



## Protokoll des Zürcher Kantonsrates

---

### 124. Sitzung, Montag, 10. Dezember 2001, 8.15 Uhr

Vorsitz: *Martin Bornhauser (SP, Uster)*

### Verhandlungsgegenstände

#### 1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen
  - *Ungültige Stimmen bei den Kantonsratswahlen 1999*  
*KR-Nr. 268/2001* ..... Seite 10353
  - *Überwachungskameras der Kantonspolizei im Zürcher Hauptbahnhof*  
*KR-Nr. 284/2001* ..... Seite 10356
  - *Wiedergutmachung gegenüber «Meier 19»*  
*KR-Nr. 285/2001* ..... Seite 10359
  - *Entschädigung für die Tätigkeit in lokalen Milizbehörden des Kantons Zürich*  
*KR-Nr. 287/2001* ..... Seite 10362
  - *Zürcher Schulen an die Expo.02*  
*KR-Nr. 299/2001* ..... Seite 10365
- Zuweisung von neuen Vorlagen ..... Seite 10367
- Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses
  - *Protokollauflage* ..... Seite 10368

#### 2. Wahl eines Mitglieds des Verwaltungsrates der Elektrizitätswerke des Kantons Zürich

für die zurückgetretene Esther Arnet, Dietikon

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

*KR-Nr. 375/2001* ..... Seite 10368

**3. Personalvertretung im Verwaltungsrat der neuen nationalen Fluggesellschaft**

Postulat Peter Stirnemann (SP, Zürich), Regula Götsch (SP, Kloten) und Marco Ruggli (SP, Zürich) vom 3. Dezember 2001

KR-Nr. 365/2001; Antrag auf Dringlichkeit..... *Seite 10369*

**4. Studie über einen neuen Standort eines Flughafens**

Postulat Hansjörg Fischer (SD, Egg) vom 22. Januar 2001

<sup>3</sup>KR-Nr. 25/2001, RRB-Nr. 600/25. April 2001 (Stellungnahme)

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 290/2000, 318/2000, 100/2001, 126/2001, 189/2001)..... *Seite 10373*

**5. Flughafen Zürich AG, öffentliche Stellungnahmen zu Regierungsratsbeschlüssen im Bereich Betriebsreglement**

Interpellation Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Liselotte Illi (SP, Bassersdorf) und Mitunterzeichnende vom 18. September 2000

<sup>3</sup>KR-Nr. 290/2000, RRB-Nr. 1770/15. November 2000

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 318/2000, 25/2001, 100/2001, 126/2001, 189/2001)..... *Seite 10375*

**6. Bilanzpressekonferenz der Flughafen AG vom 27. März 2001**

Postulat Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rüm-  
lang), Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf) und Peter Reinhard (EVP, Kloten) vom 2. April 2001

<sup>3</sup>KR-Nr. 126/2001, RRB-Nr. 782/30. Mai 2001 (Stellungnahme)

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 290/2000, 318/2000, 25/2001, 100/2001, 189/2001)..... *Seite 10377*

**7. Erneuerung Betriebskonzession und neues Betriebsreglement für den Flughafen Zürich**

Interpellation Barbara Hunziker Wanner (Grüne,

Rümlang), Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf) und Luzia Lehmann (SP, Zürich) vom 2. Oktober 2000

<sup>3</sup>KR-Nr. 318/2000, RRB-Nr. 1819/22. November 2000

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 290/2000, 25/2001, 100/2001, 126/2001, 189/2001) ..... Seite 10381

#### **8. Gesuch der Unique Zurich Airport um Erteilung einer neuen Betriebskonzession für den Flughafen Zürich**

Interpellation Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang), Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf), Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden) und Mitunterzeichnende vom 19. März 2001

<sup>3</sup>KR-Nr. 100/2001, RRB-Nr. 712/16. Mai 2001

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 290/2000, 318/2000, 25/2001, 126/2001, 189/2001) ..... Seite 10387

#### **9. Benachteiligung der Schweizer Gemeinden gegenüber den süddeutschen Gemeinden bei der Lärm- und Luftbelastung durch den Flughafen Zürich**

Postulat Thomas Hardegger (SP, Rümlang) und Ruedi Lais (SP, Wallisellen) vom 18. Juni 2001

<sup>3</sup>KR-Nr. 189/2001, RRB-Nr. 972/27. Juni 2001 (Stellungnahme)

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 290/2000, 318/2000, 25/2001, 100/2001, 126/2001) ..... Seite 10391

#### **10. Sonderprüfung der SAirGroup AG**

Dringliches Postulat Lorenz Habicher (SVP, Zürich) vom 22. Oktober 2001

KR-Nr. 309/2001, RRB-Nr. 1811/21. November

2001 (Stellungnahme) ..... Seite 10423

#### **11. Flughafengesetz (Änderung) (Reduzierte Debatte)**

Antrag des Regierungsrates vom 4. April 2001 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 4. September 2001

**3847** ..... Seite 10429

## 12. Änderung des Flughafengesetzes

Parlamentarische Initiative Lukas Briner (FDP, Uster) vom 26. März 2001

KR-Nr. 117/2001 ..... Seite 10429

## 13. Rahmenkredit für die Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn für die Jahre 1999 bis 2003

*(Reduzierte Debatte, Ausgabenbremse)*

Antrag des Regierungsrates vom 24. Januar 2001 und geänderter Antrag der KEVU vom 21. August 2001

**3833a**..... Seite 10437

## 14. Totalrevision des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 4. Juli 2001 zum Postulat KR-Nr. 143/1998 und geänderter Antrag der KEVU vom 4. September 2001 <sup>4</sup>**3871a**

(gemeinsame Behandlung mit 3828a) ..... Seite 10446

## 15. Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr

Antrag der Regierungsrates vom 13. Dezember 2000 zur Behördeninitiative KR-Nr. 64/1999 und geänderter Antrag der KEVU vom 4. September 2001 <sup>4</sup>**3828a**

(gemeinsame Behandlung mit 3871a) ..... Seite 10446

<sup>3</sup> gemeinsame Behandlung gemäss Beschluss vom 20. August 2001

<sup>4</sup> gemeinsame Behandlung gemäss Beschluss vom 5. November 2001

## Verschiedenes

– Fraktions- oder persönliche Erklärungen

- *Erklärung der Grünen Fraktion zum Tag der Menschenrechte* ..... Seite 10422

– Todesfall ..... Seite 10460

– Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse..... Seite 10461

– Rückzüge

- *Rückzug der Parlamentarischen Initiative*  
*KR-Nr. 117/2001..... Seite 10462*

## **Geschäftsordnung**

*Ratspräsident Martin Bornhauser:* Gleich zu Beginn schlage Ihnen eine kleine Änderung der heutigen Traktandenliste vor. Ich beantrage Ihnen, die beiden Traktanden 11 und 12 gemeinsam zu diskutieren, weil sie das gleiche Thema betreffen. Ein Gegenantrag wird nicht gestellt. Sie sind mit dieser Änderung einverstanden. Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

## **1. Mitteilungen**

### ***Antworten auf Anfragen***

*Ungültige Stimmen bei den Kantonsratswahlen 1999*

*KR-Nr. 268/2001*

*Dorothee Jaun (SP, Fällanden)* hat am 3. September 2001 folgende Anfrage eingereicht:

Im Bericht des Statistischen Amtes des Kantons Zürich 2000/01 belief sich der Anteil von ungestempelten (und damit ungültigen) Stimmen gesamthaft auf 2% der abgegebenen Stimmen. Erheblich sind indes die Abweichungen in den einzelnen Gemeinden. In einem Grossteil der Gemeinden lag der Anteil ungestempelter Stimmzettel unter 4% (110 Gemeinden unter 2%, 29 Gemeinden 2%–4%); in 25 Gemeinden lag dieser Anteil über 4%, in einzelnen Gemeinden sogar über 14%.

Nicht gestempelt werden dürfen die Stimmzettel dann, wenn (bei der schriftlichen Stimmabgabe) der Stimmrechtsausweis fehlt oder wenn mehrere Wahlzettel beigelegt werden.

Es ist erstaunlich, dass diese Fehler sich in einzelnen Gemeinden derart häufen, d.h., dass Stimmbürgerinnen und Stimmbürger in einzelnen Gemeinden viel unzuverlässiger sind als die durchschnittlichen Wählerinnen und Wähler.

Ich bitte den Regierungsrat deshalb um Beantwortung folgender Fragen:

1. In welchen Gemeinden lag der Anteil ungestempelter Stimmzettel über 4%, in welchen über 6% und in welchen über 10%?
2. Wurde seitens der Regierung überprüft, aus welchen Gründen in den verschiedenen Zürcher Gemeinden derart grosse Unterschiede beim Anteil von ungestempelten Stimmzetteln festgestellt wurden?
3. Sind diese Unterschiede bei anderen Wahlen (eidgenössischen Wahlen, Gemeindewahlen) ebenso gross? Wenn ja, handelt es sich um die gleichen Gemeinden?
4. Steht fest, dass in den Gemeinden mit einem hohen bzw. sehr hohen Anteil an ungestempelten Stimmen alle korrekt abgegebenen Stimmzettel gestempelt wurden?

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Direktion der Justiz und des Innern wie folgt:

Mit der Einführung eines vereinfachten Verfahrens zur brieflichen Stimmabgabe auf den 1. Oktober 1994 (Datum des Inkrafttretens der Änderung des Wahlgesetzes vom 28. November 1993, LS 161) stieg der Anteil der eingereichten Wahlzettel ohne Kontrollstempel erheblich an. Betrug er früher bei den Nationalrats- und Kantonsratswahlen im kantonalen Durchschnitt jeweils zwischen 0,3% und 1,4%, trugen bei den Kantonsratswahlen von 1995 im kantonalen Durchschnitt 2,89% und 1999 2,22% Wahlzettel keinen Kontrollstempel. Ebenso waren es bei den Nationalratswahlen 1995 2,42% und 1999 3,45%, während bei den Verfassungsratswahlen vom 18. Juni 2000 3,80% der Wahlzettel ohne Kontrollstempel waren. Wie der Regierungsrat bereits in Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 278/2000 ausführte, zeigt sich somit ein Zusammenhang zwischen der heute vermehrt genutzten Möglichkeit der brieflichen Stimmabgabe und dem Anstieg der Wahlzettel ohne Kontrollstempel. Es kommt immer wieder vor, dass Stimmberechtigte mehrere Wahlzettel bzw. -listen für die gleiche Behörde zusammen in einem Stimmzettelkuvert zurücksenden. Diese gemäss §23 des Wahlgesetzes ungültigen Wahlzettel dürfen nicht abgestempelt werden, um eine Plausibilitätskontrolle anhand der abgegebenen Stimmrechtsausweise durchführen zu können. Sie werden deshalb vorab im Sinne von §28 des Wahlgesetzes ausgeschieden und im Protokoll von der Totalzahl der sich in den Urnen befindenden Wahlzettel abgezogen. Die Zahl der übrig bleibenden Wahlzettel entspricht der Zahl der wählenden Stimmberechtigten und setzt sich aus

der Zahl der gültigen sowie der aus anderen Gründen ungültigen Wahlzettel (beispielsweise gemäss §83 des Wahlgesetzes oder §39 der Verordnung über die Wahlen und Abstimmungen, LS 161.1) zusammen. Die Zahl der ungültigen und nicht gestempelten Wahlzettel ist deshalb im Protokoll gesondert aufzuführen. Wie aus der nachfolgenden Beantwortung der einzelnen Fragen hervorgeht, kommen jeweils nicht in denselben Gemeinden gleich hohe Zahlen von ungültigen und nicht gestempelten Wahlzetteln vor.

Über 4% lag der Anteil ungestempelter Stimmzettel in den Gemeinden Kappel a.A., Stallikon, Volken, Hütten, Richterswil, Thalwil, Zollikon, Russikon, Maur, Elsau und Turbenthal. In den Gemeinden Bonstetten, Knonau, Dielsdorf, Oberglatt, Schleinikon, Rüschlikon, Oetwil a.S., Pfäffikon, Greifensee und Hettlingen war der Anteil grösser als 6%. In den Gemeinden Affoltern a.A., Hedingen und Wangen-Brüttisellen lag er sogar über 10%.

Die Gründe für die Unterschiede wurden ausserhalb der üblichen Prüfung durch das damalige Büro des Kantonsrates (heute Geschäftsleitung des Kantonsrates) im Rahmen der Erhaltung der Wahlergebnisse durch den Regierungsrat nicht überprüft. Der Kantonsrat hat in seiner Sitzung vom 31. Mai 1999 die im Amtsblatt vom 7. Mai 1999 publizierten Ergebnisse über die Wahl der Mitglieder des Kantonsrates für die Amtsdauer 1999–2003 erwahrt. Eine mögliche Erklärung für den unterschiedlich hohen Anteil an ungestempelten Wahlzetteln könnte allerdings darin liegen, dass die Gemeinden bei Vorhandensein mehrerer Wahlzettel eines oder einer Stimmberechtigten das Stempeln gemäss §28 des Wahlgesetzes unterschiedlich gehandhabt haben. Nicht zuletzt aus diesem Grunde hat die Direktion der Justiz und des Innern mit Schreiben vom 11. Oktober 1999 im Zusammenhang mit den bevorstehenden Nationalrats- und Ständeratswahlen vom 24. Oktober 1999 in einem Kreisschreiben an alle Wahlbüros festgehalten, in diesem Fall seien alle Wahlzettel zu zählen und im Protokoll unter dem Total der sich in der Urne befindenden Wahlzettel aufzuführen. Danach sei auf sämtlichen gemäss §23 des Wahlgesetzes ungültigen Wahlzetteln der entsprechende Ungültigkeitsvermerk anzubringen, indessen seien diese Zettel nicht im Sinne von §28 des Wahlgesetzes abzustempeln. Vielmehr seien sie im Protokoll separat als ungestempelt aufzuführen. Dieses Vorgehen gewährleiste, dass die Zahl der gemäss §28 des Wahlgesetzes abgestempelten und

damit als eingelegt zu zählenden Wahlzettel der auf diesem Wege zu ermittelnden Zahl der Stimmenden entspreche.

Bei den drei letzten Wahlgängen auf kantonaler Ebene mit Proporzwahlen (Kantonsratswahlen, Nationalratswahlen, Verfassungsratswahlen) waren durchschnittlich 2 bis 4% der Wahlzettel ungestempelt. Die Streuung bewegt sich in den gesamtkantonalen Wahlgängen der letzten Jahre etwa im selben Rahmen. Es sind allerdings nicht stets dieselben Gemeinden, die besonders hohe Anteile aufweisen. So weisen nur die Gemeinden Zollikon und Hettlingen in allen drei Wahlgängen einen Anteil von mehr als 4% ungestempelter Wahlzettel auf. 13 Gemeinden weisen hingegen in allen drei Wahlgängen keinen einzigen ungestempelten Wahlzettel auf. Es handelt sich dabei ausnahmslos um kleinere Gemeinden mit meist weniger als 1000 eingelegten Stimmzetteln. Die Erfahrung zeigt, dass der Anteil brieflich Abstimmender in kleineren Gemeinden deutlich tiefer ist. Bezüglich der Wahlen in den einzelnen Gemeinden in den Grossen Gemeinderat liegen keine Vergleichszahlen vor.

Anhaltspunkte, dass in den Gemeinden mit einem überdurchschnittlich hohen Anteil an ungestempelten Wahlzetteln nicht alle korrekt abgegebenen Stimmzettel vorschriftskonform gestempelt wurden, liegen nicht vor. Die Abstimmungsprotokolle dieser Gemeinden enthalten keine entsprechenden Vermerke, und es sind diesbezüglich auch keine Beschwerden bekannt.

*Überwachungskameras der Kantonspolizei im Zürcher Hauptbahnhof  
KR-Nr. 284/2001*

*Bettina Volland (SP, Zürich) und Anna Maria Riedi (SP, Zürich) haben am 10. September 2001 folgende Anfrage eingereicht:*

Auf dem Gebiet des Hauptbahnhofs Zürich sind etliche Überwachungskameras angebracht, die offenbar der Kantonspolizei gehören oder gehört haben. Sie tragen die Inventar-Nummern der Kantonspolizei «Kapokam...», werden jedoch offenbar von der Securitas (neu Securitrans) betrieben.

In diesem Zusammenhang bitten wir die Regierung um die Beantwortung der folgenden Fragen:



1. Wie viele Überwachungskameras (Kapokams) sind im Bahnhof Zürich angebracht (SBB-Hauptbahnhof, Shopville, S-Bahnhof)?
2. Ist es zutreffend, dass die Kameras von der Firma Securitas/Securitras betrieben werden? Wenn ja, hat die KAPO diese Kameras verkauft oder vermietet? Zu welchen finanziellen Bedingungen geschah dies?
3. Wer betreibt diese Kameras, wer ist zuständig für den Unterhalt? Welche Personen und Institutionen haben Zugang zu den damit erfassten Bilddaten? Hat die Kantonspolizei uneingeschränkten Zugang? Wie lange werden die Bilddaten aufbewahrt?
4. Wie viele Videokameras betreibt die Kantonspolizei selbst im ganzen Bahnhofsareal? Wie viele Kameras sind geplant im Rahmen des Shopville-Umbaus?
5. Auf welchen gesetzlichen Grundlagen basiert die Betreibung respektive die Vermietung von Überwachungskameras?
6. An welchen anderen Standplätzen im öffentlichen Raum betreibt die Kantonspolizei Videokameras?

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Direktion für Soziales und Sicherheit wie folgt:

Die Aufrechterhaltung von Ruhe und Ordnung im Hauptbahnhof der Schweizerischen Bundesbahnen in Zürich obliegt langjähriger Tradition folgend der Kantonspolizei Zürich. Zu diesem Zweck bewilligte der Regierungsrat 1990 im Zusammenhang mit dem Bau des S-Bahnhofs in Zürich die räumlich beschränkte Installation von Überwachungskameras an verschiedenen Standorten im Hauptbahnhof der Schweizerischen Bundesbahnen (einschliesslich Polizeiposten Hauptbahnhof) sowie im Areal des S-Bahnhofs. Zur Begründung führte er aus, dass der neue Hauptbahnhof Zürich mit seinen ausgedehnten unterirdischen Bauten für rasche und lagegerechte Entschlüsse mit einer Videoüberwachungsanlage ausgerüstet werden müsse, um bei Unfällen, Bränden und sicherheitspolizeilichen Einsätzen der Panik vorbeugen zu können. Weiter müssten die im Bahnhofsbereich installierten Notrufsäulen im Falle eines Hilferufs eingesehen werden können, um eine sofortige Lagebeurteilung zu ermöglichen.

Mit dem Betrieb und dem Unterhalt der insgesamt 46 Kameras wurde die Kantonspolizei betraut, die diese Aufgaben noch heute erfüllt, wobei für Unterhaltsarbeiten teilweise externe Fachleute beigezogen

werden. Einsicht in die Bilder haben die im Polizeiposten des Hauptbahnhofs, die beim Sicherheitspolizeilichen Einsatzdienst und die in den Einsatzzentralen der Kantonspolizei Dienst tuenden Angehörigen der Kantonspolizei. Zugang zu den Übertragungen haben darüber hinaus die Angestellten der Betriebsleitzentrale der Schweizerischen Bundesbahnen und der Überwachungszentrale der Securitrans im Hauptbahnhof. Dem beschriebenen Kreis der Angehörigen der Kantonspolizei ist ausserdem ein Aufschalten der Übertragungen der durch die Schweizerischen Bundesbahnen betriebenen Perronüberwachungskameras möglich.

Die technischen Voraussetzungen für die Aufzeichnung der Bilddaten und deren Speicherung für höchstens 48 Stunden bestehen nur im Polizeiposten des Hauptbahnhofs. Von dieser Möglichkeit wurde jedoch bis anhin noch nie Gebrauch gemacht.

Da das Shop-Ville in die polizeiliche Zuständigkeit der Stadt Zürich fällt, werden dort seitens des Kantons keine Videokameras betrieben. Aus dem gleichen Grund ist auch der Einbau solcher kantonalen Gerätschaften im Rahmen des bevorstehenden Umbaus des Shop-Ville nicht geplant.

Das Videoüberwachungssystem im Hauptbahnhof Zürich dient der Sicherheit der Hunderttausenden von Personen, die dieses Gebiet täglich frequentieren, sowie der Sicherheit der Bauten und Anlagen der Schweizerischen Bundesbahnen. Mit diesen Kameras können in Not-situationen, etwa bei Bränden, Bombendrohungen, Massenpaniken oder Gewaltausbrüchen, grosse Menschenansammlungen oder sichtbare Gefahrenquellen ohne Zeitverzug lokalisiert werden. Gestützt auf diese Erkenntnisse können die zur Gefahrenabwehr und/oder Rettung aufgebotenen Kräfte der Polizei, der Feuerwehr und der Sanität über geeignete und (noch) zugängliche Wege schnellstmöglich an den Ort des Ereignisses herangeführt werden. Die gleichen Erkenntnisse kommen auch allfälligen Evakuierungsmassnahmen zugute. Video-bildübertragungen ermöglichen einen raschen Überblick und zeitge-rechte Lagebeurteilungen.

Der öffentlichen Sicherheit, Ruhe und Ordnung dienen auch Überwa-chungskameras im Areal des Flughafens Zürich, solche um das Ka-sernenareal und diejenigen beim Polizeiposten Rathaus in der Stadt Zürich, aber auch Kameras auf Stützpunkten der Verkehrs- und See-polizei der Kantonspolizei Zürich sowie solche auf einzelnen Kan-

tonsstrassen, wobei die letztgenannten insbesondere auch der Verkehrssicherheit dienen.

Die Überwachungseinrichtungen, die sich an öffentlich zugänglichen Orten befinden und sich nicht gegen bestimmte Personen richten, sondern generell für jedermann vor Ort sichtbare Abläufe wiedergeben und deren Übertragungsbilder nicht gespeichert werden, haben ihre Rechtsgrundlagen in den gleichen eidgenössischen und kantonalen Rechtsnormen, die den Polizeiauftrag umschreiben. Sie sind nicht zu verwechseln mit Überwachungseinrichtungen, die sich gezielt gegen bestimmte Personen richten und deren Einsatz an strenge Regeln gebunden ist, weil sie auch die Geheim- und Privatsphäre dieser Personen berühren.

*Wiedergutmachung gegenüber «Meier 19»*

*KR-Nr. 285/2001*

*Daniel Vischer (Grüne, Zürich) und Bettina Volland (SP, Zürich) haben am 10. September 2001 folgende Anfrage eingereicht:*

Der Fall «Meier 19» kann noch keineswegs ad acta gelegt werden. Noch ist es nicht zu spät für eine Wiedergutmachung. Gemäss «Tages-Anzeiger» vom 4. August 2001 will der Zürcher Stadtpräsident Josef Estermann Hand für Meier 19 bieten, ihm doch noch Gerechtigkeit widerfahren zu lassen. Dies gab er im Anschluss an die Uraufführung des Films «Meier 19» von Erich Schmid in Locarno kund.

Der Fall Meier 19 hat eine Stadt-Zürcher und eine kantonale Dimension. Vorliegend geht es allein um eine kantonale Wiedergutmachung. Sie legitimiert sich mit offensichtlichen und gravierenden Fehlern der kantonalzürcherischen Justiz.

In der von Meier 19 in die Wege geleiteten Strafuntersuchung gegen Walter Hubatka, damals Chef der Kriminalpolizei Zürich, hat der damalige Zürcher Bezirksanwalt Rudolf Gerber den Beschuldigten in unzulässiger Weise geschont, indem er namentlich das falsche Alibi Walter Hubatkas nicht zur Sprache brachte und sogar aktiv vertuschte. Ferner wurde der Verdacht von Meier 19, Walter Hubatka sei in Geldnöten und sei deshalb Darlehensnehmer bei der Bank Prokredit, nicht abgeklärt. Ferner wurde entgegen allen Regeln einer unvorein-

genommenen Untersuchung ein Untergebener Walter Hubatkas mit Recherchen beauftragt, und der Beschuldigte selbst durfte dessen Rapport an den Bezirksanwalt überweisen. Nicht abgeklärt wurde schliesslich eine möglicherweise Walter Hubatka anzulastende ad-acta-Verfügung, die laut Professor Jörg Rehberg den Tatbestand der Begünstigung erfüllen könnte (Paul Bösch, Meier 19, S. 275). Der Regierungsrat deckte auf Antrag von Justizdirektor Arthur Bachmann diesen Fehler. Walter Hubatkas falsches Alibi wurde sodann gegenüber dem Kantonsrat vertuscht. Erst im Oktober 1975 bestätigte mit dem Zürcher Geschworenengericht erstmals eine öffentliche Instanz diese offensichtlichen Skandale.

Justizdirektor Arthur Bachmann hat im Falle «Meier 19» mehrmals den ihm unterstellten Justizorganen voreingenommene Weisungen erteilt und ihnen damit zu verstehen gegeben, dass sie negativen Gefühlen gegenüber Meier 19 ungehindert den Lauf lassen können (ebd. S. 198f., 203).

Diese Fakten sind durch Akten belegt. Durch diese Vertuschungen und Manöver hat der Kanton Zürich fraglos Schuld auf sich geladen, indem er «Meier 19» ins Leere laufen liess und eine Aufklärung des ganzen Falles verhinderte. Aufs Spiel gesetzt wurde damit die Glaubwürdigkeit des Rechtsstaates.

Natürlich ist von der juristischen Ebene und der politischen Verantwortlichkeit zu unterscheiden, vorwiegend geht es allein um Letzteres.

Vor diesem Hintergrund stellen wir folgende Fragen:

1. Wie schätzt der Regierungsrat heute den Fall ein? Hält er eine Administrativuntersuchung bezüglich der eingangs genannten Ungeheimtheiten für angebracht?
2. Ist der Regierungsrat bereit zu einer Entschädigung für die damaligen Verfahren, die mindestens aus heutiger Sicht erhebliche rechtsstaatliche Mängel aufwiesen. Immerhin hat der Zürcher Stadtrat vor einigen Jahren bereits eine Entschädigung von Fr. 50'000 bezahlt.

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Direktion der Justiz und des Innern wie folgt:

Der Regierungsrat hat sich letztmals am 8. Mai 1996 in der Antwort auf die Anfrage KR-Nr. 37/1996 zum Fall des Zahltagsdiebstahls von 1963 bei der Stadtpolizei Zürich, zur Auseinandersetzung mit dem

früheren Detektivwachtmeister Kurt Meier («Meier 19») und zur Ausrichtung einer Entschädigung an diesen geäußert. Seither haben sich in dieser Angelegenheit mit einer Ausnahme keine rechtlich erheblichen neuen Fakten ergeben. Die Ausnahme betrifft den Beschluss des Obergerichts vom 16. Dezember 1998, der mit einlässlicher Begründung das Gesuch um eine Revision des Urteils des Geschworenengerichts des Kantons Zürich vom 15. Oktober 1975 abwies. Mit jenem Urteil war Kurt Meier der üblen Nachrede zu Lasten von Walter Hubatka, dem ehemaligen Chef der Kriminalpolizei der Stadt Zürich, schuldig gesprochen worden.

Der erwähnte Beschluss des Obergerichts widerspricht den Feststellungen des Regierungsrates in der Anfrageantwort vom 8. Mai 1996 nicht. Im Sinne des damals bereits Gesagten ist daher festzustellen, dass die damalige Strafuntersuchung im Zusammenhang mit dem Zahltagsdiebstahl verschiedene Mängel aufwies und insbesondere Alibiüberprüfungen weitgehend unterblieben, die falsche Aussagen in diesem Zusammenhang aufgezeigt hätten. Die von Kurt Meier erhobenen Vorwürfe sind daher mindestens in diesem Umfang berechtigt, doch ist gleichzeitig festzustellen, dass daraus keine Schlüsse auf die unbekannt gebliebene Täterschaft gezogen werden können, deren Strafverfolgung heute infolge des Eintritts der absoluten Verfolgungsverjährung ausser Betracht fällt.

Allerdings ist aus heutiger Sicht ein damals kaum angesprochener Aspekt der Angelegenheit anders zu sehen, als dies 1963 getan wurde:

Kurt Meier wurde 1967 wegen einer Amtsgeheimnisverletzung zuerst im Dienst eingestellt und anschliessend aus dem Polizeidienst entlassen. Diese ging auf seine Bemühungen zurück, eine Korrektur und Ahndung eines nach seiner Auffassung als Begünstigung eines Verkehrsdelinquenten zu betrachtenden Vorgehens höherer Polizeibeamter zu erreichen. Nach seiner Entlassung befasste er sich wieder mit dem Zahltagsdiebstahl von 1963 und erreichte, dass die Strafuntersuchung 1968 wieder aufgenommen wurde. Erst nach der erneuten Einstellung der Strafuntersuchung begann er, sich an die Öffentlichkeit zu wenden, unter anderem auch 1972 mit dem Flugblatt, das Anlass zu seiner Verurteilung durch das Geschworenengericht am 15. Oktober 1975 gab.

Die Vorgesetzten von Kurt Meier haben auf sein Vorgehen in der Begünstigungsangelegenheit, solange bis er an die Medien gelangte, wie

auch bei der Beurteilung seiner Haltung bezüglich der Aufklärung des Zahltagsdiebstahls, wiederum bis zum Zeitpunkt, als er sich an die Öffentlichkeit wandte, in einer Art und Weise reagiert, die aus heutiger Sicht schwer nachvollziehbar ist. Aus diesem Grunde hat denn auch die Stadt Zürich als ehemalige Arbeitgeberin von Kurt Meier diesem 1998 aus Billigkeitsgründen eine Genugtuung ausgerichtet.

Der Regierungsrat beurteilt vor diesem Hintergrund die Untersuchung des Zahltagsdiebstahls von 1963 bei der Stadtpolizei und die damit zusammenhängenden Auseinandersetzungen nach wie vor so, wie er es 1996 getan hat. Die damals dargestellten Mängel und Lücken sind bekannt, sodass sich eine Administrativuntersuchung heute erübrigt.

Es sind seit 1996 keine neuen Fakten bekannt geworden, die heute entgegen der 1996 geäußerten Meinung eine Entschädigung von Kurt Meier durch den Kanton Zürich rechtfertigen würden.

*Entschädigung für die Tätigkeit in lokalen Milizbehörden des Kantons Zürich*

*KR-Nr. 287/2001*

*Jean-Jacques Bertschi (FDP, Wettswil a.A.)* hat am 17. September 2001 folgende Anfrage eingereicht:

Wie ein roter Faden zog sich durch die 90er-Jahre die Befürchtung, der Wandel in Wirtschaft und Gesellschaft führe zu einer eigentlichen Krise des Milizsystems. Seit dem Jahr 2000 scheinen einige Dämme insofern gebrochen, als zahlreiche Gemeinden ihre Entschädigungssätze massiv anheben, teilweise verdoppeln.

Oberstes Ziel der Personalpolitik für Milizbehörden muss sein, dass öffentliche Ämter für alle Personen zugänglich bleiben, welche auf Grund ihrer Lebens- und Berufserfahrung geeignet sind, Belastungen von 20% bis 40% einer Vollstelle, wie sie für viele Behördenfunktionen an der Tagesordnung sind, machen deshalb eine überlegte, durch systematische Quervergleiche abgestützte Höhe der Entschädigung notwendig. Dies ist auch im Interesse des Kantons Zürich.

Durch die Anhebung der Behördensätze entstehen derzeit enorme Differenzen (Faktor 10 bis 20) zwischen einzelnen Gemeinden, welche sich nicht durch die Grösse oder die Organisation erklären lassen. Es wäre ausserordentlich hilfreich, wenn diese Unsicherheit in vielen Zürcher Gemeinden rasch durch Quervergleiche der Entschädigungen für die wichtigsten Ämter und Funktionen abgebaut würde. Dies ist

kein Eingriff des Kantons in die Gemeindeautonomie, sondern eine «unkommentierte Orientierungshilfe», ein nützliches Koordinationsnetz als Entscheidungsgrundlage.

Ich frage deshalb den Regierungsrat höflich an:

1. Verfügt er bereits über Erfahrungswerte zu den Behördenentschädigungen, die er den Gemeinden kurzfristig zur Verfügung stellen könnte? Ist dies allenfalls schon geschehen?
2. Wenn nein: Ist er bereit, sich im Sinne dieser Anfrage zu Gunsten des Milizsystems zu engagieren beziehungsweise an entsprechenden Erhebungen mitzuwirken?
3. Kann er dank seiner Vertretung in Gremien der Hochschulen und Fachhochschulen darauf hinwirken, dass vermehrt Seminar- und Diplomarbeiten vergeben werden, welche ein besseres Verständnis der Leistungsfähigkeit, Zusammensetzung und Entschädigung der Zürcher Milizbehörde schaffen?

Jeder Beitrag des Regierungsrates in dieser Frage ist willkommen. Heute gilt leider: «Die Milizbehörde – das unbekannte Wesen.»

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Direktion der Justiz und des Innern wie folgt:

Die Gemeinden sind im Bereich der Festlegung der Behördenentschädigungen grundsätzlich autonom. Folgerichtig unterstehen entsprechende kommunale Erlasse nicht der Genehmigung durch den Regierungsrat, weshalb sie diesem auch nicht zur Kenntnis gebracht werden müssen. In der Regel erfährt er bzw. das zuständige Amt für Gemeinden und berufliche Vorsorge von solchen Bestimmungen lediglich im Zusammenhang mit Anfragen oder Rechtsmittelverfahren. Insofern verfügt der Regierungsrat auch nicht über Erfahrungswerte der in den Gemeinden festgesetzten Behördenentschädigungen.

Als Folge der sich immer schwieriger erweisenden Suche geeigneter Kandidatinnen und Kandidaten für Behördenämter haben in den 90er-Jahren rund 60% der Zürcher Gemeinden die Entschädigungen für Exekutivmitglieder angehoben (vgl. hierzu Ladner/Steiner, Gemeinde-reformen im Kanton Zürich, Bern 2001, S. 28ff.). Bereits ein Blick in wenige Entschädigungsverordnungen bestätigt sodann, dass die Gemeinden bei der Behördenentschädigung unterschiedliche Modelle gewählt haben und die Höhe der Entschädigungen für die nämlichen Ämter in den verschiedenen Gemeinden teilweise erhebliche Unter-

schiede aufweisen, die neben der Vielfalt der Gemeinden hinsichtlich Grösse und Organisation auch deren unterschiedliche Finanzkraft widerspiegeln. Im Weiteren bringen sie aber gleichermassen verschiedene politische Haltungen zum Ausdruck: Während gewisse Gemeinden – u.a. wohl auch aus Kostengründen – den Milizgedanken und damit die ehren- und nebenamtliche Behördentätigkeit in den Vordergrund stellen, werden in anderen Schritte in Richtung Professionalisierung unternommen, obwohl festzuhalten bleibt, dass eine Erhöhung der Entschädigungen damit nicht gleichgesetzt werden darf.

Eine systematische Zusammenstellung der in den Zürcher Gemeinden ausgerichteten Behördenentschädigungen kann bei der Überarbeitung der entsprechenden Ansätze in den einzelnen Gemeinden durchaus als nützliches Arbeitsinstrument dienen. Andererseits erweist sich eine umfassende Erhebung als verhältnismässig aufwendig, zumal sie auf Grund der in unterschiedlichen Zeitabständen vorgenommenen Anpassungen der Ansätze immer wieder überarbeitet werden müsste. Um Entschädigungen aussagekräftig miteinander vergleichen zu können, würde eine rein zahlenmässige Erhebung im Übrigen nicht ausreichen. Vielmehr müssten die unterschiedlichen Modelle wenigstens in den Grundzügen erläutert werden. Ausserdem wäre auch aufzuzeigen, welche Aufgaben und welcher zeitliche Aufwand mit einer bestimmten Behördenfunktion verbunden sind. Angesichts des Umstandes, dass die Gemeinden im Vorfeld einer Überarbeitung ihrer Entschädigungsverordnungen die ihnen sinnvoll und notwendig erscheinenden Quervergleiche ohne weiteres selbstständig vornehmen können, was sie wohl mehrheitlich auch so handhaben werden (z.B. durch Beizug von drei bis fünf Verordnungen vergleichbarer Gemeinden), fragt sich grundsätzlich, ob die systematische Erhebung der Behördenentschädigungen in den Zürcher Gemeinden ein zweckdienliches Mittel zur Förderung von Milizengagements darstellt. Soweit ersichtlich haben die Gemeinden bis anhin denn auch keinen entsprechenden Handlungsbedarf geltend gemacht. Die Mitwirkung des Kantons an einer von Dritten in die Wege geleiteten Erhebung – z.B. des Gemeindepräsidentenverbandes des Kantons Zürich – wird grundsätzlich positiv beurteilt. Es ist jedoch festzuhalten, dass der Umsetzung bereits beschlossener Massnahmen (wirkungsorientierte Verwaltungsführung, teilautonome Volksschulen, Zusammenarbeit von Gemeinden, Weiterbildung für Behördenmitglieder usw. [vgl. hiezu u.a. Beantwortung



der Anfrage KR-Nr. 60/2000]) zu Gunsten des Milizsystems höhere Bedeutung zukommt.

Der Einfluss des Regierungsrates bezüglich Ausrichtung der Lehrtätigkeit von Hochschulen und Fachhochschulen ist auf Grund der Unterrichtsfreiheit beschränkt und gehört grundsätzlich nicht in seinen Aufgabenbereich. Im Rahmen seiner Möglichkeiten ist der Regierungsrat aber bereit, die Erarbeitung wissenschaftlicher Untersuchungen über die Wechselwirkungen zwischen Leistungsfähigkeit, Zusammensetzung und Entschädigung von Behördenmitgliedern zur Diskussion zu stellen bzw. anzuregen.

### *Zürcher Schulen an die Expo.02*

*KR-Nr. 299/2001*

*Ueli Annen (SP, Illnau-Effretikon) und Michel Baumgartner (FDP, Rafz)* haben am 24. September 2001 folgende Anfrage eingereicht:

Das Kernthema der nächstjährigen Schweizerischen Landesausstellung Expo.02 lautet «imagination»; sie will die Besucherinnen und Besucher anregen, vorwärts zu blicken und sich mit der Zukunft unseres Landes und unserer Gesellschaft auseinander zu setzen.

Es handelt sich um ein Ereignis, das mit sehr viel öffentlichen und privaten Geldern finanziert wird und von dem wir erwarten, dass es eine positive Ausstrahlung auf die Bevölkerung der Schweiz haben wird. Ohne die Teilnahme der zukünftigen Generation unseres Landes ist diese Ausstellung undenkbar. Die Expo ist daran, mit Spezialisten aus dem Bereich Bildung und Transport ein spezielles Schulkonzept zu erarbeiten, sodass ein Besuch in einem sinnvollen Rahmen durchgeführt werden kann.

Expo und SBB machen für den Expo-Besuch ein Spezialangebot von Fr. 48 für Reise und Eintritt. Einige Kantone übernehmen diese Kosten ganz, andere leisten einen hälftigen Beitrag.

Wir fragen den Regierungsrat deshalb an:

1. Welche überregionalen und pädagogisch wertvollen Ereignisse dieser Art hat der Kanton Zürich in der Vergangenheit mit Anreizen für besuchende Volksschulklassen unterstützt? Wie war das bei der letzten Expo (1964)?

2. Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass eine Teilnahme der Zürcher Schulen an der Expo.02 erwünscht ist? Wenn ja, wie gedenkt er diese Teilnahme zu fördern?
3. Ist er bereit, den teilnehmenden Klassen einen angemessenen Beitrag auszurichten, damit der Wunsch auch in die Tat umgesetzt wird?
4. Was würde die 50%-Finanzierung von Besuchen der Mittel- und Oberstufe (Fr. 24) den Kanton kosten? Gibt es die Möglichkeit einer Finanzierung durch einen Spezialfonds?

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

Es ist zu begrüßen, wenn möglichst viele Schülerinnen und Schüler die Expo.02 besuchen oder sich in irgendeiner Form aktiv an der Gestaltung der Landesausstellung beteiligen. Allen Oberstufen-, Mittel- und Berufsschulen wurden denn auch frühzeitig Unterlagen zum Klassenaustauschprojekt «Exchange.02» und zum Expo-Zukunftsrats-Projekt «14–19. Gestalte deine Zukunft!» zugestellt. Anfangs September 2001 wurden alle Lehrkräfte auf die Spezialangebote aufmerksam gemacht, welche die Expo.02-Leitung in Zusammenarbeit mit den SBB ausgearbeitet hat und Schülerinnen und Schülern aus der ganzen Schweiz ermöglichen, die Expo.02 zu günstigen Konditionen besuchen zu können. Diese Angebote wurden auch im Schulblatt publiziert.

Anlässlich der 700-Jahr-Feier der Eidgenossenschaft hat der Kanton Zürich 1991 Schülerinnen, Schüler und die Lehrerschaft aufgefordert, sich an den verschiedenen Aktivitäten zu beteiligen, im Besonderen die Teilnahme an Projekten wie

- Klassenaustausch mit Bündner Schulklassen
- «Zürich in der Welt – die Welt in Zürich» (Wettbewerb)
- Ausstellungen im Zusammenhang mit der 700-Jahr-Feier
- Kulturtage

Ausserdem wurden besondere Kurse im Zusammenhang mit der Schweizer Geschichte und Kultur angeboten.

Anlässlich der Schweizerischen Landesausstellung 1964 in Lausanne wurde die Lehrerschaft mittels Schulblatt auf verschiedene Aktivitäten aufmerksam gemacht wie

- «Die Schweiz von morgen stellt die Schweiz von heute vor» (Wettbewerb)
- «National-Reportage» (Schülerarbeiten)
- Schultheater an der Expo 64

Für das Schultheater wurden seitens der Landesausstellung die Kosten für Unterkunft und Verpflegung der einzelnen Schulklassen übernommen; die Reisespesen gingen zu Lasten der Schulgemeinden. Die 28'000 Teilnehmenden an der «National-Reportage» hatten Anrecht auf freie Benützung des Monorails. Unter dem Stichwort «Lebendige Schule» wurde im Schulzimmer der Landesausstellung auch unterrichtet. Die beteiligten Klassen konnten am betreffenden Tag unentgeltlich in der ganzen Ausstellung verweilen.

Um eine Teilnahme von zürcherischen Schulen an der Expo.02 zu fördern, wird seit März 2001 im Schulblatt monatlich auf die Ausstellung aufmerksam gemacht. Sodann hat das Pestalozzianum Zürich einen Weiterbildungskurs für Lehrkräfte mit dem Titel «Die Expo.02: Besuch mit der Schulklasse» ausgeschrieben.

Für die Volksschule kann davon ausgegangen werden, dass Lehrkräfte, die einen Besuch der Expo.02 planen, im Schuljahr 2001/02 keine zusätzliche Schulreise durchführen. Die Kosten werden sich für die Schulgemeinden damit im üblichen Rahmen halten. Was die Teilnahme am Projekt «Exchange.02» betrifft, übernimmt der Kanton die Reise- und Verpflegungskosten der einzelnen Klassen für den Informationstag vom 16. November 2001 sowie für die Schlusstagung im Herbst 2002.

Eine Finanzierung der Reise- und Eintrittskosten im Umfang von 50% durch den Kanton für alle 40'000 Mittelstufenschülerinnen und -schüler und 30'000 Oberstufenschülerinnen und -schüler würde Fr. 1'680'000 kosten. Würden auch die Berufs- und Mittelschülerinnen und -schüler mit Fr. 24 subventioniert, kämen zusätzlich Fr. 1'270'000 dazu. In Anbetracht des günstigen Angebotes der Ausstellungsleitung und der SBB sollte es jedermann möglich sein, die Expo.02 zu besuchen, ohne dass eine zusätzliche Finanzierung durch einen kantonalen Spezialfonds notwendig ist.

### ***Zuweisung von neuen Vorlagen***

Zuweisung an die Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit:

- **Gesetz über die Änderung des Sozialhilfegesetzes und des Gesundheitsgesetzes, 3913**

Zuweisung an die Kommission für Planung und Bau:

- **Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2002 bis 2004**  
Bericht des Regierungsrates an den Kantonsrat, 3920

Zuweisung an die Kommission für Bildung und Kultur:

- **Aufhebung der Kantonsschule Riesbach**  
Beschluss des Kantonsrates, 3921

### ***Änderung der Beratungsart***

*Ratspräsident Martin Bornhauser:* Die Geschäftsleitung beantragt Ihnen, für ein Geschäft eine andere Beratungsart vorzusehen, als sie in der Vorschau publiziert worden ist. Es geht um die Vorlage 3881a, Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 22. August 2001 zum Postulat 192/1998 und gleich lautender Antrag der KBIK vom 13. November 2001 betreffend Einrichtung eines Informatik-Grundbildungsjahr an öffentlichen und privaten Bildungsinstitutionen oder Lehrwerkstätten. Die Geschäftsleitung schlägt Ihnen vor, das Geschäft in der reduzierten Debatte zu behandeln und nicht, wie von der vorberatenden Kommission beantragt, im schriftlichen Verfahren. Die Vorschau wird entsprechend korrigiert und die Frist neu angesetzt.

### ***Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses***

Im Sekretariat des Rathauses liegen zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 120. Sitzung vom 19. November 2001, 8.15 Uhr
- Protokoll der 121. Sitzung vom 19. November 2001, 14.30 Uhr.

## **2. Wahl eines Mitglieds des Verwaltungsrates der Elektrizitätswerke des Kantons Zürich**

für die zurückgetretene Esther Arnet, Dietikon

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 375/2001

*Daniel Vischer (Grüne, Zürich), Präsident der Interfraktionellen Konferenz:* Vorgeschlagen ist

*Christoph Balmer, Thalwil.*

*Ratspräsident Martin Bornhauser:* Wird dieser Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Die Wahl kann offen durchgeführt werden, ein anderer Antrag wird nicht gestellt. Somit erkläre ich Christoph Balmer als Mitglied des Verwaltungsrates der Elektrizitätswerke für gewählt. Ich gratuliere ihm zu seiner Wahl.

Das Geschäft ist erledigt.

### **3. Personalvertretung im Verwaltungsrat der neuen nationalen Fluggesellschaft**

Postulat Peter Stirnemann (SP, Zürich), Regula Götsch Neukom (SP, Kloten) und Marco Ruggli (SP, Zürich) vom 3. Dezember 2001

KR-Nr. 365/2001; Antrag auf Dringlichkeit

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird eingeladen, seine Einflussmöglichkeiten wahrzunehmen und dahingehend zu wirken, dass im Verwaltungsrat der neuen nationalen Fluggesellschaft eine Personalvertretung Einsitz nehmen kann.

Begründung:

Der Zusammenbruch der Swissair hat das Personal in eine äusserst prekäre Situation gebracht. Ein grosser Teil der Angestellten verliert den Arbeitsplatz. Die ehemalige Unternehmensführung und die Aufsichtsorgane haben es nicht einmal für nötig befunden, die erforderlichen Mittel für die frühpensionierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und für einen Sozialplan zu sichern.

Da auch die Zukunft der neuen Fluggesellschaft aufgrund der Marktsituation des Flugverkehrsgeschäfts («übersättigter Markt») mit etwelchen Unsicherheiten behaftet ist, ist dafür zu sorgen, dass sich eine solch missliche Situation für das Personal nicht wiederholen kann. Nur eine Vertretung des Personals im Verwaltungsrat kann sicherstellen, dass nicht nur die Interessen der Kapitalgeber wahrgenommen, sondern auch diejenigen der Angestellten angemessen berücksichtigt werden. Die Personalvertretung bringt betriebliches Know-how und soziale Kompetenz in das Aufsichtsgremium ein, das den Kapitalvertretern entgeht.

Für den Kanton Zürich steht wegen seines beachtlichen finanziellen Engagements mit Steuermitteln viel auf dem Spiel. Eine derart beschämende und blamable Situation darf sich nicht wiederholen.

Begründung der Dringlichkeit:

Nachdem der Kantonsrat den Kredit von 300 Millionen Franken für die Beteiligung des Staates an einer neuen schweizerischen Luftfahrtgesellschaft bewilligt hat und die Finanzierung durch Wirtschaft, Bund und weitere Kantone gesichert scheint, wird in Kürze das neue Unternehmen gegründet werden. Das Zürcher Volk will bald wissen, ob und wie die Regierung sich auch für die Arbeitsbedingungen des Personals in der neuen Fluggesellschaft einsetzt.

*Peter Stirnemann (SP, Zürich):* «Wie Phönix aus der Asche!» So tönten zum Teil euphorisch die Schlagzeilen in der Presse am Donnerstag nach der Wahl des Verwaltungsrates der neuen schweizerischen Luftfahrtgesellschaft. Aber auch Skepsis war da, ob und wie lange die neue Gesellschaft sich halten werde in diesem übersättigten Markt.

Item, nach dem Skandal um die fehlenden Mittel für Sozialpläne und die Frühpensionierten der alten Swissair ist nun Mitbestimmung, Vertretung des Personals im Verwaltungsrat, ein zentrales und dringliches Thema, ein Thema, das übrigens in der Bundesrepublik Deutschland auf höchster Ebene unter Corporate Governance diskutiert wird. Der Regierungsrat ist aufgefordert, sehr rasch zu diesem Postulat hier Stellung zu beziehen und sich zu äussern, wie er sich zu dieser Frage im Zusammenhang mit der neuen Luftfahrtgesellschaft stellen will und zwar jetzt, innerhalb von vier Wochen, und nicht erst in drei Jahren.

Deshalb ist die Antwort auf dieses Postulat dringlich und ich bitte Sie, die Dringlicherklärung zu unterstützen und ebenfalls zu verlangen.

*Lukas Briner (FDP, Uster):* Von Euphorie, Peter Stirnemann, kann keine Rede sein. Wir sind alle in einem schwierigen Thema durch schwierige Umstände gefordert. Die Dringlichkeit eines Vorstosses bezieht sich auf die zeitliche Dringlichkeit und nicht auf die sachliche. Ob das Anliegen von Peter Stirnemann sachlich dringlich ist oder nicht, ist nicht heute zu diskutieren. Und von einer zeitlichen Dringlichkeit kann nicht die Rede sein.

Wie Sie alle wissen, hat die Generalversammlung der neuen Luftfahrtgesellschaft stattgefunden. Der Verwaltungsrat ist gewählt. In absehbarer Zeit wird kein anderer Verwaltungsrat gewählt und es kann auch kein anderer gewählt werden, also haben wir jede Menge Zeit, diese Frage zu diskutieren.

Die FDP-Fraktion wird die Dringlichkeit nicht unterstützen. Ich bitte Sie, ein Gleiches zu tun.

*Lorenz Habicher (SVP, Zürich):* Zum Zeitpunkt der Einreichung dieses Postulates waren die Einflussmöglichkeiten des Regierungsrates auf die Zusammensetzung des Verwaltungsrates bereits ausgeschöpft und in einem gewissen Sinne erschöpft. Die Begründung der Dringlichkeit ist nach dem 6. Dezember 2001 auch nicht mehr gegeben. Der neue Verwaltungsrat ist bestellt. Die Personalverbände rund um Daniel Vischer und Susanne Erdös arbeiten fieberhaft an der Einreichung von Strafklagen, die auch auf die neue Gesellschaft zugreifen sollen. Das Klima für eine Personalvertretung ist somit bereits vergiftet. Den 300-Millionen-Franken-Kredit des Kantons, der am 13. Januar 2002 die Volksabstimmung bestehen muss, nun im Dezember 2001 mit einer Personalvertretung dringlich zu verknüpfen, ist schlechter politischer Stil.

Geschätzte Damen und Herren der SP-Fraktion, entweder stehen Sie hinter dem Engagement des Staates an der neuen schweizerischen Fluggesellschaft, wie in der entsprechenden Kantonsratsdebatte von Ihnen immer wieder beschwört, oder Sie bringen Ihre Forderungen mit Wenn und Aber, wie in diesem dringlichen Postulat begründet, ein. Sie können aber nicht im Ernst mit den Zukunftsaussichten auf Grund der Marktsituation dringlich argumentieren und gleichzeitig die neue Fluggesellschaft mit Altlasten der Swissair beladen und damit das Ganze mit einer Personalvertretung im Verwaltungsrat noch krönen.

So gewinnen Sie keine Volksabstimmung! Oder beschliessen die SP-Delegierten eine Nein-Parole zum Kredit, falls ihre Forderungen dieses so genannt dringlichen Postulates scheitern sollte?

*Ratspräsident Martin Bornhauser:* Lorenz Habicher, darf ich Sie bitten, zur Dringlichkeit zu sprechen? Und zwar ausschliesslich zur Dringlichkeit.

*Lorenz Habicher (SVP; Zürich):* Eine Dringlichkeit ist somit nicht gegeben und ich bitte Sie, stimmen Sie auch entsprechend ab. Lehnen Sie die Dringlichkeit wie die SVP-Fraktion ab!



*Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang):* Die zeitliche Dringlichkeit ist nicht gegeben. Sie dient einzig dazu, die Abstimmung über den 300-Millionen-Franken-Kredit am 13. Januar 2002 zu beeinflussen.

*Peter Reinhard (EVP, Kloten):* Der Verwaltungsrat ist gewählt. Zürich und Basel haben beide die Wunden geleckt und gesagt, sie wollten mehr Vertretungen. Aber es ist gelaufen, daher ist die Dringlichkeit nicht gegeben.

Lorenz Habicher möchte ich sagen: Es ist nicht eine Frage des Stils, wie Sie der SP hier vorwerfen – ich möchte mich nicht für die SP als Sprecher verlauten lassen –, aber ich finde es schon ein bisschen daneben, wenn Sie nun demokratische Möglichkeiten, die ausgeschöpft werden sollen, mit einer Stilfrage verknüpfen. Sie sollten sich manchmal selber an der Nase nehmen.

*Regula Götsch Neukom (SP, Kloten):* Nur eine kurze Entgegnung: Meiner Meinung nach ist die Dringlichkeit selbstverständlich gegeben. Es ist dringlich, dass man zumindest jetzt einmal deponiert und abklärt, welche Möglichkeiten für eine Personalvertretung in diesem Verwaltungsrat bestehen.

Dass nun die SVP kommt und noch irgendein Sprüchlein macht und auch die Grünen dies mit der Abstimmungsvorlage verknüpfen müssen, heisst ja noch lange nicht, dass wir das verknüpfen wollten. Sie wissen sehr genau, dass beides nichts miteinander zu tun hat. Wer mich enttäuscht, ist eigentlich die FDP, die nun die Gelegenheit gehabt hätte zu beweisen, dass sich tatsächlich in der Flughafen- und Luftfahrtpolitik vielleicht etwas geändert hat in den letzten paar Wochen. Leider hat sie diese Gelegenheit vorbeigehen lassen, was mich nicht sehr zuversichtlich stimmt.

*Lucius Dürri (CVP, Zürich):* Die Dringlichkeit ist tatsächlich nicht gegeben. Lukas Briner hat die Gründe genannt. Der Verwaltungsrat ist gewählt. Es steht diesem frei, sich zu einem späteren Zeitpunkt mit einer Vertretung des Personals selber zu erweitern. Darüber haben wir nicht zu befinden.

Ich bitte Sie, die Dringlichkeit abzulehnen.

*Daniel Vischer (Grüne, Zürich):* Ich möchte nicht zur Sache Stellung nehmen, sondern nur im Sinne einer persönlichen Erklärung eine Erwiderung auf das Votum von Lorenz Habicher anbringen. Sie müssen die Zeitungen schon ein bisschen genauer lesen, lieber Herr Kollege Lorenz Habicher! Hören Sie zu? Ah, okay. (*Heiterkeit.*) Ich habe nicht gewusst, dass Sie so multitalentiert sind, dass Sie mit jemandem reden und gleichzeitig zuhören können.

Sie haben gesagt, Susanne Erdös und ich hätten eine Strafklage eingereicht. Ich kann nicht für Susanne Erdös reden. Ich kann Ihnen nur sagen, meinerseits geht es nicht um eine Strafklage, sondern um etwas ganz anderes. Es geht darum, dass der Bundesrat in seiner Botschaft sagt, Artikel 333 Obligationenrecht gelte in diesem Fall nicht. Der Bundesrat gibt aber selber zu, dass er kein Gericht ist. Und wenn es in dieser Frage keine Einigung gibt, muss diese nicht ganz unbedeutende Frage für die Auslegung eines wichtigen Artikels des schweizerischen Bundesrechtes halt gerichtlich geklärt werden. So einfach ist das.

#### *Abstimmung*

**Der Antrag auf Dringlichkeit wird von 42 Ratsmitgliedern unterstützt. Damit ist das nötige Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht.** Der Vorstoss wird als gewöhnliches Postulat auf die Traktandenliste gesetzt.

Das Geschäft ist erledigt.

#### **4. Studie über einen neuen Standort eines Flughafens**

Postulat Hansjörg Fischer (SD, Egg) vom 22. Januar 2001

KR-Nr. 25/2001, RRB-Nr. 600/25. April 2001 (Stellungnahme) (gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 290/2000, 318/2000, 100/2001, 126/2001, 189/2001)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird gebeten, mittels einer Studie abzuklären, ob ein Standort für einen zusätzlichen Flughafen zum Flughafen Zürich-Kloten gefunden werden könnte.

Begründung:

Der Flughafen Kloten stösst an Grenzen. Sowohl der Flugverkehr wird weiter zunehmen wie auch die Bevölkerungsdichte in der Umgebung desselben. In verschiedenen europäischen Städten (zum Beispiel Mailand, Paris und so weiter) wurden und werden zusätzliche Flughäfen gebaut beziehungsweise geplant. Es wäre daher wünschenswert, wenn auch zum Flughafen Zürich-Kloten ein weiterer Standort für einen Flughafen gefunden werden könnte.

Die Stellungnahme des *Regierungsrates* lautet auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt:

Der Bau eines neuen Flughafens in der Schweiz, d.h. eines Flugplatzes mit Zulassungszwang im Sinne von Art. 36a Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Luftfahrt (SR 748.0), ist in der heutigen Zeit politisch nicht realisierbar und darüber hinaus auch nicht wünschenswert. Den Kapazitätsproblemen und dem Schutz der Anwohnerschaft ist auf andere Weise Rechnung zu tragen. Dem für Zürich prognostizierten Verkehrswachstum wird mit der 5. Ausbautappe begegnet. Darüber hinaus wird der Anschluss der Schweiz und damit auch Zürichs an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz die Nachfrage nach Lufttransportleistungen zu verschiedenen Zentren im benachbarten Ausland (Kurzstreckenflüge) dämpfen. Dem Schutz der Flughafenanwohnerinnen und -anwohner vor übermässigen Immissionen dient vor allem die vom Regierungsrat anvisierte neue, siebenstündige Nachtsperreordnung wie auch der «Marschhalt», der eingeschaltet werden soll, wenn der jährliche Ausstoss von 2400 t NO<sub>x</sub> pro Jahr aus Flugbetrieb und Abfertigung erreicht werden sollte und den Flughafenhalter zwingen würde, neue Massnahmen zu treffen, die ein weiteres Ansteigen der NO<sub>x</sub>-Belastung verhindern.

Gestützt auf Art. 13 Raumplanungsgesetz (RPG, SR 700) hat der Bund Grundlagen zu erarbeiten, um seine raumwirksamen Aufgaben erfüllen zu können; er hat die nötigen Konzepte und Sachpläne zu erstellen und stimmt diese aufeinander ab. Er hat mit den Kantonen zusammenzuarbeiten und er gibt ihnen seine Konzepte, Sachpläne und Bauvorhaben rechtzeitig ab. Für den Sachbereich Flugverkehr ist der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL BBl 2000 S. 5196) massgebend. Den allgemeinen Teil des SIL hat der Bundesrat am 18.

Oktober 2000 festgesetzt; darin sind sämtliche Luftfahrtsanlagen auf schweizerischem Territorium enthalten. Ein weiterer Flughafen neben dem Flughafen Zürich ist im SIL nicht vorgesehen. In einem nächsten Schritt sollen die Objektblätter zu den einzelnen Anlagen überarbeitet und anschliessend durch den Bundesrat verabschiedet werden.

Unter diesen Umständen ist von einer Studie über einen Standort für einen neuen Flughafen abzusehen.

### **5. Flughafen Zürich AG, öffentliche Stellungnahmen zu Regierungsratsbeschlüssen im Bereich Betriebsreglement**

Interpellation Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Liselotte Illi (SP, Basersdorf) und Mitunterzeichnende vom 18. September 2000

KR-Nr. 290/2000, RRB-Nr. 1770/15. November 2000

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 318/2000, 25/2001, 100/2001, 126/2001, 189/2001)

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

An ihrer Pressekonferenz vom 29. August 2000 kritisierten der Verwaltungsratspräsident und der Direktor der Flughafen Zürich AG die Grundsatzbeschlüsse des Regierungsrates vom 23. August 2000, vor allem die festgelegten Nachtruhezeiten. Sie stellen ihnen einen Gegenvorschlag gegenüber, der aus lärm- und verspätungsabhängigen Gebühren besteht.

Laut §10 des Flughafengesetzes besitzt die regierungsrätliche Delegation im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG ein Vetorecht unter anderem bei all denjenigen Punkten des Betriebsreglements, die wesentliche Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung haben. Mit der Ablehnung der regierungsrätlichen Beschlüsse stellt sich der Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG offen einerseits gegen seinen derzeitigen Mehrheitsaktionär, anderseits gegen den vetoberechtigten Regierungsrat und untergräbt bei der Bevölkerung dessen gesetzlich abgesicherte Glaubwürdigkeit.

Dazu stellen wir folgende Fragen:

1. Wann wurde der Volkswirtschaftsdirektor, wann der Gesamtregierungsrat über diese «Gegenvorschläge» informiert? Sind diese an einer Verwaltungsratssitzung beschlossen worden?

2. Wie setzt der Regierungsrat die Aktienmehrheit des Kantons und seine im Flughafengesetz festgelegten Rechte ein, um seine Grundsatzbeschlüsse vom 23. August 2000 in der Flughafen Zürich AG durchzusetzen?
3. Welche Vorkehrungen trifft der Regierungsrat, damit in Zukunft die Flughafen Zürich AG in all denjenigen Fragen öffentlich nur noch im Sinne der Beschlüsse des Regierungsrates Stellung bezieht, in denen seine Delegation im Verwaltungsrat ein Vetorecht besitzt?

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

Das von der Flughafen Zürich AG (Unique Zurich Airport) angestrebte Modell der progressiv steigenden Gebührenbelastung in den Nachtrandstunden ist nicht als Gegenvorschlag zu den vom Regierungsrat am 23. August 2000 beschlossenen Grundsätzen zur Flughafenpolitik nach vollzogener Verselbstständigung erarbeitet worden. Das Modell ist Teil eines im Frühjahr 2000 von Unique ausgearbeiteten Konzepts zur Gebührenanpassung, das im Jahr 2001 in Kraft gesetzt werden soll. Das Modell ist dem Verwaltungsrat der Unique am 15. Juni 2000 in den Grundzügen vorgestellt und von diesem genehmigt worden. Am 15. August hat Unique das Modell den Luftfahrtorganisationen und Fluggesellschaften zur Vernehmlassung unterbreitet. Das Modell geht vom bestehenden Betriebsreglement und der geltenden Nachtflugordnung aus und zielt auf eine Verminderung der Flüge in den Nachtrandstunden (Nachtflugzeit).

Demgegenüber sind die vom Regierungsrat am 23. August 2000 beschlossenen Ziele und insbesondere die Ausdehnung der Nachtsperrezeit auf sieben Stunden in einem neu zu erarbeitenden Betriebsreglement festzulegen. Mit progressiv steigenden Gebühren kann das Ziel einer längeren Nachtsperrezeit offensichtlich nicht erreicht werden. Dagegen können solche Gebühren mithelfen, die Zahl der Flüge in den Nachtrandstunden zu vermindern, wie das vom Regierungsrat ebenfalls angestrebt wird. Das Modell der progressiv steigenden Lärmgebühren kann deshalb in Ergänzung zur Ausdehnung der Nachtsperrezeit durchaus sinnvoll sein.

Die Flughafen Zürich AG ist eine gemischtwirtschaftliche Aktiengesellschaft im Sinne von Art. 762 OR. Sie betreibt gegenwärtig im Auftrag des Kantons und ab 1. Juni 2001 als Konzessionärin des

Bundes eine öffentliche Infrastruktur der Luftfahrt. Die Staatsvertretung im Verwaltungsrat verfügt gemäss Flughafengesetz über eine Sperrminorität unter anderem bei Beschlüssen über Betriebsreglementsänderungen mit wesentlichen Auswirkungen auf die Lärmbelastung. Auch ohne Sperrminorität wäre eine rein privatwirtschaftlich strukturierte Unternehmung langfristig nur erfolgreich, wenn sie die Interessen ihres Umfelds angemessen berücksichtigt. Als Flughafenbetreiber ist Unique in besonderem Masse auf den Einbezug der Bevölkerung in den umliegenden Gemeinden angewiesen, und als gemischtwirtschaftliche Unternehmung ist sie überdies zur Berücksichtigung der Anliegen der Bevölkerung um den Flughafen gesetzlich verpflichtet. Sie erfüllt gegenwärtig und später als Konzessionärin einen öffentlichen Leistungsauftrag.

Mit der Verselbstständigung des Flughafens sind der Staat und seine Vertretung im Verwaltungsrat nicht mehr direkt für die operative Geschäftsführung verantwortlich. Die Aufgaben des Verwaltungsrates beschränken sich im Wesentlichen auf die oberste Leitung der Gesellschaft und die Überwachung der Geschäftsführung. Eine gewisse Meinungsvielfalt und selbst unterschiedliche Auffassungen in konzeptionellen Fragen sind dabei in der Phase der Entscheidungsfindung nicht in jedem Fall auszuschliessen. Anders verhält es sich nach der Beschlussfassung durch den Verwaltungsrat. Wichtig ist aber, dass die Öffentlichkeit in sensiblen Fragen wie der Fluglärmentwicklung, wo aus verschiedenen Gründen ohnehin noch über eine gewisse Zeit Unsicherheiten bestehen bleiben werden, nicht durch widersprüchliche Aussagen der Verantwortlichen zusätzlich verunsichert wird. Entsprechende Schritte zur Organisationsentwicklung und zur Verbesserung der Kommunikation zwischen den Flughafenpartnern und gegenüber der Öffentlichkeit sind eingeleitet.

## **6. Bilanzpressekonferenz der Flughafen AG vom 27. März 2001**

Postulat Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang), Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf) und Peter Reinhard (EVP, Kloten) vom 2. April 2001

KR-Nr. 126/2001, RRB-Nr. 782/30. Mai 2001 (Stellungnahme) (gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 290/2000, 318/2000, 25/2001, 100/2001, 189/2001)



Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird eingeladen, im Rahmen ihrer Delegation im Verwaltungsrat der Flughafen AG darauf hinzuwirken, dass das Wachstum des Flughafens auf ein für Mensch, Umwelt und Volkswirtschaft verträgliches Mass begrenzt wird.

Begründung:

An der Bilanzpressekonferenz vom 27. März 2001 der Flughafen AG gab Josef Felder bekannt, dass die Geschäftsleitung der Flughafen AG unbeirrt an der Wachstumsstrategie festhalten wolle und verweist in diesem Zusammenhang auf den Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL).

Die Flugbewegungen haben im Jahr 2000 um 7,7% zugenommen. Das heisst, die für das Jahr 2010 prognostizierten Zahlen – rund 400'000 Bewegungen – würden schon in 4 bis 5 Jahren erreicht. Die NZZ vom 28. März 2001 schreibt in diesem Zusammenhang: «Demnächst könnte die Belastung der Luft durch Stickoxide kritisch für den Flughafen werden: Für diese ist ihm bekanntlich mit der Konzession für den Ausbau eine Limite gesetzt worden, bei deren Erreichen neue Massnahmen zu treffen sind – und das Bundesgericht hat in seinen Erwägungen zum Entscheid zur Baukonzession keinen Zweifel daran gelassen, dass eine Plafonierung der Bewegungszahlen als Massnahme gegen die Luftbelastung sehr wohl in Erwägung zu ziehen wäre. Die umweltrechtlichen Schranken können nämlich auch unter Berufung auf die Vorgabe des SIL nicht beliebig weit hinausgeschoben werden.»

Neben den Vorgaben der Baukonzession nimmt die Geschäftsleitung der Flughafen AG auch nicht zur Kenntnis, dass genau diese überdimensionierte Wachstumsstrategie die SAirGroup – ihre Hauptairline – in ein finanzielles Debakel geführt hat. Dazu stellt die Geschäftsleitung der Flughafen AG im Synthesebericht über die volks- und verkehrswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich, welcher dem Konzessionsgesuch beiliegt, unter anderem fest: «Voraussetzungen, damit sich ein Flughafen zum Hub entwickeln kann beziehungsweise den Hubstatus nicht verliert, sind eine wirtschaftlich gesunde und im Heimmarkt dominante Hauptairline.» Diese Voraussetzung wird nun definitiv nicht mehr erfüllt, nachdem an der heutigen Bilanzpressekonferenz der SAirGroup bekannt wurde, dass nach schweren Mana-



gementfehlern 2,88 Milliarden Franken Defizit eingeflogen wurde und die Eigenkapitalquote auf 5,7% gesunken ist.

Damit ist klar, dass die Firmenstrategie neu ausgerichtet und die SAir massiv redimensioniert werden muss. Das von SAirGroup und Regierung stets nach oben offen forcierte Wachstum eines Mega Hubs diene zwar den Interessen der SAirGroup mit überdimensionierten Wachstumsstrategien, nicht aber nach Nachhaltigkeitskriterien gewichteten Interessen der Wirtschaft. Der Hub-Traum muss einer Realität mit Bescheidenheit weichen. Der Kanton als Halter von über 50% der Aktien der Flughafen AG muss diese vor einem finanziellen Debakel bewahren. Im Hinblick darauf muss darauf hingewirkt werden, dass das Wachstum des Flughafens auf ein für Mensch, Umwelt und Volkswirtschaft verträgliches Mass begrenzt wird. Damit kann sowohl ökologisch als auch ökonomisch eine sinnvolle Entwicklung ermöglicht werden.

Die Stellungnahme des *Regierungsrates* auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion lautet wie folgt:

Bereits in seiner Antwort auf die dringliche Anfrage KR-Nr. 101/2001 hat der Regierungsrat unter Hinweis auf die von ihm am 23. August 2000 festgelegten Grundsätze zur Flughafenpolitik sowie unter Hinweis auf den vom Bundesrat am 18. Oktober 2000 gutgeheissenen Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL, BBl 2000 S. 5196) festgehalten, dass der Kanton Zürich ein grundsätzliches Interesse an einem leistungsfähigen Interkontinentalflughafen (Hub) hat, der die Region Zürich und die Schweiz mit möglichst direkten Verbindungen zu den wichtigen Destinationen im Ausland verbindet. Von einem Mega-Hub, d.h. von einer Verkehrsdrehscheibe der Grösse Londons, Frankfurts oder Paris', war und ist indessen nicht die Rede. Dass die für den Flughafen Zürich für das Jahr 2010 prognostizierte Bewegungszahl bereits früher zu verzeichnen sein wird, lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschätzen. Ausser Frage steht, dass bei Erreichen von 2400 t Stickoxid (NO<sub>x</sub>) aus Luftverkehr und Abfertigung gemäss den erwähnten Grundsätzen des Regierungsrates zur Flughafenpolitik, vor allem aber gemäss Baukonzession des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vom 5. November 1999 ein «Marschhalt» einzulegen und eine Neubeurteilung vorzunehmen sein wird. Das UVEK führte hierzu Folgendes aus: «Es wird dabei unter anderem zu berücksichti-

gen sein, welche Bedeutung dem Flughafen Zürich in diesem Zeitpunkt im internationalen Umfeld zukommt, ob die Weiterentwicklung der Triebwerke in absehbarer Zeit zu einer Reduktion der Stickoxidproduktion führt (...) Diese und weitere Aspekte sind in die Beurteilung der dannzumaligen Situation einzubeziehen und den allenfalls vom UVEK zu verfügenden Massnahmen, die unter anderem auch in einer wie auch immer ausgestalteten Plafonierung bestehen können, zu Grunde zu legen.» (Baukonzession des UVEK für das Dock Mitte vom 5. November 1999, S. 66). Eine Begrenzung der Flugbewegungen könnte also, wie auch das Bundesgericht in seinem Urteil vom 8. Dezember 2000 zur Baukonzession für das Dock Mitte ausführte, in Zukunft durchaus zur Diskussion stehen, falls die Flughafen Zürich AG (FZAG) bei Erreichen von 2400 t NO<sub>x</sub> dem UVEK keine wirkungsvollen Massnahmen unterbreiten kann, die einen weiteren Anstieg dieses Luftschadstoffes verhindern. Es ist deshalb jedenfalls heute nicht angezeigt, die Zahl der Flugbewegungen aus den genannten Gründen zu begrenzen.

Auch die derzeit angespannte finanzielle Lage der SAirGroup legt keine Plafonierung der Flugbewegungen nahe. Sowohl an der Bilanzpressekonferenz der SAirGroup vom 2. April als auch an der Generalversammlung vom 23. April 2001 brachte der Präsident und Delegierte des Verwaltungsrates, Dr. Mario A. Corti, zum Ausdruck, dass er die Swissair Group und die Swissair als Luftverkehrsgesellschaft wieder auf Erfolgskurs bringen will. Der Rückzug aus den Verlust bringenden finanziellen Engagements bei ausländischen Fluggesellschaften dürfte zwar zu einem Rückgang der Zubringerflüge führen. Es wurde aber kein Zweifel daran gelassen, dass die Swissair auch inskünftig eine starke, interkontinental tätige Luftverkehrsgesellschaft bleiben soll. Die Annahme, wonach die schwierige finanzielle Lage der Swissair Group gleichsam das Aus für die Swissair als Hub-Carrier und für den Hub Zürich bedeutet, ist deshalb heute nicht angebracht (vgl. auch KR-Nr. 101/2001).

In seinen Grundsätzen zur Flughafenpolitik hat sich der Regierungsrat den Schutz der Bevölkerung vor den Belastungen aus dem Flugbetrieb zur Daueraufgabe gemacht. Mit dem Flughafengesetz (LS 748.1), in dessen § 1 dieser Schutzauftrag auch rechtlich verankert ist, verfügt er auch über die notwendigen Mittel, um diesen Auftrag durchzusetzen (Sperrminorität gemäss §§ 10 und 19 des Flughafengesetzes).



## **7. Erneuerung Betriebskonzession und neues Betriebsreglement für den Flughafen Zürich**

Interpellation Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang), Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf) und Luzia Lehmann (SP, Zürich) vom 2. Oktober 2000

KR-Nr. 318/2000, RRB-Nr. 1819/22. November 2000

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 290/2000, 25/2001, 100/2001, 126/2001, 189/2001)

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Den Grundsätzen des Regierungsrates zur Flughafenpolitik vom 23. August 2000 ist zu entnehmen, dass der Regierungsrat dem Bund beantragt, die Betriebskonzession für den Flughafen Zürich per 1. Juni 2001 der Flughafen Zürich AG zu erteilen, obwohl aus zeitlichen Gründen das neue Betriebsreglement bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht ausgearbeitet sein wird. Somit wird nach dem 1. Juni 2001 die Flughafen Zürich AG (Unique Zurich Airport) als neue Flughafenhalterin für die Neufassung des Betriebsreglementes verantwortlich sein. In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Wurden neben der Variante fristgerechte Erneuerung der Betriebskonzession mit einem provisorischen Betriebsreglement auch weitere Möglichkeiten geprüft? Zum Beispiel eine befristete Verlängerung der bestehenden Konzession, welche ermöglicht hätte, dass der Kanton Zürich, solange Flughafenhalter bliebe, bis das neue Betriebsreglement erarbeitet wäre. Wenn ja, welche?
2. Der Regierungsrat konnte schon heute die Panne nicht verhindern, dass der Verwaltungsrat der Unique Zurich Airport, dem drei Mitglieder des Regierungsrates angehören und dessen Vizepräsident der Volkswirtschaftsdirektor ist, eine Ausdehnung der Nachtflugsperreordnung, wie sie der Regierungsrat in seinen Grundsätzen vorschlägt, als den falschen Weg betrachtet (NZZ vom 29. August 2000, Seite 45). Wie will der Regierungsrat sicherstellen, dass seine Grundsätze wie zum Beispiel eine generelle Nachtflugsperr von 23.00 Uhr bis 6.00 Uhr in das neue Betriebsreglement einfliessen werden, wenn die Unique Zurich Airport die Federführung für dessen Erarbeitung übernehmen wird?
3. In der Baukonzession vom 5. November 1999 für das Projekt Dock Midfield wird unter Punkt 2.2.2 die Auflage gemacht, dass mit der

nächsten Erneuerung der Betriebskonzession beziehungsweise des Betriebsreglementes, spätestens jedoch im Jahr 2001 folgende Änderungen vorzunehmen sind:

- Die Nachtflugsperre ist von 5.00 Uhr auf 5.30 Uhr auszudehnen.
- Der Start von geplanten Charterflügen ist bereits ab 22.00 Uhr zu verbieten.

Ebenfalls besteht die Auflage unter Punkt 2.3.6., dass Verpflichtungen bezüglich NO<sub>x</sub>-Emissionen in die nächste Änderung des Betriebsreglementes, die bis spätestens im Jahr 2001 zu erfolgen hat, aufzunehmen sind. Was sind geplante Charterflüge? Will der Regierungsrat diese Auflagen erfüllen? Wenn ja, wie will er sie fristgerecht umsetzen?

4. Der Regierungsrat erwähnt in seinen Grundsätzen, dass die neue Betriebskonzession im Wesentlichen bloss die Verpflichtung ist, den Flughafen grundsätzlich für alle Flugzeuge im nationalen und internationalen Verkehr zur Verfügung zu stellen (so genannter Zulassungszwang), einen ordnungsgemässen, sicheren Betrieb zu gewährleisten und für die erforderliche Infrastruktur zu sorgen hat. Daneben schreibt der Regierungsrat, dass das Betriebsreglement nicht auf unbestimmte Zeit ausgelegt werden sollte. Es sei vielmehr so zu gestalten, dass die im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) prognostizierten 420'000 Bewegungen abgewickelt werden können.

- Sind die Aussagen bezüglich der Ausgestaltung des Betriebsreglementes nicht etwas kühn, wenn der Regierungsrat weiss, dass laut Artikel 36 c<sup>1</sup> LFG Absatz 2 im Betriebsreglement die im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) und in der Konzession vorgegebenen Rahmenbedingungen konkret auszugestalten sind? Vor allem aber wenn derselbe Regierungsrat in den Verhandlungen zur Rahmenkonzession den Zulassungszwang in der Betriebskonzession so weit strapazierte, dass er daraus ableitete, dass die Anlage, um den wachsenden Verkehr abwickeln zu können, ausgebaut werden müsse.

- Wenn der Regierungsrat seine Grundsätze wirklich umsetzen will, das heisst das Betriebsreglement so gestalten will, dass 420'000 Bewegungen abgewickelt werden können, müsste er sich nicht vielmehr schon gegen einen generellen Zulassungszwang in der Betriebskonzession einsetzen, da diese neben dem SIL die rechtliche Grundlage für die Bewilligung des neuen Betriebsreglementes bilden wird?

5. Der Regierungsrat schreibt, dass das Betriebsreglement bei Erreichen der 420'000 jährlichen Flugbewegungen überprüft werden muss. Bei einem weiteren jährlichen Zuwachs von 7 % bei den Flugbewegungen wird dies schon im Jahr 2005 konkret der Fall sein. Müsste der Regierungsrat beziehungsweise die Unique Zurich Airport nicht schon heute mit der Erarbeitung des Betriebsreglementes 420'000 Plus beginnen, damit wenigstens dieses fristgerecht gültig sein wird?
6. Der Regierungsrat will nach seinen Grundsätzen ebenfalls eine Neubewertung vornehmen, wenn 2400 t NO<sub>x</sub>- Emissionen pro Jahr erreicht werden. Wie werden die NO<sub>x</sub>- Emissionen ermittelt? Werden sie gemessen? Wenn nein, weshalb nicht? Wenn sie nur berechnet werden, wird dabei berücksichtigt, dass der NO<sub>x</sub>- Ausstoss im LTO-Zyklus bei Grosstriebwerken der neuen Generation höher ist als bei Triebwerken der älteren Generation? 2400 t NO<sub>x</sub> entsprechen laut UVB etwa 350'000 Flugbewegungen. Das heisst bei einem weiteren jährlichen Zuwachs der Bewegungen um jährlich 7 % sind die 2400 t NO<sub>x</sub> theoretisch im Jahr 2003 erreicht! Welche Massnahmen sind dann vorgesehen?

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

Es wäre wünschenswert gewesen, wenn die dem Kanton Zürich erteilte, bis zum 31. Mai 2001 befristete Betriebskonzession zeitgleich zusammen mit dem zu erneuernden Betriebsreglement auf die Flughafen Zürich AG (unique zurich airport) hätte übertragen werden können. Da die Staatsvertragsverhandlungen zwischen der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland über die künftige Nutzung des süddeutschen Luftraums jedoch noch nicht abgeschlossen und deren Ergebnis eine wichtige Voraussetzung für verschiedene wichtige Festlegungen im neuen Betriebsreglement sind (vor allem An- und Abflugwege und -verfahren), ist dies nicht möglich. Ein Zuwarten mit der Konzessionsübertragung, bis das neue Betriebsreglement rechtskräftig vorliegt – dies dürfte nach heutigem Kenntnisstand in zwei bis drei Jahren der Fall sein –, ist jedoch nicht angezeigt. Die Betriebskonzession gemäss dem eidgenössischen Luftfahrtsrecht umfasst das Recht und die Pflicht, einen Flughafen zu betreiben und unter anderem für die notwendige Infrastruktur zu sorgen. Daraus ergibt sich, dass sich die Konzessionsdauer über lange Zeiträume erstrecken muss. Gemäss Art. 13 lit. a der Verordnung vom 23. November 1994 über die Infra-

struktur der Luftfahrt (VIL, SR 748.131.1) gilt die Betriebskonzession für Landesflughäfen 50 Jahre. Aus diesem Grund bleibt kein Raum für eine provisorische Konzession oder eine Konzessionserteilung nur für wenige Jahre. Auch der Vollzug des Flughafengesetzes (LS 748.1) macht eine Übertragung der Konzession notwendig; die Verselbstständigung des Flughafens wird nicht erreicht, wenn die neue Gesellschaft nicht zeitgerecht Trägerin der entsprechenden Konzessionsrechte und -pflichten wird. Nachteile erwachsen dem Kanton durch die Übertragung der Betriebskonzession an die Flughafen Zürich AG per 1. Juni 2001 keine, verfügen die drei Mitglieder des Regierungsrates in deren Verwaltungsrat doch über eine Sperrminorität in politisch wichtigen Fragen (Änderung der Lage und Länge der Pisten, Änderungen des Betriebsreglements mit wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung; §10 Flughafengesetz).

Die Flughafen Zürich AG kann in für den Fluglärm bedeutsamen Fragen, die im Betriebsreglement geregelt bzw. zu regeln sind, dem Bund ohne Zustimmung der Staatsvertretung im Verwaltungsrat der Gesellschaft keine Anträge stellen. Gemäss §19 Abs. 1 des Flughafengesetzes erteilt der Regierungsrat der Staatsvertretung Weisung hierüber. Mit Beschluss vom 23. August 2000 hat der Regierungsrat Grundsätze zur Flughafenpolitik nach vollzogener Verselbstständigung des Flughafens festgelegt (im Folgenden: Grundsätze zur Flughafenpolitik), in deren Zentrum der Mensch mit seinen Bedürfnissen steht. Erklärtes Ziel des Regierungsrates ist vor allem eine Nachtsperreordnung, die inskünftig von 23.00 Uhr (bzw. im Falle von Verspätungen von 23.30 Uhr) bis 06.00 Uhr Lokalzeit dauern soll. Der Regierungsrat wird diese neue Nachtflugregelung spätestens in das zusammen mit unique zurich airport zu erarbeitende neue Betriebsreglement einfließen lassen; es wird indessen geprüft, ob die neue Nachtflugregelung nicht bereits vorher im Sinne einer Übergangslösung in das heute bestehende Reglement Eingang finden soll (vgl. Stellungnahme zum dringlichen Postulat KR-Nr. 289/2000). Zur Umsetzung dieses Zieles ist er mit den Sonderrechten im Verwaltungsrat der Flughafen-gesellschaft ausgestattet.

Mit der Erteilung der Baukonzession für das Dock Mitte am 5. November 1999 verfügte das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) unter anderem, dass mit der Erneuerung der Betriebskonzession bzw. des Betriebsreglements, spätestens jedoch im Jahr 2001, die Nachtflugsperre am Flug-

hafen Zürich von 05.00 Uhr auf 05.30 Uhr auszudehnen und der Start von geplanten Charterflügen bereits ab 22.00 Uhr zu verbieten seien. Unter dem Begriff «geplante Charterflüge» sind jene Charterflüge zu verstehen, die, ähnlich dem Flugplan im Linienverkehr, zum Voraus, in aller Regel von einem Reiseveranstalter im Rahmen eines Pauschalarrangements samt Unterkunft, angeboten werden. Die Frage, ob der Regierungsrat diese Auflagen erfüllen will, stellt sich nicht. Er bzw. die Flughafen Zürich AG als künftige Konzessionärin ist hierzu schlicht verpflichtet, hält doch Art. 36c Abs. 2 des Luftfahrtgesetzes (LFG, SR 748.0) vom 21. Dezember 1948 in der Fassung vom 18. Juni 1999 fest, dass im Betriebsreglement unter anderem auch die in der Plangenehmigung, d.h. in der Baukonzession vorgegebenen Rahmenbedingungen, hier also die erwähnten Auflagen, aufzunehmen sind. Die erwähnten Auflagen des UVEK bezüglich der Flüge zur Nachtzeit müssen deshalb spätestens Ende 2001 im Betriebsreglement verankert sein. Dasselbe gilt für die Auflage des UVEK im Bereich Lufthygiene, wonach der Flughafenhalter die NOx-Emissionen aus Luftverkehr und Abfertigung alljährlich zu berechnen und, sollten sie 2400 t pro Jahr erreichen, dem UVEK ein Massnahmepaket zu unterbreiten hat, das aufzeigt, wie ein weiteres Ansteigen verhindert werden kann. Auch diese Auflage ist bis spätestens Ende 2001 ins Betriebsreglement aufzunehmen.

Der Zulassungszwang, der heute noch den Kanton, ab 1. Juni 2001 die Flughafen Zürich AG als Betriebskonzessionsinhaber bzw. -inhaberin trifft, gilt nicht uneingeschränkt. Der erwähnte Art. 36c des Luftfahrtgesetzes hält ausdrücklich fest, dass die im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), in der Konzession sowie in der Plangenehmigung – so die geltende Bezeichnung für die Baukonzession – vorgegebenen Rahmenbedingungen im Betriebsreglement konkret auszugestalten sind. Das heisst nichts anderes, als dass der Zulassungszwang für einen konkreten Flughafen eingeschränkt werden kann. Der Bund hat hiervon, wie oben erwähnt, mit Bezug auf den Flughafen Zürich anlässlich der Erteilung der Plangenehmigung für das Dock Mitte Gebrauch gemacht, indem er die Flüge zur Nachtzeit eingeschränkt hat. Auch der Flughafenhalter kann beim Vorliegen bestimmter Voraussetzungen weitere Einschränkungen erlassen (vgl. Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 217/2000). Im gültigen Betriebsreglement für den Flughafen Zürich vom 19. August 1992 (LS 748.22) haben nicht alle Verkehrsarten gleiche Priorität. §3 des



Betriebsreglementes legt vielmehr fest, welche Luftverkehrssparten Vorrang gegenüber den übrigen Verkehrsteilnehmern haben (Priorität hat der Linienverkehr, an letzter Stelle stehen die nicht gewerbsmässigen Sichtflüge).

In seinen Grundsätzen zur Flughafenpolitik hat der Regierungsrat festgelegt, dass das neue Betriebsreglement nicht auf unbestimmte Zeit gelten soll. Vielmehr soll ein «Marschhalt» eingelegt und eine Neubeurteilung der Situation vorgenommen werden, wenn die jährliche Schadstoffbelastung durch den Luftverkehr 2400 Tonnen NO<sub>x</sub> erreicht hat oder 420000 Bewegungen pro Jahr (Linien- und Charterverkehr sowie Geschäftsfliegerei) zu verzeichnen sind (siehe Grundsätze zur Flughafenpolitik, S. 3). Wann diese Werte erreicht werden, hängt von der weiteren Entwicklung der Wirtschaft im Allgemeinen und derjenigen des Luftverkehrs im Besonderen ab. Neben Faktoren, die das Wachstum des Luftverkehrs unterstützen, zwingen steigende Kerosinpreise sowie der hohe Dollarkurs und andere Kostenfaktoren die Luftverkehrsgesellschaften vermehrt, ihr Streckennetz zu überprüfen und die Bedienung unrentabler Strecken allenfalls einzustellen. Sollten die 420000 Flugbewegungen bereits vor dem zugehörigen Prognosehorizont 2010 erreicht werden, wären der erwähnte «Marschhalt» und eine Neubeurteilung der Situation rechtzeitig vorzunehmen.

Die Stickoxidemissionen aus dem Flugbetrieb werden entsprechend den internationalen Verfahren berechnet. Dazu werden die Emissionswerte der einzelnen Triebwerke und die operationellen Grunddaten des Flugbetriebes verwendet. Die Emissionswerte werden anlässlich der Zertifizierung durch die jeweiligen Luftfahrtämter mit einem aufwendigen Messverfahren beim Hersteller ermittelt. Die Emissionsberechnung, die am Flughafen Zürich seit längerem jedes Jahr durchgeführt wird, beruht auf den tatsächlichen Bewegungen und erfolgt für jeden Flugzeugtyp individuell. Damit werden Veränderungen in der Zusammensetzung der Flugzeugflotten unmittelbar berücksichtigt. Die Massnahmenplanung zur spezifischen oder absoluten Senkung der Stickoxidemissionen richtet sich einerseits nach dem dannzumaligen Stand der Triebwerkstechnologie, anderseits aber auch nach den betrieblichen Möglichkeiten des Flughafens. Falls notwendig, müssen auch neue marktwirtschaftliche Instrumente eingeführt oder bestehende, wie z.B. die am Flughafen Zürich 1997 eingeführte

Emissionsgebühr, verschärft werden. Über allfällige Massnahmen entscheidet der Bund.

## **8. Gesuch der Unique Zurich Airport um Erteilung einer neuen Betriebskonzession für den Flughafen Zürich**

Interpellation Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang), Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf), Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden) und Mitunterzeichnende vom 19. März 2001

KR-Nr. 100/2001, RRB-Nr. 712/16. Mai 2001

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 290/2000, 318/2000, 25/2001, 126/2001, 189/2001)

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Die Betriebskonzession für den Flughafen Zürich, auf den Kanton Zürich lautend, erlischt am 31. Mai 2001. Die Unique Zurich Airport beantragt nun eine neue Betriebskonzession für 50 Jahre für den Flughafen Zürich. Dem Konzessionsgesuch liegt nicht das definitive Betriebsreglement bei, da die Staatsvertragsverhandlungen mit Deutschland bekanntlich noch in der Schwebe sind. Die Unique Zurich Airport begründet ihren Antrag u.a. wie folgt: «... So ist das beiliegende Betriebsreglement im Rahmen des Konzessionsverfahrens für die fünfte Bauetappe der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäss Art. 9 USG unterzogen worden und wird unverändert beantragt ...»

In diesem Zusammenhang stellen sich nun folgende Fragen:

1. Das dem Konzessionsgesuch beiliegende Betriebsreglement ist nicht unverändert. Es bringt namentlich nachts erhebliche Mehrbelastungen für die Anwohnenden. Somit ist es UVP-pflichtig, weil sämtliche Änderungen in der Baukonzession Dock Midfield nicht geprüft worden sind, sondern von der Gesuchstellerin entgegen ihrer eigenen Deklaration im Konzessionsgesuch hier unterschoben wurden. War den Vertretenden des Regierungsrates im Verwaltungsrat der Unique Zurich Airport bekannt, dass dieses Betriebsreglement umweltrelevante Änderungen enthielt? Wenn ja, weshalb nahmen die regierungsrätlichen Vertreterinnen und Vertreter ihre Sperrminorität, welche ihnen laut § 10 Flughafengesetz zusteht, nicht wahr?
2. Das Konzessionsgesuch lässt erkennen, dass die Gesuchstellerin keine Grenzen ihrer Expansion akzeptieren will. Der Bedarf nach zu-

sätzlicher Infrastruktur (z.B. Terminals) ist bereits angekündigt. Wie diese Verkehrsleistung möglicherweise drastisch verändert mit Nachhaltigkeits-, Umweltschutz- und Raumplanungszielen von Art. 73–75 BV vereinbart werden soll, wird im Gesuch nicht einmal in einem Nebensatz erwähnt. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass sowohl der Home-Carrier des Flughafens, die SAirGroup, als auch dessen durch die offizielle Politik stets mitgetragene und vorausgesetzte Hub-Philosophie durch schwere Managementfehler in unbekanntem Ausmass zur Disposition stehen. Statt forciertes, nach oben offenes Wachstum eines Mega-Hub, welcher zwar den Interessen des Carriers, nicht aber nach Nachhaltigkeitskriterien gewichteten Interessen der Wirtschaft dient, wird erstmals die Chance sichtbar, das Wachstum des Flughafens zu plafonieren. Wie wollen sich die Regierungsrätlichen Vertretenden im VR der Unique Zurich Airport nun, unter veränderten Rahmenbedingungen, für einen der Wirtschaft- und dem Standort dienenden City-Airport einsetzen? Wie wollen diese Vertretenden verhindern, dass Managementfehler, wie das Festhalten an einer überdimensionierten Wachstumspolitik, die Unique Zurich Airport in ein ähnliches Debakel wie das ihres Home-Carriers, der SAirGroup, führt?

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

Gemäss Art. 74a der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL, SR 748.131) sind bei der erstmaligen Erneuerung der Betriebskonzession der Landesflughäfen (Genf und Zürich) im Jahr 2001 sämtliche Regelungen des Betriebsreglements im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zu überprüfen. Wie der Regierungsrat schon verschiedentlich verlauten liess, kann ein neues Betriebsreglement erst dann erarbeitet werden, wenn die Staatsvertragsverhandlungen zwischen der Schweiz und Deutschland abgeschlossen sind und fest steht, in welchem Masse der süddeutsche Luftraum inskünftig benutzt werden kann (Grundsätze des Regierungsrates zur Flughafenpolitik nach vollzogener Verselbstständigung des Flughafens vom 23. August 2000 und Beantwortung der Interpellation KR-Nr. 318/2000). Angesichts dieser Sachlage teilte der Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) dem Regierungsrat und der Flughafen Zürich AG (FZAG) mit Schreiben vom 25. September 2000 mit, dass

das Betriebsreglement, das dem Gesuch um Erteilung der Betriebskonzession an die FZAG beizulegen ist, keiner UVP mehr unterzogen werden müsse, wenn es hinsichtlich seiner flugbetrieblichen Bestimmungen demjenigen entspreche, das der in umweltmässiger Hinsicht eingehend überprüften 5. Bauetappe zu Grunde lag. Das erwähnte, noch zu erarbeitende neue Betriebsreglement hingegen wird dem Bund selbstverständlich zusammen mit einem Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) einzureichen sein, und die Öffentlichkeit wird wiederum Gelegenheit haben, Einsprachen zu erheben, Anträge zu stellen und im Anschluss an die Genehmigung Rechtsmittel zu ergreifen (Beschwerde an die Rekurskommission UVEK sowie an das Bundesgericht).

Dem Betriebsreglement, das dem UVEK mit dem Gesuch um Erteilung der Betriebskonzession an die FZAG eingereicht wurde, liegt die neue, vom Bundesrat auf den 1. Mai 2000 in Kraft gesetzte generelle Nachtflugordnung gemäss Art. 39ff. VIL zu Grunde (Starts des Linien- und Charterverkehrs bis 24.00 Uhr, im Verspätungsfall bis 00.30 Uhr, und ab 06.00 Uhr; Landungen bis 24.00 Uhr, im Verspätungsfall bis 00.30 Uhr, und ab 05.00 Uhr; die Anknüpfung an Flugdistanzen und an verschärfte Lärmindizes gilt gemäss Schlussbestimmungen zur VIL erst ab 1. April 2002). Im Betriebsreglement, das die FZAG mit dem Konzessionsgesuch eingereicht hat, wurde die neue, generelle Nachtsperreordnung mit Bezug auf den Flughafen Zürich indessen ergänzt durch die Auflagen, die das UVEK anlässlich der Erteilung der Baukonzession für das Dock Mitte am 5. November 1999 verfügt hatte und die vom Bundesgericht mit Urteil vom 8. Dezember 2000 geschützt wurden. Gemäss diesen Auflagen werden Starts von Charterflügen in Zürich nur bis 22.00 Uhr erlaubt sein; zudem wurde die Nachtsperreordnung bis 05.30 Uhr ausgedehnt. Es ist deshalb nicht ersichtlich, inwiefern das dem Konzessionsgesuch beigelegte Betriebsreglement namentlich nachts Mehrbelastungen für die Anwohnerinnen und Anwohner bringen soll. Durch die Aufnahme der erwähnten Auflagen des UVEK wird die in Zürich inskünftig geltende Nachtsperreordnung gegenüber heute sogar verschärft. Richtig ist hingegen, dass die neue, von Regierungsrat und FZAG im Grundsatz beschlossene Ausdehnung der Nachtsperreordnung noch nicht greift. Der Regierungsrat und die FZAG sind zurzeit daran, diese zusammen mit den allenfalls betriebsnotwendigen Massnahmen (siehe Stellungnahme zum dringlichen Postulat KR-Nr. 289/2000) dem Bundesamt für

Zivilluftfahrt (BAZL) noch vor der umfassenden Erneuerung des Betriebsreglements zur Genehmigung einzureichen und wenn möglich bereits auf den Winterflugplan 2001/02 einzuführen.

Nachdem sich der Vorsteher des UVEK und der Verkehrsminister Deutschlands am 23. April 2001 auf die Eckwerte der künftigen Benützung des süddeutschen Luftraums geeinigt haben, muss auch die an Werktagen beim Überfliegen des deutschen Hoheitsgebietes geltende Nachtsperrezeit (22.00–06.00 Uhr) bis zum 1. September 2001 ins Betriebsreglement übergeführt werden.

Wie der Regierungsrat in seiner Antwort auf die dringliche Anfrage KR-Nr. 101/2001 und in den erwähnten Grundsätzen zur Flughafenpolitik nach vollzogener Verselbstständigung des Flughafens ausgeführt hat, haben die Schweiz und der Kanton Zürich unabhängig von der künftigen Ausrichtung der Swissair ein grundsätzliches Interesse an einem leistungsfähigen Interkontinentalflughafen (Hub) mit möglichst direkten Verbindungen zu den wichtigsten Destinationen im Ausland. Eine Plafonierung der Flugbewegungen steht deshalb jedenfalls so lange nicht zur Debatte, bis die prognostizierten 420'000 Bewegungen bzw. der Schadstoffplafond von 2400t Stickoxid pro Jahr aus Flugbetrieb und Abfertigung erreicht sind. Erst dannzumal wird wieder eine Überprüfung des Betriebsreglements auf Grund der dann herrschenden Verhältnisse (Entwicklung in Gesellschaft, Wirtschaft, Technik usw.) vorgenommen. Wie das UVEK in der Baukonzession vom 5. November 1999 zum Dock Mitte und das Bundesgericht im Urteil vom 8. Dezember 2000 festgestellt haben, könnte diese Beurteilung, wenn alle anderen Möglichkeiten nicht greifen, in einer wie auch immer ausgestalteten Plafonierung (Fluglärm-, Schadstoff- oder Bewegungsplafond) ausmünden.

Die Staatsvertretung im Verwaltungsrat der FZAG ist sich ihrer Verantwortung bewusst. Die FZAG betreibt keine überdimensionierte Wachstumspolitik, sondern versucht, der stets wachsenden Nachfrage der Bevölkerung und der Wirtschaft nach Flugverkehrsleistungen durch eine ausreichend dimensionierte und ordnungsgemäss funktionierende Infrastruktur gerecht zu werden. Da der Flughafen Zürich bereits heute die Grenze seiner Leistungsfähigkeit erreicht hat und sie immer häufiger überschreitet, ist die 5. Bauetappe auch aus heutiger Sicht notwendig. Sie stellt eine Investition in die Zukunft dar.

Der Regierungsrat hat in seinen Grundsätzen zur Flughafenpolitik vom 23. August 2000 grossen Wert darauf gelegt, dass die Flugha-

fenpolitik in die – in Entstehung begriffene – Gesamtverkehrskonzeption integriert wird. Damit sind hauptsächlich zwei Ziele verbunden:

- Einerseits besteht das Ziel, den Kurzstreckenluftverkehr zu den benachbarten europäischen Zentren in hohem Ausmass durch beschleunigte Bahnangebote zu ersetzen.
- Andererseits soll der Anteil des öffentlichen Verkehrs bei der landseitigen Erschliessung des Flughafens deutlich erhöht werden.

Um diese ehrgeizige Zielsetzung zu erreichen, braucht es attraktive Angebote. Der neue Durchgangsbahnhof unter dem Hauptbahnhof Zürich und die in Aussicht genommene Leistungssteigerung auf der Bahnstrecke Flughafen–Winterthur stellen wichtige Vorleistungen dar, um den Flughafen regional, national und international noch besser in das Eisenbahnnetz zu integrieren. Erhebungen zum landseitigen Verkehr des Flughafens zeigen, dass sich bereits heute der Anteil der Flugpassagiere, die mit dem öffentlichen Verkehr anreisen, erfreulich erhöht. Handlungsbedarf bleibt in diesem Zusammenhang bei den Beschäftigten im Flughafen.

In den laufenden nationalen Projekten «Bahn 2000 2. Etappe» und «Anschluss an das europäische Hochleistungsnetz der Eisenbahnen» werden die Weichen gestellt, um die Wettbewerbsposition der Bahn im nationalen und internationalen Verkehr deutlich zu stärken. Der Kanton Zürich engagiert sich in Zusammenarbeit mit den benachbarten Regionen sehr stark in diesen Projekten. Kombiniert mit den Ausbauvorhaben in den Nachbarstaaten werden die Voraussetzungen für konkurrenzfähige Reisezeiten der Bahn auf den wichtigsten internationalen Achsen geschaffen: Nach Mailand dank dem neuen Gotthard-Basistunnel, nach Paris dank neuen TGV-Verbindungen, nach Deutschland auf der Rheintalachse dank Streckenausbauten, nach Stuttgart und München vor allem dank Rollmaterial mit Neigetechnik.

## **9. Benachteiligung der Schweizer Gemeinden gegenüber den süddeutschen Gemeinden bei der Lärm- und Luftbelastung durch den Flughafen Zürich**

Postulat Thomas Hardegger (SP, Rümlang) und Ruedi Lais (SP, Wallisellen) vom 18. Juni 2001

KR-Nr. 189/2001, RRB-Nr. 972/27. Juni 2001 (Stellungnahme)

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nrn. 290/2000, 318/2000, 25/2001, 100/2001, 126/2001)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird eingeladen, Massnahmen zu treffen, die verhindern, dass die Schweizer Gemeinden beim Schutz vor übermässiger Lärm- und Luftbelastung durch den Flughafen Zürich gegenüber den süddeutschen Gemeinden benachteiligt werden. Insbesondere sind die verlängerten Nachtruhezeiten an Wochenenden zu beachten.

Begründung:

Der Bund hat bei seinen Verhandlungen mit Deutschland um die An- und Abflugrouten über deutsches Gebiet Zugeständnisse bezüglich Beschränkung der Anzahl und der Überflugzeiten gemacht. Als Begründung wird die gerechte Verteilung der Immissionen und das erhöhte Ruhebedürfnis der Bevölkerung in der Nacht und an den Wochenenden angeführt. Mit Recht kann die Bevölkerung in den Schweizer Gemeinden denselben Schutz beanspruchen.

Die Stellungnahme des *Regierungsrates* auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion lautet unter gleichzeitiger Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 154/2001 wie folgt:

Im Zuge der Staatsvertragsverhandlungen zwischen der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland über die künftige Benützung des süddeutschen Luftraums hat der Volkswirtschaftsdirektor als Vertreter der Zürcher Regierung in der Verhandlungsdelegation von allem Anfang an mit Nachdruck die Haltung eingenommen, es müsse eine für beide Seiten befriedigende Lösung gefunden werden, die dem Grundverständnis der guten Nachbarschaft entspreche. Nachdem die Eckwerte, die zwischen Bundespräsident Moritz Leuenberger und dem deutschen Verkehrsminister Kurt Bodewig ausgehandelt wurden, nunmehr vorliegen, muss festgestellt werden, dass diese eine Ungleichbehandlung darstellen, insbesondere bezüglich der Nacht- und Wochenendflugregelung. Über deutschem Gebiet gilt ab 1. September 2001 generell ein Nachtflugverbot von 22.00 bis 6.00 Uhr, ab Herbst 2002 an Samstagen und Sonntagen sowie an bundeseinheitlichen Feiertagen sogar ein solches von 20.00 bis 9.00 Uhr. Es ist verständlich, dass die vom Fluglärm betroffenen Gemeinden in der Schweiz denselben Schutz auch für sich beanspruchen möchten. Dies hätte indes-

sen schwer wiegende negative Folgen für den Flughafen Zürich und damit für unsere Wirtschaftsregion. Würde z.B. die kommende, für Deutschland geltende Wochenendregelung auch in der Schweiz gelten, so müssten, nebst Dutzenden von Europa- und Charterflügen, auch eine Vielzahl der für die Region Zürich und die Schweiz besonders wichtigen Interkontinentalverbindungen nach Südafrika, dem Fernen Osten und Südamerika ersatzlos gestrichen werden. Dies hätte zur Folge, dass der Flughafen Zürich seine Funktion als interkontinentale Luftverkehrsdrehscheibe (Hub) inskünftig nicht mehr wahrnehmen könnte. Für die Schweiz als Land mit einem kleinen Heimmarkt ist eine solche Hub-Funktion jedoch Voraussetzung dafür, dass ein im Interesse der Schweizer Volkswirtschaft notwendiges Angebot an direkten Langstreckenflügen aufrechterhalten werden kann. Ein Flughafen, der im Rahmen eines weltumspannenden Flugnetzes bloss während elf Stunden am Tag betrieben werden kann, hat keine Chance, sich als Hub seinen Kunden gegenüber zu behaupten, geschweige denn gegenüber den unter sehr viel weniger strengen Auflagen operierenden Flughäfen im benachbarten Ausland. Der Regierungsrat hat sich in seinen Grundsätzen zur Flughafenpolitik vom 23. August 2000 klar zum Hub Zürich bekannt und diese Haltung unlängst in seinen Stellungnahmen zur Interpellation KR-Nr. 100/2001 und zur dringlichen Anfrage KR-Nr. 101/2001 unter Hinweis auf die entsprechenden Festlegungen des Bundes im Rahmen des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) wiederholt. Daran ist festzuhalten. Eine Angleichung der in der Schweiz geltenden Nachtsperreordnung an die inskünftig für Deutschland geltende Ordnung ist deshalb nicht möglich, weshalb Letztere als diskriminierend bezeichnet werden muss. Ebenfalls festgehalten wird jedoch am Ziel der neuen, von 23.00 (oder 23.30 gemäss Verspätungsklausel) bis 6.00 Uhr und damit gegenüber heute deutlich länger dauernden Nachtsperreordnung, die vollumfänglich auch den Städten und Gemeinden in der Schweiz zugute kommen wird. Diese neue Nachtsperreordnung soll – wie beim Bund beantragt – wenn immer möglich gleichzeitig mit der für Deutschland ab 1. September 2001 geltenden Regelung eingeführt werden.

Eine mit dem Postulat geforderte, wie auch immer geartete Verteilung der Schadstoffemissionen ist nicht möglich, da die Luft ständig in Bewegung ist und sich die Schadstoffe gemäss den jeweiligen meteorologischen Gegebenheiten, vor allem den Windverhältnissen, verteilen.



Das Ausnahmekonzept, das von Ende Mai bis Ende Juli des vergangenen Jahres infolge Schliessung der Westpiste (Piste 10/28) zur Anwendung gelangte und auch Starts ab Piste 16 mit anschliessendem Geradeausflug bzw. Rechtskurve bedingte, wurde mit der Wiedereröffnung der Westpiste Anfang August wie versprochen aufgehoben, so dass Abflüge auf Piste 16 seither nur mehr wieder mit der üblichen Linkskurve erfolgen. Die Zusage, nach Beendigung der Bauarbeiten an der Westpiste wieder zum ursprünglichen Betriebskonzept zurückzukehren, hatte jedoch nicht die Bedeutung, dass Überflüge des Glatttals für alle Zukunft ausser Diskussion stehen. In der öffentlichen Diskussion um die Auswirkungen der temporären Pistensperrung und in der Kommunikation zur Flughafenpolitik des Regierungsrates ist hinlänglich deutlich gemacht worden, dass in Zukunft eine ausgewogenere Verteilung des Fluglärms angestrebt werden soll. Es sei deshalb möglich, dass auch Gebiete, die heute wenig oder gar keinen Fluglärm haben, in Zukunft mit Fluglärm rechnen müssten. Eine ausgewogenere Verteilung des Fluglärms wird bekanntlich bei der Erarbeitung des neuen Betriebsreglements im Rahmen eines breit angelegten politischen Prozesses am Runden Tisch zu diskutieren und zusammen mit anderen Kriterien zu bewerten sein.

Bauliche Schallschutzmassnahmen sind an jenen Liegenschaften rund um den Flughafen Zürich vorzunehmen, bei denen der Immissionsgrenzwert (IGW) überschritten ist. Der IGW ist gemäss Umweltschutzgesetz des Bundes (USG) so festzulegen, dass Immissionen unterhalb dieses Wertes die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich stören (Art. 15, USG, SR 814.01). Der Bundesrat hat die Belastungsgrenzwerte für den Lärm der Landesflughäfen Ende Mai dieses Jahres neu festgelegt, vor allem den IGW auf dem tiefen, von der Eidgenössischen Expertenkommission vorgeschlagenen Niveau. Dies erweitert den Kreis derjenigen Liegenschaften, die mit Schallschutzfenstern auszurüsten sind, erheblich. Die Kosten der Schallschutzmassnahmen trägt die Flughafen Zürich AG (FZAG), die seit dem 1. Juni 2001 Inhaberin der Betriebskonzession ist. Es kann schon aus Gründen der rechtsgleichen Behandlung der einzelnen Emittenten (vor allem der Strasse) nicht in Frage kommen, dass der Kanton im Falle des Luftverkehrs freiwillig die Kosten für Schallschutzmassnahmen übernimmt, auf die nach den bundesgesetzlichen Vorgaben kein Anspruch besteht.

Ob der Flughafen Zürich nach Fertigstellung der 5. Bauetappe weiter ausgebaut wird, hängt von verschiedenen Faktoren ab. Selbstverständlich würde ein weiterer Ausbau einen entsprechenden klaren Bedarfsnachweis voraussetzen, vor allem aber müsste die konkrete Situation im Umweltbereich dies dannzumal überhaupt noch erlauben. Wie das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) in der Baukonzession vom 5. November 1999 für das Dock Mitte festgehalten und das Bundesgericht in seinem dagegen gerichteten Beschwerdeentscheid vom 8. Dezember 2000 bestätigt hat, ist eine künftig wie auch immer geartete Plafonierung (Schadstoff-, Lärm- oder Bewegungsplafond) nicht auszuschliessen. Wie bereits in der Beantwortung der Interpellation KR-Nr. 100/2001 festgehalten wurde, wird sich die Frage einer allfälligen Wachstumsbegrenzung bei Erreichen der prognostizierten 420'000 Flugbewegungen bzw. bei Erreichen des Schadstoffplafond von 2400 t Stickoxid pro Jahr aus Flugbetrieb und Abfertigung stellen. Eine wie auch immer ausgestaltete Wachstumsgrenze hätte unter anderem zur Folge, dass auch die von den am Flughafen tätigen Unternehmen an Zulieferfirmen vergebenen Aufträge nicht weiter zunehmen würden.

*Ratspräsident Martin Bornhauser:* Wir haben beschlossen, diese sechs Geschäfte in freier Debatte gemeinsam zu diskutieren und anschliessend getrennt darüber abzustimmen. Der Regierungsrat hat uns die Antwort auf die drei Interpellationen, die heutigen Traktanden 5, 7 und 8 zukommen lassen. Er beantragt überdies, die drei Postulate, heutige Traktanden 4, 6 und 9, nicht zu überweisen.

*Rolf Boder (SD, Winterthur):* Da Hansjörg Fischer aus gesundheitlichen Gründen nicht anwesend ist, werde ich ihn in dieser Sache vertreten. Seit dem 11. September 2001 hat sich die Lage am Flughafen geändert. Aus diesem Grund werden wir dieses Postulat zurückziehen. Es ist hinfällig geworden.

*Ratspräsident Martin Bornhauser:* Rolf Boder kann dieses Postulat nicht zurückziehen, aber wir werden über die Überweisung abstimmen und möglicherweise könnte das ein Hinweis und eine Andeutung auf Ihr Abstimmungsverhalten sein.

*Ruedi Lais (SP, Wallisellen):* Seit der Einreichung unserer Interpellation ist ja eine gehörige Zeit verstrichen, das hat manchmal unangenehme Wirkungen. In diesem Fall lässt sich das seinerzeitige Thema etwas besser überblicken; man kann es aus der historischen Distanz viel besser bewerten.

Der Grund unseres Vorstosses war ein grundsätzlicher Konstruktionsfehler in dieser Flughafen AG. Es dürfte uns allen, links und rechts, bewusst sein, dass dieses Zusammenspiel von Staat und Privatwirtschaft nicht optimal funktionieren kann, weil grundsätzliche Rollenkonflikte vorliegen. Das hat sich besonders im Rahmen der Staatsvertragsverhandlungen mit Deutschland gezeigt, wo der Regierungsrat ein gewisses Verständnis für die Anliegen der Bevölkerung, besonders in Bezug auf die Nachtruhe, geäußert hat und dann umgehend, eine Woche später, vom Unique-Verwaltungsrat in dieser Sache ins Unrecht versetzt wurde, respektive es wurde ihm widersprochen.

Nun wissen wir alle, dass auf Grund des Flughafengesetzes der Regierungsrat in lärmrelevanten Fragen ein Weisungsrecht an seine Delegation im Verwaltungsrat hat – also das letzte Wort bei der Unique. Der Verwaltungsrat der Unique hat also seiner internen quasi Oberinstanz widersprochen und das schafft ein grosses Misstrauen bei der Bevölkerung und bei unseren Nachbarn in Deutschland. Wie kann man mit jemandem verhandeln, der eine Firma vertritt, wenn der Verwaltungsrat dieser Firma umgehend der Delegation widerspricht.

Der Regierungsrat hat in seiner Interpellationsantwort diese Missstände meiner Meinung nach sehr deutlich zugegeben. Dass eine gewisse Meinungsvielfalt im Vorfeld einer Entscheidung sicher natürlich ist, dafür haben wir Verständnis. Aber Regierungsrat Ruedi Jeker, seien Sie sich bewusst, nicht in jeder Frage darf diese Meinungsvielfalt aufscheinen. Die Kommunikation der Firma ist etwas ganz Zentrales und bei einer zum Teil politisch kontrollierten Firma hat die Politik auch bei der Kommunikation der Firma mit deren Umfeld mitzureden. Mit dieser Kommunikation werden Erwartungen geweckt. Es werden Entscheide präjudiziert, vor allem, wenn es um demokratische Entscheide geht. Unserer Meinung nach hat bis jetzt diese Teilprivatisierung der Unique ihre Aufgabe insofern nicht erfüllt, als die Unique ja nicht handlungsfähig ist im Sinne einer privaten Firma, dass sie ihre Hauptrisiken selber finanzieren kann.

Damit komme ich natürlich zur allgemeinen Flughafendebatte. Die Debattenform ist ja so gewählt, dass man nicht sechsmal das Wort er-

greifen kann. Die Unique hat unserer Meinung nach ihre Funktion bisher nicht erfüllen können, was die Absicherung der Risiken betrifft. Der Staat muss nun – wir alle stimmen am 13. Januar 2002 darüber ab – eine Bürgschaft für das Hauptrisiko der Unique übernehmen, nämlich das Klumpenrisiko Swissair/Crossair. Das zeigt deutlich, dass sich der Staat aus dieser Firma nicht zurückziehen soll, dass er sich nicht auf eine Minderheitsposition hätte zurückziehen dürfen. Wir haben deshalb, zusammen mit der EVP, letzte Woche auch einen Vorstoss eingereicht, um diese Situation zu korrigieren und wir bitten Sie alle um ernsthafte Prüfung der Vor- und Nachteile einer Wiederverstaatlichung unseres Flughafens.

Wenn wir die letzten Kommunikationen der Unique anschauen – was war das letzte, was die geprüfte Flughafenbevölkerung zur Kenntnis nehmen durfte? Die Unique beteiligt sich an Flughäfen in Südamerika. Das ist wieder so eine partielle Kommunikation. Das mag im Sinne einer privaten Firma ein absolut vernünftiges Investment sein mit Risikokapital. Gleichzeitig verlangt diese Firma vom Staat, dass sie das Hauptrisiko, nämlich das Klumpenrisiko Swissair/Crossair, in Zürich durch den Staat rückversichern lassen kann. Das passt nicht zusammen.

Ruedi Jeker, sorgen Sie dafür, dass in die Kommunikation der Unique in dieser politisch ganz heiklen Zeit, die wir jetzt durchleben, endlich auch die Politik des Kantons Zürich einbezogen wird und dass die Unique Ihnen nicht selber dauernd in den Rücken schiesst.

*Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang):* Ich äussere mich nun zu allen sechs Vorstössen. Eine Hub-Voraussetzung ist eine wirtschaftlich gesunde und im Heimmarkt dominante Haus-Airline. Das stammt nicht von mir, sondern das war dem Konzessionsgesuch der Unique zu entnehmen. Das Umfeld hat sich nun geändert. Das heisst, diese Voraussetzung wird heute definitiv nicht mehr erfüllt und die Zukunft ist ebenfalls sehr ungewiss. Die Chancen im Markt sind für die neue, immer noch völlig überdimensionierte Airline sehr schlecht. Der Hub-Traum muss endlich einer Realität mit Bescheidenheit weichen und dafür sollte sich der Kanton, als Hauptaktionär der Flughafen AG, nun endlich einsetzen.

Die Flughafen AG hat überhaupt nichts gelernt, wenn sie heute die Parallelpiste ins Spiel bringt und dazu noch die Frechheit besitzt, die-

se als lärmgünstige Betriebsvariante zu bezeichnen. Sie verkennt dabei, wie viele zusätzliche Bewegungen mit dem Bau einer solchen Piste bewältigt werden könnten. Auch finanzpolitisch ist nur schon die Idee einer Parallelpiste im heutigen Zeitpunkt völlig verfehlt. Nach dem Swissair-Debakel wäre die Flughafen AG zuerst die Antwort schuldig, wie die fünfte Bauetappe refinanziert werden sollte. Denn die Refinanzierung dieses Milliardenprojektes scheint zur Zeit nicht mehr gesichert. Das hat übrigens auch die Rekurskommission des UVEK erkannt und hat im Zusammenhang mit der Betriebskonzessionserteilung den Businessplan der Unique verlangt. Vor allem auch aus ökologischen Überlegungen kann das Wachstum nicht grenzenlos weiter gehen, denn die Belastungen für Menschen und Umwelt sind heute schon viel zu hoch. Dies zeigt der breite Widerstand der Bevölkerung. Zum grössten Teil bürgerliche Politiker aus dem ganzen Kanton verlangen am runden Tisch unter anderem eine Plafonierung der Flugbewegungen. Wir Grünen fordern schon lange, dass das Wachstum auf ein mensch-, umwelt- und volkswirtschaftlich verträgliches Mass reduziert werden muss.

Das wichtigste Gut für die Bevölkerung ist die Nachtruhe. Einen ersten Schritt in diese Richtung machte der Regierungsrat in seinen Grundsätzen zur Flughafenpolitik mit der versprochenen siebenstündigen Nachtruhe. Der Antwort des Regierungsrates zum Postulat Thomas Hardegger kann entnommen werden, acht Stunden Nachtruhe hätten zur Folge, dass der Flughafen Zürich seine Funktion als Hub inskünftig nicht mehr wahrnehmen könnte. Da der Hub-Traum einer Realität der Bescheidenheit weichen muss, wäre die Zeit langsam reif dafür, dass sich auch der Regierungsrat für mindestens acht Stunden Nachtruhe für die Schweizer Bevölkerung einsetzen würde, wie sie den Deutschen Anwohnerinnen und Anwohnern zugestanden wurden. Die Grünen werden das Postulat Thomas Hardegger unterstützen.

Die Verlängerung der Nachtflugsperrre auf sieben Stunden für die Schweizer Bevölkerung wurde mit dem provisorischen Betriebsreglement durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) nicht genehmigt und kann somit nicht eingeführt werden. Es ist völlig unverständlich, dass das BAZL nur die für die Einhaltung des Staatsvertrages unbedingt nötigen Änderungen genehmigt hatte. Nachdem der Flughafenkanton, die Flughafen AG und die Bevölkerung sich für die Sieben-Stunden-Nachtruhe ausgesprochen haben, werde ich den Verdacht nicht los, dass die Swissair-Lobby kurz vor deren Crash die

Ausdehnung der Nachtflugsperrre verhindern wollte und noch einmal im BAZL zugeschlagen hat, denn der Filz in diesem Bundesamt scheint ziemlich dick zu sein.

Es braucht nicht nur eine verbesserte Kommunikation zwischen den Flughafenpartnern, wie es einer Antwort des Regierungsrates entnommen werden kann, sondern es ist nötig, dass der Regierungsrat sich wirklich für die Interessen der Bevölkerung einsetzt. Die Beschwerde des Regierungsrates gegen die unverständlichen BAZL-Entscheide ist ein erster Schritt – und auch nur dann, wenn der Regierungsrat sich in seiner Beschwerde nur für die sieben Stunden Nachtruhe einsetzt und nicht auch noch verschiedene Pistenöffnungen in den Nacht-/Randstunden wieder in die Diskussion einbringt. Denn gekoppelt mit der Pistenöffnung wäre diese Beschwerde eine Mogelpackung. Die Pistenöffnungen ermöglichen mehr Flugbewegungen in den Abend- und Morgenstunden, die nach eigenen Berechnungen der Unique zur Umsetzung der siebenstündigen Nachtruhe gar nicht notwendig wären. Im Übrigen wurde der Antrag für die Pistenöffnungen durch die Unique selber zurückgezogen.

Ich bitte den Volkswirtschaftsdirektor Ruedi Jeker kurz zu erläutern, was nun Gegenstand der Beschwerde des Kantons ist.

Abschliessend möchte ich noch festhalten: Solange am Hub festgehalten wird, werden Menschen rund um den Flughafen und die Umwelt geopfert. Der Flughafen kann aber nicht gegen die Bevölkerung betrieben werden. Es gibt nur einen Ausweg – das Wachstum des Flughafens auf ein mensch-, umwelt- und volkswirtschaftlich verträgliches Mass zu begrenzen. Dazu bitte ich Sie, unser Postulat zu unterstützen.

*Thomas Hardegger (SP, Rümlang):* Vorweg möchte ich einfach erwähnen, dass die Sozialdemokratische Partei und die Gewerkschaften zum Flughafen Zürich stehen und die wirtschaftliche Bedeutung für den Grossraum Zürich anerkennen. Das haben wir ja mit unserem Einstehen für die Kreditvorlage zur neuen nationalen Airline bewiesen. Die SP übernimmt auch Verantwortung für den Flughafen – für den Wirtschaftsraum mit dem Kredit, für den Lebensraum mit unseren unnachgiebigen Forderungen zur Emissionsreduktion und jetzt aktuell auch mit der Initiative, die der Politik wieder das Diktat bei der Flughafenentwicklung zurückgeben will.

Nun zum Luftverkehrsabkommen mit Deutschland. Die Eckwerte des Abkommens mit Deutschland sind bekannt und wir sollten nun erkennen, welche Chancen sich damit für Wirtschaft und Lebensraum eröffnen. Gerade jetzt, in der Zeit des enormen Strukturwandels steht es besser da denn je, viel besser jedenfalls, als viele von Ihnen wahrhaben wollen. Die gegenwärtig laufenden Strukturbereinigungen, so schmerzhaft sie für die Betroffenen sind, zwingen uns jetzt, die Grundlagen dafür zu schaffen, dass Zürich den Flughafen erhält, den es nötig hat und den es auch erträgt.

Das Abkommen enthält drei grundsätzliche Eingeständnisse, die für die Weiterentwicklung des Luftverkehrs und des Flughafens von Bedeutung sind.

Erstens: Ab einer gewissen Anzahl, sprich 100'000 Überflügen ist die Lärm- und Schadstoffbelastung für die Anwohnerinnen und Anwohner jeder Region nicht mehr zumutbar.

Zweitens: Es wird anerkannt, dass das Erholungsbedürfnis an Wochenenden und in den Nachtstunden höher und berechtigt ist.

Drittens: Es gibt keinen Grund, dass nur eine Region – gleich welche – die Hauptlast der Emissionen tragen soll.

Zum Ersten kann gesagt werden, dass auf Grund der momentanen Anzahl von Flugbewegungen keine wesentlichen Einschränkungen für den Flughafenbetrieb bestehen, wenn Regierung und Flughafen nur gewillt sind, sich darauf einzustellen. Die erlaubte Anzahl von Anflügen von Deutschland her ergibt aktuell bei Berücksichtigung der wechselnden Wetterbedingungen keinerlei Einschränkung oder Schikanen für den Flugbetrieb. Momentan belaufen sich die Flugbewegungen hoch gerechnet bei etwa 244'000 Bewegungen. Das ist der Stand 6. Dezember 2001 – notabene, ohne dass die Strukturbereinigung des Luftverkehrs von und nach Zürich überhaupt abgeschlossen wäre. Wenn die Luftverkehrslobby vom Komitee «Weltoffenes Zürich» die Zahl von 250'000 nötigen Flugbewegungen nicht als falsch betrachtet, zeigt das nur die realistische maximale Grösse eines zukünftigen Flughafens auf.

Zum Zweiten erhalten mit diesem Abkommen die Nacht- und Wochenendflüge einen neuen Stellenwert. Die Bedeutung des Flughafens für den Wirtschaftsraum Zürich ist bei Samstags- und Sonntagsflügen nur bedingt wichtig. Für Geschäftsflüge ist der Bedarf geringer und

die Touristen richten sich nach dem Angebot, das halt unter der Woche grösser sein wird.

Betrachten wir nun das Ganze aus der Sicht der Anwohnerinnen und Anwohner! Die subjektive Belastung durch einen Überflug am Sonntagmorgen um 7 Uhr ist nicht gleich wie bei einem Überflug am Montagmorgen um 11 Uhr. Nur die Preise sind gleich tief. Durch eine Einschränkung der Bewegungen in sensiblen Zeiten würden aber Sonntagsflüge wertvoller und damit teurer. Die Flughafendirektion spricht gerne von Fluglärm-Management. Sollte sie das ernst nehmen, würden eben nicht nur die «belärmte» Zeit, sondern auch die lärmfreie Zeit gemanagt. Durch sinnvolle Beschränkung und gerechte Verteilung der Ruhezeiten wären nicht nur regelmässige Lärmfenster, sondern sogar fluglärmfreie Wochenenden abwechslungsweise für alle Regionen möglich. Ein Wochenende ohne Ferienflieger könnte dann etwas Ferienstimmung in die Dörfer bringen.

Wir hören auch immer, der Markt werde das schon regeln. Der Markt spielt aber gerade im Luftverkehr nicht, das wird uns jetzt wiederholt bewiesen. Die Fluggesellschaften sind nicht unwesentlich auch deshalb ins Trudeln geraten, weil sie zu billig geflogen sind. Mit jedem zusätzlichen Flug haben sie noch mehr Verluste eingeflogen; so billig, dass auch Flughafengebühren und Lärmabgaben keine Rolle mehr gespielt haben. 80 Prozent der Flugzeuge sind von einem Lärmzuschlag befreit und etwa 10 Prozent werden höchstens mit lächerlichen 600 Franken belastet. Das hat doch keine Lenkungswirkung, zwei bis drei Franken pro Ticket! Wenn die Anzahl Flugbewegungen durch die Ausweitung der Nachtsperreordnung an Wochenenden gesenkt wird, erhalten die verbleibenden Flüge einen besonderen Wert. Und wenn Sie Angebot und Nachfrage spielen lassen, werden der Preis und die technischen Anforderungen an die Flugzeuge entsprechende Ausprägung finden. Wenn wir fordern, dass wir nicht benachteiligt werden wollen, heisst das, dass unsere Gesundheit ebenso ernst genommen werden muss. Dann heisst es, dass unserem Erholungsbedürfnis ebenso Rechnung getragen wird. Ob das durch das blosses Übernehmen der Eckwerte geschieht oder vielleicht durch etwas phantasievollere Massnahmen, ist uns egal. Aber Ruedi Jeker, im neuen Betriebsreglement müssen diese Nacht- und Wochenendruhezeiten, die Plafonierung der Bewegungen und die Verteilung auf die verschiedenen Regionen berücksichtigt werden.



Die Stellungnahme der Regierung auf das Postulat ist enttäuschend und absolut unbefriedigend. Mit keinem Wort wird darauf eingegangen, dass die ausgehandelten Eckwerte auch einem Bedürfnis der Bevölkerung in der Flughafenregion entsprechen könnten. Dass vieles schon veraltet ist, mag man dem Regierungsrat nachsehen, wenn er jetzt aber die neuen Realitäten erkennt und danach handelt.

Einmal mehr wird darin von einem Mega-Hub, der gefährdet sein könnte, geschrieben. Mit den Ereignissen rund um den Luftverkehr in diesem Herbst ist diese Idee vom Tisch und der Regierungsrat kann, wenn Sie dieses Postulat überweisen, eine gescheitere Antwort auf die Forderung nach längeren Nachtruhezeiten an Wochenenden finden. Lassen Sie die Regierung für die Qualität des zukünftigen Flughafens arbeiten und überweisen Sie bitte das Postulat ebenso wie das Postulat 126/2001!

*Ruedi Hatt (FDP, Richterswil):* Ich spreche vor allem zum Postulat Thomas Hardegger, und zwar geht es da um die Benachteiligung der Schweizer Gemeinden gegenüber den süddeutschen Gemeinden.

Thomas Hardegger verlangt eigentlich, wie er vorhin ausgeführt hat, dass man die im Staatsvertrag mit Deutschland ausgehandelten Bedingungen auch in der Schweiz einführen soll. Gerade das ist ja das Problem, dass der Bund hinget und mit den Nachbarn Bedingungen aushandelt, die den eigenen Flughafen in der ganzen Substanz treffen. Man kann keinen Flughafen betreiben mit interkontinentalen Verbindungen, der dann über das Wochenende nur etwa elf Stunden geöffnet sein soll. Dass die interkontinentalen Verbindungen für unser Land die wichtigsten sind – und nicht die kontinentalen – das habe ich sogar von Grüner Seite gehört und das hat mich eigentlich gefreut. Wir in der Schweiz, als Binnenland, brauchen diese Verbindungen und nicht unbedingt diejenigen nach München, Frankfurt, London und Amsterdam.

Jetzt wollen Sie Bedingungen für den Flughafen in Kloten, die dann genau diese interkontinentalen Verbindungen gefährden. Das scheint mir widersinnig, vor allem dann – und da würde mich dann noch die Meinung von Daniel Vischer interessieren – wenn man sich, wie ich höre, vor allem für die Arbeitsplätze einsetzt. Das können Sie mir glauben, Sie können keinen Flughafen betreiben, der gleich gross ist wie der heutige, mit gleich vielen Arbeitsplätzen, aber gleichzeitig die

Bedingungen um den Flughafen so gestalten, dass es den Betrieb immer mehr erschwert oder schlussendlich verunmöglicht.

Ich bin mit Ihnen einverstanden, eigentlich brauchten wir ja keinen Flughafen so, wie wir ihn heute betreiben. Sie können ohne Problem mit dem Intercity-Zug nach München oder nach Frankfurt fahren. Genau dies wollen ja unsere Nachbarn. Sie möchten ihre Infrastruktur auslasten und nicht die des Schweizer Nachbarn. Deshalb verstehe ich Ihre Interventionen nicht. Ich bin der Meinung, dass man mit immer engeren Bedingungen genau das gefährdet, worauf wir angewiesen sind. Ich denke auch, dass dieser Flughafen nicht nur der ganzen Schweiz dient, sondern vor allem der Region, der Region um diesen Flughafen. Dort werden diese Arbeitsplätze geschaffen. Diese Region profitiert ja vom Flughafen, denn ich wüsste nicht, warum diese Region denn sonst in ihrer Bevölkerung derart zugenommen hat und warum man überhaupt dorthin zügelt, wenn nicht eine sehr gute Infrastruktur vorhanden wäre.

Ich muss Sie daher bitten, seien Sie ehrlich! Wollen Sie einen Bahnhof oder wollen Sie einen Flughafen? Es ist klar, die Crossair könnte Sie später auch nach Amsterdam oder nach London bringen, wenn Sie allenfalls mit dem Intercity in München nicht die geeignete Verbindung haben. Aber das wäre schlussendlich die Konsequenz. Und ich höre auch «die Hub-Strategie, die Hub-Strategie!» Es geht ja nicht um die Hubstrategie, sondern es geht um unsere Verbindungen, die wir brauchen. Da kommen immer die gleichen Formulierungen – so auch von Ihnen, Thomas Hardegger. «Wir brauchen den Flughafen, den Zürich wirtschaftlich nötig hat, den wir aber auch ertragen.» Die Grünen haben ähnliche Formulierungen: «Wir brauchen einen Flughafen, welcher der Wirtschaft und der Umwelt dient.» Sie können eben nicht beides.

Sie müssen ehrlich sein, Sie wollen eigentlich keinen interkontinentalen Flughafen. Ihnen sind die Arbeitsplätze mehr oder weniger gleichgültig. Sie wohnen in dieser Gegend und Sie möchten mehr Ruhe und wären eigentlich zufrieden, wenn Sie mit dem Zug nach München fahren und mit der Crossair nach Amsterdam oder London fliegen könnten. Wenn dies die Konsequenz ist, dann muss ich Ihnen sagen: Wenn Sie diese Bedingungen hier immer wieder postulieren, wird es unter Umständen früher oder später der Fall sein. Und dann werden wir wieder das Gejammer hören, dass wir jetzt etwas tun müssen, damit nicht noch mehr Arbeitsplätze verloren gehen.

Das können Sie nicht immer weiter treiben, diese Verschärfung der Bedingungen. Sie müssen irgendwann einsehen, dass ein Flughafen zumindest heute noch Lärm erzeugt, und dass ein Flughafen auch Arbeitsplätze schafft. Und Sie müssten irgendwann einmal diese Konsequenzen anerkennen.

Deshalb bitte ich Sie, dieses Postulat abzulehnen, denn es ist absolut widersinnig, wenn wir hier in der Schweiz die gleichen Bedingungen errichten, wie es in diesen Staatsvertrag geschehen ist. Denn dieser Staatsvertrag dient vor allem den deutschen Flughäfen München und Frankfurt und erst in zweiter Linie der Bevölkerung. Daher müssen wir hier dagegen sein, denn sonst sind die interkontinentalen Verbindungen tatsächlich gefährdet. *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

*Richard Hirt (CVP, Fällanden):* Es stört mich, wenn Ruedi Hatt seine Interessenbindung nie bekannt gibt. Ich gehöre dem gleichen Verein an, aber Sie müssten gemäss Reglement einmal Ihre Interessenbindung bekanntgeben. Das nur als Vorbemerkung.

Dann habe ich eine zweite Vorbemerkung. Die CVP-Fraktion hat sich immer für die Verselbstständigung des Flughafens eingesetzt. Sie unterstützt auch die vorübergehende Beteiligung des Flughafens beim Aufbau einer neuen Fluggesellschaft. Sie hat aber in Vorstössen und Fraktionserklärungen immer darauf hingewiesen, dass sie nicht ein grenzenloses Wachstum hinnehmen will, – ein Wachstum, das auf Kosten der Bevölkerung stattfindet. Sie fühlt sich aber oft, zusammen mit grossen Teilen der Bevölkerung, durch Äusserungen und Aktivitäten, insbesondere der Unique, deren Verwaltungsrat auch die Regierung angehört, in den Zustand oder die Nähe dessen versetzt, was man gemeinhin als «über den Tisch gezogen» hinstellt. Ich erinnere dabei an das Unwort der «Demokratisierung des Fluglärms», das dann nachher durch den nobleren Ausdruck des «Fluglärmmanagement» ersetzt wurde.

Die heutigen Vorstösse, die zur Diskussion stehen, sind zum Teil durch die Zeit und die aktuellen Ereignisse überholt. Allen liegt aber das gleiche Anliegen zu Grunde, dass der Mensch im Zentrum der Flughafenpolitik stehen solle und dass der Schutz der Bevölkerung vor übermässigem Fluglärm ein wesentliches Element der Lebensqualität ist. Dies hat auch der Regierungsrat in seinen Grundsätzen postuliert und ist auch im Flughafengesetz verankert. Oft hat man aber den

Eindruck, dass diese Aussagen eher Lippenbekenntnisse darstellen, um das greinende Volk zu beruhigen – Stichwort Lärmgrenzwerte, Ergebnisse des runden Tisches.

Die Geschichte der Unique ist, wie die der Swissair, weiss Gott keine Erfolgsstory. Sie hat nach ihrem Start einen massiven Börsenflop gelandet, vor dem wir rechtzeitig gewarnt hatten. Der Kurs der Aktie liegt heute unter 100 Franken. Die Unique hat aber auch ihren Konzessionsauftrag, den Flughafen zu betreiben und für die notwendige Infrastruktur zu sorgen, nicht oder nur ungenügend erfüllt. Sie betreibt Pisten, die den heutigen Anforderungen nicht genügen und sie kann den Flugbetrieb ohne die notwendigen flughafenbetriebe nicht sicherstellen, sonst müsste nicht schon bei der ersten Sturmböe der Staat mit Eventualverpflichtungen den Flughafenbetrieb garantieren. Da beeindrucken eigentlich Erfolg versprechende Dienstleistungen in Südafrika oder der Traum von grossen Vergnügungs- und Einkaufszentren rund um den Flughafen wenig.

Die Zahlen 2400 Tonnen NO<sub>x</sub> und 420'000 Flugbewegungen sind die einzigen Zahlen, welche die Unique und der Regierungsrat zu akzeptieren bereit sind. Der runde Tisch, an dem vor allem bürgerliche Politiker sitzen und keine grünen «Graswurzelaktivisten», wird mit seiner fast einstimmigen Meinung von einer Obergrenze von 320'000 Flugbewegungen kaum beachtet und zum Teil zur Marionette degradiert.

Der Regierungsrat und die Unique werden etwas unredliche Hütchenspieler, welche die Bevölkerung durch Schönreden zu täuschen versuchen. Das Vertrauen in den Regierungsrat und die Unique ist neu mit den ewig gleich bleibenden Forderungen nach 420'000 Flugbewegungen, die natürlich immer als Planungswerte bezeichnet sind – wie es auch wieder in der Annahme zum neuen Betriebsreglement zum Ausdruck kommt – gestört. Dies führt nicht zu einer Hochstimung für die kommende Abstimmung betreffend Beteiligung an der neuen Fluglinie und Verpflichtungskredit. Letztlich könnte die Geschichte auch wieder in einer «Re-Verstaatlichung» des Flughafens enden. Der Flughafen Zürich kann nicht gegen die Bevölkerung, sondern nur mit ihr betrieben werden.

*Peter Reinhard (EVP, Kloten):* Es ist ein Sammelsurium von Vorstössen und Themenbereichen, die wir jetzt zu behandeln haben. Darum vielleicht grundsätzlich zuerst: Die EVP-Fraktion sagt nach wie vor

Ja zur neuen Airline und sie sagt Ja zur Unique Zurich Airport. Wir haben dies ja bereits in der letzten Debatte zum Ausdruck gebracht. An diesem Standpunkt hat sich nichts geändert.

Wir gehen auch davon aus, dass die Betriebskonzession, die nun erteilt wird, grundsätzlich an die Unique gewisse Ansprüche stellt. Diese Ansprüche wollen wir offen dargelegt haben. Wir wollen wissen, ob der Businessplan der Unique mittelfristig tatsächlich den Gepflogenheiten oder den Notwendigkeiten entspricht oder nicht. Wir haben ein bisschen Mühe mit der Informationspolitik der Unique, die sich hier doch sehr bedeckt gibt. Wer sich bedeckt gibt, möchte eigentlich nicht gerne immer alles offenlegen. Das ist für uns zumindest nicht die Art von Information, die wir gerne hören würden.

Die Grundanliegen des Nachtflugverbotes, wie sie auch von der Regierung vertreten werden, unterstützen wir nach wie vor und ebenso die Grenzen der Schadstoffbelastungen und damit auch die Anzahl der Flugbewegungen, wenn sie denn tatsächlich Emissionen akquirieren. Wir gehen davon aus, dass die gesetzlichen Gegebenheiten dafür grundsätzlich vorgegeben sind. Wir können uns die Unterstützung dieser beiden Postulate aus dieser Überlegung heraus problemlos vorstellen und werden sie auch unterstützen. Wir gehen davon aus, dass sie wiederum einen Bericht generieren, einen Bericht, der letztlich eben auch der Bevölkerung aufzeigt, wo wir in diesen Angelegenheiten stehen. Wir sind auch der Meinung, dass eine Regelung, welche die Schweizer Bevölkerung gegenüber den Deutschen benachteiligt, auf die Länge nicht akzeptieren können, sondern dass hier Wege gefunden werden müssen, um eine Gleichbehandlung durchzusetzen. Dass dies auch zu einer Umverlagerung und Umverteilung des Fluglärms führt und nicht zu einer Konzentration, ist etwas, das ich schon in der letzten Debatte über den Flughafen gesagt habe. Als Anwohner sind wir nicht mehr bereit, nun einfach zu schlucken, sondern wir sind der Meinung, dass auch andere mitpartizipieren müssen.

Wir glauben an den Businessplan der neuen Airline – das habe ich bereits gesagt – und möchte daher Ruedi Hatt noch sagen: Was Sie hier vertreten, ist natürlich nicht die These, dass wir eine Redimensionierung vornehmen und hier einen Neuaufbau machen. Sie vertreten ein bisschen die These, es gehe uneingeschränkt weiter wie es bisher gegangen ist und diese These können wir nicht unterstützen. Mit der neuen Airline haben wir eine Reduktion. Wir sind der Meinung, dass auch Anwohner ein Recht haben. Und nur weil man auch profitiert,

heisst das nicht, dass man keine Rücksicht nehmen muss. Sie können bei Ihnen draussen schon so reden, aber wenn Sie betroffen sind, wenn zum Beispiel eine Nachbargemeinde steuergünstiger ist als Ihre, dann rufen Sie auch aus und sagen «meine Interessen müssen stärker gewichtet werden», und so ist das eben auch in der Flughafenregion. Wir sind auch der Meinung, dass wir Menschen sind und einen Anspruch darauf haben, dass man auf uns Rücksicht nimmt. Also ich bitte Sie, Ruedi Hatt, hier ein bisschen Querdenker zu sein, und nicht einfach einseitig die Wirtschaftsinteressen zu vertreten. Es gehört ein ganzheitliches Denken zum Flughafen, zur neuen Airline. Dieses vertreten wir, indem wir beide Postulate unterstützen, ebenso wie wir ja auch Ja sagen zur neuen Airline und dem Beitrag an den Flughafen.

*Willy Germann (CVP, Winterthur):* Die Vorstösse, über die wir nun debattieren, sind zum grösseren Teil kalter Kaffee. Einer der Vorstösse, das Postulat Thomas Hardegger, ist unrealistisch und stützt indirekt einen schlechten Staatsvertrag. Aber die anderen Vorstösse bereiten gleichsam das Feld vor für die Diskussion über die Varianten des künftigen Betriebsreglementes und das wird heisse Diskussionen geben.

Diese Vorstösse ermöglichen ausserdem einen weiteren Einblick in eine desolate Luftverkehrspolitik, eine zusammenhang- und kopflose Politik nicht bloss des Swissair-Verwaltungsrates und des BAZL, sondern auch der kantonalen Behörden und des Kantonsrates; eine Politik, die man böse mit «Finger in die Luft – Kopf in den Sand» umschreiben könnte. Erlauben Sie mir, dies mit einigen Fakten zu verdeutlichen, mit dem Ziel, aus Fehlern zu lernen.

Seit Jahren weiss man, dass die Betriebskonzession Ende Mai 2001 ausläuft. Doch man wartete zu mit Vorarbeiten und drückte gleichzeitig eine unausgegrenzte Verselbstständigung des Flughafens durch. Dem alten Konzessionsnehmer, dem Kanton, überliess man die meisten Lasten. Gleichzeitig dazu wird die fünfte Ausbaustufe realisiert mit einer möglichen Kapazitätssteigerung, die jeden vernünftigen Grenzwert brechen würde; ein Grenzwert – und das ist skandalös – der erst nach der Verselbstständigung festgelegt wird und eine raumplanerische Lawine auf die Gemeinden und den Kanton auslöst. Mit dieser Lawine kämpfen die Gemeinden jetzt noch, auch noch in den nächsten Jahren.

Seit Jahren kennt man auch die Signale der Deutschen, das Luftverkehrsabkommen zu kündigen. Auch diesbezüglich steckte das Departement von Moritz Leuenberger lange den Kopf in den Sand; das gleiche Departement, das schliesslich eine Betriebskonzession erteilte, ohne auch die finanzielle Situation der nationalen Fluggesellschaft ernsthaft unter die Lupe zu nehmen. Eine Betriebskonzession an die Flughafen AG hing aber von einer wirtschaftlich gesunden Fluggesellschaft ab.

Gleichzeitig möchte der Kantonsrat reinen Tisch machen und verkauft die strategisch wichtigsten Grundstücke des Kantons zu einem Preis jenseits jeglichen Strategiewertes an die Unique. Und warum macht er das? Er glaubt den Sirenentönen, die weismachen wollen, eine Parallelpiste sei schon längst aus jeglicher Planung geworfen worden. Zur gleichen Zeit aber arbeitet die Flughafen AG an fünf Varianten eines Betriebsreglementes. Und welche Variante resultiert als beste Variante? Natürlich die Variante Parallelpiste auf jenem Land, das der Kantonsrat kurz vorher in Billig-Jakob-Manier verkauft hat, eine Parallelpiste – ich zeige das Modell –, die eine deutliche Kapazitätssteigerung bescheren würde. Eine solche Politik, wo man in einer hoch komplexen Materie der Obrigkeit blindlings vertraut und grösstmögliche Rücksicht auf einen Filz nimmt, ist wohl einzigartig in der Politik des Kantons Zürich. Wahrscheinlich finden sich bald einmal ähnliche Beispiele in der Kulturpolitik, wo der Kanton an ungeniessbaren Gerichten der Stadt Zürich mitkochte. Ein Stichwort sei gegeben: Schauspielhaus – Schiffbauhalle.

Die CVP wird die Flughafenpolitik des Bundes und der Zürcher Regierung weiterhin mit gesundem Misstrauen verfolgen und an den folgenden sechs Forderungen festhalten.

Erstens: Die weitere Planung, insbesondere ein Betriebsreglement, hat sich auf nicht mehr als 320'000 Flugbewegungen auszurichten. Es darf kein heimlicher Wachstumszwang gelten, nur um der neuen Fluggesellschaft zum Erfolg zu verhelfen. Das Postulat 126/2001 kann also unterstützt werden.

Zweitens: Wenn die fünfte Ausbautappe aus erklärlichen Gründen nicht gestoppt werden kann, müssen möglichst bald Szenarien ausgearbeitet werden, welche Bauten und Anlagen für andere Zwecke als für den Flugbetrieb genutzt werden könnten.

Drittens: Die Nachtflugsperre des Regierungsrates muss möglichst bald eingeführt werden. Das UVEK muss über die Bücher.

Viertens: Die Sicherheit muss auf allen Pisten, insbesondere aber auf der Piste 28 optimiert werden, auch bevor ein definitives Betriebsreglement in Kraft ist. Die Ausrede mit den Durchstartmöglichkeiten darf nicht mehr auftauchen.

Fünftens: Die CVP erwartet von den drei Regierungsräten im Verwaltungsrat, dass sie die ökologischen, finanziellen und raumplanerischen Interessen des Kantons und der Bevölkerung voll wahrnehmen und gegenüber dem Kantonsrat Zielkonflikte – und die gibt es und wird es immer mehr geben – transparent machen.

Sechstens: Die CVP unterstützt die Mitsprache des Volkes bei neuen Pistensystemen. Damit habe ich bereits die Zustimmung zur Vorlage 3847 signalisiert.

*Hans Heinrich Rath (SVP, Pfäffikon):* Ich äussere mich zum Postulat 126/2001. Ich bitte die Regierung, dass sie sich bei der Flughafenpolitik an den Eckwerten des runden Tisches orientiert. Die Stichworte, wir haben es gehört, sind:

Die Plafonierung der Flugbewegungen auf dem Niveau von rund 320'000. Ich stelle fest, dass bei allen Planungen immer noch 420'000 Flugbewegungen zum Ziel genommen werden.

Die Nachtruhe von 22 Uhr bis 7 Uhr. Wir müssen uns an einem qualitativen Wachstum orientieren.

Welche Folgen eine Mengenausweitung hat, haben wir auf dramatische Art und Weise vor Augen geführt erhalten. Ich bitte die Regierung, dass sie in der Frage des Flughafens die Bevölkerung nicht nur ernst, sondern ernster nimmt.

Ich persönlich bin für Überweisung des Postulates 126/2001.

*Regula Mäder-Weikart (CVP, Opfikon):* Jetzt ist es der Zeitpunkt, um vernünftig zu werden. Die vielen Turbulenzen auf dem Sicherheitssektor wie auch in der Wirtschaft haben uns gezeigt, dass die Bäume nicht in den Himmel wachsen, wenn gewisse Kreise es auch gerne hätten. Wir Schweizer können uns bemühen wie wir wollen, wir bekommen nie einen direkten Anstoss ans Meer, höchstens ans Schwäbische.



Bleiben wir bei den Tatsachen! Verwirklichen wir einen Flugverkehr mit 320'000 Flugbewegungen! Bieten wir Pünktlichkeit und guten Service zu fairen Preisen! Die Regierung hat uns ab 23 Uhr eine Nachtruhe versprochen und setzt sich dafür ein. Gehen Sie bitte nochmals über die Bücher; besser wäre eine Nachtruhe ab 22 Uhr. Die Bevölkerung würde es Ihnen danken und sicher auch Ihr Amt für Raumplanung. Dies wäre ein grosser Schritt, um rote Köpfe allerorts zu vermeiden, sind doch im Winterfahrplan 2001/2002 lediglich drei Starts zwischen 22 Uhr und 23 Uhr geplant. Also ist dies durchaus vermeidbar. Die Öffnung des Flughafens bis 23 Uhr hat riesige, entscheidende raumplanerische Auswirkungen auf die Gemeinden.

Das neue Betriebsreglement darf und kann nicht wie die Konzession auf die nächsten fünfzig Jahre verbrieft werden. Wir Bewohner der stark betroffenen Gemeinden fordern ein immer wiederkehrendes Mitspracherecht bei neuen Flugrouten, bei höheren Bewegungszahlen und anderen wichtigen Details einen echten Dialog. Unsere Meinung muss ebenso in die Überlegungen des BAZL einfließen wie diejenige der Flughafen AG und der Regierung. Ich anerkenne, dass der Kantonsrat und der Regierungsrat eine gewählte Abordnung des Volkes sind, aber die wenigsten in diesem Saal sind echt Betroffene, Ruedi Hatt.

Nehmen wir unsere Aufgabe ernst und versuchen wir eine tragbare Lösung für die Umwelt und die Arbeitnehmer zu erarbeiten und geben wir uns die nötige Ruhe und Einsicht, damit wir nicht bald vor einem neuen Scherbenhaufen stehen!

*Ueli Annen (SP, Illnau-Effretikon):* Versetzen Sie sich wieder einmal in die Lage der Bewohner jener auch schon besungenen kleinen Insel, die regelmässig von Fährschiffen angepeilt wurde, mittels derer die Insulaner ihren regen Kontakt mit der Aussenwelt aufrechterhielten und mit lebensnotwendigen und weniger notwendigen Gütern versorgt wurden. Das inseleigene Fährschiff hatte zwar eben unter Zuhilfenahme aller Kräfte der Inselbewohner neu gebaut werden müssen, aber deswegen war man mit den Problemen noch nicht am Ende.

Die Insulaner waren im eigentlichen Sinne des Wortes sehr introvertiert, orientierten sich beinahe ausschliesslich nach innen, sodass sogar der Hafen der Insel sich nicht, wie man das erwarten würde, an der Küste befand, sondern im Zentrum der Insel zu liegen gekommen

war. Die Anfahrt zu diesem Hafen erfolgte über einen künstlichen Kanal, der vor langer Zeit gebaut worden war. Da sich die Leute, welche an diesem Kanal ihre Hütten gebaut hatten und übrigens überraschenderweise immer noch weiter bauten, über den zunehmenden Lärm des Schiffsverkehrs zu ärgern begannen, wurden die Schiffe angewiesen, zu Nachtzeiten noch eine naturnah erhaltene Wasserstrasse im Osten der Insel zu benützen, welche trotz einiger Fährnisse gut schiffbar war und in der Nähe des Hafens in den Kanal mündete. Für die Leute, welche ausgerechnet wegen der ruhigeren Lage die etwas unwirtlicheren Gebiete des Ostens besiedelt hatten, war das natürlich ein harter Schlag ins Gesicht, um so mehr, als sie nun ausgerechnet während der besonders heiklen Phasen der Einschlaf- und Aufwachzeit vom Schiffslärm geweckt wurden. Sie beriefen sich zudem auf das Wort der Inselregierung, welche ihnen einst versprochen hatte, diese Wasserstrasse nicht mit Fährverkehr zu beleben. Überdies machten die Ostinsulaner geltend, dass der Nord-Süd-Kanal ja auch flussaufwärts, das heisst von Süden her, befahren werden könnte und damit eine zwar unbefriedigende, aber doch ausgleichende Gerechtigkeit erzielt würde. Dies wiederum erboste die Südinsulaner, die ihre Hütten gerade wegen ihrer bevorzugten Lage weniger robust und ohne Dachklammern gebaut hatten und sich nun vor den Emissionen der Fährschiffe zu fürchten begannen.

Die Lage für den inneren Frieden der Insel schien hoffnungslos. Die einzige Lösung fanden sie darin, die Arbeitsplätze im Innern der Insel und überhaupt die Ausrichtung nach innen preiszugeben und den Fährhafen an die Küste zu verlegen. So weit so gut. Aber als sie ihr Land auf der Suche nach einem geeigneten Standort zu umwandern begannen, merkten sie, dass sie sich durch den von gewissen Volksgruppen gehätschelten Mythos hatten täuschen lassen. Es wurde allen klar, dass sie sich gar nicht auf einer Insel befanden, sondern praktisch nur von fruchtbarem und bewohnten Land umgeben waren. Und sie begannen sich nach vernünftigeren und weniger belastenden Transportmitteln umzusehen, welche ihnen den Verkehr mit der grossen weiten Welt ermöglichen würden.

Ich möchte Ihnen noch meine Interessenbindung bekannt geben. Ich bin Ostinsulaner und möchte mein Votum in diesem Sinne verstanden wissen.

*Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden):* Seit der Einreichung der bereits veralteten Flughafenvorstösse ist viel passiert auf dem Flughafen, zum Teil sehr Tragisches. Und es mag vielleicht zynisch oder geschmacklos anmuten, wenn wir jetzt über Fluglärm sprechen. Aber ich bin überzeugt, dass wir das tun müssen, dass es notwendig ist. Der Flughafen Kloten soll ja weiter existieren und es ist daher wichtig, dass wir auch diskutieren, wie es weitergehen soll.

Beim Durchlesen der Vorstösse ist mir wieder einmal bewusst geworden, wie schnell sich Situationen auf dem Flughafen verändern können, wie schnell sich Wichtiges zu Unwichtigem verändert und wie schnell Wirtschaftsvertreter ratlos dastehen, wenn ihre Geschäfte nicht mehr so laufen wie sie laufen sollten und dann plötzlich auf den Staat angewiesen sind.

Es ist mir auch bewusst geworden, wie oft und wie unermüdlich Leute wie zum Beispiel die Grünen, wie zum Beispiel Barbara Hunziker, immer wieder auf die Gefahren eines unvernünftigen Wachstums auf dem Flughafen aufmerksam gemacht haben; wie oft sie nicht nur auf den ökologischen Unsinn, sondern auch auf die sich schon sehr früh abzeichnenden finanziellen Schwierigkeiten der SAirGroup hingewiesen haben.

Man wollte all diese skeptischen Äusserungen nicht hören. Der Regierungsrat hat darauf immer gleich reagiert. Er hat das Hohelied des interkontinentalen Flughafens gesungen. Er hat die Wichtigkeit des Wirtschaftsstandortes Zürich – ich mag dieses Wort fast nicht mehr hören – heraufbeschworen. Er hat die Leute rund um den Flughafen mit Arbeitsplätzen, mit der zukünftigen gerechten Verteilung von Fluglärm und mit Schallschutzfenstern getröstet. Er hat sich nie richtig vor die lärm- und emissionsgeplagte Bevölkerung gestellt, wie dies zum Beispiel in Deutschland geschehen ist. Und er hat nie die einseitig auf Wachstum aufgebaute Strategie auf dem Flughafen und bei der Swissair in Frage gestellt; auch dann nicht, als der Staatsvertrag mit Deutschland unterschrieben wurde und sich herausstellte, dass die Schweizer Gemeinden beim Schutz vor übermässigem Fluglärm benachteiligt wurden; auch dann nicht, als sich an der Pressekonferenz vom 27. März 2001 herausstellte, dass die Flughafen AG an der Wachstumsstrategie festhalten will, obwohl sich bereits damals gravierende Managementfehler bei der Swissair bemerkbar machten; und nicht einmal jetzt – und das kann ich absolut nicht verstehen – jetzt, wo die Swissair am Boden liegt und die Nachfrage nach noch

mehr Fluglinien nicht mehr da ist. Also jetzt würde ich erwarten, dass der Regierungsrat eine Plafonierung der Flugbewegungen und einen Stopp der vielen Bautätigkeiten in Erwägung zieht.

Gestern begleitete ich meinen Sohn auf den Flughafen. Ich habe festgestellt, es wird gebaut und gebaut, als hätte es nie ein Swissair-Debakel gegeben, als sei das Fluggeschäft die aufstrebende Branche. Man versteht die Welt nicht mehr. Ich habe grosse Bedenken, dass wir aus dem Swissair-Debakel gar nichts gelernt haben und dass wir auf ein zweites Debakel hinsteuern, nämlich ein Debakel auf dem Flughafen, das dann die Unique und vor allem unseren Kanton angeht.

Ich hoffe, dass der Regierungsrat zur Bescheidenheit zurückkehrt, dass er hinter die Bücher geht und sich endlich für eine Fluggesellschaft und einen Flughafen Kloten einsetzt, der eben zu unserem kleinen Land passt.

Noch eine Bemerkung zu Ruedi Hatt. Er hat die Wirtschaft gegen die Umwelt ausgespielt. Wenn ich wählen müsste, was ich lieber hätte, die Wirtschaft, einen gut gehenden Flughafen oder die Umwelt, dann würde ich mich klar für die Umwelt entscheiden.

*Ursula Moor-Schwarz (SVP, Höri):* Ich rede zum Postulat 189/2001, Benachteiligung der Schweizer Gemeinden gegenüber den süddeutschen Gemeinden bei der Lärm- und Luftbelastung durch den Flughafen Zürich.

Mit der Unterzeichnung des Luftverkehrsabkommens zwischen Deutschland und der Schweiz werden den süddeutschen Gemeinden grosszügige Zugeständnisse für eine Nachtflugsperre von 22 Uhr bis 6 Uhr und ab Herbst 2002 an Wochenenden sogar von 20 Uhr bis 9 Uhr morgens gemacht. Mit dem Postulat 189/2001 fordern nun Thomas Hardegger und Ruedi Lais, dass die Schweizer Bevölkerung den selben Schutz vor Lärm und Luftbelastung erhalten soll.

Lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach, wurde ich einmal gelehrt. Also halte ich mich lieber an die Grundsätze des Regierungsrates zur Flughafenpolitik vom 23. August 2000. Darin hat sich die Regierung für sieben Stunden Nachtruhe, das heisst für eine Nachtflugsperre von 23 Uhr bis 6 Uhr stark gemacht, ganz nach dem Motto «am Tag schaffe, i dä Nacht schlafe».

Als zweites Ziel hat sie sich mittels Lärmmanagement eine ausgewogenere Verteilung des Lärms, sprich Solidarität statt Sankt Florian, gesteckt. Sie hat sich für einen intakten Lebensraum, für Sicherheit und Wohlstand stark gemacht.

Wenn es nach dem Willen der Regierung gegangen wäre, hätte diese neue Nachtsperreordnung gleichzeitig mit der für Deutschland ab 1. September 2001 geltenden Regelung eingeführt werden sollen. Hätte!, wenn eben nicht das Bundesamt für Zivilluftfahrt wieder einmal einen dicken Strich durch die Rechnung gemacht hätte. Und so bleibt die Bevölkerung des näheren und weiteren Umfelds Zürich Leidtragende des unbefriedigenden Staatsvertrages und des abgeschobenen Lärms. Die Eckwerte des Vertrages sind inakzeptabel und abzulehnen, weil mit dieser unnachgiebigen Haltung vorgezogene Teillösungen erzwungen werden, bevor das neue Betriebsreglement vorliegt.

Die SVP-Fraktion lehnt das Postulat 189/2001 ab, weil es überrissene Forderungen stellt. Ebenso lehnen wir das Postulat 126/2001 ab.

*Lukas Briner (FDP, Uster):* Jedes Mal, wenn irgend etwas zum Thema Flughafen traktandiert ist, entsteht hier eine Rundumdiskussion über alles und jedes, was diesen Flughafen betrifft. Das kann ich nicht verhindern, aber es zwingt mich dazu, das eine oder andere in einem etwas anderen Licht erscheinen zu lassen.

Wenn ich seinerzeit mit meinem Bild Ueli Annen zur Fortsetzung der Poesie veranlasst habe, freut mich das, aber sonst habe ich eigentlich den Votantinnen und Votanten, die sich jetzt geäußert haben, wenig zu danken. Vor allem – das wird Sie nicht wundern – kann ich dem nicht zustimmen, dass wiederholt gesagt wurde, es hätte sich jetzt gezeigt, dass das neue Flughafengesetz und die Neuorganisation des Flughafens ein Fehler gewesen sei. Das Gegenteil ist der Fall! Es ging ja seinerzeit darum – das wurde damals zwar gesagt, ist aber offenbar schon wieder vergessen –, zwei Unternehmungen in eine zu vereinen, nicht den Flughafen zu privatisieren. Das war er nämlich teilweise schon vorher und ist es auch heute nur teilweise. Es ging darum, Flughafenimmobiliengesellschaft und Flughafendirektion zu einer einzigen Unternehmung zu machen.

All diese Krisenfälle, die wir jetzt erlebt haben mit dem Swissair-Grounding und so weiter, haben gezeigt, wie gut das Management dieser Flughafengesellschaft gewirkt hat, wie schnell die Entscheide

getroffen werden konnten. Genau daran hat es früher gefehlt. Wir können alle froh sein, dass nicht mehr zwei verschiedene Geschäftsleitungen jedes Mal tagelange Konferenzen abhalten müssen, bevor ein Entscheid gefällt werden kann. Deshalb hat man den Flughafen teilprivatisiert, unter anderem auch um Krisen besser bewältigen zu können.

Dann bringt der jetzige Einbruch im internationalen Luftverkehr eine gewisse Entlastung für die Bevölkerung, das gönne ich der Bevölkerung um so mehr, als meine Wohngegend im Zuge neuer An- und Abflugverfahren mit hoher Wahrscheinlichkeit auch demnächst betroffen sein wird. Aber welche Entwicklung die Luftfahrt in Zukunft nehmen wird, ist durchaus ungewiss. Es gibt neben solchen, die sagen, die Nachfrage werde bald wieder ansteigen, auch namhafte Experten, welche darauf verweisen, dass der internationale Luftverkehr in seiner jetzigen Konkurrenzsituation demnächst eine Angebotsminderung erfahren wird, weil verschiedene Fluggesellschaften Konkurs machen oder sonst verschwinden werden. Dann werden wieder höhere Preise verlangt werden können auf diesem Markt, denn im Moment verdient niemand Geld damit. Die Nachfrage nach Lufttransportleistungen ist sehr variabel, sehr elastisch, wie die Ökonomen dem sagen. Das heisst, sie wird möglicherweise nicht mehr so stark zunehmen. Wir werden das sehen. Aber eine Plafonierung der Bewegungen, das haben wir von der FDP immer gesagt und wir bleiben dabei, eine Plafonierung ist der falsche Weg. Man kann Emissionen, Lärm und Schadstoffe begrenzen, aber nicht die Zahl der Bewegungen. Wenn die Nachfrage den Plafond übersteigt, dann haben wir ein Verteilungsproblem und es gibt niemanden, der dann eine a) gerechte und b) ökonomisch sinnvolle und c) mit internationalen Abkommen vereinbare Auswahl der zulässigen Bewegungen treffen könnte. Wie stark die Wirtschaft aber von diesem Flughafen abhängig ist – man mag das bedauern, Susanne Rihs, aber der Wirtschaftsstandort, das sind wir alle, das sind unsere Arbeitsplätze. Das weiss man, wenn man wie ich seit zwanzig Jahren bei der Zürcher Handelskammer arbeitet und diese ebenso lange in der Schweizer Flugplankonferenz vertreten hat. Ich kenne die Sorgen der Unternehmungen, die auf interkontinentale Verbindungen angewiesen sind.

Wenn Susanne Rihs von der lärmgeplagten Bevölkerung in Deutschland spricht, welche besser bedient sei, dann gilt dies nur gerade für jene im Raum Hohentengen. Alle anderen in den grossen deutschen

Flughäfen haben eine viel weniger verständnisvolle Regierung als die Anwohner unseres Flughafens. Weder dieses schlechte Abkommen mit Deutschland kann man der Unique anlasten noch das Pistensystem, das sie übernommen hat und dessen technische Einrichtungen. Im Gegenteil, mit den vorhandenen Rahmenbedingungen arbeitet diese Gesellschaft gut.

Und, um nichts zu versäumen, erinnere ich Sie einmal mehr daran, dass ich dem Beirat dieser Gesellschaft angehöre, – obwohl ich Richard Hirt daran erinnern muss, dass Interessenbindungen hier nur mündlich offengelegt werden müssen, wenn sie direkte private Interessen betreffen.

*Gaston Guex (FDP, Zumikon):* Ich habe mir aufgeschrieben: Die ganze Diskussion berührt mich seltsam – die Worte von meinem Kollegen Lukas Briner ausgeschlossen. Trotzdem komme ich mir vor, wie wenn wir über zwei Patienten redeten, die auf der Intensivstation liegen, die Unique und die New Crossair. Wir selber haben alles daran gesetzt, damit diese beiden Patienten eine Chance haben zu überleben. Jetzt stehen wir wieder vor der selben Intensivstation und diskutieren, wie wir für den Fall, dass sie aus der Intensivstation herauskommen, ihnen das Leben schwer machen und Steine in den Weg legen können. Das sind für mich Widersprüche.

Ich bin der Meinung, wir haben genügend gesetzliche Grundlagen, um das Ganze sich einmal entwickeln zu lassen und zu schauen, wie sich die neue Airline entwickelt, zu schauen, wie sich der Airport entwickelt und dann einzugreifen und Massnahmen zu ergreifen. Es kann nichts passieren, was nicht wieder gutzumachen wäre. Daher bin ich der Meinung, dass die meisten Voten und Diskussionen heute Morgen nicht sehr sinnvoll sind. Ich würde es begrüssen, wenn wir zur Abstimmung schreiten könnten.

*Ruedi Hatt (FDP, Richterswil):* Ich wurde ja auf die Interessenbindung angesprochen. Ich war der Auffassung, dass eine Interessenbindung dann besteht, wenn ich irgend ein wirtschaftliches Interesse an einer Sache habe. Richard Hirt hat mir vorhin gesagt, es sei überhaupt nicht zu begreifen, dass einer aus Richterswil sich für den Flughafen einsetzt. Ich weiss nicht, warum er das nicht begreifen kann. Wahrscheinlich unternimmt er nur immer etwas, wenn es unmittelbar in

seinem Nutzen ist oder wenn er dafür entschädigt wird. Wenn ich an eine Sitzung nach Kloten gehe, zahle ich noch das Parkhaus. Ich habe noch nie einen Franken von diesem Komitee bekommen. Aber wenn Sie wollen, dass ich Ihnen jedes Mal kundtue, dass ich mich der Sache wegen für das Komitee «Pro Flughafen» einsetze, dann tue ich das selbstverständlich. Ich hatte nur eine andere Auffassung. Diese Auffassung bestand darin, dass ich überhaupt kein wirtschaftliches Interesse habe. Ich bin wohl Architekt, habe aber noch nie in dieser Region auch nur zwei Backsteine aufeinander gestellt. Ich habe auch als Architekt, seit ich in der Politik bin, noch nie einen öffentlichen Auftrag angenommen – genau aus diesem Grund.

Wenn Sie aber jetzt darauf bestehen, dass wir die Interessenbindungen von Komitees hier bekanntgeben, dann bin ich einverstanden damit. Dann werden wir zuerst, weil wir ja genügend Zeit haben, immer über unsere Komitees sprechen und kommen erst dann zur Sache. Ich habe überhaupt kein direktes Interesse. Mich interessiert diese Angelegenheit und daher habe ich mich dafür zur Verfügung gestellt. Mich erstaunt es eigentlich, dass nicht die Region sich vor allem für dieses Komitee «Pro Flughafen» einsetzt. Das müssen Sie schon in der richtigen Relation sehen.

Ich wurde noch darauf angesprochen, ich nähme die Leute in dieser Region nicht ernst und wir würden die Wirtschaft über alles gewichten. Ich muss Ihnen einfach sagen: Man kann nicht von einer Infrastruktur profitieren, in die Nähe einer Infrastruktur zügeln und diese dann immer bekämpfen, sonst ist sie dann einmal nicht mehr da. Und genau dieses Problem stellt sich hier. Ich bin nämlich der Auffassung, dass, wenn alle ihre Wünsche oder die Wünsche der Gegnerinnen und Gegner in Erfüllung gingen, Sie dann plötzlich erschrecken würden über das, was dort in der Region passiert. Sie sind ja schon relativ stark erschrocken über die Problematik mit der Swissair. Wenn Sie jetzt den Flughafen immer noch mehr torpedieren, dann ist er schlussendlich nicht grösser als vielleicht derjenige in Basel oder irgendwo.

Aber ich bin nicht der Meinung, dass ich hier jedesmal meine Interessen bekannt gebe. Aber selbstverständlich, wenn Sie das wünschen, werde ich das in Zukunft tun.

*Ruedi Lais (SP, Wallisellen):* Zuerst eine kurze Bemerkung zu Lukas Briner. Selbstverständlich stimmen wir ihm zu, wenn er die Arbeit der



Unique im Zusammenhang mit dem Grounding lobt. Das war eine sehr gute Arbeit. Das war echter Service public, ohne zuerst auf den Shareholder value zu schauen. Allen Mitarbeitenden des Flughafens, die da mitgeholfen haben, das Schlimmste zu verhindern, muss gedankt werden. Nur, diese Arbeit macht auch ein Bahnhofsvorstand der SBB, wenn ein Unglück passiert, das macht jeder Angestellte des öffentlichen Dienstes, wenn es brennt. Dazu muss man keine Aktiengesellschaft gründen, die ihre Aktien breit streuen will.

Nun nochmals zum Postulat der Gleichbehandlung. Es wundert mich, dass dieses Postulat falsch verstanden wird. Wir wollen auf keinen Fall verlangen – das wäre ja technisch und operationell absolut blödsinnig, in jedem einzelnen Punkt eine Gleichbehandlung zu haben –, dass letztlich auf der gleichen Piste immer zwei Flugzeuge starten müssten, damit der Fluglärm auf beiden Pistenenden gleich gross ist. Wir wollen insgesamt eine Gleichbehandlung der Bevölkerung. Das kann nicht heissen, dass der Flughafen an bestimmten Tagen überall elf Stunden geschlossen ist an allen Pistenenden. Es muss einfach insgesamt aufgehen. Dazu kann man Lärmfenster oder flugfreie Fenster machen. Man kann wöchentliche Rotationen vornehmen, man kann saisonale Rotationen machen, sodass die Leute in den verschiedenen Regionen insgesamt mit den deutschen Anwohnern gleich behandelt werden. Ich höre mit Freude, dass auch der Bezirk Pfäffikon bei der SVP vertreten ist. Dieser Bezirk ist ja neu auch ziemlich mit dem Fluglärm in Kontakt gekommen.

Das Gleiche gilt für eine Plafonierung. Die Plafonierung, die man den Deutschen zugesteht, ist ja nicht eine gesamthafte, sondern eine partielle auf «ihrer» Piste. Genau das selbe könnte man für alle anderen Pisten ebenfalls machen. Natürlich ergeben solche Regelungen insgesamt eine Reduktion des Verkehrs in Kloten, aber wir können natürlich nicht unsere ganze Bevölkerung schützen, wenn wir nicht gleichzeitig eine Reduktion des Flugverkehrs in Kloten, mindestens vom Niveau, das noch anfangs Jahr absehbar war, kürzerfristig verlangen.

Das Postulat verlangt also – lassen Sie sich das ehrlich gesagt sein – eine partielle Gleichbehandlung in Bezug auf diese verschiedenen Parameter.

Und jetzt kommt etwas sehr Wichtiges: Wenn Sie heute das Signal geben, «liebe Schweizerinnen und Schweizer, ihr habt nur einen Zweitklass-Status gegenüber dem Flughafen», dann ist das ein Spiel mit dem Feuer. Wir haben schwierige Zeiten vor uns, in denen wir die

Mehrheit der Bevölkerung überzeugen müssen, dass der Flughafen öffentliches Engagement verdient. Wenn wir gleichzeitig sagen «ihr habt aber ganz grundsätzlich weniger Schutz vor Fluglärm als die Deutschen», dann ist das ein ganz miserables Signal. Ich habe Ihnen aufgezeigt, wie gross der Spielraum des Regierungsrates wäre, dieses Postulat auszuführen.

Es ist kein engstirniges technologisch ignorantes Postulat und ich bitte Sie, dieses zu unterstützen.

*Daniel Vischer (Grüne, Zürich):* Ich erlaube mir nur zwei persönliche Anmerkungen. Ich glaube, dass das Abkommen für die süddeutsche Bevölkerung sicher gut ist. Man kann der deutschen Regierung Gerhard Schröder vieles vorwerfen oder zugute halten, aber etwas ist sie sicher nicht – besonders umweltfreundlich. Es ist ein bisschen blauäugig zu meinen, es sei Gerhard Schröder um besseren Umweltschutz gegangen. Was sich da abgespielt hat, war ein knallharter Konkurrenzkampf um das Herausholen eines Standortvorteils für die Flughäfen Frankfurt und München. Das sei als Nebenbemerkung angebracht. Die rot-grüne Regierung gilt ja nicht einmal als sehr viel umweltfreundlicher als ihre Vorgängerin. Soweit Punkt eins.

Zum Zweiten. Für mich persönlich waren diese Verhandlungen des Bundespräsidenten Moritz Leuenberger ein sehr interessantes Lehrspiel, ein sehr interessantes Lehrspiel auch in der Rezeption. Als diese Verhandlungsrunde im April stattfand, ging ein Aufschrei durch die Presse. Moritz Leuenberger wurde kritisiert. Dann wurde eine sinnlose Forderung von Moritz Leuenberger nachgeschoben. Und dann wurde diese wieder fallengelassen. In der dritten Verhandlungsrunde im September 2001, als Moritz Leuenberger, einen Fussballspieler nachahmend, einen Salto machte, wurde er gefeiert. Dabei war das gleiche Resultat auf dem Tisch wie im April. Das zeigt mir, dass die Rezeption von Verhandlungen oft in krassem Widerspruch steht zu dem, was real verhandelt wird.

*Thomas Hardegger (SP, Rümlang):* Ruedi Hatt, ich leide mit Ihnen. Ihnen traut man die Sorge um die Anwohnerinnen und Anwohner und mir offenbar die Sorge um die Wirtschaft nicht zu. Gerade dieses Abkommen bringt Chancen. Es bringt Chancen, die wir erkennen müssen, Chancen für eine nachhaltige Entwicklung der Wirtschaft. Eine

nachhaltige Entwicklung dient uns längerfristig mehr als jetzt diese kurzfristigen Einschränkungen.

*Lorenz Habicher (SVP; Zürich):* Ich spreche zum Postulat 126/2001.

Die Regierung hat in ihren Grundsätzen zum Flughafen das Wohl der Bevölkerung in den Mittelpunkt gestellt. Die in der Begründung des Postulates erwähnten prognostizierten Zahlen dürfen wir alle zusammen jetzt begraben, weil sie mit Sicherheit oder mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit in den nächsten Jahren nicht mehr erreicht werden. Auch eine Plafonierung der Bewegungszahlen zeugt zum heutigen Zeitpunkt von Unkenntnis der bestehenden Verhältnisse. Im Weiteren hält der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) die Wichtigkeit unserer bestehenden Landesflughäfen fest und unterstreicht dies in seinen Grundsätzen. Ich möchte kurz etwas daraus zitieren. Da heisst es nämlich zum Beispiel: «Die Landesflughäfen sind die nationalen Drehscheiben des internationalen Luftverkehrs und Teil des Gesamtverkehrssystems.» Der Flughafen Zürich soll seine Rolle als einer der grössten europäischen Drehscheiben des Weltflugverkehrs wahrnehmen können und mit einer Plafonierung kann er dies nicht mehr wahrnehmen. Auf den Landesflughäfen kommt dem Linienverkehr erste Priorität zu, das heisst auch in Sachen Nachtflugsperreordnung und so weiter. Die Landesflughäfen sollen untereinander zusammenarbeiten und die sich bietenden marktwirtschaftlichen Möglichkeiten für eine sinnvolle Verkehrsteilung nutzen. Die Landesflughäfen sollen eine ihrer Funktion entsprechende leistungsfähige Infrastruktur anbieten. Ich glaube, wenn wir dieses Postulat unterstützen, dann kann eine entsprechende leistungsfähige Infrastruktur am Standort Zürich nicht mehr angeboten werden. Nun, nur weil die Flughafen Zürich AG an ihrer Bilanzpressekonferenz motiviert und entschlossen eine Strategie präsentiert hat, soll diese im Lichte einer anderen Marktsituation nicht als gescheitert abqualifiziert werden.

Dieses Postulat 126/2001 kann mit einem Sturm im Wasserglas verglichen werden und die Ablehnung durch die SVP-Fraktion ist daher gut begründet.

*Regierungsrat Ruedi Jeker:* Sie haben heute wieder eine Auffrischung Ihrer Ideen zum Flughafen gegeben. Ich kann diese jeweils in regelmässigen Abständen bei Ihnen im Rat abholen und immer wieder auf

unsere Grundsätze der Flughafenpolitik reflektieren, wie wir sie im Sommer 2000 formuliert haben. Ich kann feststellen, dass sich die Positionen nicht verändert haben. Sie haben sich zum Teil nicht einmal den neuen Verhältnissen angepasst. Dies bedingt aber die strategische Ausrichtung einer Flughafenpolitik – in welche Richtung auch immer man sie bestimmen will.

Die Regierung hat immer festgehalten, dass wir uns nicht nur für den Wirtschaftsraum, sondern auch für den Lebensraum einsetzen. Darum macht es wenig Sinn, zum Teil immer wieder unsinnige Begriffe vom Mega-Hub hier wiederzugeben, weil sie einfach nicht zutreffen und dadurch auch nicht wahrer werden.

Wir erleben jetzt gerade, was es heisst, in Bezug auf seine Stellung in einem international verflochtenen Lufttransportnetz, wenn wir den Flughafen restrukturieren müssen. Es geht hier nicht um einzelne Firmen. Es geht auch nicht um eine Infrastruktur der Pisten und der Hochbauten, sondern es geht schlicht und einfach um eine der wesentlichen Rahmenbedingungen der schweizerischen Volkswirtschaft, nämlich ein funktionierendes Transportsystem zu haben, das nicht nur in Europa funktioniert, das nicht nur auf Kurzstrecken angelegt ist, sondern das auch die interkontinentalen Verbindung bestmöglich anbieten kann. 85 Prozent der Luftfrachttransporte gehen eben in Übersee oder interkontinental und Sie wissen auch, dass unsere Wirtschaft zu über der Hälfte vom Export lebt. 30 Prozent der Exportwerte gehen über die Luftfracht. Ich glaube, das sollte jedem genug Auskunft darüber geben, welchen Stellenwert der Flughafen und das Transportsystem haben. Darum kann ich auch Ihre Sorgen verstehen.

Die Regierung teilt Ihre Sorge, auch hier das Gleichgewicht zu finden. Wir halten die Spielregeln der Demokratie ein. Der runde Tisch hat seine Position eingebracht. Ich weiss gar nicht, warum einzelne Mitglieder unter Ihnen schon wissen, wie die Regierung entscheiden wird. Wenn man uns vorwirft, wir versteckten uns unter den Hütchen, wie Richard Hirt es genannt hat, dann weise ich diesen Vorwurf zurück. Die Regierung ist keine unredliche Hütchenspielerin. Aber vielleicht hatte Richard Hirt heute Morgen einfach Freude an einem Wortspiel, um den Ratsbetrieb ein wenig aufzulockern. Das sehe ich ihm natürlich nach, das hat auch mich amüsiert. Aber im Moment ist die Lage schwierig und vor allem auch kritisch in Bezug auf die Erhaltung unseres Transportsystems.

Darum ist es eben auch wichtig, dass wir unserer Bevölkerung die Überzeugung mitgeben können, dass wir mit diesen Randbedingungen der Volkswirtschaft auskommen – und Volkswirtschaft ist ja kein abstrakter Begriff, wie auch Lukas Briner ausgeführt hat, sondern das sind Sie und ich in den verschiedenen Rollen, welche wir einnehmen. Daher müssen wir diesem System Sorge tragen. Wir sind dabei, einer nationalen Lufttransportgesellschaft redimensioniert wieder in die Flügel zu verhelfen, damit wir dadurch auch diese Transportleistungen haben, auf die unsere Volkswirtschaft angewiesen ist. Dass wir diese Gesamtsicht nie verlieren, ist ja die Aufgabe unseres politischen Systems. Bevor ich zur Antwort an Barbara Hunziker komme, möchte ich Sie bitten, im Sinne der Anträge der Regierung zu diesen einzelnen Vorstössen zu entscheiden.

Die Regierung, Barbara Hunziker, setzt sich natürlich für ihre Bevölkerung ein. Darum haben wir auch mit dem Rekurs nach Bern nachgedoppelt, weil die Nachtflugsperr, wie sie die Regierung im letzten Sommer gefordert hat, nicht gleichzeitig mit den provisorischen neuen Betriebsregelungen auf dem Flughafen, als Folge des Staatsvertrages, eingeführt worden ist. Das ist der Rekursinhalt. Er ist eigentlich plausibel, aber hier der Vollständigkeit halber noch meine Antwort.

*Ratspräsident Martin Bornhauser:* Mit der Erklärung der Interpellanten zur Antwort des Regierungsrates sind die Interpellationen, die heutigen Traktanden 5, 7 und 8 erledigt. Wir kommen zur Abstimmung über die Überweisung der drei Postulate.

#### *Schlussabstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 140 : 0 Stimmen, das Postulat KR-Nr. 25/2001 nicht zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.

#### *Schlussabstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 87 : 67 Stimmen, das Postulat KR-Nr. 126/2001 nicht zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.

*Schlussabstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 97 : 62 Stimmen, das Postulat KR-Nr. 189/2001 nicht zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.

*Erklärung der Grünen Fraktion*

*Jeanine Kosch-Vernier (Grüne, Rüslikon):* Erklärung der Grünen Fraktion zum Internationalen Tag der Menschenrechte:

Es ist ein Zeichen der Sympathie und des Respekts, wenn wir in diesem Rat eine Kerze anzünden für Opfer von Unfällen und Gewaltverbrechen. (*Gabriele Petri, Grüne, Zürich, stellt eine Kerze auf den Tisch in der Mitte des Ratsaals auf dem bereits zwei Kerzen auf dem Adventskranz brennen, und entzündet sie.*) Dies ist auch gut so. Es gibt dem Rat einen Hauch von Menschlichkeit. Betroffenheit zu zeigen für Ereignisse, die sozusagen vor der Haustüre geschehen, fällt uns auch nicht so schwer. Schwerer tun wir uns mit der Anteilnahme und der Sympathie für Menschen deren Leiden von den Medien nicht in unsere Stuben gebracht wird.

Heute ist der Internationale Tag der Menschenrechte. Die Grüne Fraktion möchte mit einem Licht ihr Mitgefühl ausdrücken für die Tausenden von Menschen auf dieser Welt, deren Menschenrechte mit Füßen getreten werden. Wir denken dabei nicht nur an die Menschen in den Ländern des Südens, den so genannten Entwicklungsländern. Wir denken auch an die Frauen und Kinder sowie die vielen Behinderten in unserem Land, die unter dem Menschenrechtsdefizit in der Schweiz leiden. Zwar hat die Schweiz nach aussen die Menschenrechte ratifiziert. Mit der Umsetzung nach innen tun wir uns aber schwer. Die Schweiz ist das Land in Europa, in dem Kinder am zweithäufigsten geschlagen und jährlich auch Tausende von Kindern sexuell missbraucht werden. Da stimmt also etwas grundsätzlich nicht. Der Menschenrechtsausschuss der UNO ist in seinem Bericht vom November 2001 besorgt darüber, dass in der Schweiz bei Zwangsausschaffungen von Ausländerinnen und Ausländern erniedrigende Behandlung und exzessive Gewalt angewendet wird, welche

in einigen Fällen zum Tod der Betroffenen geführt hat. Besorgt ist der Menschenrechtsausschuss auch darüber, dass in einigen Kantonen, auch im Kanton Zürich, Artikel 9 und 14 PAKT, also strafrechtliche Verfahrensgarantie wie etwa Zugang zu Rechtsvertretung, nicht beachtet würden. Menschenrechte gehen uns alle an. Die Grünen hoffen, dass die am heutigen Tag der Menschenrechte eingereichte Parlamentarische Initiative zur Schaffung einer eidgenössischen Kommission für Menschenrechte auch im Kanton Zürich Früchte trägt.

### **10. Sonderprüfung der SAirGroup AG**

Dringliches Postulat Lorenz Habicher (SVP, Zürich) vom 22. Oktober 2001

KR-Nr. 309/2001, RRB-Nr. 1811/21. November 2001 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Kanton Zürich übernimmt per sofort, im Sinne eines provisorischen Vorschusses bis zum maximalen Betrag von 2 Mio. Franken, die Kosten der Sonderprüfung der SAirGroup AG. Die angefallenen Kosten werden nach Abschluss der Sonderprüfung und des entsprechenden Berichtes von den verantwortlichen Verwaltungsräten inklusive der aufgelaufenen Zinsen zurückgefordert.

Begründung:

An der Generalversammlung der SAirGroup AG vom 25. April 2001 haben Bund und Kanton eine Sonderprüfung der wahrscheinlich ruinösen Geschäftsführung des Verwaltungsrates erwirkt. Die Ermittlungen der Wirtschaftsprüfer Ernst & Young sind zurzeit wegen fehlender Finanzierung eingestellt. Damit die geforderte Sonderprüfung in einem realistischen Zeitraum auch für eine eventuelle Strafverfolgung der Schuldigen erfolgen kann, ist ein solcher provisorische Kostenvorschuss des Standortkantons nötig.

Der Kantonsrat hat das Postulat am 29. Oktober 2001 dringlich erklärt.

Die Stellungnahme des *Regierungsrates* lautet auf Antrag der Finanzdirektion in gleichzeitiger Beantwortung der dringlichen Anfrage KR-Nr. 337/2001 wie folgt:

Mit Beschluss vom 18. April 2001 hat der Regierungsrat den Finanzdirektor beauftragt, die Aktien des Kantons Zürich an der Generalversammlung der SAirGroup vom 25. April 2001 persönlich zu vertreten und einen Antrag auf Sonderprüfung einzureichen oder zu unterstützen und dem Verwaltungsrat (mit Ausnahme von Dr. Mario A. Corti) die Décharge zu verweigern. Dieser Auftrag entsprang dem Willen, die Ursachen der schweren Krise der SAirGroup AG zu klären und die Verantwortlichen zur Rechenschaft zu ziehen. An dieser Zielsetzung hat sich nichts geändert.

Nachdem die Generalversammlung im vorerwähnten Sinn beschlossen hatte, hat der Kanton Zürich – immer in Koordination mit dem Bund – beim Bezirksgericht Zürich den Antrag gestellt, einen Sonderprüfer einzusetzen. Am 18. Juni 2001 hat der Einzelrichter die Ernst & Young AG als Sonderprüfer der SAirGroup AG eingesetzt und mit Verfügung vom 20. Juli 2001 in differenzierter Weise über die Zulässigkeit der gestellten Fragen entschieden. Da von Gesetzes wegen die Gesellschaft die Kosten zu tragen hat, wurde die SAirGroup AG verpflichtet, einstweilen einen Kostenvorschuss von Fr. 250'000 zu leisten. Anfangs Oktober teilte Ernst & Young dem gemeinsam von Bund und Kanton Zürich beauftragten Rechtsanwalt mit, es seien keine weiteren Zahlungen an die bis dahin aufgelaufenen Kosten von rund 2 Mio. Franken geleistet worden. Bis zum Abschluss der Arbeiten würden nochmals Kosten etwa in gleicher Höhe entstehen. Da der provisorische Sachwalter weitere Zahlungen der Gesellschaft ablehne, fragte der Sonderprüfer Bund und Kanton Zürich an, ob sie zu einer Kostenübernahme bereit seien. Der Regierungsrat hat am 17. Oktober 2001 sein grundsätzliches Interesse bestätigt, dass die vom Kanton Zürich zusammen mit dem Bund in die Wege geleitete Sonderprüfung auch zu Ende geführt wird. Um eine rasche Klärung der Finanzierung zu ermöglichen, stimmte er einer Kostenbeteiligung zu unter der Bedingung, dass sich auch weitere Interessierte beteiligen. Der Regierungsrat ermächtigte die Finanzdirektion, eine entsprechende Regelung zu suchen und abzuschliessen. Die Gespräche wurden aufgenommen. Zudem hat der für das Sonderprüfungsverfahren zuständige Richter die Beteiligten auf den 5. November 2001 zu einer



Aussprache über das weitere Vorgehen eingeladen. Eine Bereinigung der offenen Fragen konnte dabei allerdings nicht erreicht werden.

Beim Entscheid über das weitere Vorgehen ist zu berücksichtigen, dass das Ziel, die Verantwortlichkeiten zu klären und die Schuldigen zur Rechenschaft zu ziehen, mit der Sonderprüfung nicht direkt erreicht werden kann. Die Sonderprüfung ist nur ein Hilfsinstrument dazu. Sie ist nicht ein Untersuchungsverfahren, sondern ein Mittel zur Durchsetzung des Auskunftsrechts des Aktionärs. Ihr Gegenstand beschränkt sich auf jene vorher gestellten Fragen, zu deren Beantwortung die Generalversammlung die Sonderprüfung beschlossen hat. Gegenstand der Sonderprüfung können nur Sachverhalte sein, nicht aber Wertungen. Eine Ausdehnung des Untersuchungsgegenstandes über die Fragen hinaus, wie sie anlässlich des Generalversammlungsbeschlusses vorlagen und wie sie vom Richter bereinigt wurden, ist weder in sachlicher noch in zeitlicher Hinsicht möglich. Mit dem Sonderprüfungsbericht erhält jeder Aktionär einen erweiterten Wissensstand. Gestützt darauf kann er unter normalen Umständen, d.h. ausserhalb eines Nachlass- oder Konkursverfahrens, entscheiden, ob und gegen wen er Verantwortlichkeitsansprüche einklagen will. Er führt den Verantwortlichkeitsprozess auf eigenes Risiko, aber das Ergebnis fällt an die Gesellschaft.

Die Nachlassstundung bzw. das Nachlass- oder Konkursverfahren ändern die Situation grundlegend: Die Verantwortlichkeitsansprüche werden zu einem Gesellschaftsaktivum, das in erster Linie zur Befriedigung der Gläubiger dient. Die Liquidationsorgane im Nachlass- oder Konkursverfahren haben von Amtes wegen zu prüfen, ob Verantwortlichkeitsansprüche bestehen und diese bei Aussicht auf ein positives Ergebnis auch durchzusetzen. Sie haben den grossen Vorteil, dass sie im Gegensatz zum Aktionär ein volles Akteneinsichtsrecht besitzen und insofern auf eine Sonderprüfung gar nicht angewiesen sind. Sie können Sachverständige beiziehen, die nicht an einen starren und lange vorher festgelegten Fragenkatalog gebunden sind. Im Gegensatz zum Sonderprüfungsverfahren kann der Untersuchungsgegenstand jederzeit in inhaltlicher und zeitlicher Hinsicht geändert oder erweitert werden. Die Ergebnisse dieser Abklärungen stehen den Liquidationsorganen sofort zur Verfügung, während der Sonderprüfungsbericht noch einem gerichtlichen Bereinigungsverfahren unterliegt, bevor er zugänglich gemacht werden darf. Es ist deshalb damit zu rechnen, dass die parallele Abklärung der Verantwortlich-

keiten durch die Liquidationsorgane und der Abschluss des Sonderprüfungsverfahrens zu Doppelspurigkeiten führt. Der provisorische Sachwalter schlägt deshalb vor, die bisherigen Ergebnisse des Sonderprüfungsverfahrens mit der Abfassung eines Zwischenberichtes zu sichern und alsdann die Ernst & Young AG durch die Liquidationsorgane mit der Erstellung eines erweiterten Verantwortlichkeitsberichtes zu beauftragen. Auf Grund der Resultate dieser Untersuchungen werden die Liquidationsorgane unter Einbezug der Gläubiger entscheiden müssen, gegen wen Verantwortlichkeitsansprüche geltend zu machen sind. Sollten sie darauf verzichten, erhielten die Gläubiger die Möglichkeit, selber Verantwortlichkeitsklagen zu erheben. Der Regierungsrat wird die diesbezügliche Entwicklung entsprechend seiner eingangs erwähnten Zielsetzung aufmerksam verfolgen.

Wie sich aus der vorstehenden Darlegung ergibt, würde der mit dem Postulat geforderte Betrag von höchstens 2 Mio. Franken nicht ausreichen, um die Kosten der Sonderprüfung der SAirGroup AG zu decken. Eine Kostenbeteiligung weiterer Interessierter ist notwendig. Entsprechende Verhandlungen unter der Berücksichtigung des zweckmässigsten Einsatzes der Mittel zur bestmöglichen Zielerreichung sind im Gang. Im Übrigen kann mit dem Postulat nur die Prüfung einer Frage verlangt werden, nicht aber die Tätigkeit einer Ausgabe. Für die Durchsetzung der zweiten Forderung des Postulats, die Kosten von den verantwortlichen Verwaltungsräten zurückzufordern, fehlen die rechtlichen Grundlagen, solange nicht die Liquidationsorgane auf die Geltendmachung solcher Ansprüche verzichten. Die Verantwortlichkeitsansprüche sind ein Gesellschaftsaktivum, aus dem sich der Kanton für die freiwillige Übernahme einer Gesellschaftsschuld nicht vorab Deckung verschaffen kann. Im Sinne der Erwägungen ist der Regierungsrat bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen wird die dringliche Anfrage ergänzend wie folgt beantwortet:

Sonderprüfung und Verantwortlichkeitsklage sind rechtlich voneinander unabhängige Verfahren. Grundsätzlich kann jeder Aktionär auch während der Durchführung einer Sonderprüfung eine Verantwortlichkeitsklage einreichen. Die Entwicklung seit der Generalversammlung der SAirGroup AG ist insofern von Bedeutung, als mit der Eröffnung eines Nachlass- oder Konkursverfahrens das Recht zur Geltendmachung von Verantwortlichkeitsklagen vorab den Liquidationsorganen zusteht. Ob und gegebenenfalls gegen wen andere Kanto-

ne Verantwortlichkeitsklagen erhoben haben, ist dem Regierungsrat nicht bekannt. Absicht des Regierungsrates war es, sich vor einem entsprechenden Schritt durch das Mittel der Sonderprüfung vertiefte Kenntnisse für eine fundierte Klagebegründung zu verschaffen. Es ist und bleibt der Wille des Regierungsrates, dass die Verantwortlichen zur Rechenschaft gezogen werden, aber bei der jetzigen Sachlage kann sich für ihn die Frage der Erhebung einer Verantwortlichkeitsklage aus rechtlichen Gründen erst stellen, wenn die Liquidationsorgane des Nachlass- oder Konkursverfahrens darauf verzichten sollten.

*Ratspräsident Martin Bornhauser:* Der Kantonsrat hat an seiner Sitzung vom 29. Oktober 2001 das Postulat für dringlich erklärt. Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, das dringliche Postulat nicht zu überweisen. Der Rat hat zu entscheiden.

*Lorenz Habicher (SVP, Zürich):* Die Stellungnahme der Regierung ist ausführlich und zeigt deutlich, dass ein ausdrücklicher Wille zur Klärung der Verantwortlichkeiten besteht. Auch der Sachverwalter, Rechtsanwalt Karl Wüthrich, hat den Bundesrat und die eidgenössischen Räte am 15. November 2001 mit einem Schreiben wie folgt zusammenfassend informiert: «Die Liquidationsorgane im Nachlassverfahren der SAirGroup sind gesetzlich verpflichtet, die Frage zu prüfen, wer für den Zusammenbruch der Gesellschaft Verantwortung trägt. Die Liquidationsorgane haben Zugang zu sämtlichen Gesellschaftsakten.» Die sich im Gang befindliche Sonderprüfung beschränkt sich dagegen auf die Beantwortung von zirka 150 Fragen, welche die Aktionärsvertreter der Gesellschaft im Nachgang zur ordentlichen Generalversammlung im Frühjahr 2001 stellten.

Im Einzelnen hat der Nachlassverwalter folgende Empfehlungen ausgesprochen:

Abbruch der Sonderprüfungsverfahren im Einvernehmen zwischen den Verfahrensparteien der Sonderprüferin und der provisorischen Sachverwalter;

Regelung allfälliger Abgeltungen an die Sonderprüferin für ihre Arbeiten bis zur Gewährung der Nachlassstundung ausserhalb der Nachlassmasse;

Sicherung der bisherigen Ergebnisse durch Abfassung eines Zwischenberichtes, allenfalls unter Mitfinanzierung der Nachlassmasse;

Beauftragung der Ernst & Young AG Zürich mit der Erstellung eines erweiterten Verantwortlichkeitsberichtes im Auftrag der SAirGroup unter Wahrung der Gläubigerinteressen bei der Formulierung der Fragestellungen;

gemeinsame Finanzierung der durch Auftragerfüllung anfallenden Honorarkosten durch die Schweizerische Eidgenossenschaft, den Kanton Zürich und die Nachlassmasse der SAirGroup;

und schliesslich Gewährleistung des Einsichtsrechtes der Schweizerischen Eidgenossenschaft und des Kantons Zürich in den Bericht.

Dieses Postulat wurde am 29. Oktober 2001 mit 126 Stimmen dringlich erklärt, ein klares Zeichen, dass es dem Kantonsrat und der Regierung ein wichtiges Anliegen ist, Klarheit in Sache SAirGroup zu erlangen. Im Sinne der in der Stellungnahme der Regierung getroffenen Erwägungen bin ich über die Entgegennahme meines Postulates befriedigt und hoffe, der Rat werde einer Überweisung nicht opponieren.

*Ratspräsident Martin Bornhauser:* Ich muss eine Korrektur anbringen. Ich habe fälschlicherweise gesagt, der Regierungsrat sei nicht bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Das stimmt nicht, er ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Daher frage ich den Rat an, ob jemand den Antrag auf Ablehnung stellt. Das ist nicht der Fall. Damit ist dieses Postulat an den Regierungsrat überwiesen.

Das Geschäft ist erledigt.

### **11. Flughafengesetz (Änderung) (Reduzierte Debatte)**

Antrag des Regierungsrates vom 4. April 2001 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 4. September 2001 **3847**

### **12. Änderung des Flughafengesetzes**

Parlamentarische Initiative Lukas Briner (FDP, Uster) vom 26. März 2001

KR-Nr. 117/2001

*Ratspräsident Martin Bornhauser:* Wir haben beschlossen, die beiden Geschäfte gemeinsam zu behandeln. Nun ist es so, dass für Traktandum 11 reduzierte Debatte vorgesehen gewesen wäre, die Parlamentarische Initiative jedoch in freier Debatte geführt wird. Daher scheint es mir opportun, dass wir alles in freier Debatte durchführen.

Die Verwirrung ist so gross, dass niemand sich meldet. Das heisst, Sie sind einverstanden.

*Esther Arnet (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr:* Ich spreche nur zur Vorlage 3847, die von der KEVU vorberaten wurde. Der vorliegende Antrag auf eine Änderung des Flughafengesetzes in Bezug auf Veränderungen an den Pisten hat scheinbar an Brisanz verloren, weil die Diskussionen um den Flughafen von den aktuellen Ereignissen dominiert werden und Investitionen in die Änderung des Pistensystems zurzeit wohl nicht zuoberst auf der Prioritätenliste stehen. Das kann sich schnell oder auch langsam ändern und daher ist es richtig, dass wir uns heute mit der Frage des Verfahrens befassen.

Die Vorlage 3847 wurde von der Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr am 7. Mai 2001 zur Beratung und Antragstellung zugewiesen. Die KEVU befassete sich an ihrer Sitzung vom 4. September 2001 eingehend mit der Vorlage und hörte auch eine Delegation der Flughafen Zürich AG an.

Das Flughafengesetz regelt in Paragraf 10 unter anderem, dass Gesuche an den Bund über Änderung der Lage und Länge der Pisten ohne die Zustimmung der Vertretung des Staates im Verwaltungsrat nicht gestellt werden dürfen. Ohne das Ja der Staatsvertreter im Verwaltungsrat ist somit eine Gesuchstellung zum Beispiel betreffend die Verlängerung der Blindlandepiste nach heute geltendem Recht nicht möglich. Die Staatsvertreter sind gemäss Paragraf 19 jedoch nicht frei in ihrer Entscheidung. Der Regierungsrat erteilt der Staatsvertretung in Fragen, zum Beispiel über diese Gesuche an den Bund, Weisungen. Diese Weisungen sind durch den Kantonsrat zu genehmigen. Somit kann die Staatsvertretung im Verwaltungsrat einem Gesuch betreffend Lage und Länge der Piste nur zustimmen, wenn die Mehrheit des Kantonsrates dies will. Das Problem bei dieser Regelung und somit auch der Grund für den Änderungsantrag liegt darin, dass dieser Kantonsratsbeschluss nicht referendumsfähig ist, das heisst, die unterle-

gene Minderheit, die ein solches Gesuch ablehnen will, kann gegen eine Zustimmung zur Pistenverlängerung keine Volksabstimmung erwirken, weil kein Referendum möglich ist.

Mit Paragraf 24 der Übergangsbestimmungen lag die Entscheidungsbefugnis über eine Verlängerung der Piste 16 gegen Norden noch beim Kantonsrat und ein Referendum wäre somit auch möglich gewesen. Diese Übergangsbestimmung wirkt, respektive wirkte aber nur bis zur Übertragung der Betriebskonzession an die Gesellschaft. Mit der Vorlage 3847 will der Regierungsrat die Mitsprache des Volkes in Fragen der Verlängerung der Piste 16 nach Norden, aber auch bei anderen Veränderungen am Pistensystem, erweitern, indem die Genehmigung der Weisung in der Form des referendumsfähigen Beschlusses erteilt werden. Diese Weitsicht in einer Frage der weiter gehenden Mitsprache, zu welcher möglicherweise die Parlamentarische Initiative Lukas Briner, welche wir gemeinsam mit dieser Vorlage beraten, beigetragen hat, verdanken wir dem Regierungsrat.

In der Kommission wurden vor allem folgende Punkte diskutiert:

Ist eine Erweiterung der Volksrechte in diesem Bereich sinnvoll? Die Mehrheit vertritt die Auffassung, dass dies sehr wohl der Fall ist. Sollte der Bund zu dieser Frage angehört werden? Die Delegation der Flughafen Zürich AG vertrat die Ansicht, dass der Bund vermutlich Vorbehalte gegen die Gesetzesänderung hätte und riet der KEVU dringend, den Bund anzuhören. Die klare Mehrheit der Kommission war der Ansicht, dass dies nicht nötig sei.

Wie ist die Bindung der Staatsvertretung im Verwaltungsrat und welche Auswirkungen hat ihr Stimmverhalten zum Beispiel bei einem Stimmen entgegen der Weisung des Regierungsrates? Diese Frage steht nicht in direktem Zusammenhang mit der Vorlage. Der Volkswirtschaftsdirektor Ruedi Jeker stellte aber der Kommission ein Rechtsgutachten zur Frage der Zulässigkeit der Instruktion der Staatsvertretung im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG zu. Es ist wohl unnötig, dass ich Ihnen mitteile, dass diese Unterlage, die die Kommissionsmitglieder erhalten haben, allen Mitgliedern des Kantonsrates zugänglich ist.

Ich möchte Ihnen nicht vorenthalten, dass sich die Delegation der Flughafen Zürich AG gegen diese Vorlage ausgesprochen hat. Eine Minderheit der Kommission, wenn wohl auch aus unterschiedlichen Gründen, teilt diese Haltung. Die deutliche Mehrheit der Kommission

für Energie, Umwelt und Verkehr stellt Ihnen hingegen den Antrag, der Vorlage 3847 betreffend Änderung des Flughafengesetzes zuzustimmen, weil sie die Erweiterung der Volksmitwirkung in den Fragen der Veränderungen bezüglich Lage und Länge an den Pisten als angebracht erachtet.

*Lukas Briner (FDP, Uster):* Die FDP hat, vertreten durch mich, diese Parlamentarische Initiative eingereicht, unmittelbar nachdem bekannt geworden war, dass die Unique beschlossen hat, zurzeit diese Frage der Pistenverlängerung nicht weiter zu verfolgen und dem Volk eine Vorlage vorzulegen.

Weshalb wir dies taten, liegt darin begründet, dass es für uns eine Frage der Glaubwürdigkeit war. Im seinerzeitigen Abstimmungskampf zum Flughafengesetz haben wir und habe ich selbst auf diversen Podien immer wieder betont, dass diese Übergangsbestimmungen im Flughafengesetz, welches die Volksabstimmung bis zur Konzessionserteilung noch vorsah, keine Alibiübung sei, sondern dass man wirklich die Meinung sei, dieses Gesetz sei nicht dazu da, Volkes Stimme gewissermassen auszutricksen.

Als nun dieser Entscheid, dass man diese Vorlage jetzt nicht bringen wolle, bekannt wurde, bestand die Gefahr, dass dies so interpretiert würde, es gehe nun eben doch darum, dem Volk irgendwelche Kompetenzen wegzunehmen. Um solches zu vermeiden, habe ich auf Beschluss meiner Fraktion hin, diesen Vorstoss eingereicht. Es ehrt die FDP, dass die Regierung den Gedanken aufnahm, wenn sie auch eher überrascht war, dass diese das mit einer eigenen Vorlage tat und nicht einfach die Initiative unterstützte. Aber, wie dem auch sei, entscheidend ist das Ziel und nicht der Weg dorthin. Deshalb werde ich, falls Sie der Regierungsvorlage zustimmen, die Parlamentarische Initiative zurückziehen.

*Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang):* Der Flughafen ist privatisiert. Das Volk hat somit seine direkte Mitsprache verloren. Mit direkter Mitsprache meine ich nicht die Genehmigung von Weisungen des Regierungsrates an seine Verwaltungsräte, sondern Mitsprache zu Objektkrediten, wo das Volk wirklich noch etwas zu sagen hätte. Die Flughafengesetz-Änderung in dieser Form ist reine Kosmetik und will der Bevölkerung weismachen, dass weiterhin Abstimmungen über

Pistenausbauten möglich sind. Effektiv kann das Volk nur genehmigen, wie der Regierungsrat seine Verwaltungsräte instruiert. Im Extremfall kann ein solcher Verwaltungsrat aber anders stimmen.

Die Zulässigkeit über die Genehmigung der Weisung durch das Volk von solchen Verwaltungsräten wie auch vom Kantonsrat wurde nie seriös abgeklärt. Das Rechtsguthaben von Professor Peter Forstmoser über die Zulässigkeit von Instruktionen der Staatsvertretung im Verwaltungsrat lag der Kommission nicht vor, als wir die Vorlage berieten und wurde erst auf mein Verlangen hin den Kommissionsmitgliedern verteilt. Ich zitiere aus dem Gutachten von Professor Peter Forstmoser, wo er meint «Das öffentliche Recht bestimmt dagegen, wer innerhalb der öffentlich-rechtlichen Körperschaft, also des Kantons, für die Erteilung von Weisungen zuständig ist. Und wie die Willensbildung bezüglich der Weisung innerhalb der öffentlich-rechtlichen Körperschaft zu erfolgen hat.» Und jetzt kommt der wichtige Teil. «Ich befasse mich mangels Fachkompetenz – wie erwähnt – mit diese Frage nicht, sondern diese müsste, soweit erforderlich, einem Vertreter des öffentlich-rechtlichen vorgelegt werden.» Diese Fragen wurden nie geklärt, auch in diesem Gutachten nicht.

Die Kommission zog es aber vor, ohne Vorliegen des Gutachtens und ohne Wissen über diese Einschränkung des Gutachtens über die Änderung des Flughafengesetzes abzustimmen, und beschloss unter falschen Voraussetzungen.

Die Grüne Fraktion wird aus diesen Gründen die Änderung des Flughafengesetzes nicht unterstützen, denn es ist einerseits Augenwischerei und andererseits wurde die Genehmigung von Instruktionen des Verwaltungsrates durch das Volk nie seriös abgeklärt.

Ich bitte Sie deshalb, der Änderung des Flughafengesetzes nicht zuzustimmen.

*Lorenz Habicher (SVP, Zürich):* Mit dieser Änderung des Flughafengesetzes der Vorlage 3847 kommt die Regierung der Parlamentarischen Initiative Lukas Briner elegant zuvor. Diese Vorlage war in der Kommission nie richtig umstritten, obwohl begründete Zweifel an einer Notwendigkeit zum heutigen Zeitpunkt bestehen. Die SVP-Fraktion wehrt sich nicht gegen die Ausweitung der Mitsprache des Volkes. Der Steuerzahler soll in der Form des referendumsfähigen Beschlusses die Mitsprache wahren können, obwohl diese Mitsprache



nur bei einem doppelten Ja des Regierungsrates und des Kantonsrates über die Änderung der Pisteninfrastruktur zum Zuge kommen.

Die Vorlage 3847 ergänzt das Flughafengesetz in einem Punkt, der eventuell zur möglichen Beruhigung der Diskussion in der Bevölkerung beiträgt und ist somit unterstützungswürdig.

Stimmen Sie also wie die SVP-Fraktion zu und hören Sie nicht auf die Grünen, die wieder eine Sondervariante fahren möchten!

*Sabine Ziegler (SP, Zürich):* Ich gehöre oder unsere Partei gehört zu dieser deutlichen Mehrheit, die Esther Arnet zitiert hat und die wirklich diese Vorlage unterstützen will und unterstützen wird. Es geht, wie gesagt, um eine wesentliche Erweiterung des Mitspracherechtes, die ausserhalb dieser normalen Weisung geht, die eigentlich in diesem Fall Pragraf 10 unterstützt; das heisst, dass kein Gesuch an den Bund weitergegeben wird, wenn nicht die Mehrheit der Verwaltungsratsvertreterinnen und -vertreter der Regierung dabei sind.

Und wieso genau unterstützen wir diese Vorlage? Es geht um Folgendes, nämlich darum, dass die Lage und Länge der Pisten durchaus nicht nur Emissions-, Lärmemissionsfolgen hat, sondern auch Folgen für den Richtplan, die Bewertung von Liegenschaften und Land und so weiter und – wie wir in letzter Zeit gesehen haben – auch für Risiken, die es mitzutragen gilt.

Mit dieser Erweiterung des Gesetzes sehen wir auch die logische Folge von den sozialdemokratischen Ideen im Bereich des Flughafengesetzes, denn wir sind hier im Bereich einer gemischtwirtschaftlichen Gesellschaft. Es geht also um diese Balance zwischen einem privaten Interesse oder dem eines privaten Stakeholders und hauptsächlich dem Gemeinwesen. Das hat auch inhaltlich zur Folge, dass wir klarer das Volk einbeziehen wollen und müssen, auch wenn wir vielleicht nicht sicher sind, ob im nächsten Jahr diese weiteren Pisten et cetera kommen. Aber wenn wir das nicht jetzt in einer Zeit des Konsenses oder der gemeinsamen Willensfindung verankern, kann es zu einem späteren Zeitpunkt wichtig sein.

Als wir die Anhörung der Unique hatten, wurde es mir oder uns auch ein bisschen bange, als mit dem Wort der Corporate Governance dieser Einbezug der Öffentlichkeit wahrgenommen wurde. Wir sehen dahinter nichts anderes, als die Öffentlichkeit sozusagen auszuklam-

mern und sie nicht wirklich ernst zu nehmen. Deshalb wollen wir mit Nachdruck unterstützen, dass wir dieses Gesetz insoweit erweitern.

Ich bin auch sehr froh, dass die SVP in diese Richtung geschwenkt ist im Gegensatz zu ihrer Haltung in der Kommission, als sie noch von Zeitverzögerung und so weiter sprach. Es scheint, dass sie auch hier wirklich klar ihre Volksaufgabe sieht.

*Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil):* Die vorgeschlagene Gesetzesänderung sagt klar und deutlich, dass diese Beschlüsse betreffend Änderungen der Lage und Länge der Pisten durch den Kantonsrat in Form von referendumsfähigen Beschlüssen zu fällen sind. Das ist das Gesetz: Wir sind die Legislative, wir sind die Gesetzgeber und ich wehre mich dagegen, wenn man ständig Dutzende von Gelehrten beizieht, damit man überhaupt weiss, was man tun soll. Wir sind das Parlament und nicht die Gelehrten, und ich wehre mich dagegen mit aller Vehemenz – ob jetzt der Gelehrte Peter Forstmoser oder sonstwie heisst –, dass immer von dieser Seite her in unsere Beratungen eingegriffen wird oder bewirkt werden soll, dass das Ganze irgendwie noch verzögert werden könnte.

Es trifft zu, die Unique hat seinerzeit an den Beratungen grösste Bedenken gegen dieses Vorgehen geäussert. Man könnte fast in Abwandlung des berühmten Sprichwortes sagen – und hier bitte ich die Unique um Entschuldigung, es ist nicht ganz so gemeint – «Der Hund, der bellt, wenn er getroffen wird.» Das kann man auch hier sagen. Ich meine, dass wir dieses Gesetz ohne Wenn und Aber so verabschieden können. Wir sagen dem Volk nämlich damit, dass wir seine Mitsprache wollen. Und ich möchte dann diese Rechtsgelehrten sehen, wie sie diese Mitsprache des Volkes verdrehen wollen.

Aus diesem Grunde bitte ich Sie aus Überzeugung, dieser Vorlage zuzustimmen.

*Regierungsrat Ruedi Jeker:* Sie wissen, dass ich auch in Flughafenfragen ein höflicher Mensch bin, aber was jetzt Barbara Hunziker in diesem Saal produziert, geht eben darüber hinaus. Sie zitiert und führt damit den Rat auf eine falsche Spur, weil sie nur ein Teilzitat des Gutachtens von Professor Peter Forstmoser abgibt. Dieses wurde im Übrigen am 3. August 1999 verfasst, um genau abzuschätzen, welche Möglichkeiten die Regierung hat, wenn sie von ihrer Sperrminorität

Gebrauch macht. Barbara Hunziker zitiert Ihnen einen Satz daraus, der den Kantonsrat auf eine falsche Spur lenken will. Die Frage, die hier gestellt wird, lautet: Ist es rechtlich zulässig, dass der Regierungsrat an seine Vertreter im Verwaltungsrat detaillierte Abstimmungsweisungen zu bestimmten Fragen erteilt? Die Antwort des Experten lautete: «Ja, solche Weisungen sind gemäss Obligationenrecht zulässig, und zwar nach herrschender Lehre selbst dann, wenn dadurch die Interessen der Aktiengesellschaft Flughafen Zürich verletzt werden.» Nachher kommt das Zitat.

Hier geht es ja nicht um eine Frage des öffentlichen Rechtes, die Barbara Hunziker zitiert hat, sondern des Privatrechts, das heisst des Aktienrechts. Ich muss Ihnen nochmals sagen: Wir haben daneben, auf Grund dieses Gutachtens, in den Statuten der Gesellschaft im Zusammenhang mit dem Zweckartikel aufgenommen – Sie kennen das so gut wie ich –, dass die Gesellschaft insbesondere den interkontinentalen Flughafen Zürich nach Massgabe der vom Bund erteilten Bau- und Betriebskonzession unter Wahrung der gesetzlichen Nachtflugordnung und unter Berücksichtigung der Anliegen der Bevölkerung um den Flughafen betreibt. Also selbst im Zweckartikel ist diese Rücksichtmassnahme der Gesellschaft ins Handbuch geschrieben.

Barbara Hunziker, Sie können mit den Fakten hier einfach nicht so umgehen. Ich ermahne Sie, in Zukunft diese Dinge so wiederzugeben, wie sie vom Experten gemeint sind. Hier können Sie keine Fehlinterpretation vom Stapel lassen. Dies einfach zur Information des Rates. Denn die schwierige Aufgabe, die Parlament und Regierung am Flughafen im Interesse unserer Bevölkerung zu erfüllen haben, bedarf auch der Faktengenauigkeit. Zu dieser fordere ich Sie auf, denn dadurch erleichtern Sie die Arbeit bei den nächsten Diskussionen, die sicher noch in harter Form anstehen – auch im Interesse des Volkes.

Im Übrigen sind, wie es auch Lukas Briner gesagt hat, zwei Gedankengänge in zwei verschiedenen Köpfen in die gleiche Richtung geflossen. Das zeigt eigentlich die Qualität der Arbeit, auch wie sie eingebracht wurde.

Damit bitte ich Sie, dieser Gesetzesänderung zuzustimmen.

*Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf):* Ich möchte einfach hier drin festhalten: Barbara Hunziker ist wohl diejenige Person, die wahrscheinlich im Kanton, zumindest aber in diesem Rat drin, am besten

Bescheid weiss über die Fakten im Bereich Flughafen. (*Unruhe.*) Sie präsentiert hier drin sehr oft auch Dinge, die nicht öffentlich bekannt sind, die allerdings bekannt sein könnten, wenn alle die Akten studieren würden. Die Fakten sind sehr oft unbequem, aber sie sind deshalb trotzdem richtig.

*Eintreten*

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

*Detailberatung*

*Titel und Ingress*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*I. § 19*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*II.*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*Ratspräsident Martin Bornhauser:* Damit ist die Vorlage in erster Lesung durchberaten. Sie geht an den Redaktionsausschuss. Die Schlussabstimmung wird im Anschluss an die Redaktionslesung durchgeführt. Diese findet frühestens in vier Wochen statt.

Das Geschäft ist erledigt.

*Lukas Briner (FDP, Uster):* Obwohl die Schlussabstimmung zum vorherigen Geschäft noch nicht stattgefunden hat, nehme ich das Risiko auf mich und ziehe die Parlamentarische Initiative zurück.

*Ratspräsident Martin Bornhauser:* Ich danke Lukas Briner für das Risiko, das er auf sich nimmt. Ich hoffe, dass er damit leben kann. Das Geschäft ist zurückgezogen und damit auch erledigt.

### **13. Rahmenkredit zur Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn für die Jahre 1999 bis 2003** (*Reduzierte Debatte, Ausgabenbremse*)

Antrag des Regierungsrates vom 24. Januar 2001 und geänderter Antrag der KEVU vom 21. August 2001 **3833a**

*Esther Arnet (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr:* «Für Güter die Bahn», hiess einst der Slogan, der nach Ansicht der Mehrheit der Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr nach wie vor Gültigkeit hat, und zwar in dem Sinn, dass der Kanton die Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn weiterhin mit einem Rahmenkredit fördern soll. Jede Tonne Güter, die mit der Bahn und nicht auf der Strasse transportiert wird, entlastet die Umwelt, braucht weniger Energie und ist erst noch sicherer.

Die Geschichte um die Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn ist im Kanton Zürich eine lange. In der Kantonsverfassung ist diese Art der Förderung festgeschrieben und es dauerte sehr lange, bis dieser Grundsatz umgesetzt wurde. Erstmals im Jahr 1991 beschloss der Kantonsrat einen entsprechenden Rahmenkredit.

Im Jahr 1999 unterbreitete der Regierungsrat seine Gründe, weshalb er auf einen Antrag auf eine Weiterführung des Rahmenkredites verzichten wollte. Der Kantonsrat war in seiner Mehrheit mit dieser Argumentation offensichtlich nicht einverstanden. Er überwies nämlich eine Motion von den Kollegen Peter Stirnemann, Willy Germann und Reto Cavegn, welche eine Fortführung des Rahmenkredites verlangten. Der Regierungsrat akzeptierte auftragsgemäss die Sichtweise des Kantonsrates und unterbreitete mit der Vorlage 3833 einen Kredit von 8 Millionen Franken für die Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn für die Jahre 1999 bis 2003. Betrachtet man den bisherigen Mitteleinsatz der Jahre 1991 bis 1998, wurden gegen 80 Prozent der gesprochenen Mittel für den Bau und die Erneuerung von Anschlussgleisen verwendet. Die restlichen rund 20 Prozent je etwa hälftig für Umschlaganlagen sowie Pilotbetriebe und Transporttechnik verwendet. Betrachtet man den Güterverkehr im Wirtschaftsraum Zürich, so ergibt sich das erstaunliche Resultat, dass mehr als die Hälfte des Güterverkehrs Binnenverkehr ist. Dieser weist in den Prognosen bis ins

Jahr 2025 auch das grösste Wachstum auf. Der heute diskutierte Rahmenkredit soll zum grössten Teil für Verbindungsgleisprojekte verwendet werden.

Die Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr beriet den Antrag des Regierungsrates am 21. August 2001 eingehend. Die Finanzkommission verzichtete auf einen Mitbericht. Die Kritiker in der Kommission stellten vor allem die Wirksamkeit der staatlichen Förderung und die Messbarkeit der Auswirkungen in Frage. Die befürwortende Seite stützte sich auf die Ausführungen der Fachleute, die darlegten, welche Projekte in Zukunft anstehen, und auf den Grundsatz, dass der Güterverkehr mit der Bahn dort, wo er eingesetzt werden kann, sinnvoll und daher auch unterstützungswürdig ist.

Der im Antrag des Regierungsrates versprochene Bericht per Mitte 2002 wurde allgemein als zu früh betrachtet. Wenn die Wirksamkeit tatsächlich überprüft werden soll, dann kann dies nicht innert weniger Monate geschehen. Die Kommission hat daher einem Antrag von Peter Stirnemann, den Bericht erst per Mitte 2003 zu verlangen, mehrheitlich zugestimmt. Das ist auch die einzige Änderung in der Vorlage.

Die KEVU beantragt Ihnen in ihrer Mehrheit, dem Rahmenkredit gemäss Vorlage 3833a zuzustimmen, die Motion 196/2000 ist damit als erledigt abzuschreiben.

*Hans Badertscher (SVP, Seuzach):* In den Jahren 1991 bis 1993 wurde der Güterverkehr mit der Bahn durch einen Rahmenkredit in der Höhe von 15,5 Millionen Franken gefördert. Einen weiteren Kredit in der Höhe von 9 Millionen Franken bewilligte der Kantonsrat für die Jahre 1995 bis 1998. Dieser zweite Kredit wurde bei weitem nicht ausgeschöpft. Für rund 4 Millionen Franken, so scheint es mir, sind keine geeigneten Projekte gefunden worden.

In seinem Bericht vom Dezember 1999 gab der Regierungsrat umfassend Auskunft über die Tätigkeit des Kantons zur Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn. Er teilte uns aber auch mit, dass auf eine Weiterführung eines Rahmenkredites verzichtet werden kann. Trotzdem wurde einige Monate später eine Motion überwiesen, die die Fortsetzung des Rahmenkredites zur Förderung des Güterverkehrs verlangt. Heute liegt ein Rahmenkredit zur Förderung des Güterverkehrs in der Höhe von 8 Millionen Franken vor. Wir sind erstaunt,

wie rasch die Regierung entgegen ihrer Aussage im Bericht vom 22. Dezember 1999 Projekte ausweisen kann, die einen Rahmenkredit in der Höhe von 8 Millionen Franken rechtfertigen. Im Weiteren sind wir überzeugt, dass diese Projekte auch ohne diesen Rahmenkredit finanziert werden könnten.

Ich bitte Sie, meine Damen und Herren und speziell unsere Freunde von der FDP-Fraktion, den Minderheitsantrag zu unterstützen und den Rahmenkredit von 8 Millionen Franken zur Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn für die Jahre 1999 bis 2003 abzulehnen.

*Peter Stirnemann (SP, Zürich):* Die SP-Fraktion stimmt einhellig dem Kredit von 8 Millionen zur Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn zu. Die Förderung des Güterverkehrs auf der Schiene kann auch durch den Kanton Zürich so wirkungsvoll bis 2003 fortgesetzt werden. Es ist dies die letzte Tranche, die nun zur Diskussion steht, nachdem ja die Regierung, unter ihr auch das Parlament, dem Rahmenkredit für 1991/1993, 1994/1998 von 24 Millionen Franken zugestimmt hat. Der kann nun voll ausgeschöpft werden. Mit der Förderung des Güterverkehrs auf der Schiene sind wir bei einem sehr aktuellen Thema, verkehrspolitisch, verkehrswirtschaftlich und volkswirtschaftlich.

Erstens: Verkehrspolitisch zeigen uns der katastrophale LKW-Unfall im Gotthard-Strassentunnel und die tragischen Auffahrunfälle von Lastwagen auf Autobahnen, wie sehr dringend dieses Problem ist. Sie zeigen einmal mehr und mit aller Härte: Der Schwerlastverkehr auf den Strassen ist ein enormes, ein erschreckendes Sicherheitsrisiko für die übrigen Verkehrsteilnehmer. Das ist reduzierbar. Jede Tonne, jede Warenladung, die auf der Schiene statt auf der Strasse transportiert wird, erhöht die Sicherheit auf den Strassen, vermindert merklich das Gefahrenpotenzial. Nur die Reduktion der Ereignisse selbst, das heisst eben der Schwerverkehrsbewegungen, reduziert wirksam und dauerhaft das Sicherheitsrisiko. Die Reduktion von Güterverkehr auf der Strasse beginnt an der Quelle und endet am Ziel der Güterströme, das heisst eben bei und mit den Anschlussgleisen bei Produktionsstätten und Verteilzentren. Was am Anfang auf die Schiene kommt, bleibt auf der Schiene.

Zweitens verkehrswirtschaftlich: Gut 50 Prozent des Güterverkehrs im Kanton Zürich, exakt sind es 47 Prozent, ist internationaler und

nationaler Ziel- und Quellverkehr, also eher Langstreckenverkehr, und die andere Hälfte ist Binnenverkehr, also innerhalb des Kantons Zürich, also Kurzstrecken- und Feinverteilerverkehr.

Das Segment für Anschlussgleise liegt bei den ersten, also beim Langdistanzverkehr, und da spielen die Anschlussgleise wirklich eine entscheidende Rolle, haben eine grosse Bedeutung und zeigen Wirkung. Es ist eben dieser Ziel- und Quellverkehr. Herausheben will ich das deshalb, weil in der Diskussion seitens der Strassentransportunternehmen in der Kommission durchschimmerte, dass durch diese Anschlussgleise allenfalls eine Konkurrenzierung stattfinden könnte. Das ist eben nicht der Fall. Es sind ganz andere Verkehrsfunktionen, die durch die Anschlussgleise aufgenommen werden.

Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zeigt Wirkung. Wie wir der Presse am 7. November 2001 entnehmen konnten, hat der Bahngüterverkehr in diesem Jahr bereits Schweiz-intern um 9 Prozent zugenommen und der Schwerverkehr ging tendenziell zurück – auf den Strassen etwa 4,2 Prozent. Die Bewegung findet also eindeutig Richtung Bahngüterverkehr statt, wo eben diese Anschlussgleise eine Rolle spielen können. Das ist die neue Situation, die damals zu dieser Motion gegen den Bericht des Regierungsrates geführt hat, damit diese Anschlussgleise und der Bahngüterverkehr eine Zukunft haben. Dementsprechend hat auch der Regierungsrat seine Vorlage auf Grund der Motion präsentiert und schlägt nun diesen Rahmkredit vor.

Drittens volkswirtschaftlich: Diese 8 Millionen Franken sind ein starker Impuls für die Volkswirtschaft des Kantons Zürich. Wir lösen damit nämlich Investitionen von 28 Millionen aus, das muss man eben sehen. Dabei ist der Bund kräftig mit dabei mit 50 Prozent. Dann sind es Private, die sich mit 22 Prozent an dieser Infrastruktur beteiligen und schliesslich der Kanton mit 28 Prozent – das sind eben diese 8 Millionen Franken. Also, die Förderung von Anschlussgleisen und Umschlaganlagen geht eigentlich einher mit der Umstrukturierung der Wirtschaft als flankierende Massnahme. Alte klassische Standorte wie Sulzer-Escher-Wyss-Areal oder Sulzer-Areal in Winterthur, die ja Anschlussgleise hatten, gibt es nicht mehr. Dafür gibt es neue Produktionsstandorte und die sollen eben wieder mit Anschlussgleisen versehen werden. Deshalb ist diese Vorlage, die Förderung des Güterverkehrs auf der Schiene via Anschlussgleise, Umschlaganlagen, von eminenter Bedeutung. Zur Wirtschaftsfreundlichkeit gehört die



Vorhaltung der geeigneten zukunftstauglichen, umweltfreundlichen Infrastrukturen und die entsprechenden Logistik, eben Anschlussgleise.

Bitte stimmen Sie dieser Vorlage zu. Stimmen Sie den 8 Millionen Franken zu.

*Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen):* Die FDP unterstützt den Antrag der KEVU. Hans Badertscher, eine gute Freundschaft zeichnet sich dadurch aus, dass auch gegenteilige Meinungen toleriert werden. Der Güterverkehr mit der Bahn ist in vielen Fällen die sinnvollere Lösung. Jede Tonne, die auf der Strasse transportiert wird, schafft auf dem System Strasse Platz für diejenigen, die auf die Strasse angewiesen sind. Die Rahmenbedingungen für die Schienen werden immer besser. Wir haben einerseits ein Bahnsystem, das verbessert wurde und langsam eine gewisse Qualität erreicht und wir haben die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, die Wirkung zeigt. Dies schafft diese Rahmenbedingungen, die mit einem massvollen Rahmenkredit von 8 Millionen Franken genutzt werden können. Es wäre mit Sicherheit das falsche Signal, wenn wir hier mit einem Nein all diese Anstrengungen des Kantons Zürich versenken würden.

In diesem Sinne beantrage ich Ihnen, dem Rahmenkredit zuzustimmen und die Motion abzuschreiben.

*Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil):* «Für Güter die Bahn», so hiess der Slogan, hat die Präsidentin der KEVU, Esther Arnet, gesagt. Dieser Slogan gilt heute noch. In diesem Sinn darf durchaus die Gegenwart verwendet werden.

Es ist erfreulich, dass der Regierungsrat auf Grund dieser Motion seinerzeit die Lehren gezogen hat und nun diesen Kredit dem Kantonsrat wieder vorlegt. Und er verdient unsere Unterstützung, auch wenn seitens der Bahn in der Vergangenheit in dieser Beziehung recht massiv gesündigt worden ist. In dieser Beziehung kann ich auch ein gewisses Verständnis für die Vorbehalte der SVP entgegenbringen. Viele Kunden von mir in der Region Seeland, mehr als einer, haben auf die Anschlussgleise verzichtet, weil die Dienstleistungen der SBB total unzuverlässig waren. Hier muss die SBB AG wirklich einhängen. Sie hat aber in der Vergangenheit und insbesondere in der jüngsten Vergangenheit bewiesen, dass sie es versteht, einzuhängen, dass sie es

versteht, Angebote zu schaffen, welche eben dazu beitragen, dass freiwillig von der Strasse auf die Schiene umgestiegen werden kann, ohne dass der eine Verkehrsträger gegen den anderen ausgespielt wird.

In diesem Sinne möchte ich Sie bitten, diesem Kredit von 8 Millionen Franken zuzustimmen. Es geht darum, die Bahn zu fördern und keinesfalls darum, irgendwie gegen den Schwerverkehr auf der Strasse, den wir auch benötigen, anzutreten.

*Willy Germann (CVP, Winterthur):* Die CVP unterstützt den Rahmenkredit. Es ist ein bescheidener, ein sehr bescheidener «Anstupf», um mehr Güterverkehr auf die Schiene zu bringen. Und es braucht dieses Signal, denn der Güterverkehr wächst überdurchschnittlich, ja er explodiert geradezu, ähnlich wie der Freizeitverkehr. Er wächst wegen der Globalisierung und Liberalisierung durch die WTO. Er wächst wegen des freien Güterverkehrs im Rahmen der EU und auch, wir haben das gehört, in der Binnenwirtschaft, und zwar darum, weil der Schienenverkehr noch zu langsam und zu teuer ist. Nun macht die SVP eine Glaubensfrage aus dieser Sache. Es wird auch in Zukunft, auch nach diesem Rahmenkredit so sein, dass der grösste Teil des Feinverteilers auf der Strasse abgewickelt wird. Es geht hier vor allem um die Förderung des nationalen und internationalen Güterfernverkehrs. Reto Cavegn hat es schon erwähnt, die Automobilisten müssen Interesse haben, dass möglichst viele Güter auf die Schiene gebracht werden. Güterverkehr auf der Strasse verursacht Staus, nicht bloss am Gotthard.

*Toni W. Püntener (Grüne, Zürich):* Güterverkehr mit der Bahn, diese Forderung findet, wie wir gehört haben, eine breite Unterstützung. Bis anhin hat der Kanton Zürich mit den Mitteln des Rahmenkredites vor allem Bau, Erweiterung und Erneuerung von Anschlussgleisen finanziert. Bereits in einem Bericht vom 22. September 1999 hat der Regierungsrat die Wirkung dieser Subventionen kritisch beurteilt. Der Regierungsrat setzt eher auf die Unterstützung von innovativen Pilotprojekten, Studien und Forschungsprojekten.

Nun, die Mehrheit des Kantonsrates will trotzdem weiterhin hauptsächlich Anschlussgleise subventionieren. 53 Prozent des Güterverkehrs im Kanton Zürich sind Binnenverkehr, das hat die Präsidentin

der Kommission, Esther Arnet, bereits gesagt. Die Prognosen gehen davon aus, dass dieser Güterverkehr absolut am stärksten zunimmt. Hier braucht es tatsächlich innovative Ideen, damit dieser Verkehr mit möglichst viel Sicherheit, mit möglichst tiefer Umweltbelastung und mit möglichst tiefem Energieverbrauch abgewickelt werden kann.

Neben der Umlagerung auf die Schiene ist auch zu untersuchen, wie die transportierte Gütermenge dauerhaft reduziert werden kann. Daher ist die Absicht des Regierungsrates, die Wirksamkeit des Rahmenkredites zu überprüfen, zu begrüssen. Es ist zu hoffen, dass dieser zusätzliche Bericht dazu führt, dass die Güterverkehrspolitik des Kantons Zürich mehr macht als einfach die Anschlussgleise zu subventionieren.

Die Mehrheit der Grünen Fraktion stimmt dem Rahmenkredit zu.

#### *Eintreten*

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

#### *Detailberatung*

#### *Titel und Ingress*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

#### *I.*

***Minderheitsantrag Hans Badertscher, Adrian Bergmann, Ernst Brunner in Vertretung von Werner Schwendimann, Lorenz Habicher und Laurenz Styger:***

*Der Rahmenkredit von Fr. 8'000'000 zur Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn für die Jahre 1999 bis 2003 wird abgelehnt.*

*Hans Badertscher (SVP, Seuzach):* Ich möchte Ihnen doch eines noch übermitteln. Als Sie der LSVA zugestimmt haben, haben Sie auch einem Mechanismus zugestimmt und dieser kommt der Bahn entgegen. Das Ziel ist ja, dass die Bahn Güter im Verhältnis mit 66 Prozent Anteil übernehmen kann. Das ist die Zukunft. Darum frage ich mich, warum eigentlich der Kanton Zürich zusätzliche 8 Millionen Franken jetzt in die Bahn investiert. Das Ziel ist ganz klar definiert. Und wenn

Sie von Konkurrenz sprechen, dann muss ich Ihnen sagen, mein Votum ist absolut nicht auf dem aufgebaut, überhaupt nicht. Es braucht beides, das ist uns allen klar. Aber ich glaube, dass diese 8 Millionen nicht mehr als Förderbeitrag beurteilt werden können. Ich meine, es ist einfach eine Unterstützung des Güterverkehrs. Das möchte ich noch beifügen. Und denken Sie daran, 66 Prozent ist das Ziel, das erreicht werden muss. Wenn das nicht der Fall ist, wird die LSVA verteuert. So sieht das System aus.

*Lorenz Habicher (SVP, Zürich):* Hans Badertscher hat auf die Wichtigkeit der Ablehnung dieser Vorlage hingewiesen. Die Position der FDP-Fraktion erstaunt auch im Hinblick auf die zukünftige Budgetdiskussion. Diese 8 Millionen Franken können wirkungsvoller und besser eingesetzt werden und sie werden im Budget danach suchen, geschätzte Damen und Herren der FDP. Die FDP zeigt auch keine Weitsicht und kein politisches Gespür beim Güterverkehr. Mit Anschlussgleisen, die teuer erstellt und gefördert werden und schlussendlich leer stehen und langsam überwachsen, setzen Sie falsche Signale. Für diese Suche nach möglichen Objekten müssen Sie auf die Unterstützung durch die SVP verzichten.

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag Hans Badertscher mit 97 : 56 Stimmen ab.**

*II., III., IV., V. und VI.*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

#### *Schlussabstimmung*

**Der Kantonsrat stimmt mit 96 : 55 Stimmen dem Antrag der Kommission gemäss Vorlage 3833a zu.**

*Ratspräsident Martin Bornhauser:* Die Vorlage unterliegt dem fakultativen Referendum. Sie geht an die Staatskanzlei zur Veröffentlichung im Amtsblatt unter Ansetzung der 60-tägigen Referendumsfrist.

**A. Beschluss des Kantonsrates  
über den Rahmenkredit zur Förderung des Güterverkehrs mit  
der Bahn für die Jahre 1999 bis 2003**

(vom 10. Dezember 2001)

*Der Kantonsrat,*

nach Einsichtnahme in die Anträge des Regierungsrates vom 24. Januar 2001 und der Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr vom 21. August 2001,

*beschliesst:*

- I. Zur Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn wird für die Jahre 1999 bis 2003 ein Rahmenkredit von Fr. 8'000'000 bewilligt.
- II. Der Regierungsrat entscheidet über die Aufteilung in einzelne Objektkredite und regelt die Einzelheiten der Beitragsgewährung.
- III. Der Regierungsrat wird beauftragt, die Wirksamkeit des Rahmenkredits zu überprüfen und darüber per Mitte 2003 Bericht zu erstatten.
- IV. Ziffern I und II dieses Beschlusses unterstehen dem fakultativen Referendum.
- V. Veröffentlichung im Amtsblatt.
- VI. Mitteilung an den Regierungsrat.

*Abschreibung eines Vorstosses*

*Motion KR-Nr. 196/2000*

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 130 : 0 Stimmen, die Motion KR-Nr. 196/2000 als erledigt abzuschreiben.**

**B. Beschluss des Kantonsrates über die Abschreibung von Vorstössen**

- I. Die Motion KR-Nr. 196/2000 wird als erledigt abgeschrieben.
- I. Mitteilung an den Regierungsrat.

Das Geschäft ist erledigt.

**14. Totalrevision des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr**

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 4. Juli 2001 zum Postulat KR-Nr. 143/1998 und geänderter Antrag der KEVU vom 4. September 2001 **3871a**

(gemeinsame Behandlung mit 3828a)

**15. Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr**

Antrag des Regierungsrates vom 13. Dezember 2000 zur Behördeninitiative KR-Nr. 64/1999 und geänderter Antrag der KEVU vom 4. September 2001 **3828a**

(gemeinsame Behandlung mit 3871a)

*Ratspräsident Martin Bornhauser:* Wir haben beschlossen, die beiden Geschäfte gemeinsam und in freier Debatte zu diskutieren. Eintreten ist obligatorisch. Ich schlage Ihnen folgende Behandlung vor:

Zuerst führen wir die Grundsatzdebatte über beide Geschäfte, inklusive die beiden Minderheitsanträge. Dann gehen wir zur Vorlage 3871a und stimmen über den Abschreibungsantrag der Kommission, beziehungsweise den Minderheitsantrag auf Erheblicherklärung der Motion ab. Dann wenden wir uns der Vorlage 3828a zu und stimmen über den Kommissionsantrag auf nicht definitive Unterstützung der Behördeninitiative, beziehungsweise den Minderheitsantrag auf Erlass einer eigenen Vorlage zuhanden der Volksabstimmung ab. Wird der Minderheitsantrag Peter Stirnemann gutgeheissen, bereinigen wir noch den vorgeschlagenen Gesetzestext.

Sie sind mit diesem Vorgehen einverstanden.

*Esther Arnet (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr:* Am 15. Januar 2001 wies der Kantonsrat der KEVU die Behördeninitiative des Grossen Gemeinderates Winterthur betreffend Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr zu. In Absprache mit dem Regierungsrat und unter Einhaltung der Fristen wartete die Kommission mit der Beratung zu bis am 20. August 2001 die KEVU die Vorlage 3871 betreffend Erheblicherklärung der Motion betreffend Totalrevision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr ebenfalls zugewiesen wurde.

In der Kommission – und auch heute im Rat – wurden die beiden Vorlagen gemeinsam beraten. Ich nehme in meinem Votum auch zu beiden Vorlagen Stellung.

Da die Motion betreffend Totalrevision PVG nach altem Recht überwiesen wurde, steht heute die Erheblicherklärung zur Diskussion. Es handelt sich also noch um eine Motion nach dem zweistufigen Verfahren. Die Motion Astrid Kugler fordert eine Totalrevision des PVG: Sie will im Detail eine Änderung des Zweckartikels, indem die Ziele erweitert werden. Im Weiteren verlangt sie Änderungen des Finanzierungsmodus, der Organisationsstruktur, welche zu kompliziert sei, und eine verbesserte Mitsprache der Gemeinden und Transportunternehmen. Weitere Themen sind die Verbesserung der Kundentreue sowie Sicherheit und Sauberkeit.

Die Behördeninitiative des Gemeinderates Winterthur fordert unter anderem eine Änderung in der Zusammensetzung des Verkehrsrates. Nach geltendem Gesetz haben die übrigen Gemeinden, gemeint sind die Gemeinden ausser Zürich und Winterthur, drei Vertreter. Die Städte Zürich und Winterthur sind fix durch je einen Vertreter im Verkehrsrat vertreten. Nach Meinung der Behördeninitiative Winterthur wird den VBZ und den Winterthurer Verkehrsbetrieben je ein Sitz zugestanden. Die Vertretungen der Städte Zürich und Winterthur bleiben bestehen. Von den bisher drei Vertretungen aus den übrigen Gemeinden werden de facto eine weniger, also neu zwei statt drei. Neu wird eine Personalvertretung beantragt. Ausgerechnet heisst dies, zusätzlich gäbe es je eine Vertretung mehr für Winterthur und Zürich sowie eine Personalvertretung und eine Gemeindevertretung weniger. Im Weiteren soll der Verkehrsrat vom Kantonsrat, nicht vom Regie-

rungsrat bestimmt werden. Dies gilt nicht für die Vertretungen von Bund, SBB und Verkehrsbetrieben.

Weiter Änderungsanträge betreffen den Grundsatz des Verbundangebotes, das Vertragsverhältnis zu den Transportunternehmungen und die Ausschreibungsmodalitäten.

Die KEVU hat an zwei Sitzungen vom 21. August und 4. September 2001 intensiv über die Anliegen diskutiert. Sie kam zum folgenden Schluss: Eine Totalrevision des PVG ist zurzeit nicht nötig. Mit der Festlegung der Grundsätze durch den Kantonsrat und durch das Fahrplanverfahren, das eine ausserordentlich weit gehende Mitsprache der gesamten Bevölkerung ermöglicht, besteht eine weit reichende Mitwirkung im Bereich des öffentlichen Verkehrs, welche keiner weiter gehenden gesetzlichen Regelung bedarf.

Zu den einzelnen Themenkreisen, die hauptsächlich diskutiert wurden:

Finanzierungsmodus: Kein Modell der Finanzierung ist letztendlich gerecht. Die Kommission ist aber grossmehrheitlich der Meinung, dass ein vernünftiges Modell gewählt ist. Es liegt kein Vorschlag vor, der nach Ansicht der Kommissionsmehrheit eine Verbesserung hervorbringen würde.

Verkehrsrat: Die Zusammensetzung des Verkehrsrates wurde kontrovers diskutiert. Eine Mehrheit der Kommission ist der Ansicht, dass eine Vergrösserung nicht sinnvoll und die Ausgewogenheit gewährleistet sei. Peter Stirnemann und drei Mitunterzeichnende stellen dazu einen Minderheitsantrag, nach welchem der Verkehrsrat analog zur Behördeninitiative Winterthur von neun auf elf Mitglieder erweitert werden soll. Die zwei zusätzlichen Mitglieder sollen Personalvertretungen der im Zürcher Verkehrsverbund zusammengeschlossenen Transportunternehmungen sein. An der Gemeindevertretung will der Minderheitsantrag nichts ändern. Dieser Antrag fand in der Kommission keine Mehrheit.

Ausschreibungen: Insbesondere wegen vergangener und anstehender Vergabungen wurde dieser Punkt intensiv diskutiert. Nachdem die Fachleute die Kommission auf eine Verwaltungsgerichtsentscheid hingewiesen haben, wonach das PVG nicht die Grundlage für die Ausschreibung sein könne, sondern das Bundesgesetz Anwendung finde, war die Mehrheit der KEVU der Ansicht, dass keine Änderung



des PVG notwendig sei. Peter Stirnemann und drei Mitunterzeichnende stellen hierzu einen Minderheitsantrag.

Zusammenfassend: Die KEVU beantragt, die Motion zur Teilrevision des PVG nicht erheblich zu erklären. Toni W. Püntener stellt den Minderheitsantrag, die Motion sei erheblich zu erklären. Die Behördeninitiative Winterthur wird von der Kommission einstimmig nicht definitiv unterstützt. Eine Minderheit beantragt, eine eigene Vorlage zu unterbreiten. Diese enthält Forderungen betreffend einer Personalvertretung im Verkehrsrat und zur Ausschreibung. Die Mehrheit der Kommission lehnt diesen Antrag ab. Die Diskussion zu diesen beiden Vorlagen war intensiv und teilweise sehr kontrovers.

Ich danke dafür, dass dies in der Kommissionsarbeit stets ausschliesslich auf der sachlichen Ebene abläuft.

*Toni W. Püntener (Grüne, Zürich):* Der Zürcher Verkehrsverbund ist eine Erfolgsgeschichte. Das zeigen einerseits die vielen Preise, die der ZVV regelmässig bekommt. Andererseits bestätigen dies auch die Benutzungszahlen. Zudem hat der öffentliche Verkehr ein sehr gutes Ansehen. Gerade deshalb ist es aus Sicht der Grünen nötig, das Personenverkehrsgesetz zu revidieren.

Das Gesetz stammt aus dem Jahr 1988, also aus Zeiten vor dem Start der Zürcher S-Bahn. In der Zwischenzeit hat sich der öffentliche Verkehr sehr dynamisch weiterentwickelt. Auch das gesetzliche Umfeld hat sich gewandelt. Ohne Rücksicht auf die Qualitäten, Leistungen und Eigenheiten des öffentlichen Verkehrs will etwa der Bund einen liberalisierten Markt schaffen, respektive erzwingen. Das heisst, wir müssen das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr so gestalten, dass unabhängig von den Rechtsformen und Eigentumsverhältnissen Qualität und Leistung des öffentlichen Verkehrs weiter gesteigert werden können.

Es wird hier im Rat so sein wie auch in der Kommission. Alle jubeln in den höchsten Tönen über den ZVV. Das ist ja lieb und nett. Nur, wenn es konkret wird, sind dann jeweils sehr viele Argumente zu hören, warum Herr X oder Frau Y den öffentlichen Verkehr nicht benutzt. Die Züge seien zu voll, man müsse zu viel umsteigen, der öffentliche Verkehr sei zu langsam und so fort. Diese Äusserungen weisen auf zwei Dinge hin. Erstens: Der öffentliche Verkehr wird wirklich benutzt, darum sind die Züge so gut ausgelastet. Zweitens: Der

öffentliche Verkehr muss noch besser werden, damit weniger umgestiegen werden muss und die Reise von A nach B noch angenehmer wird.

Neben den Netz- und Knotenausbauten – Stichwort zum Beispiel Durchgangsbahnhof – und der Angebotsausweitung der S-Bahn hat der Kantonsrat dafür zu sorgen, dass auch der gesetzliche Rahmen stimmt, damit der öffentliche Verkehr im Kanton Zürich noch besser werden kann.

Wenn Sie den Bericht des Regierungsrates zu dieser Motion durchsehen, werden Sie feststellen, dass der Regierungsrat sehr zufrieden ist mit dem Gesetz. Auf Grund des tatsächlichen Erfolges ist diese Zufriedenheit durchaus berechtigt. Nur handelt es sich dabei natürlich um eine Innensicht. Die Antwort des Regierungsrates gibt keine Auskunft darüber, ob dieses Gesetz auch zukünftig für die Förderung des öffentlichen Verkehrs tauglich ist. Das könnte nämlich nur die umfassende Prüfung im Rahmen einer Totalrevision aufzeigen. Darum sagen die Grünen Ja zur Erheblicherklärung der Motion. Die mit der Behördeninitiative Winterthur angesprochene Zusammensetzung des Verkehrsrates ist ein Thema, das intensiv überprüft und diskutiert werden muss. Dazu gehört auch die Finanzierung der Gemeindebeiträge an den ZVV. Zurzeit wird nur die Zahl der Haltestellenabfahrten und die Finanzkraft einer Gemeinde bei der Berechnung berücksichtigt. Der Erfolg des öffentlichen Verkehrs in einer Gemeinde, also der Deckungsbeitrag der Benutzerinnen und Benutzer an die Kosten, wird bei der Festlegung der Gemeindebeiträge nicht berücksichtigt. Das kann so nicht sein. Sie sehen, sowohl in grundsätzlichen Aspekten als auch bei Einzelaspekten zeigt sich, dass das Personenverkehrsgesetz zu revidieren ist.

Stimmen Sie deshalb der Erheblicherklärung der Motion zu!

*Peter Stirnemann (SP, Zürich):* Anders als die Motion, welche eine allgemeine Änderung, die Totalrevision des PVG fordert, verlangt die Behördeninitiative Winterthur konkrete Änderungen im Personenverkehrsgesetz. Und zwar betrifft das einmal die Vertretung des Personals im Verkehrsrat und dann auch, was die Wettbewerbsordnung im ZVV betrifft. Wir äussern uns zu diesen beiden Anliegen.

Wir haben diese beiden Anliegen in der Diskussion aufgenommen. Die anderen Forderungen, die den Fahrplan betreffen, haben wir nicht

weiter vertieft beraten. Zu den beiden Paragrafen haben wir Minderheitsanträge gestellt. Das Hauptanliegen der Behördeninitiative Winterthur ist die gesetzliche Verankerung der Personalvertretungen im Verkehrsrat und die Einbindung arbeitsvertraglicher Regelungen im Zusammenhang mit Transportleistungsvergaben im PVG.

Der Grund: Rationalisierungs- und Sparmassnahmen, Zielvereinbarungen mit den Verkehrsunternehmungen, die sich vor allem zu Ungunsten der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, das heisst des Fahrpersonals, des eigentlichen Produzenten der Transportleistungen, auswirken sollten und der Druck auf die Arbeitszeiten, angeblich wegen zu schlechter Produktivität der so genannten Wettbewerbsfähigkeit, haben dazu Ausschlag gegeben.

Aber die prekäre Situation von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern nicht nur im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs, sondern eben auch im Flugverkehr zeigen, wie wichtig die Vertretung des Personals in Entscheidungsgremien, Aufsichtsgremien – hier zum Beispiel in Verkehrsräten – ist.

Wir fordern zwei Personalvertreter im Verkehrsrat; zwei deshalb, weil das Personal bei den Verkehrsunternehmen im ZVV in zwei grosse Gruppen zerfällt, auf der einen Seite das Fahrpersonal, das die Behördeninitiative wie wir meinen einseitig gefordert hat, auf der anderen Seite technisches Personal, Verkehrsplanung, Verwaltungspersonal, das ebenfalls für die Verkehrsunternehmen im ZVV arbeitet und auch eine Vertretung im Verkehrsrat bekommen soll. Deshalb zwei und nicht nur einer, deshalb nicht die Formulierung vom Fahrpersonal, sondern vom Personal generell.

Das ist eine Abweichung von der Behördeninitiative Winterthur. Deshalb haben wir hier einen eigenen Vorschlag, einen eigenen Antrag formuliert und unterstützen die Behördeninitiative Winterthur nicht definitiv.

Der andere Punkt ist die Ausschreibung von Fahrleistungen. Sie ist ebenfalls im Personenverkehrsgesetz festgeschrieben im Paragrafen 21. Alle zehn Jahre soll das ja passieren können. Der Kantonsrat hat mit den Grundsätzen jeweils schon festgeschrieben, dass sozialverträgliche Bedingungen bei diesen Wettbewerbsordnungen mitberücksichtigt werden sollen. Aber eben, alle zwei Jahre stehen diese Grundsätze ja zur Diskussion und können auch immer wieder zu Fall gebracht werden. Deshalb ist es uns ein Anliegen, dass gesetzlich ver-

ankert wird, dass der Verkehrsrat, wenn er dann auch die Personalvertretung involviert hat, diese Rahmenbedingungen festsetzen soll.

Hier gibt es alarmierende Vorzeichen, meine ich. Sie haben sicher gelesen – in der Presse wurde auch darüber geschrieben –, dass ein riesiger Betreiberkonzern, die französische Connex sich mit der VZO darum bewirbt, im Jahr 2003 Fahrleistungen übernehmen zu können. Diese Connex ist ein riesenhafter Betreiber, der nicht nur in Frankreich, sondern mittlerweile in Deutschland, Österreich und Osteuropa im Betrieb von Verkehrsunternehmen mitmacht. Sie können sich vorstellen, was es heissen kann, wenn nicht ganz klar die sozialen Bedingungen für die Arbeitenden im Verkehrsbereich ZVV festgeschrieben und vorgegeben sind; was dies unter Umständen bedeuten kann, was dieser riesige Betreiberkonzern für Möglichkeiten hat, Arbeitskräfte von ausserhalb – billige Arbeitskräfte sage ich jetzt – hier herein zu bekommen! Das soll er natürlich tun können, wir sind ja auch für eine gewisse Öffnung, was den Personenverkehr und Arbeitsmöglichkeiten betrifft. Aber eben, es müssen die Bedingungen hier gelten, die seit über hundert Jahren von renommierten Verkehrsunternehmen wie SBB, Post, Verkehrsbetriebe Zürich, Winterthur und Basel bei diesen Wettbewerbsbedingungen festgeschrieben werden – darum geht es.

Wir wollen verhindern, dass solche Riesenkonzerne unsere Arbeitssituation hier unterlaufen können. Das ist enorm wichtig. Deshalb machen wir hier den Anfang im Bereich öffentlicher Verkehr. Das können wir tun. Schreiben wir einerseits die Personalvertretung im Verkehrsrat und andererseits eine sozial verträgliche Wettbewerbsordnung gesetzlich fest! Ich denke, das ist beispielgebend und sollte unbedingt im Sinne, die der Minderheitsantrag vorgibt, hier beschlossen werden.

*Laurenz Styger (SVP, Zürich):* Über die Behördeninitiative des Grossen Gemeinderates Winterthur betreffend der Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr kann festgehalten werden, dass in der Kommission KEVU vor allem die Neufassung des Paragraphen 14, der eine Aufstockung der Mitglieder des Verkehrsrates von neun auf elf Mitglieder verlangt, rege diskutiert wurde.

Die SVP ist der Meinung, dass an der Grösse und der Zusammensetzung des Verkehrsrates nichts geändert werden sollte. Wir wollen keine Aufblähung dieses Gremiums, denn der Verkehrsrat als oberstes

Organ des ZVV hat sich bewährt. Er ist effizient, beweglich und marktwirtschaftlich ausgerichtet. Wird diese Institution nun durch einen Vertreter des Personals und einen Vertreter der Unternehmungen aufgestockt, erreichen wir damit höchstens, dass dieser Verkehrsrat unbeweglicher, ineffizienter und träger wird und damit auch Verbesserungen und Erneuerungen schlechter reagiert werden kann. Denn wie sagt man so schön? Allzu viele Köche verderben den Brei.

Es ist auch nicht verständlich, dass die Mitsprache der übrigen Gemeinden des Kantons geschmälert werden soll. Damit erreichen wir im allerbesten Fall, dass sich alle Landgemeinden nach der Verkehrspolitik der Städte Zürich und Winterthur auszurichten hätten und ihre Stimme weniger gewichtet würde. Denn nur starke, zufriedene und in die Entscheidung eingebundene Gemeinden garantieren einen funktionierenden Verkehrsverbund.

Daher wird die SVP in dieser Vorlage den Minderheitsantrag ablehnen und die Behördeninitiative, wie der Regierungsrat und die KEVU beantragen, nicht definitiv unterstützen. Im Weiteren empfehlen wir Ihnen, die dazugehörige Vorlage 3871a betreffend die Motion der drei nicht mehr im Rat vertretenen Personen Astrid Kugler, Benedikt Gschwend und Anton Schaller, die eine Totalrevision des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr verlangen, als erledigt abzuschreiben.

*Willy Germann (CVP, Winterthur):* Die CVP bittet Sie, beide Vorlagen und die Minderheitsanträge abzulehnen. Eigentlich müsste es mir als Winterthurer weh tun, dass die Winterthurer Behördeninitiative eine Abfuhr erleiden wird, aber so weit reicht mein Lokalpatriotismus nicht. Als ich die Initiative erstmals las, musste ich leider deren Scheitern voraussagen. Die CVP spricht sich gegen eine substanzielle Revision des Personenverkehrsgesetzes aus. Dieses Gesetz hat sich im Wesentlichen bewährt. Bewährt hat sich insbesondere auch der Finanzierungsmodus. Eine Neuformulierung des Grundangebotes gemäss Behördeninitiative Winterthur wäre kontraproduktiv und ein Rückschritt. Toni W. Püntener möchte das ganze Personenverkehrsgesetz revidieren, aber damit schiebt in der heutigen politischen Lage den Verkehr aufs Glatteis – die Glattalbahn lässt grüssen.

Eine Ergänzung des Personenverkehrsgesetzes drängt sich nur dort auf, wo wirklich Neues geregelt werden muss. Und dies ist nur in ei-

nem Bereich nötig, bei den Ausschreibungen für Fahrleistungen. Ich habe in der KEVU schnell signalisiert, dass dieses Thema ausserhalb der Behördeninitiative Winterthur ernsthaft angegangen werden muss. Sonst könnten uns schon bald einige Überraschungen bevorstehen. Die Regierung wollte unser Postulat entgegennehmen und es wird nun spannend sein zu erfahren, weshalb die FDP die vorgeschlagenen Ausschreibungsbedingungen ablehnen will. Übrigens lehnte die SP ja ein Mitwirken an diesem Vorstoss ab und griff zu einem mangelhaften Minderheitsantrag. Dieser ist nämlich unvollständig. Es ist selbstverständlich, dass Ausschreibungsbedingungen sozialverträglich geschehen müssen, das heisst übergeordnetes Arbeitsrecht sowie noch zu erarbeitende Gesamtarbeitsverträge müssen eingehalten werden. Das Problem liegt eher bei umweltverträglichen Ausschreibungsbedingungen, konkret: Ein Bus statt ein Tram oder ein Trolleybus kommt billiger zu stehen, weist aber eine ungünstigere Ökobilanz auf. Dieses Problem wird im Minderheitsantrag der SP übersehen.

Nun zum umstrittensten Punkt, zur Aufstockung des Verkehrsrates. Dass im Verkehrsrat personalpolitische Anliegen berücksichtigt werden müssen, ist klar – auch ohne direkte Personalvertretung. Eine Einbindung des Personals in den quasi-Verwaltungsrat könnte sogar hemmend wirken bei Personalverhandlungen. Dazu gibt es Beispiele. Wir dürfen nicht vergessen, der Verkehrsrat hat strategische Entscheide zu fällen und strategische Entscheide sind nicht bloss die Summe aller Partikularinteressen, insbesondere nicht der unterschiedlichsten personalpolitischen Interessen. Je grösser der Verkehrsrat, desto unbeweglicher wird er.

Ich bitte Sie also, der Mehrheit der Kommission zu folgen.

*Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen):* Auch die FDP wird die Mehrheitsanträge der KEVU unterstützen und die Minderheitsanträge ablehnen. Toni W. Püntener hat richtig gesagt: Die S-Bahn ist eine Erfolgsgeschichte. Aber es ist nur eine Erfolgsgeschichte, weil auch die organisatorische Basis des ZVV stimmt.

Die Motion 143/1998 ist ein eigentliches Misstrauensvotum gegen den ZVV. Der Zweckartikel ist nicht einseitig, sondern die klare Umsetzung des Verfassungsauftrages. Der Finanzierungsmodus ist immer noch eine gute Lösung. Hier im Kantonsrat werden die Rahmenbedingungen gesetzt und bestimmt. Auch die Organisationsstruktur hat

sich bewährt. Jede Änderung an dieser Struktur würde die Balance gefährden, und Gutes und Bewährtes soll nicht ohne Not geändert werden. Auch das Mitspracherecht ist gewährleistet. Die Gemeinden mit fünf von neun Vertretern im Verkehrsrat nehmen eine wichtige und nicht eine schwache Rolle wahr. Auch die aktuelle Rolle der Transportunternehmungen garantiert die notwendige Mitsprache. Die Kundenfreundlichkeit, die Sicherheit und auch die Sauberkeit des S-Bahn-Systems sind in den Grundsätzen jeweils prominent aufgeführt und diese werden durch uns in diesem Saal jeweils bestimmt. Darum kann diese Motion mit gutem Gewissen abgeschrieben werden.

Die Behördeninitiative des Gemeinderates Winterthur und der Minderheitsantrag der SP setzen primär an der Zusammensetzung des Verkehrsrates an. Die Einflussnahme der Städte soll markant gesteigert werden auf Kosten des Einflusses der Gemeinden. Damit würde die heutige Ausgewogenheit des Verkehrsrates gefährdet. Gleiches gilt auch für die Vertreter des Fahrpersonals. Das Fahrpersonal hat sicher im Verkehrsrat nichts zu suchen. Damit meine ich nicht, dass mit dem Fahrpersonal nicht gesprochen werden soll, aber sicher nicht im Führungsorgan, dem Verkehrsrat. Auch die Ausschreibungspraxis hat sich bewährt. Es sind einige Fälle vorgekommen, wo Fehler passiert sind, aber der ZVV hat klar signalisiert, dass das Ausnahmen waren.

Ich bitte Sie, den Anträgen der KEVU Folge zu leisten.

*Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil):* Der ZVV sei eine Erfolgsgeschichte, hat Toni W. Püntener ausgeführt. Wenn etwas Erfolg bringt, dann frage ich mich, weshalb man das mit einer Grundsatzrevision des ganzen Gesetzes in Frage stellen soll. Nein, es geht darum, dass wir auf dieser Basis weiterarbeiten können. Das, was die Motionäre von damals verlangt haben, ist nämlich heute bereits vorhanden. Wir kennen das Mitspracherecht der Gemeinden im Rahmen der regionalen Verkehrskonferenzen. Die Bevölkerung kann vorgängig ihre Gesuche einreichen. Es wird abgesprochen, ob dies möglich ist oder nicht, wobei selbstverständlich Gesuche, welche verlangen, dass am vorderen Teil des Zuges mehr Erstklasswagen angehängt werden müssen, tatsächlich nicht realisiert werden können. Auch das müssen wir einmal sehen – wir können auch beim öffentlichen Verkehr nicht alles verlangen.

Auch das Angebot selbst, die Angebotsordnung selbst ist geregelt. Man weiss, wann Stundentakt, wann Halbstundentakt und wann noch engere Taktintervalle angeboten werden können. Die Organisationsstruktur des ZVV sei schwerfällig wurde gesagt; auch hier möchte ich vehement widersprechen. Der ZVV hat das Gegenteil bewiesen.

Noch ein Wort zur Zugsbegleitung. Ich weiss, dass die Zugsbegleitung auch heute wieder ein Thema ist und dass die Zugsbegleitung verstärkt werden muss. Es gibt Landesgegenden, wo genau diese Vandalismen, die immer und immer wieder vorkommen, zur Besorgnis Anlass geben und hier muss tatsächlich etwas unternommen werden. Es stimmt auch bedenklich, wenn man erfährt, dass eben die Schwarzfahrer nicht nur 2 oder 3 Prozent ausmachen, sondern dass hier Grössenordnungen von 10 Prozent erreicht werden. Hier wird auch bereits mit den heutigen Massnahmen eingegriffen.

Somit kann ganz klar festgehalten werden: Diese Motion braucht es nicht.

Zur Behördeninitiative des Grossen Gemeinderates aus Winterthur. Hier werden auch verschiedene Sachen verlangt, die bereits heute existieren, deshalb möchte ich darauf nicht näher eingehen. Hingegen möchte ich auf den Minderheitsantrag eingehen, der verlangt, dass das Personal auch im Verkehrsrat vertreten sein soll. Ich frage mich, ob damit eine Verstärkung der Personalanliegen erreicht werden soll, wenn dann beispielsweise noch zwei von elf diese Seite vertreten können. Mehr noch, bereits heute sind die Bedingungen des Personals sehr detailliert geregelt: Ich erinnere an die Vorschriften des Bundesamtes für Verkehr, welches genau festschreibt, wie lange die Lenkzeitgutschrift und so weiter beträgt. Es kann zum Beispiel vorkommen, dass, wenn diese Zeit nur um eine halbe Stunde überschritten werden muss, dann bereits zwei Leute angestellt werden müssen. Das kommt dann sehr teuer zu stehen. Sie sehen also, hier wird bereits dafür geschaut, dass die Anstellungsbedingungen fortschrittlich sind.

Vielleicht noch ein Wort zu den ausländischen Anbietern wie Connex. Tatsächlich kann das Angst machen. Auf der anderen Seite muss ich aber auch sagen, dass Connex nicht französische Mitarbeiter in die Schweiz importieren wird. Sie wird diesen Leuten den Lohn nicht in französischen Francs auszahlen, sondern sie wird auch die schweizerischen Bedingungen anzuwenden haben. In diesem Sinne kann vielleicht Konkurrenz gar nicht schaden.



Aus diesem Grunde möchte ich Sie bitten, die Behördeninitiative des Grossen Gemeinderates von Winterthur ebenfalls abzulehnen und den Mehrheitsanträgen der Kommission zuzustimmen.

*Peter Stirnemann (SP, Zürich):* Ich bitte um Verständnis, dass ich mich ein zweites Mal melde. Ich will aber doch noch einmal kurz darauf eingehen, wie Laurenz Styger argumentiert hat und auch Willy Germann.

Ich meine, es ist ein bisschen billig zu argumentieren, elf Mitglieder im Verkehrsrat seien zu viel, man arbeite da ineffizient. Wir haben ja sehr wohl auch unsere Aufsichtskommissionen des Kantonsrates. Diese haben auch elf Mitglieder. Wollen Sie etwa sagen, diese arbeiteten ineffizient, weil elf Leute darin sitzen? Das kann es ja wohl nicht sein. Dann sind in diesen Aufsichtskommissionen ja sechs Fraktionen vertreten, im Verkehrsrat wären es dann jedenfalls nur fünf. So viel zu diesem eher fadenscheinigen Argument, es könne deswegen nicht gehen, um damit einfach in Frage zu stellen, was mittlerweile international doch erkannt wird, dass nämlich Mitbestimmung in zukunftsweisenden Unternehmungen je länger je wichtiger ist. Jedenfalls in Deutschland ist man dieser Ansicht. Eine Expertenkommission des Bundeskanzlers hat das eindeutig festgestellt. Ich glaube, wir können sehr wohl bei unserem zukunftsgerichteten Unternehmen im Verkehrsbereich damit auch den Anfang machen.

Dann zur Umweltverträglichkeit: Mit Umweltverträglichkeitsprüfungen und -berichten wird ja von Gesetzes wegen sehr wohl beurteilt, ob nun Leistungen, die hier erbracht werden, diesen Bedingungen entsprechen oder nicht. Das müssen wir nicht nochmals ins Personenverkehrsgesetz hineinschreiben. Hingegen, was die spezifischen Arbeitsbedingungen hier im Kanton Zürich betrifft, ist dies sehr wohl eine Angelegenheit dieses unseres Personenverkehrsgesetzes.

*Regierungsrat Ruedi Jeker:* Ich kann mich sehr kurz fassen. Die Kommission hat sich sehr intensiv mit diesen Änderungsbegehren befasst, hat einmal gedanklich eine Revision durchgemacht und ist zum Schluss gekommen, dass eine Revision nicht nötig sei. Es ist ein zukunftsweisendes Gesetz aus dem Jahre 1988 und es macht keinen Sinn, hier einfach zu revidieren, weil man sagt, die Zeit ist abgelaufen

– wir machen wieder einmal etwas Neues. Denn das Gesetz ist weit-sichtig, greifend in seinen Grundzügen auch noch heute.

Und vielleicht noch ein Wort zum Verkehrsrat. Sie konnten das in der Vergangenheit auch zur Kenntnis nehmen, dass der Verkehrsrat sehr wohl die Interessen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mitberücksichtigt, dass wir so genannte sozialverträgliche Ausschreibung machen. Wir gehen hart an die Grenze der Submissionsverordnungen, sind selbstverständlich auch ständig in Kontakt mit den Gewerkschaften und haben hier im Gesamtarbeitsvertrag auch Mindestanstellungsbedingungen ausgehandelt. Ich muss also feststellen, dass der Verkehrsrat und die Direktion des ZVV wirklich auch am Puls nicht nur der Konkurrenz, sondern auch der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind.

Ich würde meinen, dass es zum heutigen Zeitpunkt und für längere Zeit sicher obsolet ist, dieses Gesetz gesamtheitlich zu revidieren. Die gleiche Haltung kann man gegenüber diesen Minderheitsanträgen einnehmen. Ich bitte Sie also und fordere Sie auf, der Mehrheit zuzustimmen. Bei dieser Gelegenheit möchte ich mich bei der Präsidentin Esther Arnet und der ganzen Kommission für die intensive Beratung und Darstellung der Vorlage bedanken.

*Schlussabstimmung*

**Vorlage 3871a**

***Minderheitsantrag von Toni W. Püntener***

*Die Motion KR-Nr. 143/1998 betreffende Totalrevision des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr wird für erheblich erklärt.*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 147 : 9 Stimmen, die Motion KR-Nr. 143/1998 als erledigt abzuschreiben. Damit ist der Minderheitsantrag von Toni W. Püntener abgelehnt.**

Das Geschäft ist erledigt.

**Vorlage 3828a**

***Minderheitsantrag Peter Stirnemann, Esther Arnet, Regula Ziegler-Leuzinger, Sabine Ziegler:***

*Der Kantonsrat unterbreitet dem Volk eine eigene Vorlage gemäss nachfolgendem Text zur Abstimmung.*

*Das kantonale Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 wird wie folgt geändert:*

*§ 14 Abs. 1 Der Verkehrsrat umfasst elf Mitglieder. Ersetzt sich zusammen aus einem Mitglied des Regierungsrates als Präsident und einem weiteren Vertreter des Kantons, je einem Vertreter des Bundes, der Schweizerischen Bundesbahnen, der Stadt Zürich, der Stadt Winterthur, und drei Vertretern der übrigen Gemeinden des Kantons und zwei Vertretern des Personals der im ZVV zusammengeschlossenen Transportunternehmen. Der Direktor des Verkehrsverbundes nimmt an den Sitzungen mit beratender Stimme teil.*

*Abs. 2 unverändert.*

*§ 21 Abs. 1–3 unverändert.*

*Der Verkehrsrat kann Unternehmungen des privaten Transportgewerbes berücksichtigen. Dafür geeignete Transportdienstleistungen werden alle zehn Jahre zur freien Konkurrenz ausgeschrieben. Der Verkehrsrat legt die Rahmenbedingungen für eine sozialverträgliche Wettbewerbsordnung fest und orientiert sich dabei an den branchenüblichen Arbeitsvorschriften der hauptsächlichen Anbieter (SBB, Post, VBZ, WV).*

*Ratspräsident Martin Bornhauser:* Ich stelle den Antrag der Kommission auf nicht definitive Unterstützung der Behördeninitiative dem Minderheitsantrag Peter Stirnemann auf nicht definitive Unterstützung der Behördeninitiative, aber Erlass einer eigenen Vorlage zuhanden der Volksabstimmung gegenüber. Sie sind damit einverstanden.

*Peter Stirnemann (SP, Zürich):* Ich glaube, dies ist nicht richtig. Wir müssen in zwei Schritten abstimmen. Zuerst entscheiden wir, ob definitive Unterstützung Ja oder Nein, und dann beschliessen wir in einem zweiten Verfahren, wie mit dem Antrag auf einen eigenen Vorschlag des Kantonsrates zu verfahren ist. Das Zweite folgt aus dem

Ersten. Wenn nicht definitiv unterstützt wird, dann kommt der Vorschlag, dass der Kantonsrat eine eigene Vorlage vorlegt, über die eine Volksabstimmung durchzuführen ist. So meine ich, sei es richtig. Ich lasse mich aber gerne belehren.

*Ratspräsident Martin Bornhauser:* Ich glaube, um fünf nach zwölf ist die Frage nach der Richtigkeit nicht mehr so wichtig, sondern ich stelle gleich die beiden Möglichkeiten einander gegenüber, sodass der Rat entscheiden kann.

Die eine Variante: Wir stellen das Eine dem Anderen gegenüber. Die andere Variante wäre, gemäss Peter Stirnemann, dass wir zuerst über die nicht definitive Unterstützung abstimmen und anschliessend eine zweite Abstimmung machen, ob eine eigene Vorlage zuhanden der Volksabstimmung erstellt werden soll.

#### *Abstimmung*

**Die deutliche Mehrheit des Kantonsrates stimmt für den Vorschlag des Ratspräsidenten Martin Bornhauser.**

#### *Schlussabstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 105 : 42 Stimmen, dem Antrag der Kommission zuzustimmen.** Die Behördeninitiative KR-Nr. 64/1999 des Grossen Gemeinderates Winterthur betreffend Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr wird nicht definitiv unterstützt.

Das Geschäft ist erledigt.

#### ***Todesfall***

*Ratspräsident Martin Bornhauser:* Ich musste heute Morgen vom Heimgang der früheren Kantonsrätin Verena Wiesner aus Rüschlikon erfahren. Sie ist am vergangenen Freitagabend im 68. Lebensjahr von den Leiden ihrer langjährigen schweren Krankheit erlöst worden.

Verena Wiesner gehörte unserem Rat von 1987 bis 1995 an. Die gelernte Buchhändlerin vertrat die Grüne Partei des Bezirks Horgen. Ihr besonderer parlamentarischer Einsatz galt der Förderung des öffentlichen Verkehrs, dem Erhalt der natürlichen Lebensgrundlagen sowie kulturellen Projekten. Ebenso engagiert verfolgte sie auch die Vision einer weit gehenden Erschliessung des linken Zürichseeufers für die Öffentlichkeit.

Verena Wiesner wird auf eigenen Wunsch im engsten Familienkreis verabschiedet. Die letzte Ruhestätte wird sie im Friedhof ihrer früheren Wohngemeinde Rüschlikon finden.

Wir gedenken der Verstorbenen in Dankbarkeit für ihren Einsatz zu Gunsten unseres Kantons. Den Hinterbliebenen spreche ich das herzliche Beileid des Kantonsrates aus.

## Verschiedenes

### *Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse*

- **Massnahmen zur Gewaltprävention und Integration von Menschen ausländischer Herkunft durch Nutzen von privaten Kulturvereinen**  
Motion *Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf)*
- **Sicherstellung der finanziellen Mittel für die termingerechte Inbetriebnahme der Glattalbahn (Stadtbahn Glatttal)**  
Postulat *Peter Stirnemann (SP, Zürich)* und *Mitunterzeichnende*
- **Definitive Einschätzung in Steuersachen der natürlichen Personen (ohne Einkommensbestandteile aus einer selbstständigen Erwerbstätigkeit)**  
Postulat *Germain Mittaz (CVP, Dietikon)*
- **Behebung des Taktbruchs während der Randstunden auf den rechtsufrigen S-Bahn-Linien**  
Postulat *Thomas Müller (EVP, Stäfa)* und *Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil)*
- **Gutachten über die Zusammenarbeit und die Schnittstellenproblematik der stadtzürcherischen und der kantonalen Polizei**  
Postulat *Emy Lalli (SP, Zürich)*, *Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden)* und *Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil)*

- **Ombudsstelle für Ausländerinnen und Ausländer ohne geregelten ausländerrechtlichen Status («Sans papier») im Kanton Zürich**  
Postulat *Johanna Tremp (SP, Zürich)* und *Jeanine Kosch-Vernier (Grüne, Rüschlikon)*
- **Neuregelung der Kriminalpolizei im Kanton Zürich**  
Interpellation *Esther Guyer (Grüne, Zürich)* und *Emy Lalli (SP, Zürich)*
- **Massnahmen zur Förderung von Lesekompetenz**  
Dringliche Anfrage *Elisabeth Derisiotis (SP, Zollikon)*
- **Zusammenhang von Bildungskosten und Bildungsstand in der Volksschule auf Grund des nationalen Berichtes PISA 2000**  
Anfrage *Jean-Jacques Bertschi (FDP, Wettswil a.A.)*
- **OECD-Studie und ausserfamiliäres Betreuungsangebot**  
Anfrage *Chantal Galladé (SP, Winterthur)*

### ***Rückzüge***

- **Änderung des Flughafengesetzes**  
Parlamentarische Initiative *Lukas Briner (FDP, Uster)*,  
KR-Nr. 117/2001

Schluss der Sitzung: 12.15 Uhr

Zürich, den 10. Dezember 2001

Die Protokollführerin:

Heidi Khereddine-Baumann

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 28. Januar 2002.