



## 115. Sitzung, Montag, 22. Oktober 2001, 9.15 Uhr

Vorsitz: *Martin Bornhauser (SP, Uster)*

### Verhandlungsgegenstände

#### 1. Mitteilungen

##### – Antworten auf Anfragen

- *Raubbewirtschaftung der kantonalen Liegenschaften*  
*KR-Nr. 207/2001* ..... Seite 9625
- *Weiterbildung an der KV Business School*  
*KR-Nr. 208/2001* ..... Seite 9629
- *Schallschutzmassnahmen gegen den Bahnlärm*  
*KR-Nr. 218/2001* ..... Seite 9632
- *Entwicklung der Einnahmen von Staat und Gemeinden im Quervergleich der letzten fünf Jahre*  
*KR-Nr. 219/2001* ..... Seite 9635
- *Investitionen in Verkehrskreisel – Investitionen im Jahresvergleich?*  
*KR-Nr. 221/2001* ..... Seite 9642
- *Verkehrsunfälle in und um Strassenbaustellen*  
*KR-Nr. 222/2001* ..... Seite 9644
- *Schulen des Gesundheitswesens*  
*KR-Nr. 231/2001* ..... Seite 9646
- *Mehrbelastung des Kantons Zürich durch den Neuen Finanzausgleich des Bundes (NFA)*  
*KR-Nr. 232/2001* ..... Seite 9649
- *Ungleichbehandlung von Absolvierenden der Berufsmaturität und ungeklärte Widersprüche*  
*KR-Nr. 234/2001* ..... Seite 9653
- Zuweisung von neuen Vorlagen ..... Seite 9655
- Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses
  - *Protokollauflage*..... Seite 9657

- Sicherheit im Rathaus ..... Seite 9657
- 2. Rückzug der Volksinitiative «Kantonale Standes-  
Initiative «Schutz vor Fluglärm»»**  
Kenntnisnahme  
KR-Nr. 298a/2001..... Seite 9658
- 3. Wahl des Leiters der Finanzkontrolle**  
Antrag des Regierungsrates vom 22. August 2001  
und gleich lautender Antrag der Geschäftsleitung vom  
6. September 2001  
KR-Nr. 254/2001 ..... Seite 9659
- 4. Die Stellung des Kantons Zürich in der aktuellen  
Krise der schweizerischen Luftfahrt**  
Lagebeurteilung des Volkswirtschaftsdirektors und  
allgemeine Debatte..... Seite 9661
- 5. Sanierung der «Swiss Air Lines» (Swissair)**  
Postulat Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich) und Ruedi  
Lais (SP, Wallisellen) vom 24. September 2001  
KR-Nr. 291/2001; Antrag auf Dringlicherklärung ..... Seite 9711

## Verschiedenes

- Rücktrittserklärungen
  - *Marco Jagmetti als Präsident des Kassationsge-  
richts* ..... Seite 9713
- Hinschiede..... Seite 9713
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse ..... Seite 9714

## Geschäftsordnung

*Ratspräsident Martin Bornhauser:* Die Ereignisse rund um die schweizerischen Fluggesellschaften, den Flughafen Kloten und den Wirtschaftsstandort Zürich haben mich veranlasst – nach Rücksprache mit dem Regierungsrat –, die Traktandenliste kurzfristig zu ändern. Anstelle des Rückweisungsantrags der Finanzkommission zum Budget 2002 führen wir unter Traktandum 4 eine allgemeine Debatte zur

Stellung des Kantons Zürich in der aktuellen Krise der schweizerischen Luftfahrt durch. Entgegen der ursprünglichen Planung wird der Rückweisungsantrag zum Voranschlag 2002 auf nächsten Montagvormittag verschoben. Die Vorschau ist entsprechend angepasst worden.

Das Wort zur Traktandenliste wird nicht verlangt. Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

## 1. Mitteilungen

### *Antworten auf Anfragen*

*Raumbewirtschaftung der kantonalen Liegenschaften*  
KR-Nr. 207/2001

*Vilmar Krähenbühl (SVP, Zürich) und Georg Schellenberg (SVP, Zell)* haben am 25. Juni 2001 folgende Anfrage eingereicht:

Die Stadt Zürich ist zurzeit daran, Vorbereitungen für den Erwerb des Werdhochhauses von der UBS zu treffen, um ihre zukünftigen Raumbedürfnisse zu decken und gemietete Räumlichkeiten aufzugeben. Ziel ist es auch, die lukrativen Räumlichkeiten in der Nähe des Bahnhofs oder am Paradeplatz potenten Mietern zur Verfügung zu stellen. In diesem Zusammenhang wird auch über die Bewirtschaftung und Nutzung der Gebäulichkeiten gesprochen.

Umfangreiche Umorganisationen in der kantonalen Verwaltung, hervorgerufen durch die verschiedenen *wif!*-Projekte, führten sicherlich auch zu Verlagerung von Stellen und damit Arbeitsplätzen beziehungsweise sogar ganzer Organisationseinheiten. Diese Verlagerungen können zu schlechten Betriebsabläufen führen, weshalb anzustreben ist, die verschiedenen Organisationseinheiten wieder zusammenzuführen. Es interessiert deshalb, wie weit der Kanton mit seiner Raumbewirtschaftung und Raumnutzung steht.

Ich bitte deshalb den Regierungsrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Hat der Kanton ein Konzept für die Raumbewirtschaftung? Falls ja, wie sieht es aus und wann wurde es erstellt? Wer ist für die Umsetzung zuständig?

2. Hat der Kanton ein Konzept für die Raumnutzung? Wer ist zu welchen Gebäulichkeiten zugeteilt? Wer ist für die Umsetzung zuständig? Wann ist die Umsetzung abgeschlossen? Was kostet diese Umsetzung?
3. Wie sind die Richtlinien für die Bürogrößen der verschiedenen Hierarchiestufen? Wie wurden diese umgesetzt? Wer kontrolliert die Einhaltung der Richtlinien?

Der *Regierungsrat* antwortet nach Einsichtnahme in einen Bericht des Staatsschreibers und auf Antrag seines Präsidenten wie folgt:

Bereits 1964 hat der Regierungsrat eine Raumkommission zur Überprüfung der Raumverhältnisse in der Zentralverwaltung eingesetzt. Mit Beschluss vom 30. Juni 1993 hat der Regierungsrat ein Regulativ erlassen, das die Tätigkeit der Raumkommission beschreibt. Demnach koordiniert die Raumkommission die Raumbedürfnisse der Direktionen des Regierungsrates und der Staatskanzlei im Bereich der Zentralverwaltung und plant die wirtschaftliche Belegung der bestehenden Liegenschaften. Bei Geschäften, die Liegenschaften ausserhalb des Bereichs der Zentralverwaltung betreffen, ist die Raumkommission – soweit sich Rückwirkungen auf ihren Zuständigkeitsbereich ergeben – anzuhören.

Die Raumkommission besteht aus drei Mitgliedern, die ihr von Amtes wegen angehören: dem Staatsschreiber (Vorsitz), dem Kantonsbaumeister und dem Chef der Liegenschaftenverwaltung der Finanzdirektion. Der Raumkommission ist eine Stabsstelle beigegeben, welche die technischen und planerischen Grundlagen auf einem Gebäudebewirtschaftungsprogramm bereit hält. Im Sommer dieses Jahres wurde sie von der Baudirektion auf die Staatskanzlei übertragen.

Zur Zentralverwaltung im Sinne des erwähnten Regulativs gehören die in der Stadt Zürich untergebrachten Verwaltungsbereiche der Direktionen des Regierungsrates und der Staatskanzlei. Nicht darunter fallen jedoch:

- die Kantonspolizei und das Strassenverkehrsamt,
- die kantonale Zeughausverwaltung,
- die Bildungsstätten (Berufs- und Mittelschulen, Universität),
- die Betriebe der Gesundheitsdirektion.

Mit dem Beschluss des Regierungsrates betreffend Neumietenstopp von 1991, der die Neumiete für staatliche Bedürfnisse in Liegenschaf-

ten Dritter nur unter stark einschränkenden Bedingungen zulässt und der Bewilligung durch den Regierungsrat unterstellt, wurden weitere Eckpfeiler gesetzt. Vorgängig der Bewilligung prüft die Raumkommission, ob die Bedürfnisse in den kantonseigenen Räumen der Zentralverwaltung abgedeckt werden können. Mit Beschluss vom 4. November 1998 regelte der Regierungsrat die Zuständigkeiten im Liegenschaftsbereich neu. Er erteilte gleichzeitig den Auftrag, eine Liegenschaftspolitik des Regierungsrates zu formulieren. Die entsprechenden Vorarbeiten sind so weit fortgeschritten, dass dem Regierungsrat demnächst Antrag gestellt werden kann. Fragen der Liegenschaftspolitik stellen sich auch im Zusammenhang mit der Verselbstständigung der BVK; sie werden im entsprechenden Projekt bearbeitet.

Ausserhalb der Zentralverwaltung fehlt eine einheitliche Organisationsstruktur zur Raumbewirtschaftung. Die Direktionen haben entsprechend den sehr heterogenen Aufgaben die Raumbelegungen sehr unterschiedlich, den Bedürfnissen der Direktionen angepasst, geregelt. Die Beschlüsse des Regierungsrates bezüglich Neumietenstopp und Neuordnung der Zuständigkeiten im Liegenschaftsbereich sind aber auch hier massgeblich.

Ausgelöst durch die Reform der Verwaltungsstruktur 1998, die unter anderem auch eine Verlagerung von zahlreichen Arbeitsplätzen zur Folge hatte, wurde mit Beschluss vom 11. März 1998 ein umfangreiches *wif!*-Projekt zur Optimierung der Raumdisposition in der Verwaltung gestartet. Ziel war es, Organisationseinheiten räumlich zusammenzuführen und durch Einführung von Arbeitsplatzstandards Raumkosten zu senken. Im Laufe dieses Projektes konnten vor allem in der Baudirektion und der Direktion der Justiz und des Innern deutliche Verbesserungen im Sinne der Zielsetzungen erreicht werden. Auf eine allgemeine Durchsetzung von Arbeitsplatzstandards und eine Neuzuteilung der Liegenschaften wurde mit Blick auf die grossen Umsetzungsschwierigkeiten verzichtet.

Der Optimierungsprozess zur Zusammenführung von Organisationseinheiten wird aber gestützt auf die im Projekt erarbeiteten Grundlagen fortgesetzt. Zurzeit sind für 2002 grössere Umzüge in der Liegenschaft Kaspar-Escher-Haus geplant, die durch den Auszug des Migrationsamtes ermöglicht werden. Die Kosten werden gegenwärtig ermittelt. Damit können aber nicht alle bereits angemeldeten Bedürfnisse abgedeckt werden. Es zeigt sich auch, dass das bisherige Vorgehen insbesondere hinsichtlich einer vorausschauenden längerfristigen Pla-

nung deutliche Mängel aufweist und überprüft werden muss. Die Belegung in der Zentralverwaltung ist heute geprägt von der über Jahren gewachsenen Struktur. Sie vermag nicht mehr in allen Teilen den Erfordernissen guter Betriebsabläufe zu genügen. Bestehende bauliche Strukturen und das Fehlen von Reserveflächen beeinträchtigen zudem die wünschbare Flexibilität für eine schnelle Anpassung an sich verändernde Bedürfnisse spürbar. Die längerfristige Planung der Belegung wird allerdings durch die ständig notwendig werdenden Änderungen der Aufgaben der Zentralverwaltung und die Veränderungen der Arbeitsprozesse erschwert.

Der grosse Bedarf an Räumlichkeiten in der Zentralverwaltung wird in Zukunft den Druck nach grösseren, alternativen Standorten noch verstärken. Es wird zu prüfen sein, ob nicht ein weiterer Standort ausserhalb der City wirtschaftliche und räumliche Vorteile brächte. Dabei darf allerdings nicht vernachlässigt werden, dass die attraktiven, city-nahen Arbeitsplätze, mit einer hervorragenden Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, einen nicht zu unterschätzenden Vorteil bei der Personalrekrutierung darstellen, der angesichts des weit gehenden Fehlens weiterer Anreizfaktoren nicht leichthin preisgegeben werden sollte. Ein Arbeitsplatz in einem der modernen sich rasch entwickelnden Aussenquartiere der Stadt könnte aber ebenfalls zu einer Aufwertung des Images der Verwaltung beitragen, was auch mit Blick auf die Anziehungskraft des Wirtschaftsstandorts Zürich von Bedeutung wäre.

Die im Projekt zur Optimierung der Raumdisposition in der Verwaltung vorgeschlagenen Arbeitsplatzstandards von 18 m<sup>2</sup> pro Arbeitsplatz (einschliesslich Infrastrukturräume wie Sitzungszimmer, Empfang, Kopierräume usw.), die auf Grund von Vergleichswerten mit anderen Verwaltungen und Dienstleistungsunternehmen bestimmt wurden, werden als Zielwerte weiterhin angestrebt.

Umgesetzt auf tatsächliche Bürogrössen ergeben sich dadurch für Einzelbüros mit Besprechungsmöglichkeit 16–20 m<sup>2</sup>, Einzelbüros ohne Besprechungsmöglichkeit 12–16 m<sup>2</sup> und Mehrplatzbüros 8–12 m<sup>2</sup>.

Die Durchsetzung dieser Zielwerte wird durch die vorgegebenen Gebäudestrukturen der Zentralverwaltung erschwert. Festgelegte Bürogrössen für die einzelnen Hierarchiestufen bestehen nicht.

*Weiterbildung an der KV Business School*  
*KR-Nr. 208/2001*

*Chantal Galladé (SP, Winterthur) und Esther Guyer (Grüne, Zürich)*  
 haben am 25. Juni 2001 folgende Anfrage eingereicht:

Im Zusammenhang mit dem Teilprojekt Leistungsangebot im Projekt Bildungszentren auf der Sekundarstufe II gilt es, die Trägerschaft der kaufmännischen Berufsschulen neu zu überdenken. Die KV Zürich Business School erbringt gegenwärtig auch durch ihre Weiterbildungsabteilung die geforderte finanzielle Eigenleistung von mindestens 10 Prozent gemäss dem «Gesetz über die Trägerschaft der Berufsschulen». Der grösste Teil der Kosten wird seit Jahren vom Kanton Zürich getragen. Nun ist geplant, den lukrativen Teil, nämlich die Abteilung Weiterbildung, aus der KV Business School herauszubereichen.

In diesem Zusammenhang wird der Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen ersucht:

1. Welche Lösung erachtet der Regierungsrat bezüglich der Trägerschaft der kaufmännischen Berufsschulen und deren Weiterbildung als geeignet?
2. Stimmt es, dass die privatisierte Business Academy AG weiterhin die grossmehrheitlich staatlich finanzierte Infrastruktur der KV Business School nutzen will? Wenn ja, erachtet es der Regierungsrat als problematisch, dass durch die staatlichen Finanzen ein Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen, vollständig privatisierten Schulen entsteht?
3. Stimmt es, dass die Business Academy AG gewissen Lehrpersonen «marktgerechte» Löhne bezahlen kann und sich nicht wie andere vom Kanton finanzierte Schulen an die Einstufungen der kantonalen Verordnung halten muss? Wenn ja, wie stellt sich der Regierungsrat dazu?
4. Wie stellt sich der Regierungsrat zur Ausgliederung der Weiterbildung, und welche Konsequenzen oder Folgen, zum Beispiel in Bezug auf die Kurskosten, sieht er für die Personen, die sich weiterbilden möchten? Wie schätzt er den Verlust der Synergien zwischen Weiterbildung und Grundbildung ein?

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

1. Der Kaufmännische Verband Zürich (KVZ) hat am 31. August 2000 das Projekt «Reform Schuleinheit Weiterbildung» eingeleitet. In diesem Projekt werden Vorschläge für eine selbstständige und selbsttragende Weiterbildungsorganisation entwickelt.

Die ersten Ergebnisse, insbesondere die umfangreichen Analysen, die innerhalb der Schuleinheit Weiterbildung erarbeitet wurden, führten im November 2000 zum Beschluss des KVZ, die bestehenden Grundlagenarbeiten im Rahmen eines Projektes zu vertiefen. Im März 2001 wurde der Bericht von der Projektleitung verabschiedet und in der Folge innerhalb der KV Zürich Business School vorgestellt. Der Vorstand des KVZ gab daraufhin die Weiterführung des Projektes in Auftrag. Dieses zielt auf eine Überführung der heutigen Schuleinheit Weiterbildung der KV Zürich Business School in eine «KV Zürich Business Akademie» als selbstständige Aktiengesellschaft auf Beginn des Schuljahres 2003/04.

Die KV Zürich Business School steht im Umfeld der Höheren Berufsbildung und in der berufsorientierten Weiterbildung in einer starken Konkurrenz zu zahlreichen Anbietern im Grossraum Zürich und deckt selbst ein grosses Angebot ab, insbesondere in den Bereichen Rechnungswesen, Controlling, Informatik, Finanzwesen und Marketing. Auf Grund des hohen Stellenwertes der Weiterbildung entstanden bereits zu einem früheren Zeitpunkt innerhalb der heutigen Schulstruktur zwei Schuleinheiten mit eigenen Rektoraten.

Das Rechtsverhältnis zwischen den Kaufmännischen Berufsschulen und dem Kanton richtet sich unter anderem nach dem Gesetz über die Trägerschaft der Berufsschulen vom 2. Dezember 1984 (LS 413.30). Gemäss § 1 dieses Gesetzes ist der Berufsschulunterricht eine Aufgabe des Staates. Die Trägerschaft kann privaten Trägern überlassen werden, wenn diese wenigstens 10 % der anrechenbaren Betriebsausgaben der Schulen durch Eigenleistung decken. Der Kanton muss die Berufsschulen somit selber führen oder hat das entsprechende Schulangebot gegen entsprechende Bezahlung durch Private sicherstellen zu lassen. Im Gegensatz dazu besitzt der Kanton in der Weiterbildung kein derartiges «Schulmonopol».

Für die Trägerschaft der Kaufmännischen Berufsschulen und deren Weiterbildungsangebot sind verschiedene Organisationsformen denkbar; den Ergebnissen des vorerwähnten Projektes wird nicht vorgegriffen.



2. Auch eine privatisierte Business Akademie AG benötigt Schulraum. Heute besteht bezüglich der Raumnutzung eine starke Synergie zwischen Grund- und Weiterbildung. Die Grundbildung braucht Schulraum zu Tageszeiten und die Weiterbildung in starkem Masse am Abend und samstags. Die weitere Nutzung dieser Synergien liegt im Interesse aller Beteiligten.

Wenn sich aus dem laufenden Projekt heraus eine Lösung mit unterschiedlichen Trägerschaften für Grund- und Weiterbildung abzeichnet, braucht es für verschiedene Schnittstellenfragen neue Regelungen. Dazu gehört auch eine entsprechende Abgeltung für die Raumnutzung, wodurch auch ein allfälliger Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Schulen ausgeschlossen werden kann.

3. Auch eine privatrechtliche Trägerschaft kann sich an staatlichen Besoldungsordnungen anlehnen. Im Weiterbildungsbereich mit seinem hohen Anteil an privaten Schulanbietern besteht teilweise das Bedürfnis, die Löhne der Dozierenden stärker nach dem Markt auszurichten. Auch diese Besoldungsfragen werden im laufenden Projekt diskutiert. Die eingesetzte Projektgruppe prüft, ob im Rahmen einer Unterrichtsverpflichtung von Berufsschul-Lehrpersonen ein Unterrichtspensum in der Weiterbildung angerechnet werden kann. Eine solche ergänzende Lehrverpflichtung könnte für Lehrpersonen eine zusätzliche Herausforderung bedeuten und sich auf den Pflichtunterricht positiv auswirken.

4. Weiterbildung im Sinne des neuen Berufsbildungsgesetzes gehört zum Angebot einer Berufsschule. Die Kurskosten sind je nach Angebot unterschiedlich ausgestaltet. Eine organisatorische Ausgliederung der Weiterbildung kann insbesondere bei sehr grossen Schulen sinnvoll sein. Diese Lösung hat sich bewährt bei der Berufsschule für Weiterbildung, die als Dienstleisterin zu Gunsten der gewerblich-industriellen Berufsschulen in der Stadt Zürich ein breites Weiterbildungsangebot abdeckt.

Unter dem Aspekt des «lebenslangen Lernens» ist im gesamten Weiterbildungsmarkt eine Angebotsstrategie vorhanden, die unterschiedliche Kurskosten zulässt. Die Frage der Subventionierung von Kursen und die Frage der Marktgerechtigkeit von Angeboten werden im Gesamtrahmen der Revision der Berufsbildungsgesetzgebung erst auf Bundes- und anschliessend auf Kantonsebene geregelt werden müssen.

Ziel muss es sein, unabhängig von der rechtlichen Organisationsform die bestehenden Synergien zwischen Grundausbildung und Weiterbildung in den Bereichen Infrastrukturen, Logistik sowie Einsatz von Lehrpersonen weiterhin zu nutzen.

*Schallschutzmassnahmen gegen den Bahnlärm*  
*KR-Nr. 218/2001*

*Regula Ziegler-Leuzinger (SP, Winterthur) und Peter Stirnemann (SP, Zürich)* haben am 2. Juli 2001 folgende Anfrage eingereicht:

Dank FinÖV werden jährlich Gelder für Schallschutzmassnahmen gegen den Bahnlärm freigegeben. Die Huckepacklinien werden oder wurden bereits als erste saniert, weitere Hauptachsen werden ihrer Befahrungsdichte entsprechend folgen. Das ganze Schienennetz soll 2015 saniert sein. Für die Betroffenen eine lange, lärmige Zeit.

Am Beispiel der Bahnlinie Winterthur–Winterthur Grüze präsentiert sich die Situation wie folgt: Die Züge durchqueren ein dichtes Wohngebiet. Der Baubeginn von Lärmschutzwänden ist für Winterthur auf das Jahr 2004 in Aussicht gestellt und kann bis zu sechs Jahren dauern.

In diesem Zusammenhang drängen sich folgende Fragen auf:

1. Ist der Regierungsrat bereit, sich für die betroffene Bevölkerung unseres Kantons bei den SBB einzusetzen?
2. Ist dem Regierungsrat bekannt, ob ein Realisationsprogramm besteht? Wenn ja, mit welchen Prioritäten werden welche Strecken saniert?
3. Kann der Sanierungszeitplan eingehalten werden?
4. Auf verschiedenen Linien wie zum Beispiel Winterthur–Winterthur Grüze gab es starke Zugsfrequenzerhöhungen. Dürfen die Anwohnenden nun hoffen, diese Strecke werde wegen der nochmals gesteigerten Emissionen früher saniert werden?
5. Moderne, leise Züge führen oft einen alten, lärmigen Postwagen am Ende des Zuges mit, der den Effekt der leisen Züge wieder zunichte macht. Sie fallen speziell nachts auf, wenn schon ein einzelner Wagon ausreicht, um die Bevölkerung aus dem Schlaf zu reissen. Könnten die Postwagons prioritär lärmsaniert werden? Wenn ja, auf wann?

6. Beim Abbremsen der Güterzüge entstehen markant erhöhte Emissionen, da die Puffer der einzelnen Wagons aufeinander prallen. Werden die Lokomotivführer angehalten, nachts möglichst ruhig durch städtisches Gebiet zu fahren, das heisst so langsam zu fahren, dass nicht abgebremst werden muss?
7. Wie viele Züge befahren heute die Strecke Winterthur–Winterthur Grüze in 24 Stunden? Und mit wie viel rechnet man im Jahr 2015?
8. Sind darin die Bewegungen, die durch die Zugwaschanlage ausgelöst werden, inbegriffen? Wenn nein, wie viele Zugsbewegungen generiert die Anlage heute in 24 Stunden? Und im Jahr 2015?

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

Nach dem Bundesgesetz vom 24. März 2000 über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (SR 742.144) ist der Vollzug dieses Gesetzes Bundessache. Der Bundesrat hat die Gesamtverantwortung für die termin- und kostengerechte Realisierung sowie für die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben dem Bundesamt für Verkehr (BAV) übertragen. Für die Projektierung und Durchführung der Massnahmen sind die Bahnen verantwortlich.

Die Gemeinden und Kantone mit hängigen Lärmsanierungsverfahren, darunter auch der Kanton Zürich, sind im April 2000 vom BAV schriftlich über den Stand und das Vorgehen zur Lärmsanierung der Eisenbahnen informiert worden. Weiter hat das BAV am 23. Mai 2000 die Bearbeitungsreihenfolge der Sanierungseinheiten bekannt gegeben: Zuerst werden die Huckepackkorridore Gotthard und Lötschberg projektiert und saniert, anschliessend die netzweiten Sanierungseinheiten auf Grund des Kriteriums der Betroffenheit. Die bereits früher eingeleiteten Sanierungsmassnahmen entlang dem Huckepack-Korridor Gotthard mussten infolge des neuen Gesetzes zum Teil überarbeitet werden. Im Kanton Zürich betrifft dies die Stadt Dietikon, wo das BAV das entsprechende Plangenehmigungsverfahren am 27. März 2001 eröffnete.

Die bevorstehende netzweite Sanierung bestehender ortsfester Eisenbahnanlagen mittels baulicher Massnahmen richtet sich nach dem Emissionsplan 2015. Dieser bezweckt die Sicherstellung eines netzweit abgestimmten und einheitlichen Vollzugs der Sanierungsmassnahmen. Er beruht auf Emissionsberechnungen, die auf der Grundlage der künftigen, genehmigten Angebots- und Fahrplankonzepte (Bahn 2000 1. Etappe, NEAT, S-Bahnen) sowie eines realistischen Zuwach-

ses des Güterverkehrsaufkommens für den Zeithorizont 2015 angestellt wurden. Gemäss diesen Kriterien ist die Lärmsanierung der Strecke Winterthur–Winterthur Grüze ab 2007 vorgesehen.

Es trifft zu, dass die Zugszahlen auf dem Streckenabschnitt Winterthur–Winterthur Grüze bzw. Oberwinterthur in den letzten Jahren spürbar zugenommen haben (Halbstundentakt der Schnellzüge nach St. Gallen und der S-Bahn ins Tösstal, zusätzliche Schnellzüge nach Konstanz usw.). Auf den beiden bis kurz vor Grüze parallel geführten Doppelspuren verkehren heute zusammen rund 550 Züge pro Tag. Dabei sind die Güterzüge und die rund 60 Fahrten im Zusammenhang mit dem Unterhaltszentrum Oberwinterthur (Zugwaschanlage) mit gezählt. Da der Emissionsplan nicht vom heutigen Verkehrsaufkommen, sondern von dem im Jahre 2015 erwarteten ausgeht (der durch das Unterhaltszentrum Oberwinterthur erzeugte Zugverkehr ist dabei mit berücksichtigt), ändert die in den letzten Jahren eingetretene Frequenzzunahme nichts am Zeitpunkt für die Lärmsanierung der Strecke Winterthur–Winterthur Grüze. Dank verbessertem Rollmaterial werden die Lärmemissionen aber bereits früher abnehmen.

Im Rahmen der Lärmsanierung der Bahnen durch technische Massnahmen an Schienenfahrzeugen ist vorgesehen, die Reisezüge, einschliesslich der noch vorhandenen älteren Gepäckwagen, bis 2004 lärmarm auszurüsten. Für die bezüglich Lärmemissionen besonders kritischen Güterwagen und Postwagen werden zurzeit Betriebserprobungen für Anpassungsmassnahmen durchgeführt, die eine dauerhafte Lärmsanierung sicherstellen sollen. Die SBB rechnen damit, bis 2004 entsprechende Lösungen homologieren zu können, so dass anschliessend auch mit dem Umbau der Güterwagen begonnen werden kann.

Die Forderung nach einer «angepassten Geschwindigkeit» der Güterzüge in städtischen Gebieten lässt sich bei der heutigen Beanspruchung des Streckennetzes nicht erfüllen. Unter Berücksichtigung von verschiedenen Kriterien wie Prioritäten im Gesamtsystem, fliessender Betriebsablauf, Kapazitäten und Pünktlichkeit entscheidet die operative Betriebsführung (Produktionssteuerung, Betriebsleitzentrale, Dienststelle) über Streckenfreigabe und Geschwindigkeiten. Der Lokomotivführer verfügt in diesem System über keinen nennenswerten Spielraum bei der Bestimmung der gefahrenen Geschwindigkeit, sondern muss gemäss den pro Abschnitt definierten Dispositiven fahren.

Die Freigabe wird jeweils von der Betriebsleitzentrale ausgelöst. Ausserdem führen Baustellen in der Nacht dazu, dass keine zusätzlichen Kapazitäten bestehen, die eine abweichende Fahrgeschwindigkeit zulassen würden.

Die Notwendigkeit eines netzweit abgestimmten, einheitlichen Vorgehens bei der Lärmsanierung der Eisenbahnen kann nicht bestritten werden. Die Prioritätenordnung ist nach einheitlichen, objektiven Kriterien vorgenommen worden. Auf Grund der Tatsache, dass die Lärmsanierung der Huckepack-Korridore termingerecht erfolgt, besteht kein Anlass, an der Einhaltung der zeitlichen Vorgaben für die weiteren Schritte der Lärmsanierung der Eisenbahnen durch die SBB zu zweifeln. Diese haben die für die Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms notwendigen personellen und instrumentellen Voraussetzungen geschaffen.

*Entwicklung der Einnahmen von Staat und Gemeinden im Quervergleich der letzten fünf Jahre*  
KR-Nr. 219/2001

Jean-Jacques Bertschi (FDP, Wettswil a. A.) hat am 2. Juli 2001 folgende Anfrage eingereicht:

In den Diskussionen zur Finanzlage von Kanton und Gemeinden ist es für die Mitglieder des Parlaments wie für die Bevölkerung schwierig, den Überblick über zusammenhängende Entwicklungszeiträume zu behalten. Häufig steht Behauptung gegen Behauptung: Werden den Gemeinden vom Kanton immer neue Lasten aufgebürdet? Übernimmt der Kanton jeweils die kostenintensiven Aufgaben, während die Gemeinden ihre Steuerfüsse auf breiter Front senken können (wie es «NZZ» und «TA» zu entnehmen ist)?

Wer an der Belastung des Bürgers durch Steuern und Abgaben etwas verändern will (je nach politischem Standpunkt durch Erschliessung neuer Quellen oder durch Straffung bestehender Grundlagen), braucht objektive Information in verständlicher Form. Primär interessiert dabei die Entwicklung der Einnahmen in einem repräsentativen Zeitraum (real, teuerungsbereinigt und prozentual). Sie gibt Auskunft über die finanziellen Möglichkeiten sowohl für die kurzfristige Ausgabenpolitik wie für die längerfristige Struktur von Steuern und Abgaben. Ebenso aussagekräftig sind die Trends bei der Mehrheit der Steuerfüsse in den Gemeinden, welche in der grossen Zahl und über längere Zeiträume eine einigermaßen zuverlässige Bilanz, diesmal auch unter

Einschluss der Ausgaben, ermöglichen. Eine solche, möglichst grafische Gegenüberstellung könnte sicher aus bestehenden Zahlen ohne grösseren Aufwand bereitgestellt werden. Sie trägt zur Versachlichung der Diskussion bei.

Ich frage deshalb den Regierungsrat höflich an:

1. Wie haben sich die Einnahmen von Kanton und Gemeinden in den vergangenen fünf Jahren entwickelt?
2. Welches sind die Beiträge der wichtigsten Quellen (Steuern von natürlichen und juristischen Personen, Grundsteuern, insbesondere Grundstückgewinnsteuer und Handänderungssteuern, Erbschaftssteuern, Abgaben und Gebühren)?
3. In welchen Sachbereichen haben bedeutende saldowirksame Verschiebungen zwischen Kanton und Gemeinden (also Belastungen beziehungsweise Entlastungen) stattgefunden?
4. Stimmt die oft gehörte und gelesene Aussage, dass die grosse Mehrheit der Gemeinden ihren Steuerfuss in den letzten Jahren markant gesenkt hat? Wenn ja: War dies wegen gestiegener, realer Einkommenszuwächse oder wegen gesenkter Ausgaben?
5. Wie würde eine (um die erfolgten internen Verschiebungen bereinigte) Gesamtbilanz 1996 und 2000 für den Kanton beziehungsweise die Gemeinden lauten (real und in Prozent)?

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

1. Einnahmen von Kanton und Gemeinden 1995–1999

Für die Beantwortung der Anfrage bezüglich Steuern, Gebühren und Abgaben wurde der Zeitraum 1995–1999 gewählt, weil die Zahlen der Gemeinden nur bis 1999 zur Verfügung stehen.

Tabelle 1: Einnahmen des Kantons und der Zürcher Gemeinden 1995 bis 1999 (in Mio. Fr.)

	Einnahmen		Veränderung 1995–1999			
	1995	1999	nominal		real <sup>1</sup>	
			absolut	%	absolut	%
Einnahmen des Kantons Zürich	7722	9151	1429	19%	1237	16%
Laufende Rechnung total	7425	8769	1344	18 %	1160	16 %
Steuern total	3873	4556	683	18 %	587	15 %
Einkommen und Vermögen	3642	4304	662	18 %	572	16 %
Besitz und Aufwand	231	252	21	9 %	16	7 %
Regalien und Konzessionen	56	59	3	5 %	2	3 %
Vermögenserträge	325	475	150	46 %	140	43 %
Entgelte	1460	1520	60	4 %	28	2 %
Anteile, Beiträge ohne Zweckbindung	600	646	46	8 %	32	5 %
Beiträge und Rückerstattungen	1111	1513	402	36 %	370	33 %
Investitionsrechnung total	297	382	85	29 %	77	26 %
Investitionsbeiträge	177	240	63	36 %	58	33 %
Übrige Investitionseinnahmen	120	142	22	18 %	19	16 %

	Einnahmen		Veränderung 1995–1999			
	1995	1999	nominal		real <sup>1</sup>	
			absolut	%	absolut	%
Einnahmen der Zürcher Gemeinden <sup>2</sup>	8527	9817	1290	15 %	1084	13 %
Laufende Rechnung total	8234	9578	1344	16 %	1143	14 %
Steuern total	4123	4608	485	12 %	388	9 %
Einkommen und Vermögen	4115	4603	488	12 %	391	10 %
Besitz und Aufwand	8	5	–3	–38 %	–3	–39 %
Regalien und Konzessionen	0	2	2	399 %	2	389 %
Vermögenserträge	735	715	–20	–3 %	–35	–5 %
Entgelte	2417	2679	262	11 %	206	9 %
Anteile, Beiträge ohne Zweckbindung	192	231	39	20 %	34	18 %
Beiträge und Rückerstattungen	767	1343	576	75 %	548	71 %
Investitionsrechnung total	293	239	–54	–18 %	–59	–20 %
Investitionsbeiträge	191	161	–30	–16 %	–33	–17 %
Übrige Investitionseinnahmen	102	78	–24	–24 %	–26	–25 %

Quelle: Eidgenössische Finanzverwaltung: «Öffentliche Finanzen der Schweiz» 1995–1999.

<sup>1</sup> Basis Landesindex der Konsumentenpreise: Jahresmittel 1995 102,6, 1999 104,8 (Quelle: Bundesamt für Statistik).

<sup>2</sup> Doppelzählungen durch Finanztransfers zwischen Gemeinden sind enthalten.

Im Zeitraum 1995–1999 sind die Einnahmen des Kantons real um 16 % gestiegen, die Einnahmen der Zürcher Gemeinden waren 1999 real 13 % höher als 1995. Die Steuereinnahmen des Kantons nahmen im gleichen Ausmass zu wie die Gesamteinnahmen (real +15 %), während sich die Steuereinnahmen der Gemeinden im Vergleich zu den Gesamteinnahmen unterdurchschnittlich entwickelt haben (real +9 %). Überdurchschnittlich gestiegen sind die Vermögenserträge (Kanton real +43 %), die Beiträge und Rückerstattungen (Kanton real +33 %, Gemeinden real +71 %) sowie die Anteile und Beiträge ohne Zweckbindung (Gemeinden real +18 %).

## 2. Beiträge der wichtigsten Quellen von Steuern, Gebühren und Abgaben

Tabelle 2: Entwicklung der Einnahmenquellen 1995–1999

	Kanton			Gemeinden		
	% -Anteil	% -Anteil	Veränd. %-Punkte 1995–1999	% -Anteil	% -Anteil	Veränd. %-Punkte 1995–1999
	1995	1999		1995	1999	
Einnahmen total	100 %	100 %	0,0 %	100 %	100 %	0,0 %
Laufende Rechnung total	96 %	96 %	–0,3 %	97 %	98 %	1,0 %
Steuern total	50 %	50 %	–0,4 %	48 %	47 %	–1,4 %
natürliche Personen <sup>1)</sup>	41 %	39 %	–1,7 %	39 %	36 %	–3,0 %
juristische Personen <sup>1)</sup>	9 %	11 %	1,3 %	9 %	11 %	1,5 %
Regalien und Konzessionen	1 %	1 %	–0,1 %	0 %	0 %	0,0 %
Vermögenserträge	4 %	5 %	1,0 %	9 %	7 %	–1,3 %
Entgelte	19 %	17 %	–2,3 %	28 %	27 %	–1,1 %
Anteile, Beiträge						
ohne Zweckbindung	8 %	7 %	–0,7 %	2 %	2 %	0,1 %
Beiträge und						
Rückerstattungen	14 %	17 %	2,1 %	9 %	14 %	4,7 %
Investitionsrechnung total	4 %	4 %	0,3 %	3 %	2 %	–1,0 %
Investitionsbeiträge	2 %	3 %	0,3 %	2 %	2 %	–0,6 %
Übrige Investitionseinnahmen	2 %	2 %	0,0 %	1 %	1 %	–0,4 %

Quelle: Eidgenössische Finanzverwaltung: «Öffentliche Finanzen der Schweiz» 1995–1999.

<sup>1)</sup> %-Anteile gemäss Steueramt 6. August 2001 und Statistisches Amt 25. Juli 2001.



Die Steuereinnahmen sind die wichtigste Einnahmenquelle mit ungefähr 50 % der Gesamteinnahmen. Gegenüber 1995 hat der Anteil der Steuereinnahmen der natürlichen Personen 1999 leicht abgenommen (Kanton –1,7 Prozentpunkte, Gemeinden –3,0 Prozentpunkte), während der Anteil der Steuereinnahmen der juristischen Personen zugelegt hat (Kanton +1,3 Prozentpunkte, Gemeinden +1,5 Prozentpunkte). Bei Kanton und Gemeinden hat der Anteil der Entgelte abgenommen, dafür ist der Anteil der Beiträge und Rückerstattungen gestiegen. Der Anteil der Erbschafts- und Schenkungssteuern an die Gesamteinnahmen des Kantons ist 1995–1999 von 3,8 % auf 4,7 % gestiegen. Die Erträge aus Erbschafts- und Schenkungssteuern werden ab 2000 jedoch auf Grund der Gesetzesänderung per 1. Januar 2000 nicht mehr im gleichen Umfang wie bis 1999 eintreffen. Der Anteil dieser Steuern an den Gesamteinnahmen des Kantons wird in Zukunft deshalb wieder sinken.

Tabelle 3: Grundsteuern Gemeinden

	1995	1999
Einnahmen Gemeinden <sup>1</sup>	100,0 %	100,0 %
Grundstückgewinnsteuern	4,2 %	2,7 %
Handänderungssteuern	1,1 %	1,2 %
Grundsteuern total	5,3 %	3,9 %

<sup>1</sup> Siehe Tabelle 1.

Der Anteil der Grundsteuern (Grundstückgewinnsteuern und Handänderungssteuern) an den Gesamteinnahmen der Gemeinden hat von 5,3 % in 1995 auf 3,9 % in 1999 abgenommen.

### 3. Bedeutende saldowirksame Verschiebungen zwischen Kanton und Gemeinden

Der Kanton hat im Zeitraum 1995–1999 die Kosten für die städtische Kriminalpolizei (ab 1996 47,5 Mio. Franken jährlich, bis Ende 2000 befristet) sowie für die Sonderlasten im Bereich der Ortspolizei, der Kultur und der Sozialhilfe (erstmalig 1999 84 Mio. Franken) von der Stadt Zürich übernommen. Umgekehrt sind keine finanziell gewichtigen Aufgabenverschiebungen vom Kanton zu den Gemeinden zu verzeichnen, die eine Mehrbelastung für die Gemein-

den mit sich gebracht hätten. Eine Bilanz der saldowirksamen Verschiebungen zwischen Kanton und Gemeinden fällt somit eindeutig zu Lasten des Kantons aus. Im Zeitraum 1995–1999 wurden die Gemeinden durch den Kanton per Saldo mit rund 130 Mio. Franken pro Jahr entlastet. Von diesen Entlastungen hat aber einzig die Stadt Zürich direkt profitiert.

#### 4. Steuerfüsse der Gemeinden

Tabelle 4: Gemeindesteuerfüsse 1995–2001 ohne Kirchensteuern

Jahr	Stadt Zürich	Stadt Winterthur	Übrige Gemeinden <sup>1</sup>	Ganzer Kanton <sup>1</sup>
1995	130	130	114,1	120,8
1996	130	131	114,3	120,8
1997	130	131	114,5	121,0
1998	130	131	114,4	120,9
1999	130	131	114,2	120,7
2000	130	132	113,1	120,0
2001	126	131	109,4	116,4

<sup>1</sup> Mit der Zahl der Personalsteuerpflichtigen der Gemeinden gewogen.

Die Aussage, dass die grosse Mehrheit der Gemeinden ihren Steuerfuss in den letzten Jahren markant gesenkt habe, trifft nicht zu. Das gewogene Kantonsmittel der Gemeindesteuerfüsse (ohne Kirchensteuern) 1999 (120,7) entspricht praktisch jenem von 1995 (120,8). Das gewogene Mittel der Steuerfüsse sank im Jahr 2001 auf 116,4 und liegt damit immer noch über jenem von 1990 (111,4).

Tabelle 5: Veränderung Gemeindesteuerfüsse 1995–1999/1995–2001 ohne Kirchensteuern

Veränderung Steuerfüsse in %-Punkte	Anzahl Gemeinden 1995–1999	Anzahl Gemeinden 1995–2001
+11 bis +20	3	2
+1 bis +10	86	60
0	41	17
–1 bis –10	38	67
–11 bis –20	3	21
–21 bis	0	4

Ein Vergleich der Gemeindesteuerfüsse von 1995 mit denen von 1999 und 2001 zeigt, dass im Jahr 1999 41 Gemeinden und im Jahr 2001 92 Gemeinden einen niedrigeren Steuerfuss hatten als 1995. Demgegenüber verzeichneten im Jahr 1999 89 Gemeinden und im Jahr 2001 62 Gemeinden einen höheren Steuerfuss als 1995. Von 1995 bis 1999 erhöhten sich die Ausgaben aller Gemeinden (Laufende Rechnung und Investitionsrechnung) real um 2,4 %, während die Steuereinnahmen real um 9,4 % gestiegen sind. Trotz besseren Rechnungsabschlüssen sind die Steuerfüsse im Schnitt 1995–1999 nicht gesenkt worden. Das gewogene Mittel der Steuerfüsse ist erstmals 2001 bedeutend gesunken. Die Informationen, ob dies auf die Ausgaben- oder Einnahmenentwicklung der Gemeinden zurückzuführen ist, liegen zurzeit noch nicht vor.

## 5. Gesamtbilanz

Tabelle 6: Saldo Veränderung Steuereinnahmen und Aufgabenverschiebung (in Mio. Franken)<sup>1</sup>

	Kanton real		Gemeinden real	
	absolut	%	absolut	%
Veränderung Steuern 1995–1999	602	15,5 %	398	9,7 %
Aufgabenverschiebung 1999	–130		+130	
Saldo 1999	472	12,2 %	528	12,8 %

<sup>1</sup> In dieser Bilanz nicht berücksichtigt sind der Steuerfussausgleich vom Kanton zu den finanzschwachen Gemeinden sowie die übrigen zweckgebundenen Staatsbeiträge an Gemeinden im Rahmen des indirekten Finanzausgleichs.

Eine Saldobetrachtung über die Periode 1995–1999 zeigt, dass der Kanton real 602 Mio. Franken mehr Steuereinnahmen verzeichnen konnte und die Gemeinden 398 Mio. Franken. In diesem Zeitraum hat der Kanton im Umfang von rund 130 Mio. Franken pro Jahr Beiträge für die Kriminalpolizei sowie für Ortspolizei, Kultur und Sozialhilfe von der Stadt Zürich übernommen. Unter Berücksichtigung dieser Verschiebung verbleibt für den Kanton 1999 ein Saldo von real 472 Mio. Franken oder 12,2 % und für die Gemeinden einer von real 528 Mio. Franken oder 12,8 %. Die Einnahmen des Kantons und der Gemeinden sind folglich real 1995–1999 praktisch im gleichen Ausmass gestiegen.

*Investitionen in Verkehrskreisel – Investitionen im Jahresvergleich?*  
*KR-Nr. 221/2001*

*Bruno Dobler (parteilos, Lufingen)* hat am 2. Juli 2001 folgende Anfrage eingereicht:

Ich bitte den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

In den letzten Jahren ist eine eigentliche Epidemie im Strassenbau ausgebrochen. Es scheint, dass keine Kreuzung zu klein oder sonst wie ungeeignet wäre, um ihr nicht einen Kreisel zu verpassen. So entstehen im ganzen Kanton nicht nur Strassenkreisel als traditioneller Strassenkreuzungsersatz, sondern gleichzeitig werden auch noch Kunstwerke – teilweise mit fragwürdiger Herkunft – und Biotope eingebaut/eingepflanzt, um damit dem Strassenbenützer auch gleich noch die Übersichtlichkeit über das Verkehrsgeschehen zu entziehen.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

- Wie viele traditionelle Kreuzungen wurden in den Jahren 1996, 1997, 1998, 1999, 2000 und 2001 (2001 die geplanten Bauwerke) im Strassennetz (Zuständigkeit des Kantons) durch Verkehrskreisel ersetzt und in Betrieb genommen?
- Welche Summe wurde in den einzelnen Jahren in diese Kreisel – und die für deren Betrieb notwendigen Anpassungen, einschliesslich der «Kunstwerke» – investiert?

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

Die in den Jahren 1996–2001 im Kanton Zürich im Aufgabenbereich der Baudirektion angefallenen bzw. geplanten Kosten für Verkehrskreisel sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Jahr	Gemeinde	Strassen	Kosten	Kosten	Kosten	Anzahl
			Kanton	Gde/Priv	Total	
	Embrach	Dorfstrasse S-2 / Bülacherstrasse S-3	200'000	1'000'000	1'200'000	
	Oetwil a.d.L.	Limmattalstr. S-1/Mutschellenstr. S-4/Dorfstr.	300'000	0	300'000	
	Uster	Zürichstrasse S-1 / Seestrasse / Poststrasse	300'000	290'000	590'000	
	Volketswil	Kindhauserstrasse S-5 / Hegnauerstrasse S-7	190'000	340'000	530'000	
	Wädenswil	Seestrasse S-1 / Zugerstrasse S-2	600'000	0	600'000	
<b>1996</b>		<b>Jahrestotal</b>	<b>1'590'000</b>	<b>1'630'000</b>	<b>3'220'000</b>	<b>5</b>
	Eglisau	Schaffhauserstr. S-1 / Hüntwangerstr. S-2	730'000	0	730'000	
	Oberglatt	Bahnhofstr. S-3 / Bachstrasse / Alpenstrasse	200'000	200'000	400'000	
	Rafz	Bahnhofstrasse S-2 / Imstlerweg	200'000	150'000	350'000	
	Rüti	Dorfstrasse S-1 / Pfauenplatz	400'000	0	400'000	
	Seuzach	Schaffhauserstrasse S-1 / Rietstrasse S-2	450'000	0	450'000	
<b>1997</b>		<b>Jahrestotal</b>	<b>1'980'000</b>	<b>350'000</b>	<b>2'330'000</b>	<b>5</b>
	Embrach	Hardrütistrasse S-11 / Winterthurerstrasse S-1	675'000	225'000	900'000	
	Fällanden	Schwerzenbachstr. S-2 / Industriestrasse	435'000	600'000	1'035'000	
	Hombrechtikon	Seestrasse S-1 / Feldbachstrasse S-4	360'000	0	360'000	
	Kleinandelfingen	Ossingerstrasse S-2 / Anschluss A4	100'000	350'000	450'000	
	Richterswil	Bergstrasse S-3, A3 Süd	120'000	480'000	600'000	
	Wetzikon	Hinwilerstr. S-2 / Spitalstrasse	0	600'000	600'000	
<b>1998</b>		<b>Jahrestotal</b>	<b>1'690'000</b>	<b>2'255'000</b>	<b>3'945'000</b>	<b>6</b>
	Affoltern a.A.	Zürcherstrasse S-1 / Büelstrasse S-2	170'000	280'000	450'000	
	Bülach	Poststrasse S-12 / Kasernenstrasse	445'000	445'000	890'000	
	Kloten Doppelkr.	Flughofstrasse S-17/Balz Zimmermannstr. S-18	415'000	0	415'000	
	Kloten Doppelkr.	Flughofstrasse S-17/Balz Zimmermannstr. S-18	415'000	0	415'000	
	Oetwil a.S.	Esslingerstr. S-1 / Gossauerstr. S-8/ Zelglistr.	600'000	0	600'000	
	Richterswil	Zugerstrasse S-3, Wachthusplatz	295'000	295'000	590'000	
	Rümlang	Flughofstrasse S-10 / Oberglatterstrasse S-5	350'000	350'000	700'000	
	Schwerzenbach	Bahnhofstr. S-1/Grabenstr. / alte Bahnhofstr.	100'000	320'000	420'000	
	Trüllikon	Schaffhauserstr. S-1/Marthalerstrasse S-3	380'000	0	380'000	
	Uster	Winterthurerstr. S-3 / Berchtoldstr./Gerichtsstr.	340'000	340'000	680'000	
	Volketswil	Zentralstr. S-4 / Stationstrasse / Under Höh	50'000	400'000	450'000	
	Wetzikon	Bahnhofstrasse S-3 / Pappelstrasse	300'000	340'000	640'000	
<b>1999</b>		<b>Jahrestotal</b>	<b>3'860'000</b>	<b>2'770'000</b>	<b>6'630'000</b>	<b>12</b>
	Bubikon	Rütistrasse S-1 / Kämmoosstrasse S-5	430'000	0	430'000	
	Dübendorf	Überlandstrasse S-1 / Im Schossacher	100'000	330'000	430'000	
	Dürnten	Walderstrasse S-2 / Pilgerstegstrasse S-4	1'100'000	0	1'100'000	
	Regensdorf	Dorfstrasse S-4 / Ostring S-14	1'000'000	0	1'000'000	
	Rüschlikon	Zürcherstr. S-7/Eggstr. S-8/Gemeindestr.- A3	0	550'000	550'000	
	Uster	Riedikerstrasse S-4 / Rällikerstrasse S-5	1'020'000	0	1'020'000	
<b>2000</b>		<b>Jahrestotal</b>	<b>3'650'000</b>	<b>880'000</b>	<b>4'530'000</b>	<b>6</b>
	Elgg	St. Gallerstrasse S-1 / Bahnhofstrasse	200'000	250'000	450'000	
	Knonau	Zürichstrasse S-1 / Dorfstrasse S-4	460'000	30'000	490'000	
	Volketswil	Industriestrasse S-15 / Greifenseestrasse	145'000	145'000	290'000	
	Wetzikon	Usterstrasse S-5 / Einm. Tödistrasse	100'000	570'000	670'000	
	Richterswil	Bergstrasse S-3 / Ausfahrt A3	280'000	420'000	700'000	
<b>2001</b>		<b>Jahrestotal</b>	<b>1'185'000</b>	<b>1'415'000</b>	<b>2'600'000</b>	<b>5</b>
<b>Gesamttotal 1996 - 2001</b>			<b>13'955'000</b>	<b>9'300'000</b>	<b>23'255'000</b>	<b>39</b>
<b>durchschnittliche Kreiselkosten:</b>			<b>357'821</b>	<b>238'462</b>	<b>596'282</b>	

Die Kunstwerke in den Kreiseln werden grundsätzlich von den Gemeinden oder Privaten finanziert und sind darum in den Kreiselkosten nicht enthalten. Mit den Kunstwerken wird im Übrigen bewusst die Übersicht über den Kreisel verhindert, damit die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer gezwungen sind, den Kreisel langsam zu befahren. Mit dem Verhindern der Durchsicht wird auch erreicht, dass die in den Kreisel einfahrenden Fahrzeuglenkerinnen und -lenker sich voll auf den von links kommenden Kreisverkehr konzentrieren können und sich nicht vom Geschehen auf der andern Seite des Kreisels ablenken lassen. Es ist statistisch erwiesen, dass Verkehrskreisel ohne Durchsicht weniger Unfälle aufweisen. Das Tiefbauamt verlangt deshalb, dass geplante Kunstwerke so gestaltet werden, dass die Übersicht über den Kreisel verhindert wird.

*Verkehrsunfälle in und um Strassenbaustellen*  
*KR-Nr. 222/2001*

*Bruno Dobler (parteilos, Lufingen)* hat am 2. Juli 2001 folgende Anfrage eingereicht:

In unserem Kanton geschehen leider immer wieder im Nahbereich und auf den Strassenbau-Reparaturstellen selbst tragische Verkehrsunfälle.

Zu diesem Thema bitte ich den Regierungsrat folgende Fragen, bezugnehmend auf die Jahre 1998, 1999, 2000, zu beantworten:

- Wie viele Unfälle passieren jährlich auf den Strassen Zürichs im Baustellenbereich?
- Bei wie vielen dieser Unfälle sind schwere Verletzungen oder sogar Tote zu beklagen?
- Wie hoch belaufen sich die jährlichen Schadenssummen an Material und Fahrzeugen?
- Wie viele Strassenkilometer und Tage sind jährlich von Behinderungen durch Baustellen betroffen?

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

Die Auswertung der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle im Bereich von Baustellen der Jahre 1998, 1999 und 2000 im Kanton Zürich ergibt folgendes Ergebnis:

Auf Autobahnen und Autostrassen ereigneten sich im Kanton Zürich (einschliesslich Städte Zürich und Winterthur) im Jahre 1998 insgesamt 1584 Verkehrsunfälle, wovon 234 im Bereich von Baustellen; 1999 waren es 157 von insgesamt 1756 Verkehrsunfällen, und 2000 stieg die Zahl auf 247 von insgesamt 1726 Verkehrsunfällen an. Für die Haupt- und Nebenstrassen (ohne Städte Zürich und Winterthur) ergeben sich folgende Zahlen: 1998 insgesamt 6592 polizeilich erfasste Verkehrsunfälle, 139 davon im Bereich von Baustellen; 1999 waren es 166 von insgesamt 7297 Verkehrsunfällen und im Jahr 2000 181 von 6920 registrierten Verkehrsunfällen. Die Gesamtzahl der Unfälle im Baustellenbereich fiel somit von 373 im Jahre 1998 auf 323 im Jahre 1999 und stieg im Jahre 2000 wieder auf 428 an. Gemessen an der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle bewegen sich die Baustellenunfälle konstant im Bereich von etwa drei bis fünf Prozent.

Bei den Personenschäden infolge Unfällen im Baustellenbereich ergibt sich folgendes Bild: Im Jahre 2000 waren sieben Tote und 23 Verletzte zu verzeichnen. Dies bedeutet ein Anstieg gegenüber den früheren Jahren, waren es doch im Jahre 1998 eine tote Person und zwölf Verletzte und 1999 lediglich zehn Verletzte. Auch die Schadenssumme stieg in den letzten Jahren an, nämlich von rund 3,37 Mio. Franken im Jahre 1998 auf rund 3,42 Mio. Franken im Jahre 1999 und rund 4,35 Mio. Franken im Jahre 2000.

Es können nur Aussagen über die Länge und die Dauer von Baustellen auf Autobahnen und Autostrassen gemacht werden, da für Haupt- und Nebenstrassen keine entsprechenden Zahlen erhoben werden. In den letzten Jahren wurden auf den Hochleistungsstrassen folgende Baustellen eingerichtet: im Jahre 1998 insgesamt 19 unterschiedlich lange Baustellen auf einer Länge von insgesamt 104.100 km, im Jahre 1999 insgesamt 14 Baustellen mit einer Gesamtlänge von 106.970 km und im Jahre 2000 insgesamt zwölf Baustellen mit einer Gesamtlänge von 47.500 km. Darin nicht eingerechnet sind die kleineren so genannten Tagesbaustellen von höchstens etwa 1 km Länge zur Bewirtschaftung von Böschungen, Behebung von Unfallschäden, Unterhaltsarbeiten in den Tunnels usw., die statistisch nicht erfasst werden. Dazu ist nun allerdings beizufügen, dass sich die Verunfalltenzahlen nicht direkt mit den Kennzahlen der Baustellen (Anzahl und Gesamtlänge) in Verbindung bringen lassen. Einerseits sind die betreffenden Zahlen statistisch gesehen zu klein, um fundierte Aussagen machen zu können. Andererseits ist für das Unfallgeschehen im Zusammenhang mit einer Baustelle nicht die Länge derselben ausschlaggebend; vielmehr sind

von Belang der Baustellentyp, die Anzahl Fahrstreifen, die Fahrzeugfrequenzen, die Geometrie der Strasse sowie der Einfluss von Ein- und Ausfahrten bzw. von Verzweigungen.

Um die Funktionsfähigkeit von Autobahnen und Autostrassen zu erhalten, ist ein regelmässiger Unterhalt nötig. Damit die Unterhaltsarbeiten möglichst effizient und rasch ausgeführt werden können, gleichzeitig aber die Strasse weiterhin möglichst ungehindert benützt werden kann, muss die Signalisation einer Grossbaustelle sehr genau geplant und umgesetzt werden. Zu beachten gilt es dabei insbesondere, dass jede Einschränkung des Verkehrsflusses trotz optimaler Signalisation regelmässig Staus zur Folge hat, welche die Unfallgefahr erhöhen. Während der Bauzeit versucht man deshalb Einfluss auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zu nehmen, indem man diese über die Baustellen orientiert und zur gemässigten Fahrweise aufruft und schliesslich regelmässig Geschwindigkeitskontrollen durchführt. Zudem wird das Unfallgeschehen auf Grossbaustellen der Autobahnen und Autostrassen systematisch überwacht und täglich ausgewertet. Mängel an der Signalisation oder der Markierung können so umgehend erkannt und behoben werden. Allerdings lassen sich beim heutigen Verkehrsaufkommen weder durch sorgfältigste Planung noch durch präventive und repressive Massnahmen der Verkehrspolizei Unfälle gänzlich ausschliessen.

#### *Schulen des Gesundheitswesens*

*KR-Nr. 231/2001*

*Theresia Weber-Gachnang (SVP, Uetikon a. S.) und Jürg Leuthold (SVP, Aeugst, a. A.)* haben am 9. Juli 2001 folgende Anfrage eingereicht:

Per 1. Januar 2002 werden die Schulen des Gesundheitswesens von der Gesundheitsdirektion (GD) zur Bildungsdirektion (BI) wechseln. Gemäss Aussagen von Regierungsrat Ernst Buschor ist geplant, die Ausbildung zur Krankenschwester/zum Krankenpfleger DNI/DNII direkt an die Volksschule anzuknüpfen, um den Beruf attraktiver zu machen. Es ist eine 3-jährige Schule mit Theorie und Praxis, mit einem Fähigkeitszeugnis als Abschluss, vorgesehen. Danach soll die 3- beziehungsweise 4-jährige Diplom- beziehungsweise Fachhochschulausbildung erfolgen.



Hierzu stellen wir folgende Fragen:

1. Ist es richtig, dass Volksschulabgängerinnen und -abgänger zuerst 3 Jahre diese Schule mit Fähigkeitszeugnis absolvieren, um dann weitere 2 Jahre bis zum Diplomabschluss beziehungsweise 4 Jahre bis zum Fachhochschulabschluss zu lernen?
2. Handelt es sich bei diesem Fähigkeitszeugnis um einen anerkannten Abschluss? Wenn ja, von wem?
3. Was für Kompetenzen werden mit diesem Fähigkeitsausweis erteilt?
4. Welches sind die Anforderungen für diese Ausbildung? (Welche OST-Klassen müssen besucht werden? Welche Niveaus, welche Stammklasse?)
5. Schülerinnen und Schüler mit DMS beziehungsweise Maturabschluss müssen den praktischen Teil in einem Modul nachholen, wie lange dauert dieses Modul?
6. Verlängert sich dann die Ausbildung um dieses Modul, das heisst zuerst DMS beziehungsweise Matur, dann Praxismodul und dann erst Diplom beziehungsweise Fachhochschule?
7. Ist es möglich, mit dem Fähigkeitsausweis eines anderen Berufes (nicht Gesundheit) in die Diplomausbildung einzusteigen? Muss das Praxismodul sodann nachgeholt werden?
8. Im Moment herrscht bei den Krankenpflegeschulen und vor allem bei den OST-Schülerinnen und -Schülern grosse Unsicherheit in Bezug auf die Krankenpflegeausbildung. Die Schülerinnen und Schüler wandern daher noch mehr in andere Berufe ab. Was gedenkt der Regierungsrat zu tun, um dieses Grundsatzproblem schnell zu lösen und die Attraktivität dieser Berufe zu steigern?

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

Die 1999 von der Schweizerischen Sanitätsdirektorenkonferenz (SDK) beschlossene Systematik für die Berufsbildung im Gesundheitswesen sieht neu einen Ausbildungsabschluss auf der Sekundarstufe II vor. Damit können Jugendliche im Anschluss an die Sekundarstufe I ohne Zwischenjahre in eine Ausbildung im Gesundheitswesen einsteigen.

Die Ausbildung wird ab 2003/04 mit einem vom Bundesamt für Berufsbildung und Technologie (BBT) anerkannten Eidgenössischen Fähigkeitszeugnis abschliessen. Zur Lösung der Übergangsprobleme

wird zurzeit eine Übergangsvereinbarung geprüft. Mit dem Fähigkeitszeugnis steht der Absolventin oder dem Absolventen die Ausbildung auf Diplomstufe (Tertiärbereich) offen. Diese ist aber nicht Voraussetzung für eine Anstellung an einer Institution des Gesundheitswesens.

Eine berufspraktische Ausbildung auf Niveau Berufsattest, wie sie im Entwurf zum neuen Berufsbildungsgesetz vorgesehen ist, soll in einer späteren Phase entwickelt werden.

Reglement und Berufsprofil der dreijährigen Ausbildung mit der provisorischen Berufsbezeichnung «Fachangestellte/r Gesundheit» sind von Juli bis September 2001 in der Vernehmlassung. Die Berufslehre umfasst die vier Bereiche Pflege, Lebensfeld- und Alltagsgestaltung und Logistik sowie den medizinaltechnischen Bereich. Einer oder mehrere dieser Bereiche können als Schwerpunkt vertieft werden. Die beruflichen Kompetenzen in den vier Bereichen sind detailliert aufgeführt im Reglement über die Ausbildung und die Abschlussprüfung. Die Fachangestellten Gesundheit sind befähigt, ihre Aufgabe unter der generellen Verantwortung von diplomiertem Personal selbstständig und in eigener Verantwortung zu erfüllen.

Zulassungsbedingung ist die abgeschlossene Sekundarstufe I und eine Eignungsabklärung für das Berufsfeld (z. B. Sozialkompetenzen) bei der Aufnahme. Präzisere Regelungen sind im Rahmen der erwähnten Übergangsvereinbarung noch zu treffen.

Auf der Tertiärstufe wird in einer dreijährigen Ausbildung das Berufsdiplom Pflege angeboten, das die beiden bestehenden Pflegeabschlüsse DN I und DN II ersetzen wird. Die überarbeitete Fassung von Profil und Kompetenzen des Berufsdiploms Pflege sind zurzeit ebenfalls in der Vernehmlassung. Zulassungsbedingung zur Diplomausbildung an einer Höheren Fachschule ist eine abgeschlossene Ausbildung der Sekundarstufe II (Fähigkeitszeugnis als Fachangestellte/r Gesundheit oder abgeschlossene schulische Sekundarstufe II oder Fähigkeitszeugnis in einem andern Beruf). Die Kandidatinnen und Kandidaten müssen den Nachweis erbringen, dass sie über eine ausreichende Allgemeinbildung und über Grundlagenkenntnisse in den für die Pflege bedeutsamen Fächern verfügen. Die höheren Fachschulen können Aufnahmeprüfungen oder Eignungsabklärungen durchführen.

Vor Eintritt in die Höhere Fachschule sind nach neuen Aussagen des Schweizerischen Roten Kreuzes keine zusätzlichen Module vorgesehen. Verlangt die Höhere Fachschule auf Grund eines Eignungstests (z. B. zur Abklärung der Sozialkompetenz) zusätzliche Praktika vor

der Ausbildung, sollen diese kurz gehalten werden. Wer sich aus einer Berufsbildung in einem Gesundheitsberuf oder einem verwandten Berufsfeld auf Sekundarstufe II über bereits vorhandene Kenntnisse ausweist, kann von einzelnen Ausbildungsteilen dispensiert werden. Die Arbeiten an einer Berufsfachschule sowie Berufsmatura mit den Optionen Gesundheit und Soziales sind zurzeit im Gang. Sie bedürfen einer Abstimmung mit dem Bund (BBT). Wie bei andern Berufen wird die Berufsmatura den prüfungsfreien Übertritt in die entsprechende Fachhochschule ermöglichen.

Absolventinnen und Absolventen des schulgestützten Weges (mit DMS-Abschluss oder Matura) sollen grundsätzlich dieselben Möglichkeiten offen stehen wie solchen des berufsgestützten Weges (Fähigkeitszeugnis als Fachangestellte/r Gesundheit oder eines andern Berufes). Unterschiedliche Qualifikationen aus der Ausbildung auf der Sekundarstufe II sind durch eine differenzierte Eingangsphase der Höheren Fachschule auszugleichen. Fehlende Allgemeinbildung oder grundlegende berufliche Kenntnisse müssen in einer Eintrittsphase ergänzt werden.

Die neuen Berufsabschlüsse werden sich am neuen Berufsbildungsgesetz orientieren. Insbesondere werden die Forderung nach Durchlässigkeit zwischen den Abschlüssen auf den verschiedenen Niveaus und zu andern Berufsfeldern zu berücksichtigen sein. Die modernen, anspruchsvollen und breit gefassten Berufsprofile leisten einen Beitrag zur Förderung der Attraktivität der Ausbildung und der Berufe im Gesundheitswesen. Am 18. Juli 2001 hat der Regierungsrat einen Projektkredit für die Reorganisation der Berufsbildung im Gesundheitswesen im Kanton Zürich bewilligt. Damit kann die Umsetzung der neuen Bildungssystematik an die Hand genommen werden. Ein wichtiger Teil des Projekts ist der Einbezug der zuständigen bzw. der betroffenen Institutionen und die transparente Information der Berufsberatung und der Öffentlichkeit über die neuen Ausbildungsmöglichkeiten.

*Mehrbelastung des Kantons Zürich durch den Neuen Finanzausgleich des Bundes (NFA)*

*KR-Nr. 232/2001*

*Richard Hirt (CVP, Fällanden) und Germain Mittaz (CVP, Dietikon)* haben am 9. Juli 2001 folgende Anfrage eingereicht:

Der Neue Finanzausgleich des Bundes (NFA) scheint sich der Zielgeraden zu nähern. Dieser Finanzausgleich stellt angeblich ein hoch

komplexes Werk von Bund und Kantonen dar. Der Bundesrat und die Kantone möchten deshalb eine breit angelegte Kommunikationskampagne starten, damit auch die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger den neuen Mechanismus des NFA verstehen und hinreichend für den Abstimmungskampf vorbereitet werden.

Nach heutigen Erkenntnissen soll der Kanton Zürich durch den NFA einmal mehr massiv zur Kasse gebeten werden.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die folgenden Auskünfte:

1. In welcher Grössenordnung in Franken und Steuerprozenten würde der geplante NFA den Kanton Zürich belasten?
2. In welcher Grössenordnung liegen die heutigen Nettozahlungen des Kantons Zürich an den Finanzausgleich (Anteil direkte Steuern, Reinertrag der Verbrauchssteuer auf Treibstoffen, Reinertrag der Nationalstrassenabgabe und so weiter)?
3. Sind nach Meinung des Regierungsrates im geplanten Verteilschlüssel die zentralörtlichen Leistungen, Aufwendungen und Belastungen des Kantons Zürich genügend berücksichtigt?
4. Hat der Regierungsrat noch Möglichkeiten, den Verteilschlüssel auf ein erträgliches Mass zu reduzieren?
5. Wie beurteilt der Regierungsrat die Auswirkungen des NFA auf die Finanzlage des Kantons Zürich? Lässt die erwartete finanzielle Mehrbelastung noch Raum für Verbesserungen in den Bereichen soziale Sicherheit (zum Beispiel Ausschöpfung der Verbilligung der Krankenkassenprämien), Bildung (zum Beispiel Weiterführung der Reformen im Bildungswesen), Finanzen und Steuern (zum Beispiel Schuldenabbau und Steuersenkungen) und Verkehrsinfrastrukturen (zum Beispiel Durchgangsbahnhof, Fertigstellung des Autobahnnetzes, Realisierung der Ortsumfahrungen)?
6. Wird sich der Regierungsrat an der geplanten Informations- und Aufklärungskampagne des Bundes und der Kantone in positivem Sinn beteiligen?

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Finanzdirektion wie folgt: Der Kanton Zürich hat gemäss Angaben der Eidgenössischen Finanzverwaltung im Durchschnitt der Jahre 1998 und 1999 475 Mio. Franken an den geltenden horizontalen Finanzausgleich beigetragen. Dieser Beitrag ergab sich aus der Finanzkraftabstufung der folgenden Finanztransfers:

Direkte Bundessteuer	209 Mio. Franken
Verrechnungssteuer	30 Mio. Franken
Reingewinn Schweiz. Nationalbank	57 Mio. Franken
AHV, Beitrag an den Bund	47 Mio. Franken
IV, Beitrag an den Bund	50 Mio. Franken
Krankenversicherung	58 Mio. Franken
Mineralölsteuer	24 Mio. Franken

Mit 475 Mio. Franken trug der Kanton Zürich 40 % der 1,2 Mia. Franken, die den finanzschwächeren Kantonen zukamen. Im Weiteren bewirkten 1998/99 die finanzkraftabhängigen Bundesbeiträge für die anderen Kantone eine weitere Finanzausgleichswirkung von 815 Mio. Franken, die von Zürcher Steuerzahlerinnen und -zahlern durch die Direkte Bundessteuer und andere Bundeseinnahmen wesentlich mitfinanziert wurde. Als finanzstarker Kanton ging Zürich bei der Finanzkraftabstufung der Bundesbeiträge praktisch leer aus.

Geht man von der letzten Ausgestaltungsvariante des NFA vom 29. Juni 2001 aus, kommt auf den Kanton Zürich eine zusätzliche jährliche Belastung von 306 Mio. Franken zu. Dies entspricht rund acht Staatssteuerprozenten. Insgesamt würde der Kanton Zürich also jährlich rund 780 Mio. Franken oder 20 Staatssteuerprocente in den horizontalen Finanzausgleich einschiessen. Nicht berücksichtigt sind dabei allfällige Abgeltungen aus dem interkantonalen Lastenausgleich. Die Berechnungen stellen auf die Verhältnisse der Jahre 1998 und 1999 ab. Bis zur vorgesehenen Einführung des NFA im Jahr 2006 werden sich die Berechnungsgrundlagen und als Folge davon die Belastung des Kantons Zürich noch verändern.

Die finanzielle Mehrbelastung durch die Einführung des NFA wird den finanziellen Spielraum für den Kanton Zürich einengen. Der KEF 2002–2005 weist 2005 eine mehr oder weniger ausgeglichene Laufende Rechnung aus. Kann 2006 und in den Folgejahren die Mehrbelastung durch den NFA nicht durch höhere Steuereinnahmen kompensiert werden, so ist ein Leistungsabbau unumgänglich, um das Ziel einer ausgeglichenen Laufenden Rechnung zu erreichen. Es müssten zusätzliche Prioritäten gesetzt werden. Von diesem Prozess könnten insbesondere finanziell bedeutende Aufgabengebiete wie Bildung, Gesundheit und Sicherheit nicht ausgenommen werden.

Die Zustimmung des Kantons Zürich zum NFA hat der Regierungsrat gegenüber der Finanzdirektorenkonferenz und der Konferenz der Kantonsregierungen von der Erfüllung folgender fünf Bedingungen abhängig gemacht:

1. Es erfolgt eine befriedigende institutionelle Sicherung der finanzstarken Kantone vor immer grösseren Belastungen.
2. Der soziodemografische Belastungsausgleich wird so ausgestaltet, dass als Bezugsgrösse die Agglomerationen gewählt wird und dass seine Ausstattung im Verhältnis zu den Sonderlasten dem Verhältnis im geografisch-topografischen Belastungsausgleich entspricht.
3. Es ist absehbar, dass der interkantonale Lastenausgleich die vorgesehene Wirkung entfalten wird.
4. Wichtige Normen des Streitbeilegungsverfahrens gemäss dem Vorschlag des Gutachtens Prof. Zimmerli vom 31. Mai 2001 werden ins Finanzausgleichsgesetz aufgenommen.
5. Der Disparitätenabbau wird ohne Schaffung eines permanenten Härtefonds erreicht, der Härteausgleich wird zeitlich begrenzt, und es profitieren nur Kantone, die gegenüber heute im Finanzausgleich schlechter gestellt werden.

Die Bedingungen 3 und 4 betreffen die zentralörtlichen Leistungen. Deren Abgeltung soll im NFA im Rahmen des interkantonalen Lastenausgleichs erfolgen. Einer Rahmenvereinbarung als Grundlage für spätere bilaterale Vereinbarungen zwischen Nachbarkantonen haben die Kantonsregierungen bereits zugestimmt. Der Regierungsrat des Kantons Zürich beschloss am 1. November 2000, die interkantonale Rahmenvereinbarung (IRV) zu paraphieren, unter dem Vorbehalt der Ratifikation durch den Kantonsrat, sofern der Regierungsrat den NFA insgesamt gemäss der Botschaft des Bundesrates annehmen kann. Die geforderten Normen des Streitbeilegungsverfahrens hätten gemäss Zusicherung der Projektleitung NFA ins Finanzausgleichsgesetz aufgenommen werden sollen. Diese Zusicherung wird in der gegenwärtigen Fassung des Entwurfs eines Bundesgesetzes über den Finanzausgleich nicht erfüllt. Insgesamt wurden im interkantonalen Lastenausgleich Ansprüche des Kantons Zürich von 93 Mio. Franken errechnet, davon 39 Mio. Franken auf Grund der bestehenden Universitäts- und Fachhochschulvereinbarungen. Die weiteren Ansprüche von 54 Mio. Franken müssen in bilateralen Verhandlungen geltend gemacht werden. Die bisherigen Reaktionen der Nachbarkantone lassen zwar eine grundsätzliche Bereitschaft zur Abgeltung der erhaltenen Leistungen

erkennen. Es werden jedoch methodische und technische Einwände geltend gemacht, welche die Höhe der zu erwartenden Abgeltungen in Frage stellen. Auch wenn die Grundlagen des interkantonalen Lastenausgleichs im Sinn des Kantons Zürich Gestalt annehmen, liegt eine Einigung mit den Nachbarkantonen über die Abgeltung von zentralörtlichen Leistungen des Kantons Zürich noch in weiter Ferne.

Andere wesentliche Forderungen, wie die Anliegen des Kantons im Zusammenhang mit dem Härteausgleich und der Dotierung des sozio-demografischen Belastungsausgleichs, blieben bis anhin unerfüllt. Die künftige Entwicklung des NFA wird daher sehr kritisch zu verfolgen sein.

Trotz seiner nach wie vor kritischen Haltung zum NFA wird der Kanton Zürich an der Informationskampagne des Bundes zum NFA mitwirken. Der Regierungsrat hat die Teilnahme an der geplanten Wanderausstellung beschlossen. Sie wird vom Bund gestaltet, lässt aber den Kantonen Raum für eigenständige Informationen. So können Öffentlichkeit und Entscheidungsträger auch über die besonderen Anliegen des Kantons Zürich informiert werden.

*Ungleichbehandlung von Absolvierenden der Berufsmaturität und ungeklärte Widersprüche*

KR-Nr. 234/2001

*Chantal Galladé (SP, Winterthur)* hat am 9. Juli 2001 folgende Anfrage eingereicht:

Das Bundesamt für Berufsbildung und Technologie (BBT) hat auf den 1. Januar 1999 mit einer neuen Verordnung über die Berufsmaturität die Voraussetzungen für das Erreichen der Berufsmatura verschärft (Art. 28 b). Schülerinnen und Schüler der Berufsmaturität, welche dieses Jahr die Prüfung nicht bestanden haben, haben ihre erste Prüfung im Fach Chemie aber noch im Juli 1998 abgeschlossen, als die alte Verordnung noch in Kraft war. Deshalb hat der Regierungsrat auf die letztjährige Anfrage (245/2000) auch folgende Antwort gegeben:

«In der vom Bundesamt für Berufsbildung und Technologie (BBT) erlassenen Verordnung vom 30. November 1998 über die Berufsmaturität (SR 412.103.1) sind Übergangsbestimmungen enthalten. Diese sind allerdings in einzelnen Punkten unbefriedigend und auch rechtlich umstritten, indem sie für zwei Ausbildungsgänge eine Verschärfung der Prüfungsbestimmungen während der laufenden Ausbildung bewirken. Aus diesen Gründen sah das Mittelschul- und Berufsbil-

dungsamt davon ab, die neuen, strengeren Bestimmungen auf die Prüfung im Jahre 2000 anzuwenden. Damit wurde dem im Bildungswesen allgemein gültigen Grundsatz Rechnung getragen, wonach neue, verschärfte Prüfungsbestimmungen nicht rückwirkend anzuwenden sind.»

In diesem Zusammenhang wird der Regierungsrat ersucht, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie viele Schülerinnen und Schüler, welche die Prüfung nicht bestanden haben, hätten sie nach alter Verordnung, mit der sie ihr Studium angefangen haben, bestanden? Und wie viele Schülerinnen und Schüler sind wegen der Chemienote, welchen noch nach der alten Verordnung abgelegt wurde, durchgefallen?
2. Wie erklärt sich der Regierungsrat die rechtliche Ungleichbehandlung der Schülerinnen und Schüler, welche letztes Jahr mit der oben genannten Begründung des Regierungsrates noch bestanden haben, gegenüber den diesjährigen Absolventinnen und Absolventen, für die plötzlich anderes Recht als letztes Jahr gelten soll?
3. Wie erklärt der Regierungsrat, dass Teilprüfungen abgeschlossen wurden, als noch die alte Verordnung in Kraft war, diese rückwirkend aber der neuen Verordnung unterstellt sein sollen?
4. Wie erklärt der Regierungsrat den Widerspruch zu seiner zur Anfrage 245/2000 gemachten Aussage, dass neue, verschärfte Prüfungsvorschriften nicht rückwirkend anzuwenden seien?

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

Wären die fraglichen Prüfungen noch unter dem vor dem 1. Januar 1999 geltenden Recht vorgenommen worden, hätten sämtliche Schülerinnen und Schüler die Berufsmatura bestanden. Bei sieben von insgesamt 16 Schülerinnen und Schülern, welche die Prüfung nicht bestanden haben, war auch die Note für das Fach Chemie ungenügend und musste beim negativen Prüfungsentscheid berücksichtigt werden.

Wie in der Antwort auf die Anfrage KR-Nr. 245/2000 ausgeführt, wurde entschieden, die Abschlussprüfungen 2000 nach altem Recht durchzuführen, da die Betroffenen erst Anfang 1999 von der Inkraftsetzung der neuen Berufsmaturitätsverordnung Kenntnis erlangt haben. Für die Prüfungen 2001 bestand kein Anlass mehr für eine solche Ausnahmeregelung. Vielmehr ist entsprechend den Weisungen des



Bundesamtes für Berufsbildung und Technologie (BBT) die Verordnung über die Berufsmaturität vom 30. November 1998 zu vollziehen. Ergänzend ist zu bemerken, dass die revidierte Berufsmaturitätsverordnung in Bezug auf die Abschlussprüfung nicht nur schärfere, sondern auch mildere Bestimmungen vorsieht, dürfen doch inskünftig bis zu drei Prüfungsfächer vor dem Ende der Ausbildung abgeschlossen werden (Art. 25). Diese Möglichkeit sah die frühere Verordnung noch nicht vor.

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

Zuweisung an die Kommission Planung und Bau

- **A. Planungs- und Baugesetz (Änderung) und  
B. Beschluss des Kantonsrates über die Erledigung von Vorstössen**

Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat vom 12. September 2001, 3891

Zuweisung an die Kommission für Planung und Bau und zum Mitbericht an die Finanzkommission

- **Definitive Projekte mit Kostenvoranschlägen für Bauvorhaben**  
Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Postulat KR-Nr. 143/2000, 3893 (Ziffer 1)

Zuweisung an die Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr und zum Mitbericht an die Finanzkommission

- **Seetunnel, Umfahrung Zürich**  
Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zur Motion KR-Nr. 267/1999, 3893 (Ziffer 2)
- **Umfahrung Eglisau, Westumfahrung Dietikon und Bau des Dettenbergtunnels zwischen Embrach und Bülach und Bachenbülach sowie Untertunnelung von Pfungen**  
Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zu den Behördeninitiativen KR-Nr. 333/1999, 426/1999 und 153/2000, 3893 (Ziffer 7)

*Ueli Keller (SP, Zürich), Präsident der Kommission für Planung und Bau:* Die Geschäftsleitung hat die Zuteilung der verschiedenen Teilpunkte der Vorlage 3893 so vorgenommen, wie es im Voraus abgesprochen worden ist. Im Nachhinein hat sich bei genauerem Hinsehen

allerdings ergeben, dass Ziffer 6, dringliches Postulat 391/2000 betreffend äussere Nordumfahrung Zürich, besser in die Kommission für Planung und Bau überwiesen werden würde. Dies ist auch die Meinung der Präsidentin der Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr.

Ich bitte Sie, Ziffer 6 der Kommission für Planung und Bau zuzuweisen.

*Esther Arnet (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr:* Es ist tatsächlich so, dass es bei diesem dringlichen Postulat um eine Änderung des Richtplans geht. Ich widersetze mich – ohne dies mit der Kommission vorher abgesprochen zu haben – dem Antrag Ueli Keller nicht.

#### *Abstimmung*

**Der Antrag Ueli Keller wird dem Antrag der Geschäftsleitung gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit deutlich sichtbarer Mehrheit, Ziffer 6 der Vorlage 3893 (dringliches Postulat KR-Nr. 391/2000 betreffend äussere Nordumfahrung Zürich) der Kommission für Planung und Bau zuzuweisen.**

Zuweisung an die Kommission für Planung und Bau und zum Mitbericht an die Finanzkommission

#### **– Äussere Nordumfahrung Zürich**

Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum dringlichen Postulat KR-Nr. 391/2000, 3893 (Ziffer 6)

Die Ziffern 3, 4 und 5 der Vorlage 3893 betreffen Geschäfte, die der Kantonsrat noch nicht behandelt hat. Sie werden gegebenenfalls später einer Kommission zugewiesen.

Zuweisung an die Kommission für Wirtschaft und Abgaben:

#### **– Gesetz über die Verzugszinsen**

Beschluss des Kantonsrates, 3884

#### **– Notariatsgebührenverordnung (Änderung)**

Beschluss des Kantonsrates, 3885

#### **– Steuergesetz (Änderung)**

Beschluss des Kantonsrates, 3892

Zuweisung an die Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit:

- **Genehmigung der Änderung der Taxordnung der kantonalen Krankenhäuser und der Sonderabfallabgabeverordnung**  
Beschluss des Kantonsrates, 3886

Zuweisung an die Kommission für Bildung und Kultur:

- **Bewilligung eines Zusatzkredits für die Erstellung eines Schulhauses für die Technische Berufsschule Zürich**  
Beschluss des Kantonsrates, 3890

Zuweisung an die Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr:

- **Gewerbliche Reklame- und Hinweistafeln**  
Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Postulat KR-Nr. 65/1998, 3894

Zuweisung an die Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit:

- **Schaffung eines Gesetzes für die DAN-Datenbank**  
Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Postulat KR-Nr. 244/1999, 3895
- **Aufarbeitung kantonaler Akten im Zusammenhang mit «Kinder der Landstrasse» und Erarbeitung einer umfassenden wissenschaftliche Studie**  
Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Postulat KR-Nr. 248/1998, 3896

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

Im Sekretariat des Rathauses liegen zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 111. Sitzung vom 3. September 2001, 8.15 Uhr
- Protokoll der 112. Sitzung vom 10. September 2001, 8.15 Uhr
- Protokoll der 113. Sitzung vom 17. September 2001, 8.15 Uhr
- Protokoll der 114. Sitzung vom 24. September 2001, 8.15 Uhr.

### ***Sicherheit im Rathaus***

*Ratspräsident Martin Bornhauser:* Wie Sie der Presse entnehmen konnten, hat die Geschäftsleitung zusammen mit der Kantonspolizei im Rathaus ein neues Sicherheitsdispositiv erarbeitet. Wir danken der Direktion für Soziales und Sicherheit für die Unterstützung. Wir werden Sie bezüglich der neuen Badge-Regelung bald genauer informieren. Vorerst gilt für Sie Folgendes: Wenn Sie mit einer externen Per-

son im Foyer vor dem Ratssaal ein Gespräch führen wollen, müssen Sie diese Person bei der Eingangskontrolle identifizieren und abholen. Das Foyer ist für Drittpersonen nur in Begleitung eines Mitglieds des Parlaments zugänglich.

## **2. Rückzug der Volksinitiative «Kantonale Standes-Initiative «Schutz vor Fluglärm»»**

Kenntnisnahme

KR-Nr. 209a/2001

*Elisabeth Derisiotis-Scherrer (SP, Zollikon):* Im Namen des Initiativkomitees begründe ich kurz den Rückzug unserer Initiative. Der Rückzugsentscheid steht in keinem Zusammenhang mit den jüngsten Ereignissen rund um die Swissair und den Zürcher Flughafen, sondern ist die Konsequenz daraus, dass mit der Änderung der Lärmschutzverordnung durch den Bundesrat per 1. Juni 2001 die Forderungen unserer Initiative erfüllt worden sind. Wir sind einerseits erfreut, dass unserem Anliegen Rechnung getragen worden ist, finden es andererseits jedoch sehr bedauerlich, dass der Bundesrat vom höchsten Gericht dazu gezwungen werden musste, seine gesetzliche Pflicht zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm zu erfüllen.

### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst stillschweigend, der Vorlage 209a/2001 zuzustimmen:**

- I. Vom Rückzug der Volksinitiative «Kantonale Standes-Initiative «Schutz vor Fluglärm»», KR-Nr. 209/2001, wird Kenntnis genommen.
- II. Der Antrag des Regierungsrates vom 27. Juni 2001 über das Zustandekommen der Volksinitiative wird gegenstandslos.
- III. Mitteilung an den Regierungsrat.

Das Geschäft ist erledigt.

### 3. Wahl des Leiters der Finanzkontrolle

Antrag des Regierungsrates vom 22. August 2001 und gleich lautender Antrag der Geschäftsleitung vom 6. September 2001  
KR-Nr. 254/2001

*Hans Peter Frei (SVP, Embrach), Sprecher der Geschäftsleitung:* Erlauben Sie mir eingangs einige Bemerkungen zum neuen Finanzkontrollgesetz, das auf den 1. Juli 2001 in Kraft gesetzt worden ist. Mit diesem hat man die Stellung der Finanzkontrolle gestärkt und ihre Unabhängigkeit verdeutlicht. Administrativ wurde die fachlich von Kantonsrat und Regierungsrat unabhängige und selbstständige Finanzkontrolle der Geschäftsleitung des Kantonsrates zugeordnet. Mit Bezug auf die Tätigkeit der Finanzkontrolle sind trotz ihrer Unabhängigkeit gewisse Aufgaben wahrzunehmen, zu deren Erfüllung der Begleitende Ausschuss geschaffen wurde. Der Begleitende Ausschuss setzt sich zusammen aus zwei Mitgliedern des Kantonsrates aus Geschäftsleitung und Finanzkommission, einem Mitglied des Regierungsrates und einer Vertretung der obersten kantonalen Gerichte. Zur Sicherstellung der Fachkunde wird der Begleitende Ausschuss mit zwei externen Fachpersonen ergänzt. Um dem fachlichen Aspekt vermehrt Gewicht zu verleihen, wird der Vorsitz einer dieser Fachpersonen übertragen.

Als Vertreter der Geschäftsleitung im Begleitenden Ausschuss wurde mir von dieser der Auftrag erteilt, die ersten beiden Sitzungen zu leiten. Weiter gehören dem Begleitenden Ausschuss an: als Vertreter der Finanzkommission Ernst Züst, als Vertreter des Regierungsrates Finanzdirektor Christian Huber, und als Vertreter der obersten kantonalen Gerichte Obergerichtspräsident Remo Bornatico. Diese vier Ausschussmitglieder haben als externe Fachpersonen bestimmt: Hans Caspar Nabholz, Verwaltungsberatung, Zürich, als Vorsitzender und Beat Haefliger, Chef der Finanzkontrolle des Kantons Luzern, als Mitglied.

Dem Begleitenden Ausschuss kommen folgende Aufgaben zu: Vor der Wahl der Leiterin oder des Leiters der Finanzkontrolle durch den Regierungsrat wird der Begleitende Ausschuss angehört, der dem Wahlgremium eine Empfehlung abgibt. Der Ausschuss beurteilt alle zwei Jahre die Leistungen der Leiterin oder des Leiters der Finanzkontrolle und entscheidet über Beförderungen. Bei erheblicher Amtspflichtverletzung oder fachlichem Ungenügen kann der Begleitende Ausschuss dem Regierungsrat die Abberufung der Leiterin oder des Leiters vor Ablauf der Amtsdauer beantragen. Wie die Wahl bedarf

auch die Abberufung der Genehmigung durch den Kantonsrat. Wenn die Finanzkontrolle die Entgegennahme besonderer Prüfungsaufträge ablehnt, kann die auftragserteilende Stelle Beschwerde beim Begleitenden Ausschuss erheben, der endgültig entscheidet. Die Finanzkontrolle orientiert den Begleitenden Ausschuss semesterweise über ihre Prüftätigkeit.

Als erstes Geschäft hatte sich der Begleitende Ausschuss mit der Nachfolge von Ernst Kleiner, dem bisheriger Leiter der Finanzkontrolle, der per 30. November 2001 in den Ruhestand tritt, zu beschäftigen. Er hörte drei Bewerber an und gab dem Regierungsrat eine Empfehlung ab. Der Regierungsrat folgte am 22. August 2001 dieser Empfehlung und wählte den bisherigen Stellvertreter des Leiters der Finanzkontrolle, Hanspeter Zimmermann, für die Zeit vom 1. Dezember 2001 bis 30. November 2007 als Leiter der Finanzkontrolle.

Hanspeter Zimmermann ist ein ausgewiesener Fachmann, der die Finanzkontrolle seit 27 Jahren kennt und das Vertrauen der Mitarbeitenden geniesst. An der Schaffung des neuen Finanzkontrollgesetzes war er massgeblich beteiligt. Mit seiner Wahl kann die bereits eingeleitete Umsetzung des Gesetzes ohne Unterbruch weitergeführt werden.

Gestützt auf Paragraph 5 Absatz 2 des Finanzkontrollgesetzes beantragt die Geschäftsleitung, die Wahl von Hanspeter Zimmermann zum Leiter der Finanzkontrolle gemäss Schreiben des Regierungsrates vom 22. August 2001 zu genehmigen.

Erlauben Sie mir an dieser Stelle der Sekretärin des Begleitenden Ausschusses, Evi Didierjean, für ihre wertvolle Unterstützung während dem Aufbau des Ausschusses zu danken.

Zum Schluss kann ich Ihnen noch ankündigen, dass die SVP-Fraktion der Genehmigung zustimmen wird.

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat stimmt mit 158 : 0 Stimmen dem Antrag des Regierungsrates vom 22. August 2001 zur Wahl des Leiters der Finanzkontrolle zu.**

*Ratspräsident Martin Bornhauser:* Ich gratuliere Hanspeter Zimmermann zu dieser Wahl und wünsche ihm in seinem Amt viel Befriedigung.

Das Geschäft ist erledigt.

#### **4. Die Stellung des Kantons Zürich in der aktuellen Krise der schweizerischen Luftfahrt**

Lagebeurteilung des Volkswirtschaftsdirektors und allgemeine Debatte

*Ratspräsident Martin Bornhauser:* Zuerst wird der Volkswirtschaftsdirektor eine allgemeine Lagebeurteilung aus der Sicht des Regierungsrates vornehmen. Dann ist das Wort frei für den ganzen Rat. Die Redezeit beträgt für alle Parlamentarier und Parlamentarierinnen fünf Minuten. Eine Abstimmung findet nicht statt.

*Regierungsrat Ruedi Jeker:* Dies wird keine Montagssitzung, wie wir sie für gewöhnlich erleben. Sie werden heute an dieser Sonderdebatte über die Geschichte und das künftige Schicksal der schweizerischen Zivilluftfahrt diskutieren sowie über das Verhältnis des Kantons Zürich und seiner Bürgerinnen und Bürger zum Flughafen und zum Luftverkehr. Der Kanton Zürich ist mit der schweizerischen Luftfahrt seit einem halben Jahrhundert in guten wie in schlechten Zeiten auf das Engste verbunden. Heute stehen wir in schlechten Zeiten.

Ohne das Augenmass zu verlieren, halte ich fest, dass unser Lufttransportsystem in der ernsthaftesten Krise der letzten Jahrzehnte steht. Wir stehen am Wendepunkt einer eigenständigen, aus der Schweiz heraus operierenden Luftfahrt, mit den für den Wirtschaftsstandort wichtigen direkten Interkontinentalverbindungen, und dies, weil eine einzige Firma in unüberwindliche Schwierigkeiten geraten ist und vor dem «Aus» steht.

Mit Blick auf die Swissair-Gruppe im Jahr 2001 werden die Wirtschaftshistoriker dereinst wohl von einer «Chronik der Krisen» sprechen. Wir erinnern uns an eine Kaskade von Ereignissen: Rochaden an der Swissair-Spitze zu Beginn des Jahres, Verkauf der Swissôtel-Kette, die turbulente Generalversammlung im April, der Beschluss zur Sonderprüfung, das Sparprogramm «Change», die Auseinandersetzungen um die Beteiligungen in Frankreich und Belgien, die im August bekannt gegebene Schuldenlast von über 15 Milliarden Franken, die wieder thematisierte Bundeshilfe anfangs September 2001, der am 24. September 2001 vorgestellte Plan «Swiss Air Lines» mit der Reduktion der Langstreckenflüge und einem geplanten Stellenabbau bei

der Swissair, dann die Ankündigung der Nachlassstundung, die verschiedenen Krisengipfel von Politik und Wirtschaft, die Kapitalsuche der Arbeitsgruppe Ulrich Bremi und der vorgestellte Sanierungsplan durch die Banken.

Die sich beinahe überschlagenden Ereignisse der letzten drei Wochen haben schliesslich mit dem «Grounding» der ganzen Swissair-Flotte am 2. Oktober 2001 eine neue, dramatische Wende genommen. Diese Ereignisse, die teilweise das Ausmass einer antiken Tragödie angenommen haben, sind uns allen in schlechtester Erinnerung geblieben. Eine Firma stand einen Tag lang still, und die Schweiz, die Wirtschaft und die Politik bekamen ein ernsthaftes Problem, wie es ansatzweise letztmals in der Uhrenkrise des Kantons Solothurns und des Juras stattgefunden hat.

Diese Chronik der Krisen spielte sich vor dem Hintergrund einer weltweiten Krise der Luftfahrtindustrie ab. Dazu kommt, dass die Folgen des 11. Septembers 2001 und die Intervention der USA in Afghanistan vor allem in der Luftfahrt sofort und mit aller Härte spürbar wurden. «Der Flughafenkanton im Brennpunkt» titelte kürzlich eine Zeitung und hat damit die Befindlichkeit genau getroffen.

Regierungsrat und Verwaltung haben in dieser turbulenten Zeit ihre Verantwortung aktiv wahrgenommen. Wir sind seit Monaten gefordert. In den letzten drei Wochen hat die Beschäftigung mit dieser Krise ein Mass angenommen, das wohl nicht mehr gesteigert werden kann. Dabei haben die staatlichen Organe auf Stufe Bund und Kantone eine für die schweizerische Volkswirtschaft wichtige Koordination und Führungsrolle übernommen, der die Privatwirtschaft allein nicht gewachsen war.

Daneben hatte der Kanton Zürich auch ganz praktische Herausforderungen anzugehen. Im Bereich Arbeitsvermittlung und arbeitsmarktliche Massnahmen hat das Amt für Wirtschaft und Arbeit – nach vorausschauender Vorbereitungsarbeit – am Abend des 2. Oktobers 2001 seine Hotline für Arbeitgeber und Arbeitnehmerinnen und -nehmer sowie eine zweite Hotline für die Meldung offener Stellen eingerichtet. Innert Wochenfrist wurde in enger und guter Zusammenarbeit mit der Swissair das Arbeitsmarktzentrum Swissair an der Butzenbühlstrasse errichtet. In den umliegenden regionalen Arbeitsvermittlungszentren ist ein markanter Anstieg von Neuanmeldungen zu vermelden. Im Bereich der arbeitsmarktlichen Massnahmen wird ein



breites Angebot an Kursen zur beruflichen Neuorientierung angeboten und die so genannte Transferorganisation aufgebaut, mit welcher man berufsgruppenspezifisch grössere Personalgruppen auf eine neue Tätigkeit vorzubereiten versucht.

Die Regierung steht seit Zuspitzung der Situation in intensivem Kontakt mit den Bundesstellen, der Spitze der Swissair-Gruppe, der Flughafen Zürich AG sowie Vertretern der Personalverbände. Wir haben in der Task Force «Luftbrücke» des Bundes Einsitz genommen, um die Interessen des Kantons in den Gesprächen zwischen dem Bundesrat und der Wirtschaft einbringen zu können.

Es steht heute für mich nicht im Zentrum der Interessen, wer was getan oder unterlassen hat, welche Strategie warum verfehlt war und welche Verantwortlichkeiten wer zu tragen hat. Die Aufarbeitung dieser Chronik der Krisen ist unabdingbar, doch hat sie weder heute noch durch mich zu geschehen. Das werden Untersuchungen und Sonderprüfungen detailliert und fundiert ans Tageslicht bringen. Als Regierungsrat und als Volkswirtschaftsdirektor interessiert mich vielmehr das Schicksal der von dieser Krise betroffenen Menschen und Familien der Swissair-Gruppe, sowie der kleinen und mittleren Unternehmen in der Region, die mit und um die Luftfahrt ihr Auskommen gefunden haben und deren Lebensperspektive sich von einem Tag auf den anderen verändern wird. Aus diesen Sorgen heraus muss uns die Zukunft des Arbeitsplatzes und des Wirtschaftsraumes Zürich mehr interessieren als die Vergangenheit.

Im Zentrum unserer Bemühungen muss die Meisterung der Krise und die Aufrechterhaltung eines ganzen Transportsystems stehen. Es geht hier nämlich nicht um die Restrukturierung eines Konzerns oder einer Firma, sondern um ein öffentliches Verkehrssystem und damit um die Grundversorgung unseres Landes und des Standortes Zürich. Dieses Verkehrssystem trägt unsere Volkswirtschaft entscheidend mit, samt dem zu diesem System gehörenden Interkontinentalflughafen Zürich mit seinen Infrastrukturen. Ich kann daher die Haltung des Bundesrates mittragen, wenn er sagt, die Schweiz brauche eine aus der Schweiz heraus operierende Fluggesellschaft, um optimal an das Langstreckennetz angebunden zu sein. Zu ergänzen ist dabei: Die Schweiz braucht zu diesem Zweck vor allem eine gut funktionierende interkontinentale Flughafenstruktur.

Der Kanton Zürich steht als Wirtschafts- und Lebensraum in einem immer härter werdenden Konkurrenzkampf mit europäischen Metropolen – nicht mit Basel, Genf und Schaffhausen – wie Mailand,

Frankfurt, München oder Barcelona, alles Metropolen mit einem vorhandenen oder beginnenden Hub, der ständig ausgebaut wird. Aktuelle Benchmarkstudien zeigen, dass dem Standort Zürich in Zukunft ein immer rauherer Wind entgegen blasen wird. In diesem Umfeld ist die internationale Verkehrserschliessung ein existenzsichernder Faktor unserer Volkswirtschaft. Ich denke bei den Anbindungen sowohl an den Personen- als auch speziell an den Güter- und Frachtverkehr unserer Exportwirtschaft. Eine genügende Anzahl direkter Interkontinentalverbindungen ab Zürich und damit die Aufrechterhaltung der Drehscheibenfunktion kann nur und mit vollem wirtschaftlichen Effekt mit einem Homecarrier erreicht werden. Deshalb unterstützen sowohl der Bundesrat als auch die Zürcher Regierung zusammen mit namhaften Wirtschaftskreisen die angestrebte Lösung einer «neuen Crossair» mit zusätzlichen Lang- und Mittelstreckenflugzeugen aus dem Bestand der Swissair – diesen als Szenario «26/26» bekannt gewordenen Lösungsansatz.

Ich bin überzeugt, dass die aktuelle Krise nicht durch das Hub-Prinzip verursacht worden ist, sondern durch ein Wachstum, das über das wirtschaftlich Vertretbare hinausgegangen ist. Ich bin überzeugt, dass nicht die Hub-Strategie falsch war, sondern das übermässige, ökonomisch nicht vertretbare Wachstum. Wir betreiben am Standort Zürich gestern wie heute mit Vorteil eine Interkontinentaldrehscheibe, weil wir damit den grössten volkswirtschaftlichen Effekt für den Standort Zürich und die ganze Schweiz erreichen, soweit sie sich kaufmännisch rechnen lassen. Dies sage ich in aller Deutlichkeit.

Für eine Interkontinentaldrehscheibe der Qualität und des Augenmasses lohnt es sich, einzustehen und sich zu engagieren. Handelsposten an Strassenkreuzungen und Flussübergängen entstanden schon zur Zeit der Römer. Das alte Turicum hatte beides.

Nach einer Phase grosser Emotionen geht es nun darum, dass jeder Akteur seine Rolle einnimmt und dass alle gemeinsam diese Krise bewältigen und – soweit möglich – gestärkt aus ihr hervorgehen. Es braucht jedoch sehr grosse Anstrengungen auf allen Ebenen und von allen Beteiligten – von Wirtschaft und Politik – und dies für längere Zeit.

Der Regierungsrat sieht die Rolle des Kantons Zürich primär als Standortkanton einer nationalen Schlüsselinfrastruktur des Verkehrs. Wir sind gemäss Flughafengesetz verpflichtet, den Flughafen Zürich funktionsfähig zu halten. Dies hat erste Priorität. Wir unterstützen deshalb die Flughafengesellschaft in allem, was dem Erhalt der Funk-

tionsfähigkeit der Interkontinentaldrehscheibe Zürich dient. Eine allfällige Beteiligung an Betriebsinfrastrukturen der flughafennahen Betriebe der Swissair-Gruppe hat jedoch primär – soweit überhaupt nötig – durch die Flughafen Zürich AG zu erfolgen, da es nicht die Rolle des Kantons sein kann, Sanierer einzelner Firmen zu sein. Hier können wir von der neuen Rechtsform der verselbstständigten Flughafengesellschaft profitieren, die viel schneller und marktkonformer handeln kann, als es der Staat je könnte.

Um die für den Flughafen Zürich betriebsnotwendigen Systeme sichern zu können, hat der Regierungsrat gestern beschlossen, bei Bedarf und in genau definierten Fällen der Flughafen Zürich AG eine Bürgschaftserklärung abzugeben. Soweit heute überhaupt absehbar, dürfte eine Summe von höchstens 100 Millionen Franken dafür ausreichen. Als Eventualverpflichtung fällt dieser Betrag in die Kompetenz des Kantonsrates.

Das Engagement für die Flughafen-Infrastruktur allein reicht jedoch nicht aus. Was nützt eine Hub-Infrastruktur, wenn es keinen Homecarrier gibt, der sie betreibt? Was nützt es, alles zu tun, damit die Betriebsinfrastruktur am Flughafen erhalten bleibt, wenn wir nicht alles tun, um den maximalen volkswirtschaftlichen Nutzen daraus ziehen zu können?

Aus diesem Grund hat der Regierungsrat eine finanzielle Beteiligung des Kantons an einer «neuen Crossair», einer neuen Luftverkehrsgesellschaft, in intensiven Gesprächen mit dem Bundesrat, den Flughafenkantonen und den Wirtschaftsvertretern gemeinsam geprüft. Der gemeinsame Wille von Bund und Wirtschaft zur Realisierung einer neuen Airline ist da, auch wenn man sich der Risiken bewusst ist. Der Bundesrat sieht die Rolle des Bundes zudem darin, das Langstreckennetz der Swissair bis zum nächsten Frühling in redimensionierter Form zu erhalten, um grossen volkswirtschaftlichen Schaden abzuwenden und die Möglichkeit zur Integration in eine neue Fluggesellschaft erst möglich zu machen.

In einer solchen Situation kann es natürlich nicht sein, dass der Kanton Zürich seine Hände in den Schoss legt. Ein beschränktes Engagement bei einer neuen Airline würde das Engagement zu Gunsten der Infrastrukturen am Boden sinnvoll ergänzen. Sollte also heute Nachmittag der Bundesrat zusammen mit der Privatwirtschaft eine finanzielle Beteiligung beschliessen, wird der Kanton Zürich mit seinem grossen volkswirtschaftlichen Interesse mitzumachen haben. Der Regierungsrat wird – nach seiner gestrigen Entscheidung – in diesem Fall

dem Kantonsrat eine Beteiligung in der Höhe von 300 Millionen Franken an die neue Gesellschaft beantragen. Sie werden dann zu entscheiden haben.

Alles ist im Fluss. Ausserordentliche Lagen erfordern ausserordentliche Massnahmen. Bund, Kantone und die Wirtschaft sind aktiv daran, im Interesse des Wirtschaftsstandortes für ein komplexes System gemeinsam eine Lösung zu finden. Es sind jetzt auch von der Politik mutige, zukunftsweisende Entscheide und Führung im Übergang gefragt. Wir sind bereit, diese Führung und die damit verbundene Verantwortung in einem sehr schwierigen Geschäft mit zu übernehmen.

Ich bin gekommen, um Sie über meine Lagebeurteilung zu informieren. Ich bin auch gekommen, um Ihre Beurteilungen und Meinungen zu hören. Dieser künftige Entscheid braucht nicht nur den Mut zum Risiko, sondern auch den Mut zur Chance.

*Balz Hösly (FDP, Zürich):* Die Swissair ist praktisch Konkurs. Da sind wir alle als Schweizer Bürgerinnen und Bürger sowie als Zürcher getroffen und selbstverständlich auch in besonderem Mass die FDP. Es ist unvorstellbar, dass das Flaggschiff dieses einst wirtschaftlichen Felses in der Brandung, der Bannerträger der Schweiz im Ausland, vor einem Scherbenhaufen steht. Dabei ist es müssig zu fragen, ob es anders gekommen wäre, wenn die Schweiz am EWR mitgemacht hätte, wenn der Alcazar zu Stande gekommen wäre, wenn Sabena, Air Littoral und AL nicht Fässer ohne Boden gewesen wären und wenn der Terroranschlag vom 11. September 2001 in New York nicht geschehen wäre. Tatsache ist: Wir stehen vor einem Scherbenhaufen. Es geht jetzt darum zu fragen, ob neues Leben aus den Ruinen blühen kann oder ob es nichts anderes mehr gibt als Blut, Schweiss und Tränen.

Ich war letzte Woche geschäftlich in den USA. Ich habe die Solidarität einer Nation gesehen. Es gibt kein Haus, bei dem nicht die amerikanische Flagge weht. Es gibt kein Geschäft, bei dem nicht eine Solidaritätsaktion stattfindet. Die USA sind ein Volk, das sich in der Krise zusammenrauft. Es ist die Stärke dieser Nation. In der Schweiz gehen wir mit Krisen offenbar ein bisschen anders um. Wir gehen nämlich aufeinander los. Es gibt gegenseitige Schuldzuweisungen. Politische und wirtschaftliche Süppchen werden auf unzähligen Feuerstellen gekocht. Wir vergessen aber, dass es bei dieser Krise um nichts Weiteres geht als um Wohlstand und die Wirtschaft unseres Landes. Jeder zweite Schweizer Franken des Volkseinkommens wird im Ausland

verdient. Achtzig Prozent, das sind vier Fünftel aller Unternehmen mit Auslandskontakt in diesem Land haben ihren Hauptsitz fünf Viertelstunden um den Flughafen Kloten herum. Unser Land ist international verflochten mit seiner Wirtschaft wie noch nie zuvor in seiner Geschichte. Der Flughafen ist der wirtschaftliche Motor einer Wirtschaft in einem Land, die zur Hälfte direkt und zu einem rechten Teil indirekt auf das Auslandsgeschäft angewiesen ist.

Vor diesem Hintergrund ist es für die FDP zentral, dass der Flughafen als wirtschaftliche Schlüsselinfrastruktur nicht nur der Zurich Aera, sondern des ganzen Landes funktionieren kann. Der Flughafen ist eine öffentliche Netzwerkinfrastruktur. Der Betrieb des Flughafens ist so oder so eine öffentliche Aufgabe. Daran ändert sich auch nichts, wenn die Konzession dazu an eine private Gesellschaft übertragen worden ist. Es hat sich erwiesen, dass diese Rechtsform des Flughafens die richtige ist. Zur Geschwindigkeit des Krisenmanagements muss ich der Unique ein Kränzchen winden. Sie war am 2./3. Oktober 2001 die einzige Gesellschaft, die die Krise einigermaßen im Griff hatte.

Diese Krise, in der wir drin sind, zeigt aber auch, dass die Flughafeninfrastruktur heute nicht in einer Hand, sondern in verschiedenen Händen ist, nämlich einerseits in der Unique und andererseits in mindestens sechs Tochtergesellschaften der Swissair: Cargo, Cargologic, Atraxis, Swissport und so weiter. Diese Krise muss auch als Chance zu einem radikalen Strukturwandel genutzt werden. Es geht darum, die betriebsnotwendigen Dienste für einen Flughafen jetzt in einer Hand zu bündeln. Die Flughafeninfrastruktur muss aus einer Hand gewährleistet werden können. Flugbetrieb und Flughafenbetrieb sind in Zukunft zu trennen. Es geht um einen Radikalschnitt in diesem historisch gewachsenen Eintopf.

Die FDP bietet deshalb Hand zu einer Kapitalerhöhung der Unique Zurich Airport zum Erwerb der für die Netzwerkinfrastruktur notwendigen Einrichtungen, die im Moment noch der Swissair gehören. Der Kanton Zürich soll sich an einer solchen Kapitalerhöhung im Rahmen seiner 49 Prozent der Unique beteiligen.

Die FDP bietet auch Hand zu einem allenfalls notwendigen Aktionärsdarlehen des Kantons Zürich an die Unique, um in dieser Krise überleben zu können.

Sie bietet auch Hand, wenn sich der Kanton Zürich an einer Auffanggesellschaft beteiligen will, welche diese betriebsnahen Infrastrukturen übernimmt. Die Sicherung des Flughafens ist eine erstrangige öffentliche Aufgabe. Die Politik muss Rahmenbedingungen schaffen, diese öffentliche Aufgabe optimal erfüllen zu können.

In diesem Zusammenhang spricht die FDP von Schindluderei, wenn der Bundesrat einen Staatsvertrag mit Deutschland über Abflugrechte unterzeichnet, der die Rahmenbedingungen nicht verbessert, sondern verschlechtert und den Flughafen noch eine dreistellige Millionen-summe kostet. Es ist unverständlich, wie Bundespräsident Moritz Leuenberger einen derartigen Ausverkauf der Heimat betreiben kann, eine Diskriminierung der Schweizer Bevölkerung in Kauf nimmt; eine Diskriminierung, meine Damen und Herren von der linken Seite, der kein einziger der mehreren deutschen Landesflughäfen ausgesetzt ist. Die FDP wird diesen Staatsvertrag als tödlichen Unsinn auf allen politischen Ebenen mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln bekämpfen.

Mit dem Engagement von Zürich an der lebensnotwendigen Infrastruktur des Flughafens steht die FDP des Kantons Zürich heute einer strategischen Beteiligung des Kantons an einer neuen Fluggesellschaft eher skeptisch gegenüber. Diese Position muss geprüft werden. Die neue Flughafengesellschaft darf nicht von Beginn an verpolitisiert werden. Wir wollen keine Staatsairline. Ein guter Businessplan muss genügend Raum für private Investitionen bilden. Wir begrüßen es aber, wenn heute Nachmittag ein Paket zwischen Bund und Wirtschaft zu Stande kommen sollte, welches den Start einer neuen Airline überhaupt erst ermöglicht.

Aber die Beteiligung der öffentlichen Hand kann nur eine zweitrangige und nur eine Minderheitsbeteiligung sein. Eine strategische Beteiligung des Kantons Zürich prüfen wir im Lichte der Entscheid des Regierungsrates. Die Prüfung umfasst folgende Punkte: Zunächst wollen wir einmal von anderen Kantonen Solidarität sehen. Wir sprechen von St. Gallen, Aargau, Schwyz und Zug. Bis jetzt haben sich diese Kantone nicht bereit erklärt, irgendwo mitzuwirken. Es muss geprüft werden, ob Alternativen zur Aktienzeichnung möglich sind. Es muss geprüft sein, wie der Hub Zürich in diesem System aussieht. Es muss geprüft werden, ob der Regierungsrat sich nicht anders als am Aktienkapital an der neuen Gesellschaft beteiligen kann.

Wir stehen vor der grössten Krisensituation in der Schweizer Wirtschaftsgeschichte. Wir unterschätzen die volkswirtschaftlich relevante Dimension nicht. Wir wollen aber die Konzentration der Mittel und den Einsatz des Staats auf das Überlebensnotwendige konzentrieren. Die FDP steht klar zum Flughafen. Die FDP steht zu diesem Wirtschaftsmotor. Die FDP will aber nicht jetzt A-fonds-perdu-Beiträge an eine neue Luftfahrtgesellschaft sprechen, sondern das erst seriös prüfen. Sie will aber dort investieren, wo Wertschöpfung möglich ist, nämlich im Flughafen Zürich.

*Dorothee Jaun (SP, Fällanden):* Die SP dankt dem Regierungsrat für sein Engagement und für sein unbürokratisches, rasches Handeln. So besteht noch Hoffnung, dass der totale Zusammenbruch der Swissair und der Nebenbetriebe des Flughafens verhindert werden kann. Die SP begrüsst die Entscheide des Regierungsrates, sich an einer neuen schweizerischen Airline zu beteiligen und begrüsst den Entscheid des Regierungsrates, sich mit einer Bürgschaft für die Erhaltung der Nebenbetriebe einzusetzen.

Wenn Sie glauben, dieser Entscheid sei der SP leicht gefallen, dann täuschen Sie sich. Für uns ist es eine bittere Pille, dass nun Steuerzahlerinnen und -zahler das ausbaden müssen, was Missmanagement und Grössenwahnsinn der SAir-Führung angerichtet haben – unter Führung des zürcherischen Wirtschaftsfreisinns. Es ist für uns aber, wenn auch eine bittere so doch notwendige Pille für die Erhaltung von Tausenden von Arbeitsplätzen und der wirtschaftlichen Entwicklung dieses Kantons.

Ich habe es schon gesagt: Missmanagement, Grössenwahn und Filz haben dazu geführt, dass die Swissair unter der Führung des Zürcher Wirtschaftsfreisinns heute mit lahmen Flügeln am Boden liegt. Es ist noch immer nicht klar, ob aus diesem Trümmerhaufen ein Phönix aufsteigen wird. Die gleichen Kreise, die jahrelang das Heil der Privatwirtschaft gepredigt haben und dass diese alles besser könne als der Staat, müssen nun auf Hilfe des Staats hoffen. Besonders unerfreulich ist, dass dem Staat zu einem grossen Teil wieder die unrentablen Teile zukommen, nämlich A-fonds-perdu-Beiträge für die Aufrechterhaltung des Flugbetriebs bis im nächsten Frühjahr; dies, obwohl das eine klare Vorinvestition für die zukünftige schweizerische Airline ist, falls sie denn zu Stande kommen wird.

Die SP-Fraktion ist ebenfalls der Meinung, dass es vordringliche Aufgabe des Kantons Zürich ist, den Flughafen und die Flughafenbetriebe am Leben zu erhalten. Wir haben dies und die heutige Sonderdebatte schon vor zwei Wochen kurz nach dem Grounding gefordert, weil wir uns bewusst sind, dass diese Nebenbetriebe aus dem Nachlass der SAirGroup herausgelöst werden müssen, damit der Flughafen weiter funktionieren kann.

Balz Hösly, das genügt aber nicht. Wir haben – das müsste nun wohl jeder wissen – keine Zeit mehr, um Alternativen zu prüfen. Wenn heute nicht ein Entscheid fällt, dann ist das Grounding der Swissair morgen definitiv. Dann hat auch eine neue Crossair keine Chance. Dann ist die 0/0-Lösung mit dem Verlust von vielen Tausend Arbeitsplätzen definitiv.

Es sind aber nicht nur die Arbeitsplätze, die uns Sorgen machen. Wenn die 0/0-Lösung kommt, dann werden zahlreiche Arbeitsplätze für die Schweiz definitiv verloren gehen und nicht nur vorübergehend, denn es wird Wertschöpfung ins Ausland abwandern, die nicht mehr zurückkommen wird. Natürlich sagen gewisse Kreise – auch Sie, liebe SVP-Vertreter –, es sei anzunehmen, dass diejenigen Langstreckenflüge, die rentieren, dann von anderen Fluggesellschaften übernommen würden. Wenn dieses Szenario eintritt, ändert das nichts an der Tatsache, dass zahlreiche Betriebe schliessen werden, zahlreiche Tätigkeiten nie mehr im Kanton Zürich ausgeübt werden können und der definitive Verlust von Arbeitsplätzen in Kauf zu nehmen ist.

Die SP steht daher dafür, dass eine bescheidenere, den schweizerischen Verhältnissen angepasste schweizerische Airline aufgebaut wird. Wir hoffen, dass unter anderem dank des Engagements des Kantons Zürich dieser Plan zu Stande kommen wird.

Es ist geradezu grotesk, wenn SVP und FDP, die während Jahren nach einem Megahub geschrien haben, nun zusammen mit der NZZ die Bescheidenheit entdecken und erklären, der Markt werde schon dafür sorgen, dass die Direktflüge angeboten werden. Vor nicht einmal zwei Jahren anlässlich der Debatte über die Flughafenprivatisierung hiess es von Seiten der FDP, nicht einfach der Flughafen, sondern der Hub Zürich sei einer der wichtigsten Standortfaktoren. Ohne ihn könnte die Wirtschaftsregion Zürich ihre Bedeutung niemals aufrechterhalten. Heute hören wir das Gegenteil.

Von der SVP hörten wir damals, der Flughafen sei wichtig für Tausende von Arbeitsplätzen; Originalton Hans-Peter Züblin. «Treten Sie zum Wohl des Kantons Zürich und der sicheren Arbeitsplätze auf die-



se Vorlage ein und stimmen Sie der Kommission zu.» Heute sind der SVP all diese Arbeitsplätze nicht mehr wichtig. Mit der Haltung der schweizerischen SVP, die Sie, geschätzte Kollegen aus dem Kanton Zürich, hoffentlich nicht teilen, würden mehrere Zehntausende von Arbeitsplätzen verloren gehen.

Die Investition in die Zukunft einer redimensionierten Airline ohne die Gigantomie der gescheiterten Swissair, und die Investitionen in den Fortbestand der Nebenbetriebe des Flughafens sind ein Gebot der Vernunft. Wir Steuerzahlerinnen und -zahler bezahlen ohnehin. Es ist aber mit Sicherheit sinnvoller, in den Erhalt von Arbeitsplätzen zu investieren, als durch Mitfinanzierung von Sozialplänen, Ausbau von Regionalen Arbeitsvermittlungszentren und kostspieligen Umschulungen im grossen Stil für die Folgekosten einer Massenarbeitslosigkeit aufzukommen.

*Ernst Schibli (SVP, Otelfingen):* Das Thema Swissair prägt die öffentliche Diskussion seit Wochen wie nichts anderes. Die SVP verfolgt mögliche Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort, auf die Arbeitsplätze und die Volkswirtschaft aufmerksam und mit grosser Ernsthaftigkeit. Von Anfang an hat die SVP vor der Eigendynamik der Entwicklungen gewarnt und sieht sich in den Befürchtungen über das Ausmass des Debakels voll bestätigt.

Das Bedauern über den Fall unserer einst stolzen, nationalen Fluggesellschaft hat die SVP schon mehrfach zum Ausdruck gebracht. Die SVP setzt sich für einen starken Wirtschaftsstandort und für eine attraktive Schweiz, für eine starke private Fluggesellschaft und für soziale Sicherheit durch eine leistungsfähige Wirtschaft ein. Der Kanton Zürich ist ein starker Wirtschaftsraum, für die Schweiz von zentraler Bedeutung. Der internationale Flughafen Zürich-Kloten trägt wesentlich dazu bei. Die SVP setzt sich deshalb für die Erhaltung und Förderung eines starken Wirtschaftsraums Zürich und eines attraktiven Wirtschaftsstandorts Schweiz ein. Aus diesem Grund ist die Verflechtung zwischen Swissair und Flughafen Zürich-Kloten aufzuheben, damit von Zürich weiterhin und langfristig gute Verkehrsverbindungen in alle Welt bestehen bleiben. Die SVP unterstützt die Weiterentwicklung der Unique Zurich Airport. In erster Linie ist aber ein qualitatives und kein quantitatives Wachstum anzustreben. Gute Flugverbindungen von und nach der Schweiz sind für die schweizerische Wirtschaft wichtig. Sollte sich das Startkapital für eine neue Gesellschaft in der Wirtschaft nicht finden lassen, ist der Businessplan kri-

tisch zu hinterfragen. Eine Airline, welche einzig aufgrund von staatlichen Zuschüssen existieren kann, ist wirtschaftlich nicht überlebensfähig. Mit ihr werden auch keine Arbeitsplätze gesichert, Dorothee Jaun, sondern die heutigen Probleme werden auf später verschoben.

Es ist übrigens erstaunlich, wie sich die EU-Parteien CVP, Grüne und natürlich die SP als patriotische Retter der schweizerischen Luftfahrt aufspielen. Die Ironie dabei ist: Wäre die Schweiz in der EU, wären die geforderten Bundeszuschüsse in Milliardenhöhe verboten.

Die SVP-Fraktion fordert deshalb den Regierungsrat auf, auf eine Beteiligung bei der neuen Gesellschaft «Crossair plus» zu verzichten. Der Kanton Zürich hat sich als Aktionär mit einem Anteil von 49 Prozent ganz auf die Weiterentwicklung der Unique Zurich Airport zu konzentrieren. Der volkswirtschaftliche Schaden, der durch dieses Debakel allein dem Kanton Zürich entsteht, lässt keine finanziell verantwortungslosen und nicht abschätzbaren Verpflichtungen mehr zu. Die SVP verlangt, dass die Steuern zur Verbesserung des Wirtschaftsstandorts Zürich nun endlich massiv gesenkt werden. Die SVP bedauert, dass durch die Tragödie in der schweizerischen Luftfahrt Tausende von Menschen im Moment, was den Arbeitsplatz anbelangt, keine Perspektiven mehr haben. Wir werden uns für dauerhafte Verbesserungen einsetzen.

Wann endlich werden Filz, Geldgier, Verantwortungslosigkeit und Inkompetenz, bei denen Tausende von unschuldigen Menschen und der Staat zur Zeche gebeten werden, strafrechtlich verfolgt? Die SVP verlangt eine schonungslose Ab- und Aufklärung dieser Vorkommnisse. Wir werden deshalb eine allgemeine Sonderprüfung beantragen.

*Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf):* Die Grünen beurteilen diese Situation aus dem Blickwinkel der Nachhaltigkeit bezüglich Umwelt, Ökonomie und Sozialpolitik. Die ökologischen Gründe wird Ihnen Barbara Hunziker im Detail erläutern.

Die Schweiz und die Schweizer Wirtschaft brauchen keine eigene Airline. Der Heimmarkt ist zu klein. Ein leistungsfähiger City-Airport reicht aus. Andere Standortfaktoren sind für die Wirtschaft weit wichtiger als ein Direktanschluss an eine Hub-Infrastruktur. Dies sagen sogar flughafennahe Studien. Lärm- und Umweltbelastung wären damit im Übrigen für die Bevölkerung im Raum Zürich auch eher tragbar.

Die sinnvollen Bedürfnisse der Wirtschaft, der KMU (Klein- und mittlere Unternehmungen) und der Bevölkerung werden auch ohne eigene Airline abgedeckt. International tätige Wirtschaft braucht eine Anbindung an die internationalen Märkte mit Flugverkehr, aber keinen eigenen Hub.

Die von FDP-, SP- und CVP-Bundesratsparteien gewünschte schweizerische Airline ist ein nostalgischer Heimatschutz und in einem liberalisierten Markt marktfremd. Das Projekt Phoenix ist eine marktfremde Illusion, reine Strukturhaltung und hat keine Zukunft. Es ist finanziell ein Fass ohne Boden. Die Variante 26/26 ist überdimensioniert. Offensichtlich hat insbesondere die FDP nichts aus der Geschichte gelernt. Gerade die FDP, welche die Privatisierung des Flughafens wollte, schreit jetzt nach dem Staat, nach Staats- und Steuergeldern. Gelder, welche in das hoffnungslose Projekt Phoenix investiert werden, werden für die notwendigen Strukturanpassungen und Sozialpläne fehlen. Warten wir besser ab, wie die Crossair das Problem mit Partnern in einer bescheideneren Lösung löst.

Der durch die massiven Managementfehler und den Grössenwahn des FDP-Filzes aus Wirtschaft und Banken angerichtete Schaden ist irreparabel. Der Swissair als Langstrecken-Airline wurde durch das bewusst herbeigeführte Grounding noch der Rest gegeben. Aber auch die bürgerliche Politik und das BAZL (Bundesamt für Zivilluftfahrt) tragen mit der unsäglichen Hubstrategie und den Wachstumsphilosophien massive Mitverantwortung. Sie haben an einer unrealistischen Entwicklung festgehalten. Der 11. September 2001 war nur der Tropfen, der das Fass zum Überlaufen brachte.

Da heute keine Zwischenvarianten mehr zur Debatte stehen wie eine reduzierte Lösung zwischen 0/0 und 26/26, bleibt den Grünen nur ein klares Nein zu dieser unrealistischen Phönixlösung. Statt die 300 Millionen Franken an Steuergeldern, die der Regierungsrat offensichtlich à fonds perdu sprechen will, jetzt in eine verlorene Gesellschaft zu stecken – sprich etwas, das nicht rentieren wird, oder einen Flugbetrieb zu überbrücken, bei dem mehrheitlich leere Flieger herumfliegen –, sollte das Geld viel besser für die notwendige Strukturanpassung in der Zürcher Wirtschaft eingesetzt werden, mit dem Ziel, in KMU und am Flughafen nachhaltige Arbeitsplätze zu erhalten, zu stärken, neue zu schaffen – ich denke an die Bahninfrastruktur – und Umschulungen zu finanzieren.

Zum Flughafen: Auch hier will der Kanton Geld sprechen. Die Grünen stehen zu einem Flughafen als Infrastruktur auf einem vernünftigen Niveau, und zwar auf einem vernünftigeren als heute. Deshalb braucht es einen gezielten Stopp des Flughafenausbaus und eine Überführung der Baustelle in einen sicheren Zustand. Insbesondere die Realisierung des Dock Midfields ist vorderhand zu stoppen und auf die Notwendigkeit sowie Refinanzierbarkeit zu überprüfen. Frei werdende Mittel sind zur Strukturhaltung der für den Flughafenbetrieb notwendigen Infrastrukturen und zur Reduktion der Folgekosten zu verwenden. Ich denke an Atraxis und Swissport. Damit kann eine bessere Refinanzierung der sinnvollen Anlageteile langfristig erreicht und eine weitere, unerwünschte staatliche Finanzierung vermieden werden. Sollten die 100 Millionen Franken gesprochen werden, werden die Grünen unter gewissen Bedingungen nicht dagegen opponieren, da es sich offensichtlich um ein Darlehen handeln könnte. Grundsätzlich muss jedoch klar sein, dass dazu niemals der Flughafenfonds herhalten darf, weil dieser für die Fluglärmgeplagten in der Region reserviert ist, die es weiterhin gibt. Es gibt nicht nur die Arbeitsplätze der Swissair. Die Grünen werden sehr genau schauen, wie diese 100 Millionen Franken daherkommen, bevor wir uns festlegen, ob wir sie sprechen wollen.

Die Grünen sagen klar Nein zu 300 Millionen Franken Überbrückungsfinanzierung für eine leider schon tote Swissair. Wir sagen unter Umständen Ja zur Betriebserhaltung des Flughafens Kloten als Basisinfrastruktur, aber auf bescheidenerem Niveau.

### ***Ordnungsantrag***

*Ratspräsident Martin Bornhauser:* Es sind noch 23 Redner auf der Rednerliste. Wir werden somit bis nach 12 Uhr diskutieren. Ferner sind wir verpflichtet, über Traktandum 5 noch heute zu befinden.

Ich schlage Ihnen daher *die Schliessung der Rednerliste* vor.

### ***Abstimmung***

**Der Kantonsrat beschliesst mit 74 : 22 Stimmen, die Rednerliste zu schliessen.**

*Lucius Dürri (CVP, Zürich):* Auch wenn wir uns heute aus der Sicht praktisch der ganzen Ökonomieprofessorenschaft als ordnungspolitische Todsünder und -sünderinnen verhalten, tun wir es bewusst. Eine

Sünde zu begehen, um noch Schlimmeres zu verhindern, ist gar keine Sünde; noch Schlimmeres heisst, im Extremfall 50'000 Arbeitsplätze aufs Spiel zu setzen. Wer in diesem Saal kann das verantworten? Wir wollen es nicht tun. Es wäre auch zynisch der Bevölkerung gegenüber. Wir haben die Wahl zwischen Übeln. Wir wählen nach unserer Meinung das kleinere Übel. Dass wir ein Übel wählen müssen, ist nicht unser Fehler, sondern es ist auf das grosse Versagen eines Managements der Wirtschaft zurückzuführen, ja auch eines Teils der Politik. Wir müssen nun den Schaden begrenzen. Wir können damit nicht warten. Wir müssen heute entscheiden beziehungsweise heute mithelfen, die Weichen zu stellen, damit der Kanton Zürich wirtschaftlich nicht abgleitet. Auch wenn wir heute die Rettung begrüssen, werden wir nächstes Jahr mit Sicherheit wirtschaftlich bluten müssen. Wenn wir die Rettung nicht machen, wird es ein Fiasko geben. Der Kanton Zürich wird erhebliche Folgen zu tragen haben.

Als Vertreter von KMU-Betrieben habe ich heute einen besonderen Schmerz. An diejenigen, die in der Vergangenheit still und leise gestorben sind und die nie eine Hilfe bekommen haben, müssen wir denken, auch wenn es nicht zu einer Hilfe kommt. Wenn wir heute nicht eingreifen, dann gibt es unzählig weitere KMU, die ebenfalls die Zeche bezahlen. Wir haben gar keine Wahl. Wir müssen helfend eingreifen. Was heisst das? Helfend eingreifen heisst das zu tun, was die Regierung vorschlägt, nämlich die Beteiligung an der «Crossair plus» mit den 300 Millionen Franken. Verglichen an dem, was wir an Nutzen haben, sind diese 300 Millionen Franken verkraftbar und verantwortbar für den nach wie vor reichen Kanton Zürich.

Es ist weiter sinnvoll, dass wir einen Garantievertrag zu Gunsten der Unique machen, denn auch die Unique mit ihrer Infrastruktur muss voll und ganz erhalten bleiben.

Wir begrüssen es – das ist heute noch nicht gesagt worden, ist aber wichtig –, dass unsere Staatsbank, die ZKB, sich direkt mit Geld und indirekt mit der Unterstützung aller Kreditnehmerinnen engagieren wird, die auf die Hilfe dieser Bank angewiesen sind; natürlich bei der Unique, denn die ZKB wird auch bei der Unique einiges zu tun haben.

Die CVP sagt nicht blind Ja, aber sie sagt, dass einige Bedingungen einzuhalten sind. Wir sehen keine Einsitznahme der Regierung im Verwaltungsrat der «Crossair plus». Das hat die Wirtschaft zu übernehmen. Wir verlangen ein bestmögliches Management im Verwaltungsrat und in der eigentlichen Direktion der neuen Gesellschaft. Wir wollen keine schweizerische Bergbauwirtschaft, wo man unendlich

viel investieren muss. Es ist das einzige Mal, dass wir uns engagieren. Wir erwarten, dass sich die Crossair kurz- oder mittelfristig in eine Allianz einbringen wird, denn ohne Allianz glauben wir nicht an die Zukunft einer «Crossair plus».

Wir machen klar bewusst, dass das Geld aus der Bevölkerung vom Steuerzahler kommt. Wir erwarten deshalb, dass diese altneue Airline Transparenz walten lässt, ihre Strategien aufzeigt und zeigt, was sie machen will und welches die Auswirkungen auf den Flughafen – Klammer auf, Lärm, Klammer zu – sind. Dass die Solidarität aller Beteiligten verlangt wird, ist eine Selbstverständlichkeit. Das muss ich nicht wiederholen.

Kurzum: Wir sind uns bewusst, dass wir gewisse Risiken eingehen. Wir haben keine hundertprozentige Sicherheit. Wir müssen diese Risiken eingehen in der Erwartung, dass sich die Airline anstrengt, dass sie ein Feeling für die Bevölkerung hat und dass sie vorsichtig sein wird. Nur auf fremde Airlines zu vertrauen, wäre auf Sand gebaut, denn niemand wird uns unsere Wünsche so erfüllen, wie wir sie für den Wirtschaftsstandort Zürich brauchen. Wenn wir uns heute engagieren, machen wir es für die Wirtschaftsstandorte Zürich und Schweiz. Wir bitten Sie, den Regierungsanträgen zu folgen.

*Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil):* Die EVP-Fraktion hat mit Überraschung und Befremden von den Vorgängen rund um die Swissair Kenntnis genommen. Einmal mehr leiden Zehntausende unter den Managementfehlern einiger weniger Persönlichkeiten. Die Arroganz und das Versagen einer freien Marktwirtschaft, die nur noch den Profit vor Augen hat und ihre soziale und gesamtgesellschaftliche Verantwortung nicht wahrnimmt, hat dies mit aller Deutlichkeit offenbart. Profitieren Ja, profitieren, koste es, was es wolle; nur bezahlen tun andere. Das ist Privatwirtschaft. So werden einfach wieder einmal die staatlichen Institutionen zur Kasse gebeten. Das kann es nicht sein. Gott sei Dank gibt es viele Unternehmungen in der Schweiz, welche das Gegenteil beweisen. Hier haben wir aber eine, welche in aller Deutlichkeit aufgezeigt hat, wohin es nicht führen darf.

Blenden wir zum Ursprung zurück. Der 6. Dezember 1992 war der Ausgangspunkt für dieses Schlamassel. Das Schweizer Volk sagte damals Nein zum EWR. All diejenigen, die lauthals mitgeschrien haben, man solle dort Nein sagen, denen wird heute die Rechnung präsentiert. Ob es uns passt oder nicht, auch davon ist nun Kenntnis zu nehmen.

Viele Betriebe sind mit den neuen Herausforderungen fertig geworden. Die Swissair hingegen hat es nicht geschafft. Sie wollte zu viel, hat bewährte Allianzen auf den Kopf gestellt, neue geschaffen, Partner vor den Kopf gestossen und ist zu viele Beteiligungen eingegangen. Allzu viel ist ungesund. Es wäre nicht schlecht gewesen, wenn man bei all diesen Medikamenten ein bisschen mehr die Packungsbeilage gelesen hätte.

Als erstes haben die Banken eingegriffen. Sie haben es auf ihre Art und Weise getan, so wie sie es auch tun, wenn KMU-Betriebe mit Kreditkürzungen konfrontiert werden. Das Vorgehen war bekannt und hat in seiner ganzen Brutalität durchgeschlagen. Es hat dazu geführt, dass die Swissair nicht mehr abheben konnte. Diese Frage müssen wir uns immer und immer wieder durch den Kopf gehen lassen. Bei der Swissair haben es die Banken fertig gebracht, dass sie nicht mehr fliegen konnte. Bei vielen KMU haben es die Banken fertig gebracht, dass sie gestorben sind. Das ist auch nicht unbedingt wirtschaftlich.

Es gibt staatliche Aufgaben, die vom Staat mitzugestalten sind, ob dies nun einzelnen Exponenten von SVP oder Freisinn passt oder nicht. Dazu gehören die Landwirtschaft, Gesundheit, Erziehung, Sicherheit, Energie und der Verkehr. Hier soll durchaus der positive Einfluss des Unternehmertums Eingang finden. Die Verantwortung muss aber beim Staat bleiben.

In diesem Sinn hinterfragt die EVP-Fraktion Ansinnen für eine weitere Privatisierung sehr kritisch. Wenn Kredite gesprochen werden sollten, sei dies für eine Nachfolgegesellschaft der Swissair oder für einen Ausbau des Flughafens, dann ist es für mich unabdingbar, dass auch der Staat seinen Einfluss nimmt. Es geht nicht an, selbst in den Ruin zu wirtschaften und nachher die hohle Hand zu machen.

Was die Weiterführung der Swissair angeht, sind tatsächlich Zweifel angebracht. Gelingt dieses Unternehmen, oder gelingt es nicht? Die EVP wartet ab und schaut, was die Bemühungen von Bund, Kantonen und der Wirtschaft bringen werden. Wir werden diese Bemühungen sicherlich nicht torpedieren. Wir werden aber von diesem Resultat kritisch Kenntnis nehmen und sind bereit, dies zu tragen, wenn es nicht einem Fass ohne Boden gleicht. Im anderen Fall müssen wir möglicherweise damit leben, dass die Swissair leider nicht mehr existieren wird.

Die EVP-Fraktion stellt sich negativ zur Beteiligung des Kantons über 300 Millionen Franken für die Swissair. Hingegen geht es darum zu schauen, dass der Flughafen seine Funktion weiterhin ausführen kann.

Ich kann mir vorstellen, dass positive Signale auch aus der EVP-Fraktion kommen werden. Wir bieten Hand dazu, dass dem Flughafen Zürich-Kloten die notwendige Infrastruktur geboten wird, dass er seine Aufgabe erfüllen kann, mehr noch wollen wir, wenn der Staat Gelder einschiesst, dass er auch mitsprechen kann. Ich habe schon ange-tönt, wohin es führt, wenn diese Mitsprache wegfällt.

Es braucht beide, Staat und Wirtschaft, um die Verluste in Grenzen zu halten. Es geht darum, die Auswirkungen für die betroffene Bevölkerung und die betroffenen Arbeitnehmenden in Grenzen zu halten. Hier ist der Volkswirtschaftsdirektion Zürich ein Kränzchen zu winden, die rasch – das zeigt auch, dass der Staat doch nicht immer so schlecht ist, wie das einzelne Exponenten auch in diesem Haus wahrhaben wollen – und unbürokratisch gehandelt hat, damit man diese Notfälle lösen kann. Es ist also nicht alles schlecht, was der Staat unternimmt. Ebenso wenig ist es schlecht, was die Wirtschaft im Allgemeinen durchführt. Es wäre ein Zusammengehen erwünscht, damit beide am gleichen Strick ziehen und erst noch in die gleiche Richtung. Wenn Sie diesem Strick einen Drachen anhängen und ihn so in die Luft ziehen, wäre es möglich, dass auch der Drache Swissair wieder in die Lüfte steigen kann.

Die EVP-Fraktion wünscht sich in diesem Sinn, dass – wenn es überhaupt möglich ist – die Swissair in Zukunft wieder in die Luft gehen kann.

*Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich):* Manchmal kommt man sich schon ein bisschen vor wie im Theater: Christoph Blocher und Ueli Maurer haben der Swissair das Grab geschaufelt. Vreni Spoerry und Eric Honnegger haben die Swissair zum Friedhof geführt. Jetzt kommt Balz Hösly mit dem Dolch in der Hand hinter dem Gebüsch hervorge-sprungen und will die Swissair endgültig erledigen. Er will das voll-ziehen, was die ultragrasgrünen Fundamentalisten seit Jahren versu-chen.

All diejenigen, die hier drin das Wort von einer 0/0-Lösung reden, dass man also die Swissair nicht retten soll, sind solange Feiglinge, als sie es nur in diesem Saal sagen und nicht an die Betriebsversammlun-gen der Swissair gehen. Da müssen Sie hingehen und dem Swissair-personal, das jetzt von den Kündigungen bedroht ist, ins Gesicht sa-gen: Wir wollen, dass ihr stempeln gehen müsst. Wenn Sie dies nicht tun, sind Sie alles Feiglinge.



Die Sozialdemokratische Fraktion begrüsst es, dass der Regierungsrat die Swissair mit 300 Millionen und die Flugnebenbetriebe mit 100 Millionen Franken finanzieren will. Noch offen ist, wie dies finanziert werden und woher das Geld kommen soll. Es ist letztlich der Steuerzahler, der das bezahlen soll. Da werden diejenigen mit den niedrigen Einkommen sehr viel stärker zur Kasse gebeten. Das sind nicht die Leute, die das Malaise am Flughafen verursacht haben.

Ich habe eine Frage dazu, dass der Regierungsrat erst heute Montagmorgen diese 300 Millionen Franken für die Swissair gesprochen hat. Man weiss seit allerspätestens dem 2. Oktober 2001, seit dem katastrophalen Grounding, dass die Swissair wirklich im wahrsten Sinne des Wortes am Boden ist. Damals hätte es Töne aus der Regierung gebraucht, die gesagt hätten: Wir stehen hinter diesem Flugverkehr. Wir haben aber nichts gehört. Im Gegenteil, wir haben von Finanzdirektor Christian Huber, der heute mit Abwesenheit glänzt, sogar gehört: «Wir bezahlen nichts.» Das sind die Töne und Zeichen, die von der Regierung gekommen sind, da man doch endlich der Swissair und dem Personal hätte ein Zeichen geben müssen, dass der Kanton Zürich hinter ihnen steht; Hunderten von KMU im Kanton Zürich ein Zeichen geben, die als Zulieferer auf Gedeih und Verderb von diesem Flughafen abhängig sind. Da haben wir die falschen Zeichen aus der Regierung gehört.

Ein Wort zur SVP aus dem Zürcher Unterland: Sie sind gewählt worden, weil die Bevölkerung wusste, dass Sie hinter dem Flughafen und der Swissair stehen. Jetzt vollziehen Sie doch endlich das, was die Bevölkerung von Ihnen will und weshalb die Bevölkerung Ihnen das Vertrauen geschenkt hat. Ich bitte Sie eindringlich, folgen Sie nicht Ihrem Fraktionspräsidenten, folgen Sie nicht Ihrem Parteipräsidenten Ueli Maurer und folgen Sie auch nicht Christoph Blocher. Diese Leute sind auf dem falschen Gleis. Die Bevölkerung in Ihren Wahlkreisen will von Ihnen etwas anderes hören.

Wir haben von der Zürcher Kantonalbank gehört, dass sie ebenfalls ungefähr 20 bis 30 Millionen Franken investieren will. Es steht mir nicht an, der Kantonalbank zu sagen, wie und wo sie zu investieren hat. Es steht mir aber an, die Kantonalbank davor zu warnen, hier in die Swissair zu investieren, denn die Kantonalbank hat eine grundsätzlich andere Aufgabe. Sie ist dafür zuständig, dass die KMU in diesem Kanton erhalten bleiben. Sie ist die Bank der KMU. Diese KMU kommen jetzt in Bedrängnis. Die Kantonalbank kommt jetzt zum Handkuss, um den bedrängten KMU zu helfen, dass sie nicht von der

Bildfläche verschwinden. Das ist die Aufgabe der Kantonalbank. Der Erhalt der Swissair ist Aufgabe der anderen Grossbanken, der Wirtschaft und der Freisinnigen Partei.

*Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt):* Ich will mich nicht in den Kreis der Rundumschläger einreihen. Es sind genügend heisse Kartoffeln hin und her «gepingpongt» worden, sodass sich jetzt jedermann und jede Frau mit Kartoffelbrei bekleckert hat.

Wir sollten heute darüber sprechen, was der Kanton Zürich für eine vordringliche Aufgabe hat. Diese heisst, in allererster Priorität den Flughafenbetrieb sicherzustellen. Der Flughafen ist eine Schlüsselinfrastruktur dieses Landes. Wir hören es immer wieder. Der Schlüssel zu dieser Schlüsselinfrastruktur liegt in einer Noch-Swissairtochter, nämlich in der Hand von Atraxis, die weltweit und für sämtliche Fluggesellschaften die ab Zürich, Genf, Basel oder Agno starten, die Reservations- und EDV-Systeme betreut. Da wir konkret unseren Wählerinnen und Wählern verpflichtet sind zu handeln, sollten wir dort handeln, wo wir autonom handeln können. Das ist bei der Herauslösung der infrastrukturnotwendigen Teile, die noch in der Swissairgruppe sind.

Wir brauchen also dringend eine Entflechtung der Fluglinie und des Flughafenbetriebs. Wir müssen zu diesem Zweck eine Auffanggesellschaft ins Leben rufen. Der Regierungsrat ist freundlich eingeladen, sich allenfalls mit dem Gedanken anzufreunden, in diese Auffanggesellschaft zu investieren, falls es sich als nötig erweisen sollte.

Ich weise Sie darauf hin, dass es sehr wichtig ist, im Zürcher Unterland rund um den Flughafen und im Umkreis von etwa 100 Kilometern Durchmesser dieses Flughafens möglichst viel Wertschöpfung sicherzustellen. Es ist zweifellos so, dass eine eigene in der Schweiz basierte Fluggesellschaft, welche die strategisch-volkswirtschaftlich notwendigen Langstrecken bedienen kann, ausserordentlich wünschbar wäre. Allerdings muss man sich keine Illusionen machen. Im heutigen Zeitpunkt stochern wir alle im Nebel. Wir kennen die Businesspläne nicht. Wir kennen die Risiken nicht. Wir müssen in einem absoluten Horrorszenario damit rechnen, dass das Geld, das jetzt in die Hand genommen wird sowie die Zusicherungen, die man jetzt den Mitarbeitenden der Swissairgruppe macht, die nichts für dieses Debakel können, sich in Luft auflösen könnten. Ich wäre deshalb aus-

serordentlich vorsichtig, diesen Leuten etwas anderes zu versprechen, als dass die Zeichen schwerster wirtschaftlicher Bedrohung für sie persönlich und für die Volkswirtschaft hier noch nicht ausgestanden sind.

Liebe Kolleginnen und Kollegen der SVP, liebe Grüne, in der Schweiz arbeiten 200'000 Menschen in einer Branche, welche vom Bund jährlich Direktzahlungen in der Höhe von 3 bis 4 Milliarden Franken bekommt und dies mit gutem Grund. Die Landwirtschaft leistet tatsächlich volks-, aber nicht betriebswirtschaftlich Notwendiges. In der Swissair arbeiten 22'000 Menschen, deren Tätigkeit volkswirtschaftlich ebenso wichtig ist. An dieser Arbeit hängen etwa 100'000 Arbeitsplätze. Vor diesem Gesichtspunkt ist der Erhalt eines Home-carriers für den Flughafen ausserordentlich wünschenswert, weil – auch wenn American Airline New York anfliegt – American Airline, die Lufthansa und auch die Air France beispielsweise die Uniformen nicht in Glattbrugg einkaufen werden.

Aber, weil dies alles zutrifft, kann die öffentliche Hand sich letztlich nur subsidiär und in einer befristeten Zeit an einer neuen Airline beteiligen. Unsere Hauptaufgabe liegt darin, die Auffanggesellschaft für die infrastrukturnotwendigen Teile der Swissairgruppe zu bilden und den Betrieb des Flughafens sicherzustellen.

*Lorenz Habicher (SVP, Zürich):* Meine Interessenbindung: Ich bin noch Mitarbeiter der SR-Technic. Der Standort Zürich soll für nationale und internationale Unternehmungen attraktive Rahmenbedingungen schaffen. Dazu gehören gute Verkehrsanbindungen, vorteilhafte Unternehmensbesteuerung, qualifizierte Arbeitskräfte, internationale Schulen und ein hohes Niveau von Wohn- und Lebensqualität. Der Flughafenstandort, die Wirtschaftsregion Zürich, ist auf eine direkte Anbindung an die wichtigen Metropolen dieser Welt angewiesen. Die Frage lautet heute nicht, was für einen Flughafen brauchen wir, sondern welche Fluggesellschaften brauchen wir. Dazu zitiere ich René Zurin, Sekretär der Gewerkschaft VPOD, im «Cash» vom 9. Februar 2001 wie folgt: «Privatisierung und Ausbau von Unique sind quasi massgeschneidert auf die expansive Qualiflyerstrategie der SAirGroup. Diese grosse Lücke gilt es zurzeit zu schliessen.» Ob dies mit einer Auffanggesellschaft der Swissair, mit einer Crossair, einer Crossair plus, mit einer texanischen Alpenflug oder einer BA Switzerland geschieht, ist für den Kanton Zürich und die Wirtschaft nicht entscheidend. Aus volkswirtschaftlicher Sicht ist eine gesicherte und klar

geregelter Fortführung des Flugbetriebs ohne Unterbruch und Unsicherheiten von grösster Bedeutung. Für diese wichtige und richtige Aufgabe müssen auf Basis der 26/26-Lösung rasch die nötigen wirtschaftlichen, rechtlichen und finanziellen Massnahmen unter Einbezug der flugrelevanten Nebenbetriebe wie Atraxis, Cargologic, Gategourmet, SR-Technic, Swissport et cetera getroffen werden.

Der Kanton Zürich ist somit gefordert, Szenarien und Optionen für die Erhaltung des Flugbetriebs am Wirtschaftsstandort zu erarbeiten, denn ohne gesicherten Flugbetrieb gibt es keine Chance für Flugnebenbetriebe. Die Beiträge des Kantons Zürich aus den Taschen der Steuerzahler dürfen aber nicht à fonds perdu geleistet werden. Es ist auch nicht Aufgabe des Kantons Zürich, a priori Arbeitsplätze zu sichern oder sich an einer Fluggesellschaft zu beteiligen. Die Zivilluftfahrt unterliegt einer weltweiten Korrektur. Das Vertrauen in Flugreisen, in den Lufttransport allgemein, ist seit dem 11. September 2001 stark geschädigt. Der Markt muss auf die massiv geringere Nachfrage reagieren. Nicht nur die schweizerische Zivilluftfahrt ist davon betroffen. Leider trifft es die Swissair zum falschen Zeitpunkt und dazu besonders hart. Frühere Reserven wurden für eine Hunterstrategie geopfert. Die SAirGroup konnte auch dank «Supermario» nicht mehr reagieren.

Hier und heute gilt es festzuhalten: Die schweizerischen Unternehmen der SAirGroup tragen keine Schuld am Finanzdebakel der Holding. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Schweizer Unternehmens haben und werden auch in Zukunft professionelle Arbeit leisten. Das verlorene Vertrauen in die schweizerische Zivilluftfahrt muss wieder hergestellt werden. Der Kanton muss sich für den Sitz der zukünftigen Fluggesellschaft am Wirtschaftsstandort Zürich einsetzen. Der Kanton darf sich nicht mit Beiträgen à fonds perdu beteiligen. Die Wirtschaft muss die finanzielle Hauptlast der nötigen Investitionen tragen. Die Sonderprüfung ist entschlossen und zielgerichtet zu führen und rasch abzuschliessen. Die Verantwortlichen des Swissairdebakels sind zu verfolgen und zu bestrafen. Der Kanton Zürich darf nicht unnötige und unüberlegte Signale senden. Er muss klar und überlegt handeln, damit er seine Verantwortung als Wirtschaftsstandort tragen kann. Diese Aufgabe ist nur mit der SVP und nicht gegen die SVP möglich.

Eine Frage: Was haben Bundespräsident Moritz Leuenberger, Unique Zurich Airport und der Zürcher Wirtschaftsfreisinn gemeinsam? Die Antwort: Sie zu kritisieren ist in diesem Ratssaal kein Tabu mehr. Die Wirtschaftspartei FDP – auch wenn es der FDP-Fraktionspräsident nicht eingestehen will – trägt Verantwortung an der Swissairkrise. Seit

den Achtzigerjahren gehörte Vreni Spoerry dem Verwaltungsrat der Swissair oder SAirGroup an. Die FDP-Exponenten haben die Hunterstrategie mit horrenden Investitionen immer mitgetragen. So genannte Topshots der Schweizer Wirtschaft, denn nur die Besten sassen im Verwaltungsrat der Fluggesellschaft; und die meisten haben das FDP-Parteibüchlein und gehören dem gleichen bewährten Filz an.

Zum Fraktionspräsident der CVP: Seit 1993 gehört Eric Honegger als Vertreter des Kantons Zürich dem Verwaltungsrat der Swissair an. Ab 1995 war er Mitglied des einflussreichen Verwaltungsratsausschusses.

In der Sonntagszeitung vom 11. Februar 2001 antwortete der damalige SAirline-Chef Moritz Suter auf die Frage: «Die Verlusthöhe der Beteiligungsgesellschaft zehren an den Reserven. Sind Entlassungen bei der SAirGroup denkbar?» Moritz Suter antwortete: «Nein, Entlassungen sind keine vorgesehen.» Sie sehen, wie die Weitsicht bei den beteiligten Verantwortlichen gewesen ist.

Zu Hartmuth Attenhofer: Allen Mitarbeitern der Corporate, also der SAirGroup, wird auf Ende Monat gekündigt. Von Mario Corti wird eine Gruppe von Personen definiert,... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

*Bettina Volland (SP, Zürich):* Warum gibt es vergleichsweise wenig Flugunfälle? Die Antwort ist banal: Der Pilot sitzt beim Fliegen höchstpersönlich im Cockpit. Er riskiert seinen eigenen Leib und sein eigenes Leben.

Anders die Manager im Cockpit des Swissair-Konzerns. Sie schalteten und walteten, als sässen sie in einem Simulator, als ginge es um ein virtuelles Spiel mit dem Namen «Freier Markt». Statt die realen Risiken und das Wohl von Passagieren und Besatzung im Auge zu behalten, entwickelten sie immer wildere Strategien, um dann im Stadium des fortgeschrittenen Realitätsverlustes gar als Hunter in halsbrecherischen Loopings marode Fluggesellschaften zu jagen. So verhält man sich in einem Simulator, wo man bei einem Crash mit Blessuren an der eigenen Karriere davonkommt. So verhält man sich nicht als verantwortungsvolle Führung.

Die Folgen dieses grössten Privatkonkurses in der schweizerischen Geschichte sind fatal und lassen den Kanton auf der Diretissima in ein volkswirtschaftliches Fiasko ohnegleichen schlittern. Gehen wir mal vom realistischen Szenario aus, dass 50'000 Menschen die Stelle verlieren. Vergleichen wir diese Zahl mit der eben überstandenen Rezession. Damals gingen 40'000 Stellen verloren. Die Arbeitslosenzahlen

schnellten in die Höhe und Betriebe gingen Konkurs. Wir nagen heute noch an den Budgetdefiziten. Die jetzt drohende Krise wird um vieles gravierender sein: konzentriert auf eine Region, konzentriert auf wenige Berufe und konzentriert auf eine heftige Entlassungswelle. Ich bitte alle diejenigen in diesem Saal, die die 0/0-Lösung favorisieren, mir zu erklären: Wie sollen die Gepäcktransporteure und Flugzeugputzerinnen, wie sollen Hilfsarbeiter und Ungelernte in den Arbeitsmarkt eingegliedert werden? Wie sollen Monopolberufe wie Triebwerktechniker oder Piloten eine passende Stelle finden? Was passiert mit den Swissair-Angestellten im Ausland? Fast die Hälfte der 9 Milliarden Franken Wertschöpfung des Flughafens fliesst in den Kanton Zürich. Niemand wagt sich auszumalen, wie der Dominoeffekt auf Lieferanten durchschlagen wird.

Welche Schwierigkeiten werden für die KMU in der Region erwartet? Auf diese Fragen hätten wir gerne noch Antworten: Welche Branchen werden wie stark betroffen sein? Wie viele Arbeitsplätze sind in Gefahr. Welche speziellen Massnahmen sind geplant?

Wie keine andere Marke profitierte der Brand Swissair vom Image der Schweiz. Und wie keine andere Marke hat die Swissair so genannt typisch schweizerische Werte wie Pünktlichkeit, Qualität oder Sicherheit nach Singapur, Tokyo oder Los Angeles gebracht. Damit hat sie als Türöffnerin der Exportwirtschaft und dem Tourismus unschätzbare Dienste erwiesen.

Mit der Swissair erlebt auch die neoliberale Liberalisierungs-Euphorie ein brutales Grounding. In aller Drastik wird uns einmal mehr vor Augen geführt, dass die öffentliche Hand wichtige Schlüsselinfrastrukturen nicht einfach selbst ernannten Weissbuchpredigern überlassen darf. Diese haben den kurzfristigen Aktienkurs, also den Shareholder im Kopf. Um das Wohl der Stakeholders, also die Angestellten, die Anwohnerinnen, die Zulieferer oder auch die Ökologie foutieren sie sich. Die glücklosen Swissairmanager steigen aus dem rauchenden Trümmerhaufen der Swissair auf und tauchen ab. Die Zeche für ihre Misswirtschaft bleibt offen. Die rührige FDP-Idee einer Volksanleihe und das hohe Lied vom Zusammenstehen sind naiv und untauglich. Die Zeche wird so oder so an der öffentlichen Hand hängen bleiben. Kommt eine Nachfolgegesellschaft zusammen, bezahlen Bund und Kantone weiterhin zähneknirschend. Kommt sie nicht zu Stande, dann stehen Knall auf Fall Zehntausende auf der Strasse. Auch diese Kosten trägt die Öffentlichkeit.

Das Erstere ist für uns das kleinere Übel. Die SP fordert einen angepassten, vernünftig dimensionierten Flughafen. Wir wollen, dass die Arbeitsplätze und die Wertschöpfung in unserer Region bleiben.

*Daniel Vischer (Grüne, Zürich):* Ich glaube nicht, dass es richtig ist zu meinen, wir hätten heute eine Wirtschaftskrise zu bemängeln, und die Politik müsse nun retten. Ich glaube, es ist eine Krise von Wirtschaft und Politik. Die Hubstrategie war eine Strategie von Wirtschaft und Politik, denn der Flughafen ausbau erfolgte aus dem Lichte der Politik, als der Staat noch mehrheitlich beteiligt war. Er erfolgte unter den Auspizien der Hunterstrategie, weil es nämlich damals eine andere gar nicht gab. Auch der Stadtrat von Zürich hat noch vor zwei Jahren gesagt, ohne diesen Ausbau angepasst an die Hunterstrategie leide der Zürcher Wirtschaftsraum.

Ich rede übrigens – meine Kolleginnen und Kollegen legen bewusst Wert darauf – nicht als Fraktionschef, sondern als Präsident des VPOD Luftverkehr.

Ich habe immer vertreten: Ohne Homecarrier, eingebunden in ein europaweites Netz, gibt es keinen Hub in Zürich. Martin Vollenwyder nickt nun. Vor weniger Zeit hat er das noch bestritten. Auch alt Regierungsrat Ernst Homberger hat auf meine Frage, was passiere, wenn diese Strategie nicht aufgehe, geantwortet, dann kämen halt andere. Heute hat sich herumgesprochen: Entweder gibt es ein von der Swissair oder der «neuen Crossair» betriebenes Langstreckennetz, oder es gibt keines, das diesen Namen verdient. So einfach ist es. Die Lufthansa, Air France und British Airways, von denen einige gemeint haben, sie seien in die Lücke gesprungen, sind längst daran, ihre Leute aus ihren Hub umzuquartieren und in ihr eigenes Reservationssystem einzugliedern.

Natürlich kann sich der Bundespräsident über Zahlen lustig machen. Es geht nicht um die Zahl 26 als solche. Unter einem gewissen Plafond Langstreckenflugzeuge – dieser liegt etwa in der Grössenordnung bei etwas über 20 – gibt es in Zürich kein Langstreckennetz mehr. Auch die SP muss präziser werden und sagen, ob sie der Meinung ist, dass dies so ist. Dann kann sie nicht gleichzeitig sagen, sie sei für einen redimensionierten Flugbetrieb ausgerichtet auf den Heimmarkt. Der Heimmarkt kann 26 Langstreckenflugzeuge nicht generieren. Wer dies nicht sieht, hat die Logik des internationalen Flugverkehrs nicht begriffen.

Es ist auch falsch zu meinen, die Hunterstrategie sei einfach von ein paar Dummköpfen und einem überwahnsinnigen Philippe Bruggisser verfolgt worden. Die Hunterstrategie war die einzige Möglichkeit, eine Qualiflyergruppe und damit einen Hub zu erhalten oder in die British Airways einzutreten oder zum Regionalflugplatz zu werden. Das waren die Alternativen. Ich habe in diesem Saal bis zu Hartmuth Attenhofer niemanden gefunden, der der Meinung ist, Zürich solle ein Regionalflughafen werden. Ich habe damals keine bessere Strategie gekannt, wie das nach dem Scheitern von Alcazar anders hätte gemacht werden können.

Der EWR hätte der Swissair nur ermöglicht, von Verona nach Bologna zu fliegen, mehr nicht; nur, dass wir da nicht falsche Türen einrennen.

Heute geht es darum, 26/26 als Minimalplattform für einen redimensionierten Hub durchzusetzen. Warum? Ich vertrete vor allem die Interessen der flugverwandten Betriebe. Haben wir nur noch 15 Langstreckenflugzeuge, fällt die Technik zu zwei Dritteln zusammen. Die Fracht ist jetzt schon am Boden. Das Catering wird drastisch redimensioniert werden. Auch die Abfertigung im Teil A wird um etwa die Hälfte redimensioniert werden müssen. Wir haben Berechnungen – denen wird heute nicht mehr unbedingt widersprochen –, wonach bei einer Lösung unter 15 Langstreckenflugzeugen etwa 12'000 oder mehr Arbeitsplätze allein der Swissairgruppe auf dem Platz Zürich in Frage stehen. Bei der 0/0-Lösung sind es über 15'000. Deswegen kommt diese magische Zahl 26/26 ins Spiel, weil es darunter gar nicht mehr sinnvoll ist, von einem einigermassen funktionierenden Hub zu sprechen.

Man muss schon deutlicher Klartext reden, wenn man meint, man könne über die Unique die flugverwandten Betriebe eingliedern. Natürlich wollen jetzt alle die Atraxis retten, weil internationale Flughäfen von ihr abhängig sind. Das ist auch richtig und soll so geschehen. Wenn Sie aber meinen, Sie könnten die Technik zum Teil in die Unique eingliedern und den anderen Teil dem Markt überlassen, dann wecken Sie Illusionen.

Das Gleiche betrifft die Abfertigung Swissport. Das ist eine internationale Firma. Bekannterweise darf der Kanton, wenn er beteiligt ist, gar nicht Dritthandling betreiben. Also ist auch eine solche Gesellschaft in Gefahr, weil es sich fragt, ob ein Drittanbieter dann überhaupt noch an einer Abfertigungsgesellschaft interessiert ist.



Dasselbe betrifft die Fracht und das Catering. Natürlich tönt es gut, heute zu sagen, das solle in die Unique eingegliedert werden. Ich unterstütze dies, wenn es realistisch ist. Ich warne aber davor, die heutigen Betriebe zu zerteilen, weil das ihre Marktfähigkeit zerstört. Heute gehen wir von einem Arbeitsplatzabbau bei 26/26 von mindestens 4000 aus. Ob 26 nach dem Grounding realistisch ist, wird sich zeigen. Wenn heute dieser Versuch nicht gewagt wird, dann sagen Sie den Leuten an diesen Arbeitsplätzen, dass wir morgen einen Arbeitsplatzabbau von gegen 15'000 haben. Die Zahl vier kommt nicht von mir. Das sind die Studien des Kantons. Josef Felder hat mit dem hantiert. Er hat gesagt, jeder Arbeitsplatz am Flughafen generiere vier weitere Arbeitsplätze. Da muss man nur rechnen, in welcher Dimension weitere Arbeitsplätze bedroht sind.

Ich bin optimistisch, dass der Bundesrat ein Zeichen setzen wird. Ich danke Regierungsrat Ruedi Jeker, der immer den Kontakt zu den Sozialpartnern gesucht hat. *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

*Gaston Guex (FDP, Zumikon):* Es ist klar, dass der Kanton Zürich in dieser Krisensituation handeln muss. Er soll aber zielgerichtet, strukturiert und besonnen handeln und sich nicht in Abenteuer stürzen, die seine Kapazitäten von den Finanzen, den Ressourcen und vor allem vom Fachwissen her übersteigen. Er soll sich für das konkurrenzfähige Funktionieren und das Überleben des Flughafens einsetzen und entsprechende finanzielle Mittel temporär zur Verfügung stellen. Im Flughafengeschäft hat der Kanton Zürich eine jahrelang Erfahrung. Er kennt die Risiken seines Engagements. Er kann sie abschätzen. Das Airlinebusiness kennt er nicht. Da läuft er in ein Risiko hinein. Ich gehe einig – wie selten zuvor – mit Daniel Vischer, dass es theoretisch nur eine 26/26-Lösung geben würde, wenn man die Verbindungen nach Zürich aufrechterhalten wollte. Viele gescheite Leute, Ökonomen und Professoren, haben sich dieses Wochenende verlauten lassen. Auch in diesem Saal ist gesagt worden, es sei egal, wer nach Zürich fliege, Hauptsache es fliege jemand. Wir brauchen keine nationale Airline. Das ist theoretisch möglich und theoretisch sicher richtig, wie Professoren sind. In der Praxis funktioniert dies aber nie und nimmer. Jeder Homecarrier – die Swissair betrachte ich in diesem Sinne als Homecarrier – bedient seinen Heimatflughafen besser und mehr den volkswirtschaftlichen Bedürfnissen entsprechend als eine fremde Airline. Bei den fremden Airlines wird knallhart eine Deckungsbeitragsrechnung gemacht. Wenn der Flughafen Zürich darunter liegt, dann

wird er nicht mehr angefliegen. Klar sagt man, es müsse vom Bedürfnis und der Nachfrage her kommen. Wenn aber die Nachfrage nicht abgedeckt werden kann, reduzieren sie ihre Anflüge auf Zürich. Dann ziehen die Firmen weg von Zürich. Die Nachfrage wird schwächer, und das Angebot wird nochmals in der Qualität sinken. Wir sind in einer Spirale nach unten. Als Kantonspolitiker haben wir die Pflicht und die Aufgabe, da Zeichen zu setzen, wo wir die Kompetenz dazu haben. Es geht um den Flughafen und das Funktionieren des Flughafens, den wir attraktiv machen müssen, um auch bei sinkender Nachfrage ausländische Airlines nach Zürich kommen zu lassen. Es wurde auch schon das Wort geredet, dass wir den importierten Verkehr mit gewissen Massnahmen fördern. Es geht nicht nur um die Finanzierung, sondern auch um die Schaffung von Rahmenbedingungen, dass der Flughafen Zürich attraktiv bleibt und überleben kann.

*Bruno Dobler (parteilos, Lufingen):* Daniel Vischer, Sie haben sehr schön erklärt, weshalb es einen Hub braucht und damit auch erklärt, dass es Transitpassagiere braucht.

Wie viele Politiker auch in diesem Rat haben während der letzten Jahre doch gegen die Luftfahrt geredet und gekämpft? Gefordert haben sie weniger Luftverkehr, weniger Lärm, Plafonierung der Flugbewegungen auf 250'000, Zürich brauche keinen Hub und somit auch keinen Langstreckenverkehr. Was in diesem Rat nicht gewünscht, jedoch trotzdem herbeigeredet worden ist, ist nun eingetroffen, dafür mit der ganzen Härte, mit allen Auswirkungen auf Steuereinnahmen und Arbeitsplätze. Viele waren dabei, keiner ist verantwortlich.

Wie staunte doch die Öffentlichkeit, als am 2. Oktober 2001 unser Bundesrat den Banken schonungslos die Leviten las. Das Grounding der Swissairflotte hat den Bundesrat offenbar unvorbereitet getroffen. Entrüstung war den Herren ins Gesicht geschrieben. Sie nannten es beispielloses Fehlverhalten der Wirtschaft und der Banken. Ich ertappte mich sogar dabei, so etwas wie Stolz für unseren Bundesrat zu empfinden, der kein Blatt vor den Mund nahm, Banken und Wirtschaft in den gleichen Kübel kippte und gleich noch spülte. Etwas später aber wurden wir eines Besseren belehrt, und die ganze Sache erschien in einem anderen Licht. Aus dem Staunen kam aber jeder aufmerksame Beobachter der Politszene nicht mehr heraus. Der Bundesrat griff flugs und tief in die Taschen und zauberte 450 Millionen Franken für die Weiterführung des Flugbetriebs bis zum 28. Oktober 2001 hervor. Hatte nicht vor wenigen Tagen der Finanzminister noch unmissver-

ständig erklärt, dass er nie Geld für das Swissairproblem geben würde? Doch nun, getrieben vom unerwarteten Volkszorn und erleuchtet von eindrucklichen Sympathiekundgebungen, entdeckte die Politik, allen voran Bundespräsident Moritz Leuenberger, die Liebe zur Luftfahrt. So freute ich mich, aus seinem Mund erfahren zu dürfen – Dorothee Jaun hat heute Morgen Ähnliches gesagt –, Luftverkehr hätte eine immense Bedeutung für unsere Volkswirtschaft. Luftverkehr sei öffentlicher Verkehr. Das habe ich von Bundespräsident Moritz Leuenberger noch nie gehört. Der Imageschaden durch die Vorkommnisse der letzten Tage für die Schweiz im Ausland sei verheerend und unvorstellbar. Wenn das keine Liebesbezeugungen sind!

Wenn Behörden und Politik die im Gesetz verlangte Aufsicht und Kontrolle umgesetzt und angewendet hätten, wäre es womöglich nicht zu diesem Desaster gekommen. Artikel 103 der Luftverordnung verlangt nämlich, dass ein Flugunternehmen selbst ohne Einnahmen während dreier Monate – Sie hören richtig – den Betrieb aufrechtzuerhalten und sicherzustellen hat. Das zu kontrollieren, ist Aufgabe des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, Teil des UVEK (Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation), dafür verantwortlich ist Bundespräsident Moritz Leuenberger. Die Antwort auf die Frage, weshalb das im Fall der Swissair nicht passiert ist, löst das Problem nicht mehr. Die Tatsachen sind offensichtlich. Es wird Tausende von Arbeitsplätzen kosten. Der volkswirtschaftliche Schaden ist immens. Viele kleinere Unternehmen, welchen niemand helfen wird, stehen vor grossen Herausforderungen oder gar vor ihrem eigenen Konkurs. Weil die Aufsichtspflicht der Behörde – aus welchen Gründen auch immer – bei der Swissair völlig versagt hat, sind der Staat und seine vom Volk eingesetzten Vertreter für den Schaden mitverantwortlich.

Blicken wir nach vorne. Veränderungen bieten Chancen. Diese gilt es kompromisslos zu nutzen. Es braucht den totalen Erfolg, wenn wir weiterhin ohne Wenn und Aber im Luftverkehr mitreden wollen. Luftfahrt ist und bleibt eine Wachstumsbranche. Sie wird sich bis zum Jahr 2015, wie die Prognosen es sagen, bestimmt verdoppeln. Die Schweiz muss mit dabei sein. Es gilt nun, Prioritäten für die Wirtschaftsstandorte Zürich und Schweiz zu setzen. Wir brauchen einen funktionierenden Flughafen. Der Kanton mit seinen 49 Prozent Beteiligungen hat hier unternehmerische Verantwortung zu tragen. Als Grossaktionär trägt er diese. Er hat alles im Interesse des Steuerzahlers zu unternehmen, dass seine Investitionen, Gegenwert in Uniqueaktien, nicht die Limmat hinunterplätschern.

Bedenken wir: Lediglich vier Kilometer Piste genügen, um Zielorte in der ganzen Welt anzufliegen. Es gibt nichts Effizienteres, Schnelleres und Günstigeres, als mit dem Flugverkehr Verbindungen durch die Weltluftmeere zu bewerkstelligen. Dafür braucht es einen starken Flughafen und starke Supportfirmen, welche einen reibungslosen Luftverkehr garantieren. Das Engagement des Kantons hat sich deshalb auf den Flughafen und die Nebenbetriebe zu konzentrieren. Es geht um die Atraxis, um Swissport und um die Cargo. Die Supportdienstleistungsbetriebe sollten eigenständig geführt werden. *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

*Regula Götsch Neukom (SP, Kloten):* Die Marktwirtschaft ist vermutlich das beste System, das wir kennen, um die Menschen mit dem zu versorgen, was sie brauchen. Aber Marktwirtschaft ist auch eine Theorie, die nicht immer der Realität entspricht und die nicht ohne Fehler ist. Deshalb braucht es immer wieder korrigierende Eingriffe des Staats, die durchaus vorübergehend sein können. Ich habe gehofft, Sie hätten das in den letzten Tagen und Wochen kapiert. Aber mir scheint, Sie waren eher damit beschäftigt, sich zu überlegen, welchem politischen Gegner Sie die Vorkommnisse in die Schuhe schieben könnten. Sie waren allerdings nicht sehr erfolgreich, scheint mir.

SVP und FDP, eifrig unterstützt von den Grünen, sagen heute, dass sie das Crashszenario wollen. Sie wollen, dass morgen die Swissair nicht mehr fliegt. Sie entziehen damit – ich fürchte, Sie sind sich dessen nicht bewusst – Tausenden von Familien die Lebensgrundlage. Diese Familien wissen morgen nicht mehr, was in zwei, drei Monaten sein wird. Man merkt Ihnen an, dass Sie offenbar keine solchen Familien kennen. Ich frage mich, wo die ganze Delegation aus dem Zürcher Unterland geblieben ist, die doch irgendwo im Saal sein müsste. Sie tun dies aus lauter Prinzipienreiterei. Dann sagen Sie, das sei Ordnungspolitik.

Regierungsrat Ruedi Jeker hat uns gesagt, das Swissairdebakel habe nichts mit der Hub-Strategie zu tun, sondern mit überdimensionalem Wachstum. Ich glaube, er versucht uns sanft darauf vorzubereiten, dass wir in Zukunft zwar die genau gleichen Belastungen, nämlich Flugbewegungen, Lärm, Abgase und so weiter haben werden wie bis jetzt, aber dass eine ausländische Fluggesellschaft diese Emissionen verursachen wird.

Ich versichere Daniel Vischer, dass wir die Variante 26/26 unterstützen, im Wissen, dass auch sie Abbau bedeutet und dass wir uns nicht darauf verlassen können, dass die Strategie auch funktioniert. Wir wissen, dass wir auf weiteren Abbau gewappnet sein müssen. Sie wollen aber jetzt einen Abbau auf einen Schlag. Das vertreten wir nicht.

Die SVP redet vom qualitativen statt quantitativen Wachstum am Flughafen. Na bravo, wunderbar. Sie haben vergessen zu sagen, dass das die Strategie ist, die wir seit Jahren verfolgen wollten. Sie haben uns als inkompetente «Löli» hingestellt. Sie sagen nicht, was Sie mit qualitativem statt quantitativem Wachstum meinen. Wie wollen Sie denn das machen, wenn Sie nicht bereit sind, einer neuen Airline auf die Beine zu helfen? Wir haben übrigens bereits Anforderungen an einen neuen Homecarrier formuliert. Haben Sie das auch? Wir haben gesagt, was wir in den Bereichen Personal, Sicherheit, Emissionen oder Nebenbetriebe wollen. Diese Anforderungen werden fremde, ausländische Fluggesellschaften kaum einhalten wollen.

Balz Hösly verkündet lautstark: Wir wollen keine Staatsairline. Genauso lautstark verkünden Sie seit Jahren: Wir brauchen internationale und direkte Flugverbindungen. Ja, was jetzt? Wenn die Flugverbindungen wirklich so wichtig sind, aber nicht rentieren, dann sind sie für Sie nicht mehr wichtig. Sie müssen sich festlegen, was Sie wollen, ob Sie wirklich die Direktverbindungen als so wichtig betrachten oder nicht. Dann können wir weiter diskutieren.

Ich wäre froh, wenn Sie endlich aufhören würden, Phrasen zu dreschen und konkret werden würden. Wir brauchen Ihre Hilfe jetzt. Wir brauchen die Hilfe des Kantonsrates jetzt. Sie müssen endlich einmal etwas tun, das wirklich Auswirkungen haben wird, auch wenn es Ihnen vielleicht schwerfällt, dies zu glauben.

*Alfred Heer (SVP, Zürich):* Regula Götsch, die Marktwirtschaft ist nicht nur eine Theorie. Sie hat in diesem Fall nicht versagt, sondern der schwächste Teilnehmer, die schlechtest geführte Airline oder die Airline mit der falschen Strategie ist nun in der freien Marktwirtschaft ausgeschieden. Das ist eine Tatsache, die wir zur Kenntnis nehmen müssen, auch wenn es uns allen weh tut, dass es unsere eigene Airline ist, die es getroffen hat. Es hat auch keinen grossen Sinn, Vergangenheitsbewältigung zu machen. Es ist keine Schande, ein Konkurs kann

jeder Unternehmung passieren, da man immer Annahmen treffen muss, wie sich etwas entwickelt und entsprechende Investitionen vornimmt, die bei falscher Prognose in die Hosen gehen.

Als Präsident des Bundes der Steuerzahler geht es mir vorab darum, zu verhindern, dass der Steuerzahler für diesen von der Privatwirtschaft verursachten Konkurs bluten muss. Es geht nicht an, dass jetzt der Steuerzahler zur Kasse gebeten werden soll, wie das Economy Swiss verlangt. Wenn man sieht, wer in der Economy Swiss Einsitz hat, so ist das im Ausschuss unter anderem Mario Corti sowie Andreas Leuenberger, beides Verwaltungsräte der SAirGroup. Es ist etwas billig, wenn der angeblich liberale Wirtschaftsverband nun den Steuerzahler für sein eigenes Versagen zur Kasse beten will. Der Kanton Zürich muss sich tatsächlich darauf konzentrieren, einen leistungsfähigen Flughafen anzubieten, also eine leistungsfähige Infrastruktur. Er muss alles daran setzen, dass der Flughafenbetrieb aufrechterhalten werden kann.

Ich bin auch nicht so pessimistisch, wie das Daniel Vischer ist, der der Meinung ist, dass nun alles von British Airways und Lufthansa et cetera abgezügelt wird. Wir haben nach wie vor interkontinentale Airlines, die den Flughafen Zürich anfliegen. Es gibt die Brazilian Airline, Thai Airways, Cathay, Japan Airline. Es gibt x-verschiedene ausländische Fluggesellschaften, welche Zürich nach wie vor direkt anfliegen. Wir müssen sicherstellen, dass der Flughafen in Betrieb bleibt, um diese Airlines abfertigen zu können.

Der Wirtschaftsstandort Zürich, der doch hohe Löhne bezahlt und eine hohe Wertschöpfung hat, ist nach wie vor für eine Airline interessant, sei es eine ausländische oder sei es eine neue schweizerische Airline, um direkte Interkontinentalverbindungen anzubieten. Der Schweizer ist bereit, für Direktflüge mehr zu bezahlen.

Was die Volksanleihe der FDP betrifft, ist sie ein bisschen ein Widerspruch. Wenn die Massenmedien wie der Blick die Swissaireuphorie schüren, ist es doch eine Tatsache, dass die Leute auch auf das Geld schauen und vielfach, wenn der Flug 100 Franken günstiger ist, nicht mit der Swissair fliegen, sondern mit irgendeiner Buschairline – wenn man das so sagen darf –, auch wenn man jetzt sagen muss, dass leider die Swissair seit dem 2. Oktober 2001 auch zu diesen Buschairlines gehört. Es war eigentlich nicht vorstellbar.

Fazit: Wir sind der Meinung, die Infrastruktur Kloten muss aufrechterhalten werden. Es ist alles daran zu setzen, dass die unheilvolle Verflechtung zwischen Swissair und Flughafen, welche wir seit Jahren

haben, aufgehoben wird. Etliche ausländische Airlines haben sich immer wieder beklagt, dass sie von Swissair Personal abgefertigt werden, sei dies bei der Fracht oder bei den Passagieren. Es ist keine saubere Situation, wenn zum Beispiel ein Lufthansaflug vom Konkurrent Swissair abgefertigt wird. Man hat die Passagierdaten und sämtliche Informationen. Dies ist nicht der korrekte Weg.

Der Bund der Steuerzahler wird sich selbstverständlich wehren, dass keine Staatsgelder investiert werden. Die Privatwirtschaft, welche den Schaden verursacht hat, muss die Kraft aufbringen, eine neue Airline ohne Staatshilfe ins Leben rufen zu können.

*Richard Hirt (CVP, Fällanden):* Für mich hat das Swissairdebakel zwei Lehren. Einerseits könnte dies der Anpfiff vom Anfang vom Ende der schrankenlosen Liberalisierung auf Teufel komm raus sein. Eine zweite bemerkenswerte Tatsache ist, dass in diesem Geschäft sowohl die Politik als auch die Wirtschaft kläglich versagt haben.

Ich habe manchmal den Eindruck bekommen, dass kein Mensch irgendein Krisenmanagement betreibt. Der Wirtschaftsminister war irgendwo in Persien. Bei Bundespräsident Moritz Leuenberger habe ich fast Freude herausgelesen, wenn es der Fluggesellschaft schlecht gegangen ist. Er hat eine beinahe sadistische Freude an den Tag gelegt.

Andreas Leuenberger von Economy Swiss hat mitten im Gespräch auf die Privatisierung des Eisenbahnnetzes hingewiesen. Ich habe wirklich gemeint, ich sei in dieser Situation in einem völlig falschen Film. Man hat über alles geredet, nur nicht über die Krise der Swissair.

Ich habe gemeint, der Kanton baue jetzt ein Lazarett auf, um die 15'000 bis 18'000 Opfer zu retten. Ich bin aber durch die Tätigkeit der Regierung überrascht worden. Dafür danke ich der Regierung und dem Volkswirtschaftsdirektor bestens. Er hat einen Stosstrupp ins Leben gerufen. Die Businesspläne sind seriös geprüft worden. Sie sind auch durch Second Opinions hindurchgegangen. Es ist jetzt nicht Zeit für 70 Wenn und Aber, sonst geht uns die neue SAir-Line sicher vor die Hunde.

Ich bin überzeugt, dass wir einen Homecarrier brauchen. Wenn wir den Homecarrier nicht mehr haben, Lorenz Habicher, dann kommt die Lufthansa nicht zu Ihnen, um die Flugzeuge warten zu lassen. Die Lufthansa kommt vollgeladen mit den Sandwiches nach Zürich und fliegt wieder zurück. Auch die Gategourmet und alle Nebenbetriebe können Sie dann vergessen.

Es macht ordnungspolitisch immer dann Sinn, dass der Staat in die liberale Grundhaltung eingreift, wenn es der Markt nicht richten kann. Ich kann Ihnen Beispiele sagen, bei denen es der Markt nicht richten kann. Das ist bei der Klientel der SVP. Die Landwirtschaft könnte nicht überleben, wenn wir nicht jährlich 3,5 bis 4 Milliarden Franken in die Landwirtschaft hineinpumpen würden. Wir machen das aus Überzeugung. Auch ich stehe dahinter. Aber man muss dann ehrlich sein und sagen: Wenn wir einen eigenen Homecarrier haben müssen, betreiben wir hier eine Strukturerhaltung, die im Moment nicht den Lehrbüchern der Ökonomen entspricht. Auch dafür stehen wir. Der Verkehr ist immer schwierig, weil er an der Grenze der Rentabilität funktioniert.

Die Wenn und Aber der FDP, die 70 mal prüfen will und mit einer gefühlsduseligen Volksanleihe kommt, verstehe ich nicht. Es ist eher ein Verwischen der Verantwortlichkeiten. Der ganze Verwaltungsrat der Swissair war seit Anbeginn gespickt von den Topshots der freisinnigen Wirtschaft, die, wenn wir von unserer Seite über Wirtschaft gesprochen haben, uns Weissbücher um die Ohren geschlagen und gesagt hat, wir würden überhaupt nichts von der Geschichte verstehen. Die Leute, die die grossen Worte geschwungen haben, sind jetzt draussen.

Der Regierungsrat trägt auch Verantwortung an diesem Debakel. Eric Honegger sass seit 1991 – Lorenz Habicher, das war kein CVP-Mann, nur, dass Sie im Bild sind – im Auftrag der Regierung im Swissair Verwaltungsrat. Die Regierung hat wahrscheinlich nichts oder nicht viel gemacht. In diesem Zusammenhang hat der Regierungsrat zusammen mit der Geschäftsleitung ein Gutachten über die Verantwortung der Regierungsräte in derartigen Verwaltungsräten in Auftrag gegeben. Dieses Gutachten wurde von den Professoren Peter Forstmoser und Tobias Jaag, also Top-Leuten auf diesem Gebiet, ausgearbeitet. Es ist sehr dick und sehr interessant. Niemand machte aber etwas damit. Man sagte, es sei schon in Ordnung. Hier müsste die Geschäftsprüfungskommission oder irgend jemand über die Bücher gehen, damit auch diese Verantwortlichkeiten und die Haftungen klar festgelegt werden können.

Man sollte der Regierung dazu gratulieren, dass sie jetzt in die Hosen gestiegen ist und Hand angelegt hat.



*Liliane Waldner (SP, Zürich):* Unsere Fraktion wird selbstverständlich die Vorlage für die Investition von 300 Millionen Franken in die neue Fluggesellschaft unterstützen. Ich rufe auch die anderen Fraktionen auf, diese Vorlage des Regierungsrates dann zu unterstützen.

Regierungsrat Ruedi Jeker, Sie haben gesagt, jeder Akteur müsse nun seine Rolle einnehmen. Der Bund und die Privatwirtschaft haben meines Erachtens jetzt die Hauptrolle, damit der internationale Flugbetrieb von der Schweiz aus wieder zum Funktionieren kommt. Die Hauptrolle des Kantons sehe ich in den Bereichen der Flughafeninfrastruktur und der Flugnebenbetriebe. In den Flugnebenbetrieben sind auf dem Platz Zürich zurzeit etwa 12'000 Personen beschäftigt. Auch bei einer 26/26-Lösung sind etwa 4000 bis 5000 Stellen akut gefährdet. Es ist mit massiven Entlassungen zu rechnen. Wir haben gesehen, Regierungsrat Ruedi Jeker, dass Sie mit dem Arbeitsmarktzentrum Swissair im positiven Sinne eingegriffen haben. Gerade auch im Bereich der Leute, die einfache Berufen ausüben, sind Umschulungen und Weiterbildungsmassnahmen erforderlich. Die künftige Transferorganisation, die zusammen mit den Berufsverbänden zu bilden ist, muss vom Kanton an die Hand genommen werden. Wir werden Sie dabei unterstützen

Des Weiteren weise ich darauf hin, dass diese Flugnebenbetriebe eigentliche unternehmerische Perlen darstellen. Sie sind zu erhalten. Der Kanton muss – allenfalls zusammen mit seiner Wirtschaftsförderungsstelle – die Federführung haben, damit diese Unternehmen aufrechterhalten bleiben. Es ist gut, dass eine Bürgschaftserklärung von 100 Millionen Franken ausgesprochen wird. Vielleicht sind in diesem Bereich noch mehr Anstrengungen nötig, Regierungsrat Ruedi Jeker, vielleicht auch nicht, denn diese Betriebe haben bis jetzt gut gearbeitet. Ich führe einige Beispiele an: Die Swissport wurde im Februar 2001 zur «Global Ground Handling Company of the Year 2001» ernannt. Diese Unternehmen sind mit ihrer Qualität und ihrer Dienstleistung zum Teil weltweit führend. Es ist wichtig, dass sie unserer Volkswirtschaft erhalten bleiben. Sie sind eine Schlüsselinfrastruktur für den Flugbetrieb. Zum Teil können sie vielleicht in die Unique eingegliedert werden. Zum Teil sollten sie aber auch selbstständig weitergeführt werden. Dies müssen Abklärungen der Wirtschaftsförderung des Kantons zusammen mit der Privatwirtschaft ergeben. Diese Abklärungen werden zeigen, wie viel sich der Kanton allenfalls an diesen Unternehmungen beteiligen soll. Ein Beispiel: Wenn wir schon mit der eigenen Flugindustrie die Visitenkarte der Schweiz in die Welt

hinaustragen, gehören auch die Schweizer Gastronomie und Gate-gourmet dazu. Regierungsrat Ruedi Jeker, ich rufe Sie auf, für dieses Unternehmen – natürlich auch für Swisscargo und Cargologic, die für die Exportindustrie und auch für die Speditionsunternehmen eine wichtige Bedeutung haben – eine schweizerische Lösung zu finden.

Nach all den sachlichen Ausführungen brennt auch in mir das mutterländische Herz. Ich würde es begrüßen, weiterhin mit einem Flugzeug mit dem Schweizer Kreuz auf der Heckflosse in die Welt hinausgetragen zu werden. Jedes Mal, wenn ich Tausende von Meilen von hier in eine Swissairmaschine einsteige, weiss ich, dass ich zu Hause bin. Dieses Gefühl hätte ich weiterhin gerne. Die Schweizer Luftfahrt muss als Visitenkarte der Schweiz erhalten bleiben. *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

*Ruedi Noser (FDP, Hombrechtikon):* Ich verarge es Ihnen nicht, wenn Sie die FDP heute ab und zu in die Pfanne hauen wollen. Im Gegenteil, wir können das gelassen über uns ergehen lassen. Es scheint so, dass eine Debatte im Rat ohne Neid und Häme wohl nicht vonstatten gehen kann. Auch wenn die Situation der Krise ein anderes Handeln nötig machen würde. Bedenken Sie, dass man Krisen nur bewältigen kann, wenn man sie mit Mut und aller Kraft angeht. Ich überlasse es Ihnen zu entscheiden, ob die Debatte diesen Mut und diese Kraft zeigt.

Wir können wirklich mit Mut und Kraft in die Zukunft gehen. Die Grundlagen der Schweizer Wirtschaft sind stark, sodass man trotz der vielen aktuellen Problemen mit Zuversicht an der Zukunft arbeiten kann. Diese Grundlagen der Wirtschaft und des Staats sind stark, weil viele, unter anderem auch FDP-Wirtschaftskräfte an vielen Orten einen guten Job geleistet haben. Sie haben Recht, bei der Swissair ist die Bilanz vielleicht negativ. Für die ganze Schweiz ist die Bilanz nach wie vor positiv.

Auch bei der Krisenbewältigung leisten die FDP und die FDP-nahen Wirtschaftskreise einen guten Beitrag, um objektiv reagieren zu können. Zwischen den Extrempositionen der SP, die, wenn man sie ganz extrem ausdeutet, Richtung Verstaatlichung gehen, und zwischen den Hardlinerpositionen der SVP, die sich vom Problem einfach verabschieden will, braucht es eine Position der Vernunft und der Verantwortung. Der Staat wird nicht darum herumkommen, folgende beiden Aufgaben zu lösen: Die Infrastruktur des Flughafens ist sicherzustellen. Flüge, die die Swissair für den Winterfahrplan schon lange ange-

kündigt hat, sind nicht einfach ausfallen zu lassen. Es müssen andere Airlines gefunden werden, die sie übernehmen oder die zumindest sicherstellen, dass diese Flüge über einen Planungshorizont noch bleiben.

Ob man sich darüber hinaus an einer Airline beteiligen soll, scheint mir in einer betriebswirtschaftlichen Beurteilung zu kurz zu greifen. Jeder gute Unternehmer weiss zwar, dass er die Buchhalter fragen soll, ob Entscheidungsgrundlagen stimmen. Er darf dem Buchhalter aber den Entscheid nicht überlassen. Sein Horizont ist nämlich auf die Zahlen beschränkt. Es ist zu einfach, wenn wir die Swissair auf eine Zahl reduzieren. Wer hier glaubt, sein Tun und Handeln nur mit Franken und Rappen begründen zu können, scheitert. Zahlen müssen in den kulturellen Zusammenhang gestellt werden. Wir werden die Wirtschaft, die Zahlen und die politische Kultur benötigen, um hier verantwortungsbewusst eine Lösung zu bringen. Es gibt keine bürgerliche Politik ohne Verantwortung. Verantwortung zu tragen, heisst dem Wirtschaftsplatz Zürich eine gewisse Rechts- und Planungssicherheit zu garantieren.

Es wäre heute der Zeitpunkt gewesen, Ernst Schibli, diese Frage zu beantworten. Ernst Schibli, welches ist der Beitrag der SVP, dass wir morgen noch fliegen und dass die Tickets, die wir heute gebucht haben, morgen noch benützt werden können? Ernst Schibli, welches ist der Beitrag der SVP, dass die Arbeitsplätze und die fünfte Ausbaustufe, an der viele Betriebe hängen, morgen noch gesichert sind und diese Rechnungen bezahlt werden? Das sind die Fragen, die sich heute viele Bürger stellen, die direkt vom Flughafen abhängig sind.

Meiner Ansicht nach wäre eine bürgerliche Geschlossenheit von Nöten. Verantwortliche bürgerliche Politik unterstützt den Regierungsrat bei seinem Bestreben, den Flughafen und die Flugverbindungen zu retten und auch am zukünftigen Erfolg des Flughafens zu partizipieren.

*Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang):* Für die Grünen ist Nachhaltigkeit das wichtigste Kriterium. Für eine nachhaltige Entwicklung wären mehr als 150'000 bis 200'000 Flugbewegungen nicht zumutbar. Das Vermeiden der Klimarisiken würde sogar eine weitere Reduktion verlangen. Ein Maximum von 250'000 Bewegungen ist vorderhand als Kompromiss an die Ökonomie und die Wünsche der Reisefreudigen knapp vertretbar und ist vom Volk mit dem Ausbaukredit als tragbar akzeptiert worden. Die heutige Anzahl Flugbewe-

gungen und die Perspektiven haben zu Protesten gegen den Fluglärm in allen Regionen geführt. Jahrelange Missachtung der deutschen Nachbarn hat einen Staatsvertrag notwendig gemacht. Mit den 100'000 Anflügen über Deutschland ist eine Limite gesetzt worden, nach der sich die Schweiz zu richten hat.

Der Wirtschaftsraum Zürich und die Bevölkerung brauchen keinen Megahub mit 40 Prozent Transferpassagieren und 400'000 Bewegungen. Er war ein Teil der Hunterstrategie der SAirGroup, die bekanntlich gescheitert ist. Der Heimmarkt ist und bleibt zu klein. Dies gilt auch für den Hub. Ein leistungsfähiger City-Airport reicht völlig aus. Andere Standortfaktoren wie Lebensqualität und Bildung sind weit wichtiger als die direkte Anbindung an eine Hub-Flughafeninfrastruktur. Das Projekt Phoenix ist eine marktfremde Illusion, ist reine Strukturerhaltung und hat keine Zukunft. Die Variante 26/26 ist überdimensioniert, dies auch ökologisch.

Die Liberalisierung im Luftverkehr in Europa und die damit verbundene Strukturbereinigung ist bei weitem noch nicht abgeschlossen. Die Risiken sind zu hoch. Die so genannten Arbeitsplätze können sicher nicht langfristig gesichert werden.

Die Schweiz und die Schweizer Wirtschaft brauchen keine eigene Airline. Die Dienstleistungen anderer Gesellschaften genügen. Teilweise können die Bedürfnisse der Schweizer Wirtschaft auch mit Anbindungen an München, Frankfurt oder Mailand abgedeckt werden.

Die FDP, welche sich vehement für die Flughafenprivatisierung eingesetzt hat, schreit jetzt zusammen mit der SP nach mehr Staat. Gelder, welche in das hoffnungslose Projekt investiert werden, fehlen aber für notwendige Strukturanpassungen und die notwendigen Sozialpläne. Wenn der Staat Geld spricht, dann sicher nur für die sozialen Folgekosten und allenfalls für die Aufrechterhaltung des Flughafenbetriebs, sicher nicht à fonds perdu für eine neue Airline, welche im heutigen Markt keine Zukunft hat.

*Werner Bosshard (SVP, Rümlang):* Ich finde es rührend, wie sich Hartmuth Attenhofer um meine Wahlchancen als Zürcher Unterländer Kantonsrat kümmert.

Ich habe die Position, wie sie die SVP-Schweiz am letzten Samstag bekannt gegeben hat, in einem Leserbrief schon im Voraus bekannt gegeben. Ich habe darauf nur positive Reaktionen erhalten.

Die Swissair Gruppe hat es bis vor kurzem mit beneidenswertem Geschick verstanden, sich als Botschafterin der Schweiz und als nationale Fluggesellschaft darzustellen. Darum sind die Diskussionen an Stammtischen, in Leserbriefspalten, in Kommentaren und wahrscheinlich auch im Bundesrat – seit heute Morgen weiss ich es auch vom Regierungsrat – mehr von Sentimentalität und Emotionen als von Objektivität und kühler Professionalität geprägt.

Als der Swissair das Geld ausgegangen war, haben zwei Grossbanken in einem Wochenendkraftakt ein Finanzpaket geschnürt. Sie haben die Beteiligung Crossair gerettet und sind dafür von der öffentlichen Meinung schlecht belohnt worden, weil das Grounding der Flotte nicht mehr verhindert werden konnte.

Zu Gegenwart und Zukunft: Hunderte von Kündigungen sind bereits ausgesprochen worden. Ich versichere die Betroffenen meines Mitgefühls. Auch Zulieferer und Dienstleister wird es mehr oder weniger hart treffen. All das kann nicht rechtfertigen, mit Steuergeldern Strukturen aufrechterhalten zu wollen, welche überdimensioniert und nicht wettbewerbsfähig sind. Die bereits angesprochenen Emotionen sollen dafür herhalten, einen reduzierten Flugbetrieb der konkursiten Gesellschaft aufrechtzuerhalten und 52 ihrer Flugzeuge unter dem Titel «Phoenix plus, Modell 26/26» bis Mai 2002 in eine neue nationale Gesellschaft zu überführen. Nur Eigennutz von Luftverkehrsmanagern und emotional geprägte Entscheide von Politikern und Gewerkschaften können zu solch riskanten Projekten führen.

Natürlich ist es schmerzlich, wenn 4000 Personen ihren angestammten Arbeitsplatz verlieren. Wir dürfen aber doch nicht vor dieser Zahl einfach erstarren und Steuergelder in ein Hochrisikoprojekt verpulvern. Niemand denkt daran, das zu tun, wenn statt einmal 4000 Personen tausendmal vier Personen ihre Arbeit verlieren. Dann versickert dies einfach. Es handelt sich ganz sicher um ein Hochrisikoprojekt, wenn sogar Markus Jöhl, der Vertreter der Swissair-Piloten am «Talk täglich» von Tele 24 zugibt, es handle sich um ein relativ gewagtes Projekt. Bund und Wirtschaft erklären, sie könnten sich vorstellen, Geld zu sprechen, wenn ein Businessplan vorliegt. Ich erkläre Ihnen jetzt, was im vorliegenden Fall ein Businessplan ist. Ausgangspunkt ist die fixe Idee, die Schweiz ohne eigene Luftverkehrsgesellschaft sei von der Welt abgeschnitten. Also muss eine solche her. Damit bis im März 2002 nicht alle Langstreckenkunden abgewandert sind, muss der Swissairbetrieb bis dann ohne Rücksicht auf Kosten aufrechterhalten werden. Das kostet bis März 2002 rund 1,7 Milliarden Franken. Busi-

nesspläne sind in der Regel auf der Ausgabenseite recht zuverlässig. Man kann sich darauf verlassen, dass die vorausgesagten Kosten eintreffen, vielleicht sogar übertroffen werden. Businesspläne sind aber andererseits auf der Einnahmenseite recht unzuverlässig. So ist anzunehmen, dass die erhofften 0,7 Milliarden Franken Einnahmen eher Wunschdenken als Realität sind. Über die Kosten zum Aufbau der neuen Fluggesellschaft liest man jeden Tag andere Beträge, sodass ich mich dazu nicht näher äussere.

Der zweite Problemkreis ist der Flughafen Zürich. Auch hier handelt es sich um ein privates Unternehmen, mit allerdings noch 49 Prozent staatlicher Beteiligung. Jahrzehntelange Fokussierung auf die Swissair und die bis zur Privatisierung bestehenden Strukturen haben dazu geführt, dass Dienstleistungen, welche an einem Flughafen allen Benutzern zur Verfügung stehen sollten, von Firmen der Swissair Gruppe erbracht werden. Das weitere Erbringen dieser Dienstleistungen muss gewährleistet werden – wie auch immer. Das Unique-Management und der Nachlassverwalter der Swissair sind gefordert, hier baldmöglichst kreative Lösungen zu verwirklichen. Ich nehme an, die Unique sei finanzkräftig und verhandlungsgewandt genug, um sich sogar ohne staatliche Unterstützung die notwendigen Infrastrukturen sichern zu können. Der Nachlassverwalter der Swissair wird einsehen müssen, dass es für gewisse Infrastrukturen wie zum Beispiel die Gepäcksortieranlage nur einen einzigen Käufer gibt und entsprechend realistisch handeln.

Es gilt, jetzt den Kopf nicht zu verlieren und emotionslos sicherzustellen, dass der Flughafen betriebsbereit bleibt. Welche Transportleistungen dort angeboten werden, soll dem Markt überlassen werden.

*Thomas Hardegger (SP, Rümlang):* Für Werner Bosshard ohne Sentimentalität vier Feststellungen vorweg: Erstens, der Luftverkehr mit einer nationalen Airline hat bereits A-fonds-perdu-Steuergelder bekommen. Es werden noch mehr Mittel frei gemacht werden. Damit steht das mittel- und langfristige Überleben eines nationalen Carriers mit Interkontinentalverbindungen noch keineswegs fest.

Zweitens helfen wir jetzt. Es werden aufgrund der Strukturbereinigungen, die durch das Swissairdebakel und die weltweiten Überkapazitäten verursacht worden sind, Tausende von Arbeitsplätzen verloren gehen. Wir brauchen neue und vor allem andere Arbeitsplätze sowie Umschulungs- und Weiterbildungsmöglichkeiten.

Drittens: Für den zukünftigen Arbeits- und Werkplatz Zürich muss die Standortattraktivität des Wirtschaftsraums gefördert werden, das heisst eben nicht nur auf der Basis eines Hubs.

Viertens: Die Politik muss jetzt bestimmen, wie sich Luftverkehr und Flughafenbetrieb sozial und umweltverträglich entwickeln sollen. Die so genannten Wirtschaftsführer haben das offensichtlich nicht geschafft.

Die Solidarisierungswelle für das weisse Kreuz am roten Heck ist sehr erfreulich. Sie darf aber den Blick für eine sinnvolle zukünftige Luftfahrtpolitik nicht verhindern. Volksanleihen, Spenden, Steuern, Pensionskassengelder und vieles mehr sollen der Swissair unter die Flügel greifen. Die Sicherung eines reduzierten Luftverkehrsbetriebs ist so für heute gesichert. Und für morgen? Wir wollen doch zumindest wissen, welchen Luftfahrtbetrieb, welchen Flughafenbetrieb und welche Eigentümerstruktur wir in Zukunft haben werden. Der Kanton Zürich als Flughafenkanton und de facto Flughafeneigentümer, Regierungsrat Ruedi Jeker, muss hier und jetzt bestimmen, welcher Flughafen für den Arbeitsplatz Zürich wünschbar, für den Wirtschaftsraum nötig und für den Lebensraum tragbar ist.

Die letzten Wochen waren gezeichnet von einem Reaktionismus ohnegleichen. Der Regierungsrat ist gefordert, ein Konzept vorzulegen, das endlich vorausschaut und von Verantwortungsbewusstsein für die Arbeitnehmerinnen und -nehmer mit ihren Familien und für die unzähligen betroffenen KMU zeugt. Jetzt geht es vordringlich um die sofortige Rettung möglichst vieler Arbeitsplätze.

Wir müssen uns damit abfinden, dass die Karten im internationalen Luftraum neu gemischt werden. Wir können zwar versuchen, zuerst mit einer nationalen Gesellschaft mitzuspielen, aber auch mit einer gegen Ihren Willen aufgepumpten Crossair ist eine sichere Position am Himmel alles andere als gewiss. Der Heimmarkt wird nicht grösser, und der Wettbewerb unter den noch bestehenden Fluggesellschaften wird auch nicht kleiner.

Ernst Schibli, ob in diesem Verdrängungskampf ausgerechnet die EU-Staaten mit ihren Carriers auf den nationalen Aufschrei der «Wirtschaftsschweizer-zuerst-Politiker» Rücksicht nehmen, ist nicht zu erwarten.

Heute retten wir, was momentan zu retten ist. Dafür sind wir bereit, Geld aufzubringen. Die Strukturbereinigung wird unaufhaltsam weitergehen. Wir schinden mit unserem Engagement in eine Luftverkehrsgesellschaft auf jeden Fall Zeit. Diese gilt es jetzt entschlossen zu nützen. Wir brauchen in den nächsten Jahren Tausende von neuen

Arbeitsplätzen, die nicht direkt vom Luftverkehr abhängig sind. Angesichts der ungünstigen Ökobilanz müssen jetzt Massnahmen eingeleitet werden, die eine gesunde sozial- und umweltverträgliche Wirtschaft für die Zukunft garantieren. Wir ermöglichen mit der Unterstützung der Crossair also eine geordnete Neuformierung des Arbeits- und Arbeitsplatzes.

Die Standortattraktivität für in- und ausländische Firmen wird bestimmt durch die Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften, Arbeitsbewilligungen, Telekommunikation, Lebensqualität und politische Stabilität, unter «ferner liefen» dann auch noch die internationalen Transportverbindungen. Durch die Strukturbereinigungen werden aber auch viele Ausbildungsplätze in flugnahen und vom Luftverkehr abhängigen Betrieben verschwinden. Hier droht ein Bildungs- und Ausbildungsdefizit, das die Wirtschaftsentwicklung längerfristig belasten wird. Es droht dadurch die Abwanderung vieler Betriebe. Der Wirtschaftsraum braucht also in den nächsten Jahren eine Offensive in zukunftssträchtige Arbeitsplätze sowie in die Ausbildung und Weiterbildung. Dafür werden vor allem in den nächsten Monaten und Jahren die Mittel zur Verfügung gestellt werden müssen. Wir erkaufen uns also in erster Linie Zeit. Jetzt gilt es, dass der Regierungsrat diese Überbrückungszeit nutzt, um mit seinem Einfluss auch bei Unique die nötigen Korrekturen einzuleiten.

Einerseits ist die Strategie der Expansion ebenso gescheitert, nicht nur wegen des Swissairdebakels, andererseits muss mit der Übernahme der Flugnebenbetriebe, der Betrieb des Flughafens gesichert werden. Das ist der grösstmögliche volkswirtschaftliche Nutzen, den Sie, Regierungsrat Ruedi Jeker, für den Kanton Zürich erreichen können.

Welche Fluggesellschaften Zürich in ein bis drei Jahren anfliegen werden, kann niemand voraussagen. (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

*Hans-Peter Portmann (FDP, Kilchberg):* Es kann nur einen Grund geben, weshalb wir heute debattieren, nämlich denjenigen, dass die Wirtschaftssünde SAirGroup nicht zu einem unkontrollierten, kantonalen volkswirtschaftlichen Desaster kommen kann. Hier ist und bleibt letztlich der Schlüssel die Unique Zurich.

Martin Bäumle, es ist natürlich nicht so, dass wir einfach gut bedient wären mit einem City-Airport. Am Unique Zurich Airport hängen eine globale schweizerische Industrie, ein globaler schweizerischer Finanzsektor und auch zum Beispiel ein schweizerischer Tourismus. Unser Land lebt von diesem Wirtschaftssektor, weder von Erdöl noch von



sonst irgendetwas. Hier müssen wir uns von Experten sagen lassen, dass ein solcher Airport nur mit einer offenen Tür überleben kann, die eine gewisse Kapazität – man spricht von der 26/26-Lösung – abhandeln kann.

Ich bin froh, dass die Regierung erkannt hat, dass unsere grösste Sorge der Airport, die ganze Flughafenregion und somit auch die Wirtschaftsregion Zürich ist. Ich bin froh, dass die Regierung hier die richtigen Signale auslöst. Wenn es aber heisst, dass die Rettung der Unique nur mit einer eigenen Airline machbar ist – das kann ich zu wenig beurteilen –, dann muss sich der Staat überlegen, wo er Hilfe leisten muss.

Ich bin etwas erstaunt, wenn es um klare Interessen des Staates geht, dass man diese einfach in fremde Hände geben würde und dass all jene, die immer die schweizerische Unabhängigkeit propagiert haben, jetzt plötzlich den schweizerischen Zugang zum internationalen Lufttransportraum fremd beherrscht herausgeben würden, ohne zuerst die Fakten richtig zu kennen.

Es ist richtig, wenn die FDP sagt, zuerst sei es eine privatwirtschaftliche Angelegenheit, ein solches Unternehmen zu führen. Sollte es tatsächlich so sein, dass das Interesse des Flughafenkantons Zürich eine Beteiligung des Staates braucht, kann man darüber sprechen. Martin Bäumle, es geht nicht um A-fonds-perdu-Staatsgelder, die einfach verlost werden. Es geht – wenn überhaupt – um eine Beteiligung, die man aber hoffentlich auch dann halten wird, wenn es darum gehen würde, am Erfolg partizipieren zu können.

Zwei, drei Worte zu diesen parteipolitischen Geplänkeln hier drinnen: Es ist lächerlich, wenn man jetzt zwei Verwaltungsräte mit einem Parteibüchlein gefunden hat. Ich habe sogar einen Verwaltungsrat ausmachen können, der Katholik ist. Niemand käme jetzt in die Versuchung zu sagen, das Grounding habe der Papst zu verantworten. Das scheint mir etwa gleich zu sein. Auch Lorenz Habicher sollte nicht so um sich schlagen. Ich kann Ihnen sonst bei den Gewerbe- und Kleinunternehmen und auch in der Landwirtschaft Menschen mit Ihrem Parteibüchlein vorführen, die dort Unternehmen in die Misswirtschaft hineingeführt haben oder die wegen irgendeiner Entwicklung einem Schicksal ausgesetzt waren. Der SP könnte man die gesamte Verantwortung für unser marodes Gesundheitssystem attestieren.

Es ist lächerlich, was hier gemacht wird. Es geht um ein privates Unternehmen, das privat geführt worden ist, das eine Aktionärsstruktur und klare Verantwortungen hatte. Die Frage ist: Wo liegt die politi-

sche Verantwortung? Bruno Dobler hat es gesagt. Wo war denn die politische Aufsichtskommission, die auf Bundesebene klar gesetzlich geregelt ist? Das fällt wohl in eine SP-Bundesverantwortung hinein. Wo war denn unsere Regierung, als es am 11. September 2001 zum Terroranschlag in New York gekommen war, der nachher ein Grounding überhaupt auslösen konnte? Wo waren die Erklärungen unserer Regierung, dass man zu unserem Luftraum beziehungsweise zu unserem Lufttransport steht? Nirgends war sie. Das Ausland musste uns einmal mehr vormachen, wie man in solchen Krisensituationen professionell politisch führt. Wir haben aus dem ganzen Holocaustfall nichts gelernt. Wir haben die genau gleichen Fehler wieder gemacht. Das ist Fact. Dort sollen sich die Parteien überlegen, wo sie ihre Verantwortungen mit ihren Behördenmitgliedern zu tragen haben.

Jetzt geht es darum, in die Zukunft zu schauen und die Regierung auf ihrem Weg zu unterstützen. *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

*Felix Müller (Grüne, Winterthur):* Es ist seit mindestens zehn Jahren klar, dass auf dem Markt der Luftverkehrsgesellschaften eine Konzentration stattfinden wird und dass kein Weg daran vorbeiführt. In dem Sinn wurde auch in diesem Saal von der Mehrheit in die Richtung politisiert, dass die Schweiz mit der Swissair und dem Flughafen Zürich eine massgebliche Rolle in diesem Wettlauf spielen soll. Hier können sich nur wenige aus der Verantwortung stehlen. Alle, die kritisiert haben, wurden als Fortschrittsgegner und insbesondere als Gegner des Standorts Zürich titulierte. Es war eine Euphorie, die sonst nirgends der Fall war.

Heute sagt selbst Volkswirtschaftsdirektor Ruedi Jeker, dass alles aufgeblasen war. In der Tat, der viel gelobte volkswirtschaftliche Nutzen, der auch heute noch zitiert wird, mündet in 17 Milliarden Franken Defizit und x-Zehntausend potenziell überflüssigen Arbeitsplätzen. Nun soll die Lösung darin bestehen, diese Realität zu überdecken. Realitätsverlust ist, wenn man davon redet, hier mit viel Geld einen Phönix zu kreieren und nicht sieht, dass es nichts anderes ist als ein Ikarus, dem man einen Flugversuch ermöglicht, der aber sehr stark absturzgefährdet ist respektive ganz klar zum Absturz führt, weil man wieder zur Sonne hinfliegen will, ohne zu merken, dass es dort heiss ist. Die Schweiz muss einsehen, dass das Game im internationalen Luftverkehr verloren ist. Mit dem Kollaps der Swissair wurde ein Schritt der Konzentration vollzogen. Mich freut es auch nicht, dass es so gekommen ist. Ich finde es tragisch und schlimm für die Betroffenen.

Der Strukturwandel ist nun eingeleitet. Es braucht radikale Lösungen. Da bin ich mit Balz Hösly einverstanden. Die Lösung besteht aber nicht darin, jetzt Strukturerhaltung zu betreiben und den Schaden längerfristig zu vergrössern. Die Lösung besteht darin zu akzeptieren, dass wir nicht zu den Grossen in diesem Spiel der internationalen Luftfahrt gehören. Aus ökologischen und ökonomischen Gründen lagert eine innovative Lösung den Verkehr um und sieht ein, dass wir beim internationalen Luftverkehr keine Rolle spielen müssen, sondern dass, wie es im Eisenbahnverkehr selbstverständlich ist, alle ausländischen Gesellschaften mit ICE-Zügen in die Schweiz fahren und wir die Schaltstelle bilden. Das sehen wir im Luftverkehr ähnlich. Die anderen Fluggesellschaften treffen sich hier und holen oder bringen die Passagiere, die nach Zürich fliegen wollen. Wir müssen kein Transitflughafen sein. Da gibt es genügend. Ich staune, dass ausgerechnet Europabefürworter plötzlich die lokale Zürcher Optik anwenden und nicht einsehen, dass es genügend Umschlagstellen in Europa auf Ebene Hub gibt und Zürich hier langfristig nicht mitspielen kann.

Daher wird der Flughafen Zürich seine Funktion, die als Zielsetzung in diesem Rat hoch gehalten worden ist, abgeben müssen. Er wird ein City-Zubringer werden. Das wird so kommen und bleiben. Dazu braucht es auch kein Dock Midfield mehr. Wir müssen einsehen, dass dieses Projekt aus heutiger Sicht überrissen ist. Wir haben nur die Aufgabe, hier verantwortungsbewusst zu handeln, dort keine Milliarden mehr zu investieren, sondern dieses Geld für eine zukunftsgerichtete neue Wirtschaftsgrundlage im Kanton Zürich zu brauchen. Ohne Homecarrier gibt es keine Transitpassagiere und keinen Zulieferverkehr mehr. Auch das Zuliefergewerbe wird darunter leiden.

Mit anderen Worten: Es ist sonnenklar, dass es eine grosse Bewegung im Arbeitsmarkt gibt. Das können wir nicht mehr vermeiden. Wir können sie höchstens verzögern. Der Kanton Zürich braucht deshalb Geld, um hier dämpfend einzuwirken. Geld kann direkter und effizienter verwendet werden, wenn man es den Direktbetroffenen gibt und nicht mittels Kerosinausstoss noch beschönigt. Wenn das Geld, das wir zur Verfügung stellen wollen, direkt den betroffenen Personen zur Verfügung steht, ist ein besserer Wert gewährleistet, als wenn wir es in eine Airline stecken, die defizitär fliegt. Dann fliegt das Geld auch ins Ausland. *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

*Pierre-André Duc (SVP, Zumikon):* Ich gebe zuerst meine Interessenbindung bekannt. Ich bin seit sehr vielen Jahren Mitarbeiter der UBS (Union Banque Swiss). Deshalb komme ich auf einige Kritiken, die heute an die Banken adressiert worden sind, zurück und stelle dies aus meiner Sicht dar.

Die Banken sind wirklich nicht für die Grundprobleme der Swissair verantwortlich. Es ist eine falsche Strategie gewählt worden. Es sind Fehler passiert. Kurt Schreiber sagt, die Banken seien dafür verantwortlich, dass anfangs Oktober 2001 die Flugzeuge am Boden bleiben mussten. In der Zwischenzeit wissen wir, dass auch da die Banken nicht verantwortlich waren. Die Banken – wenn ich von Banken rede, meine ich die UBS und die Crédit Suisse – unterstützen mit der Lösung «Crossair plus» eine Teilübernahme des Flugbetriebs der Swissair unter dem Motto «Rette, was gerettet werden kann». UBS und Crédit Suisse sagen Ja zu einer neuen Fluggesellschaft. Ich bin froh, dass in der Zwischenzeit viele Mitarbeiter der Swissair dies auch als einzige Lösung sehen. Die UBS und die Crédit Suisse machen es für die Schweizer Bevölkerung, für den Erhalt von Arbeitsplätzen und allgemein für unsere Volkswirtschaft.

Die Banken stellen 1,515 Milliarden Franken zur Verfügung; 1100 Millionen für die neue Fluggesellschaft, rund 250 Millionen für die flughafen Betriebe, 110 Millionen à fonds perdu – wohlgesagt für die Guthaben der Depositenkasse der Mitarbeiter – sowie 55 Millionen Franken für die Finanzfolgen bei den Swissairkunden. Dass es überhaupt möglich ist, rund 1,5 Milliarden Franken einzusetzen, ist nicht selbstverständlich. Es sind doch Grenzen gesetzt, auch wenn unsere Schweizer Banken stark sind. Solche Transaktionen benötigen Eigenmittel. Die sind da, aber nicht unbeschränkt. Es braucht weitere Hilfe. Es braucht in erster Linie Hilfe der Wirtschaft, aber leider auch Unterstützung des Staates. Die neue Gesellschaft wird hoffentlich starten können. Dafür braucht es Unterstützung. Ich unterstütze die Haltung des Regierungsrates, weil die Beträge in die neuen Gesellschaft und in flughafen Betriebe gehen.

*Christoph Schürch (SP, Winterthur):* In einem sind wir uns einig, Hans-Peter Portmann, in diesem Swissairdebakel hat die Privatwirtschaft kläglich versagt. Wir haben auch gern gehört, dass Sie für mehr staatliche Führung und Verantwortung votiert haben. Wenn die hässliche Fratze des von der SVP und der FDP angebeteten Götzen «freier Markt» offensichtlich wird, sind die FDP-Wirtschaftskapitäne und

Weissbuchverfasser sowie die SVP-Oberprivatisierer und Steuersenker verschwunden. Sie sind kleinlaut und blind. Vor allem die SVP hat gezeigt, was sie von Verantwortung gegenüber den Arbeitnehmerinnen und -nehmern in diesem Kanton hält: nämlich nichts. Ausgenommen davon ist Lorenz Habicher mit seiner wohltuend differenzierten Stellungnahme.

Balz Hösly hat vor Monatsfrist Dorothee Jaun in der Kinderzulagen-debatte rüde attackiert, wir verstünden nichts von Wirtschaft. Balz Hösly, eigentlich könnten wir von der SP uns gemach zurücklehnen. Wir sind nicht dafür, dass die Gewinne privat abgeschöpft werden und der Staat dann für die Verluste einspringt. Aber diese Haltung ist unschön und falsch. Es ist ein falsches Verständnis von Wirtschaft. Wir verstehen Wirtschaft als Volkswirtschaft, nicht als Shareholder Value. Darum plädieren wir eindringlich dafür, dass der Staat jetzt Verantwortung übernimmt und der Kanton Zürich diese 400 Millionen Franken einschießt. Aber, wir plädieren auch dafür, dass die Privatwirtschaft Verantwortung gegenüber dem Allgemeinwohl übernimmt. Es reicht nicht, die Nationalflagge am Haus zu hissen. Wir wollen substantielle Verantwortung der Privatwirtschaft gegenüber der Volkswirtschaft. Diesbezüglich haben wir einzig von Ruedi Noser und Pierre-André Duc entsprechende Signale erhalten.

Wir fordern einen freiwilligen Verzicht auf Steuersenkungen für die gut Verdienenden für zehn Jahre. Wir wollen endlich eine Steuerharmonisierung innerhalb der Kantone und die Kapitalgewinnsteuer. Genau, weil Sie dies nicht wollen, wollen Sie keine Hand dazu bieten, die Swissair staatlich zu unterstützen. Eigentlich würden Sie am liebsten auch noch das andere Tafelsilber neben dem alten Flughafen versilbern, nämlich die EKZ, die ZKB, die Gebäudeversicherung und die öffentlichen Spitäler. Wir hoffen, dass diese Debatte für die nächsten Jahre endgültig vom Tisch ist. Die kapitalistische Logik, nämlich die Gewinne den Privaten, die Verluste dem Staat, hat mit dem Swissair-crash endgültig ausgedient. Es ist allerdings wieder eine Chance für einen verkehrspolitischen Neuanfang unter staatlicher Führung und Lenkung, wie das Hans-Peter Portmann eingangs gesagt hat.

Ich habe eine Frage an Regierungsrat Ruedi Jeker: Wir reden heute über die 300 Millionen Franken. So viel ich vernommen habe, geht es darum, dass heute um diese Zeit bestimmt wird, ob es morgen mit der Swissair weitergeht. Davon hängt auch ab, ob diese 300 Millionen Franken vom Kanton Zürich überhaupt kommen. Wenn jetzt das Bild so ist, dass die Mehrheit der Kantonsrates diese 300 Millionen Fran-

ken nicht einschliessen will, wie verhält sich dann der Regierungsrat gegenüber der Task Force in Bern, die darauf zählt, dass diese 300 Millionen Franken kommen? Was passiert, wenn die Vorlage kommt und der Kantonsrat diese ablehnt?

*Martin Vollenwyder (FDP, Zürich):* Eine Antwort auf Christoph Schürch wäre beinahe abendfüllend. Ich gebe ihm aber kurz eine Antwort. Es ist so, es wird heute entschieden. Da müssen Sie nicht den Regierungsrat fragen. Da müssen Sie in die Medien schauen, statt das Referat vorzubereiten für heute, das Sie dann halten, ohne zuzuhören.

Die FDP hat klar signalisiert, dass sie grundsätzlich hinter der Lösung des Regierungsrates steht. Wir haben auch im Referat von Balz Hösly klar gemacht, dass wir Varianten geprüft haben möchten, ob man 300 Millionen Franken in Form von Aktienkapital oder im Sinne eines Risikoteils mit Darlehen oder Aktienkapital macht. Wir haben nicht gesagt, wir machen nichts. Das ist das Problem, wenn man am Sonntag lange vorbereitet und dann das halten muss, was man vorbereitet hat.

Ich unterstreiche es nochmals klar: Wir haben eine absolut desolante Situation. Es gilt, jetzt zu handeln. Heute Nachmittag wird gehandelt. Der Kantonsrat wird nachher nur noch darüber befinden können, in welcher Form er das Geld sprechen will oder nicht will. Ich bin auch etwas erstaunt, wenn ich von Alfred Heer immer höre, der Steuerzahler sei im Mittelpunkt. Natürlich ist er im Mittelpunkt. Stellen Sie sich aber vor, was geschieht, wenn mir morgen nicht mehr starten. Wir hätten Sozialkosten grössten Ausmasses, die der Steuerzahler bezahlen müsste. Insbesondere sind all diejenigen Propheten, die sagen, wir würden dann langsam wieder aufstarten, völlig falsch beraten.

Wir haben es hier mit einer beschränkten Marktwirtschaft zu tun. In Amerika, Balz Hösly hat es gesagt, sind 20 Milliarden Franken US-Dollar gesprochen worden, um die Airlines zu unterstützen. Heute könnten Sie unter anderem British Airways für 4 Milliarden Franken kaufen. Warum? Weil sie einen hohen Sanierungsbedarf hat. Wenn es uns gelingt, ein Schweizer Produkt herzustellen, das ein Schweizer Produkt mit dem Gütesiegel Qualität ist, dann haben wir eine Chance, im Markt zu bestehen. Es ist aber ein Risikogeschäft. Die FDP hält daran fest, dass Risikogeschäfte mehrheitlich durch Privatfirmen zu tätigen sind. Die Privatfirmen sind nach anfänglichem Zögern, weil sie vermutlich auch zuerst den Businessplan erstellten mussten, bereit,

hier hinzustehen. Wenn wir im Sinne einer Anschubfinanzierung mitmachen, ist das eine Schadensbegrenzung. Es ist nicht ein ordnungspolitischer Sündenfall. Das muss man hier klar und deutlich unterscheiden.

Wenn sich Regula Götsch sehr aufgeregt hat, dann hat sie vielleicht vorhin nicht ganz zugehört. Wir müssen präzise bleiben. Balz Hösly hat nicht das gesagt, was Sie behauptet haben. Und nach Ihnen hat Hans-Peter Portmann der Grundsätzlichkeit das Wort geredet. Er hat gesagt, in Varianten könnten wir dann, wenn die Weisung des Regierungsrates vorliegt, noch diskutieren.

Es ist so, Werner Bosshard, dass die 4000 Leute bedauerlicherweise ohnehin entlassen werden. Das ist auch mit der Reduktion so. Die 26/26-Lösung ist von Leuten, die den Businessplan gesehen haben – ich habe ihn leider nicht gesehen, aber einige sprechen so, als ob sie ihn gesehen hätten – favorisiert worden. Wenn das so ist, gibt es irgendwo eine untere Grenze, wo es Sinn macht, etwas zu betreiben. Sie können nicht eine Flotte betreiben, die aus zehn Flugzeugen besteht. Dann haben Sie den administrativen Wasserkopf. Ich gehe davon aus, dass zumindest in den letzten drei Wochen sehr viele Leute beteiligt gewesen sind, die etwas von dieser Geschichte verstehen.

Ich bin auch erstaunt, dass dauernd der EWR angeschnitten worden ist. Es ist nicht Mailand–Verona oder Verona–Rom – da habe ich Daniel Vischer nicht verstanden –, es wäre natürlich Zürich–Paris–New York, damit die Swissair in Paris zuladen könnte. Es wäre auch Paris–Marseille gewesen, da hätte man die Air Littoral nicht kaufen müssen. Wir können uns jetzt nicht mit solchen Details aufhalten. Das werden dann die Sonderprüfungen erweisen.

Wenn ich immer vom Wirtschaftsfreisinn höre, dann kann ich nur allen Parteien, die das angezogen haben, empfehlen: Schützen Sie weiterhin das Bankgeheimnis, dann muss ich nicht sagen, wer aus anderen Parteien versagt hat.

*Regierungsrat Ruedi Jeker:* Es geht darum, heute eine erste Lagebeurteilung zu machen und vermutlich auch mit diesem Thema die letzte dazu.

Heute Nachmittag wird entschieden, ob der Luftverkehr aus der Schweiz heraus weitergeht oder nicht und ob der volkswirtschaftliche Schaden in Milliardenhöhe geringer oder in einer mehrstelligen Milliardenhöhe grösser ist.

Ich habe Ihnen aufmerksam zugehört. Ich danke Ihnen herzlich für Ihre Gedanken, Anregungen und Positionierungen.

Es geht nicht um die Sanierung der Swissair. Es geht um die Aufrechterhaltung einer interkontinentalen schweizerischen Luftverkehrsgesellschaft mit dem bestmöglichen volkswirtschaftlichen Nutzen. Das ist die Fragestellung. Die Geschichte wird uns dann Recht geben. Es geht nicht darum, dass der Kanton Zürich 300 Millionen Franken in ein schwarzes Loch hineinwirft. Es geht auch nicht darum, dass er einen A-fonds-perdu-Beitrag gibt. Es geht klassisch darum, dass er sich am Risikokapital von etwa 3 Milliarden Franken beteiligt. Martin Vollenwyder hat es gesagt. Es geht um eine Anschieberrolle des Staates, denn bis jetzt war die Privatwirtschaft nicht in der Lage, diese Aufgabe zu übernehmen. Es war eine desolate Führungssituation vor vierzehn Tagen. Darum geht es.

Es ist ganz klar, dass der Kanton Zürich – das habe ich persönlich und das hat auch die Regierung immer gesagt – in erster Priorität die Flughafeninfrastruktur fit zu halten hat, welche Lösung auch immer in der Luft gefunden wird. Darum geht es primär.

Wir haben bei einer volkswirtschaftlichen Gesamtbetrachtung den kleinsten Schaden und möglicherweise den grössten Nutzen – hier spreche ich das Risiko an –, wenn es uns gelingt, eine restrukturierte schweizerische Luftverkehrsgesellschaft mit einer Hub-Funktion aus Zürich heraus operieren lassen zu können.

Ich verspreche, Liliane Waldner, dass wir uns nach wie vor den Schicksalen und Härten annehmen, die jetzt die Stellensuchenden bei Varianten eins und zwei trifft und dass wir unseren bestmöglichen Support geben.

Bettina Volland, ich kann Ihnen den Schaden nicht beziffern. Er ist nachhaltig und gross. Er wirft den Wirtschaftsstandort Zürich in seiner Konkurrenzposition auf dem Kontinent um einige Jahre zurück.

Das sind die Überlegungen, die ich noch anstellen möchte. Wir müssen heute nicht beschliessen. Wir werden im Verlauf des Nachmittags wissen, welcher Schaden eintreten wird und welche Chancen Politik und Wirtschaft gemeinsam in diesem öffentlichen Transportsystem haben, das aus der Schweiz heraus nicht nur international, sondern interkontinental zum Nutzen der Volkswirtschaft weiterbetrieben werden sollte. Wer ist die Volkswirtschaft? Das sind Sie und das bin ich. Das sind wir als Steuerzahler, als Konsumenten, als Arbeitnehmer und als Arbeitgeber.



Beim Zuhören Ihrer Voten ist mir vielfach mein Wahlspruch in den Sinn gekommen: «Lieber grob richtig jetzt – als exakt, aber viel zu spät.»

Das Geschäft ist erledigt.

### **5. Sanierung der «Swiss Air Lines» (Swissair)**

Postulat Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich) und Ruedi Lais (SP, Wallisellen) vom 24. September 2001

KR-Nr. 291/2001; Antrag auf Dringlicherklärung

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Kanton Zürich beteiligt sich zusammen mit dem Bund im Sinne einer singulären Notmassnahme an einer Unterstützung der Swissair, um die Folgen der Terroranschläge vom 11. September 2001 in den USA zu mildern. Voraussetzung dafür ist, dass die Swissair ein Sanierungskonzept vorlegt, das folgende Bedingungen erfüllt:

Die beteiligten Banken müssen auf einen Teil der ausstehenden Forderungen im Betrag von rund 3 Milliarden Franken verzichten.

Die abgetretenen und abtretenden Verwaltungsratsmitglieder müssen zur Sanierung der Swissair substanziell mit mindestens 500 Millionen Franken beitragen.

Die Mitsprache der Mitarbeitenden am Sanierungskonzept muss gewährleistet sein. Geprüft werden muss im Rahmen einer Neuorganisation der Swissair eine Beteiligung der Mitarbeitenden am Aktienkapital.

Die politische Mitsprache an der Neuausrichtung der Unternehmung muss gesichert sein.

Begründung:

Die Swissair ist eine volkswirtschaftlich wichtige Unternehmung für den Wirtschaftsraum Zürich und eine grosse Arbeitgeberin. Die Swissair wurde durch die ehemalige Unternehmensleitung und die Banken in eine tiefe Krise manövriert. Die Terroranschläge in den USA haben diese Krise verschärft.

Kurzfristige Liquiditätsspritzen allein vermögen die Krise der Unternehmung nicht zu beheben. Für die Rettung der Swissair braucht es eine Gesamtanierung. Dafür muss sich in erster Linie die Wirtschaft einsetzen. Der Kanton kann aber subsidiär seine Hilfe anbieten.

Der Regierungsrat ist gefordert und muss seine politische Verantwortung wahrnehmen, um den von der Swissair erbrachten Service public zu erhalten. Eine Koordination mit allen an der Swissair beteiligten Kantonen, Gemeinden und dem Bund ist sinnvoll.

Begründung der Dringlichkeit:

Die Folgen der Terroranschläge vom 11. September 2001 in den USA haben die Krise der Swissair verschärft. Diese Krise ist dem Swissair-Management nicht anzulasten; viele andere Fluggesellschaften sind in ähnlicher Weise betroffen. Ähnlich wie bei Naturkatastrophen hat auch hier der Staat die Pflicht, seine guten Dienste sehr schnell zur Verfügung zu stellen.

*Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich):* Wir haben tatsächlich heute Morgen sehr intensiv über die Begründung der Dringlichkeit gesprochen. Am 24. September 2001 haben wir das Postulat eingereicht. Der Anlass zur Dringlichkeit ist von Tag zu Tag gestiegen. Nun haben wir aber vom Volkswirtschaftsdirektor gehört, dass er 300 plus 100 Millionen Franken sprechen will. Wir warten gespannt auf die Vorlage und können deshalb das Postulat zurückziehen, weil es grösstenteils erfüllt ist.

Der Rückzug ermöglicht auch allen, unter Wahrung ihres Gesichts aus dem Rat abziehen zu können, ohne in ihren Gemeinden sagen zu müssen, weshalb sie nicht für die Dringlichkeit gewesen sind.

**Das Postulat ist zurückgezogen.**

Das Geschäft ist erledigt.

## Verschiedenes

### *Rücktritt von Marco Jagmetti aus dem Kassationsgericht*

*Ratssekretär Hans Peter Frei:* Rücktritt als Präsident des Kassationsgerichts des Kantons Zürich von Marco Jagmetti: «Wie schon seit längerem angekündigt, möchte ich mich altersbedingt auf Anfang des Jahres 2002 von meiner Funktion als Präsident und Mitglied des Kassationsgerichts zurückziehen.

Ich ersuche Sie dementsprechend, meinen Rücktritt mit Wirkung auf den 15. Januar 2002 entgegenzunehmen und mich auf dieses Datum hin aus dem Amt zu entlassen.

Ich danke dem Kantonsrat für die Unterstützung und das Wohlwollen, das mir in den viereinhalb Jahren meiner Tätigkeit als Präsident des Kassationsgerichts entgegengebracht wurde.»

### *Hinschiede*

*Ratspräsident Martin Bornhauser:* Am 24. September 2001 verstarb Arthur Gassmann im 72. Lebensjahr. Der Sozialdemokrat gehörte unserem Kantonsparlament von 1980 bis 1983 als Vertreter der Zürcher Stadtkreise 6 und 10 an. Im Mittelpunkt seines kantonsrätlichen Wirkens standen die Arbeitsmarktpolitik, Belange der Berufsbildung sowie Verkehrsfragen. Arthur Gassmann hat auf dem Zürcher Friedhof Nordheim seine letzte Ruhestätte gefunden.

Anfangs Oktober schloss sich der Lebenskreis von Fritz Höner im 80. Altersjahr. Der Winterthurer gehörte dem Kantonsrat von 1972 bis 1983 als Repräsentant der FDP an. Sein politischer Schwerpunkt galt dem Bildungswesen und Belangen des Arbeitsrechts. Als letzter Kantonalpräsident der damaligen demokratischen Partei hat Fritz Höner 1971 massgeblich zum Zusammenschluss mit der Freisinnigen Partei beigetragen. Sein letztes Geleit erhielt Fritz Höner auf dem Friedhof von Winterthur-Töss.

Am 13. Oktober 2001 entschlief Paul Remund im Alter von 74 Jahren. Der langjährige Gemeindepräsident von Wallisellen vertrat die FDP des Bezirks Bülach von 1975 bis 1991 im Kantonsrat. Stellvertretend für sein vielfältiges Wirken während vier Legislaturperioden erwähne ich das Engagement zu Gunsten der Verkehrsinfrastruktur, der Landwirtschaft und der öffentlichen Sicherheit. Paul Remund ist auf dem Friedhof seiner Heimatgemeinde Wallisellen beigesetzt worden.

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

*Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse*

- **Sonderprüfung der SAirGroup AG**  
Dringliches Postulat *Lorenz Habicher (SVP, Zürich)*
- **Kriterien zur Erteilung von Jahresaufenthaltsbewilligungen aus humanitären Gründen an vorläufig Aufgenommene**  
Postulat *Thomas Müller (EVP, Stäfa)* und *Christoph Schürch (SP, Winterthur)*
- **Energisches Vorgehen gegen so genannte «Sans-Papiers» illegale**  
Postulat *Rolf Boder (SD, Winterthur)* und *Hans Jörg Fischer (SD, Egg)*
- **Anpassung der Richtlinien für die Berechnung des betriebsrechtlichen Existenzminimums**  
Postulat *Ruth Gurny Cassee (SP, Maur)* und *Walter Reist (SP, Zürich)*
- **Aufhebung von Fussgängerstreifen bei Schutzinseln**  
Interpellation *Hanspeter Amstutz (EVP, Fehraltorf)*, *Hans Fahrni (EVP, Winterthur)* und *Willy Germann (CVP, Winterthur)*
- **Vorsorgemassnahmen im Kampf gegen den Bioterrorismus**  
Anfrage *Rolf Boder (SD, Winterthur)*
- **Ausbauverschiebung der A4 auf vier Spuren gemäss Information Baudirektion**  
Anfrage *Ernst Meyer (SVP, Andelfingen)*, *Inge Stutz (SVP, Marthalen)* und *Hans Wickli (SVP, Dachsen)*
- **Sprachabteilungen an öffentlichen Schulen**  
Anfrage *Susi Moser-Cathrein (SP, Urdorf)*
- **Bevorschussung von kollektiven Beiträgen gemäss Art. 73 IVG**  
Anfrage *Markus Brandenberger (SP, Uetikon a. S.)*
- **Leistungsprämie 2001 der ZSG (Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft) an das Personal**  
Anfrage *Germain Mittaz (CVP, Dietikon)*

Schluss der Sitzung: 12.30 Uhr

Zürich, 22. Oktober 2001

Die Protokollführerin:  
Barbara Schellenberg

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 26. November 2001.