..... *Seite 13913*

Verschiedenes
- Fraktions- oder persönliche Erklärungen
  - *Erklärung der SP-Fraktion zur Pauschalbesteuerung von Viktor Vekselberg* ..... *Seite 13937*
  - *Erklärung der Grünen Fraktion zum Uno-Bericht zur Klimaerwärmung* ..... *Seite 13937*
  - *Erklärung der SVP-Fraktion zur Nachfolge am Schauspielhaus* ..... *Seite 13938*
  - *Persönliche Erklärung von Adrian Bergmann, Meilen, zur Fraktionserklärung der Grünen* ..... *Seite 13944*
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse ..... *Seite 13984*
- Rückzug der Motion KR-Nr. 263/2006 ..... *Seite 13985*

Geschäftsordnung

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Das Wort wird nicht verlangt. Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

1. Mitteilungen

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit:

– **Gegenvorschlag von Stimmberechtigten zum Gesetz über die ärztlichen Zusatzhonorare vom 12. Juni 2006**
  Beschuss des Kantonsrates, 4197c

Antworten auf Anfragen

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Der Regierungsrat hat uns die Antwort auf sechs Anfragen zugestellt:

KR-Nrn. 309/2006, 319/2006, 320/2006, 321/2006, 342/2006, 373/2006.

Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegen zur Einsichtnahme auf:

– Protokoll der 189. Sitzung vom 23. Januar 2007, 19.30 Uhr
– Protokoll der 190. Sitzung vom 25. Januar 2007, 17.00 Uhr.

2. Eintritt eines neuen Mitglieds des Kantonsrates

für den verstorbenen Jürg Leibundgut, Zürich

Ratssekretär Raphael Golta verliest die Verfügung der Direktion der Justiz und des Innern: «Eratzwahl eines Mitglieds des Kantonsrates im Wahlkreis II, Stadt Zürich, Kreise 3 und 9.

Gestützt auf Paragraf 108 des Gesetzes über die politischen Rechte vom 1. September 2003 wird verfügt:

Als Mitglied des Kantonsrates im Wahlkreis II, Stadt Zürich, Kreise 3 und 9, wird für den am 6. Januar 2007 verstorbenen Jürg Leibundgut (Liste Schweizerische Volkspartei) als gewählt erklärt:

Christopher Vohdin, Augenoptiker,
Zweiackerstrasse 38, 8053 Zürich.»

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Ich bitte den Gewählten eintreten zu lassen. Christopher Vohdin, die Direktion der Justiz und des Innern hat Sie als Kantonsrat für gewählt erklärt. Bevor Sie Ihr Amt ausüben können, haben Sie gemäss Paragraf 5 des Kantonsratsgesetzes das Amtsgelübde zu leisten. Ich bitte die Tür zu schliessen. Die Anwesenden im Ratssaal und auf der Tribüne erheben sich.

Ratssekretär Raphael Golta 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 Hartmuth Attenhofer: Christopher Vohdin, Sie leisten das Amtsgelübde, indem Sie mir die Worte nachsprechen «Ich gelobe es».

Christopher Vohdin (SVP, Zürich): Ich gelobe es.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Ich heisse Sie herzlich willkommen. Sie können Ihren Platz 130 einnehmen. Die Anwesenden können sich setzen. Die Tür ist zu öffnen.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Wahl eines Ersatzmitglieds des Obergerichts

für den als Oberrichter gewählten Martin Burger

(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

KR-Nr. 24/2007

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Gemäss Paragraf 70 des Gesetzes über die Wahlen und Abstimmungen kann diese Wahl offen durchgeführt werden. Wird ein anderer Antrag gestellt? Das ist nicht der Fall. Die Wahl wird offen durchgeführt.

Lucius Dürr (CVP, Zürich), Präsident der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die IFK schlägt Ihnen einstimmig vor:

Bruno Amacker, SVP, Zürich.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Werden weitere Vorschläge gemacht? Das ist nicht der Fall. Damit erkläre ich gemäss Paragraf 68 Ziffer 2 des Wahlgesetzes Bruno Amacker als gewählt. Ich gratuliere ihm und wünsche ihm Erfolg und Befriedigung im Amt.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Wahl eines Mitglieds der Justikommission

für den verstorbenen Jürg Leibundgut, Zürich

(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

KR-Nr. 25/2007

Lucius Dürr (CVP, Zürich), Präsident der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die IFK schlägt Ihnen einstimmig vor:

Claudio Schmid, SVP, Bülach.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Somit erkläre ich Claudio Schmid als Mitglied der Justizkommission für gewählt. Ich gratuliere ihm zur Wahl.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Wahl eines Mitglieds der KEVU

für den aus der Kommission zurückgetretenen André Bürgi, Bülach

(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

KR-Nr. 26/2007

Lucius Dürr (CVP, Zürich), Präsident der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die IFK schlägt Ihnen einstimmig vor:

Roland Munz, SP, Zürich.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Somit erkläre ich Roland Munz als Mitglied der KEVU für gewählt. Ich gratuliere ihm zur Wahl.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Wahl eines Mitglieds des Handelsgerichts (1. Kammer)
für den zurückgetretenen Thomas Fehr
(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)
KR-Nr. 27/2007

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Gemäss Paragraf 59 Gerichtsverfassungsgesetz wird von der Kommission für das Handelswesen ein Doppelvorschlag unterbreitet mit Antrag auf Wahl der ersten aufgeführten Person.

Lucius Dürr (CVP, Zürich), Präsident der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die IFK schlägt Ihnen einstimmig vor:

Peter Erb, Winterthur.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Ich erkläre Peter Erb als Mitglied des Handelsgerichts für gewählt. Ich gratuliere ihm zur Wahl.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Wahl eines Mitglieds des Handelsgerichts (6. Kammer)
für den zurückgetretenen Oskar Iten-Gattiker
(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)
KR-Nr. 28/2007

Lucius Dürr (CVP, Zürich), Präsident der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die IFK schlägt Ihnen einstimmig vor:

Erwin Scheidegger, Küsnacht.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Ich erkläre Erwin Scheidegger als Mitglied des Handelsgerichts für gewählt. Ich gratuliere ihm zur Wahl.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Wahl eines Mitglieds des Handelsgerichts (7. Kammer)
für den zurückgetretenen Bruno Hammer
(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)
KR-Nr. 29/2007

Lucius Dürr (CVP, Zürich), Präsident der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die IFK schlägt Ihnen einstimmig vor:

Kurt Alois Sutter, Hinwil.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Ich erkläre Kurt Alois Sutter als Mitglied des Handelsgerichts für gewählt. Ich gratuliere ihm zur Wahl.

Das Geschäft ist erledigt.

9. Wahl eines Mitglieds des Handelsgerichts (3. Kammer)

für den zurückgetretenen Bruno Eichenberger
(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)
KR-Nr. 30/2007

Lucius Dürr (CVP, Zürich), Präsident der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die IFK schlägt Ihnen einstimmig vor:

Walter Spaltenstein, Nürensdorf.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Ich erkläre Walter Spaltenstein als Mitglied des Handelsgerichts für gewählt. Ich gratuliere ihm zur Wahl.

Das Geschäft ist erledigt.

10. Sicherstellung der Saatgutversorgung für gentechnikfreie Landwirtschaft

Postulat von Lilith Claudia Hübscher (Grüne, Winterthur), Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil) und Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden) vom 25. September 2006
KR-Nr. 269/2006, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

Ernst Meyer (SVP, Andelfingen): Ich verlange Diskussion.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Das Postulat bleibt auf der Traktandenliste.

Das Geschäft ist erledigt.

11. Vermehrte Nutzung von Biomasse für die Energieversorgung

Postulat Robert Brunner (Grüne, Steinmaur), Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil) und Willy Germann (CVP, Winterthur) vom 30. Oktober 2006

KR-Nr. 306/2006, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt? Das ist nicht der Fall.

Das Postulat 306/2006 ist überwiesen.

Das Geschäft ist erledigt.

12. Sanierung von Flur-, Fuss- und Wanderwegen

Motion Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden), Eva Torp (SP, Hedingen) und Patrick Hächler (CVP, Gossau) vom 6. November 2006

KR-Nr. 310/2006, Entgegennahme als Postulat, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Der Regierungsrat ist bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt? Ist die Erstunterzeichnerin mit der Umwandlung in ein Postulat einverstanden? *(Susanne Rihs nickt.)* Sie nickt, sie ist einverstanden.

Wird ein Antrag auf Ablehnung des Postulates gestellt?

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): Ich verlange Diskussion.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Hanspeter Haug verlangt Ablehnung des Postulates. Das Geschäft bleibt auf der Traktandenliste.

Das Geschäft ist erledigt.

13. Interkantonale Zusammenarbeit im Bereich von grenzübergreifenden Spitalregionen wie auch des kantonsübergreifenden Rettungsdienstes

Postulat von Oskar Denzler (FDP, Winterthur), Willy Haderer (SVP, Unterengstringen) und Blanca Ramer-Stäubli (CVP, Urdorf) vom 6. November 2006

KR-Nr. 312/2006, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Der Regierungsrat ist bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt? Das ist nicht der Fall.

Das Postulat 312/2006 ist überwiesen.

Das Geschäft ist erledigt.

14. Massnahmen zur nachhaltigen Verbesserung der Lohnsituation der Staatsangestellten ab 2007/2008

Dringliches Postulat von Monika Spring (SP, Zürich), Esther Guyer (Grüne, Zürich) und Peter Reinhard (EVP, Kloten) vom 12. Dezember 2006

KR-Nr. 399/2006, RRB-Nr. 46/17. Januar 2007 (Stellungnahme)

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Der Rat hat das Postulat am 18. Dezember 2006 dringlich erklärt. Der Regierungsrat ist bereit, das dringliche Postulat entgegenzunehmen. Wird ein Ablehnungsantrag gestellt? Das ist nicht der Fall.

Das Postulat 399/2006 ist überwiesen.

Das Geschäft ist erledigt.

15. Neubeurteilung der Rahmenbedingungen des schweizerischen Luftverkehrs/Begrenzung der Flugbewegungen

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 14. Juni 2005 zum Postulat KR-Nr. 259/2002 und Ergänzungsbericht zum dringlichen Postulat KR-Nr. 270/2002 und geänderter Antrag der KEVU vom 29. November 2005 **4260a**

(gemeinsame Behandlung mit Vorlage 4203b)

16. Beschluss des Kantonsrates über die Volksinitiative «Für eine realistische Flughafenpolitik»

Antrag des Regierungsrates vom 21. Dezember 2005, Gegenvorschlag vom 16. August 2006 und geänderter Antrag der KEVU vom 5. Dezember 2006 **4203b**

(gemeinsame Behandlung mit Vorlage 4260a)

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Sie haben am 23. Januar 2006 mit 89 zu 66 Stimmen beschlossen, diese beiden Geschäfte in freier Debatte und gemeinsam zu diskutieren und getrennt darüber abzustimmen. Es geht dabei erstens um das Postulat 259/2002, Neubeurteilung der Rahmenbedingungen des schweizerischen Luftverkehrs, sowie um den Ergänzungsbericht zum Postulat 270/2002, Begrenzung der Flugbewegungen. Und zweitens geht es um die Volksinitiative «Für eine realistische Flughafenpolitik». Wir haben am 6. November 2006 bei einem notwendigen Quorum von 40 Stimmen mit 77 Stimmen beschlossen, dass die Volksinitiative während zehn Minuten im Rat von einem Vertreter des Initiativkomitees persönlich begründet werden darf.

Eintreten auf Volksinitiativen ist obligatorisch. Eintreten auf den Gegenvorschlag liegt im Ermessen des Rates.

Zum Ablauf der Debatte Folgendes: Wir führen zuerst eine Grundsatzdebatte über diese beiden Geschäfte. Danach erledigen wir die beiden Vorstösse 259/2002 und 270/2002 der Vorlage 4260a. Dann stimmen wir ab über Eintreten auf den Gegenvorschlag, Teil B der Vorlage 4203b. Falls Sie eintreten, folgt die Detailberatung des Gegenvorschlags.

Grundsatzdebatte

Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Heute ist die grosse Flughafendebatte angesagt. Neben dem Postulat und einem dringlichen Postulat geht es vor allem um die Initiative «Für eine realistische Flughafenpolitik». Die Beratung zu den beiden Postulaten hat die KEVU vor über einem Jahr abgeschlossen, nämlich am 29. November 2005. Es ist nicht so, dass die Postulate, vor allem das dringliche Postulat betreffend Begrenzung der Flugbewegungen, einfach Ladenhüter sind, sondern sie ermöglichen wichtige Fragestellungen, Diskussionen und Erkenntnisse bereits im Vorfeld der Volksinitiative. Sie sind wichtige Elemente im grossen Flughafen-Puzzle. Deshalb gehe ich – wenn auch nur kurz – auf die beiden Postulate ein.

Um einmal ein kleines, aber zentrales Teil im Gesamtpuzzle zu setzen, teile ich Ihnen mit, dass die KEVU einstimmig beschlossen hat, das Postulat 259/2002, Neubeurteilung der Rahmenbedingungen des schweizerischen Luftverkehrs, nach den Ausführungen der Regierung abzuschreiben. Die KEVU bittet den Rat, dem Antrag zu folgen.

Nun lege ich ein paar wichtige, zentrale Puzzleteile zum dringlichen Postulat 270/2002 betreffend Begrenzung der Flugbewegungen dar.

Erstes Puzzleteil: Die KEVU hat zum Postulat einen Ergänzungsbericht verlangt, welcher den Zusammenhang Plafond, Wirtschaft, Fluglärm und Lebensqualität konkret auf die Forderung des Postulates bezogen aufzeigen soll. Der Bericht in Form einer INFRAS-Studie von der Regierung wurde der Kommission, am 23. Juni 2005 aber auch der interessierten Öffentlichkeit vorgestellt. Kernaussage des Berichtes ist, dass «den erheblichen wirtschaftlichen Einbussen bei einer Begrenzung der Flugbewegungen verhältnismässig bescheidene Minderungen bei den gesamten Umweltkosten gegenüber stehen.»

Zweites Puzzleteil: Der Bericht wurde sowohl von der KEVU wie auch von der mitberichtenden Kommission für Wirtschaft und Abgaben kontrovers diskutiert. Eine nicht unbedeutende Minderheit teilt die Sicht des Berichts und wendet sich generell gegen eine Plafonierung der Bewegungszahl. Sie lehnt die abweichende Stellungnahme der KEVU ab. Die Mehrheit der KEVU relativiert die Aussagekraft der Studie, welche als Prognosewerkzeug zwar angesichts der Komplexität der Dinge ohne Zweifel sorgfältig gemacht ist, aber unter der Last der vielen im Konjunktiv gehaltenen Annahmen und Extrapolie-

rungen in die Zukunft eher ein interessantes Lehrstück für das Verfassen wissenschaftlicher Thesen ist, als ein angestrebtes zuverlässiges Instrument zum Fällen konkreter politischer Entscheidungen zu sein scheint. Eine Gegenstudie, welche angesichts der Komplexität der Probleme keinesfalls a priori als aufschlussreicher oder gar besser einzustufen ist, liess dann auch nicht lange auf sich warten, wie wir alle wissen.

Drittes Puzzleteil: Die Mehrheit der KEVU ist deshalb der Ansicht, dass die realen Probleme am Flughafen einer realen Antwort bedürfen, und fordert den Kantonsrat auf, eine anders lautende Stellungnahme abzugeben. Diese lautet folgendermassen: «Die Flugbewegungen am Flughafen Zürich werden auf 320'000 begrenzt. Das ist volkswirtschaftlich tragbar und erhöht die Akzeptanz des Flugbetriebs in der Bevölkerung und die Planungssicherheit in der Flughafenregion.» Das dritte Puzzleteil ist durch die Mehrheitsmeinung der Volksinitiative nun sozusagen nochmals sorgfältiger und genauer «ausgesägt» und mit einer Nachtflugsperre versehen worden. Überflüssig ist es nicht, nur ergänzt. Ein Bekenntnis des Kantonsrates im Sinne der anders lautenden Stellungnahme der KEVU-Mehrheit setzt also den einen bedeutenden Eckpunkt. Denken Sie daran und setzen Sie diesen wichtigen Puzzleteil, um einmal einen Eckpunkt zu bestimmen.

Das Puzzle geht weiter. Heute verhandeln wir mit der Initiative «Für eine realistische Flughafenpolitik» und den Gegenvorschlägen über ein Geschäft, das überall auf grosses Interesse stösst. Das Interesse ist mehr als berechtigt.

Erstens: Die fluglärmgeplagte Bevölkerung im Kanton Zürich erhofft sich mit gutem Recht eine Verbesserung ihrer Lage.

Zweitens: Wirtschaft und Gewerbe im Kanton wollen genügend gute Fluganschlüsse, um sich an der sich immer stärker global ausrichtenden Wirtschaft zu orientieren.

Drittens: Die Flughafen Zürich AG muss sehen, wonach sie sich ausrichten kann.

Viertens: Der Bund möchte sicher endlich gerne wissen, was der Rat und dann auch das Zürcher Volk mit dem wichtigen Landesflughafen vorhaben, da die Entscheidungskompetenz letztlich beim Bund liegt. Die Meinung des bevölkerungsreichsten und wirtschaftlich zentralen Flughafenstandortkantons dürfte aber nicht einfach gleichgültig sein.

Und letztens: Höchstwahrscheinlich schaut auch der deutsche Nachbar interessiert nach Zürich und zieht aus den Ergebnissen dieses Geschäftes Schlüsse für eigenes Handeln.

Allein das Aufzählen der Erwartungen zeigt, dass der Rat heute gefordert ist und die widersprüchlichsten Interessen bestehen. Das – so gut so etwas überhaupt möglich ist – unter einen Hut zu bringen, ist unsere Aufgabe. Zu guter Letzt muss ja dieser Hut dem Zürcher Volk und allen seinen Interessen zumindest einigermassen passend und bequem angeboten werden. Sonst wird er nicht gekauft und das Puzzle geht nicht auf.

Gefordert ist nicht nur der Rat. Stark gefordert war auch die vorberatende Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt. Das hatte einerseits mit der komplexen Materie, anderseits aber auch mit der nicht nur angenehmen Begleiterscheinung des grossen Interesses an der Vorlage zu tun. Unangenehm war etwa, dass auch im Rat Personen sich öffentlich darüber äusserten, wann das Geschäft in der Kommission abgeschlossen sein werde, und damit Zeitdruck aufbauten. Unangenehm ist, dass wir einen nicht verfassungskonformen Minderheitsantrag 2 in der gedruckten Vorlage haben, obwohl es die Gelegenheit gab, diesen bereits in der Kommission zu bereinigen. Letzteres mag mit dem aufgebauten Zeitdruck zusammenhängen, aber auch ein wenig damit, dass das Interesse der begleitenden Direktion an Unterstützung und rechtlicher Beratung – nach vorbildlicher Unterstützung im sachlich-technischen Bereich – nachliess. Als sich abzeichnete, dass sich die Mehrheit nicht mit einem ZFI *(Zürcher Fluglärmindex)* als Gegenvorschlag zufrieden geben wollte.

Angenehm und von breiten Kreisen bereits nach Abschluss der Beratungen auch so gewürdigt ist das Hauptresultat der Beratungen. Wenden wir uns also dem Angenehmen zu. Die Kommission hat sich seit Ende März 2006 an insgesamt 13 Sitzungen intensiv mit dem Thema der Volksinitiative befasst. Die KEVU kennt die verschiedenen Anliegen und Diskussionen rund um den Flughafen Zürich, übrigens schon seit langer Zeit und nicht zuletzt aus früheren Geschäften. Für die Beratung der Vorlage wurden neben der Vertretung des Initiativkomitees auch Vertreter des BAZL *(Bundesamt für Zivilluftfahrt)*, des BAFU *(Bundesamt für Umwelt)* der Flughafen Zürich AG, der Swiss und der Helvetic angehört. Die Kommission setzte sich im Rahmen der Beurteilung der Vorlage insbesondere auch mit den aktuellsten Ergebnissen der wissenschaftlichen Lärmforschung sowie den flugtechnischen

und – zumindest soweit es von den Interessenvertretern zugelassen wurde – mit den nicht einfachen rechtlichen Aspekten des Geschäftes auseinander. Intensiv diskutiert wurde der von der Regierung im Gegenvorschlag eingebrachte Lärmindex ZFI. Die KEVU hat Kenntnis vom Bericht der mitberichtenden Kommission für Wirtschaft und Abgaben, welche sich mit den volkswirtschaftlichen Auswirkungen einer Plafonierung auseinandergesetzt hat. Die WAK spricht sich in der Mehrheit aus volkswirtschaftlicher Sicht gegen jegliche Plafonierung der Flugbewegungen aus. Die KEVU kommt zu folgendem Beratungsergebnis:

Die Mehrheit der Kommission lehnt die Volksinitiative «Für eine realistische Flughafenpolitik» ab. Die Mehrheit ist der Auffassung, dass insbesondere eine neunstündige Nachtflugsperre problematisch ist, da sie eine vernünftige Anbindung von Zürich an die internationalen Destinationen verunmöglicht.

Zweitens: Die Kommission möchte einstimmig, dass der Volksinitiative ein Gegenvorschlag gegenübergestellt wird. Es geht nach Meinung der Kommission nicht an, dass die lärmgeplagte Bevölkerung keine Alternative zu den verworfenen Vorschlägen der Volksinitiative geboten wird.

Drittens: Die Kommissionsmehrheit lehnt den von der Regierung vorgeschlagenen Fluglärmindex ZFI als Gegenvorschlag zur Volksinitiative ab. Der ZFI, respektive ein wesentlich verfeinertes und weiter entwickeltes Verfahren, wird als geeignetes Messinstrument und als Indikator gesehen und als solches auch in einer Kommissionsmotion weiterhin verlangt. Eine Minderheit nimmt den ZFI im Rahmen ihres Minderheitsantrags 1 auf. Die Kommissionsmehrheit schlägt in einem Gegenvorschlag vor, die weiterhin akzeptierte Zahl von 350'000 Flugbewegungen mit einer Nachtflugsperre von absolut sieben Stunden, inklusive Verspätungsabbau, zu verbinden. Eine absolute Nachtflugsperre von sieben Stunden bringt Entlastung für die Bevölkerung, ist mit einem funktionierenden internationalen Flugverkehr vereinbar und lässt sich wohl auch beim Bund, der letztlich zu entscheiden hat, für die Zürcher Bevölkerung durchsetzen. Der erste Minderheitsantrag ist zumindest in der vorliegenden gedruckten Form gemäss Ausführungen der Regierung vom 17. Januar 2007 auf die dringliche Anfrage 405/2006 nicht verfassungskonform und verletzt durch Zweideutigkeit das Legitimitätsprinzip. Es ist mir zu Ohren gekommen – und heute in Rosa vorliegend *(Der geänderte Minderheitsantrag 1 ist auf rosafar-*

benen Papier gedruckt.) –, dass eine Neufassung gemeinsam mit der Volkswirtschaftsdirektion erarbeitet wurde. Der KEVU wurde diese Fassung bis heute weder vorgelegt noch wurde sie diskutiert.

Der zweite Minderheitsantrag möchte die absolute Nachtruhe im Gegensatz zum Hauptantrag um eine Stunde, das heisst auf insgesamt acht Stunden verlängern. Der Plafond von 320'000 Bewegungen bleibt erhalten.

Nun ist es also an Ihnen, einen passenden Hut für alle Anliegen zu bestimmen und ihn dem Volk vorlegen zu lassen. Das ist eine anspruchsvolle Aufgabe. Machen wir, dass das Puzzle für alle aufgeht! Bevor der Rat seine Beratungen und Beschlussfassungen beginnt, möchte ich einen besonderen Dank dem Gesetzgebungsdienst und insbesondere Christian Schuhmacher aussprechen. Er hat die Kommission in einer schwierigen Phase stark unterstützt.

Hansjörg Schmid (SVP, Dinhard), Präsident der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK): Die WAK war mitberichtende Kommission zu diesen Vorlagen. Wir haben uns ausschliesslich mit den wirtschaftlichen Konsequenzen der Initiative auseinandergesetzt. Wir haben in unserem Mitbericht zur Wirtschaftlichkeit festgehalten, dass der Flughafen seinen Betrieb in dem Masse aufrechterhalten soll, als es die volkswirtschaftlichen Bedürfnisse verlangen. Das heutige «Hub-Konzept», welches Umsteigeverbindungen auf die Interkontinentalverbindungen schafft, ist für unseren Wirtschaftsraum unerlässlich. Eine Plafonierung der Flugbewegungen würde den Betrieb des Flughafens und damit die Wettbewerbsfähigkeit der zürcherischen Volkswirtschaft massgeblich beeinträchtigen. Noch weit gravierendere Auswirkungen wären mit der verlangten Ausweitung der Nachtruhe auf maximal neun Stunden verbunden. Sie würde zu einer drastischen Reduktion der Interkontinentalflüge führen und einem Dominoeffekt, gleich: die Erreichbarkeit von europäischen Destinationen verhindern. Die Volkswirtschaft nicht nur im Kanton Zürich würde erheblich und nachhaltig geschwächt. Die damit verbundenen volkswirtschaftlichen Schäden in Folge Stellenabbau, Rückbau von Infrastrukturen und Steuerausfällen wären unverhältnismässig hoch, obwohl sie nicht genau beziffert werden können. Mehr als die von der Regierung angestrebte Ausdehnung der Nachtruhe auf sieben Stunden ist volkswirtschaftlich nicht vertretbar.

Wir sind der Meinung, dass ein breites, zielgerichtetes und verhältnismässiges Massnahmenpaket, das zudem durch den Kantonsrat mitgestaltet werden kann, auf Grund einer besseren volkswirtschaftlichen Verträglichkeit Vorrang haben muss. Derart einschneidende Eingriffe in die wirtschaftliche Autonomie der Luftverkehrsakteure und damit auch in die Entwicklungsmöglichkeiten des Wirtschaftsraums Zürich, wie sie die Plafonierung der Flugbewegungen und die Ausweitung der Nachtruhe darstellen, stehen wir ablehnend gegenüber.

Eine Minderheit der Kommission ist jedoch der Meinung, dass eine gewisse Beschränkung der Flugbewegungen wirtschaftlich vertretbar sei, vor allem, weil eine solche Beschränkung die Akzeptanz des Flugbetriebes in der Bevölkerung erhöht. Es sei für den Flughafen vorteilhaft, wenn er nicht dauernd gegen den Widerstand der ansässigen Bevölkerung betrieben werden muss.

Ich bitte Sie, bei Ihren Überlegungen diese wirtschaftlichen Konsequenzen miteinzubeziehen und sich für eine gesamtheitlich betrachtete, positive Lösung einzusetzen.

Stefan Wey, Zürich, Vertreter des Initiativkomitees: Nach rund zweieinhalb Jahren seit Einreichung der Volksinitiative «Für eine realistische Flughafenpolitik» darf ich heute bei Ihnen zur Ratsdebatte betreffend diesem Traktandum zu Gast sein. Ich bedanke mich für die Möglichkeit, Ihnen Überlegungen zu unserer Initiative vortragen zu dürfen. Mir geht es heute um das Thema Güterabwägung zur Frage der zukünftigen Flughafendimension in Zürich Kloten. Es geht grundsätzlich um die Frage, wie viel Flughafen wir für unsere lokalen Bedürfnisse brauchen, welcher auch im Einklang mit unserer Bevölkerung betrieben werden kann. Es hat eine Volksinitiative gebraucht, um diese Frage endlich ernsthaft und konsequent anzugehen.

Über Jahrzehnte haben der Kanton sowie die Flughafenverantwortlichen im luftleeren Raum agiert, haben nicht zur Kenntnis genommen, in welch dicht besiedelter Region unser Flughafen operiert. Die Raumplanung hat definitiv versagt. Immer dichter und näher wurde in die An- und Abflugschneisen gebaut, immer mehr mit dem Segen der offiziellen Politik notabene. Im luftleeren Raum, unter dem Patronat einer solchen Laisser-faire-Politik, ohne Programm und Vision kam es im Jahr 2001 zum ultimativen Crash, zum Grounding der nationalen Airline Swissair, abgestürzt unter anderem auf Grund einer völlig verfehlten Luftfahrtpolitik, ein Debakel, welches die Steuerzahler letzt-

endlich über 4 Milliarden Franken gekostet hat. Die Verantwortlichen aus Wirtschaft und Politik stehen heute vor Gericht.

Die Volksinitiative hat – nomen est omen – eine realistische Flughafenpolitik zum Ziel. In Rekordzeit haben über 20'000 Stimmberechtigte im Kanton Zürich diese Initiative unterzeichnet und eingereicht. Dies ist ein eindrückliches Signal, welches verpflichtet – Sie als Parlament und uns als Initiativkomitee. Erst unter dem Druck der Initiative war die Politik überhaupt bereit, zur Kenntnis zu nehmen, dass in der Frage der Flughafendimension dringendster Handlungsbedarf besteht.

Zwischenzeitlich hat der Flughafen erneut eine Konzession auf 50 Jahre erhalten. Bis heute wurde das dazu gehörende Betriebsreglement weder erarbeitet noch nur annähernd skizziert. Immer neue Provisorien haben die Realität jeweils nachgebildet. Die politisch Verantwortlichen waren nicht Gestalter und Planer, sondern Troubleshooter im Nachvollzug von Ereignissen und Tatsachen, welche sich sozusagen eigendynamisch aus dem Tagesgeschäft ergeben haben. Mit teilweise äusserst fragwürdigen Entscheidungen konnte der Flugbetrieb jeweils nur knapp aufrechterhalten werden. Die Bevölkerung sieht sich übergangen, enteignet und ihrer legitimen Rechtsmittel beraubt, und dies – ich wiederhole es – auf Grund der Tatsache, dass eine vernünftige Flughafenpolitik über Jahrzehnte verschlampt wurde.

Wie uns das Leben lehrt, werden wir von Problemen, die wir nicht lösen, immer wieder eingeholt. Und so sind wir hier, Sie und ich, und haben eine typisch politische Aufgabe, nämlich die der Güterabwägung. Diese Aufgabe lässt sich nicht delegieren. Dank unserer direkten Demokratie entscheidet letztendlich das Volk. Die anschliessende Ratsdebatte wird es erneut aufs Deutlichste zeigen: Zur Güterabwägung Flughafen wird es immer Argumente für und gegen eine Einschränkung eines ausufernden Flugverkehrs geben. Vor dem Volk wird jene Variante bestehen können, welche es schafft, verlorenes Vertrauen in die Flughafenpolitik zurückzugeben.

Der Initiative ist ein einfaches Prinzip hinterlegt, nämlich das Zählen von Flugbewegungen sowie die Definition einer zwingenden Nachtruhe ohne Flugverkehr. Die Güterabwägung hat inzwischen die Behandlung in der Kommission hinter sich. Mit dem Einbringen des Zürcher Flughafenindexes ist der Versuch gescheitert, das Prinzip der Initiative auszuhebeln. Zum Glück wurde mehrheitlich erkannt, auf welch schwammigen Grundlagen dieser Zürcher Flughafenindex auf-

gebaut ist, einzig und allein geeignet, jeglichen Schutz der Bevölkerung vor lästigem und schädlichem Fluglärm zu verhindern.

Am letzten Freitag wurde der Bericht des UNO-Klimawissenschaftsrates veröffentlicht. Die Treibhausgase aus der Nutzung der fossilen Brennstoffe nehmen dramatisch und Existenz bedrohend zu. Nur mit der zahlenmässigen Begrenzung des Flugverkehrs kann im Sinne einer Prävention diesem Umstand Rechnung getragen werden. Eine Beschränkung der Flugbewegungen nach dem Prinzip der Initiative ist das einzige wirksame Mittel. Ein Zürcher Flughafenindex ohne jede Verpflichtung zu einschränkenden Massnahmen würde auch aus dieser Optik ein verheerendes Zeichen setzen.

Etwas enttäuscht nimmt das Initiativkomitee die Tatsache zur Kenntnis, dass wir praktisch nicht in den politischen Prozess zur Initiative eingebunden wurden. Die Einladung zu einem Höflichkeitsbesuch ohne jegliche substanzielle Diskussion war alles. Unsere Präsentationen und Ausführungen wurden praktisch wortlos zur Kenntnis genommen. Verantwortungsvolle Güterabwägung und – damit verbunden – ein kreativer politischer Prozess hätten hier wohl etwas mehr Kommunikation gefordert. Erstaunt stellen wir fest, dass uns nie die Frage gestellt wurde, ob es für einen Rückzug der Initiative Spielraum geben würde. Sie haben heute nochmals die Möglichkeit, zu unserer Initiative einen Gegenvorschlag zu beschliessen, welcher Überlegungen zu einem Rückzug der Initiative erst möglich machen würden, beispielsweise durch eine Unterstützung der Forderungen von 69 Gemeinden mit ihrer pendenten Behördeninitiative. In der hoch emotionalen Frage zur Dimension des Flughafens wäre es gegenüber der Bevölkerung äusserst glaubwürdig, wenn unsere politischen Prozesse zu einer Lösung führen könnten, ohne das Hickhack einer Schwarzweissabstimmung. Sie haben nun die Möglichkeit, Vertrauen zu schaffen in die Politik sowie in die Sachfrage «Flugverkehr im Kanton Zürich». Niemand unter Ihnen, so nehme ich an, hätte etwas gegen einen effizienten Schutz der Bevölkerung vor schädlichen Flugemissionen einzuwenden, wenn dies sozusagen gratis zu haben wäre.

Die anschliessende Grundsatzdebatte wird wohl auf die Kernfrage fokussiert sein, inwiefern unsere Initiative wirtschaftsverträglich sei. Ich bitte die Befürworter des Prinzips der Initiative Bewegungsplafond, Nachtruhe genau hinzuhören, wenn die Behauptung aufgestellt wird, der Wirtschaftsstandort Zürich nehme nachhaltig Schaden, wenn ein gebührender Bevölkerungsschutz eingeführt würde. Unserer Wirt-

schaft geht es heute blendend gut, obwohl die Zahlen der Flugbewegungen rückläufig sind. Dafür sind die Passagierzahlen wieder angestiegen. Da stellt sich die Frage nach dem Grund. Ein Blick in die Statistik zeigt, dass die gestiegenen Passagierzahlen fast ausschliesslich auf der Basis von Umsteigeverkehr, welcher weder unserer Wirtschaft noch unserem Tourismus wirklich etwas bringt, beruhen. Wenn eine deutsche Billig-Airline einen «Ballermann-Umsteige-Hub» in Zürich aufbaut, so sticht das Argument der deklariertermassen wichtigen Interkontinentalflüge definitiv nicht mehr. Fragen Sie nach, wenn gekaufte Studien zitiert werden, wenn behauptet wird, dass ein Flughafen der wichtigste Standortfaktor sei! Werte wie Lebensqualität und genügend gesunder Schlaf stehen auf dem Spiel. Passen Sie auf, wenn die Job-Hysterie lanciert wird! Eine Hypothese, dass der Arbeitsmarkt in Relation zur Grösse eines Flughafens positiv beeinflusst wird, lässt sich nicht bestätigen. Der Einfluss einer Flughafeninfrastruktur auf den Arbeitsmarkt ist statistisch nicht nachweisbar.

Als Parlament vertreten Sie die Bevölkerung. Auf Grund der gegenwärtigen eindrücklichen Unterstützung der Volksinitiative «Für eine realistische Flughafenpolitik» durch die Bevölkerung erhalten Sie einen Auftrag. Die Stimmberechtigten sowie viele Menschen rund um den Flughafen verlangen endlich eine Flughafenpolitik, die ihren Namen verdient und vernünftige Resultate liefert. Schluss mit dem Schwarzpeterspiel! Dieses Jahr ist Wahljahr. Die Bürgerorganisationen in allen Fluglärmgebieten werden mit Sicherheit ihre Wahlempfehlungen prominent kommunizieren. In unseren Kreisen ist man sich einig – 360 Grad rund um den Flughafen –, dass ausschliesslich Politikerinnen und Politiker, welche sich in den nun folgenden Abstimmungen dem Prinzip der Initiative verpflichtet fühlen, für eine Wahlempfehlung opportun sind. Partei hin oder her, Sie sind primär Ihren Wählerinnen und Wählern verpflichtet, nicht der Fraktion und der Partei.

Sehr geehrtes Parlament, betreiben Sie nun engagiert Güterabwägung zum Thema Flughafen, mit Augenmass und Verantwortung für Wirtschaft, Standortpolitik und Bevölkerungsschutz. Wir haben die Aufgabe, diesen Ausgleich für eine nachhaltige Planung der Zukunft zu erreichen. Ich freue mich auf die heutige Debatte. Schaffen Sie Vertrauen! Ich danke Ihnen.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Nun ist das Wort frei zur Grundsatzdebatte. Die Redezeit für alle beträgt fünf Minuten. Ich werde die Erstredner und die Zweitredner in der Reihenfolge der Fraktionsstärke aufrufen.

Martin Arnold (SVP, Oberrieden): Der Wirtschaftsstandort Zürich verdankt sein Wachstum und seinen Wohlstand nicht zuletzt einer erstklassigen Anbindung an die wirtschaftlichen Zentren und Wachstumsmärkte der Welt. Als exportorientierter Wirtschaftsraum ist dies einer der Schlüsselfaktoren für die Schaffung und Erhaltung von Ausbildungs- und Arbeitsplätzen. Selbst sozialdemokratischen Kreisen ist diese Tatsache inzwischen bewusst geworden und sie distanzieren sich deshalb von den unrealistischen und letztlich wirtschaftsfeindlichen Forderungen der Begrenzungsinitiative.

Die Sorgen der Flughafenanwohner und der vom Fluglärm betroffenen Regionen sind jedoch ernst zu nehmen. Ein vernünftiger Gegenvorschlag ist deshalb notwendig, um nicht einer Initiative den Weg zu ebnen, welche die Demontage dieser wichtigen Infrastruktur bewirken würde. Zahlreiche Arbeitsplätze am Flughafen, aber auch bei den unzähligen kleineren und mittleren Betrieben im Kanton und im Wirtschaftsraum Zürich sind direkt oder indirekt von diesem Luftverkehr abhängig. Sie werden mit der Initiative leichtfertig aufs Spiel gesetzt. Diese Sorgen haben auch die Gewerkschaften erkannt, wie wir heute feststellen durften.

Ein Gegenvorschlag muss also die wirtschaftlichen Bedürfnisse der Bevölkerung erfüllen, aber gleichzeitig die Mitsprache der Bevölkerung zur Entwicklung des Flughafens sichern. Und diese Mitsprache soll anhand von Fakten über die Entwicklung des Flugbetriebes und der Lärmbelastung der Bevölkerung erfolgen. Zu beachten ist zudem, dass der Bevölkerung nichts versprochen werden soll, was nicht auch eingehalten werden kann. Auch hier betreiben sowohl die Initiative wie auch der Gegenvorschlag der Kommission blosse Augenwischerei. Mit einer starren Bewegungsbegrenzung werden die Anliegen der betroffenen Bevölkerung nur scheinbar aufgenommen. Wo die Bewegungen letztlich stattfinden, ist nach wie vor unklar, und die Anzahl der Betroffenen wird nicht berücksichtigt. Die Fachleute sind sich jedenfalls darin einig, dass eine Ausdehnung der Nachtruhe über sieben Stunden hinaus zu einem Abbau von Interkontinentalverbindungen

führen würde, und dies ausgerechnet in Wachstumsregionen entweder im Fernen Osten oder in Südamerika.

Als einzige taugliche Variante, um all diese Anliegen unter einen Hut zu bringen, liegt der so genannte «ZFIplus», der Minderheitsantrag von Lorenz Habicher, vor. Dieser Vorschlag verfügt über folgende Vorteile: Er etabliert mit dem ZFI das einzige Instrument, welches ein Monitoring der Lärmbelastung der Bevölkerung erlaubt. Damit wird die Grundlage geschaffen, damit künftige Entscheide anhand von Fakten getroffen werden können. Er verpflichtet den Regierungsrat, die Anzahl der Lärmbetroffenen nicht über einen bestimmten Richtwert hinaus anwachsen zu lassen. Der Kantonsrat wird zudem die Möglichkeit haben, zum richtigen Zeitpunkt über die weitere Entwicklung des Flughafens entscheiden zu können. Dies wird spätestens beim Erreichen von 320'000 Flugbewegungen der Fall sein. Dieser referendumsfähige Beschluss stellt sicher, dass die Bevölkerung eine Mitsprachemöglichkeit haben wird. Wir wären also gut beraten, wenn wir einen vernünftigen und vor allem realisierbaren Vorschlag der Beschränkungsinitiative gegenüberstellen würden. Unrealistische und nicht umsetzbare Begrenzungsversprechen hätten hingegen zur Folge, dass das Vertrauen der Bevölkerung und die Akzeptanz dieser wichtigen Infrastruktur weiter geschmälert würden.

Ich empfehle Ihnen deshalb, den Minderheitsantrag von Lorenz Habicher zum Kantonsratsgeschäft 270/2002 anzunehmen und als Gegenvorschlag zur Initiative den «ZFIplus», den Minderheitsantrag Lorenz Habicher zu beschliessen. Besten Dank für Ihre Unterstützung.

Priska Seiler Graf (SP, Kloten): Die SP-Fraktion unterstützt mit wenigen Ausnahmen die Volksinitiative «Für eine realistische Flughafenpolitik». 250'000 Bewegungen pro Jahr ist keine Zahl von linksgrünen Fantasten, sondern diejenige Bewegungszahl, die der Zürcher Bevölkerung bei der fünften Ausbauetappe genannt wurde. Die neun Stunden Nachtruhe – ich betone: Ruhe, nicht Sperre! – kommen direkt und spürbar der lärmgeplagten Bevölkerung zugute. Bloss zirka 15 Prozent aller andern Abflüge in Kloten sind rein geschäftlicher Natur. Davon entfallen 70 Prozent auf Destinationen in Europa. Von diesen wiederum befinden sich 88 Prozent im 500-Kilometer-Radius, also ganz klar ein Fall für das Hochleistungsschienennetz. Da gibt es also enorme Umsteigekapazität.

Bei den Gründen übrigens, warum Google ausgerechnet Zürich als Firmenhauptsitz ausgesucht hat, ist keine Rede von einem Flughafen mit möglichst vielen Direktverbindungen, sondern die Nähe zur ETH und die allgemein hohe Lebensqualität werden genannt. Apropos ETH: In der Kommission wurde uns die ETH-Lärmstudie 2000 vorgestellt. Sie beinhaltet zwei wichtige wissenschaftliche Erkenntnisse! Erstens: Der erste Flieger in den Morgenstunden stört immer – egal, wann er kommt. Und zweitens: Der Zeitpunkt der Beschallung ist wichtiger. Ein nicht gerade unwesentliches Argument, wenn es um die Länge der Nachtruhe geht. Fluglärm in den frühen Morgenstunden und zur Einschlafzeit ist stark störend. Wer das nicht am eigenen Leibe erfahren hat, kann nicht mitreden. Die Leute sind auch tatsächlich bereit, einen erheblichen Teil dieser Belästigung zu schlucken. Der Nutzen des Flughafens ist offensichtlich, aber sie müssen wissen, wie weit noch und unter welchen Bedingungen. Die unselige INFRAS-Nachfrageprognose der Zürcher Regierung, die sogar von über 415'000 Bewegungen im Jahre 2030 ausgeht, macht Angst, sehr grosse Angst sogar, auch wenn Studien immer genau diejenigen Ergebnisse liefern, die der Auftraggeber gerne hören will. Da fragt man sich doch: Nachfrage für wen? Für die Wirtschaft? Die benötigten Direktflüge an die wichtigsten Wirtschaftszentren haben in 250'000 Bewegungen Platz, in 320'000 sowieso. Zudem sind die Bewegungszahlen – wir haben es schon gehört – momentan rückläufig, und dies bei einer Zunahme der Passagiere und unter dem Einfluss einer boomenden Wirtschaft im Moment. Und dann gibt es ja eben noch die Bahn. Als Nachfrage für die Air Berlin, damit diese Zürich weiterhin als Hub benützen kann, davon hat die Schweizer Wirtschaft sehr viel; wenn alle Touristen beim Umsteigen nicht mal einen Kaffee trinken! Der ökologische Schaden ist da einiges grösser als der ökonomische Nutzen. Wollen wir das wirklich? Sie alle haben sicher den neusten UNO-Klimareport übers Wochenende gelesen. Der Luftverkehr ist ein grosser globaler CO_2-Verursacher, wahrlich keine beruhigende Vorstellung, wenn die Fliegerei noch weiter unbegrenzt zunimmt.

Der Flughafen Zürich stellt einen grossen Sonderfall dar. Er liegt nämlich in dichtest besiedeltem Gebiet in Europa. Darum braucht er auch die strengsten Rahmenbedingungen. Die Anwohnerinnen und Anwohner wollen jetzt einen Deckel drauf. Sie wollen wissen, mit was sie noch zu rechnen haben, egal, wie dieser Flughafen auch immer beflogen wird. Die Gemeinden wollen endlich einmal ihre Raumplanung

auf einen verbindlichen Wert abstützen. Wir wollen keine Black Box Flughafen Zürich.

Die SP-Deputation in der KEVU stellte daher gemeinsam mit den Grünen den Minderheitsantrag 2 mit den Eckwerten der Behördeninitiative. Es grenzt schliesslich beinahe an Zauberei, wenn 69 vorwiegend bürgerlich dominierte Gemeinden sich auf eine solche Behördeninitiative einigen konnten. Daher muss den Forderungen der betroffenen Gemeinden auch Rechnung getragen werden. Den Kolleginnen und Kollegen auf der bürgerlichen Seite, die aus solchen Gemeinden stammen – und es sind nicht allzu wenige – scheint dies egal zu sein. Glauben Sie mir, Sie werden dafür kein Verständnis ernten in Ihren Gemeinden.

Uns war es aber auch sehr wichtig, dass überhaupt ein Gegenvorschlag zu Stande kommt, ein Gegenvorschlag, der auch seinen Namen verdient und daher analog aufgebaut ist wie die Forderungen der Volksinitiative. Darum taugt der ZFI unserer Meinung nach auch nicht als Gegenvorschlag. Wir zeigten uns daher in der Kommissionsarbeit konstruktiv und stimmten auch, nachdem der Minderheitsantrag 2 unterlag, dem KEVU-Gegenvorschlag zu, obwohl wir da schon sehr grosse Kompromisse eingehen mussten. Diese Überlegungen werden auch Grundlage für das heutige Abstimmungsverhalten der SP-Fraktion sein.

Und noch zum Schluss: Wir wissen selbstverständlich um die Bundeszuständigkeit in dieser Sache. Aber ein klares Signal aus Zürich wird der Bund nicht einfach so übergehen können. Das wäre politisch nicht zu verantworten.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Ich habe mich bei der Verkündung der Redezeiten geirrt. Die Erstredner der Fraktionen haben zehn Minuten.

Martin Mossdorf (FDP, Bülach): Der Flugverkehr ist unbestritten für die wirtschaftliche Entwicklung des Kantons Zürich und für die Flughafenregion von grosser Bedeutung. Das Vertrauen der Bevölkerung hingegen in die politischen Institutionen und in die Flughafenbetreiberin Unique ist durch wechselnde Positionen, unklare Kompetenzen und widersprüchliche Aussagen erheblich gestört worden. Die bestehende Rechtsunsicherheit blockierte die Entwicklung der flughafenbe-

troffenen Gemeinden und schränkt dadurch die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens ein. Das ist ein volkswirtschaftlicher Nachteil.

Die Luftfahrt wird in der schweizerischen Rechtsordnung durch den Bund geregelt. Sofern nun der Bund die ihm zugewiesenen Kompetenzen nicht nutzt, bleiben die Kantone dafür zuständig. Von dem Moment an, wo der Bund von seiner Kompetenz Gebrauch macht, werden die kantonalen Kompetenzen in entsprechendem Umfang auch hinfällig. Das trifft insbesondere bei der Festsetzung einer Nachtflugverordnung und beim Erlass des SIL *(Sachplan Infrastruktur Luftfahrt)* zu. Auch die Belastungsgrenze betreffend den Lärm des Flughafens fällt in den Kompetenzbereich des Bundes. Die Kantone dürfen bei den Normen allerdings ein Mitspracherecht haben. Der Handlungsspielraum, wie Sie sehen, ist im Kanton also relativ klein. Der Bund lässt sich Zeit. Das unsichere Gefühl «Wo stehen wir?» sendet keine positiven Signale an unsere Bevölkerung.

Trotzdem aber sollten wir die Chancen wahrnehmen, den uns zur Verfügung stehenden Handlungsspielraum für unseren Flughafen zu nutzen; dies unter dem Sicherheitsaspekt eines nationalen Luftverkehrskonzeptes. Das heisst: Immissionsoptimierung wahrnehmen, den Schienen- sowie den Individualverkehr miteinbeziehen, letztlich auch alle schweizerischen Flughäfen berücksichtigen. Die fachlichen Grundlagen im laufenden SIL-Prozess sind seit Dezember 2006 bekannt. Darauf eingehen wäre jetzt falsch, wir haben noch genügend Zeit. Aber es löste bei den Bürgerinnen und Bürgern auf Grund dieser Bekanntmachung ganz besondere Gefühle aus, nämlich dass in diesem Bericht von einem grenzenlosen Wachstum des Flughafens ausgegangen wird und sie deswegen einen Flugbewegungsplafond fordern.

Es liegen nun mehrere Initiativen vor, wie wir gehört haben. Von allen Seiten, aus allen Himmelsrichtungen erhalten wir die gut gemeinten Vorschläge. Und wir alle hier sind doch Spezialisten! Die Flughafeninitiative mit 250'000 Bewegungen und neun Stunden Nachtruhezeit kann aber auch nicht die Lösung sein. Dies wäre volkswirtschaftlich falsch und hätte für den Kanton Zürich verheerende Folgen. Damit wäre der Hub Zürich wohl gestorben; das wollen wir nicht. Die Regierung erarbeitete einen Gegenvorschlag, den Zürcher Fluglärmindex. Der ZFI ist ein Richtwert, eine mathematische Meisterarbeit und sollte eigentlich in einer Verordnung mitberücksichtigt werden. Der ZFI, wie ihn die Regierung vorschlägt, kann aber auch nicht Gegenvorschlag der Volksinitiative sein. Er ist zu kompliziert, ist nicht durch-

schaubar und letztlich auch nicht durchsetzbar. Damit aber der ZFI noch fliegen kann, braucht er ja Flügel. Und dazu haben wir den «ZFIplus», von dem Sie am Schluss noch gehört haben, wie die Formulierung heisst.

Dann bliebe aber auch noch der Runde Tisch, ein gut gemeintes Instrument, welches die Meinung der Flughafenregion miteinbezogen hat. Leider wurde dieser Tisch zu früh aufgehoben; das Resultat ist bekannt. Von aus dem Runden Tisch bekannten Ergebnissen wurden konsensfähige Elemente in einer Behördeninitiative wieder aufgenommen: 320'000 Flugbewegungen, acht Stunden Nachtruhezeit unter der Prämisse, dass keine Pistenveränderung vorgenommen wird.

Die KEVU hat sich, wie wir nun gehört haben, die Arbeit wirklich nicht leicht gemacht. Wir haben zahlreiche Anhörungen durchgeführt. Das ging nämlich so weit, dass wir nun technisch wissen, wie ein Triebwerk gebaut wird und wie dies künftig leiser werden soll; Umrüstungszeit zehn bis fünfzehn Jahre. Wir wissen auch, was es bedeutet, wenn 350'000 Flugbewegungen den Ausbau des Flughafens nötig machen würden, nämlich eine Pistenveränderung. Das braucht aber eine Volksabstimmung. Es wäre aber auch von Wichtigkeit, dass wir wirklich lernen, dass die Flieger auf 80 Prozent ausgelastet werden und auch die verstärkte Anwendung von Lenkungsmassnahmen zur Förderung lärmarmer Flotten und Flugverfahren, inklusive eines absoluten Landeverbotes bei Nichteinhalten der Vorschriften. Das sollte man durchsetzen. Das heisst Verringerung des Quelllärms. Ohne dass wirtschaftliche Einbussen entstehen, ist heute die Mehrheit der KEVU der Meinung, dass eine maximale Erhöhung der Flugbewegungen von 320'000 und sieben Stunden Nachtruhezeit als Gegenvorschlag und Kompromiss angedeutet werden sollen. Diese Lösung ist gut gemeint, aber noch nicht ganz fertig durchdacht. Diese Lösung behindert jede Weiterentwicklung. Sie lässt auch offen, was danach passieren soll. Wäre dann die Meinung, dass danach eine Parallelpiste gebaut werden soll? Diesen Vorschlag betrachten wir als zu absolut und unbeweglich.

FDP, SVP und Gewerbeverband unterstützen dagegen den Minderheitsantrag der KEVU. Dabei sollen die guten Elemente des ZFI berücksichtigt werden, nämlich dass die Regierung einen jährlichen Bericht dem Kantonsrat unterbreitet, unter anderem über die Bewegungen und den Lärmzustand, dass die Regierung dazu angehalten wird, dass die Richtwerte eingehalten werden und allenfalls Massnahmen rechtzeitig getroffen werden. Zusätzlich zum «ZFIplus» fordern wir,

dass der Staat darauf hinwirkt, dass eine Nachtflugsperre von sieben Stunden eingehalten werden soll. Werden 320'000 Flugbewegungen pro Jahr erreicht, ohne dass der Richtwert überschritten wird, fasst der Kantonsrat auf Antrag des Regierungsrates Beschluss darüber, ob der Staat auf eine Bewegungsbeschränkung hinwirken soll. Der Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum. Damit können wir in 25 Jahren bestimmen, welche Art von Flugbewegungen wir auf unserem Flughafen zulassen möchten. Wir haben es in der Hand, rechtzeitig zu intervenieren. Vielleicht wird dann der Schienenverkehr attraktiver. Vielleicht verlegt man dann einen Teil der Charterflüge nach Basel; gönnen wir doch den Baslern auch etwas! Vielleicht gibt es dann aber auch leisere und umweltfreundlichere Flugzeuge. Vielleicht wird durch die Ölverknappung auch das Kerosin teurer.

Dieser Vorschlag «ZFIplus» ist liberal und verhindert eine Weiterentwicklung nicht. Dieser Vorschlag setzt aber auch Grenzen und lässt nicht Tür und Tor offen für ein unbegrenztes Wachstum am Flughafen. Er schützt unsere Bevölkerung. Es soll wieder das Vertrauen in der Bevölkerung hergestellt werden. Die Rechts- und Planungssicherheit in den Gemeinden wird mit den eingeleiteten Massnahmen wieder hergestellt. Die FDP unterstützt den Vorschlag «ZFIplus».

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Gabriela Winkler hat in ihrem Postulat eine Neubeurteilung der Rahmenbedingungen der Luftfahrt durch den Regierungsrat verlangt. Der Bericht bezieht sich weit gehend auf die volkswirtschaftlichen Rahmenbedingungen und stellt auch eine Basis für diese Debatte. Ich würde wohl mehr als eine Stunde Redezeit benötigen, um auf alle Mängel und Widersprüchlichkeiten dieses Berichtes einzugehen. Ich erwähne darum nur summarisch einige Punkte. Vielleicht hilft es, wenn man in Zukunft den Prognostikern das Honorar erst nach fünf Jahren auszahlen würde – auf Erfolgsbasis. Die Resultate werden vielleicht nicht besser, aber sicher günstiger. *(Heiterkeit.)* Sie schreiben wörtlich: «Die Zivilluftfahrt bietet in der Schweiz 150'000 Personen einen Arbeitsplatz.» Weiter hinten lesen wir dann, dass effektiv rund 30'000 Arbeitsplätze direkt oder indirekt der Zivilluftfahrt Schweiz zugeordnet werden. Kein Zweifel, 30'000 Arbeitsplätze, das ist eine respektable Zahl. Ins Verhältnis gesetzt mit den über 300'000 direkten Arbeitsplätzen der Maschinen-, Elektro- und Metallindustrie der Schweiz relativiert sich das. Auch diese Arbeitsplätze induzieren und katalysieren.

Bei den umweltrechtlichen Rahmenbedingungen wird ausgeführt, dass in der EU Massnahmen zur Verringerung des Fluglärms an der Quelle als wirksamer eingeschätzt werden als zeitliche oder mengenmässige Einschränkungen des Betriebes. Wo wird die Wirksamkeit dieser Massnahmen effektiv belegt? Wie in Deutschland Fluglärmpolitik gemacht wird, wissen wir. Ich erinnere hier an die Auseinandersetzungen um die Startbahn West; das wollen wir ja nicht. Der Flughafen Kloten hat eine volkswirtschaftliche Komponente, wir bestreiten das nicht. Wenn wir eine vergleichbare Volkswirtschaft betrachten – angrenzend über den Rhein im Land Baden-Württemberg –, relativiert sich doch auch da einiges. Ich denke, niemand redet darüber, dass Stuttgart ein Hub sein soll. Sie möchten es vielleicht, aber das ist ja ausserhalb jeglicher Diskussion.

Für die Grünen spielen aber nicht nur die Volkswirtschaft oder der Lärm eine Rolle, der Klimaschutz ist für uns genau so wichtig. Ebenso der Wechsel von einer 6000-Watt-Gesellschaft zu einer 2000-Watt-Gesellschaft. Sie haben heute die Auswahl. Mit der Plafond-Initiative setzen Sie sich nicht nur für den Lärmschutz ein, sondern auch für den Schutz des Klimas. Mit 320'000 Bewegungen und acht Stunden Nachtflugsperre tun Sie noch etwas für den Lärmschutz, bei 320'000 Bewegungen und sieben Stunden nichts mehr für den Lärmschutz, aber dafür noch etwas für die Planungssicherheit für die Gemeinden. Das ist nicht viel, aber es ist nicht nichts. Auf den Gegenvorschlag von Kollege Lorenz Habicher wollte ich eigentlich gar nicht eingehen, weil er ursprünglich nicht verfassungskonform war. Bitte nehmt hier zur Kenntnis, dass die Weichen im SIL-Verfahren gestellt werden. Es hat hier eine zeitliche Komponente. Die Einflussmöglichkeiten des Staates, also des Kantons, sinken nach der Festsetzung des SIL und des Betriebsreglements massiv und beschränken sich im Wesentlichen auf die Veränderungen am Pistensystem. In der Kommissionsberatung konnte man mir nie sagen, worüber wir abstimmen würden. Wie also ist die Fragestellung beim «ZFIplus»? Wenn ich jetzt Martin Mossdorf zugehört habe, dann werden wir abstimmen, ob der Charterverkehr nach Basel soll. Wie ist die Fragestellung und wie können wir die durchsetzen? Oder produzieren wir hier einfach einmal mehr einen Papiertiger?

Ich danke für die Verlängerung der Redezeit, dann werde ich jetzt noch kurz auf den ZFI eingehen. Die Grünen begrüssen ausdrücklich die Einführung eines Zürcher Fluglärmindexes. Die Grenzwerte für

Landesflughäfen in der Lärmschutzverordnung orientierten sich nicht an den Resultaten der Expertengruppe, sondern wurden vom Bundesrat willkürlich so festgelegt, damit die Luftfahrt nicht eingeschränkt wird. Der ZFI holt das nun nach, indem der Lärm in der Nacht besser dargestellt wird. Der «Leq» *(Lärmäquivalenter Dauerschallpegel)* mag am Tag seine Berechtigung haben. In der Nacht korreliert die Störung mit den Aufweckereignissen, kann also nicht gemittelt werden, wie das der «Leq» macht, sondern muss summiert werden aus den Einzelereignissen. Da war der NNI, also der Noise-and-Number-Index aussagekräftiger. Nun gibt es ernst zu nehmende Kritik am ZFI. Eine nachvollziehbare Validierung war in der kurzen Zeit nicht möglich. Der Index selber ist aber nur der Fiebermesser. Der Fiebermesser ist nicht das Medikament. Das Medikament sollte aber an das Fieber angepasst werden: bei leichtem Fieber Kamillentee, bei hoher Temperatur ein Antibiotikum. Das Medikament des Regierungsrates und des «ZFIplus» sieht aus Sicht der Grünen aber immer nur Kamillentee vor. Das genügt uns nicht. Die wesentlichen Entscheide fallen im SIL-Verfahren. Was im Richtplan-Objekt Flughafen Kloten steht, wird die Zukunft entscheiden. Der Bundesrat ist gut beraten, hier den Bogen nicht zu überspannen. Kamillentee ist eine gute Sache, genügt aber nicht.

Wir lehnen deshalb den Gegenvorschlag der Regierung und den «ZFIplus» ab.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Die CVP setzt sich vehement für ihren Gegenvorschlag, also den Gegenvorschlag der KEVU, ein. Wir setzen damit eine konsequente Flugverkehrspolitik fort, die folgende Eckpunkte enthält:

Erstens: Wir wollen kein unbeschränktes Wachstum am City-Flughafen Zürich, also keine reine Nachfrageorientierung.

Zweitens: Die CVP wehrt sich andererseits gegen eine Volksinitiative, die den Hub Zürich gefährden und tausende von Arbeitsplätzen zerstören würde, weil wegen der neun Stunden Sperrzeit wichtige Destinationen aufgegeben werden müssten.

Drittens: Für uns taugt der ZFI nicht als Gegenvorschlag zur Initiative. Als Monitoring könnte ein schlanker ZFI in einigen Jahren als Entscheidungsgrundlage für eine neue Art von Plafond dienen, einen

Lärmplafond statt eines Bewegungsplafonds. Die CVP hat mit andern Parteien einen entsprechenden Vorstoss eingereicht.

Viertens: Die CVP unterstützt wie die Regierung ein Pistenmoratorium. Jeder Pistenausbau schafft mehr Kapazitäten.

Fünftens: Unser Gegenvorschlag, also sieben Stunden Sperrzeit, 320'000 Flugbewegungen, trägt dem Anliegen der Wirtschaft nach Entwicklungsmöglichkeiten als auch der Bevölkerung Rechnung. Entscheidend sind die sieben Stunden Sperrzeit. Ob brutto oder netto, spielte bei allen Hearings keine Rolle. Wer jetzt den Verspätungsabbau hochspielt, macht sich also unglaubwürdig.

Sechstens: Wir wollen das geschwundene Vertrauen der Bevölkerung in die Flughafenverantwortlichen wieder stärken. Konsequenterweise lehnen wir auch den korrigierten Vorschlag der SVP und FDP namens «ZFIplus»als Täuschungsmanöver ab. Die jetzige Kapazität des Flughafens muss wie schon in der Kommission auch im Rat mit 350'000 Flugbewegungen definiert werden. Man hörte vor einer Woche bereits höhere Zahlen.

Ich erlaube mir einige grundsätzliche Gedanken zur Nachfrageorientierung. Die Gretchenfrage in der Raum-, Verkehrs- und Energiepolitik heisst zwingend: Soll jede Nachfrage einfach befriedigt werden? Oder soll aus ökologischen und raumpolitischen Gründen eine Angebotsstrategie verfolgt werden? Ist es tatsächlich wünschenswert, dass sich laut Studie zum Beispiel die Fracht bis 2030 verdreifachen würde? Oder dass sie sich bis 2050 dann hochgerechnet verfünffachen soll, übrigens zu Lasten unserer Landwirtschaft? Lenkungsmassnahmen werden die Folge einer Angebotsstrategie sein; am besten Lenkungsmassnahmen dereinst im Verbund mit weltumspannenden Organisationen, wirksame Lenkungsmassnahmen, so dass schliesslich keine neuen Pisten mehr gebaut werden müssen. Analog den Lenkungsmassnahmen im Strassenverkehr, die bewirken sollten, dass die Mehrzahl der Strassen des Richtplans nicht gebaut werden müssen. Das wichtigste Lenkungsinstrument wird der Preis sein. Verkehr muss generell teurer werden. Auch Fliegen muss teurer werden. Also keine Steuerbefreiung des Kerosins mehr, natürlich nicht als schweizerische Insellösung. Gefragt wäre also qualitatives Wachstum statt quantitatives Wachstum.

Bereits heute gäbe es am Flughafen ein marktwirtschaftliches Instrument, nämlich die lärmabhängigen Landegebühren. Aber diese spielen nur noch bei 13 Prozent der Flugbewegungen eine Rolle. Natürlich

hört man jetzt das Argument «Wir stehen unter Wettbewerbsdruck». Das stimmt. Warum sollen wir Schweizer, hört man, vorbildlich sein, wenn es andere nicht sind oder nicht sein müssen? Dieses Argument hört man in der gesamten Umweltpolitik. Aber als City-Flughafen wäre der Flughafen Zürich prädestiniert, eine gewisse Vorreiterrolle wahrzunehmen. Denn eines ist sicher wie das Amen in der Kirche: Wo selbst die UNO, wo selbst der unbeweglichste Unternehmer langsam merkt, dass wir ein Klimaproblem haben, das uns zum Handeln zwingt, jetzt ist absehbar, dass das schrankenlose Wachstum des Verkehrs, auch des Flugverkehrs mit seinen erheblichen Emissionen, hinterfragt wird.

Der Vorschlag der CVP schafft die Balance zwischen ökonomischen und ökologischen Anliegen. Ich bitte Sie, diesen Vorschlag zu unterstützen. Ich nehme später Stellung zum ZFI und zu weiteren Vorschlägen.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Das Thema Flughafen bewegt die Menschen zunehmend in vielen Regionen unseres Kantons. Ob sich die Flughafenpolitik bewegt, wird sich zeigen. Das Thema polarisiert, weil total gegensätzliche Interessen, die sich niemals verbrüdern werden, einander diametral gegenüberstehen. Ich bin überzeugt – und die Vergangenheit hat es gezeigt –, dass die Extremstandpunkte in der Flughafenpolitik auf beiden Seiten keinerlei Zukunft haben. Wenn wir endlich einen tragfähigen, von der Mehrheit des Volkes lang ersehnten, akzeptierten festen Boden unter den Füssen kriegen wollen, müssen wir uns von den Extrempositionen auf beiden Seiten definitiv verabschieden. Die grosse Mehrheit der Zürcher Bevölkerung will dem Flughafen ein vernünftiges wirtschaftliches Wachstum zugestehen. Sie will aber auch einen Flughafen, dem klare Grenzen gesetzt sind. Weder der illusorische Rückschritt der geforderten 250'000 Flugbewegungen zusammen mit dem schönen Traum von neun Stunden Nachtruhe in der Volksinitiative noch Variante mit dem letztendlich undefinierten technischen Plafond irgendwo bei 360'000 Bewegungen vermögen eine Mehrheit des Volkes hinter sich zu scharen. In der Debatte zur Behördeninitiative habe ich gesagt, dass wir mit der Unterstützung von acht Stunden Nachtruhe nach der Taube auf dem Dach greifen. Heute lassen wir diese Taube, welche in der Zwischenzeit an Bedeutung verloren hat, wieder fliegen. Wir haben uns zurück auf unseren von der EVP eingefangenen legendären Spatz in der Hand mit

sieben Stunden Nachtruhe besonnen und festgestellt, dass unser Spatz, welcher sich mit Recht etwas aufplustert, sogar an Gewicht gewonnen hat und zum Mittelpunkt des Interesses geworden ist. 320'000 Flugbewegungen und sieben Stunden Nachtruhe, das ist der lang ersehnte Schritt zu einer realistischen Flughafenpolitik. Sogar der Verkehrsminister, Bundesrat Moritz Leuenberger, sieht in diesem Kompromiss eine bewilligungsfähige Lösung. 320'000 Bewegungen sind in den nächsten zehn Jahren kein Problem und sieben Nachtruhestunden garantieren dem Volk ein Minimum an Ruhe, welche den Flugbetrieb aber nicht zu sehr einschränkt. Das ist der Kompromiss, mit dem der Flughafen und die Bevölkerung leben können. Den ZFI als Monitoring-Instrument begrüssen wir ebenfalls als Zusatz im Gegenvorschlag der KEVU. Den Gegenvorschlag unserer GLP-Fraktionskollegen werden wir nicht unterstützen, auch wenn sich Juristen über die Zulässigkeit streiten.

Wenn man über den Flughafen spricht, muss man auch den Gesamtverkehr berücksichtigen. Der Bericht des Regierungsrates befasst sich bei 30 Seiten nur auf einer halben Seite mit dem Bahnverkehr, der jedoch ebenso wichtig ist, wenn nicht sogar in Zukunft noch wichtiger wird. Das HLS-Netz *(Hochleistungsschienennetz)* muss dringend ausgebaut werden, um Zürich gut und schnell an die Metropolen in Europa anzubinden. Um möglichst gleich lange Spiesse bei den Preisen zwischen Bahn und Flugverkehr zu schaffen, muss alles daran gesetzt werden, den Wettbewerb der störenden und unsinnig umweltbelastenden Billigflüge zu unterbinden.

Noch dies: Sollte heute der Minderheitsantrag der bürgerlichen Seite durchkommen – und darauf weist leider einiges hin, gerade wenn ich den Minderheitsantrag von Lorenz Habicher von heute Morgen ansehe, ist der Höhenflug scheinbar noch viel höher –, warne ich Sie aber auf der rechten Ratsseite. Ihr Minderheitsantrag, sofern er durchkommt, wird zum Rohrkrepierer und in der Volksabstimmung freie Flugbahn für den gezielten Sturz ins Schwarze garantieren.

Thomas Maier (GLP, Dübendorf): Nach monatelangem Hinhalten und Dutzenden von Sitzungen, Versuchen der Einflussnahme und Verwässerung stellen wir heute in diesem Rat wichtige Weichen bezüglich Flughafen. Es stellt sich einmal mehr die zentrale Frage: Welchen Flughafen wollen wir im Kanton Zürich? Ich verzichte auf eine detaillierte Wiederholung der Geschichte; Sie alle kennen diese zur Genüge.

Klar und deutlich möchte ich aber zu Beginn noch einmal die Zielvorstellung der Grünliberalen vom Flughafen Kloten herausheben.

Die Grünliberalen sind klar der Meinung, dass es einen gut funktionierenden wirtschaftlich notwendigen Flughafen als Teil unseres Wohlstandes braucht. Er leistet genau so einen wichtigen Beitrag zu wirtschaftlichem Erfolg und Lebensqualität wie eine intakte Umwelt, Naherholungsgebiete, frische Luft und Ruhe als Gesamtkonzept. Dieses Gesamtkonzept wird übrigens auch in der Studie zur Vorlage 4260a erwähnt. Vertrauen und Akzeptanz in der Bevölkerung sind genau so entscheidend, ein bestmöglicher Schutz der Bevölkerung vor Lärm ebenfalls. Dieses Gesamtkonzept findet allerdings dann leider in den Zahlen keinerlei Niederschlag. Mehr Lärm und Schadstoffe führen gemäss Studie zu keinem wirtschaftlichen Schaden, mindestens habe ich nichts Gegenteiliges gefunden. Die Interpretation dieser Aussage überlasse ich gerne der lärmgeplagten Bevölkerung.

Wir Grünliberalen stehen also zu unserem Flughafen. Wir stehen aber genau so klar zur Aussage, dass in der heutigen Zeit die Zukunft im Masshalten liegt. Wir fordern 320'000 Bewegungen als einzig wirklich messbaren Plafond, sieben Stunden Nachtruhe und keinerlei Veränderungen am bestehenden Pistensystem. Diverse Studien der letzten Jahre beweisen: Wir brauchen für unseren wirtschaftlichen Erfolg, sei es für die Unique oder für die Gesamtwirtschaft, nicht 40 Prozent Umsteige- respektive Transferpassagiere. Die Kommission hat dies in ihrer Mehrheit erkannt. Ein direkter Zusammenhang zwischen mehr Flugbewegungen und BIP-Wachstum ist nicht nachweisbar. Allerdings besteht ein klarer Zusammenhang zwischen Lebensqualität und wirtschaftlichem Erfolg. Die Expansion von Google nach Zürich ist hier ein gutes Beispiel. Wir empfehlen Ihnen also dringend, beim Gegenvorschlag zur Volksinitiative dem Mehrheitsvorschlag der KEVU zuzustimmen, zwingend ergänzt mit unserem Antrag zu Paragraf 19, damit das Ganze analog zu den Pistenveränderungen verbindlich gesetzlich verankert wird. Weiter muss ich Sie dringend bitten, den unsäglichen ZFI als Bestandteil dieser Vorlage zu beerdigen. Gegen die vertiefte Analyse in einer Motion wehren wir uns nicht. Seit meinem Physikstudium an der ETH ist mir nichts Fragwürdigeres begegnet, das den Stempel «wissenschaftlich geprüft» trägt. Wie wollen Sie zum Beispiel der Bevölkerung einen ZFI verkaufen, den Sie nicht einmal ansatzweise selber verstehen? Ja, es kommt noch schlimmer. Es gab doch Politiker – dazu gehöre ich selber auch –, die sich mangels öf-

fentlich zugänglicher Unterlagen wie eines technischen Berichts vor einem definitiven Urteil genau über die Funktionsweise des ZFI informieren. Eine veröffentlichte Formel, bei der nicht einmal die Variablen-Definition klar ist, ist mehr als nur unseriös und schadet dem wissenschaftlichen Ruf der EMPA *(Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt)*. Sie erhalten also einen Termin bei der EMPA, und was passiert dann? Die EMPA erhält von der Volkswirtschaftsdirektion einen Maulkorb. Ich bitte vor allem die Gegner einer Plafonierung – damit meine ich vor allem auch Regierungsrätin Rita Fuhrer und Regierungsratskandidat Thomas Heiniger –, stehen Sie auch vor den Wahlen öffentlich dafür ein, dass Sie für ein unbegrenztes Wachstum in alle Himmelsrichtungen sind und dass für dieses Wachstum auch die Südanflüge und Ostanflüge zwingend zunehmen würden. De facto handeln Sie nämlich genau danach. Und alle, welche jetzt gerade wieder übers Wochenende hehre Beteuerungen zur Klimapolitik verlauten liessen – ich erwähne hier nur, dass da Diskussionen im Nationalrat gefordert werden, es steht die Forderung nach einer Sondersession im Raum –, möchte ich daran erinnern: Der Flugverkehr gehört zu den wesentlichen Emittenten in der kritischen Luftschicht. Schon heute könnten Sie mit Taten statt Worten den Beweis erbringen, dass es Ihnen wirklich ernst ist, statt sich mit Filmvorführungen als Lippenbekenntnisse vor den Wahlen zu profilieren.

Stimmen Sie dem Mehrheitsantrag der KEVU mit der Ergänzung zu Paragraf 19 zu. Die Bevölkerung wird es Ihnen mit einer klaren Zustimmung zu einem vernünftigen Flughafen danken.

Die Grundsatzdebatte wird unterbrochen.

Erklärung der SP-Fraktion zur Pauschalbesteuerung von Viktor Vekselberg

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Seit letztem Jahr geniesst der russische Staatsangehörige Viktor Vekselberg das Privileg der Pauschalbesteuerung nach Paragraf 13 des Steuergesetzes. Wie allgemein bekannt ist, handelt es sich bei Herrn Doktor Vekselberg um einen unbescholtenen rüstigen 49-jährigen Milliardär, der offenbar hier einen ausserordentlich frühen Ruhestand geniesst, während zur Mehrung seiner privaten Milliarden die fossilen Bodenschätze Russlands und bald auch das Uran Afrikas sowie zahlreiche weitere Rohstoffe so rasch als möglich ausgebeutet werden. So gesehen lacht Herr Doktor Vekselberg über unsere Schicksalsfrage, ob wir die befürchtete Energielücke mit Erdgas oder mit Atomkraft schliessen wollen. Er wird seinen Profit aus unserem Energiekonsum so oder so einstreichen. Doktor Viktor Vekselberg hat über seine Beteiligungsgesellschaft Renova AG begonnen, auch Anteile an schweizerischen Industrieunternehmungen aufzukaufen, begonnen mit Oerlikon samt Saurer Arbon und der Aluminiumsparte des Glencore-Konzerns in Zug.

Die neokoloniale Oligarchenwirtschaft muss uns allen Sorgen machen. Für die SP ist es inakzeptabel, dass die Schweiz zum sicheren Hort der Profiteure im Russland Putins und seiner Günstlinge wird. Dass die Schweiz und Zürich für Leute wie Doktor Vekselberg attraktiv sind, hat auch mit den Privilegien zu tun, die Paragraf 13 des zürcherischen Steuergesetzes eröffnet. Diese können Personen gewährt werden, welche keine Erwerbstätigkeit ausüben. Es ist mehr als nur befremdend, dass Doktor Vekselberg als Verwaltungsratspräsident seiner Renova AG sein Firmenimperium um Schweizer Industrie- und Handelsfirmen erweitert und dass das keine Erwerbstätigkeit sein soll. Der Fall Vekselberg ist ein weiteres Beispiel dafür, wie fragwürdig die Pauschalbesteuerung in der Schweiz angewandt wird. Zum Kampf um Steuergerechtigkeit gehört für die SP deshalb auch die Abschaffung dieses stossenden Privilegs. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Erklärung der Grünen Fraktion zum UNO-Bericht zur Klimaerwärmung

Esther Guyer (Grüne, Zürich): Der neue Weltklimabericht 2007 der UNO sagt nun noch zuverlässiger, was wir Grünen schon immer sagten und wussten: Die Temperaturen steigen, die Gletscher schmelzen und der Meeresspiegel erhöht sich. Der Bericht macht dramatisch

deutlich, dass es höchste Zeit ist, endlich griffigere Massnahmen gegen die drohende Klimakatastrophe zu ergreifen. Wenn jetzt nicht entschieden gehandelt wird, wird sich die Erde bis zum Jahr 2100 um 1,1 bis 6,4 Grad erwärmen. Der arktische Eispanzer könnte abschmelzen. 90 Prozent der Permafrostböden würden auftauen. Stürme und Unwetter werden noch heftiger. Und die verheerendsten Folgen dürfte das Ansteigen der Wasserstände von bis 59 Zentimeter haben.

Verursacher ist der Mensch. Der verantwortungs- und gedankenlose Ausstoss von Treibhausgasen verursacht eine Klimakatastrophe, deren Ausmass mit den neuen Szenarien der UNO-Wissenschafter immer klarer wird und nicht mehr ignoriert werden kann. Es ist höchste Zeit, jetzt endlich griffigere Massnahmen zu ergreifen. Und kommen Sie mir jetzt nicht mit der faulsten aller faulen Ausreden, nämlich dass wir als Kanton nichts tun könnten; richten müssten es der Bund, Europa, Amerika oder China. Diese auch! Aber beginnen müssen wir bei uns selber! Sie und ich, wir alle können etwas dazu beitragen. Wir werden an unserem Verhalten gemessen.

Wir verlangen jetzt eine umfassende CO_2-Politik und eine energiepolitische Wende, die auf erneuerbare Energien und Energieeffizienz setzt. Was aber macht die bürgerliche Mehrheit in diesem Kanton? Sie setzen Ihr ganzes Gewicht ein, um noch mehr Strassen zu bauen. Sie wehren sich gegen jede Beschränkung des Flugverkehrs und vergrössern mit einer rückwärts gewandten Verkehrspolitik die Klimaprobleme. Anstatt mit uns gemeinsam Lösungen für eine zukunftsfähige Politik zu suchen, verbetonieren Sie unsern Kanton und hinterlassen unseren Kindern und Enkeln ein Desaster. Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

Erklärung der SVP-Fraktion zur Nachfolge am Schauspielhaus

Alfred Heer (SVP, Zürich): Der Kanton Zürich und zahlreiche zürcherische Gemeinden bezahlen erhebliche Beiträge an Kulturinstitutionen wie das Opernhaus und das Schauspielhaus. Trotz den Turbulenzen und der Misswirtschaft während der vergangenen Jahre, speziell in der Ära Marthaler, halten am Schauspielhaus die Gewerkschafter und die Linken das Zepter weiterhin in ihrer Hand. Der heutige künstlerische Direktor musste gegen diesen Einfluss unter den SP-Politikern Elmar Ledergerber und Markus Notter klein beigeben. Er wird das Schauspielhaus verlassen und seine Stelle ist offenbar ausgeschrieben worden.

Angesichts der Schwierigkeiten der letzten Jahre und der stattlichen Aufwendungen an Steuergeld interessieren die Vorgänge rund um die Auswahl des neuen Schauspielhausdirektors auch eine breite Öffentlichkeit. Die Bürgerinnen und Bürger haben ein grosses Interesse daran, dass eine starke Künstlerpersönlichkeit mit Erfahrung in der Theaterleitung diese wichtige Stelle besetzen wird. Dabei interessieren die Kriterien für die Auswahl. Wie aus verschiedenen interessierten und kompetenten Quellen zu vernehmen ist, geschieht die Auswahl allerdings in einem kleinen Kreis unter stossender unverständlicher Bevorzugung eines bestimmten Kandidaten, der mit einflussreichen Theater- und Opernleuten befreundet sein soll. Dem Vernehmen nach handelt es sich dabei um den deutschen Schauspieler und gelegentlichen Regisseur Sven Eric Bechtolf, der über keinerlei Erfahrung in der Führung eines dem Zürcher Schauspielhaus vergleichbaren Theaters verfügt. Da stellt sich die Frage, welchen Filz Herr Bechtolf diese Förderung verdankt.

Die SVP hat heute eine dringliche Anfrage eingereicht, in der sie vom Regierungsrat wissen will, ob er es für richtig erachtet, die Führung des einst europaweit berühmten Zürcher Schauspielhauses an einen mit einer solchen Aufgabe völlig unerfahrenen Schauspieler zu übertragen. Die SVP verlangt im Interesse der kulturinteressierten Bürgerinnen und Bürger, speziell aber auch der Steuerzahler, dass das Auswahlverfahren in der Leitungsnachfolge dieser hoch subventionierten Kultureinrichtung offen gelegt und dass dafür gesorgt wird, dass alles mit rechten Dingen zugeht.

Besonders gefordert wäre hier Stadtpräsident Elmar Ledergerber als Präsident des Verwaltungsrates. Dies gehörte weit mehr zu seinem Pflichtenkreis als die Selbstprofilierung durch das Verfassen von seitengrossen Inseraten zum Flughafen in deutschen und schweizerischen Zeitungen, die er sich erst noch von undurchsichtigen privaten Geldgebern bezahlen lässt. Diese Inserate dürften mehr Schaden als Nutzen bringen. Elmar Ledergerber ist ja nicht nur Stadtpräsident, sondern auch Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG. Sein eigennütziges Vorpreschen in dieser delikaten Angelegenheit ohne Absprache mit seinem Parteigenossen Moritz Leuenberger ist Ausdruck der herrschenden Unordnung in der SP, wo die rechte Hand offensichtlich nicht weiss, was die linke tut. Wir fragen uns, ob Stadtpräsident Elmar Ledergerber nicht besser seine Verwaltungsratsmandate zu Gunsten von fähigen Personen abtreten sollte. Ja wenn ich Sie wäre, würde ich

nicht lachen in der SP, Sie haben tatsächlich eine grosse Unordnung, vor allem im Kopf! *(Heiterkeit.)* Ein grossmannssüchtiger Elefant im Porzellanladen nützt weder den Institutionen, in welchen Elmar Ledergerber sitzt, noch den Interessen von Stadt und Kanton Zürich. Besten Dank.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Fraktionserklärungen haben bekanntlich nicht sachlich zu sein.

Die Grundsatzdebatte wird fortgesetzt.

Heinrich Frei (SVP, Kloten): Keine Plafonierungsinitiative! Was stört, sind der Lärm und die einseitige deutsche Verordnung zum Anflug auf Kloten. Der Flughafen Zürich-Kloten ist in das komplexe Verkehrssystem Luftverkehr eingebunden. Die Steuerung des weltweiten Luftverkehrs kann nicht über einen einzelnen Parameter erfolgen wie «Begrenzung der Flugbewegungen in Kloten». Wird eine einzelne Grösse festgeschrieben, werden sich alle andern Variablen entsprechend ändern. Folgende drei Punkte sind dabei zu beachten:

Erstens: Eine Stagnation der Flugbewegungen zieht Stillstand oder Rückgang in allen anderen Bereichen nach sich. Was dies heisst, haben wir beim Grounding eindrücklich und nachhaltig gesehen und miterlebt.

Zweitens: Dem Flughafen Zürich eine Beschränkung der Flugbewegungen aufzuerlegen, der jährlich eine wirtschaftliche Wertschöpfung von 3,1 Milliarden Franken erbringt, wäre das falsche Signal zu einer Zeit, wo es endlich wieder aufwärts geht in der Region Kloten und im Kanton Zürich.

Drittens: Wir können nicht auf der einen Seite viele Gelder zur Erhaltung und Schaffung von Betrieben und Arbeitsplätzen einsetzen und diese dann mit der sinnlosen Plafonierung wieder zerstören.

Zum Schluss: Die Beschränkung von Lärm und Schadstoffausstoss wird über Gesetze und Verordnungen geregelt. Durch aktive Forschung und Entwicklung werden die vorgeschriebenen Grenzwerte realisiert. Nebst baulichen Massnahmen hat auch die technische Entwicklung der Flugmotoren entscheidend dazu beigetragen, dass die Umweltbelastung in den letzten 25 Jahren halbiert werden konnte. Die ökologischen Aspekte können nicht von den ökonomischen getrennt

werden. Auf den Punkt gebracht: Sie können mir zwar den Flug an meinen Traumstrand verunmöglichen oder erschweren, aber Sie können mir nicht das Bedürfnis und die Freude an Ferien nehmen. Lehnen Sie die Initiative ab und unterstützen Sie beide Minderheitsanträge von Lorenz Habicher!

Regula Götsch Neukom (SP, Kloten): Die WAK hat sich an einigen Sitzungen mit der vorliegenden Initiative befasst und versucht, sich auf die volkswirtschaftlichen Konsequenzen eines Wachstumsplafonds für den Flughafen zu konzentrieren und sich nicht in ideologische Streitereien zu verlieren. Dabei hat im Verlauf der Zeit und der Diskussionen ein meiner Meinung nach bemerkenswerter Wandel stattgefunden. Immer mehr Leute innerhalb und ausserhalb des Rates, die einen öffentlicher, die andern mehr insgeheim, finden mittlerweile, dass eine Bewegungsplafonierung bei 320'000 Flugbewegungen auch aus volkswirtschaftlicher Sicht zu verkraften sei. Dieser Wandel der Einschätzung hat natürlich gute Gründe. Einerseits lässt ein Plafond von 320'000 Bewegungen dem Flughafen reichlich Wachstumsspielraum. Und andrerseits zeigt sich, dass bei einem Plafond von 320'000 Bewegungen die Wertschöpfung des Flughafens im Jahr 2020 lediglich gut 10 Prozent kleiner wäre als ohne Plafond. Ein Plafond bei 320'000 bedeutet also keine sofortige Beschränkung des Flughafens, sondern eine Beschränkung des Wachstums in der Zukunft; eine kleine Beschränkung, die unsere Volkswirtschaft verkraften kann. Und auch die Politik hat mehr als genug Zeit, um sich auf die neue Situation einzustellen. Man könnte jetzt sagen, wenn dieser Plafond gar keine Auswirkungen hat, dann nützt er auch nichts, aber das ist falsch. Er gibt den Menschen und den Behörden um den Flughafen herum Sicherheit. Sicherheit, dass das Wachstum des Flughafens nicht uferlos sein wird. Und Sicherheit – das muss ich Ihnen ja eigentlich nicht sagen – ist eine wichtige Grundvoraussetzung für eine prosperierende Wirtschaft.

Der Flughafen kann auf lange Sicht nicht gegen die von seinen schlechteren Seiten betroffenen Menschen betrieben werden. Ich gehöre zu diesen Menschen. Wir leben mehr oder weniger freiwillig in einem Fluglärmgebiet und sehen den Nutzen, den wir aus dem Flughafen haben, durchaus. Aber wir haben das Vertrauen verloren, dass wir von den Flughafenverantwortlichen überhaupt noch wahrgenommen werden. Wir haben das Gefühl, es geht am Flughafen nur noch darum,

so viel Geld wie möglich zu machen, und zwar auf unsere Kosten und auf Kosten der Umwelt. Wir wollen ein Pfand in der Hand haben. Wir brauchen etwas, worauf wir uns verlassen können. Ein Bewegungsplafond stellt so ein Pfand dar. Der ZFI tut das nicht. Was bleibt, ist der Streit um die richtige Anzahl Stunden Nachtflugsperre. Diese Diskussion überlasse ich anderen.

Ich möchte stattdessen eine Bemerkung zum Stellenwert des Flugverkehrs als Branche, als Wirtschaftszweig machen. Ich bin davon überzeugt, dass wir nach und nach Abschied nehmen müssen von der Auffassung, dass der Flugverkehr ein eigener Wirtschaftszweig ist, der Gewinne für private Investoren abwerfen muss. Wie es schon mit der Bahn passiert ist, müssen wir anfangen, den Flugverkehr als einen Teil unserer Verkehrsinfrastruktur zu sehen. Und der Umfang des Flugverkehrs soll davon bestimmt werden, welche Verkehrsverbindungen notwendig, ökologisch tragbar und nachhaltig sind, und nicht davon, was am meisten rentiert.

Ordnungsantrag

Martin Arnold (SVP, Oberrieden): Ich stelle Ihnen den Antrag,

die Rednerliste zu schliessen.

Ich bin überzeugt, dass die Argumente hüben und drüben hinlänglich bekannt sind und auch schon erheblich ausgetauscht werden konnten. Ich denke, wir können hier die Diskussion abkürzen und das Geschäft noch heute beenden. Besten Dank für die Unterstützung.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Wünscht zu diesem Ordnungsantrag jemand das Wort? Wird diesem Ordnungsantrag opponiert?

Rolf Steiner (SP, Dietikon): Ich glaube, diese Debatte verdient es, dass die Argumente breit behandelt werden. Ich bitte Sie, den Ordnungsantrag abzulehnen.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Das ist genau das typische Abklemmen der Diskussion über diesen Flughafen. Wir wollen, dass dieses

Problem ausdiskutiert wird. Wir wollen, dass wir hier alle Meinungen hören. Sie sehen es auch auf der Tribüne. Ich bin strikte dagegen, dass man jetzt die Rednerliste schliesst.

Ralf Margreiter (Grüne, Oberrieden): Ich finde es keine geschickte Idee, an einem willkürlichen Zeitpunkt der Debatte die Rednerliste zu schliessen, insbesondere wenn es Leute gibt, die sich durchaus zurückhalten im Zeitpunkt der Wortmeldung und auch etwas auf den Verlauf der Debatte eingehen wollen. Ich würde es ausserordentlich bedauern, wenn dadurch Diskussionsbeiträge und Repliken nicht mehr möglich wären. Es wäre eine Verarmung der Debattenkultur in diesem Rat; das ist gerade dieses Themas nicht würdig.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Ich halte diesen Antrag ebenfalls nicht für zielführend. Wir werden ja nachher paragrafenweise den Gegenvorschlag beraten. Wenn Sie hier die Rednerinnen und Redner daran hindern, in der Grundsatzdebatte das Wort zu ergreifen, werden sie es einfach zum Paragrafen 3 oder zum Paragrafen 19 des Flughafengesetzes wieder machen. Ich finde, diese Grundsatzdebatte sollte zuerst abgeschlossen werden, bevor wir in die Detailberatung gehen. Lehnen Sie den Antrag ab!

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Ich sage Ihnen, wer alles noch auf der Rednerliste ist: Susanne Rihs, Richard Hirt, Peter Reinhard, Peter Anderegg, Thomas Hardegger, Benedikt Gschwind, Ernst Stocker, Esther Hildebrand, Hans Frei, Lilith C. Hübscher, Adrian Bergmann, Markus Brandenberger und Ruedi Lais.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 96 : 74 Stimmen, dem Ordnungsantrag zuzustimmen. Die Rednerliste ist geschlossen.

Die Grundsatzdebatte wird unterbrochen.

Persönliche Erklärung von Adrian Bergmann, Meilen, zur Fraktionserklärung der Grünen

Adrian Bergmann (SVP, Meilen): Esther Guyer hat mich schon noch gejuckt mit Ihrer Erklärung zum Klimawandel. Wie wir wissen, hat allein der Ausstoss des Vulkans Mount Saint Helens einen CO_2-Ausstoss zur Folge von zwei Jahren Motorfahrzeugverkehr. Oder wenn Sie zum Beispiel daran denken: Hier, wo wir sitzen, war früher der Linthgletscher. Der Linthgletscher hat sich zurückgezogen, obwohl der Motorfahrzeugverkehr seit dieser Zeit nicht zugenommen hat. Ich warne einfach vor einer Hysterie. Das erinnert mich an die Waldsterben-Debatte, die wir in den Achtzigerjahren hatten. Umweltschutz ist richtig. Man muss sich der Umwelt annehmen, aber nicht in eine Hysterie ausbrechen, wie wir sie gegenwärtig haben.

Die Grundsatzdebatte wird fortgesetzt.

Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden): Adrian Bergmann, es ist einfach so, ob Sie das wahrhaben wollen oder nicht. Fliegen schadet dem Klima, Fliegen schadet der Umwelt, Fliegen schadet den Menschen und neuerdings schadet Fliegen auch dem Zusammenhalt der verschiedenen Regionen des Kantons. Und trotzdem brauchen wir einen Flughafen. Die Frage ist nur: Welchen Flughafen wollen oder brauchen wir? Ist es einer, der wächst, wächst und wächst? Einer, der nur die volkswirtschaftliche Seite sieht, der möglichst viele Direktverbindungen an möglichst viele Destinationen anstrebt, der die Privatfliegerei und die Billigfliegerei fördert? Oder ist es ein Flughafen, der weiss, dass Umsteigepassagiere dem Kanton ausser Emissionen nicht viel bringen, der Rücksicht nimmt auf die Gesundheit und die Lebensqualität der Menschen rund um den Flughafen?

Diese Grundsatzdiskussion haben wir leider nie geführt. Zwar wurde viel über zukünftige Betriebsvarianten gesprochen, Stichwort: RELIEF, Nordausrichtung und so weiter. Aber die Bevölkerung ist darauf nicht eingestiegen, weil sie gesehen hat, dass diese Vorschläge wenig oder nichts taugen und weil dahinter immer die gleiche Botschaft stand, nämlich, dass der Flughafen sich dem Markt und nicht den vom Lärm betroffenen Menschen anzupassen hat. Es ist deshalb nicht verwunderlich, dass die Bevölkerung mit verschiedenen Plafonierungsinitiativen aktiv geworden ist. Und es ist auch nicht verwunderlich, dass sich bei all den Diskussionen rund um Flugbewegungen immer das gleiche Bild gezeigt hat, nämlich dass niemand die Flieger über seinem Dach will. Und da muss ich mich schon fragen, warum

wir überhaupt noch von Beschränkungen auf 320'000 oder von Entwicklungen ohne jede Beschränkung sprechen, wenn wir nicht einmal bereit sind, die heutige Zahl 270'000 Flugbewegungen zu akzeptieren. Und nicht nur das. Wie können wir überhaupt noch in der heutigen Zeit, ein Wachstum des Flugverkehrs verantworten, wenn wir wissen, dass 15 bis 20 Prozent der Klimaschädigungen in der Schweiz vom Flugverkehr stammen? Wie können wir überhaupt noch beanspruchen, noch mehr zu fliegen, wenn wir wissen, dass 95 Prozent der Weltbevölkerung noch nie ein Flugzeug von innen gesehen hat und dass genau diese 95 Prozent die Klimasuppe in Form von Überschwemmungen, Trocken- und Hungerperioden auszulöffeln haben, die wir, die 5 Prozent Reichen der Weltbevölkerung, ihnen durch unsere Vielfliegerei eingebrockt haben.?

Angesichts dieser Tatsache müssen wir die Volksinitiative «Für eine realistische Flugverkehrspolitik» unterstützen. Nur durch sie kommen wir der Lösung dieser Probleme etwas näher. Durch sie können wir auf die Flugverkehrspolitik des Bundes Einfluss nehmen. Denn Bern wird es sich nicht leisten können, den Willen des vom Fluglärm am meisten betroffenen Kantons zu negieren. Nur durch sie wird es möglich sein, keine der vier Himmelsrichtungen und Deutschland übermässig zu belasten. Ein Flughafen mit den Eckwerten der Plafonierungsinitiative ist die einzige Lösung, um sowohl die Bedürfnisse der Wirtschaft wie auch diejenigen der betroffenen Bevölkerung in Einklang zu bringen.

Ich bitte Sie im Namen der Grünen, dieser Initiative zuzustimmen.

Richard Hirt (CVP, Fällanden): Die Flughafenfrage hat sich zu einem Flächenbrand entwickelt und den Kanton in noch nie dagewesener Weise entzweit; ja nicht entzweit, sondern gevierteilt. Der politische Zickzackkurs des Regierungsrates hat dazu nicht wenig beigetragen. Ich erinnere: Zuerst die Varianten in allen Farben, Multiple-Choice-Auslese nach Bern, dann Variante BV2, dann RELIEF und dann die Nordausrichtung und Kanalisierung. Ich selbst war Mitglied des Runden Tisches, des politischen Ausschusses der gescheiterten Mediationsveranstaltung, und bin jetzt noch Mitglied der heutigen Konsultativen Konferenz. Dabei kann ich feststellen, dass durchwegs in diesen Gremien – mindestens in diesen Gremien – ein einziger und einstimmiger Konsens herrscht oder geherrscht hat: die Begrenzung der Zahl der Bewegungen auf 320'000. Der Gegenvorschlag des Regierungsra-

tes mit einem auf die Schnelle ausgearbeiteten Fluglärmindex hat sich in dieser Form als Instrument als untauglich erwiesen. An der Pressekonferenz haben die Journalisten den Vater dieses ZFI gefragt: «Sind sich die Experten über diesen komischen Index einig?» Da hat er geantwortet: «Experten sind sich nie einig.» Die zweite Frage war: «Was halten Sie denn von diesem ZFI?» Da hat er gesagt: «Der ist gewagt, aber vertretbar.» Gewagt heisst: So kann ein Wissenschafter experimentieren, indem er durch Versuch und Irrtum versucht, sich anzunähern. Die Idee an sich, einen Monitoring-Wert zu haben, ist nicht schlecht. Aber diesen in einen politischen Vorstoss einzubauen, ist schlicht und einfach unsinnig.

Dann kam diese Zahl, dieser neue Menschentyp, diese Zahl so genannt stark gestörter Personen. Ein neuer Menschentyp ist auf der Erde erschienen. Ich habe dann einmal auf der Strasse gehört: Sind das diese 47'000 Einwohner oder sind das die sieben Regierungsrätinnen und -räte?

Nun liegen offenbar noch neue Vorschläge auf dem Tisch. Wir haben sie heute Morgen bekommen in Rosa und in Grün. Ich meine, wir haben uns einmal für New Public Management entschieden und haben gesagt: Hier drin wird strategisch gedacht. Aber wenn wir so legiferieren, legiferieren wir per Zufall, a gogo und wie auch immer – wie beim Verkehrsrichtplan.

Ich meine, so kann sich ein Kantonsrat der Bevölkerung nicht verkaufen. Ich kann Ihnen versichern, die Bevölkerung hat mehr als genug von diesen politischen Ränkespielen des Regierungsrates und Kantonsrates, von den Trölereien der Gerichte. Und wenn Sie weiterwursteln, dann bin ich ganz sicher: Wenn dieses nachfrageorientierte Wachstum angestrebt wird, was ja nicht zu verkennen ist, dann wird die Bevölkerung dem Flughafen die Gurgel zudrehen, und das wollen wir alle nicht. Darum ist der Vorschlag der KEVU, der aus der CVP stammt, mit 320'000 Flugbewegungen und der Nachtruhe ein vernünftiger und passabler Vorschlag, mit dem der Flughafen leben kann. Das hat der Flughafen auch versichert. Das versichern Kloten und jedermann, der vom Fluggeschäft etwas versteht.

Ich danke Ihnen. Stimmen Sie diesem Vorschlag der KEVU zu!

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Ich bin in Glattbrugg unter der Flugschneise aufgewachsen und wohne jetzt in Kloten und habe ebenfalls

weiterhin Fluglärm. Ich weiss, von was ich rede, und bin davon betroffen, meine aber, dass es auch zum Leben in dieser Region gehört, dass wir einen Flughafen, einen Hub haben. Wir können damit leben. Manchmal wundere ich mich: Je weiter weg vom Flughafen die gestörten Personen wohnen, desto lauter höre ich sie, desto lauter nehme ich sie zur Kenntnis. In der Region weiss man, dass man eine gewisse Belastung halt zu ertragen hat.

Aber die Glaubwürdigkeit der Behörden und der Regierung hat natürlich auch in dieser Region stark gelitten und sie hat sich noch nicht erholt, die Glaubwürdigkeit, weil immer wieder Versprechen gemacht wurden zu Gunsten der Bevölkerung, die aber nicht oder nur sehr mangelhaft oder nur sehr rudimentär eingehalten wurden. Man ist den Eindruck nicht ganz losgeworden, dass Faktenlagen manchmal auch bewusst falsch wiedergegeben wurden. Das ist nicht gegen die jetzige Regierung, sondern über einen langjährigen Zeitraum hinweg gesehen. Es war sicher nicht immer bösartig, es mag ja auch interne Kommunikationsmängel gegeben haben. Aber das ändert nichts daran, dass hier ein Problem für die Regierung besteht. Ich muss Ihnen sagen: Wenn wir heute zu einem Schluss kommen, der extrem auf der einen oder anderen Seite liegt, dann nützt das der Bevölkerung am Flughafen nichts. Lorenz Habicher, wenn Sie solche Anträge stellen, wie Sie es hier gemacht haben, und sagen, die Regierung kann nur noch tun und machen, was sie will, dann zwingen Sie Leute in der Mitte, die eigentlich bereit wären, Kompromisse einzugehen, sich in eine andere extreme Position zu begeben. Das wollen Sie vermutlich auch nicht. Sie müssten immerhin davon ausgehen, dass auch noch eine Volksabstimmung zu überstehen und zu bestehen ist. Sie können saumässig dumm tun und darauf bestehen, dann machen Sie ein Eigentor. Oder Sie können wieder einmal zur Kompromisspolitik überschwenken und dann könnten wir allenfalls mehrheitsfähige Lösungen präsentieren, die die Bevölkerung auch akzeptiert.

320'000 Flugbewegungen mit sieben Stunden Nachtruhe ist so ein Kompromiss, der wirtschaftlich akzeptabel ist, der auch Arbeitsplätze erhalten und aufbauen lässt, der auch auf die Bevölkerung tatsächlich Rücksicht nimmt und der auch die Umweltbedingungen, Umweltgesetzgebungen des Bundes im Rahmen akzeptiert. 250'000 Flugbewegungen mit neun Stunden sind unrealistisch, wären auch der Hinschied dieses Flughafens, der dann nichts mehr als ein regionaler Flughafen wäre. Denn wenn kein Wachstum in bescheidenem Rahmen

mehr möglich ist, dann werden solche, die heute hier landen, sich überlegen, ob sie nicht nur einen Zubringer aus Kloten machen und den Rest liegen lassen.

Der ZFI ist ein gutes Controlling-Instrument, Monitoring-Instrument, aber – das muss ich auch sagen – in der Bevölkerung wird er sicher nicht im Sinne eines Gegenvorschlags akzeptiert. Zu schwierig ist die Kommunikation, zu fest fehlt – nochmals – das Vertrauen in die Regierung, dass man hier nicht irgendwo einen Weg sucht, um letztlich die Bevölkerung zu umgehen, indem man sagt: Hier hat man noch Flexibilität, hier kann man noch etwas schrauben, und dann ist die Bevölkerung halt irgendwann ausgeschraubt.

Die Grünliberalen mit ihrem Antrag auf Festschreibung der Flugbewegungen und der Nachtruhe auf gleicher Ebene wie die Pistenveränderung, das heisst, mit einer Volksbefragung entscheiden, ob es mehr gibt, findet unsere Unterstützung. Wir meinen auch: Wenn Sie das ernst nehmen mit einem Kompromiss, müssen wir keine Angst vor der Bevölkerung haben: Wenn sie will, dass wir weitergehen, dann will sie das. Wenn sie das nicht will, dann will sie das nicht. Aber wenn Sie irgendetwas so im Graubereich stehen lassen und sagen, das entscheidet dann nur noch die Regierung, dann wissen wir alle, dass wir uns nicht sehr darauf verlassen können.

Die Bevölkerung in der Umgebung des Flughafens will den Flughafen und ist bereit, dafür auch einiges in Kauf zu nehmen. Was sie nicht will, sind aber solche Forderungen wie die 250'000 oder eben massloses Wachstum. Besinnen Sie sich einer guten schweizerischen Tradition, gehen Sie davon aus, dass Politik eben auch eine Konsensfindung ist, einen Kompromiss darstellen muss, wenn Sie wollen, dass wir der Bevölkerung hier nicht wieder wie bei der Verkehrsrichtplandebatte vorgaukeln und zeigen, wie gut wir uns positionieren können, aber absolut nicht in der Lage sind, für die Bevölkerung zu entscheiden und eben Kompromisse zu machen.

Ich meine, dass wir unsere Energie dafür einsetzen sollten, die Qualität des Flughafens zu verbessern. Dazu gehört eine Swiss, die tatsächlich in die neuste Generation von Flugzeugen investiert, die Energie sparen und weniger laut sind. Das macht sie vorbildlich. Wir hoffen, dass das auch in Zukunft so sein wird. Wir möchten auch ein Flugregime, das in erster Linie von Norden her kommt – ob gekröpft oder nicht, ist egal –, aber so, dass die übrigen Regionen, die stärker belastet sind, nicht im gleichen Masse belastet sind wie heute in diesem

provisorischen Regime. Aber ich gehe auch davon aus, dass die übrigen Regionen nicht darum herum kommen, auch etwas mitzutragen.

In diesem Sinne danke ich für Ihre Aufmerksamkeit.

Peter Anderegg (SP, Dübendorf): Ich spreche zur abweichenden Stellungnahme, zum Geschäft 4260, das natürlich einen Zusammenhang hat mit der Volksinitiative. Weder die Situation noch die Randbedingungen haben sich wesentlich geändert, seit ich den Plafonierungsvorstoss vor viereinhalb Jahren miteingereicht habe. Es gibt keinen einzigen Grund, von diesen 320'000 Flugbewegungen abzuweichen. Es gibt auch keinen Grund nach dem Studium der Expertisen, den Kommissionsdiskussionen zum Bericht zur Volksinitiative «Für eine realistische Flughafenpolitik» und den verschiedenen Gegenvorschlägen mit und ohne ZFI. Hier wie dort geht es um einen Bewegungsplafond, den die Regierung nicht will. Natürlich wissen wir auch, dass ein Bewegungsplafond nicht alle Probleme löst. Darum muss ein Bewegungsplafond kombiniert werden mit weiteren Plafonds für Lärm, für Schadstoffe sowie der Betriebsdauer. Lesen Sie dazu die interessante Studie des eidgenössischen Personalamtes «Begrenzen, um mehr zu erreichen – Kontingente als Instrumente der Raum- und Umweltpolitik».

Die immer wieder zitierte volkswirtschaftliche Studie ist mit grossen Unsicherheiten belastet – zwangsläufig, weil Extrapolationen immer unsicher sind. Umso stossender ist, dass der Regierungsrat auf Grund der Studie behauptet, eine Begrenzung sei volkswirtschaftlich nicht tragbar. Ebenso gut behaupte ich auf Grund derselben Studie, dass dies tragbar sei. Es geht doch vor allem um die Chance, diesen Flughafen langfristig volkswirtschaftlich sinnvoll zu betreiben, aber betrieblich und wirtschaftlich sicher sowie sozial und umweltverträglich.

Und es geht um eine vertrauensbildende Massnahme gegenüber den Betroffenen im Inland und im Ausland. Es geht letztlich um eine gute Verkehrsanbindung von Zürich mittels verschiedener gut vernetzter Verkehrsträger – und nicht um eine Strukturerhaltung irgendeiner Airline. Andernfalls agiert die Regierung kurzfristig, kurzsichtig und risikoreich. Wir verlangen von der Regierung nichts anderes, als dass sie die Schlussfolgerungen der wissenschaftlichen Studien als Grundlage betrachtet, diese gewichtet, bewertet und daraus ihre eigenen strategischen Schlussfolgerungen und Entscheide ableitet. Das macht sie hier nicht, sehr wohl aber beim ZFI, auf den ich später beim Minderheits-

antrag Lorenz Habicher zu sprechen komme. Mit der Plafonierung auf 320'000 gibt der Kantonsrat die Grenze vor für einen zukunftstauglichen Flughafen Zürich.
Ich bitte Sie, dem Antrag der KEVU zuzustimmen. Besten Dank.

Thomas Hardegger (SP, Rümlang): Lassen Sie mich die Lösungsvorschläge, die hier diskutiert werden, aus Sicht der Gemeinden beleuchten. Die Gemeinden kennen sehr wohl den Nutzen des Flughafens. Sie kennen aber auch die Lasten für die Wohn- und Lebensqualität und sie kennen sehr wohl auch die Risiken, die sich aus der einseitigen Abhängigkeit der Wirtschaft auf den Luftverkehr ergeben und die sich nicht nur in Arbeitsplätzen, sondern wie beim Grounding auch in Arbeitsplatzverlusten und Firmenkonkursen dann ausdrückt. Gerade deshalb erwartet die Bevölkerung hier und heute zuerst einmal Respekt, und diesen Respekt fordert sie heute ein; Respekt als Anwohnerin und Anwohner, Respekt aber auch als Arbeitnehmerin und Arbeitnehmer. Sie erwartet Respekt, indem sie verlässliche Aussagen zur Belastungsentwicklung erhält und zur nachhaltig gesicherten Arbeitspolitik. Und sie erwartet, dass den Gemeinden Chancen eröffnet werden, um eine selbst bestimmte Entwicklung nach wie vor zu garantieren. Das haben 69 Gemeindeexekutiven gemacht mit ihrer Behördeninitiative, bürgerliche Exekutiven vor allem notabene. Sie haben einen breit abgestützten Kompromissvorschlag eingebracht. Deshalb macht er eben den unverbesserlichen Luftschlossbauern des Luftverkehrs plötzlich Angst. Mit dem ZFI wird nun versucht, die Leute für dumm zu verkaufen. Das ist mangelnder Respekt vor der Bevölkerung. Wissen Sie, wir als Gemeinde zahlen heute noch für die Folgen des Groundings! Noch hat es ausgesteuerte ehemalige Flughafenangestellte, die insbesondere des Alters wegen keine Beschäftigung mehr finden. Die Fehler der Luftverkehrsverantwortungsträgerinnen und -träger von 2001 dürfen sich nicht wiederholen. Und die schönen Voten und Aussagen der Entscheidungsträger von Unique, von Swiss, von der Volkswirtschaftsdirektion erinnern sehr an die Argumente der Protagonisten der Hunter-Strategie. Auch sie jagen in einem Luftverkehrscasino nach einem virtuellen Jackpot. Mit teuer bezahlten Gefälligkeitsgutachten wird nun versucht, Angst zu machen, Angst vor einer kontrollierten Entwicklung mit der Plafonierung. Angst müssen wir aber haben, Angst vor den Versprechen der Wachstumseuphoriker. Weder die Swiss-Angestellten noch die Luftverkehrsangestellten

brauchen Glücksspielerinnen und Glücksspieler an den Steuerknüppeln der Flughafenentwicklung. Wir erwarten nachhaltig gesicherte Arbeitsplätze – hier auf dem Boden der Realität im Raume Zürich, und keine Global-Player-Fantasien und kunstvoll hochgerechnete INFRAS-Prognosen. Nachhaltig abgesicherte Arbeitsplätze sind diejenigen, die sich auf die Bedürfnisse des Heimmarktes abstützen; das ist seriöses Standortmarketing, wenn auch über das lockende schnelle Geld einmal auf drei, vier Jahre hinaus geschaut wird. Und mit dem Erhalt der Lebensqualität haben wir einen Standortvorteil, der mehr zählt bei Firmenansiedlungen als die Verdoppelung der Umsteigepassagiere mit der entsprechenden Zunahme der Belastung.

Die KEVU hat die Behördeninitiative etwas abgeschwächt, aber immer noch einen sozialen und wirtschaftlich verträglichen Vorschlag gemacht; von ökologischer Verträglichkeit spricht ja schon lange niemand mehr. Wichtig ist es jetzt aber, dass es einen Gegenvorschlag gibt. Im Jahr 2006 haben 220'000 Bewegungen des Linien- und Charterflugbetriebs ausgereicht für den Wirtschaftsaufschwung und die Ansiedlung neuer internationaler Firmen. Das heisst, die Initiative würde heute sogar den Bedürfnissen genügen. Und mit dem Gegenvorschlag öffnen wir sehr grosszügig ausreichende Entwicklungsmöglichkeiten.

Ich bitte Sie, unterstützen Sie die Behördeninitiative und, falls diese keine Mehrheit erhält, den Gegenvorschlag der KEVU. Ich danke Ihnen.

Benedikt Gschwind (SP, Zürich): Ich möchte zunächst meine Interessenbindung offen legen: Ich vertrete für den Kaufmännischen Verband das Bodenpersonal der Luftfahrt an den Schweizer Flughäfen, wobei das Schwergewicht unserer Aktivitäten – wie beim Luftverkehr auch – in Zürich liegt. Die Anliegen der insgesamt etwa 24'000 Beschäftigten am Flughafen Zürich sind deshalb in meinem Fokus, wobei ich andere Gesichtspunkte nicht verdrängen will. Aber diese wurden heute Morgen schon genügend erwähnt.

Das Hauptanliegen der Beschäftigten sind nun einmal sichere Arbeitsplätze. Dies haben heute früh auch die Gewerkschaften und Personalverbände vor dem Rathaus zum Ausdruck gebracht. Nachdem die letzten Jahre aus verschiedenen Gründen in dieser Hinsicht vor allem unsicher waren und zwischen 2001 und 2005 tausende von Stellen abgebaut wurden, ist seit dem letzten Jahr so etwas wie eine Trendwende

in Sicht. Die Zahlen stabilisieren sich, die Swiss wird voraussichtlich 2006 erstmals schwarze Zahlen präsentieren können und die Angestellten haben in verschiedenen Flughafenbetrieben erstmals seit 15 Jahren eine Lohnerhöhung erhalten. Es werden wieder neue zusätzliche Stellen, darunter auch Lehrstellen geschaffen. Diese hoffnungsvollen Anzeichen können nun nicht unnötig gefährdet werden, und diese Gefährdung besteht vor allem bei einer Ausdehnung der Nachtsperre. Warum?

Das Netzwerk in der weltweiten Zivilluftfahrt ist sehr komplex. Einschränkungen in Zürich können nicht einfach durch Verschiebungen der Start oder Landungen an den Ziel- oder Ausgangsflughäfen aufgefangen werden. Eine Ausdehnung der Nachtsperre hätte gravierende Folgen, weil am frühen Morgen die Landungen der Flugzeuge aus dem Fernen Osten und Südafrika erfolgen müssten und diese ja nicht einfach bis sieben Uhr in der Luft kreisen können und wegen Nachtflugrestriktionen in diesen Ländern auch nicht später starten können. Und zwischen 22 und 23 Uhr landen vor allem noch, auch wenn es nicht allzu viele sind, Europaflüge, die Geschäftsleute nach Hause bringen; auch dies ist ein ausgewiesenes Bedürfnis. Eine Ausdehnung der Nachtsperre würde die Swiss zwingen, Destinationen aus ihrem Angebot zu streichen, obwohl der Markt dafür da ist. Dies wäre zweifellos mit einer Flottenreduktion und damit auch einem erneuten Stellenabbau verbunden. Und dies eben nicht nur bei den 6500 Angestellten der Swiss, sondern prozentual bei allen andern Flughafenbetrieben und den Zuliefern, und dies bereits heute, ohne Wachstumsszenarien.

Der Luftfahrtbericht des Bundes hat die Zahl der Beschäftigten der Branche landesweit auf total 150'000 geschätzt. Auch wenn es etwas weniger sein sollten, so hat eben jede Flottenreduktion beim Home-Carrier Swiss gravierende Auswirkungen auf unsere Volkswirtschaft. Es ist die Swiss, die hier in Zürich ihre Flotte wartet, ein Catering benötigt, ihre Fracht disponiert und weitere Dienstleistungen von Dritten beansprucht. Die ICAO, die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation, schätzt, dass 100 Arbeitsplätze in der Luftfahrt 625 Arbeitsplätze in den übrigen Wirtschaftszweigen generieren.

Aus diesen Gründen kann ich der Volksinitiative und der Behördeninitiative für neun beziehungsweise acht Nachtstunden nicht zustimmen. Damit würde zu viel auf dem Spiel stehen. Dem KEVU-Mehrheitsantrag stimme ich zu. Ich negiere das politische Umfeld nicht und ich sehe das Bedürfnis der Flughafenregion nach einer ge-

wissen Planungssicherheit. Der bürgerliche Minderheitsantrag ist hier zu undurchsichtig, wenig vertrauensbildend und deshalb keine politische Alternative.

Ernst Stocker-Rusterholz (SVP, Wädenswil): Als Vertreter des Südens ist für mich die auf dem Tisch des Hauses liegende Volksinitiative eine falsche und unverantwortliche Antwort auf die Fluglärmprobleme in der Region Zürich. Ich möchte das kurz in drei Punkten begründen.

Erstens: Unser Flughafen ist unbestritten ein wichtiger Faktor der Zürcher Wirtschaft, der umliegenden Kantone, ja der ganzen Schweiz. Die Forderung nach 250'000 Bewegungen und acht Stunden Nachtruhe ist unverantwortlich und unverhältnismässig. Sie hätte massive Auswirkungen auf unsere Staatskassen, aus denen wir uns so gerne bedienen, auf unsere Sozialwerke, auf unsere Arbeitsplätze und auf unsere Lehrstellen. Ich stelle mit Befriedigung fest, dass auch die gewerkschaftlichen Vertreter das anerkennen.

Zweitens: Dass der Lärm Ärger in der Bevölkerung auslöst, ist für mich als Exekutivpolitiker nichts Neues. Ich bin mir der Problematik bewusst. Ob es Fluglärm ist, Strassenlärm oder Bahnlärm, der Lärmpegel in unserer Gesellschaft ist hoch und die Bevölkerung ist sensibel dafür. Als verantwortungsbewusste Politiker sind wir gehalten, eine Politik zu betreiben – das gilt auch für die Flughafenbetreiber –, die diesen Erwartungen nachkommt. Wir sind gehalten, eine Güterabwägung vorzunehmen nach bestem Wissen und Gewissen zwischen Lärmbelastung und volkswirtschaftlichen Interessen.

Punkt drei: Hauptstossrichtung darf für mich nicht die von der Initiative geforderte Beschränkung des Flughafens sein, sondern die Nordausrichtung des Flughafens. Es ist unverantwortlich, einige hunderttausend Menschen zu beschallen, und andererseits auch vom Sicherheitsaspekt her problematisch. Ich komme nicht um die Feststellung herum, dass unsere lieben Nachbarn in Baden-Württemberg mit ihrer Haltung, so meine ich heute, uns überstrapazieren. Und ich glaube bald, dass es ihnen nicht nur um die Bevölkerung in Hohentengen geht, nein, mir taucht der Gedanke auf, dass es eine gezielte Schwächung des Wirtschaftsraums Zürich ist – zu Gunsten von Frankfurt und München.

Fazit: Als Vertreter des Kantons Zürich muss es unser Ziel sein, Lösungen zu finden, die der wirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens

gerecht werden und die Anliegen und Mitsprache der Bevölkerung angemessen berücksichtigen. Sägen wir nicht am Ast, auf dem wir so bequem sitzen. Ich bitte Sie deshalb, lehnen Sie die Volksinitiative ab und stimmen Sie Ja zum Antrag von Lorenz Habicher.

Esther Hildebrand (Grüne, Illnau-Effretikon): Richtplan und Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt sind widerspruchsfrei auszuführen. Falls der Gegenvorschlag mit 320'000 Flugbewegungen und sieben Stunden Nachtruhe vor das Volk kommt und von diesem gutgeheissen würde, dann wäre das ein klares Plebiszit dafür, dass diese Forderung vom Kanton Zürich im Richtplan eingetragen werden muss. Der Bundesrat wäre schlecht beraten, wenn er sich einem solchen Volksentscheid widersetzen würde. 320'000 Bewegungen und sieben Stunden Nachtflugsperre sind seit den Zeiten des Runden Tisches der Konsens bei den Flughafengemeinden. Er setzt klare und nachvollziehbare Grenzen. Doch wie kann er in der Praxis umgesetzt werden?

Selbstverständlich wird dann nicht am 7. Dezember der Flugbetrieb eingestellt, wenn die 320'000 Bewegungen erreicht werden. Es gibt genügend Planungsinstrumente, wie das umgesetzt werden kann. Die Flugzeuge erscheinen ja nicht einfach an der Landesgrenze und verlangen eine Landung. Es gibt dafür Flugpläne, die man beeinflussen kann, und es gibt Gebühren, die man beeinflussen kann. Mit diesem Gegenvorschlag schaffen Sie Planungssicherheit. Er ist superreal und vernünftig. Es braucht keine Änderungen im System und gegenüber Deutschland werden Verhältnisse geschaffen, während der Gegenvorschlag des Gewerbeverbandes eine Wundertüte ist. Dieser Mehrheitsantrag der KEVU ist ein Kompromiss und, wie Robert Brunner gesagt hat, es ist nicht viel, aber es ist auch nicht nichts. Finden wir heute keinen solchen Kompromiss, wird dies vor allem einer Bevölkerungsgruppe dienen: den Juristen. Stimmen Sie dem Vorschlag zu! Ich tue das auch, wenn auch schweren Herzens. Besten Dank.

Hans Frei (SVP, Regensdorf): Ich spreche speziell aus dem Blickwinkel der Raumplanung in diesem Zusammenhang. Die heutige Ratsdebatte ist nichts anderes als die traurige Bilanz einer verfehlten Raumplanung zum Flughafen Zürich-Kloten. Mit der Richtplanrevision 1995 wurde die Chance verpasst, den notwendigen Handlungsspielraum für den Flughafen als behördenverbindliche Festsetzung aufzunehmen, dem Bundesrat zur Stellungnahme zu unterbreiten und an-

schliessend umzusetzen. Zu den An- und Abflugverfahren ist im heute rechtsgültigen Richtplantext nachzulesen: «Eintragungen machen keine Aussagen über Verkehrsaufkommen, Lärm oder Streubereich der tatsächlich geflogenen Flugwege.» Dies ist der Ist-Zustand. Die Folgen fehlender Planungssicherheit, also das Festsetzen von grundeigentümerverbindlichen Bau- und Zonenordnungen in allen Richtungen des heutigen Pistensystems sind Ausgangspunkt der grossen Unzufriedenheit in ebenso allen Himmelsrichtungen.

Diese Situation aufzufangen und zu stabilisieren, ist eine der grössten Herausforderungen unseres demokratischen Rechtssystems, wenn wir es nicht gleich den Gerichten überlassen wollen. Aus der Sicht der vielen Gemeinden ist die Forderung nach Plafonierung der Flugbewegungen bei 320'000 Bewegungen und einer Nachtflugsperre von sieben Stunden der für die einen mittlerweile kleinstmögliche und für die andern der grösstmögliche gemeinsame Nenner, um sich in dieser verfahrenen Ausgangslage anzunähern. Diese Forderung wird auch im Grundsatz von der Bevölkerung sehr gut verstanden. Es stellt sich nun die Frage, ob diese Plafonierung auch wirklich einen Beitrag zur raumplanerischen Umsetzung leisten kann. Sind Bewegungsgrenzen wirklich das richtige Mittel, um Lärmgrenzwertkurven festzusetzen? Ist eine Flugbewegung eines Flugzeuges mit einem Startgewicht von über 300 Tonnen, das mit einer Linkskurve über Wallisellen–Nürensdorf nochmals den Flughafen überfliegt und die Talschaften Furttal und Limmattal quert und mit diesem Aufstieg über einige Tonnen Flugbenzin verbraucht, wirklich gleichzusetzen mit einem Leichtflugzeug, das bereits nach einem Viertel der Pistenlänge abhebt und am Pistenende bereits nicht mehr wahrgenommen wird? Nein! Unser primäres Ziel muss es sein, am bisherigen Pistensystem die Lärm- und Schadstoffbelastung zu begrenzen, um die parzellenscharfen Lärmgrenzwertkurven in den Bau- und Zonenordnungen festzusetzen und die entsprechenden Sonderbauvorschriften zu erlassen. Grundlage bilden die Lärm- und Schadstoffbelastungen auf der Basis der 320'000 Bewegungen im Jahr 2000. Stark gestörte Personen zu ermitteln, steht nicht im Vordergrund – um dies höflich anzumerken – allein schon aus der Tatsache heraus, dass für jeden Menschen in diesem Kanton der Lärm gleich schädlich ist. Diese Sichtweise wurde übrigens auch im PBG *(Planungs- und Baugesetz)* aufgenommen in den Gestaltungsgrundsätzen der Richtplanung. Dort wird festgeschrieben, die Richtplanung solle der Bevölkerung der verschiedenen Kantonsteile in

der Gesamtwirkung räumlich möglichst gleichwertige Lebensbedingungen gewähren. Der Teilrichtplan Verkehr, Punkt 4.6.1 Flughafen Zürich-Kloten, ist möglichst schnell aufzulegen, im Kantonsrat zu verabschieden und dem Bundesrat einzureichen. Unabhängig von dieser dringenden Festsetzung soll bei Erreichen von 320'000 Bewegungen Beschluss gefasst werden, ob der Staat auf eine Bewegungsbeschränkung tatsächlich hinwirken soll.

Ich bitte Sie daher, die Plafonierungsinitiative abzulehnen und den Minderheitsantrag von Lorenz Habicher zu unterstützen.

Lilith C. Hübscher (Grüne, Winterthur): Ich spreche zum «superrealovernünftigen» Mehrheitsantrag der KEVU. Mein Votum richtet sich an die Vertreterinnen und Vertreter der vom Fluglärm stark betroffenen Gemeinden. Der Schutzverband, in dem Sie möglicherweise sogar Delegierte sind, unterstützt diesen Antrag; diesen Antrag, der noch schwächer ist als die Behördeninitiative, die Sie vielleicht sogar selber unterschrieben haben. Wir wissen, der Druck auf Sie ist gross, und trotzdem: Im Gegenvorschlag des Gewerbeverbandes steht, dass der Staat darauf hinwirken soll, dass ohne Zustimmung der Stimmberechtigten die Zahl von 320'000 Bewegungen nicht überschritten werden dürfe. Wann wird diese Frage den Stimmberechtigten gestellt? Wenn das Betriebsreglement schon längst beschlossene Sache ist? Oder wenn der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt abgeschlossen ist? Mit dem Gegenvorschlag der CVP können Sie die Frage noch in diesem Jahr den Stimmberechtigten stellen, zu einem Zeitpunkt also, wo wir auf das Sachplanverfahren noch Einfluss nehmen können, zu einem Zeitpunkt, wo wir auch auf das Betriebsreglement noch Einfluss nehmen können. Wenn wir diese Frage hingegen irgendwann später stellen, fehlen uns diese Einflussmöglichkeiten. Können Sie das verantworten?

Nun möchte ich ein Wort an Hans Jörg Fischer von den Schweizer Demokraten richten. Ich erlaube mir, Ihnen etwas aus Ihren Parteiprogramm zu zitieren, Kapitel 4 Verkehrspolitik: «Was für die Energiepolitik gilt, gilt auch für die Verkehrspolitik. Sie darf sich nicht nach den steigenden vermeintlichen Bedürfnissen der Verbraucher richten, sondern muss wegweisend sein, hin zu weniger und zu energieschonenderem Verkehr.» Lieber Hans Jörg Fischer, die Schweizer Demokraten setzen sich für den Klimaschutz ein. Auch die Tannen auf der Forch leiden unter dem Ozon, das von den Abgasen stammt. Die

Schweizer Demokraten setzen sich auch für die Lärmbekämpfung ein und die Schweizer Demokraten stellen sich im Parteiprogramm gegen ewiges Wachstum von Lärm, Gestank und Verkehr. Ich möchte Sie ganz persönlich bitten, dies mit einem Ja zum Gegenvorschlag der CVP zu bekräftigen und die Mogelpackung des Gewerbeverbandes abzulehnen. Ich danke Ihnen.

Adrian Bergmann (SVP, Meilen): Seit wann haben wir das Theater um unseren Flughafen? Richtig, seit der Kündigung des Anflugverfahrens durch Deutschland, ein Anflugverfahren, das beim Bau des Flughafens von den Alliierten und unseren Nachbarn abgesegnet worden ist. Das Vorgehen der Deutschen entspricht nicht einem rechtsstaatlichen und erst recht nicht einem freundschaftlichen Vorgehen zwischen Nachbarn, sicher, und möglicherweise wurde der Umgang mit unseren nördlichen Nachbarn in der Vergangenheit nicht von allen Seiten gepflegt. Anstatt dass wir uns nun geschlossen für die ursprüngliche Nordausrichtung stark machen, entstehen im ganzen Kanton Zürich Partikularinteressen, welche sich stark machen und nur ihre eigenen Interessen vertreten. Das ist legitim, aber es stärkt den Kanton Zürich bestimmt nicht. Er wird in jeder Hinsicht mit diesen Initiativen geschwächt. Wie beim Richtplan Verkehr gilt es auch hier langfristig zu denken und zu handeln. Unsere Wirtschaft ist in jeder Hinsicht auf einen funktionierenden Verkehr und auch Flugverkehr angewiesen.

Ich habe nichts dagegen, wenn man eine Technologie fordert, die für uns leisere und schadstoffärmere Flugzeuge bringt. Aber mit der Plafonierung wird die neue Technologie bestimmt nicht unterstützt. Hingegen gefährden wir mit dieser Initiative Arbeitsplätze. Lehnen Sie die Initiative ab. Lorenz Habicher hat einen massvollen Minderheitsantrag eingereicht. Ich bitte Sie, diesem geänderten Minderheitsantrag zuzustimmen.

Markus Brandenberger (SP, Uetikon a.S.): Ich habe es mir zur Gewohnheit gemacht, Post an «Brandenberger, Kantonsrat» auch dann zu öffnen, wenn ich bereits auf Grund des Absenders zu erkennen meine, dass ich mit dem Anliegen, das im Couvert steckt, wohl nicht einig gehen werde. Man kann ja nie wissen, ob nicht doch neue Argumente auftauchen oder sich Akzente verschieben. So geschehen vergangene Woche mit einem Brief, auf dessen Kopf das Logo «Flugschneise Süd – Nein» erschien. Es kann nicht bestritten werden, dass

die Rechtslage kritisch und die Lärmbelastung störend bis unerträglich sind. Der Ärger darüber ist mehr als verständlich. Trotzdem kann die Lösung nicht «mir nöd, die andere» lauten. Ich konnte und kann mich nicht identifizieren mit einem simplen Nein als Antwort auf eine hoch komplexe Geschichte mit einer wechselvollen Vergangenheit. Ich will das nicht tun, auch wenn ich – im aktuellen Fall eher moderat – von der Sache selbst betroffen bin. Diese Haltung ist öffentlich bekannt.

Auch wenn es schmerzt, liebe Kollegen vom See, Wachstum ohne Süden ist leider eine hoffnungslose Option! Dazu muss man einfach stehen. In besagtem Brief war nicht von der Schneise oder von Unregelmässigkeiten die Rede, der Akzent hatte sich verschoben. Zur Diskussion steht der Flughafen selbst. Ich zitiere: «Wir wollen einen Flughafen in Zürich, aber einen mit Vernunft.» Und weiter: «Wir wehren uns aber gegen einen Flughafen, der mit übermässigem Transferverkehr nur seine eigene wirtschaftliche Prosperität im Fokus hat.» Damit steht nicht mehr ausschliesslich die An- und Abflugsrichtung im Zentrum, sondern Sinn und Berechtigung jeder einzelnen Bewegung. Es eröffnet sich die Chance zur Diskussion einer Gesamtschau. Einer solchen Schau und der Suche nach Lösungen stelle ich mich gern. Ich gehe dabei auch im Interesse meiner Region von der Position aus: Begrenzung der Bewegungen und Erweiterung der Nachtruhe. Mengen sind begrenzt verhandelbar. Es muss gelingen, mehrheitsfähige Lösungen, welche die Interessen der gesamten Bevölkerung in allen vier Himmelsrichtungen berücksichtigen. Es muss gelingen, solche Lösungen zu finden.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Die bisherige Flughafenpolitik besteht darin, den Luftverkehr in Zürich so genannt nachfrageorientiert wachsen zu lassen. Es gibt ein leichter verständliches Wort für «Nachfrageorientierung», dieses Wort heisst Gier. Die Luftverkehrsbranche ist gierig auf Wachstum, und Wachstum heisst hier Verbrauch an Ressourcen, an fossilen Ressourcen zum Verbrennen, an Atemluftressourcen und, wenn diese Branche wieder einmal, wie häufig jetzt gerade in Italien, in die Krise kommt, Verbrauch der finanziellen Ressourcen des Staates, der Steuergelder. Dass diese Gier auf dem Mythos des ewigen menschlichen Traums vom Fliegen basiert, macht sie natürlich verständlicher, aber nicht weniger bedrohlich. Unsere Volkswirtschaftsdirektorin – oder sollte man nach ihren eigenen Aussagen zu 100 Prozent Flughafendirektorin sagen? –, unser Volkswirtschaftsdi-

rektorin Rita Fuhrer stellt sich kritiklos hinter die Wachstumsszenarien des Unternehmens Flughafen. So gesehen ist die Unique wohl das weltweit einzige börsenkotierte Unternehmen mit einem garantierten Regierungssitz. Das sind genau die Zustände, vor denen wir bei der Privatisierung immer gewarnt haben. Sie ergeben sich aus der Privatisierung, sie ergeben sich aus dem Vorrang des Luftverkehrs vor allen andern Verkehrsarten und sie ergeben sich aus dem Vorrang vor allen andern Staatsaufgaben, nicht zuletzt auch bei den Prioritäten in unserer Volkswirtschaftsdirektion.

Im Jahr 2005 verbrauchte der Weltluftverkehr 2000 Milliarden Liter Kerosin und machte damit 5 Milliarden Dollar Verlust. Bereits eine wesentlich kleinere Besteuerung des Flugbenzins, als dies beim Autobenzin der Fall ist, würde den heutigen Weltluftverkehr ökonomisch verunmöglichen. Die SP hält es deshalb für unverantwortlich, Arbeitsplätze in so einer gefährdeten und perspektivenlosen Industrie wie dem Luftverkehr zu forcieren. Trotzdem – Alfred Heer hat es gemerkt – hat die SP massgeblich dazu beigetragen, dass die Flugnebenbetriebe der SAirGroup mit vielen tausend Arbeitsplätzen gerettet werden konnten und dass mit der Swiss weiterhin eine nationale Fluggesellschaft der Schweiz in einer vernünftigen Grösse besteht. Die SVP und Alfred Heer an vorderster Front hätten ja liebend gerne all diese Betriebe und den Hub Kloten vor die Hunde gehen lassen, tausende von Leuten auf die Strasse stellen lassen, nur um die Schuld dem so genannten FDP-Flughafenfilz anhängen zu können.

Heute ist die SP froh, dass sämtliche Fraktionen wenigstens sieben Stunden Nachtruhe fordern und die Zahl von 320'000 Flugbewegungen als Limite ins Flughafengesetz schreiben wollen, und das gegen den Willen des Regierungsrates – wenn auch mit unterschiedlicher Verbindlichkeit. Wir backen also an einem gemeinsamen Kompromiss-Kuchen, und der ganze Streit geht ja nur noch darum, wer sein Parteienfähnchen am Schluss auf diesen Kuchen setzen darf und sagen kann «Das ist mein Gebäck».

Wir sind schon auf den Streit mit Deutschland zu sprechen gekommen, Ernst Stocker hat ihn einmal mehr angesprochen. Der Streit mit Deutschland um die Flugrouten dauert nun schon vier Jahre. Unter dem Druck unseres Kantons wurde damals ein bereits ausgehandelter Staatsvertrag versenkt. Damit gingen nicht nur dem Bund 200 Millionen Franken für die Skyguide bisher verloren, viel wichtiger ist, dass Zürich sich mit diesem politischen Kapitalfehler in eine Sackgasse

manövriert hat. Da helfen heute auch die hilflosen Appelle des Unique-Verwaltungsrates Elmar Ledergerber an die Schwarzwälder Bevölkerung nicht mehr, Deutschland möge uns doch bitteschön wieder ein bisschen in Richtung Staatsvertrag entgegen kommen. Eine Wachstumslimite für den Flughafen ist deshalb ein wichtiger Zwischenschritt auf dem Weg zu einer Lösung mit unseren Nachbarn. Zürich darf doch nicht länger gewissermassen als Mammut – das Bild vom Elefanten wurde ja heute schon mal gebracht, das Mammut passt aber viel besser –, Zürich darf doch nicht länger als Mammut durch diese politische Landschaft stapfen, deren Boden sich ja unter der klimapolitischen Debatte zunehmend aufweicht.

Ich bitte Sie, den Anträgen der SP zu folgen. Vielen Dank.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Das Wort zur Grundsatzdebatte zu den beiden Vorlagen 4260a und 4203b wird an die Kantonsratsmitglieder nicht mehr erteilt, da die Rednerliste geschlossen ist. Wünscht jetzt Lucius Dürr das Wort? Er hat es.

Lucius Dürr (CVP, Zürich): Wir haben in einer umfassenden und breiten Grundsatzdebatte alle Voten für oder gegen irgendwelche Vorschläge gehört. Ich bin der Meinung, dass der Rat nun reif ist, die Grundsatzentscheide heute noch zu fällen. Warum sage ich das? Wir haben jetzt nach 11.15 Uhr. Das heisst: Normalerweise würden wir um 12 Uhr schliessen, wahrscheinlich unbefriedigt, weil wir heute keine Entscheide gefällt hätten. Am nächsten Montag – ich glaube, das ist kein Geheimnis – wird die eine oder der andere Ferien verbringen wollen und kaum im Rat sein, auch wenn formell eine Ratssitzung angekündigt ist. Deshalb stelle ich den Antrag,

> *dass wir heute diese Debatte fortsetzen und abschliessend entscheiden.*

Wir sind wirklich reif dazu. Denken wir daran, beim Richtplan haben wir zahlreiche Zusatzsitzungen eingeschoben. Wir sind immer noch nicht fertig. Und noch ein Geschäft wieder unerledigt auf der Traktandenliste zu belassen, ist unseres Rates nicht würdig. Wir haben heute die Zeit. Wenn wir uns etwas beschränken und alle trotzdem zu Wort

kommen, schaffen wir es, bis 13 Uhr abzuschliessen. Ich bitte Sie, diesem Antrag zuzustimmen.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Ich mache Sie auf Folgendes aufmerksam:
Erstens: Wir müssen die Vorlage 4260a noch erledigen. Dazu ist ein Minderheitsantrag hängig, der noch ausgemehrt werden muss. Ich rechne damit, dass wir damit um 12 Uhr fertig werden. Erst dann, um 12 Uhr oder nach 12 Uhr, werden wir in die Volksinitiative, Vorlage 4203b, einsteigen können. Wir haben vorgesehen, dass wenn wir heute nicht fertig würden, wir den Überlauf am nächsten Montag erledigen würden. Ich mache Sie auch darauf aufmerksam, dass einzelne Fraktionen ihre Restaurants reserviert haben. Dort wartet das Personal darauf, dass es servieren kann. Andere Fraktionen haben ihre Fachleute eingeladen und die müssen jetzt halt auch warten. Und zum Dritten, was wegen der Ferien gesagt worden ist: Auf Grund meiner Erfahrungen kann ich sagen, dass die Ferien im Kantonsrat vom 1. Januar bis zum 31. Dezember dauern.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Die SP-Fraktion ist bekanntlich äusserst wirtschafts- und noch viel mehr personalfreundlich und stimmt deshalb dem Antrag des Ratspräsidenten zu.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Ich lasse über diesen Antrag abstimmen. Den Antrag von Lucius Dürr habe ich so verstanden, dass wir bis 13 Uhr sitzen würden.

Lucius Dürr (CVP, Zürich): Ich habe gesagt, wir sollten heute abschliessen. Ich bin der Überzeugung, dass wir das bis 13 Uhr schaffen, wenn jeder sich etwas beschränkt. Aber mein Antrag lautet: Abschliessen – Punkt.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 100 : 53 Stimmen, Traktanden 15 und 16 an der heutigen Sitzung zu Ende zu beraten.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Sie haben beschlossen, heute bis zum bitteren Ende durchzumachen.

Das Wort zur Grundsatzdebatte hat nun noch Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Ganz zuerst danke ich den Mitgliedern der KEVU und der Präsidentin, aber auch der mitberichtenden WAK für die Zeit, die sie sich genommen haben, um sich mit der Initiative und dem Gegenvorschlag des Regierungsrates auseinanderzusetzen. Sie haben ihre Aufgabe sehr ernst genommen und sich sowohl mit den Forderungen der Initiative als auch – und insbesondere – mit dem Zürcher Fluglärmindex sehr eingehend beschäftigt.

Sie haben über den Flughafen, über die Luft und über die Luftfahrt intensiv gesprochen. Jeder und jede hat sich bemüht, mit ausgesuchtem Expertenwissen die eigene Haltung zu unterstreichen. Aber was denn will die Mehrheit der Menschen in unserem Land, vor allem in unserem Kanton wirklich? Natürlich wollen die Menschen hier Ruhe haben. Natürlich wollen sie Wohlstand. Sie wollen Sicherheit. Sie wollen ein schönes Heim, eine intakte Natur und sie wollen ein bisschen heile Welt. Aber zuallererst wollen sie Arbeit. Jedes Jahr wird mit Umfragen ein Sorgenbarometer erstellt. Dieses Sorgenbarometer ist ernst zu nehmen, denn diese Umfragen sind nicht von irgendeiner Abstimmung, einer Partei oder einem aktuellen Thema getrieben, sondern sie werden regelmässig alljährlich, so seriös das eben bei Umfragen nur möglich ist, erstellt. Auch Ende 2006 wurde dieses Sorgenbarometer erstellt. Und das Resultat? Die Menschen sorgen sich am allermeisten um ihren Arbeitsplatz. Also haben wir alles zu tun, um die Arbeitsplätze zu sichern, um denjenigen Arbeit zu ermöglichen, die derzeit arbeitslos sind, und um genügend Angebote zu haben für diejenigen, die sich verändern, die sich allenfalls verbessern wollen.

Die Standortförderung kennt die Rahmenbedingungen, die die Unternehmen nötig haben, um in Dienstleistung und Produktion wettbewerbsfähig zu sein. Die Wirtschaft ist mobil und global geworden. Wenn die Bedingungen nicht gut genug sind, zieht das Unternehmen weg oder verlegt zumindest Teile des Unternehmens dahin, wo man rascher, innovativer, kostengünstiger leisten kann. Neben den grossen Firmen lebt die Schweizer Wirtschaft von den kleinen und mittleren Unternehmen, den KMU, die von allen Seiten so gelobt werden. Sie bilden die jungen Menschen in verschiedensten Berufen im dualen

Lernsystem aus, sie schaffen den grossen Anteil an Arbeitsplätzen, sie sind lokal verankert und sie verbinden Forschung und Wirtschaft in idealer Weise. Die grossen Unternehmen und die kleinen Firmen stehen in einer engen Verbindung. Oft ergänzen sie sich gegenseitig. Kleine und mittlere Unternehmen sind flexibel und innovativ und produzieren als Zulieferer für die Grossen. Sind die einen geschwächt, wirkt sich das direkt auf die andern aus.

Wir stehen als Wirtschaftsstandort im harten Wettbewerb mit europäischen Städten wie London oder Frankfurt und mit den Wirtschaftszentren in allen Kontinenten. Wir haben alles Interesse, die Rahmenbedingungen für die Unternehmen so zu gestalten, dass diese hierher in den Kanton Zürich kommen oder, wenn sie da sind, bei uns bleiben. Und wir haben ein Interesse daran, dass sich hier neue Unternehmen gründen. Ich bin Volkswirtschaftsdirektorin im Kanton Zürich. Meine Aufgabe ist es, hier für Arbeitsplätze zu sorgen, für so viele Arbeitsplätze, dass diejenigen, die arbeiten wollen, auch Arbeit finden. Das hat mit dem Flughafen zu tun.

Wenn ich sage, wir müssen Rahmenbedingungen schaffen, die geeignet sind, den Unternehmen ein wettbewerbsfähiges Dienstleisten und Produzieren zu ermöglichen, dann spreche ich von den bekannten und bewährten Standortattraktivitäten. Und gefragt sind folgende Bedingungen: nicht zu hohe Steuern und Sozialabgaben, Lebensqualität mit Naherholungsräumen und lebendiger Stadt, Bildungsinstitute und ein grosses Potenzial an gut ausgebildeten Mitarbeitern und gute Verkehrsverbindungen im Wirtschaftsraum und als Verbindung zu den andern Wirtschaftsräumen. Unsere Stadt gewinnt regelmässig Auszeichnung für die beste Lebensqualität; da sind wir mit dabei. Aber wir haben Unternehmenssteuern, die nicht mehr so toll mithalten können im Wettbewerb der Standorte. Wir werden laufend überholt. Und wir haben eine Universität und eine ETH, die zwar einen guten Namen haben, aber damit sind wir längst nicht mehr allein auf dieser Welt. Wir müssen also noch etwas anderes bieten als gute Lebensqualität, die Unternehmen wie Kraft Foods und andere hierher bringen und die wir dazu bewegen, hier ihren Standort auszubauen. Wir haben ein ausgezeichnetes Verkehrsnetz. Wir haben ein Netz von öffentlichem Verkehr, wie es nirgends sonst zu finden ist, und garantieren damit, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zeitgerecht und zuverlässig zum Arbeitsplatz kommen.

Und wir haben einen Flughafen, der Zürich mit allen fünf Kontinenten verbindet. Unsere Region ist mit 150 Städten in 70 Ländern auf fünf Kontinenten verbunden. Dieser Flughafen ist mit einem eigenen Bahnhof ausgestattet, per Bahn kann man alle grösseren Städte der Schweiz direkt erreichen. Der Flughafen gehört zu den wichtigsten Standortvorteilen für Zürich im Wettbewerb mit andern Wirtschaftszentren. 60 der 100 grössten Unternehmen der Schweiz sind im Umkreis von 50 Kilometern um den Flughafen angesiedelt. Diesen Vorteil kann nur ein Flughafen generieren, der sich als Drehkreuz für die Swiss eignet und damit eine interkontinentale Anbindung garantiert. Ein reduzierter Flughafen oder einer, der ein schlechtes Image hat, kann diesen Vorteil nicht mehr erbringen.

Zudem ist der Flughafen eines unserer grossen Unternehmen, das selber Arbeitsplätze anbietet und bei Zulieferern Arbeitsplätze schafft. Im Jahr 2004 verschuldete – und ich sage bewusst: verschuldete – der Flughafen 18'000 direkte Vollzeitstellen für 24'000 Personen und 79'000 zusätzliche indirekte Stellen. Die Swiss steht heute wieder gut im Wettbewerb. Ohne funktionierendes Drehkreuz wird sie diesen Stand nicht halten können. Wie schmerzlich eine Verkleinerung unserer Airline ist, haben wir im Jahr 2001 erlebt. Da sind tausende von Arbeitsplätzen verloren gegangen am Flughafen, bei der Luftfahrtgesellschaft und bei den Zulieferern. Im Moment schafft die Swiss wieder rund 280 neue Arbeitsplätze, und ich bitte Sie, das zur Kenntnis zu nehmen. Sie schafft im Moment 280 neue Arbeitsplätze in Cockpit, Kabine und Abfertigung, weil sie zwei Langstreckenflugzeuge neu einsetzen wird. Diese beiden Linien und weitere Langstreckenflüge werden nicht mehr angeboten, wenn der Flughafen mehr als sieben Stunden gesperrt sein müsste. Unzählige Unternehmen sind mit im Boot, wenn Arbeitsplätze durch unvernünftiges politisches Handeln am Flughafen gefährdet werden. Auf Seite 7 der heutigen NZZ lesen Sie über ein Beispiel der direkten wirtschaftlichen Zusammenhänge von Unternehmen und Luftfahrt. Die Stoffe für die Flugzeugkabinen zahlreicher Fluggesellschaften stammen aus dem Oberaargau. Die Firma beschäftigt in Langenthal 342 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. In seinem Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004, kurz LUPO genannt, hat sich der Bundesrat grundsätzlich in Sachen Luftverkehr geäussert.

(Der Geräuschpegel im Saal ist sehr hoch.) Meine Damen und Herren, ich habe Ihnen sehr lange, sehr still zugehört und es würde mich e-

norm freuen, wenn Sie, wenn es um die Arbeitsplätze in unserem Kanton geht, auch ein paar Worte zuhören würden.

Es heisst im luftpolitischen Bericht des Bundesrates wörtlich: «Der Flughafen Zürich ist eine Schlüsselinfrastruktur und sein reibungsloses Funktionieren ist für die Schweiz deshalb von grosser Bedeutung. Erwartet wird auch die Ermöglichung eines Drehkreuzbetriebes für die Fluggesellschaft. Der Flughafen Zürich muss Rahmenbedingungen bieten, unter denen die Fluggesellschaften im Wettbewerb mit ihrer Konkurrenz auf andern Flughäfen bestehen können.»

Der Regierungsrat sorgt sich um die Arbeitsplätze in unserem Kanton. Und deshalb ist nicht nur die Initiative «Für eine realistische Flughafenpolitik» abzulehnen, sondern auch alle anderen fixen Beschränkungen der Bewegungen oder jede längere Nachtruhe als sieben Stunden. Das muss nicht im Widerspruch stehen zum berechtigten Bedürfnis nach Ruhe. Wir reden oft von Nachhaltigkeit. Nachhaltig handeln heisst eine gute Balance finden zwischen den Anliegen von Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft. Dazu muss man die Auswirkungen der Störungen bei einer Einschränkung kennen. Mit dem Zürcher Fluglärmindex werden wir aufzeigen können, wie die Belästigung der Bevölkerung durch Fluglärm wirklich ist und wie sie sich verändert. Man sollte das wissen dürfen. Wir kennen die Belastung, die in Dezibel gemessenen Lärmauswirkungen. Diese wurden massiv kritisiert, weil sie die individuellen Belästigungen, die Unterschiede in der Lärmempfindung nicht abbilden würden.

Nun haben wir den Auftrag angenommen und mit dem ZFI ein Instrument erarbeitet, das eben diese individuelle Lärmbelästigung aufnimmt und dessen Entwicklung messbar macht. Ich habe das Funktionieren des ZFI vielfach erklärt, politisch erklärt. Es ist nicht notwendig, hier nochmals im Detail darauf einzugehen. Sicher haben Sie den Artikel in der NZZ gelesen von Doktor Robert Hofman, Leiter der Abteilung Akustik der EMPA und Mitglied der seinerzeitigen eidgenössischen Kommission für die Beurteilung von Lärmemissionsgrenzwerten. Doktor Robert Hofmann gilt schweizweit als der Experte in Sachen Fluglärm und geniesst Achtung in ganz Europa. Er hat im Auftrag des Regierungsrates eine Machbarkeitsstudie zum ZFI erstellt und war Mitglied der interdisziplinären Fachgruppe, die konkrete Vorschläge zum ZFI machte. Der Fluglärmindex ist innovativ. Der Kanton Zürich realisiert mit ihm ein neues Konzept, das grundsätzlich auch von der EU verfolgt wird. Nach der weltweit ersten Nachtsperr-

ordnung auf einem Interkontinentalflughafen 1972, dem weltweit ersten Lärmgebührenmodell 1980, der weltweit ersten kompletten Anbindung eines Interkontinentalflughafens an ein nationales Schienennetz 1980 und der weltweit erstmaligen Erhebung von Lärmzuschlägen während der Nacht 2001 stellt der ZFI eine weitere Zürcher Pionierleistung dar, die wahrscheinlich wiederum auf andern Flughäfen nachgeahmt und auch verbessert werden dürfte.

Mit einer Beschränkung der Bewegungen – egal auf welchem Niveau – wird keine Lärmverminderung erreicht. Weder die Richtung der An- und Abflüge am Flughafen noch der Einsatz von lärmarmen Fluggeräten wird damit beeinflusst. Bewegungsbeschränkungen sind ein untaugliches Mittel. Besser und zielführend sind Massnahmen, die zu Transparenz über die Belästigung führen und alle dazu bringen, ihre Möglichkeiten zur Lärmverminderung auszuschöpfen. Mit dem ZFI und dem begleitenden Controlling können wir klar darlegen, weshalb die Anzahl stark belästigter Personen allenfalls angestiegen ist, und wir können ebenso klar darlegen, mit welchen Massnahmen dagegen angegangen werden muss. Wer über Fakten verfügt, den kann man nicht einfach ignorieren, der findet in der Regel bei den zuständigen Stellen Gehör. Der ZFI beziehungsweise das Controlling dazu liefert uns solche Fakten. Der Regierungsrat ist klar der Meinung, dass wir ehrlich darlegen sollen, wo Kanton, Behörden oder Bevölkerung Handlungsmöglichkeiten haben und wo wir nur Bittsteller sind. Gehen wir mit der Bitte um eine Plafonierung nach Bern, werden wir nicht erfolgreich sein; das zeigen zahlreiche Äusserungen aus Bundesbern.

Die Regierung des Kantons Zürich setzt sich ein für eine nachhaltige und machbare Verbesserung des Standortes, des Arbeitsraums Zürich und der Lebensqualität. Dazu müssen wir nicht die heisse Kohle nach Bern schieben, sondern mit Bundesbern zusammen gerade auch im SIL gute Lösungen suchen. Dazu müssen wir die Gespräche mit den deutschen Nachbarn führen, die bereits begonnen haben. Dazu müssen wir Transparenz herstellen.

Sie haben doch Vertrauen in die Vernunft und in die Urteilskraft der Bevölkerung. Stellen Sie der Plafonierungsinitiative eine echte Alternative gegenüber! Verlassen Sie sich darauf, dass die Bevölkerung schon weiss, ob sie einen Plafond oder Argumente für die problembezogene, zielgerichtete Massnahme, den ZFI, vorziehen will. Ich habe Respekt vor den Stimmberechtigten in unserem Kanton. Ich vertraue darauf, dass sie die Zusammenhänge zwischen Plafonierung, Zürcher

Fluglärmindex und den Arbeitsplätzen abschätzen können. Ich vertraue darauf, dass die Bevölkerung nachhaltig handeln kann.

Im Namen des Regierungsrats bitte ich Sie, den Stimmberechtigten die Volksinitiative «Für eine realistische Flughafenpolitik» zur Ablehnung und den ZFI als Gegenvorschlag zur Annahme zu empfehlen. Die beiden Postulate bittet der Regierungsrat als erledigt abzuschreiben. Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Ordnungsantrag

Alfred Heer (SVP, Zürich): Nach Rücksprache mit den Fraktionspräsidenten – ohne die Frau Fraktionspräsidentin *(Esther Guyer, Grüne, Zürich)* sind wir der Meinung,

> *dass wir die Vorlage 4260a, den Ergänzungsbericht, erst dann behandeln, wenn die Schlussabstimmung über die Volksinitiative respektive über die Gegenvorschläge in zweiter Lesung erfolgt ist.*

Die Fragen sind identisch und wir sind der Meinung, dass wir über das Postulat dann befinden sollen, wenn das Resultat der Beratung über die Vorlage 4203 endgültig klar ist.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Die Sache tönt vernünftig. Wird ein anderer Antrag gestellt? Das ist nicht der Fall. Dann werden wir so verfahren.

Wir kommen nun zur Vorlage 4203b, Volksinitiative. Wird hierzu Antrag gestellt, auf den Teil B, Gegenvorschlag, nicht einzutreten? Das ist nicht der Fall.

Sie haben Eintreten auf den Gegenvorschlag beschlossen.

Detailberatung des Gegenvorschlags

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

§ 3

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Zu Paragraf 3 des Flughafengesetzes liegen zwei Minderheitsanträge vor. Erstens ein so genannt geänderter Minderheitsantrag von Lorenz Habicher und Mitunterzeichnenden. Sie finden diesen geänderten Minderheitsantrag auf rotem Papier auf Ihrem Pult. Hierzu ist Folgendes anzumerken:

Formell müsste der Minderheitsantrag Lorenz Habicher zurückgezogen werden, und es sollte das rote Papier als neuer Antrag betrachtet werden.

Der zweite Minderheitsantrag stammt von Robert Brunner und Mitunterzeichnenden.

Diese beiden Anträge werden gemeinsam behandelt und in der Abstimmung einander gegenübergestellt.

«Geänderter Minderheitsantrag» Lorenz Habicher, Rita Bernoulli, Ernst Brunner, Hanspeter Haug, Ruedi Menzi, Martin Mossdorf, Luzius Rüegg:

§ 3. Abs. 1 und 2 unverändert.

Fluglärmbekämpfung

[3] Der Staat wirkt darauf hin, dass eine Nachtflugsperre von sieben Stunden eingehalten wird. Werden 320'000 Flugbewegungen pro Jahr erreicht, fasst der Kantonsrat auf Antrag des Regierungsrates Beschluss darüber, ob der Staat auf eine Bewegungsbeschränkung hinwirken soll. Der Beschluss des Kantonsrates unterliegt dem fakultativen Referendum.

Abs. 4–6 wie Antrag Regierung (ZFI)[*]

Minderheitsantrag Robert Brunner, Peter Anderegg, André Bürgi, Marcel Burlet, Priska Seiler Graf, Sabine Ziegler:

§ 3. Abs. 1 und 2 unverändert.

Fluglärmbekämpfung

[3] Der Staat wirkt darauf hin, dass die Zahl von 320'000 Flugbewegungen pro Jahr nicht überschritten und eine Nachtflugsperre von acht Stunden eingehalten werden.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Habichte, im Jahr 1179 in Murnau erstmals erwähnt, der Habicht als Wappentier! Wenn an den Federn gezupft wird, pickt der Schnabel zurück. Die Mitglieder der KEVU kennen es: Ich kann auch ungemütlich werden und jemandem die Tür weisen. Sollte ich aber jemanden in Stolz und Ehre verletzt oder gar gekränkt haben, so entschuldige ich mich hier öffentlich in aller Form. Der Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer danke ich für die Geduld und die Beantwortung aller gestellten Fragen. Die Kommission konnte eine Vielzahl von Fachleuten zum Thema befragen und auf vorgelegte und erklärte Unterlagen zurückgreifen.

Der ZFI, der Zürcher Fluglärmindex. Dass der ZFI ein gutes Instrument ist, wagt niemand recht zu bezweifeln. Oder würde sonst eine

---

[*] *[4] Der Regierungsrat legt einen Richtwert zur Begrenzung der Anzahl der vom Fluglärm stark gestörten Personen (AsgP) fest. Der Richtwert orientiert sich an den Flugbewegungen des Jahres 2000.*

[5] Die Behörden des Kantons Zürich wirken darauf hin, dass der Richtwert nicht überschritten wird. Sie ergreifen rechtzeitig die in ihrer Kompetenz stehenden Massnahmen und nehmen Einfluss auf die Flughafenbetreiberin und auf den Bund.

[6] Der Regierungsrat überwacht die Veränderung der Anzahl der vom Fluglärm stark gestörten Personen in Abstimmung mit den Vollzugsbehörden des Bundes. Er erstattet dem Kantonsrat jährlich Bericht über diese Entwicklung, deren Ursachen sowie über die allenfalls eingeleiteten Massnahmen.

Kommissionsmotion nach dem Erhalt, nach dem Bewahren rufen? Der ZFI hat einen einzigen Mangel: Sollte der technische Fortschritt rascher voranschreiten als die Belästigung, würde keine Massnahme seitens Regierung und Behörden des Kantons nötig. Vor dieser durchaus positiven Entwicklung hat die Bevölkerung Angst. Diese Besorgnis greifen wir auf.

Dem Kanton Zürich verpflichtet, dem Menschen verbunden – der Minderheitsantrag Habicher greift den ZFI der Regierung integral auf. Der Kantonsrat Zürich oder die eine Hälfte gleicht zurzeit einer aufgescheuchten Hühnerschar. Kopflos irren SP, Grüne, EVP und CVP umher und versuchen ihre Unsicherheit mit dringlichen Anfragen zu verdecken. Begründet ist diese Unrast in der von gleicher Seite hoch gelobten neuen Verfassung. Nicht dass sich die selben Parteien in den gesetzgeberischen Tätigkeiten zurückhalten würden, nein, das selbstständige Denken und der gesunde Menschenverstand scheinen abhanden gekommen zu sein.

Am Anfang stand die dringliche Anfrage Richard Hirt *(274/2006)* zur Plafonierungsinitiative, und es unterstellten diese Kreise der Regierung, einen verfassungswidrigen oder zumindest einen formell nicht gesetzmässigen Gegenvorschlag dem Kantonsrat unterbreitet zu haben, was entschieden zurückgewiesen werden musste. Die zukünftig mögliche Weiterentwicklung der Flughafenkapazität ist zweifelsfrei dem Souverän zur Abstimmung vorzulegen. Dass dieser Richtungsentscheid etwa bei 320'000 Flugbewegungen erfolgt, gibt dem Flughafen und der Politik die nötige Zeit, um mit dem ZFI Erfahrungen und Erkenntnisse zu sammeln. Die Ursachen einer Veränderung und dessen Entwicklung zu kennen, erleichtert die Erarbeitung einer Vorlage, die dem Volksverdikt unterstellt wird und auch zukünftig Bestand haben kann. Was bitteschön soll an diesem Vorhaben verfassungswidrig sein? Sollen fanatische Verhinderter und Blockierer aus hohlem Bauch heraus und ohne Volksabstimmung den Wirtschaftsmotor abwürgen können? Alle, die sich am 15. April 2007 der Wahl stellen, müssen sich bewusst sein: Der Souverän will auf einer klaren Basis auch über die weitere Entwicklung des Flughafens Zürich entscheiden. Die SVP bietet dazu wegweisende Grundlagen zur Entscheidungsfindung, denn drei Punkte gilt es zu beachten.

Erstens: Nachtruhe sichern. Sieben Stunden mit einer halbstündigen Möglichkeit zum Verspätungsabbau.

Zweitens: Bevölkerung schützen. Die Weiterentwicklung ab 320'000 Flugbewegungen untersteht dem Volksentscheid.

Drittens: Entwicklung steuern. Mit dem ZFI der Regierung lassen sich endlich Ursachen und Veränderungen darstellen und offen legen.

Der Minderheitsantrag von SVP und FDP beinhaltet diese drei Punkte und führt die politische Debatte wieder auf eine sachliche Ebene zurück. Nach der Antwort der Regierung auf die dringliche Anfrage 405/2006 von Priska Seiler kann ich nur im Stile Wilhelm Buschs antworten:

Also lautet ein Beschluss, dass der Mensch was lernen muss. Auch soll es etwas nützen, wenn wir die Bewohner schützen. Denn so liegt es an der Macht, will man eine gute Nacht. Und so sei es auch inskünftig – etwas ruhig und vernünftig. Über Klotens Himmelssummen – soll das Wehgeklag' verstummen.

Der geänderte Minderheitsantrag oder der neue Antrag befasst sich mit dem Paragrafen 3 des Flughafengesetzes. Die Absätze 1 und 2 bleiben unverändert. Der Absatz heisst: «Der Staat wirkt darauf hin, dass eine Nachtflugsperre von sieben Stunden eingehalten wird. Werden 320'000 Flugbewegungen pro Jahr erreicht, ohne dass der Richtwert überschritten ist, fasst der Kantonsrat auf Antrag des Regierungsrates Beschluss darüber, ob der Staat auf eine Bewegungsbeschränkung hinwirken soll. Der Beschluss des Kantonsrates unterliegt dem fakultativen Referendum.» Die Absätze 4 bis 6 entsprechen dem Antrag der Regierung, dem so genannten ZFI.

Abschliessend lassen Sie mich in Erinnerung rufen, was bei Erreichen des Richtwerts unabhängig von der Bewegungszahl passiert. Ich zitiere aus dem Protokollauszug des Regierungsrates des Kantons Zürich der Sitzung vom 16. August 2006: «Dabei wirken die Behörden des Kantons Zürich darauf hin, dass der Richtwert und damit die ihm zu Grunde liegende Anzahl Personen, die vom Fluglärm stark gestört sind, nicht überschritten wird. Falls der Richtwert dennoch überschritten wird oder droht, überschritten zu werden, ergreifen die Behörden des Kantons rechtzeitig die in ihrer Kompetenz liegenden Massnahmen oder beantragen solche dem Kantonsrat, den zuständigen Bundesbehörden, der Flughafenhalterin, der Flugsicherung oder weiteren Organisationen, damit der Richtwert wieder unterschritten wird. Der Regierungsrat erstattet dem Kantonsrat jährlich Bericht über die Entwicklung, deren Ursachen sowie über die allenfalls ergriffenen oder in die Wege geleiteten Massnahmen.»

Da der Antrag Habicher, der Minderheitsantrag von SVP und FDP, all diese Teile beinhaltet, ist er die richtige und die gangbare Lösung. Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag Habicher zu unterstützen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Wir hatten vor kurzem die Debatte zur Behördeninitiative. Sie haben diese unterstützt. Nach den Ausführungen von Lorenz Habicher über Ornithologie mit Habicht und Habicher erlaube ich mir darauf hinzuweisen, dass wir als Vogel des Jahres in diesem Jahr den Wendehals haben. *(Heiterkeit.)* Sie können hier und heute zeigen, wie weit Sie Sympathie zu diesem Vogel haben. Wir hatten die Behördeninitiative vor wenigen Wochen unterstützt. Einige hier drin haben sie sogar unterschrieben. Ich bitte Sie, zu Ihrem Entscheid von damals zu stehen. Danke.

Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der KEVU: Nur ganz kurz. Ich möchte mich herzlich bei der SVP und der FDP bedanken, die jetzt einen verfassungstauglichen Vorschlag unterbreiten. Es ist so, dass in der KEVU sehr detailliert über den ZFI diskutiert worden ist. Experten wurden angehört und auch diverse Berichte noch nachgeliefert. Es war uns am Ende ganz klar – und ich glaube, das ist die Erkenntnis aus dieser ganzen Debatte –, dass dieser Richtwert seinen Sinn hat, dass dieser Richtwert sich auch entwickeln muss, dass dieser Richtwert sich aber auf der Ebene einer Verordnung verankern lassen soll und nicht im Gesetz. Es ist auch klar, dass dieser Richtwert ein Richtwert ist und ein Richtwert bleibt und dass wir der Öffentlichkeit mit der Volksinitiative eigentlich ein analoges Mittel oder analoge Grössen vorlegen wollten. Hier haben wir die zwei Grössen, die vorliegen: die Flugbewegungen und die Nachtruhe oder auch die Nachtsperre. Deshalb hat die Kommission ganz klar und deutlich gesagt, man müsse die beiden Sachen trennen. Man sollte in die Volksabstimmung ein Gleiches schicken, damit auch die Öffentlichkeit versteht, um was es geht. Die Öffentlichkeit versteht, was es heisst, wenn wir Flugbewegungen beschränken, oder was eine Nachtflugsperre oder Nachtruhe bedeutet. Es ist aber auch klar, dass die KEVU eine Verantwortung übernimmt und das Monitoring oder Controlling aktiv beteiligen und einsetzen will, dass es sich auch zu dem entwickelt, zu dem es sich entwickeln soll. Deshalb hat die KEVU auch eine Kommissionsmotion eingereicht, die diesen ZFI auf der Ebene Verordnung

verankert, damit sich die beiden Grössen entwickeln können und die Bevölkerung einen sicheren Wert hat.

Für die öffentliche Volksabstimmung ist aber klar, dass sie zwei klare Werte will. Hier sind es die Nachtruhe und die Bewegungszahl.

Adrian Hug (CVP, Zürich): Die CVP wird selbstverständlich ihrem Antrag zustimmen, den die KEVU übernommen hat. Wir glauben, dass dies der richtige Weg ist. Ich will aber hier auch auf den geänderten Minderheitsantrag von Lorenz Habicher eingehen und Sie auf einen Umstand aufmerksam machen.

Der Antrag hält vorerst die sieben Stunden Nachtruhe fest. Nachher heisst es aber: «Werden 320'000 Flugbewegungen pro Jahr erreicht, ohne dass der Richtwert überschritten ist, hat der Kantonsrat auf Antrag (…).» Es sind hier also zwei Voraussetzungen gesetzt, damit der Kantonsrat Beschluss fassen kann, einerseits das Erreichen der 320'000, andererseits aber, dass der Richtwert nicht erreicht wird. Das heisst: Sobald der Richtwert erreicht wird, wird es keine Beschlussfassung durch den Kantonsrat geben. Dann gilt nämlich der nächste Absatz, nämlich Absatz 5: Die Behörden des Kantons Zürich wirken darauf hin, dass der Richtwert nicht überschritten wird. Sie ergreifen die Massnahmen et cetera. Jetzt ist die Frage: Wer ist denn nun gemeint mit den «Behörden des Kantons Zürich», die auf etwas hinwirken sollen. Wir sehen im Absatz 3: «Der Staat wirkt darauf hin, dass die Nachtflugsperre eingehalten wird.» Mit anderen Worten: Es wird erwartet, dass der Regierungsrat sich einsetzt für diese Massnahmen. Mit den Behörden in Absatz 5 kann nur der Regierungsrat gemeint sein. Mit anderen Worten: Wird der Richtwert nicht überschritten, gibt es eine Kompetenz des Kantonsrates. Wird der Richtwert überschritten, liegt die Kompetenz beim Regierungsrat. Er wird sich wohl darum bemühen, dass der Kantonsrat dann eine Beschlussfassung macht. Aber rein rechtlich ist es so, dass dann keine Kompetenz des Kantonsrates gegeben ist.

Ich frage die vereinigten Juristen hier auf der bürgerlichen Seite an: Wollen Sie wirklich einem solchen Antrag zustimmen? Wenn Sie das sauber studieren, glaube ich, können Sie das nicht.

Bodigen Sie Ihren eigenen Vorschlag und stimmen Sie dem KEVU-Antrag zu!

Peter Anderegg (SP, Dübendorf): Die SP lehnt den Minderheitsantrag Lorenz Habicher ab. Ich werde wenig dazu sagen, ich werde aber etwas mehr zum Lärmindex sagen; das liegt mir als Ingenieur am Herzen.

Der Minderheitsantrag ist eine aufgeblasene Worthülse, die im Paragrafen 3 des Flughafengesetzes so ziemlich alles unklar lässt. Sowohl die schwammige Plafonierung im Absatz 3 als auch die Absätze 4 bis 6, in welchen krampfhaft versucht wird, den regierungsrätlichen, völlig verpolitisierten ZFI zu retten. Darum habe ich in der Kommission angeregt, Plafonierung und Fluglärmindex zu trennen. Daraus ist der klare Gegenvorschlag der KEVU entstanden, und die parallel dazu eingereichte Motion revidiert den Fluglärmindex. Ohne Zeitdruck könnte der Index wissenschaftlich validiert und später im Flughafengesetz integriert werden. Die Kommission stellt einer klar formulierten Volksinitiative einen ebenso klaren Gegenvorschlag gegenüber und anerkennt gleichzeitig, dass ein Lärmindex ein tauglicher Ansatz ist für das Lärmproblem.

Damit komme ich zum ominösen Zürcher Fluglärmindex. Lärm ist unerwünschter Schall, aber nur dort eine Belästigung, wo auch Menschen leben. Es ist daher sinnvoll, ein Lärmmass zu definieren, welches die Störung berücksichtigt. Das ist das Ziel der Lärmschutzverordnung und des Fluglärmindexes. Beide beruhen auf komplexen wissenschaftlichen Berechnungsgrundlagen, die wir im Detail vielleicht nicht verstehen. Das ist aber auch so bei anderen Geschäften, die sich auf wissenschaftliche Arbeiten abstützen. Nur sollten Sie, Regierungsrätin Rita Fuhrer, nicht schon an der ZFI-Pressekonferenz sagen, Sie verstünden diesen Index nicht. Das weckt kein Vertrauen! Anderseits bin ich aber überzeugt, dass ein Lärmindex auf der Basis des ZFI die Störung messen kann. Ich verstehe dies als kreativen Ansatz, als wissenschaftlichen Ansatz in einem sehr dynamischen Prozess. Die Lärmforscher haben gute Arbeit geleistet – im Gegensatz zur Regierung; das geht aus den Berichten und Präsentationen hervor, die wir in der Kommission gelesen und diskutiert haben. Insbesondere der leider erst kurz vor der Debatte zugestellte technische Bericht der EMPA erhellt die Hintergründe. Interessant ist dabei, dass der Bericht den Index 4 trägt, die Version 2. Was stand wohl in anderen Berichten? Darauf erhielten wir bis heute keine Antwort aus der Volkswirtschaftsdirektion.

Zurück zum guten Ansatz. Der ZFI ergibt sich aus den Flugbewegungen, der Nachtsperre, der betroffenen Bevölkerungsanzahl, dem Flottenmix und den An- und Abflugrouten. Dazu liess die Regierung den ZFI für die Jahre 1998 bis 2004 berechnen. Und dann mischt sie zusammen, wie es ihr gerade passt für eine verhandelbare Obergrenze, eine zwar legitime strategische Feststellung, aber kaum nachvollziehbar. Damit wurden berechtigte Ängste geschürt, die Bevölkerung würde vom technischen Fortschritt in der Lärmbekämpfung nicht profitieren, sondern nur der Flughafen.

Der ZFI wäre eine gute Lösung, wie Regierungsrätin Rita Fuhrer gesagt hat, und dieser Lärmindex hätte eine Chance gehabt, hätte der Regierungsrat statt eines statischen Richtwertes einen fixen Startwert definiert und einen notabene tieferen Zielwert, also auch gesagt, wohin die Reise gehen soll; ein Zielwert, welcher der Bevölkerung Sicherheit gegeben hätte, dass es die Regierung ernst meint mit dem Schutz vor Lärm. Als Gegenvorschlag zur Flughafeninitiative ist der ZFI so nicht mehr tauglich. Weiterentwickeln soll man ihn aber trotzdem.

Lehnen Sie den Minderheitsantrag ab und stimmen Sie der Behördeninitiative oder wenigstens dem Vorschlag der Kommissionsmehrheit zu. Besten Dank.

Ralf Margreiter (Grüne, Oberrieden): Vorab können wir feststellen, dass wir wie schon beim Verkehrsrichtplan eine beschränkt gute Vorbereitungsarbeit der Kommission geniessen dürfen, wenn wir jetzt hier über solche Anträge noch zu diskutieren haben. Nun aber zur Sache.

Gegen jede ernst zu nehmende Beschränkung der Flugbewegungen wird Stimmung gemacht mit einer hässlichen Vogelscheuche, nämlich massiven Folgen für den Arbeitsmarkt. Zehntausende von Arbeitsplätzen bis 2020 sollen angeblich nicht stattfinden, wenn irgendeine Beschränkung mit einer konkreten Zahl für den Kanton Zürich festgeschrieben wird. Aber die Prämissen bestimmen die Konklusion, die Fragen bestimmen die Antworten; das gilt auch für die von der Volkswirtschaftsdirektion bestellte Studie zu den wirtschaftlichen Auswirkungen der Volksinitiative und anderer Varianten der Flugbeschränkung.

Die erste Prämisse ist: Es wird immer mehr geflogen und es gibt keinerlei Beschränkungen. Aber wie realistisch ist das?

Die zweite Prämisse ist: Die Umweltkosten können auch weiterhin zu Dumpingansätzen berechnet werden, beziehungsweise sie fallen zu Dumpingkosten an. Nur ignoriert das jüngste Berichte wie beispielsweise den «Stern-Report», der eindrücklich die ökonomischen Folgen von Klimawandel und Umweltzerstörung aufzeigt. Die Werte der INFRAS-Studie müssten entsprechend nach oben angepasst werden, und zwar massiv. Die Klimakosten im Luftverkehr sind wohl der umstrittenste Faktor. Sicher sind hier zu tiefe Ansätze gewählt und die Resultate auch der wirtschaftlichen Auswirkungen verfälscht. Ein Schreckgespenst, wie gesagt, mit Folgen für den Arbeitsmarkt.

Die Prämisse drei ist: Wirtschaftliche Alternativen bestehen nicht. Die Fixierung auf den Ist-Zustand und das blosse Extrapolieren mit wenig Fantasie bei der Suche nach Alternativen führen zu einer verfahrenen Situation, zur Fortsetzung des Klumpenrisikos. Es verhindert alternative Entwicklungen wegen des so genannten Crowding-out-Effekts. Ökonomische Ressourcen bleiben in wenig zukunftsgerichteten Feldern gebunden, hier im Flugverkehr und in den Flugnebenbetrieben. Alternativen in Bereichen wie Klima, Luftreinhaltung und Naturschutz können sich entsprechend auch nicht richtig entwickeln. Das aber sind gerade Bereiche, die, wie Studien des Bundes zeigen, eben zukunftsgerichtet sind und Arbeitsplätze schaffen. Grüne Arbeitsplätze und Innovation zeigen den Weg. Behindern Sie das nicht!

Der Protektionismus für den Flughafen – keinerlei Einbezug in das Kyoto-Protokoll, keinerlei Besteuerung des Treibstoffs Kerosin – müsste doch eigentlich die Verfechterinnen und Verfechter eines freien Marktes nun wirklich dazu bringen, dass sich ihnen nicht nur der Magen umdreht, sondern noch einiges mehr. Wer es wirklich ernst meint, und den freien Markt, der letztendlich auch hinter dem zahnlosen Pseudoinstrument ZFI steckt, wer es wirklich ernst meint, der müsste dann auch hier kohärent sein und Schluss machen mit der Begünstigung des Flugverkehrs, mit der Begünstigung einer bestimmten Art von Mobilität, nämlich der umweltzerstörendsten, die es überhaupt gibt. Das ist volkswirtschaftlicher Mobilitätsunsinn. Davon ist nirgends die Rede, weder im Bericht noch bei Ihnen, Kolleginnen und Kollegen auf der gegenüberliegenden Seite.

Der Klimabericht zeigt: Weiter wie bisher ist nicht opportun. Kollegin Esther Guyer hat schon in ihrer Fraktionserklärung gesagt, das Argument «Die andern müssen zuerst» gilt nicht. Wir müssen auch und wir müssen Wesentliches. Nichts entbindet uns von der Pflicht, primär vor

der eigenen Haustür und in diesem Fall am eigenen Himmel zu kehren. Wie das geht, hat Ihnen Kollege Robert Brunner bereits gezeigt. Ich bitte Sie, seinem Antrag als Mindestposition zuzustimmen. Besten Dank.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Das Wachstum im Flugverkehr und in der Wirtschaft wird ja nicht in der Schweiz gemacht. Das wissen wir. Und wenn wir daran denken, was in Indien passiert, was in China passiert, dann werden wir damit leben müssen, ob wir wollen oder nicht, was kommt. Die Frage ist nur, wie wir damit umgehen, was uns anbelangt. Ich muss Ihnen sagen, die Lage des Flughafens ist nun einmal dort, wo sie eben ist, und das ist in einem bewohnten Gebiet, welches nicht einfach unbeschränktes Wachstum zulässt. Auf der andern Seite ist es auch so, dass wir nicht sagen «Wir wollen von der Welt abgeschnitten sein, indem wir nur Zubringerflughafen werden in der ganzen europäischen Fluggesellschaft». Die sieben Stunden sind ja unbestritten und mit 320'000 Bewegungen gemäss Antrag Lorenz Habicher geht man eigentlich davon aus, dass man sagt, die Regierung bringt einen Antrag, wenn denn die Grenzwerte nicht überschritten sind. Faktisch heisst das, dass Lorenz Habicher und die SVP und offensichtlich auch ein Teil der FDP Angst vor der Bevölkerung haben. Sie wollen verhindern, dass das Volk mitbestimmen kann. Sie wollen verhindern, dass die Bevölkerung Demokratie in dieser eminent wichtigen Frage wahrnehmen kann. Sie wollen einfach einen «Insider-Chlüngel» machen, der selber entscheidet. Und da muss ich Ihnen sagen: Das wird Ihnen in der Volksabstimmung nicht so gut bekommen, wenn Sie das hier so durchsetzen. Wenn Sie diesem Antrag, diesem Blättchen *(Antrag auf rotem Papier)* zustimmen, dann zwingen Sie differenziert denkende Leute, sich in die Gegenrichtung zu bewegen. Und wenn Sie das wollen, dann verstehen Sie das System der Demokratie und der Konkordanz nicht mehr so ganz. Sie basiert darauf, dass man miteinander spricht und nach Lösungen sucht. Was Sie hier anbieten, ist reine Machtdemonstration mit ein bisschen egoistischem, selbstgefälligen Lachen und sagen «Wir sind für die Wirtschaft». Als ob das so wäre. Das ist es letztlich auch nicht, wenn Sie im Ergebnis eine Nullnummer schieben. Darum muss ich Ihnen sagen: Es wäre sinnvoll, wenn Sie so langsam wieder in eine konsensfähige Politik hinüber gleiten und dem Antrag der KEVU, dem Antrag der Kommission zustimmen, der sagt: 320'000 Bewegungen und sieben Stunden.

Dann hätten Sie nämlich einen Weg, der auch die Bevölkerung miteinbezieht, die Wirtschaft miteinbezieht und die Umwelt miteinbezieht, eben einen gangbaren Weg darstellen würde. Alles andere wäre eigentlich nur noch Ihre Selbstdarstellung. Wenn Sie sagen, Lorenz Habicher, dass Lösungen, die differenziert rechts und links unterstützt werden, dem Menschenverstand entsagen, dann muss ich Ihnen sagen, dass Sie das vielleicht so sehen mögen. Sie haben vielleicht einen ein bisschen beschränkten Horizont in der Beurteilung, was Sie als Menschenverstand anschauen. Ich sage Ihnen, dass es eben Menschenverstand wäre, Lösungen zu finden und nicht Selbstdarsteller zu sein. Danke.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Wie viel Flughafen braucht dieses Land? Ich möchte noch auf die Argumente von Regierungsrätin Rita Fuhrer eingehen bezüglich Arbeitsplätze; das ist wichtig. Klar, das steht an oberster Stelle des Sorgenbarometers bei der Bevölkerung, das wissen wir schon lange, und Arbeitsplätze sind akut gefährdet durch die weltweite Krise in der Luftfahrt. Wir wollen natürlich sichere Arbeitsplätze, und gerade hier zeigt sich, dass die Arbeitsplätze nicht sehr sicher sind. In anderen Bereichen ist es besser. Milliardenverluste trotz verbilligtem Kerosin, das haben wir ja gehört.

Ökologische und soziale Gründe müssen hier einen wirtschaftlich orientierten Aufbau des Flughafens Grenzen setzen. Wir brauchen eine Höchstzahl der Flugbewegungen zum Schutz der Bevölkerung. Kein neues Provisorium, keinen ZFI – der schafft kein Vertrauen –, sondern wir brauchen auch eine fixierte Nachtruhe, auf die sich die Bevölkerung rund um den Flughafen verlassen kann. Darum ist der Vorschlag von Lorenz Habicher nicht das Gelbe vom Ei. Er schafft keine Zuversicht, kein Vertrauen. Die Bevölkerung ist genau gleich an die letzten 25 Jahre Täuschungsmanöver erinnert. Ich habe nachgeschaut in den alten Vorlagen, fünfte Ausbauetappe und so weiter. Sie wissen das, wir wurden x-mal über den Tisch gezogen.

Zum Rückgang noch etwas ganz Wichtiges: Ich habe noch festgestellt, dass letztes Jahr die Starts und Landungen der Linien- und Chartermaschinen auf dem Flughafen Zürich um über 4 Prozent zurückgegangen sind. Das ist bereits der vierte Rückgang in Folge. Und die General Aviation hat zugenommen. Das sind rund 40'000 Flugbewegungen und diese Flugzeuge sind im Durchschnitt mit nicht einmal zwei Personen besetzt. Wollen wir das?

Wir können also feststellen: Seit dem Jahr 2000 nimmt die Anzahl der Flugbewegungen von Jahr zu Jahr ab. Aber die Anzahl der Arbeitsplätze in der Region steigt eigentlich. Das nennt man eine negative Korrelation, das müssen Sie mir mal erklären. Also der Flughafen Zürich-Kloten ist nicht die Welt und ist auch nicht der Kanton Zürich.

Mir persönlich sind 320'000 Flugbewegungen eh zu viel und acht Stunden Nachtruhe – ich bin ein Kurzschläfer, aber ich denke an die andern Leute – sind mir sowieso zu wenig. Aber als Kompromiss stimme ich dem zu. Und bewegen Sie sich auch! Bewegen Sie sich dort auf der andern Ratsseite auf einen Kompromiss zu! Ich stimme hier diesem Minderheitsantrag von Robert Brunner zu, auch wenn er mir viel zu wenig weit geht.

Beat Walti (FDP, Zollikon): Ich möchte kurz auf das Votum von Adrian Hug zur Frage der Auslegung des vorgeschlagenen so genannt neuen Minderheitsantrages eingehen. Es ist in der Tat so, dass Gesetze regelmässig ausgelegt werden müssen, das geschieht in der Juristerei standardmässig – um nicht zu sagen: rituell – nach verschiedenen definierten Methoden. Immer spielen Sinn und Zweck einer bestimmten Norm eine entscheidende Rolle; das ist die so genannte teleologische – nicht die theologische, sondern die teleologische – Auslegung. Auch die Entstehungsgeschichte ist ganz wichtig und natürlich der engere Sinn der Auslegung des Wortlautes selbst, also der einzelnen Worte und Buchstaben; das sind die grammatikalische und die historische Auslegung. Ich will Ihnen hier keine Vorlesung halten, aber Sie können das sicher verifizieren; das ist so.

Im konkreten Fall ergibt sich meines Erachtens nach diesen Methoden sonnenklar, was gemeint ist, nämlich dass dieser vorgeschlagene Minderheitsantrag eine doppelte Sicherung der Mitsprache von Parlament und Bevölkerung für weitere Entwicklungsschritte beim Flughafen gewährleisten soll. Dies ergibt sich insbesondere, wenn man den vorgeschlagenen Absatz 3 in Zusammenhang mit den übrigen Absätzen dieses Paragrafen liest. Und selbstverständlich soll es auch gelten, wenn der Richtwert erreicht wird. Das ist ja der offensichtlichste Fall. Sollten Sie Zweifel haben, dass diese Auslegung effektiv so gemeint ist, möchte ich für die FDP – für diese kann ich sprechen – dieses Verständnis gerne hier auch offiziell und verbindlich zu Protokoll geben, damit es auch für eine spätere historische Auslegung in den Materialien, nämlich unseren Protokollen, auffindbar ist. Aus juristischen

Gründen sehe ich also keinen Grund, diesem Minderheitsantrag nicht zu folgen.

Ich möchte aber noch auf ein einziges Votum kurz eingehen, nämlich auf die Behauptung von Peter Reinhard, aus diesem Minderheitsantrag spreche Angst vor der Bevölkerung und vor einer Abstimmung. Da muss ich Ihnen doch sagen, das finde ich ein ziemlich starkes Stück, dass wenn wir in eine Gesetzesbestimmung verbindlich ein Plebiszit einbauen, Sie uns dann Angst vor der Bevölkerung vorwerfen. Das finde ich also allerhand! Ich empfehle Ihnen, den Text zu lesen und von Ihrer vorgefertigten und -fabrizierten Meinung abzurücken; das ist wirklich absurd.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Ich möchte Beat Walti für sein Votum danken. Ich habe mich natürlich auf das Votum von Adrian Hug auch entsprechend vorbereitet. Zum Ersten ist zu sagen, dass alle drei Anträge «Der Staat wirkt darauf hin» enthalten. Das heisst, es ist immer der gleiche Staat gemeint, es ist immer der Kanton Zürich gemeint. Ausserdem möchte ich darauf hinweisen, dass ich auf ein Protokoll, auf einen Regierungsratsbeschluss zum ZFI hingewiesen habe, das heisst ich habe daraus zitiert. In dem Zitat habe ich klar dargelegt – wer es hören will oder das Papier selbst liest, der weiss es –, ich zitiere gerne nochmals: «Falls der Richtwert dennoch überschritten wird oder droht, überschritten zu werden, ergreifen die Behörden des Kantons rechtzeitig die in ihrer Kompetenz liegenden Massnahmen oder beantragen solche dem Kantonsrat, den zuständigen Bundesbehörden» et cetera, et cetera. Es ist also nirgends etwas zu sehen, dass der Kantonsrat ausgehebelt wird und der Regierungsrat hier allmächtig entscheiden will. Zudem ist die Wahrscheinlichkeit, wie Beat Walti gesagt hat, dass der Richtwert zuerst erreicht wird und diese Massnahmen dann sowieso zum Tragen kommen, grösser als die Wahrscheinlichkeit, dass die 320'000 Flugbewegungen erreicht werden. Und darum haben wir das eingebaut. Die Angst besteht in der Bevölkerung, dass der Richtwert nicht erreicht werden könnte, also der Kanton keine Massnahmen ergreift, und die Flugbewegungen weiter wachsen. In den Zeitungen, in den Medien wurde von Horrorszenarien von 400'000 und 500'000 Bewegungen berichtet, ohne dass der Richtwert erreicht wird. Dem wollten wir entgegenwirken, indem wir festgeschrieben haben: Falls der Richtwert nicht erreicht wird, ohne Erreichen des Richtwertes, kommt eine klare Weisung des Regie-

rungsrates, ein Antrag, der beschlussfähig dem Kantonsrat vorgelegt wird und einem fakultativen Referendum untersteht. Sie sehen also, wir haben vorgekehrt, damit die Ängste ausgeräumt werden. Ich glaube, so zu argumentieren ist einfacher als so, wie Peter Reinhard es macht: mit einer Nebelgranate alles ein bisschen verschleiern und dann sagen, wir wollten das Volk nicht miteinbeziehen.

Zu Ralf Margreiter möchte ich noch etwas sagen. Er hat den Sachverhalt schlicht nicht begriffen. Es ist zudem festzuhalten: Es gibt ohne Arbeitsplätze auch keine Lehrstellen. Ich würde im wirklich ans Herz legen, mit Benedikt Gschwind noch ein Gespräch zu führen. Er kennt sich im Flugbetrieb sichtlich besser aus. Sitzen Sie zusammen, machen Sie da ein gutes Gespräch! Und Sie sehen, dass es da sehr viele Lehrstellen im Flughafen gibt. Ich möchte darauf hinweisen, dass mein Arbeitgeber SR Technics AG 150 Lehrstellen hat. Ich glaube, das ist nicht gerade nichts. Sie können auch nach Dubai zügeln, wenn Sie wollen. Dann sehen Sie, wo diese Lehrstellen bleiben. Ich denke, der beste Weg ist, den Minderheitsantrag Habicher zu unterstützen. Er beinhaltet beides: den ZFI für ein Monitoring, für ein Controlling, für den jährlichen Bericht – der Kantonsrat weiss, wie es sich entwickelt – plus eine Grenze bei den Bewegungen, falls der Richtwert nicht erreicht wird. Also denken Sie noch mal darüber nach, was Sie unterstützen wollen, aber unterstützen Sie den Minderheitsantrag Habicher!

Willy Germann (CVP, Winterthur): Lorenz Habicher, es gilt was hier steht, und hier steht ganz deutlich «Auf Antrag des Regierungsrates fasst der Kantonsrat einen Beschluss. Wir haben Regierungsrätin Rita Fuhrer gehört. Sie hat sich in ihrem Votum vehement gegen Bewegungsbeschränkungen eingesetzt. Wenn also der Regierungsrat nicht will, stellt er keinen Antrag auf Bewegungsbeschränkung. *(Unruhe auf der rechten Ratsseite.)* Und wenn er auch möchte, dann frage ich Sie: Welche Bewegungsbeschränkung? Das steht hier nicht. Ich glaube, da spielen die Materialien einer Rolle von Ihrem fehlgeschlagenen Antrag von vor einer Woche. Dann muss formuliert werden: Was ist die Kapazität heute? Und die ist mindestens 350'000 Franken, nein Bewegungen *(Heiterkeit)* – ja, das wäre noch spannend, wenn man das so umsetzen könnte, als Geld. Wir haben vor einer Woche gehört, dass die Kapazität eigentlich noch höher sein könnte. Wir haben gesagt, der ZFI hat positive Elemente; daher die Kommissionsmotion. Aber er hat auch Nachteile. Der grösste Nachteil sind die Massnahmen. Heute

kommt mir der ZFI vor wie eine Dampflokomotive, die während Jahren unter Dampf gesetzt wird. Und wenn sie schliesslich beim Richtwert zur Abfahrt bereit ist, entdeckt man, dass gar keine Gleise vorhanden sind. Auf den ZFI bezogen heisst dies. Was nützt ein ZFI ohne wirksame Massnahmen?

Adrian Hug (CVP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Beat Walti hat natürlich völlig Recht mit seiner Vorlesung über Auslegung. Wenn der Wortlaut nicht den richtigen Sinn wiedergibt, dann muss man den Zweck suchen, also teleologisch auslegen. Nur, wir sind ja hier nicht in der Phase der Gesetzesauslegung, sondern in der Phase, in der wir einen Gesetzestext verabschieden. Und wenn man schon beim Verfassen des Textes falsch liegt, dann ist das nur etwas: schlechte Gesetzgebung!

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur) spricht zum zweiten Mal: Lorenz Habicher, Sie haben es in der Kommission nicht geschafft, einen brauchbaren Vorschlag einzureichen. Wir sind hier in irgendetwas zwischen theologischen und teleologischen Diskussion *(Heiterkeit)*. Sie haben es auch jetzt nicht geschafft, eine brauchbare Version abzuliefern, und bleiben ein weiteres Mal die Antwort auf die Frage schuldig, worüber wir eigentlich nachher abstimmen sollen, wie die Fragestellung sein soll. Wie wollen Sie dann, wenn das SIL-Verfahren abgeschlossen ist, auf Bewegungsbeschränkungen einwirken? Wir haben heute schon die Möglichkeit, über Änderungen am Pistensystem abzustimmen, aber im Weiteren ist es ein teleologischer Papiertiger, den Sie da produzieren.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Ich möchte Ihnen nur bekannt machen, dass wir bei der Erarbeitung dieses Gesetzesvorschlages Absatz 4, wo wir von den Behörden gesprochen haben, ganz bewusst das Wort «Behörden» genommen haben, weil auch der Kantonsrat eine Behörde ist und gerade in Fragen des Richtplans die Kompetenz hat – und nicht der Regierungsrat, da machen wir beispielsweise nur Vorschläge – und weil die verschiedensten Massnahmen möglich sein sollen, wenn der Richtwert zum Fluglärmindex überschritten wird oder die Gefahr besteht, dass er überschritten wird. Dann soll nicht nur der Regierungsrat, sondern dann sollen die Behörden des Kantons die Möglich-

keit haben, Massnahmen zu treffen – auf Antrag des Regierungsrates oder sogar selbstständig. Behörden sind Behörden, der Regierungsrat ist eine, der Kantonsrat ist eine. Vielen Dank fürs Zuhören.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Wir stimmen ab. Ich stelle den Antrag von Lorenz Habicher dem Minderheitsantrag von Robert Brunner gegenüber. Anschliessend stimmen wir darüber ab, ob Sie dem obliegenden Antrag zustimmen wollen. Sie sind damit einverstanden.

Abstimmungen

Der Kantonsrat gibt mit 90 : 74 Stimmen dem Antrag von Lorenz Habicher den Vorzug.

Der Antrag von Lorenz Habicher wird dem Antrag der Kommission gegenübergestellt. Der Kantonsrat gibt mit 90 : 86 Stimmen dem Antrag von Lorenz Habicher den Vorzug.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Nun haben wir noch den Antrag von Thomas Maier, Grünliberale, Dübendorf, auf Änderung des Paragrafen 19 des Flughafengesetzes. Er liegt Ihnen auf grünem Papier vor.

Thomas Maier (GLP, Dübendorf): Der nun obsiegende Antrag von Lorenz Habicher hat leider einen entscheidenden Fehler: Er vergisst komplett die verbindliche Verpflichtung des Verwaltungsrates, entscheidend zu handeln. Inhaltlich liegt er nicht mehr so wahnsinnig weit entfernt von unserer Position, das haben wir heute zwei-, dreimal festgehalten. Aber da er eben zu wenig verbindlich ist, müsste man diesen Antrag noch «nachbessern». Nach unserer Meinung stehen die Vorgaben juristisch gesehen im falschen Paragrafen. Wir behalten uns vor, im Hinblick auf die zweite Lesung, diese Festlegung noch einmal zu überprüfen – auch juristisch. Im Moment ist heute aber unser Antrag zu Paragraf 19 leider nicht kompatibel zum von Ihnen heute beschlossenen Konzept. Wir ziehen diesen Antrag zurück.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Damit ist dieser Antrag zurückgezogen.

Die Vorlage ist materiell durchberaten. Sie geht an die Redaktionskommission. Erst in der zweiten Lesung werden wir über die Abstimmungsempfehlung beschliessen. Wann die Redaktionslesung stattfindet, wird Ihnen schnellstmöglich mitgeteilt.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Nachfolge Schauspielhaus Zürich**
  Dringliche Anfrage *Alfred Heer (SVP, Zürich)*
- **Pauschalsteuerabkommen des Kantons Zürich mit Dr. V.**
  Anfrage *Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil)*
- **Subventionierung von Praktikumsplätzen in Hausarztpraxen**
  Anfrage *Rolf Walther (FDP, Zürich)*
- **«Ökologisches Fliegen» durch Angestellte der kantonalen Verwaltung**
  Anfrage *Claudio Zanetti (SVP, Zollikon)*

Rückzug eines Vorstosses

– **Qualitätsüberprüfung für die medizinische, pflegerische und therapeutische Leistung in der Langzeitpflege**
Motion Heidi Bucher-Steinegger (Grüne, Zürich), vom 25. September 2006, KR-Nr. 264/2006

Schluss der Sitzung: 12.25 Uhr

Zürich, den 5. Februar 2007

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 2. April 2007.