


**172. Sitzung, Montag, 11. November 2002, 8.15 Uhr**

 Vorsitz: *Thomas Dähler (FDP, Zürich)*
**Verhandlungsgegenstände**
**1. Mitteilungen**

- Antworten auf Anfragen
  - *Bundesrat entscheidet gegen Feuerwehren*  
*KR-Nr. 235/2002..... Seite 14155*
  - *Schmierereien an privaten und öffentlichen*  
*Bauwerken*  
*KR-Nr. 236/2002..... Seite 14158*
- Zuweisung von neuen Vorlagen ..... *Seite 14161*
- Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses
  - *Protokollauflage ..... Seite 14162*

**2. Beschluss des Kantonsrates über die Fristerstreckung für die Berichterstattung und Antragstellung zum Postulat KR-Nr. 281/2000 betreffend Reform des Heimatschutzrechts**
*(schriftliches Verfahren)*

Antrag des Regierungsrates vom 12. Juni 2002 und gleich lautender Antrag der Geschäftsprüfungskommission vom 19. September 2002

 KR-Nr. 281a/2000..... *Seite 14162*
**3. Ausweisung delinquenter Ausländer (Einreichung einer Standesinitiative) (Reduzierte Debatte)**

Einzelinitiative Fritz Hammer, Uster, vom 22. Mai 2002

 KR-Nr. 177/2002 ..... *Seite 14163*

**4. Auflösung der offenen Drogenszenen im Langstrassenquartier**

Dringliches Postulat Alfred Heer (SVP, Zürich) vom 23. September 2002

KR-Nr. 279/2002, RRB-Nr. 1605/23. Oktober 2002

(Stellungnahme)..... Seite 14164

**5. Marschhalt beim SIL-Prozess**

Dringliches Postulat Richard Hirt (CVP, Fällanden), Hans Heinrich Raths (SVP, Pfäffikon) und Heinz Jauch (EVP, Dübendorf) vom 16. September 2002

KR-Nr. 269/2002, RRB-Nr. 1610/23. Oktober 2002

(Stellungnahme)..... Seite 14178

**6. Begrenzung der Flugbewegungen**

Dringliches Postulat Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf), Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang) und Peter Anderegg (SP, Dübendorf) vom 16. September 2002

KR-Nr. 270/2002, RRB-Nr. 1611/23. Oktober 2002

(Stellungnahme)..... Seite 14184

**15. Koordinationstisch Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) in Sachen Betriebsreglement des Flughafens**

Interpellation Hans Heinrich Raths (SVP, Pfäffikon) vom 25. März 2002

KR-Nr. 103/2002, RRB-Nr. 835/22. Mai 2002..... Seite 14188

**22. Revision kantonaler Richtplan**

Parlamentarische Initiative Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang), Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf) und Heinz Jauch (EVP, Dübendorf) vom 23. September 2002

KR-Nr. 283/2002 ..... Seite 14191

**Verschiedenes**

– Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse..... Seite 14241

- Abschreibung eines Vorstosses ..... Seite 14242
- Einladung zum Apéro ..... Seite 14241

## **Geschäftsordnung**

*Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Zürich):* Ich möchte dem Rat die Änderung der Traktandenliste beantragen:

*Die Parlamentarische Initiative betreffend Revision kantonaler Richtplan, das heutige Traktandum 22, sei gleichzeitig mit den Traktanden 5 und 6 zu behandeln und dann getrennt darüber abzustimmen.*

Alles sind Flughafengeschäfte. Schon aus Gründen der Ratseffizienz sollten diese Geschäfte zusammen behandelt werden. Aber auch terminliche Gründe sprechen dafür, die Parlamentarische Initiative heute zu behandeln. Der Kantonsrat, welchem die Festsetzung des kantonalen Richtplans zusteht, muss dringend heute aktiv werden, um ein Bereinigungsverfahren im SIL-Koordinationsprozess bewirken zu können und so die Interessen des Kantons Zürich endlich eigenständig wahrzunehmen. Ich bitte Sie deshalb, meinen Antrag zu unterstützen.

*Ratspräsident Thomas Dähler:* Barbara Hunziker Wanner beantragt, die Geschäfte 5, 6 und 22, also die beiden Dringlichen Postulate Richard Hirt und Martin Bäumle, zusammen mit der Parlamentarischen Initiative Barbara Hunziker zu behandeln und dann getrennt darüber abzustimmen.

*Gaston Guex (FDP, Zumikon):* Die FDP-Fraktion unterstützt den Antrag der Grünen Fraktion, die Parlamentarische Initiative Barbara Hunziker betreffend Revision kantonaler Richtplan vorgezogen zu behandeln, zusammen mit den erwähnten Postulaten. Wir gehen noch einen Schritt weiter und beantragen Ihnen,

*auch die Interpellation Hans Heinrich Raths, Koordination SIL in Sachen Betriebsreglement des Flughafens, Traktandum 15, vorzuziehen, gemeinsam zu diskutieren und dann getrennt abzustimmen.*

Wir sind uns bewusst, dass im Lichte der neuesten Entwicklung, ausgelöst durch die Medienorientierung des Regierungsrates und der Unique vom letzten Freitag, 8. November 2002, Zeit und somit Möglichkeiten zur Koordination innerhalb der Fraktionen sehr knapp bemessen waren. Es macht aber Sinn, zusammenhängende und inhaltlich gleich liegende Traktanden, wie erläutert, zusammen zu behandeln. Wir sind uns auch bewusst, dass die Flughafendiskussionen zwei unterschiedlich gelagerte Schwerpunkte haben wird. Die Frage der wirtschaftlichen, politischen und kulturellen Bedeutung des Flughafens und seiner Dimensionen ist eine parteipolitische Frage. Die Frage, wie der Flughafen betrieben werden soll, die Fragen des Betriebsreglementes sind Fragen, deren Beantwortung quer durch die Parteien gehen und regionalpolitisch beantwortet werden. Diskutieren müssen wir beide. Ich beantrage Ihnen, dieser Änderung zuzustimmen.

*Ruedi Lais (SP, Wallisellen):* Ich beantrage Ihnen, diese Traktandenänderungen abzulehnen. Die Raumplanung ist ein längerfristiges Thema. Wir konnten uns in der Fraktion mit diesem Thema SIL-Revision oder wie es jetzt mit der Raumplanung weitergehen soll, nicht befassen. Ich beantrage Ihnen deshalb, diese Änderung abzulehnen.

*Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf):* Ich kann die SP im Moment noch nicht verstehen. Ich hoffe, sie stimmt dann anders. Wir können unseren Antrag zu Gunsten des Antrags der FDP-Fraktion zurückziehen. Es geht in die gleiche Richtung. Wir müssen die Anträge nicht gegeneinander ausmehren. Wir ziehen unseren Antrag zu Gunsten des Antrags der FDP zurück.

*Ratspräsident Thomas Dähler:* Ist die Antragstellerin Barbara Hunziker Wanner mit dem Rückzug ihres Antrags einverstanden? (*Barbara Hunziker Wanner bejaht.*) Der Antrag von Barbara Hunziker Wanner ist zurückgezogen.

Ich stelle Ihnen den Antrag der Geschäftsleitung, nämlich an der gedruckten Traktandenliste festzuhalten, dem Antrag Gaston Guex gegenüber, welcher lautet, die Traktanden 5, 6, 15 und 22 gemeinsam zu behandeln.

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit offensichtlicher Mehrheit, dem Antrag Gaston Guex zuzustimmen.**

*Ratspräsident Thomas Dähler:* Die Geschäfte 5, 6, 15 und 22 werden gemeinsam behandelt. Die bereinigte Geschäftsliste ist genehmigt.

## **1. Mitteilungen**

*Antworten auf Anfragen*

*Bundesrat entscheidet gegen Feuerwehren*  
*KR-Nr. 235/2002*

*Inge Stutz-Wanner (SVP, Marthalen)* hat am 19. August 2002 folgende Anfrage eingereicht:

Am 3. Juli 2002 hat der Bundesrat die Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr geändert und das Zulassungsverfahren der EU angepasst. Dabei hat er gegen die Interessen der Feuerwehren entschieden. Die Fahrer von schweren Feuerwehrmotorfahrzeugen (über 7,5 t) können nicht mehr einen speziellen Führerausweis (Kategorie C1) erwerben, sondern müssen die ordentliche Prüfung C absolvieren. Dies wird unter anderem gesamtschweizerisch jährlich Millionen von Mehrkosten mit sich bringen. Die Führerausweis-Kategorie C1 erlaubte bisher das Führen von leichten und schweren Feuerwehrfahrzeugen. Die Feuerwehrfahrer der schweren Motorfahrzeuge hatten eine vereinfachte Führerprüfung abzulegen, die sich auf die praktischen Kenntnisse und Fähigkeiten im Feuerwehrdienst konzentrierte. Eine allgemein anerkannte und bestens funktionierende Lösung wird mit ungeahnten Folgen abgeschafft.

Weder die Einwände der Regierungskonferenz zur Koordination des Feuerwehrwesens (RKKF), mehrerer kantonaler Instanzen noch des Schweizerischen Feuerwehrverbandes wurden in Betracht gezogen.

Der Entscheid des Bundesrates ist eine unnötige, bürokratische Mehrbelastung für das Milizsystem in der Feuerwehr.

Ich bitte den Regierungsrat, zu folgenden Fragen Stellung zu nehmen:

1. Die heutige Praxis mit einer erleichterten Prüfung hat sich durchwegs bewährt. Unfälle mit Feuerwehrfahrzeugen sind verhältnismässig selten. Eine Änderung der Zulassungsverordnung wird schwerwiegende Folgen nach sich ziehen (reduziertes Ausrücken der schweren Fahrzeuge mangels ausgebildeter Fahrer und Schwierigkeiten bei der Rekrutierung von Miliz-Feuerwehrlenten). Welche Möglichkeiten des Einspruchs hat der Regierungsrat, und in welcher Form gedenkt dieser etwas gegen die unverhältnismässige und unnötige Verordnungsänderung zu unternehmen?

2. Pro Ausbildung und Prüfung für die Kategorie C ist ein Aufwand von bis zu 5000 Franken zu veranschlagen, woraus jährlich wiederkehrende Mehrkosten von rund 8 Mio. Franken resultieren würden. Auch der enorme zeitliche Mehraufwand bei den Fahrern (rund 45 Stunden für Fahrschule und Prüfung) ist nicht zu unterschätzen. Sind diese Mehrkosten nach Ansicht des Regierungsrates den Gemeinden zuzumuten? Mit welchen weiteren Anreizen kann man die nötigen Feuerwehrlenten unter diesen neuen Voraussetzungen rekrutieren?

3. Es gibt in unserem Kanton zahlreiche Feuerwehren, welche nicht über 15 Profichauffeure in ihren Reihen verfügen und bei einem Ernstfall (Verkehrsunfälle und Grossbrände) die Tanklöschfahrzeuge (TLF) und die Pionier-Fahrzeuge (PI) deshalb im Depot stehen lassen müssten. Wie verhindert der Regierungsrat diese Engpässe in den verschiedenen Feuerwehrstützpunkten?

4. Obwohl man in gewissen Bereichen wie dem Mindestalter für das Führen von Motorrädern sehr wohl eine schweizerische Speziallösung vorsieht und sich nicht nach der EU richtet, ist man im Bereich der Feuerwehr nicht in der Lage eine allgemein anerkannte Lösung bestehen zu lassen. Wie stellt sich der Regierungsrat zu dieser Problematik?

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

Die Zuständigkeit zum Erlass von Vorschriften betreffend Motorfahrzeuge und deren Führer liegt ausschliesslich beim Bund (vgl. Art. 82 Abs. 1 der Bundesverfassung [SR 101] und Art. 106 Abs. 3 des Stras-

senverkehrsgesetzes [SR 741.01]). Mit der am 3. Juli 2002 beschlossenen umfangreichen Revision der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (VZV; SR 741.51) hat der Bundesrat den grössten Teil der Führerzulassung neu geregelt und bestimmt, dass diese Änderungen zusammen mit verschiedenen weiteren Änderungen des Strassenverkehrsgesetzes und anderer Ausführungsverordnungen am 1. April 2003 in Kraft treten. Ein Schwergewicht dieser Revision der VZV bildet die Harmonisierung der Führerausweiskategorien mit denjenigen der EU. Zudem soll die Führerausbildung und -zulassung im Hinblick auf die Verkehrssicherheit optimiert werden. Auf Grund dieser umfassenden Zielsetzung betrifft diese Revision fast alle Führergruppen.

Eine dieser Änderungen beschlägt die heutige Kategorie C1, die u. a. den vereinfachten Erwerb des Führerausweises für Feuerwehrmotorwagen mit mehr als 3500 kg Gesamtgewicht ermöglicht. Wer ab dem 1. April 2003 neu den Führerausweis für solche Feuerwehrmotorwagen erwerben will, muss die neue Unterkategorie C1 (bis 7500 kg Gesamtgewicht) bzw. die Kategorie C (mehr als 7500 kg Gesamtgewicht) erwerben, was insbesondere voraussetzt, dass die Zusatztheorieprüfung und die praktische Prüfung für diese Unterkategorie bzw. Kategorie bestanden werden. Wer bis zu diesem Datum die jetzige Kategorie C1 erworben hat, wird aber auch unter dem neuen Recht die heutige Berechtigung, schwere Feuerwehrmotorwagen zu führen, vollumfänglich behalten, d. h. auch in Zukunft Feuerwehrmotorwagen mit mehr als 7500 kg Gesamtgewicht führen dürfen (Übergangsbestimmungen zur Änderung vom 3. Juli 2002 in Art. 151d Abs. 8 VZV). Die Neuregelung für Personen, die nach dem 1. April 2003 als Führer von schweren Feuerwehrmotorwagen ausgebildet und zugelassen werden, begründete der Bund damit, dass sich die bisherige vereinfachte Ausbildung angesichts der höheren Anforderungen im heutigen Verkehr gerade bei Feuerwehrmotorwagen, die für dringliche Einsatzfahrten mit Blaulicht und Sirene verwendet werden, nicht mehr rechtfertigen lasse. Dem Mehraufwand für die Prüfungsvorbereitung stehe als Vorteil gegenüber, dass die Bewerber für die Kat. C die volle Berechtigung zum Führen von Lastwagen erhalten werden.

In der Zwischenzeit gingen beim Bund und bei den Kantonen verschiedene Vorstösse ein, die darauf hinweisen, dass sich die bisherige Regelung der Kategorie C1 für Feuerwehrmotorwagen in der Praxis bewährt habe und die vom Bundesrat diesbezüglich beschlossene

Neuregelung weder aus Gründen der Verkehrssicherheit noch der Harmonisierung mit dem EU-Recht erforderlich sei und das Milizsystem im Feuerwehrwesen grundlegend gefährde, wenn nicht gar verunmögliche. Auf Grund dieser Interventionen hat sich das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) dazu entschlossen, diese Neuregelung noch einmal grundsätzlich zu überprüfen und zu diesem Zweck unter Leitung des Bundesamtes für Strassen eine breit abgestützte Arbeitsgruppe eingesetzt, in der die Feuerwehren insbesondere durch die Regierungskonferenz für die Koordination des Feuerwehrwesens (RKKF) und den Schweizerischen Feuerwehrverband (SFV) vertreten sind. Die Arbeitsgruppe, die ihre Arbeit bereits aufgenommen hat, wird diese Neuregelung noch einmal von Grund auf kritisch durchleuchten und alle von den Vertretern des Feuerwehrwesens eingebrachten Einwände und Überlegungen sorgfältig überprüfen. Je nach Ergebnis dieser Arbeit wird der Bund in geeigneter Form diese Neuregelung noch vor deren Inkrafttreten korrigieren.

Abschliessend sei noch darauf hingewiesen, dass der Regierungsrat sowohl an der stetigen Verbesserung der Verkehrssicherheit wie auch an der Aufrechterhaltung eines gut funktionierenden und bezahlbaren Milizsystems im Feuerwehrwesen gleichermassen interessiert ist und Wert darauf legt, dass hier durch den Bund eine nachvollziehbare und überzeugende Interessenabwägung stattfindet.

### *Schmierereien an privaten und öffentlichen Bauwerken*

*KR-Nr. 236/2002*

*Hans Jörg Fischer (SD, Egg)* hat am 19. August 2002 folgende Anfrage eingereicht:

Beinahe überall im Kanton sind wieder zunehmend Schmierereien an privaten und öffentlichen Bauwerken festzustellen. Der Hauseigentümerverband empfiehlt den privaten Liegenschaftsbesitzern, diese so rasch als möglich zu beseitigen, um das Erfolgserlebnis der meist unbekanntesten Täter zu verringern und so den Anreiz zu weiteren Schmierereien geringer werden zu lassen.

Demgegenüber ist festzustellen, dass bei öffentlichen Gebäuden des Kantons entsprechende Anstrengungen beinahe vollständig fehlen,

soweit es sich nicht gerade um das Rathaus handelt. Eines der Beispiele ist das Werkgebäude des Tiefbauamtes bei der Station Scheuren der Forchbahn, das seit vielen Monaten grossflächig an allen vier Seiten verschmiert ist.

Der Regierungsrat wird deshalb eingeladen, die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Besitzt die kantonale Verwaltung eine Übersicht über öffentliche Bauwerke des Kantons, die erheblich verschmiert sind und welcher Kostenaufwand für deren Beseitigung erforderlich ist? Wenn ja, ist der Regierungsrat bereit, diese zu veröffentlichen? Wenn nein, ist der Regierungsrat bereit, dafür zu sorgen, dass eine solche Übersicht erstellt und veröffentlicht wird?
2. Hat der Regierungsrat sicher gestellt, dass beim Feststellen von Schmierereien an öffentlichen Bauwerken jeweils unverzüglich Strafanzeige gegen Unbekannt erfolgt?
3. Hat der Regierungsrat ein Konzept erarbeitet, um einerseits solche Schmierereien raschestens zu beseitigen und andererseits dort, wo dies technisch Sinn macht, Bauwerke durch entsprechende Massnahmen vor weiteren Schmierereien zu schützen?
4. Sieht der Regierungsrat eine Möglichkeit, Schmierereien an öffentlichen Bauwerken unter Einsatz der Malerabteilung der Strafanstalt Pöschwies zu beseitigen und Bauwerke, die zufolge ihrer tristen äusseren Gestaltung (wie etwa das erwähnte Werkgebäude in Scheuren) einen besonderen Anreiz für Schmierereien bieten, durch ansprechende farbliche Gestaltung (allenfalls sogar durch so genannte «trompe l'œil»-Gemälde) besser vor Schmierereien zu schützen?
5. Hat der Regierungsrat schon Überlegungen angestellt, ob es angesichts des gesellschaftlichen und erziehungspolitischen Problems der Schmierereien (weitgehender Verlust der Achtung fremden und öffentlichen Eigentums zufolge Mängeln in der Erziehung), nicht angezeigt wäre, künftig Schäden durch Schmierereien durch die Gebäudeversicherung tragen zu lassen und so für deren möglichst umgehende Beseitigung zu sorgen?
6. Kann der Regierungsrat abschätzen, um wie viel die Gebäudeversicherungsprämien angehoben werden müssten, wenn künftig Schäden durch Schmierereien sowohl an privaten als auch an öffentlichen Bauwerken durch die Gebäudeversicherung zu übernehmen wären, so dass deren rasche Beseitigung nicht mehr davon abhängig ist, ob der

jeweilige Eigentümer bereit und in der Lage ist, die dadurch verursachten Kosten zu tragen?

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

Die kantonale Verwaltung besitzt keine Übersicht der verschmierten Gebäude und auch keine Schätzung des Kostenaufwandes zur Beseitigung der Schmierereien. Es ist aber – angesichts des entstehenden Aufwands – auch nicht vorgesehen, eine entsprechende Statistik einzuführen. Grundsätzlich wird in Absprache mit dem jeweiligen Liegenschaftennutzer in jedem Fall einzeln entschieden, wie vorgegangen werden soll. Dieses Vorgehen hat sich in der Praxis bewährt. Bei den Gebäuden der kantonalen Verwaltung hat das Hochbauamt die Pflicht, unverzüglich Strafanzeige zu erstatten. Ansonsten erstatten die Liegenschaftennutzer selbstständig Strafanzeige, weil die Personen an Ort und Stelle den Sachverhalt am besten kennen und wiedergeben können.

Bei der Beseitigung der Schäden besteht die Praxis, dass von Fall zu Fall mit den Nutzern entschieden wird, ob und wann die Schmierereien entfernt werden sollen. Es ist nicht in jedem Fall sinnvoll, die Schmierereien unverzüglich zu entfernen, da dies zum Teil für Sprayer gar eine Einladung ist, sogleich wieder zur Tat zu schreiten. Schmierereien, die persönlichkeitsbezogenen oder -verletzenden Inhalt haben, werden jedoch immer sofort entfernt. Exponierte Stellen werden zum Teil mit einem Schutzanstrich versehen. Dieser Sprayschutz hat aber nur eine Wirkungsdauer von drei bis fünf Jahren, weshalb es nicht in jedem Fall angebracht ist, dieses aufwendige Verfahren anzuwenden. Die Sprayereien sollen die Beseitigung, Erneuerung des Anstriches und/oder Erneuerung des Sprayschutzes wie bisher durch Fachfirmen ausgeführt werden, da je nach Untergrund verschiedene Methoden anzuwenden sind. Als Schutz werden auch, wo möglich, Bepflanzungen angebracht. Im Weiteren ist festzuhalten, dass der Einsatz der Malerabteilung der Strafanstalt Pöschwies aus Sicherheitsgründen nicht zulässig ist.

Die Gebäudeversicherung lehnt eine Übernahme der Kosten für die Beseitigung der Sprayereien ab, da dieser Schaden nicht in das gesetzlich vorgesehene Aufgabengebiet der Gebäudeversicherung fällt. Der Gesetzesauftrag an die Gebäudeversicherung liegt in der Deckung von Feuer- und Elementarschäden. Die Kosten, die durch

Schmierereien entstehen, tragen die Gebäudeeigentümerin oder der Gebäudeeigentümer solange die Verantwortlichen nicht ermittelt werden können. Vor dem Hintergrund dieser Gegebenheiten erübrigen sich Abklärungen über eine Erhöhung der Gebäudeversicherungsprämien.

Ergänzend ist festzuhalten, dass in der Stadt Zürich, Abteilung Dienste, eine Arbeitsgruppe betreffend Schmierereien im öffentlichen Raum besteht, an deren Sitzungen jeweils auch ein Vertreter der kantonalen Baudirektion teilnimmt. Dadurch ergibt sich ein wichtiger Informationsaustausch zur Bewältigung der Sprayerei-Problematik.

Die Schmierereien am Werkgebäude des Tiefbauamtes bei der Station Scheuren-Forch werden in absehbarer Zeit beseitigt. Zudem wird geprüft, wie mit baulichen Massnahmen solche Verunstaltungen vermieden werden können. Strafanzeigen gegen Unbekannt wurden mehrmals eingereicht, leider konnte die Täterschaft nicht ermittelt werden.

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

Zuweisung an die Kommission für Planung und Bau (Mitbericht Kommission für Bildung und Kultur):

- **Bewilligung eines Kredits für die Erweiterung der Kantonschulen Rychenberg und Im Lee, Winterthur**  
Beschluss des Kantonsrates, 4010

Zuweisung an die Kommission für Wirtschaft und Abgaben:

- **Probleme in Zusammenhang mit Schwarzwild**  
Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Dringlichen Postulat KR-Nr. 206/2002, 4014

Zuweisung an die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt:

- **Bewilligung eines Kredits für den Bau eines Hochwasserrückhaltebeckens am Jonenbach oberhalb Affoltern a.A.**  
Beschluss des Kantonsrates, 4018

***Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses***

Im Sekretariat des Rathauses liegen zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 168. Sitzung vom 21. Oktober 2002, 8.15 Uhr
- Protokoll der 169. Sitzung vom 28. Oktober 2002, 8.15 Uhr.

**2. Beschluss des Kantonsrates über die Fristerstreckung für die Berichterstattung und Antragstellung zum Postulat KR-Nr. 281/2002 betreffend Reform des Heimatschutzrechts (*schriftliches Verfahren*)**

Antrag des Regierungsrates vom 12. Juni 2002 und gleich lautender Antrag der Geschäftsprüfungskommission vom 19. September 2002

KR-Nr. 281a/2000

*Ratspräsident Thomas Dähler:* Die Geschäftsprüfungskommission beantragt Ihnen, der genannten Fristerstreckung zuzustimmen. Da innert Frist keine abweichenden Anträge eingegangen sind, stelle ich zuhanden des Protokolls fest, dass Sie der Fristerstreckung zugestimmt haben.

**Beschluss des Kantonsrates über die Fristerstreckung für die Berichterstattung und Antragstellung zum Postulat KR-Nr. 281/2000 betreffend Reform des Heimatschutzrechts**

(vom 11. November 2002)

*Der Kantonsrat,*

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 12. Juni 2002 und der Geschäftsprüfungskommission vom 19. September 2002,

*beschliesst:*

- I. Die Frist zur Berichterstattung und Antragstellung zu dem am 4. Dezember 2000 überwiesenen Postulat KR-Nr. 281/2000 betreffend Reform des Heimatschutzrechts wird um ein Jahr bis zum 4. Dezember 2003 erstreckt.
- II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Das Geschäft ist erledigt.

### **3. Ausweisung delinquenter Ausländer (Einreichung einer Standesinitiative) (*Reduzierte Debatte*)**

Einzelinitiative Fritz Hammer, Uster, vom 22. Mai 2002  
KR-Nr. 177/2002

Die Einzelinitiative hat folgenden Wortlaut:

Der Kanton Zürich setzt sich auf Bundesebene mit einer Standesinitiative dafür ein, dass ausländische Delinquenten in Zukunft nach einer rechtskräftigen Verurteilung und der Verbüßung der Strafe ausgewiesen werden. Das gleiche gilt auch für jugendliche Straftäter.

Begründung:

Straftaten von Ausländern haben sich in den letzten Jahren massiv erhöht. Um Abhilfe zu schaffen ist dies von grosser Notwendigkeit, dass Straftäter nach einer erfolgten rechtskräftigen Verurteilung und Verbüßung der Strafe unverzüglich ausgeschafft werden müssen.

Es ist von grosser Wichtigkeit, dass in dieser Hinsicht verschärfte Massnahmen getroffen werden, damit man sich auch abends wieder frei bewegen kann. Überfälle, Entreissdiebstähle usw. sind an der Tagesordnung. Straftäter sind nach der rechtskräftigen Verurteilung unverzüglich nach dem Verbüßen der Strafe auszuweisen.

Wie lange muss es dauern, bis unsere Behörden endlich etwas unternehmen? Jetzt sind unsere Behördenmitglieder gefordert, hier mit einer Standesinitiative klare Verhältnisse zu schaffen. Mein Appell geht an alle Kantonsratsmitglieder, diese dringend notwendige Initiative zu unterstützen. Jedermann, der das Gastrecht durch Straftaten gleich welcher Art missbraucht, muss wissen, dass in Zukunft hart durchgegriffen wird.

Es ist höchste Alarmstufe, dass in nächster Zeit wieder Ruhe einkehrt.

*Ratspräsident Thomas Dähler:* Die Geschäftsleitung hat die Frage der Rechtsgültigkeit dieser Einzelinitiative vorgeprüft und keine Anhaltspunkte für eine Ungültigerklärung festgestellt. Gemäss Paragraf 21 des Initiativgesetzes habe ich festzustellen, ob die vorliegende Einzelinitiative von wenigstens 60 Ratsmitgliedern vorläufig unterstützt wird.

Keine Wortmeldungen.

*Abstimmung*

**Für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative stimmen 3 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht.** Die Initiative ist abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

#### **4. Auflösung der offenen Drogenszenen im Langstrassenquartier**

Dringliches Postulat Alfred Heer (SVP, Zürich) vom 23. September 2002

KR-Nr. 279/2002, RRB-Nr. 1605/23. Oktober 2002 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird gebeten, in Zusammenarbeit mit der Stadt Zürich die offenen Drogenszenen im Langstrassenquartier dringend und nachhaltig aufzulösen.

Begründung:

Es ist eine unbestrittene Tatsache, dass in der Stadt Zürich und hier besonders rund um die Langstrasse wieder lokale, offene Drogenszenen vorhanden sind. Anwohnerinnen und Anwohner, unabhängig von ihrer politischen Einstellung, sind sich einig, dass es so nicht weitergehen kann und darf. Obwohl die Stadt Zürich mit polizeilichen und sozialen Massnahmen versucht, die Drogenszenen zu bekämpfen, kann festgehalten werden, dass eine markante Verschlechterung in den vergangenen Wochen stattgefunden hat. Verschiedene Bürgerin-

nen und Bürger, Quartiervereine sowie private Anwohnervereine haben in den vergangenen Wochen verschiedentlich auf die unhaltbare Situation hingewiesen, ohne dass eine Verbesserung eingetreten wäre. Die Bewohnerinnen und Bewohner des Langstrassenquartiers sind auf die Hilfe des Kantons angewiesen, nachdem die Stadt Zürich trotz teuren Investitionen in Sicherheits- und soziale Massnahmen nicht mehr in der Lage ist, den Drogenhandel effektiv zu bekämpfen. Es braucht also die Hilfe des Kantons, welcher die untolerierbare Situation der rechtsfreien Räume im Langstrassenquartier nicht dulden darf. Der Regierungsrat soll mit der Stadtregierung ein Konzept zur Räumung der Szenen ausarbeiten.

Anlässlich der Schliessung der Drogenszene am Letten waren auch verschiedene Massnahmen und die Hilfe des Kantons nötig. Heute sind wir an der Langstrasse wieder an einem Punkt angelangt, wo rigoros durchgegriffen werden muss. Solange die Drogenszenen noch einigermaßen übersichtlich sind, können diese mit heute noch vernünftigen Mitteln aufgelöst und bekämpft werden. Ein längeres Zuwarten führt dazu, dass die Szene sich immer mehr ausbreitet und ein späteres Einschreiten weit kostspieliger sein wird. Abgesehen davon, wandern bei längerem Zuwarten noch mehr Gewerbetreibende und Anwohnerinnen und Anwohner aus dem Quartier ab, was die Verslumungstendenz beschleunigt und die Rückeroberung der an die Dealer verlorenen Strassenzüge erschwert.

Die Anwohnerinnen und Anwohner des Langstrassenquartiers haben wie alle übrigen Kantonsbewohner ein Anrecht darauf, in Sicherheit und ohne Drogenterror zu leben. Nachdem feststeht, dass die Situation unhaltbar ist, und die Langstrasse einen rechtsfreien Raum darstellt, hat der Kanton Zürich zusammen mit der Stadt die Pflicht, Recht und Ordnung wieder herzustellen.

Der Kantonsrat hat das Postulat am 30. September 2002 als dringlich erklärt.

Die Stellungnahme des *Regierungsrates* lautet auf Antrag der Direktion für Soziales und Sicherheit wie folgt:

Die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ruhe und Ordnung obliegt dem Gemeinderat. Dies ergibt sich bereits aus § 74 des Gemeindegesetzes (LS 131.1). Infolge dieser Bestimmung liegt die sicherheitspolizeiliche Zuständigkeit für das Langstrassenquartier bei der Stadt Zü-

rich. An dieser Zuständigkeitsregelung hat auch die kriminalpolizeiliche Aufgabenteilung, die seit knapp zwei Jahren in Kraft ist, nichts geändert.

Die Stadt Zürich verfügt weiterhin über die notwendigen Mittel, um ihren Sicherheitsauftrag in der Stadt wahrzunehmen. Im vorliegenden Fall ist also primär der Stadtrat von Zürich gefordert. Er hat denn auch von sich aus das Projekt «Langstrasse plus» in die Wege geleitet, an dem verschiedene Departemente der Stadtverwaltung beteiligt sind. Dieses rein städtische Projekt verfolgt das Ziel, die Sicherheit und die öffentliche Ordnung für die ansässige Quartierbevölkerung grundlegend und nachhaltig zu verbessern. In der Zwischenzeit hat die Stadt Zürich am 2. Oktober 2002 über ein weiteres Massnahmenpaket zur Verbesserung der Sicherheit im Langstrassenquartier informiert. Im Rahmen ihrer Zuständigkeit wird sie von der Kriminalpolizei des Kantons unterstützt.

Überdies wurde der Stadt Zürich die Bereitschaft zu weitergehender polizeilicher Unterstützung zugesichert und im Rahmen gemeinsamer Rapporte von Kantonspolizei und Stadtpolizei Zürich sollen die Bedürfnisse geklärt werden. Damit sind Schritte zur Erfüllung der Forderungen des vorliegenden Postulats eingeleitet. Der Regierungsrat ist deshalb bereit, das Postulat KR-Nr. 279/2002 entgegenzunehmen.

*Bettina Volland (SP, Zürich):* Die SP-Fraktion hat Stimmfreigabe zu diesem Postulat beschlossen, da es unserer Meinung nach sowohl gute Gründe für als auch gegen die Überweisung dieses unausgegorenen Vorstosses gibt.

Für eine Überweisung spricht der Ernst der Lage. An der Langstrasse wird immer noch offen gedealt. Und es gibt immer wieder Situationen, die einem rechtsfreien Raum nahe kommen, dann nämlich, wenn die Polizei machtlos ist, wenn Polizeibeamte beschimpft und verhöhnt werden, wenn sie die Mittel, ihre Arbeit effizient zu erledigen, nicht in der Hand haben. Dann aber auch, wenn Wohnbevölkerung und Passantinnen und Passanten sich kaum mehr getrauen, die Langstrasse oder Seitenstrassen zu Fuss zu durchqueren. Es ist unerträglich, dass selbst in der Nähe von Schulhäusern und auf einzelnen Pausenplätzen wieder mit Drogen gehandelt wird.

Die Sozialdemokratische Fraktion setzt sich mit allen Mitteln dafür ein, dass in diesen Stadtkreisen kein rechtsfreier Raum entsteht. Diese

unhaltbaren Zustände zeigen immer wieder, dass Urban Kapo für speziell belastete Gebiete in der Stadt Zürich kein taugliches Modell ist. Und sie rufen nach einer verstärkten, unkomplizierten und kooperativen Zusammenarbeit der beiden Polizeicorps. Die Kantonspolizei – und das wird im Postulat zu Recht gefordert – hat nach dem geltenden Polizeimodell die Pflicht, keine rechtsfreien Räume entstehen zu lassen. Es liegt im Interesse der Bevölkerung, dass die kantonale Polizeidirektion endlich den Ernst der Lage erkennt.

Weniger Verzeigungen, wie sie im ersten Halbjahr gemeldet werden, heisst nicht, dass weniger gedealt wurde. Es kann auch heissen, dass man die Lage nicht im Griff hat. Wir erwarten von der kantonalen Polizeivorsteherin Rita Fuhrer, dass sie zu Gunsten der Bevölkerung in den Stadtkreisen 4 und 5 eine konstruktive und aktive Haltung einnimmt. Regierungsrätin Rita Fuhrer ist jetzt gefordert und nicht erst dann, wenn sie ihr Polizeiorganisationsgesetz eines Tages endlich durchgebracht haben wird. Aus diesen Gründen wird ein Teil der Fraktion – und darunter auch ich – dem Postulat zustimmen.

Doch es gibt auch gute Gründe, die gegen das Postulat sprechen. Zum einen ist im Text nur von der Räumung der offenen Drogenszene die Rede – kein Wort von Prävention, kein Wort von Überlebenshilfe, kein Wort von den vier Säulen der Drogenpolitik. Wir alle konnten in den letzten Jahren die Erfahrung machen, dass offenes oder verstecktes Drogenelend nie mit Repression allein, sondern immer nur mit einer umfassenden fortschrittlichen Drogenpolitik verhindert werden kann. Und diese fehlen nicht nur im Vorstoss, sondern auch im politischen Denken des Postulanten Alfred Heer und seiner Partei, wie wir alle wissen. Das Postulat wird also Drogenabhängige einmal mehr ausgrenzen, anstatt die Probleme wirklich anzugehen.

Ausserdem hat sich die Lage geändert. In der städtischen Drogendelegation sitzt jetzt auch ein Abgeordneter des Kantons. Erste Massnahmen greifen. Stadt- und Kantonspolizei kommunizieren miteinander und unterstützen sich gegenseitig viel mehr, als das noch vor ein paar Wochen der Fall war. Dies sagen nicht nur Bewohnerinnen und Bewohner, dies bestätigen auch Polizeibeamte.

Und das dritte Gegenargument bringt die Regierung selber aufs Tapet. Sie schreibt in der Antwort, dass die polizeiliche Zuständigkeit klar bei der Stadt liege und nicht beim Kanton. Man muss ihr nur die Mittel dazu in die Hand geben. Weshalb die Regierung, oder besser gesagt, Regierungsrätin Rita Fuhrer das Postulat entgegennehmen will,

ist also kaum mit dessen Inhalt als vielmehr mit dessen Absender zu erklären. Ein ähnliches Postulat aus SP-Kreisen – das unsere Vermutung – wäre die SVP-Polizeidirektorin wohl kaum bereit entgegenzunehmen.

Aus diesen Gründen wird ein Teil der Fraktion das Postulat nicht überweisen.

*Alfred Heer (SVP, Zürich):* Ich danke jedenfalls Bettina Volland, dass die SP diesen unausgegorenen Vorstoss ursprünglich massiv unterstützt hat und ich zähle auch heute auf Ihre mehrheitliche Unterstützung. Sie haben Urban Kapo angesprochen, dass diese das Problem der jetzigen offenen Drogenszene sei. Das ist natürlich ein kompletter Unsinn. Wie Sie wissen, hatten wir den Platzspitz. Wir hatten den Letten und wir hatten immer eine Drogenszene in und um die Langstrasse, auch ohne Urban Kapo. Jetzt Urban Kapo dafür verantwortlich zu machen, dass wir in der Stadt Zürich eine Drogenszene haben, ist ja völliger Blödsinn. Diese Drogenszene hat immer existiert, mit oder ohne Urban Kapo. In meinem Postulat geht es ja lediglich darum, dass Kanton und Stadt zusammenarbeiten und ein Konzept ausarbeiten, um diese offenen Drogenszenen aufzulösen. Ich bin auch nicht der Meinung, dass nur polizeiliche Mittel Abhilfe schaffen, wie Sie mir das unterstellen. Es kann durchaus sein, dass es auch fürsorgliche oder soziale Mittel braucht, um auch die Drogenabhängigen zu betreuen. Ich habe das in meinem Postulat ja nicht verboten. Ich habe einfach gebeten, dass Stadt und Kanton sich zusammentun, um die offenen Drogenszenen aufzulösen. Wie sie das erledigen oder wie sie dieses Konzept ausarbeiten, soll ja Sache der städtischen und der kantonalen Exekutive sein. Dass der Regierungsrat und der Stadtrat sich jetzt an einem Tisch zusammengesetzt haben, um ein erstes polizeiliches Konzept auszuarbeiten – es steht ja in der Antwort des Regierungsrates, dass dies lediglich ein erster Schritt sei –, damit können wir uns selbstverständlich einverstanden erklären. Aber als Bewohner des Langstrassenquartiers liegt mir natürlich sehr viel daran, dass die Drogenszene aufgelöst wird; wie schon gesagt, nicht nur mit polizeilichen Mitteln. Wenn es soziale oder fürsorgliche Mittel braucht, dann soll man diese eben auch einsetzen, und zwar gemeinsam einsetzen. Ich danke Ihnen für die Überweisung.

*Katharina Prelicz-Huber (Grüne, Zürich):* Die Grüne Fraktion stellt den Ablehnungsantrag.

Die Situation ist tatsächlich – das wissen Sie, Alfred Heer – immer wieder unangenehm, und zwar in den letzten Wochen teilweise sogar sehr unangenehm. Die Dealer traten relativ aggressiv, relativ aufdringlich auf. Und das war wahrscheinlich der Anlass für Ihr Postulat. Am sichtbarsten waren die schwarzen Dealer. Und es kam, da es doch schon vor einer relativ langer Zeit erkannt wurde, postwendend eine Unterstützung für das Langstrassenquartier – wie Sie das so möchten in Ihrer Postulatsbegründung. Sie wissen sehr genau, dass «Langstrasse Plus» funktioniert und relativ gut interveniert. Es kam also von allen Seiten ein grosses «Hilfio», vor allem an die Zusammenarbeit zwischen Stapo und Kapo, die zu wünschen liess; massiv zu wünschen liess vor allem im Drogenbereich. Aber siehe da, der Erfolg ist da. Ich danke insofern und hoffe sehr, dass dies nicht nur der Anfang war und in den nächsten paar Wochen wieder das Ende, sondern dass das tatsächlich so weiter geht. Stapo und Kapo arbeiten zusammen. Die Situation hat sich entschärft. Wenn Sie jetzt an der Langstrasse sind, dann präsentiert sie sich fast in einem Sonntagsgewand. Man hat die Situation tatsächlich wieder im Griff. Das heisst – und da wäre ich sehr froh, Alfred Heer, wenn Sie endlich aufhören, die Augen davor zu verschliessen – der Deal läuft wieder dezent ab. Das heisst «Situation im Griff». Wir hatten nie die Situation wie am Letten oder am Platzspitz. Wir hatten nie eine derart offene Drogenszene an der Langstrasse. Das ist völlig überspitzt. In der Zwischenzeit – das wissen Sie genau und haben es am Rande erwähnt – sind sehr viele Einrichtungen entstanden, die Entspannung gebracht haben. Das sind die Überlebenshilfeangebote, die Notschlafstellen, die Heroin- und Methadonabgabe. Und eben gerade die Heroinabgabe hat für die süchtigen Menschen eine gewaltige Entspannung gebracht. Vor allem die Situation für die Süchtigen hat sich entspannt, aber auch, Alfred Heer, für das Quartier. Jetzt im Moment ist die Situation im Griff. Aber eigentlich alle, die ein bisschen vernünftig denken, wissen, dass solange die Prohibition besteht, der verdeckte Deal läuft. Solange Prohibition ist, besteht eine Mafia, die unglaublichen Gewinn abschöpfen kann, und damit der Deal. Für einen, der an der Langstrasse gefangen genommen wird, sind sofort zehn neue Kleindealer aus irgend welchen Ländern der Welt, wo es ihnen schlecht geht, bei uns, wo sie sehr schnell ihr Geld machen können. Und Sie wissen, auch in den USA,

die den Drogen den Krieg erklärt haben, ist kein Erfolg da. Und gerade die USA sind das Beispiel dafür, dass solange Alkohol prohibitiv gehandhabt wurde, die genau gleiche Situation war. Und sobald Alkohol legal wurde, war die Verbesserung für alle Seiten da.

Fazit: Das Postulat zielt in die falsche Richtung. Teilweise ist Stimmungsmache darin. Und was im Endeffekt erreicht werden kann, wurde bereits erfüllt. Die Langstrasse ist kein rechtsfreier Raum. Ich sehe nirgends so viele Kontrollen wie dort, aber alles ist nicht jederzeit möglich. Die Langstrasse hat ja tatsächlich die gute Qualität verdient. Sie gilt es immer wieder zu erreichen. Ich bitte Sie einerseits um Rückzug, und falls nicht, stellen wir den Ablehnungsantrag.

*Franziska Frey-Wettstein (FDP, Zürich):* Lassen Sie mich nochmals ganz kurz repetieren, was ich bereits bei der Dringlichkeit gesagt habe. Wir erwarten von den Verantwortlichen für den Einsatz der Polizeikräfte im Langstrassenquartier von Kanton und Stadt, allfällige Schnittstellenprobleme unverzüglich anzugehen und alle ihr zur Verfügung stehenden Polizeikräfte so zum Einsatz zu bringen, dass die Situation der betroffenen Bevölkerung rasch verbessert wird. Diese Massnahme seitens der Polizei ist als eine wichtige Massnahme im Langstrassenquartier dringend erforderlich. Wir stehen nach wie vor zu dieser Forderung und es soll nicht der Eindruck entstehen, dass wir es dulden, dass wir, weil Querelen bestehen zwischen Stadt und Kanton, eine laxe Haltung eingegangen wären. Das Langstrassenquartier hat es weiss Gott verdient und muss geschützt werden. Eigentlich sollte dies selbstverständlich sein und bräuchte keine zusätzlichen Postulate, schon gar keine Dringlichkeit. Wenn wir dieses Postulat heute unterstützen, dann ausschliesslich, weil wir wollen, dass das Langstrassenquartier diese Botschaft auch von der FDP erhält. Die FDP stellt sich hinter den Einsatz der Polizeikräfte als eine Massnahme im Rahmen des Viersäulenkonzeptes des Bundesrates.

Alfred Heer, wenn Sie jetzt sagen, Sie hätten nichts gegen soziale Einsätze, dann freut mich das zu hören. Wir haben in der Vergangenheit bei Ihren verschiedenen Ablehnungen von Vorlagen der Stadt Zürich in diesem Rahmen ganz andere Botschaften erhalten. Es geht hier auch um die Überlebenshilfe und es geht einmal mehr darum, zu akzeptieren, dass ausschliesslich Polizeimassnahmen eben nicht zum Erfolg führen können. Deshalb gestatten Sie uns, dass diese Skepsis noch bestehen bleibt, bis Sie uns das Gegenteil beweisen. Doch im

Moment, denken wir, sind diese Polizeimassnahmen vordringlich und werden auch über längere Zeit aufrecht erhalten werden müssen, wenn längerfristige Resultate erzielt werden sollen.

*Lucius Dürer (CVP, Zürich):* Auch die CVP unterstützt dieses Postulat. Wir sehen es als positives Signal, indem klar dargestellt wird, dass Kantons- und Stadtpolizei zusammenarbeiten wollen, dass aber die Priorität bei der Stadtpolizei liegt, es hier keine Kompetenzstreitigkeiten gibt, sondern klar festgelegt ist, wer zuerst arbeiten muss. Und der Kanton bietet sich an, mehr zu machen als er müsste, weil er das Problem klar und deutlich sieht. Natürlich ist es so, Katharina Prelicz, dass sich die Situation etwas beruhigt hat. Ich habe auch einen Augenschein genommen. Aber es wäre naiv zu glauben, dass dies nun sofort wieder ins Positive umkehrt. Eine Langzeitwirkung auch der polizeilichen Arbeit ist notwendig. Deshalb sind wir klar der Meinung, dass es dieses Postulat braucht, um auch der Bevölkerung dort aufzuzeigen, dass Kanton und Stadt gemeinsam versuchen wollen, dieses Problem so weit als möglich zu entschärfen. Lösen, glaube ich, können wir das Problem nicht endgültig – das wurde auch mehrfach gesagt –, aber wir können es entschärfen. Wir können das Sicherheitsgefühl der Bewohner dort erhöhen. Und mit diesen Massnahmen, die beiderseits umgesetzt werden, haben wir eine Dauerwirkung, und das ist in diesem Quartier notwendig. Deshalb unsere Unterstützung dieses Postulates.

*Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil):* Es ist ganz klar, dass die Anwohnerinnen und Anwohner dieses Quartiers ein Anrecht auf Sicherheit haben, genau so, wie wir das in der Landschaft ebenso fordern. Ebenso ist es klar, dass es nicht vorkommen sollte – ich nehme hier bewusst die Möglichkeitsform –, dass wenn Polizeikräfte Dealer verhaften, diese laufen gelassen werden müssen und dann fröhlich weiter ihrem Tun frönen. So geht es wirklich nicht. Und dass da Frustration und Wut aufkommen, nicht nur gegenüber den Betroffenen, sondern auch gegenüber allfälligen Landsleuten, ist klar. Und dass diese Wut und diese Frustration für das Zusammenleben als Ganzes negativ zu bewerten ist, ist ebenfalls klar. Die Bevölkerung im betroffenen Quartier hat sich verschiedentlich geäussert und verlangt oder wünscht von uns, dass wir vom Kantonsrat aus eben sagen, dass wir diese Anliegen unterstützen. Und das sollten wir heute tun. Aus diesem Grunde wird

auch ein Grossteil der EVP-Fraktion dieses Postulat unterstützen. Die Regierung ist auch bereit es entgegen zu nehmen.

Was mir noch wichtig erscheint, ist einfach das: Es soll von der Stadt- und der Kantonspolizei am gleichen Strick gezogen werden. Wenn ich noch einen kleinen Ergänzungswunsch anfügen darf, dann den: Bitte ziehen Sie am gleichen Strick in der gleichen Richtung, dann kommen wir am ehesten vorwärts.

*Thomas Müller (EVP, Stäfa):* Anlässlich der Diskussion um Dringlichkeit habe ich mich gefragt, wie Alfred Heer dazu kommt, innert Jahresfrist ein Postulat zu rezyklieren, das er zuvor mit grossem Klamauk zurückgezogen hatte. Heute frage ich mich, wie die Regierung dazu kommt, ihre Haltung einem fast identischen Vorstoss gegenüber so zu ändern. Bereits zum Postulat Kantonsrats-Nummer 68/2001 begründete die Regierung ihre ablehnende Haltung, indem sie Paragraph 74 des Gemeindegesetzes zitierte. Auch in dieser Stellungnahme spricht die Regierung wieder vom Paragraphen 74 des Gemeindegesetzes, kommt aber dann zum völlig umgekehrten Schluss, indem sie das Postulat entgegen zu nehmen bereit ist.

Und noch mehr staune ich ob dem zweitletzten Satz der regierungsrätlichen Stellungnahme. Hier lesen wir: «Damit sind Schritte zur Erfüllung der Forderungen des vorliegenden Postulates eingeleitet.» In aller Regel würden wir nach diesem zweitletzten Schlusssatz erwarten, dass die Regierung dann damit schliesst: «Deshalb beantragen wir, das Postulat nicht zu überweisen». Aber, oh Wunder, hier ist das Gegenteil der Fall. Hierzu würde mich die Erklärung noch interessieren.

Nun aber noch zum Inhaltlichen. Alfred Heer fordert expressis verbis eine Auflösung der Drogenszene. Und das ist ja etwas, was wir wissen: Einfach so eine Auflösung, das gibt es nicht. Was man allenfalls machen kann – Katharina Prelicz hat es eindrücklich beschrieben – ist, die Szene zu unterdrücken oder allenfalls zu vertreiben. Das ist alles, was möglich ist. Aber viel wichtiger wären hier flankierende Massnahmen. Und ich freue mich, dass Alfred Heer mittlerweile auch dazu bereit ist. Der Grund, weshalb ich mich gegen die Überweisung dieses Postulates ausspreche, liegt darin, dass ich der Meinung bin, dass die Kantonspolizei sich vielmehr auf die Bekämpfung der oberen Hierarchiestufen des Drogenhandels konzentrieren sollte. Hier hat sie weiss Gott genug zu tun.

*Willy Haderer (SVP, Unterengstringen):* Wenn Leute wie Katharina Prelicz immer nur die Situation schönreden wollen und dies vor allem dann, wenn Massnahmen verlangt werden, Massnahmen, die endlich dazu führen, dass auch dort im Langstrassenquartier wieder wohnbare Verhältnisse entstehen, dann ist das ihre Sache. Aber es dient überhaupt nicht den Leuten, die Anrecht darauf haben, dass man Gesetz und Ordnung durchsetzt. Und wenn Sie immer wieder so vorstossen und alles blockieren, was verlangt wird – und wir verlangen ja mit diesem Vorstoss nichts anderes, als dass Recht und Ordnung durchgesetzt werden –, dann dienen Sie der Sache überhaupt nicht und Ihren Leuten im Langstrassenquartier ebenfalls nicht. Es geht nun einfach einmal darum festzustellen, dass es nicht reicht, die Sache einfach laufen zu lassen und wenn es wieder einmal einen Aufruhr gibt, Massnahmen im Kleinen zu ergreifen und dann schlussendlich zu sagen «wir haben alles im Griff». Es ist eben nicht so, und es muss endlich gehandelt werden. Und wenn Sie dazu nicht Hand bieten, auch von Ihrer Seite, dann dienen Sie der Sache nicht.

Ich bitte Sie, den Vorstoss zu überweisen.

*Christian Mettler (SVP, Zürich):* Katharina Prelicz, das Votum, das Sie hier abgegeben haben, ist unverantwortlich. Es ist eine Ohrfeige gegenüber den Bewohnern und den Betroffenen. Ihr Votum verdeutlicht Ihre Einstellung, die Sie auch vehement im Zürcher Gemeinderat vertreten. Man hat die Situation im Griff? Ich frage nur, wo Sie den Griff gefunden haben. Ich habe selber mit meinen beiden Jungen um Mitternacht an der Langstrasse einen Augenschein gemacht. Ich spreche auf Hochdeutsch – er hat gesagt: «Vater, hier möchte ich nicht leben. Hier kann man gar nicht leben. Warum macht man hier gar nichts?» Und die Bevölkerung im Kreis 4? Sie wohnen an der Hardturmstrasse 366, vielleicht ist es dort besser, aber gehen Sie einmal dorthin und schauen Sie sich die Situation an. Der Bevölkerung ist es egal, welche Uniform kommt und welche Polizei welche Uniform trägt.

Ich bitte um Unterstützung.

*Urs Lauffer (FDP, Zürich):* Ich wollte eigentlich dieser ersten kantonsrätlichen Drogendebatte, die ich hier live miterleben darf, einfach

nur zuhören, aber die beiden letzten SVP-Voten haben mich nun doch veranlasst, das Wort zu ergreifen. Alfred Heer – meine Kollegin Franziska Frey-Wettstein hat es schon gesagt – hat heute Morgen Kreide gefressen in seinem Votum, in einer Art, die doch sehr beachtlich ist. Und sein Satz, dass wenn es halt soziale Einrichtungen oder Unterstützung brauche, dann müsse man das machen, ist für all jene Hohn, die die Politik der SVP in diesem Bereich in der Stadt Zürich in den letzten Jahren mitverfolgt haben. Alfred Heer weiss genau, dass er und seine Kollegen alles, was in dieser Richtung initiiert worden ist, abgelehnt haben und auch dargestellt haben, dass solche sozialen Auffangnetze und Einrichtungen nicht sinnvoll seien. Dass er heute anders redet, liegt einfach daran, dass selbst er eingesehen hat, dass die Situation so wie sie sich heute präsentiert, was die Abgrenzung zwischen städtischen und kantonalen Polizeikräften anbelangt, höchst unbefriedigend ist. Also spricht man freundliche Worte in diesem Parlament. Man kann dann in den Inseraten wieder schreiben, dass alles gescheitert sei, was die städtische Drogenpolitik anbelangt.

Und, Willy Haderer, es ist eben gerade nicht so, dass in den letzten Jahren in der Stadt Zürich nichts geschehen wäre. Der Kampf gegen das Drogenproblem, den die Stadtzürcher Behörden mit Unterstützung eigentlich aller Parteien ausser der SVP in den letzten Jahren vorangetrieben hat, ist ein mühsamer. Das bestreitet niemand. Niemand bestreitet auch, dass die Situation heute wieder schwieriger ist als vielleicht vor einem Jahr. Aber das gehört genau zu diesem Drogenproblem.

Der Grundsatz muss sein, es kann sich nicht um die Vertreibung handeln, aber es müssen Recht und Sicherheit für die Bevölkerung garantiert werden auf der einen Seite. Und man muss den Drogenabhängigen Möglichkeiten geben, sich mittel- und langfristig aus der Sucht zu befreien. Das ist eigentlich heute unbestritten. Übrigens hat auch die Bevölkerung in vielen kommunalen, kantonalen und eidgenössischen Abstimmungen diese Drogenpolitik unterstützt, immer gegen den Antrag der SVP. In diesem Sinne hat unsere Fraktion, wie es schon von anderer Seite gesagt worden ist, nicht besonders Freude an diesem Postulat, weil es in die Kategorie Schaumschlägerei gehört. Aber natürlich so, wie es die Regierung beantwortet, kann man durchaus damit leben. Darum werden wir es auch unterstützen.

Lassen Sie mich auch noch zwei Worte an Katharina Prelicz richten. Sie hat heute wieder gesagt, das Drogenproblem sei nur mit der völli-

gen Freigabe im Drogenbereich zu lösen. Sie weiss, dass das weder realistisch noch vernünftig ist. Und sie weiss auch, dass mit diesen Maximalforderungen das Drogenproblem ebenso wenig gelöst werden kann wie durch die Hardliner-Politik der SVP, die heute von einem freundlichen Mäntelchen umhüllt worden ist.

In diesem Sinne hat es die Stadtzürcher Bevölkerung nicht verdient, wenn hier von beiden Seiten Schaumschlägerei betrieben wird. Notwendig ist ein koordiniertes Vorgehen zwischen Stadt- und Kantonspolizei mit Unterstützung der sozialen Einrichtungen, die wir zum Glück in den letzten Jahren haben schaffen können.

*Alfred Heer (SVP, Zürich):* Lassen Sie mich noch zwei, drei Worte zu den verschiedenen Voten anmerken. Es stimmt, ich war gegen die Heroinabgabe. Ich darf Ihnen auch sagen, dass ich heute nach wie vor gegen die Heroinabgabe bin. Aber in Gottes Namen hatten wir Volksabstimmungen, die wir verloren haben und die vom Volk bewilligt wurden, und ich respektiere diese demokratischen Entscheide, auch wenn ich sie ungern gesehen habe. Das ist auch der Grund, weshalb ich die Heroinabgabe heute nicht mehr bekämpfe; nicht, weil ich diese supertoll finde und auch nicht, weil sie das gebracht haben, was ja Urs Lauffer eben versprochen hat, dass sich die Drogenszene quasi in Luft auflösen werde, wenn man die Heroinabgabe nur grosszügig genug ausrichten würde. Das haben Sie der Bevölkerung versprochen und all das ist nicht eingetroffen. Aber es gab eine Volksabstimmung, wir haben sie als SVP verloren und ich akzeptiere dies persönlich, dass sie stattgefunden hat und dass wir sie verloren haben.

Im Weiteren bin ich der Meinung, es nützt nichts, auf den Drogenabhängigen herum zu hacken, auch im Langstrassenquartier nicht. Sie sind diejenigen, die süchtig sind und nicht mehr wissen, was sie tun sollen, und sie brauchen tatsächlich Hilfe. Sie geben Hilfe, indem Sie Drogen abgeben. Es gäbe auch noch andere Hilfe, indem man ihnen hilft, in einen Entzug zu gelangen, dass man mehr dahin arbeitet. Es ist eine traurige Sache, dass verschiedene Einrichtungen im Kanton Zürich, die einen Entzug angeboten haben, geschlossen werden mussten. Auch dort könnte man durchaus wieder ansetzen, um den drogenabhängigen Menschen zu helfen. Und Katharina Prelicz und Lucius Dürr et cetera: Es freut mich, wenn Sie im Langstrassenquartier einen Augenschein nehmen. Ich wohne dort. Ich kann jeden Tag einen Augenschein nehmen. Für mich persönlich ist die Situation um die

Langstrasse nicht so schlimm. Aber sie ist vor allem schlimm für Familien oder für Frauen und für Kinder. Dies ist eine Belastung. Es ist nicht so wichtig, wie Sie, Katharina Prelicz, das hervorgehoben haben, ob ein Dealer schwarz sei oder nicht. Auch das ist mir egal. Ob ein Dealer aus Schwarzafrika kommt oder aus Osteuropa und weisser Hautfarbe ist, das Problem ist der Deal, der damit verbundene Lärm und die damit verbundene Verslumung des Quartiers. Und es hat überhaupt nichts damit zu tun, woher diese Dealer kommen.

Ich möchte Ihnen auf der Linken Seite auch sagen, wenn Sie dieses Postulat ablehnen, wie es ein Teil seitens der SP scheinbar machen will, dann müssen Sie aber nie mehr den Kanton um Hilfe nachsuchen. Und Sie dürfen dann auch gar nie mehr ein Wort verlieren und die Urban Kapo verdammen. Wenn Sie dieses Postulat ablehnen, dann sagen Sie, Sie brauchen die Kantonspolizei nicht. Dann sagen Sie praktisch «wir unterstützen Paragraf 74 des Gemeindegesetzes, dass die Aufrechterhaltung von Ruhe und Ordnung Sache der Stadtpolizei ist». Also diejenigen, die dieses Postulat ablehnen, sollen sich nie mehr beschweren, dass die Kantonspolizei zu wenig unternimmt. Das möchte ich den Grünen und einem Teil des SP, der dagegen stimmt, einfach ins Buch geschrieben haben.

*Willy Haderer (SVP, Unterengstringen):* Wenn Urs Lauffer meint, uns über den Mund fahren zu müssen, ist das seine Sache. Wenn er dann aber in seinem Nachsatz genau meinen Hauptsatz wiederholt, nämlich, es sei Recht und Ordnung endlich durchzusetzen, dann macht er das in einem Sinn, dass er sein übliches Blabla zu diesem Thema unglaublich erscheinen lässt.

*Regierungsrätin Rita Fuhrer:* Die Zusammenarbeit mit der Stadtpolizei im Langstrassenquartier ist ein gutes Beispiel für die Umsetzung der neuen Aufgabenteilung zwischen Stadtpolizei und Kantonspolizei unter dem Namen Urban Kapo. Die Tatsache nämlich, dass Stadt und Kanton eine Lagebeurteilung vorgenommen haben, welche die Schwerpunkte festgelegt hat, das heisst in diesem Fall: Die Stadt hat ihre Bedürfnisse bezüglich eines Schwerpunktes formuliert. Leider zuerst in der Presse – aber darüber reden wir nicht mehr. Es wurde danach wirklich eine Lagebeurteilung vorgenommen, wie sie richtigerweise auch vorgenommen werden soll. Die Schwerpunkte wurden

mitgeteilt, festgelegt. Es wurden Massnahmen und mögliche Lösungsvorschläge diskutiert und die wichtigsten, die man dann als wirksam betrachtete, auch abgemacht und das Vorgehen aufeinander abgestimmt. Und genau so wurden in den vergangenen beiden Wochen dann diese Massnahmen an der Langstrasse umgesetzt. Jedes Korps hat seine Aufgaben im Langstrassenquartier, also nicht überschneidend. Die Stadtpolizei hat ganz klar mitgeteilt, dass sie ihre Sicherheitsaufgaben selbstständig lösen kann, obwohl natürlich die Unterstützung durch die Kantonspolizei immer angeboten ist und auch gewährleistet werden kann. Aber richtigerweise übernimmt die Stadtpolizei ihre Aufgabe an ihrem Platz und die Kantonspolizei ihre Aufgabe an ihrem Platz gemäss Kompetenzregelung Urban Kapo. Das ist auch richtig so. In schwierigen Fällen soll auch überschneidend zusammengearbeitet werden können.

Die Zusammenarbeit ist allein auf das Ziel «Sicherheit für die Bevölkerung» ausgerichtet, das einzig richtige Ziel für eine Polizei, die im Namen und im Sinn der Bevölkerung arbeiten soll. Das Projekt Langstrasse hat zur Beruhigung geführt. Der Handel ist eingeschränkt worden, das spürt und sieht man auch. Das sehen auch Bürgerinnen und Bürger. Es mangelt an Produkten, sprich Heroin und Kokain. Und die Massnahmen müssen natürlich auch fortgeführt werden, das ist uns allen klar. Wichtig ist in diesem Zusammenhang aber auch, dass sich die Drogenszene nicht einfach verlagert, weder in andere Quartiere der Stadt noch in die Gemeinden. Dass sich diese Drogenszenen nicht verlagern innerhalb der Stadt, das ist gemeinsame Aufgabe der Stadtpolizei und der Kantonspolizei. Dafür, dass sich die Drogenszene nicht in die Gemeinden oder in die Agglomeration verlagert, ist wahrscheinlich vorwiegend die Kantonspolizei zuständig – ausgenommen in den Gemeinden, in denen eine eigene Stadtpolizei besteht, welche dann, wie es der Paragraf 74 der Gemeindeordnung verlangt, tätig wird. Dort wird in Zusammenarbeit und Partnerschaft mit den jeweiligen Stadt- oder Gemeindepolizeien gearbeitet.

Nun, weshalb ist der Regierungsrat bereit, dieses Postulat entgegen zu nehmen? Wir haben festgestellt, dass man in letzter Zeit sehr gerne falsch verstanden wird, gerade wenn es um Polizeiarbeit geht. Würde der Regierungsrat dieses Postulat ablehnen, würde daraus interpretiert, wir würden die Zusammenarbeit mit der Stadtpolizei ablehnen, denn darum geht es vorwiegend in der Begründung dieses Postulates. Das ist selbstverständlich nicht der Fall, im Gegenteil. Wir wünschen

14178

und wir suchen die Zusammenarbeit mit allen Stadt- und Gemeindepolizeien. Und deshalb ist der Regierungsrat zum Schluss gekommen, dieses Postulat entgegen zu nehmen und die begonnene Arbeit in guter Partnerschaft weiter zu führen.

*Schlussabstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 117 : 19 Stimmen, das Postulat dem Regierungsrat zur Berichterstattung zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.

**5. Marschhalt beim SIL-Prozess**

Dringliches Postulat Richard Hirt (CVP, Fällanden), Hans Heinrich Raths (SVP, Pfäffikon) und Heinz Jauch (EVP, Dübendorf) vom 16. September 2002

KR-Nr. 269/2002, RRB-Nr. 1610/23. Oktober 2002 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt,

1. den Bundesrat beziehungsweise das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) dringend aufzufordern, die Bearbeitung des Objektblattes SIL für den Flughafen Zürich zu sistieren, bis ein rechtskräftiger Staatsvertrag mit Deutschland vorliegt;
2. den Kantonsrat als zuständiges Organ für die Ausgestaltung und Festlegung des kantonalen Richtplans mit den Entscheidungsgrundlagen bezüglich An- und Abflugrouten, Sicherheit, Warteräume, Lärm, raumplanerische Auswirkungen usw. zu versehen und in den Entscheidungsprozess einzubeziehen, damit er seine Empfehlung zuhanden des SIL-Verfahrens abgeben kann;
3. die Gemeinden analog und stufengerecht mit den entsprechenden Entscheidungsgrundlagen zu versehen, damit sie abgestützte Stellungnahmen zuhanden des SIL-Verfahrens abgeben können.

Begründung:

Der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt SIL ist ein behördenverbindlicher Plan, der das ganze kantonale Planungsrecht präjudiziert. Die Behördenverbindlichkeit des SIL-Blattes Flughafen Zürich bewirkt, dass der Regierungsrat, der Kantonsrat und die Gemeinden zwingend an die Vorgaben des SIL gebunden sind. Dadurch besteht die Gefahr, dass das Recht des Kantonsrates auf Genehmigung von Weisungen zu

Beschlüssen, welche Gesuche an den Bund über Änderungen der Lage und Länge der Pisten und über die Genehmigung des Betriebsreglements betreffen (§ 19 des Gesetzes über den Flughafen Zürich vom 12. Juni 1999), durch die übergeordnete, behördenverbindliche Sachplanung ausgehebelt wird. Damit wäre die Unique innerhalb des Sachplanes frei (ohne Mitwirkung des Kantonsrates und der Bevölkerung), ihre Pistenausbauten und Betriebskonzepte zu realisieren.

Der SIL-Koordinationstisch hat in ungewöhnlicher Eile, auf Antrag des Zürcher Regierungsrates, unter Mitwirkung anderer, wenig betroffener Kantone (zum Beispiel SZ, GL, BL, BS, AI, AR, LU, NW) einen im Kanton Zürich politisch nicht tragfähigen Kompromiss für die Erarbeitung des SIL-Objektblattes Flughafen Zürich getroffen, der sehr weit reichende Folgen für die Lebensqualität der Zürcher Bevölkerung haben könnte. Dieser Entscheid entspricht aber weder der Meinung der Zürcher Bevölkerung noch des runden Tisches.

Der Kantonsrat hat das Postulat am 23. September 2002 dringlich erklärt.

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

Die Befürchtung, mit dem Objektblatt Flughafen Zürich des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) würden sowohl die diesem zu Grunde liegenden möglichen Pistenausbauten als auch die teilweise neuen An- und Abflugwege präjudiziert, ist weit verbreitet. Dies vor allem deshalb, weil das SIL-Verfahren weitgehend auf denselben baulichen bzw. betrieblichen Grundlagen beruht wie das so genannte Plangenehmigungsverfahren (früher Baukonzessionsverfahren genannt) bzw. das Verfahren zur Genehmigung des Betriebsreglements. Trotzdem haben die genannten Verfahren unterschiedliche Zielsetzungen und Bedeutungen. Die Gefahr, dass das SIL-Objektblatt Flughafen Zürich mögliche bauliche und betriebliche Veränderungen am Flughafen vorwegnimmt und damit die entsprechenden Mitwirkungsrechte des Kantonsrates und der Stimmberechtigten ausgehebelt werden, besteht indessen nicht.

#### SIL- und Betriebsreglementsverfahren

Gemäss Art. 1 Abs. 1 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (RPG, SR 700) stimmen die Behörden von Bund, Kantonen und Gemeinden ihre raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander ab. Zur Grob-

abstimmung seiner raumwirksamen Aufgaben erarbeitet der Bund die nötigen Konzepte und Sachpläne (Art. 13 RPG). Im SIL zeigt der Bund, wie er seine raumwirksamen Aufgaben im Bereich der Zivilluftfahrt wahrnimmt. Die Festlegungen im SIL sind für die Behörden aller Stufen verbindlich (Art. 22 Abs. 1 der Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000, RPV, SR 700.1). Dies bedeutet unter anderem, dass der SIL bei der Erarbeitung, Überarbeitung und Genehmigung von Richtplänen der Kantone, Nutzungsplänen der Kantone und Gemeinden sowie bei konkreten Auflageprojekten berücksichtigt werden muss. Hingegen hat diese so genannte Behördenverbindlichkeit des SIL nicht zur Folge, dass allfällige dem Sachplan zu Grunde liegenden neuen oder baulich veränderten Infrastrukturanlagen (Pisten, Terminals usw.) mit der Festlegung des SIL-Objektblattes Flughafen Zürich als genehmigt gelten. Der Bund hält im allgemeinen Teil des SIL denn auch unmissverständlich fest: «Es gilt jedoch zu beachten, dass mit dem SIL nicht entschieden wird, ob ein Vorhaben realisiert wird. Der SIL legt lediglich den Rahmen fest, innerhalb dessen ein Vorhaben ausgeführt werden soll, falls es realisiert wird. Die Prüfung der Rechtmässigkeit von Vorhaben, die vertieften Abklärungen über deren Auswirkungen auf Raum und Umwelt und die Detailplanung werden mit dem SIL nicht vorweggenommen. Sie bleiben den nachfolgenden Verfahren vorbehalten.» (SIL, Teil I vom 18. Oktober 2000, I Allgemeines, Verhältnis zum Konzessions-, Bewilligungs- und Genehmigungsverfahren, I-3). Obwohl der Regierungsrat in seiner Stellungnahme zum SIL-Objektblatt Flughafen Zürich eine Tag-Variante bevorzugt hat (Variante «BV2 optimiert»), der nach den derzeitigen Vorstellungen der Flughafen Zürich AG (FZAG) Verlängerungen der Pisten 10 und 28 wie auch teilweise neue An- und Abflugverfahren zu Grunde liegen, werden diese Vorhaben nicht präjudiziert, falls der Bundesrat den Empfehlungen der Zürcher Regierung folgen sollte. Die An- und Abflugwege, ganz gleich ob bestehende oder neue, fliessen in das neue Betriebsreglement ein, das die FZAG als Flughafenhalterin, zusammen mit einem entsprechenden Umweltverträglichkeitsbericht (UVB), bis Ende dieses Jahres dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zur Genehmigung einreichen muss. Da es sich dabei um eine Änderung des Betriebsreglements mit wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung handelt, kann der Verwaltungsrat der FZAG einen diesbezüglichen Beschluss nur mit Zustimmung der Staatsvertretung fassen (§ 10 des Flughafengesetzes,

LS 748.1), wobei die entsprechende Instruktion gemäss § 19 Abs. 1 des Flughafengesetzes durch den Regierungsrat erfolgt. Auch allfällige Pistenverlängerungen unterliegen einem separaten, dem SIL nachgeschalteten und ebenfalls UVB-pflichtigen Verfahren, dem so genannten Plangenehmigungsverfahren. Sollte der Verwaltungsrat der FZAG dem Bund dereinst ein solches Projekt zur Genehmigung beantragen, müsste der Kantonsrat gemäss § 19 Abs. 2 des Flughafengesetzes die entsprechende Instruktion des Regierungsrates zuhanden der Staatsvertretung in der Form eines referendumsfähigen Beschlusses genehmigen (siehe auch die Beantwortung der Interpellation KR-Nr. 192/2002). Der SIL ersetzt die Bewilligungsverfahren also in keiner Weise. Die FZAG ist deshalb auch nach Festlegung des SIL-Objektblattes Flughafen Zürich nicht frei, Pistenausbauten ohne Mitwirkung des Kantonsrates und – über das fakultative Referendum – der Stimmberechtigten oder fluglärmrelevante Änderungen des Betriebsreglements ohne Einverständnis des Regierungsrates zu verwirklichen.

#### Folgen einer Sistierung des SIL-Verfahrens

Die im Postulat verlangte Sistierung des SIL bis zum Vorliegen eines rechtskräftigen Staatsvertrages Schweiz/Deutschland hätte vorab zwei Folgen: Zum einen könnte die dringend nötige Raumplanungssicherheit rund um den Flughafen auf längere Zeit hinaus nicht geschaffen werden, zum andern würde auch das kantonale Richtplanverfahren, das sinnvollerweise parallel durchgeführt wird, in demselben Masse verzögert. Darüber hinaus könnte auch das vom Bund bis Ende 2002 verlangte Betriebsreglement nicht zeitgerecht eingereicht werden.

Den Vorgaben, die im Staatsvertrag Schweiz/Deutschland festgelegt wurden (vor allem die zahlenmässige Beschränkung der Überflüge über deutsches Hoheitsgebiet sowie die Nachtsperreordnung und die Wochenendregelung), musste bekanntlich auch in der Variante «BV2 optimiert» Rechnung getragen werden. Noch ist offen, ob und wann der Staatsvertrag von den zuständigen Organen der beiden Länder genehmigt wird: Sowohl der Entscheid des Ständerates als auch derjenige des deutschen Bundestages – der Staatsvertrag muss nach dem Nein des deutschen Bundesrates (Länderkammer) nochmals dem Bundestag vorgelegt werden – stehen zurzeit noch aus. Es ist möglich, dass, wie dies auch der Regierungsrat gefordert hat, der Staatsvertrag in der vorliegenden Form von schweizerischer Seite, allenfalls (auch) von deutscher Seite, nicht genehmigt wird. In diesem Fall

würde Deutschland, dies hat das Deutsche Verkehrsministerium verschiedentlich und unmissverständlich verlauten lassen, eine einseitige Rechtsverordnung erlassen. Eine solche Verordnung würde von den dazu Legitimierten (vor allem von der FZAG) wahrscheinlich gerichtlich angefochten. Ob die Schweiz und Deutschland in diesem Fall parallel zur gerichtlichen Überprüfung der einseitigen Rechtsverordnung des Bundesverkehrsministeriums neue Verhandlungen im Hinblick auf einen neuen Staatsvertrag aufnehmen, muss ebenfalls dahingestellt bleiben. Sicher scheint zurzeit nur, dass es im Falle einer Ablehnung des vorliegenden Vertrages noch geraume Zeit, unter Umständen sogar Jahre, dauern könnte, bis eine wie auch immer geartete rechtskräftige Regelung für die künftige Benützung des süddeutschen Luftraumes vorliegt. Eine derart lange Sistierung des SIL gilt es aber allein schon aus Gründen der Raumplanungssicherheit rund um den Flughafen wenn immer möglich zu vermeiden.

In seiner Antwort auf die beiden Anfragen KR-Nr. 186/2002 und KR-Nr. 201/2002 hat der Regierungsrat in Erinnerung gerufen, dass die Kommission des Kantonsrates für Planung und Bau (KPB) im Juni 2001 durch die zuständigen Bundes- und kantonalen Stellen ausführlich über den SIL-Koordinationsprozess und die daran beteiligten Parteien informiert und mit allen erforderlichen Dokumenten bedient worden ist. Gleichzeitig wurde aber auch darauf hingewiesen, dass die Bearbeitung von Sachplänen auf Grund der Zuständigkeiten auf Bundesebene in erster Linie auf Behördenstufe stattfindet und es deshalb nicht vorgesehen war, den Kantonsrat direkt in den SIL-Prozess einzubinden.

Anders als beim SIL-Verfahren ist die Rechtslage beim kantonalen Richtplanverfahren. Gemäss §32 Abs. 1 des Planungs- und Baugesetzes vom 7. September 1975 (PBG, LS 700.1) setzt der Kantonsrat den Richtplan bzw. die Teilrichtpläne und damit auch den Verkehrsrichtplan fest. Er nimmt damit grundlegend und umfassend Einfluss auf die räumliche Entwicklung im Kanton. Planungshierarchisch steht der SIL auf der gleichen Stufe wie der kantonale Richtplan. Zwischen den beiden Plänen besteht kein Über- bzw. Unterordnungsverhältnis, vielmehr handelt es sich bei beiden um Instrumente der überörtlichen Planung, die sich gegenseitig ergänzen. Der Bund soll deshalb im SIL keine Anordnungen treffen, die den Kantonen die Erfüllung ihrer richtplanerischen Aufgaben unnötig erschweren. Auf der anderen Seite sind die Kantone bei ihrer Richtplanung gehalten, die Verwirkli-

chung der Sachplanaufgaben des Bundes zu ermöglichen. Die kantonalen Interessen können innerhalb dieses Rahmens umfassend eingebracht werden. Falls sich Bund und Kanton in Bezug auf SIL und Richtplan nicht einigen können, steht beiden Seiten das so genannte Bereinigungsverfahren offen.

Das SIL- und das kantonale Richtplanverfahren müssen sinnvollerweise koordiniert, d. h. parallel zueinander, angegangen werden. Es ist vorgesehen, den Revisionsentwurf zum Kapitel Flughafen Zürich-Kloten des Verkehrsrichtplans im ersten Quartal 2003 in die Anhörung bei den Behörden aller Stufen zu geben; zeitgleich damit soll auch der Entwurf zum SIL-Objektblatt Flughafen Zürich öffentlich aufgelegt werden. Eine Sistierung des SIL-Prozesses hätte deshalb auch eine in zeitlicher Hinsicht schwer abzuschätzende Verzögerung bei der Revision bzw. bei der Festsetzung des Verkehrsrichtplans zur Folge, was der raumplanerischen Rechtssicherheit rund um den Flughafen auf längere Zeit abträglich wäre.

Eine Sistierung des SIL würde auch eine Sistierung des Betriebsreglementsverfahrens nach sich ziehen. Der SIL darf nicht isoliert betrachtet werden, sondern steht vielmehr in engstem Zusammenhang mit dem künftigen Betriebsreglement (siehe Stellungnahme des Regierungsrates zum dringlichen Postulat KR-Nr. 199/2002). Die FZAG ist kraft einer entsprechenden Auflage des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) in der Betriebskonzession vom 31. Mai 2001 verpflichtet, dem BAZL das neue Betriebsreglement bis Ende 2002 zur Genehmigung einzureichen. Das BAZL kann das Betriebsreglement jedoch nur dann genehmigen, wenn u. a. dessen Inhalt den Zielen und Vorgaben des SIL entspricht (Art. 25 Abs. 1 lit. a Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt und Art. 36c Abs. 2 des Luftfahrtgesetzes, SR 748.0). Auch die (fristgebundene) Einreichung des Betriebsreglements setzt somit ein SIL-Objektblatt Flughafen Zürich voraus.

Die mit dem vorliegenden Postulat eingeforderten Grundlagen hinsichtlich An- und Abflugrouten, Sicherheit, Warteräume, Lärm, raumplanerische Auswirkungen usw. waren im Wesentlichen bereits Gegenstand des dringlichen Postulats KR-Nr. 199/2002. Der Regierungsrat hat damals darauf hingewiesen, dass diese Unterlagen angesichts der unterschiedlichen Zielsetzung von SIL- und Betriebsreglementsverfahren nicht im Rahmen des SIL-Prozesses abzuhandeln sein werden, sondern vielmehr Gegenstand des Umweltverträglichkeitsbe-

richts zum neuen Betriebsreglement bilden werden; jenes Postulat wurde in diesem Sinne entgegengenommen.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 269/2002 nicht zu überweisen.

## **6. Begrenzung der Flugbewegungen**

Dringliches Postulat Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf), Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang) und Peter Anderegg (SP, Dübendorf) vom 16. September 2002

KR-Nr. 270/2002, RRB-Nr. 1611/23. Oktober 2002 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird eingeladen, im Rahmen aller seiner Möglichkeiten, insbesondere auch im Rahmen ihrer Delegation im Verwaltungsrat der Flughafen AG, darauf hinzuwirken, dass das Wachstum des Flughafens auf maximal 320'000 Flugbewegungen pro Jahr begrenzt wird.

Begründung:

Im Rahmen der Diskussionen um das Koordinationsverfahren SIL und über mögliche Betriebsvarianten am Flughafen Kloten haben die Gemeinden mehrheitlich und der runde Tisch mehrfach und klar eine Plafonierung der Flugbewegungen bei 320'000 verlangt. Nach dem Swissair-Grounding und dem damit verbundenen Aufbau der neuen redimensionierten Swiss ist davon auszugehen, dass eine Plafonierung der Bewegungen auf dem Niveau 320'000 für die Airline auch betriebswirtschaftlich vertretbar ist. Mit einer Allianz, wie sie für die Swiss zwingend ist, wird sich dies noch verschärfen. Auch für den Flughafen muss eine solche Grenze vertretbar sein, wurde doch die 5. Ausbautetappe mit 220'000 Bewegungen als refinanzierbar bezeichnet. Auch wenn sich dies heute als falsch herausstellt und eine höhere Zahl Flugbewegungen und Passagiere nötig sein wird als damals dem Volk zugesagt, kann diese sicher nicht höher angesetzt werden als die 320'000 Bewegungen.

Zudem ist für die Stickoxide bekanntlich mit der Konzession für den Ausbau eine Limite gesetzt worden, bei deren Erreichen neue Massnahmen zu treffen sind – und das Bundesgericht hat in seinen Erwä-

gungen zum Entscheid zur Baukonzession keinen Zweifel daran gelassen, dass eine Plafonierung der Bewegungszahlen als Massnahme gegen die Luftbelastung sehr wohl in Erwägung zu ziehen wäre. Die umweltrechtlichen Schranken können nämlich auch unter Berufung auf die Vorgabe des SIL nicht beliebig weit hinausgeschoben werden. Auch unter diesem Aspekt sind die 320'000 Bewegungen eine sinnvolle Limite. Es kann letztlich nicht im Interesse der Zürcher Volkswirtschaft sein, einen überdimensionierten Flughafen zu subventionieren, welcher bei unlimitiertem Wachstum massive volkswirtschaftliche Schäden verursachen kann. Flughafenpolitik kann nur mit der Bevölkerung und den Gemeinden und nicht gegen diese gemacht werden. Klare Grenzen können die verhärteten Fronten aufweichen und schaffen wieder Vertrauen in Regierung und Parlament.

Der Kantonsrat hat das Postulat am 23. September 2002 dringlich erklärt.

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

Gemäss Art. 36a Abs. 2 des Luftfahrtgesetzes (SR 748.0) ist die Flughafen Zürich AG (FZAG) als Inhaberin der Betriebskonzession für den Flughafen Zürich von Gesetzes wegen verpflichtet, ihre Infrastruktur grundsätzlich für alle Luftfahrzeuge im nationalen und internationalen Verkehr zur Verfügung zu stellen (so genannter Zulassungszwang). Im allgemeinen Teil des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), den der Bundesrat am 18. Oktober 2000 beschlossen hat, wird als Grundsatz festgelegt, dass der Flughafen Zürich seine Rolle als eine der grossen europäischen Drehscheiben des Weltluftverkehrs (Hub) wahrnehmen soll (SIL Teil III, B1, G 2). Aus Sicht des Bundes ist deshalb eine Beschränkung der Flugbewegungen grundsätzlich jedenfalls so lange nicht angezeigt, als besondere Umstände nicht zwingend danach rufen. Wie das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) bei der Erteilung der Baukonzession für das Dock Mitte ausgeführt und das Bundesgericht auf Beschwerde hin bestätigt hat, kann aus Umweltschutzgründen (vor allem im Bereich Lufthygiene) ein wie auch immer gearteter Plafond (Emissions- oder Lärmplafond, allenfalls sogar Bewegungsplafond) inskünftig nicht ausgeschlossen werden.

In seinen Grundsätzen zur Flughafenpolitik nach vollzogener Ver- selbstständigung des Flughafens vom 23. August 2000 hat der Regie- rungsrat ausführlich dargetan, dass und weshalb die Wirtschaftsregion Zürich und weite Teile der Schweiz auf den Flughafen Zürich als leis- tungsfähigen Interkontinentalflughafen und damit als Schlüsselinfra- struktur des öffentlichen Verkehrs in unserem Land angewiesen sind. Hierzu gehört auch eine hier domizilierte, interkontinental tätige Luftverkehrsgesellschaft (vgl. auch die Beantwortung der dringlichen Anfrage KR-Nr. 101/2001). An dieser Beurteilung haben auch der Zusammenbruch der SAirGroup und die weltweit stagnierende, teil- weise sogar rückläufige Nachfrage im Zivilluftverkehr nach den terro- ristischen Ereignissen in den USA im Herbst des vergangenen Jahres nichts geändert.

Es ist den gemeinsamen Anstrengungen des Bundes, verschiedener Kantone – allen voran des Kantons Zürich – und der Privatwirtschaft zu verdanken, dass nach dem Grounding der Swissair am 2. und 3. Oktober 2002 innert weniger Monate die neue Fluggesellschaft SWISS als Erbringerin einer öffentlichen Verkehrsleistung den Be- trieb aufnehmen konnte. Wie an der ersten Halbjahres-Bilanz- pressekonferenz Mitte September 2002 zu erfahren war, präsentierte sich das Ergebnis der Gesellschaft besser, als dies gemäss Business- plan erwartet werden konnte. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung der SWISS sind jedenfalls zuversichtlich, dass die Gesellschaft vom Jahr 2003 an eine positive Bilanz aufweisen wird. Eine der für das er- folgreiche Bestehen der Gesellschaft am Markt wohl wichtigsten Voraussetzungen ist deren Einbindung in eine globale Allianz. Dies- bezüglich sind die Gespräche von SWISS mit OneWorld (American Airlines, British Airways, Air Lingus, Cathay Pacific, Finnair, Quan- tas, Iberia und Lan Chile) in dem Sinne auf gutem Wege, als, von ei- ner Ausnahme abgesehen, alle Allianzpartner ihr grundsätzliches Ein- verständnis zu einem Beitritt von SWISS gegeben haben. Mit British Airways (BA) allerdings, der mit Abstand grössten und gewichtigsten europäischen OneWorld-Partnerin, steht eine entsprechende Verein- barung zurzeit noch aus. Wenn BA dem Beitritt von SWISS zur OneWorld zustimmt, dürfte dies auch Auswirkungen auf die Ver- kehrsstruktur der SWISS vorab am Flughafen Zürich haben; welcher Art diese sein werden, ist aber offen. Eine Plafonierung der Flugbe- wegungen am Heimatflughafen der SWISS würde aber deren operati- onelle und wirtschaftliche Zukunftsaussichten erheblich schmälern

und damit auch deren Handlungsspielräume für die weiteren Verhandlungen mit BA bzw. OneWorld stark einschränken. Unter derartigen Voraussetzungen auf dem Heimatflughafen könnte die Gesellschaft für einen Allianzbeitritt sogar gänzlich unattraktiv werden. Dadurch würde der heute noch nicht gesicherte längerfristige Erfolg der SWISS zusätzlich erschwert, wenn nicht gar verunmöglicht. Dies wiederum könnte erneut zu einschneidenden negativen Konsequenzen für die Bevölkerung der Wirtschafts- und Arbeitsregion Zürich führen.

Es wäre insbesondere falsch, aus der Krise der Luftfahrt und der derzeit schlechten allgemeinen Wirtschaftslage zu schliessen, dass auf unabsehbare Zeit hinaus kein Aufschwung mehr erfolgen werde, sodass eine Beschränkung der Flugbewegungen am Flughafen Zürich nunmehr auch aus volks- und betriebswirtschaftlicher Sicht sinnvoll sei. Auch wenn die kurzfristigen Prognosen für ein Wirtschaftswachstum zurzeit sehr verhalten ausfallen – was in hohem Masse auch auf die unsichere politische Entwicklung im Nahen und Mittleren Osten zurückzuführen ist –, dürfte sich die allgemeine Wirtschaftslage jedenfalls längerfristig wieder erholen, sodass im Zivilluftverkehr auch in der Schweiz wieder mit einem gewissen Wachstum gerechnet werden muss. Diese Beurteilung wird auch von SWISS geteilt, die nicht mit einer Stagnation der Verkehrsentwicklung rechnet.

Schon mit den Grundsätzen der Flughafenpolitik hat der Regierungsrat festgehalten, auch die Grenzen des Wachstums des Luftverkehrs müssten in einem für die Menschen überblickbaren Zeitraum berücksichtigt werden: «Technische und wirtschaftliche Fortschritte und Veränderungen müssen im Interesse der Menschen wenn immer möglich im Gleichschritt mit politischen und gesellschaftlichen Veränderungen gehen. Es macht daher wenig Sinn, ein Betriebsreglement für den Flughafen auf unbestimmte Zeit anzulegen, vielmehr muss zu einem klar definierten Zeitpunkt ein «Marschhalt» angesetzt werden.» Der Regierungsrat hat damals festgesetzt, dass eine Neubeurteilung vorzunehmen ist, sobald die Schadstoffbelastung durch den Luftverkehr die Grenze von 2400 Tonnen  $\text{NO}_x$  pro Jahr erreicht (analog der Auflagen des UVEK zur 5. Ausbautappe) oder 420'000 Flugbewegungen/Jahr (Linien- und Charterverkehr sowie Geschäftsfliegerei) erreicht werden. Die Arbeiten am neuen Betriebsreglement haben in der Zwischenzeit gezeigt, dass mit dem heutigen Pistensystem als Planungsgrösse rund 360'000 Bewegungen erreicht werden können.

Die bekannte Planungsgrösse von 420'000 Flugbewegungen/Jahr setzt in jedem Fall eine Erweiterung des Pistensystems voraus, welche eine Zustimmung des Kantons Zürich gemäss §19 des Flughafengesetzes (LS 748.1) durch einen Beschluss des Kantonsrates voraussetzt, welcher dem fakultativen Referendum untersteht. Damit ist sichergestellt, dass die langfristige Entwicklung des Flughafens nicht gegen den Willen der Zürcher Bevölkerung erfolgen kann.

Aus diesen Gründen ginge eine Plafonierung der Flugbewegungen am Flughafen Zürich von einer zu kurzfristigen Optik für die Zukunft der schweizerischen Zivilluftfahrt aus, und es würde damit ein falsches Zeichen gesetzt.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat deshalb, das Postulat KR-Nr. 270/2002 nicht zu überweisen.

### **15. Koordinationstisch Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) in Sachen Betriebsreglement des Flughafens**

Interpellation Hans Heinrich Raths (SVP, Pfäffikon) vom 25. März 2002

KR-Nr. 103/2002, RRB-Nr. 835/22. Mai 2002

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Ein erster Vorentscheid für das künftige Betriebsreglement des Flughafens Zürich ist am 11. März 2002 am so genannten Koordinations-tisch des Bundes gefallen. Die beteiligten Kantone haben sich darauf geeinigt, drei Varianten weiterzuverfolgen. Für die Bevölkerung des Kantons Zürich ist der weitere Verlauf des Koordinationsprozesses von grossem Interesse.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung von folgenden Fragen:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat den bisherigen Verlauf des SIL-Koordinationsprozesses, und welche vorläufigen Folgerungen zieht er daraus?
2. Sind die Beschlüsse des SIL-Koordinations-tisches für den Kanton Zürich als Standortkanton des Flughafens bindend?
3. Wie ist der Kanton Zürich am SIL-Koordinations-tisch vertreten?

4. Welche Rolle hat der Kanton Aargau in diesem Prozess? Ist es zufällig, dass die Aargauer Variante, welche bis jetzt von keiner Gruppierung als tauglich empfunden worden ist, plötzlich als Bestandteil eines Vorentscheides weitergezogen wird?
5. Wie beurteilt der Regierungsrat den Zwischenentscheid des SIL-Koordinationsstisches vom 11. März 2002?
6. Wie sieht der Regierungsrat den zeitlichen Ablaufrahmen bezüglich der weiteren Schritte des SIL-Koordinationsstisches?
7. Ist der Regierungsrat gewillt, mehr Transparenz in den SIL-Koordinationsprozess zu bringen? Wenn ja, wie?

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

Der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) ist das Planungs- und Koordinationsinstrument des Bundes im Bereich der Zivilluftfahrt, und zwar sowohl in raumplanungsmässiger als auch verkehrspolitischer Hinsicht. Während der Bundesrat den allgemeinen und konzeptionellen Teil des SIL bereits am 18. Oktober 2000 beschlossen hat, steht sein Beschluss über die spezifischen Ziele und Vorgaben für die einzelnen Luftfahrtanlagen (die so genannten Objektblätter) noch aus. Um allfällige Konflikte zwischen den Bundesstellen, zwischen Bund und Kantonen oder zwischen den Kantonen rechtzeitig zu erkennen und wenn immer möglich partnerschaftlich lösen zu können, sorgt der Bund für einen frühzeitigen Einbezug der Betroffenen. Diese Gespräche finden am so genannten SIL-Koordinationsstisch statt. Auch das Objektblatt für den Flughafen Zürich, der wohl wichtigsten einzelnen Luftfahrtanlage der Schweiz, wird im Rahmen solcher SIL-Koordinationsgespräche vorbereitet. Sie werden unter der Leitung von Ständerat Hans Lauri, Bern, geführt. Daran beteiligt sind verschiedene Ämter des Bundes, der Flughafenstandortkanton Zürich, die (in einem weiteren Sinne zu verstehenden) Nachbarkantone, die Flughafen Zürich AG (FZAG), die Swiss (früher die Swissair) und das Flugsicherungsunternehmen Skyguide sowie der Flughafen Basel-Mulhouse. Der Kanton Zürich nimmt seine Interessen am SIL-Koordinationsstisch umfassend wahr, indem er sowohl durch die Bau- und Verkehrsdepartement als auch durch die Volkswirtschaftsdirektion vertreten ist. Die Beschlüsse des Koordinationsstisches sind weder für Behörden noch für sonstige Beteiligte verbindlich. Die Ergebnisse der Koordi-

nationsgespräche werden jedoch die Grundlage für das Objektblatt Flughafen Zürich darstellen, das die zuständigen Bundesstellen dem Bundesrat zur Beschlussfassung unterbreiten werden. Erst die Festlegungen des vom Bundesrat beschlossenen SIL-Objektblattes werden dann behördenverbindlich sein und somit insbesondere auch für die Behörden des Kantons Zürich Gültigkeit beanspruchen.

Im Rahmen des SIL-Koordinationsprozesses fanden bisher drei Sitzungen mit den erwähnten Teilnehmern statt. Da das Objektblatt Flughafen Zürich Einfluss haben wird auf das neue Betriebsreglement beziehungsweise die darin festzulegenden neuen An- und Abflugrouten und -verfahren, setzte sich der SIL-Koordinationsstisch an den ersten beiden Sitzungen (25. Oktober und 22. November 2001) schwergewichtig mit den bekannten fünf möglichen Betriebsvarianten der FZAG (Varianten «rot», «orange», «violett», «pink» und «grün»), mit der Variante des Runden Tisches (so genannte Variante «BV2») und mit der Variante «oliv» auseinander. Die letztgenannte Variante wurde auf Antrag der Nachbarkantone, deren Interessen vom Kanton Aargau koordiniert werden, eingebracht. Nach einer entsprechenden schriftlichen Vernehmlassung wurden sämtliche Varianten an der jüngsten Sitzung vom 11. März 2002 nochmals eingehend diskutiert mit dem Ziel, die nicht mehr weiter zu verfolgenden Varianten auszuscheiden und die notwendigen Aufträge im Hinblick auf die Optimierung der weiter zu bearbeitenden Varianten zu erteilen. Der Koordinationsstisch sprach sich, wie dies der Regierungsrat bereits mit Beschluss vom 6. Februar 2002 im Rahmen der Vernehmlassung getan hatte, für die (vorläufige) Weiterverfolgung der Varianten «orange», «violett» und «BV2» aus. Weiter wurde entschieden, auch die von den Nachbarkantonen favorisierte Variante «oliv» weiter zu verfolgen und zu optimieren. Der Regierungsrat hat im Übrigen zur Variante «grün» verlangt, dass im Interesse der Rechtssicherheit in jedem Fall mit einem verbindlichen Auftrag spätestens innert zwei bis drei Jahren abschliessend zu klären sei, ob die Option für die Verwirklichung dieser Variante als langfristiges Ziel offen gehalten werden solle oder nicht. Das aufgezeigte Vorgehen ist darauf zurückzuführen, dass alle am SIL-Koordinationsstisch vertretenen Körperschaften und Organisationen gleichberechtigt Anträge stellen können. In diesem Zusammenhang muss jedoch festgehalten werden, dass sich, jedenfalls nach heutigem Kenntnisstand, die Fluglärmbelastung (im Sinne von Grenzwertüberschreitungen) sämtlicher Betriebsvarianten praktisch

ausschliesslich auf das Gebiet des Kantons Zürich beschränkt. Der Regierungsrat hat sich deshalb dem Bund gegenüber stets und klar dahingehend geäussert, dass dem Kanton Zürich eine entscheidende Mitbestimmung bei der Festlegung des Objektblattes Flughafen Zürich zustehen müsse.

Der bisherige Verlauf des SIL-Koordinationsprozesses hat gezeigt, dass alle Beteiligten gewillt sind, die unterschiedlichen Positionen für das Objektblatt Flughafen Zürich so weit als möglich in konstruktiver Zusammenarbeit umzusetzen. Allfällige Differenzen sollen aber ebenfalls klar herausgearbeitet werden. Der Entscheid über den Inhalt des SIL-Objektblattes für den Flughafen Zürich fällt jedoch erst nach einer allfällig notwendig werdenden Bereinigung zwischen dem Bund und dem Kanton Zürich mit der Festsetzung des Objektblattes durch den Bundesrat.

Die FZAG kann das in Arbeit befindliche neue Betriebsreglement dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) erst dann zur Genehmigung einreichen, wenn der Bundesrat das SIL-Objektblatt Flughafen Zürich festgelegt hat. Da die Flughafenhalterin jedoch gestützt auf eine entsprechende Auflage in der Baukonzession für das Dock Mitte verpflichtet ist, dem Bund das neue Betriebsreglement bis Ende 2002 einzureichen, muss der Entwurf für das SIL-Objektblatt Flughafen Zürich bis im Herbst dieses Jahres vorliegen. Deshalb ist für den weiteren Verlauf des SIL-Koordinationsprozesses ein ehrgeiziger Terminplan erstellt worden. Dieser sieht vor, an einem 4. SIL-Koordinationsgespräch Ende Mai 2002 die von der FZAG weiterbearbeiteten Betriebsvarianten zu diskutieren. Bis Mitte Juli haben sich die einzelnen Beteiligten hiezu abschliessend zu äussern. Nach allfälligen Bereinigungsgesprächen erfolgt der Abschluss des Koordinationsprozesses Ende August 2002. Danach wird das SIL-Objektblatt durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Raumentwicklung erstellt. Die Verabschiedung durch den Bundesrat ist im Frühling 2003 vorgesehen. Entsprechend dem Verlauf der Arbeiten im Zusammenhang mit dem SIL-Objektblatt bzw. dem Betriebsreglement des Flughafens wird die Regierung den runden Tisch bzw. die Öffentlichkeit jeweils zeitgerecht informieren. Über die SIL-Koordinationsgespräche orientiert im Anschluss daran jeweils der Vorsitzende des Koordinationstisches nach Absprache mit den Beteiligten.

## **22. Revision kantonaler Richtplan**

Parlamentarische Initiative Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rüm-  
lang), Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf) und Heinz Jauch (EVP,  
Dübendorf) vom 23. September 2002

KR-Nr. 283/2002

Die Initiative hat folgenden Wortlaut:

Die Grundsätze des kantonalen Richtplans werden folgendermassen  
ergänzt:

### 1.2.2. Leitlinien für die wünschbare Entwicklung

neu

#### Leitlinie 4

Die Entwicklung der Siedlungsstruktur wird ausgerichtet auf folgende  
Eckwerte für den Flughafen Zürich:

Es wird von max. 320'000 Flugbewegungen pro Jahr ausgegangen.

1. Es ist eine Nachtruhe von 22:00 bis 7:00 Uhr zu berücksichtigen.  
Von 22:00 bis 23:00 und von 6:00 bis 7:00 Uhr sind nur minimalste  
Flugbewegungen gestattet, jedoch maximal 5'000 Bewegungen pro  
Jahr.

2. Das maximal mögliche Kontingent der Nord-Anflüge ist auszu-  
schöpfen.

3. Es sollen möglichst wenig Siedlungsgebiete neu belastet werden.

Die negativen Auswirkungen des Flughafens auf die bestehende Sied-  
lungsstruktur des Kantons Zürich sollen so klein als möglich gehalten  
werden. Die Entwicklung der Siedlungsstruktur ist deshalb auf die  
Basis dieser Eckwerte zu stellen, um die Interessen des Kantons Zü-  
rich im Abstimmungsprozess zwischen der kantonalen Richtplanung  
und dem im Entstehen begriffenen Sachplan Infrastruktur Luftfahrt zu  
vertreten.

(Raumplanungsgesetz Art. 7 und Art. 12)

Begründung:

Der Regierungsrat ist offensichtlich nicht in der Lage, die Interessen  
des Kantons Zürich im Koordinationsprozess Sachplan Infrastruktur  
Luftfahrt (SIL) genügend wahrzunehmen. Die Differenzen zwischen  
Flughafenplanung, Raumplanung und Umweltschutz innerhalb des

Kantons Zürich sind nicht aufgezeigt im Protokoll des Koordinationsprozesses, obwohl mit allen geprüften Betriebs-Varianten die Raumplanung des Kantons Zürich ausgehebelt würde. Im Bericht zum Postulat 79/2002 (Vorlage 4000/2002) sieht der Regierungsrat – nach der Festsetzung des SIL-Objektblattes beziehungsweise der Genehmigung des Betriebsreglementes – als einzige Lösung eine Neuerteilung der Lärmschutzverordnung anzuregen. Hier hat das Bundesgericht aber schon entschieden und verlangt, dass die zu hohen Grenzwerte im Sinne des Vorschlages der Expertenkommission korrigiert werden mussten.

Die von der Mehrheit der am runden Tisch vertretenen Gemeinden verlangten Eckwerte zum zukünftigen Betrieb des Flughafens Zürich wurden vom Regierungsrat nicht in seine Stellungnahme übernommen. Denn dieser hat zu stark die betriebswirtschaftlichen Interessen des Flughafens wahrgenommen.

Trotz anders lautenden Versprechungen wurden zudem die betroffenen Gemeinden vom Koordinationsprozess SIL bis heute ausgeschlossen.

Der Kantonsrat, welchem die Festsetzung des kantonalen Richtplanes zusteht (PBG § 32) muss nun aktiv werden. Mit der Revision des kantonalen Richtplans kann er ein Bereinigungsverfahren im SIL-Koordinationsprozess erwirken und so die Interessen des Kantons Zürich eigenständig wahrnehmen.

Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG)  
Art. 7:

Abs. 1: Die Kantone arbeiten mit den Behörden des Bundes und der Nachbarkantone zusammen, soweit ihre Aufgaben sich berühren.

Abs. 2: Einigen sich Kantone untereinander oder mit dem Bund nicht darüber, wie raumwirksame Tätigkeiten aufeinander abgestimmt werden, so kann das Bereinigungsverfahren (Art. 12) verlangt werden.

*Ratspräsident Thomas Dähler:* Ich beantrage Ihnen folgendes Vorgehen: Zuerst bekommen die Erstunterzeichneten der vier Vorstösse in Reihenfolge der Traktandenliste das Wort je 10 Minuten. Anschliessend ist das Wort frei für die Mitglieder des Rates. Am Schluss spricht Volkswirtschaftsdirektor Ruedi Jeker. Danach stimmen wir über die Überweisung der beiden Dringlichen Postulate und die Un-

terstützung der Parlamentarischen Initiative ab. Sie sind mit diesem Vorgehen einverstanden.

*Richard Hirt (CVP, Fällanden):* In einer Fraktionserklärung der CVP im Juli 2002 zur damaligen Empfehlung des Regierungsrates zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt habe ich den Regierungsrat aufgefordert, den Menschen ins Zentrum zu stellen. In der Woche zuvor hat er nämlich erklärt, dass er die Variante BV2 optimiert in den Sachplan Infrastruktur Luftfahrt eingeben werde. Er hat sich dabei auf die Haltung des eher halbrunden Tisches und die Haltung der Gemeinden des Kantons Zürich berufen, welche im berühmten Multiple-Choice-Verfahren Stellung nehmen konnten. Ich habe damals auch gesagt, dass es dem Regierungsrat und der Unique nie gelingen wird, einen Flughafen gegen den Willen der Bevölkerung zu betreiben. Nach Abschluss der SIL-Koordinationsgespräche am 27. August 2002 hat Ständerat Hans Lauri in Unkenntnis der wirklichen zürcherischen Verhältnisse an der Pressekonferenz und im Abschlusscommuniqué verlauten lassen, ich zitiere: «...dass die Variante BV2 optimiert am meisten Rückhalt findet». Das vorliegende Postulat wurde auf Grund dieser Ausgangslage eingereicht und für dringlich erklärt. Es besteht nach wie vor nach Meinung verschiedener Politiker, Kantonsrätinnen und Kantonsräte, Gemeinderäte – zum Beispiel von Rümlang und Niederglatt – und verschiedener Juristen die Gefahr, dass nun durch diesen übergeordneten Sachplan Pistenaufbauten präjudiziert werden könnten und damit die Mitwirkung des Volkes ausgehebelt würde. Der Regierungsrat gesteht in seiner Antwort ein, dass diese Befürchtung weit verbreitet ist. Das ist weiter nicht erstaunlich, weil dies ja Wirklichkeit werden könnte, wie dies eben von diesen Juristen, und zwar nicht nur von einem, plausibel vertreten wird. Er rückt dann seine Argumentation, dass nichts am Volk vorbei geschmuggelt werden könne, in ein Licht, das zumindest aus seiner Sicht richtig ist. Damit haben wir die Rechtsauffassung des Regierungsrates über die Wirkung beziehungsweise über die Hierarchie des SIL und der kantonalen Richtplanung in einem Beschluss festgehalten, und diesen Beschluss nehme ich einmal mit Interesse zur Kenntnis.

Das ist nun aber nur eine Sicht der Dinge, nämlich die Sicht des Regierungsrates, die sich, wie just der Flughafen zeigt, auch sehr schnell ändern kann. Es könnte ja der Fall auftreten, dass zum Beispiel die Flughafen AG als Inhaberin der Konzession sich auf ihre Konzessi-

onspflicht beruft und damit die Bereitstellung einer hinreichenden Lande- und Startkapazität anbegehrt. Im allgemeinen SIL-Teil ist ja bereits behördenverbindlich eine Bewegungszahl von 420'000 festgeschrieben. Die ist bereits behördenverbindlich. Die Unique könnte dann beispielsweise, wenn sie es für opportun hielte, gestützt auf diese Konzessionspflicht und die SIL-Vorgabe eine Vergrösserung der Kapazität gerichtlich erzwingen oder zu erzwingen versuchen. In diesem Fall sind sich Juristen und Politiker ganz und gar nicht einig, wie letztlich das Bundesgericht in einer Beschwerde entscheiden würde – für den übergeordneten SIL oder für die nachgeordnete kantonale Gesetzgebung.

Die Sicht des Regierungsrates in dieser Sache ist ja nur die eine Seite. Die Zusammensetzung des Regierungsrates bleibt ja auch nicht auf ewige Zeiten so bestehen wie sie heute ist. Und somit könnte auch seine Rechtsauffassung wie die der Flughafenpolitik einem Wandel unterworfen sein. Es hat sich ja in dieser Sache über Nacht alles verändert. Ich frage mich: Ist es nun endlich eine realistische Einschätzung einer ausweglosen Situation oder sind es Vorboten kommender Wahlen? Sie alle wissen, seit letzten Freitag gilt nun in Sachen Flughafen nicht mehr, was einmal war. Der Regierungsrat hat in Übereinstimmung mit Unique eine völlige Kehrtwende in der Flughafenpolitik vorgenommen. Es soll nun, wie dies von Verschiedenen schon lange gefordert wurde, nach dem bisherigen System geflogen werden, das neu als Betriebsreglement 2003 bezeichnet wird. Die früher angeblich als konsensfähig beurteilte und durch alle Instanzen vertretene Betriebsvariante BV2 wird komplett fallen gelassen. Sodann wird erstmals zumindest mittelfristig ein Plafond von 350'000 Flugbewegungen angegeben, der mit dem heutigen Pistensystem abgewickelt werden könnte. Damit sind die zum Teil zweifelhaften so genannten Mehrheitsbeschlüsse des runden Tisches und die darauf abgestützten Anträge des Regierungsrates an den SIL-Koordinationstisch und auch die Ergebnisse des SIL-Tisches buchstäblich vom Tisch gewischt.

Neben der ungewissen und unterschiedlich beurteilten Vorwirkung des SIL ergibt sich damit nun ein weiteres Argument zur Überweisung des dringlichen Postulates, nun einen Marschhalt beim SIL zu beantragen. Bei den neuen Vorschlägen des Regierungsrates und der Unique ist nun kein Stein mehr auf dem andern geblieben. Keine von der Regierung, vom runden Tisch oder vom SIL-Koordinationstisch je diskutierten mehr oder weniger optimierten Varianten der Farbskala

von «rot» über «orange», «violett», «oliv», «pink», «grün», «beige» und BV2 stehen nun noch zur Diskussion.

Am letzten Freitag wurde dann auch zu guter Letzt noch die nach Bern gelieferte und allseits gerühmte Variante BV2 optimiert vom Regierungsrat und der Unique definitiv zu Grabe getragen. Jetzt steht neu das so genannte Betriebsreglement 2003 zur Diskussion, das auf den heutigen Grundlagen, den heutigen Pistengrundlagen basiert. Schon haben übereifrige Staatsdiener aus dem BAZL am Fernsehen gegen diese Kehrtwende des Regierungsrates gespuckt und die mitbeteiligten Kantone von Appenzell bis Nidwalden und von Basel bis Glarus haben ihr Missfallen über den Kanton Zürich kundgetan. Es wäre doch auch ein Akt freundeidgenössischer Zusammenarbeit, wenn der Zürcher Regierungsrat nun beantragen würde «Halt das Ganze!», und zumindest die neue nun definitive Haltung beziehungsweise die Kehrtwende des Regierungsrates als eine bessere Einsicht aus einem langwierigen und mühsamen Prozess den Partnern des SIL-Koordinationsstisches verständlich zu machen. Denn bis Ende August galt noch BV2 als die Zürcher Lösung.

Eine neue und interessante Idee hat Baudirektorin Dorothee Fierz mit dem Projekt «Relief», das heisst Raumentwicklungskonzept für die Flughafenregion und langfristige Infrastrukturentwicklung des Flughafens. «Relief» würde auch auf Englisch heissen «Erleichterung und Entlastung». Sie hat eine mögliche Langfristvariante in die Diskussion gegeben. Erstmals erinnert sich nun ein Mitglied des Regierungsrates in der Diskussion um den Flughafen, dass nach Gesetz dem Kantonsrat die Kompetenz zur Richtplanfestlegung zusteht. Ich zitiere mit einer gewissen Freude Regierungsrätin Dorothee Fierz aus ihrem Referat anlässlich der Wende in der Flughafenpolitik: «Wir wollen die Rahmenbedingungen für die Raumentwicklung der Flughafenregion möglichst bald in einem breit legitimierten Verfahren festlegen.» Klammerbemerkung: Offenbar war es bis jetzt nicht so breit oder gar legitimiert. Ich höre auch mit Erstaunen zum ersten Mal, dass dem Kantonsrat dazu eine Richtplanvorlage in der zweiten Hälfte des nächsten Jahres zugeleitet werden soll, die dann stufen- und zeitgerecht ins SIL-Verfahren einfließen soll. Weiter wird ja männiglich gefordert, den von der Schweiz noch nicht ratifizierten Staatsvertrag neu zu verhandeln. Ohne gültigen Staatsvertrag und mit den neuen, am SIL-Koordinationsstisch noch nicht kommunizierten Grundlagen ist es dem Bundesrat weiss Gott nicht möglich, einen rechtssicheren

so genannten SIL-Gartenhag zu schaffen, der dann auch Bestand haben wird. Die Argumente für die Überweisung des Postulates, einen Marschhalt beim SIL einzulegen, haben sich doch durch die neue Situation multipliziert. Sie sind nun so zwingend geworden, dass der Regierungsrat eigentlich von sich aus beantragen müsste, diesen Antrag zu stellen, um eben einen Stopp beim SIL einzusetzen.

*Martin Bäumle (Grüne, Dübendorf):* Erste Vorbemerkung: Die Grünen sind eigentlich für 250'000 Bewegungen. Aus klimapolitischen Gründen wäre sogar eine deutlich tiefere Zahl angezeigt, um langfristig nicht mit Klimaproblemen kämpfen zu müssen. Allerdings wurden durch die Volksabstimmung 1995 über die Ausbautetappe diese 250'000 Bewegungen vom Volk akzeptiert, und diesen Entscheid akzeptieren auch die Grünen.

Zweite Vorbemerkung: Einige meinen heute möglicherweise nach dem letzten Freitag, der Plafond sei ja da mit 350'000 Bewegungen, das Postulat sei unnötig. Diesen kann ich sagen, dann können sie gestrost zustimmen, dann schadet ein Postulat mit einer Differenz von 30'000 Bewegungen auch nicht sehr viel.

Zum Postulat. Warum 320'000 Bewegungen? Der runde Tisch fordert diese Zahl gemeinsam mit den Gemeinden seit mehreren Monaten mit Nachdruck. Diese Zahl wurde vom Regierungsrat immer ignoriert. Man sprach immer von Plangrössen 420'000 plus. Der runde Tisch, die Gemeinden wurden mehrfach ignoriert, obwohl sie diese Zahl als Konsensgrösse eingebracht haben. Auch die aktuelle Situation um die Swiss kann mit 320'000 Bewegungen leben. Insbesondere wenn eine Allianz kommen wird, die ja kommen muss, wird es eher zu einer Reduktion des Streckennetzes führen als zu einer Zunahme, und damit werden die 320'000 erst recht Platz finden. Aber auch die fünfte Ausbautetappe, die damals von einer Ausbauvariante von 220'000 Bewegungen sprach und mit dieser Zahl refinanzierbar sein sollte, lässt eigentlich zu, dass diese 320'000 auch der Unique auf keinen Fall betriebswirtschaftliche Probleme verursachen dürfen, sonst wären sämtliche Datenmaterialien aus früheren Zeiten null und nichtig und falsch. Damals wurde sogar gesagt, 250'000 Bewegungen seien das Maximum, das möglich ist. Auch die Limite, die bezüglich Stickoxide gesetzt wird, liegt heute nach Aussagen bei zirka 250'000 Bewegungen. Allerdings ist auch das keine fixe Zahl. In dem Sinn sind diese 220'000 eine messbare Grösse, eine vertretbare Grösse, sowohl für

die betriebswirtschaftlichen Interessen der beiden Firmen Swiss und Unique als auch für die volkswirtschaftlichen Interessen des Kantons, aber auch für den lärmgeplagten Teil der Bevölkerung, also ein Kompromiss.

Warum jetzt ein Bewegungsplafond? Es wird immer gesagt, man müsse eine andere Grenze finden. Es gibt keine bessere Grenze, die zählbar, messbar ist. Lärm kann kein anderes Mass sein. Lärm mit dem heutigen LEQ kann so lange verrechnet werden, bis rechnerisch niemand mehr Lärm hat, trotzdem aber die Flieger über seinem Dach – bestes Beispiel sind die geplanten Süd- oder Ostanflüge während drei Stunden am morgen früh, die gegenüber 16 Stunden gemittelt praktisch keinen Lärm bedeuten, vor allem für die Leute, die am Sonntag Morgen geweckt werden; als ob sie das Gefühl hätten, sie hätten keinen Lärm! Auch der NO<sub>x</sub>-Plafond ist kein echter Plafond, der rechnerisch sauber verhält. Das Problem liegt darin, dass heute auf Bodenstationsdaten abgestützt wird, um auszurechnen, wie viel NO<sub>x</sub> allenfalls aus dem Flugverkehr emittiert wird. Jeder halbwegs ernst zu nehmende Wissenschaftler weiss, dass Bodenstationen keine repräsentativen Daten für Schadstoffe in der Luft, in der dreidimensionalen Verteilung, geben. Sie können es mir glauben, ich habe in diesem Bereich mehrjährige Erfahrung. Das heisst, ohne fluggestützte Messungen, können sie überhaupt nichts aussagen. Und auch mit fluggestützten Messungen wird eine gewisse Ungenauigkeit bleiben, die man so lange mit Modellen herunter rechnen kann, bis es dann passt, so wie man es gerne hätte. Wenn in Zukunft ein besseres Mass vorliegen sollte – über ein neues Lärmmass, über eine Kombination aus Lärm, Schadstoffen und Bewegungen – werden die Grünen die Ersten sein, die bereit sind, für ein Mass Hand zu bieten. Aber solange wir keines haben, müssen wir das nehmen, was für jedermann und jede Frau auf der Strasse und vor allem auch für Wissenschaftler nachrechenbar, nachvollziehbar, einfach und tragbar ist. In dem Sinne: Plafond bei 320'000.

Auch wurde am Freitag vor allem gesagt, dass das Volk ja über die Pistenveränderungen abstimmen würde und damit eine Steigerung über 350'000 Bewegungen ja gar nicht passieren könne ohne Volksabstimmung. Erstaunlich ist nur, dass der selbe Regierungsrat, der dies am Freitag behauptet hat, in einer Antwort auf zwei Initiativen diese ungültig erklären will und genau da in einem Gutachten festhält, dass eben das Weisungsrecht an Regierungsräte im Verwaltungsrat

praktisch nicht machbar, rechtlich nicht einmal zulässig sei. Dieses Gutachten liegt vor. Und gleichzeitig behauptet der Regierungsrat, dass man mit einem Weisungsrecht das Volk darüber abstimmen lassen könne, ob eine Piste gebaut wird oder nicht. Notabene haben Regierungsrat und Unique zusammen beim Bund mit dem SIL-Verfahren Varianten beantragt, die allesamt Pistenveränderungen verlangen, und haben sich nicht mit ihrer Sperrminorität dagegen gewehrt. Damit wird man beim Bund sagen, der Regierungsrat habe klar festgelegt, dass auch diese Ausbauten damit von der Regierung akzeptiert worden seien. Der Rat hat auch nicht opponiert. Er hat heute die Chance, dies mit zwei Vorstössen oder mit allen dreien noch zu tun.

Ich komme gleich auch zu den beiden anderen Vorstössen. Zum Postulat Richard Hirt. Ich habe echte Zweifel, ob dieses Postulat viel bringt. Es kommt nämlich zu spät, wenn es wirksam werden sollte. Wie wir alle wissen, hat die Regierung dann ein bis zwei Jahre Zeit um zu antworten. Bis dahin ist der SIL aber abgefahren und festgesetzt. Und wenn der Regierungsrat nicht will, dann kann er dieses Postulat einfach in die Schublade legen, weglegen und nichts tun. Trotzdem werden die Grünen auch dieses Postulat unterstützen, weil wir klar der Meinung sind, dass der Regierungsrat jetzt aufgefordert ist zu handeln und im SIL-Verfahren ganz klar Marke zu zeigen und nicht nur wie am Freitag zu sagen «es ist alles anders», obwohl es nicht so ist, sondern das dann auch wirklich umzusetzen.

Die einzige Möglichkeit, heute noch ins SIL-Verfahren einzugreifen, ist die Parlamentarische Initiative von Barbara Hunziker Wanner, die wir heute auf die Traktandenliste gesetzt haben. Der Kantonsrat ist nämlich die einzige Stelle, die noch handeln und via Richtplan eine Festsetzung machen kann, um allenfalls eine Differenz zu schaffen, damit überhaupt das SIL-Koordinationsverfahren neu aufgerollt und der Kantonsrat mit einbezogen werden muss. Und der Kantonsrat hat es in der Hand, heute mit der provisorischen Unterstützung diese Parlamentarische Initiative einer Kommission zuzuleiten, dort rasch zu handeln und eine Festsetzung zu machen, damit das SIL-Verfahren in diesem Rahmen wieder in den Kantonsrat kommt. Es spielt gar keine Rolle, was genau in dieser Parlamentarischen Initiative steht, weil die Kommission diese jederzeit abändern kann. Aber es muss heute eine provisorische Unterstützung stattfinden. Wenn Sie dies nicht tun und diese Parlamentarische Initiative scheitern lassen, haben Sie sich ei-

gentlich aus dem SIL-Prozess verabschiedet, weil das Dringliche Postulat hier nicht mehr wirken kann.

Zum Freitag. Einige haben wohl den Eindruck, der Regierungsrat habe eine Kehrtwende gemacht. Am Freitag waren keine neuen Tatsachen zu hören – einzig, dass die bisherige Salamtaktik neu mit Schlaftabletten angereichert wurde. Und es ist offensichtlich gelungen, mit schönen Worten das Gleiche anders zu verpacken. «Nordregime» heisst das neue Wort für Parallelpiste, «Relief» heisst das neue Wort für «alles offen lassen im SIL» und die Taktik ist klar: den Süden einzuschläfern – offensichtlich ist dies bei Richard Hirt gelungen – in der Meinung, man wolle gar keine Südanflüge. Den vermeintlich schwächeren Norden lässt man im Regen stehen. Den kann man dann schon wieder auch anderswie umstimmen und das Ganze so lange verzögern, bis die Wahlen vorbei sind. Hier liegt die Schuld für allfällige Provisorien, die dann zu «Providurien» werden mit Süd- und Ostanflügen, weil abzusehen ist, dass mit oder ohne Staatsvertrag – entweder Staatsvertrag oder einseitige Verordnung von Deutschland – dies dazu führen wird, dass irgendwelche Flüge an- und abgewickelt werden sollen. Nordwestanflug war immer noch kein Thema bei der Regierung. Thema sind immer noch Süd- und Ostanflüge. Das heisst, sie kommen. Was einmal da ist – das kennen wir ja aus der Geschichte – wird zum «Providurium». Fakt ist also, es läuft alles weiter wie gehabt, aber man soll bis nach den Wahlen warten. Man will das Ganze einschläfern. Man will den wütend gewordenen Süden müde machen oder sagen wir mal beruhigen – und hofft, dass er es nicht merkt. Und das Schlimme ist – das war am Freitag sehr deutlich zu spüren – die Führung in diesem Geschäft liegt vor allem beim Verwaltungsratspräsidenten der Unique, Andreas Schmid. Unsere drei Regierungsräte und offensichtlich auch der Stadtpräsident von Zürich, Elmar Ledergerber, gehen da relativ blind hinterher.

Ich komme zum Schluss. Die Grünen werden alle Vorstösse, das heisst natürlich unser eigenes Postulat, aber auch das Postulat Richard Hirt und insbesondere die Parlamentarische Initiative Barbara Hunziker unterstützen. Ich möchte noch einmal betonen: Die Grünen machen heute einen Schritt. Einigen von den Grünen fällt es gar nicht leicht, für 320'000 Bewegungen aufzustehen, weil sie nämlich deutlich weniger wollen. Das heisst, die Grünen machen heute einen Schritt über ihren Schatten im Sinne eines Kompromisses, um in dieser Flughafenfrage, in der die Fronten verhärtet sind und die mit dem

Freitag nicht weicher geworden sind, die Fronten aufzuweichen und endlich hier wieder Handlungsspielraum zu erhalten. Denn wir wollen insgesamt auch einen Flughafen, aber nicht einen Mega-Hub. Und das ist genau das Problem. Wenn wir einen Flughafen wollen, der funktioniert, und nicht rechtzeitig bereit sind, diesen in die Schranken zu weisen, die Bevölkerung und Umwelt ertragen... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

*Hans Heinrich Raths (SVP, Pfäffikon):* Aus Effizienzgründen spreche ich gleichzeitig zum Dringlichen Postulat Kantonsrats-Nummer 269/2002, das ich mitunterzeichnet habe, und zur Interpellation Kantonsrats-Nummer 103/2002.

Als Mitunterzeichner des Dringlichen Postulates bitte ich Sie, dieses an den Regierungsrat zu überweisen. Ein Marschhalt im SIL-Prozess ist nach dem neusten Entscheid des Regierungsrates in der Flughafenfrage dringender notwendig denn je. Wie schnell Betriebsvarianten des Regierungsrates zur Makulatur werden können, konnten wir Ende der letzten Woche erfahren. Es wurde auch Zeit, dass der Regierungsrat im Zusammenhang mit dem Flughafen endlich einen Weg verfolgt, der sich mehr an der Realität orientiert und der eine grössere Chance auf eine Akzeptanz in der Bevölkerung hat. Warum im SIL-Prozess ein Marschhalt notwendig ist, möchte ich nochmals kurz begründen. Die dem Bund im Rahmen des SIL-Koordinationsprozesses vorgeschlagenen Betriebsvarianten bilden den Rahmen oder konkret die Grundlage für das SIL-Objektblatt. Andererseits wissen wir alle, dass der Staatsvertrag, der ganz wesentliche Randbedingungen für unseren Flughafen beinhaltet, einen ganz direkten Einfluss auf die Betriebsvarianten hat. Daher ist es wichtig, dass zuerst ein verbesserter Staatsvertrag rechtskräftig vorliegen muss, bevor ein SIL-Objektblatt für behördenverbindlich erklärt wird. Vor diesem Hintergrund ist folgendes Vorgehen angezeigt:

Erstens: Abschluss eines verbesserten und rechtskräftigen Staatsvertrages, der keine einseitigen und diskriminierenden Einschränkungen enthält. Ich erwähne nur die unglückselige Wochenendregelung, unter der der Osten unseres Kantons und auch des Bezirkes, für den ich hier im Rat tätig bin, stark betroffen ist. Zweitens: Verabschiedung einer Betriebsvariante durch den Kanton Zürich mit Einbezug des Kantonsrates. Drittens: Festsetzung eines SIL-Objektblattes. Und viertens:

Der Erlass eines definitiven Betriebsreglementes für den Flughafen Zürich.

In seiner ablehnenden Antwort zum Postulat führt der Regierungsrat unter anderem aus, dass die dringend nötige Raumplanungssicherheit um den Flughafen bei einer Sistierung des SIL-Verfahrens nicht geschaffen werden könne. Regierungsrat Ruedi Jeker, ich frage Sie an. Wie wollen Sie ohne rechtskräftigen Staatsvertrag, der einen entscheidenden Einfluss auf die definitive Betriebsvariante hat, die nötige Raumplanungssicherheit schaffen? Können Sie mir versprechen, dass sich der Regierungsrat gegenüber dem Bund für die letzte Woche vorgestellte Variante einsetzt? Oder ist diese eventuell nur bis nach den Wahlen gültig?

Auch in Bezug auf die Behördenverbindlichkeit des SIL bleiben Fragen offen. Richard Hirt hat diese ausführlich dargelegt. Auch wenn sich die Regierung dafür einsetzt, dass Änderungen am Pistensystem dem Kantonsrat und allenfalls dem Souverän unterbreitet werden, bleiben trotzdem Zweifel bestehen, ob schlussendlich die Behördenverbindlichkeit des SIL auf juristischem Weg nicht auf einmal anders interpretiert wird. Aus den dargelegten Gründen ist es angezeigt, dass die Bearbeitung des SIL-Objektblattes für den Kanton Zürich sistiert wird und der Kantonsrat der Regierung einen entsprechenden Auftrag erteilt. Ich bitte Sie, der Überweisung des vorliegenden Dringlichen Postulates zuzustimmen.

Nun noch kurz zur Interpellation Kantonsrats-Nummer 103/2002. Die Interpellationsantwort als Ganzes ist für mich unbefriedigend, weil sie viele Fragen nur teilweise oder ausweichend beantwortet. Für die Zukunft hoffe ich, dass der Regierungsrat, im Speziellen die Volkswirtschaftsdirektion im Zusammenhang mit dem Flughafen einen offeneren und transparenteren Prozess führt, damit in der Frage der Flughafenpolitik möglichst schnell wieder eine Vertrauensbasis in der Bevölkerung entstehen kann. Ein erster Schritt ist am letzten Freitag getan worden. Vielen Dank.

*Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Zürich):* Die Differenzen zwischen Flughafenplanung, Raumplanung und Umweltschutz innerhalb des Kantons Zürich sind nicht aufgezeigt im Protokoll des Koordinationsprozesses SIL, obwohl mit allen geprüften Betriebsvarianten die Raumplanung des Kantons Zürich ausgehebelt würde. Die von der

Mehrheit der am runden Tisch vertretenen Gemeinden verlangten Eckwerte zum zukünftigen Betrieb des Flughafens Zürich wurden vom Regierungsrat nicht in seine Stellungnahme übernommen, sondern unter den Tisch gewischt. Dieser hat zu stark die betriebswirtschaftlichen Interessen des Flughafens wahrgenommen. Trotz anders lautenden Versprechungen wurden zudem die betroffenen Gemeinden nie im Koordinationsprozess SIL begrüsst. In seiner Antwort zum vorliegenden Postulat Richard Hirt anerkennt der Regierungsrat endlich, dass der SIL nach seiner Festsetzung behördenverbindlich sein wird und deshalb das kantonale Richtplanverfahren sinnvollerweise parallel durchgeführt wird und dass Bund und Kanton, falls sie sich in Bezug auf SIL und Richtplan nicht einigen können, das Bereinigungsverfahren offen steht. Der Regierungsrat ist doch begrenzt lernfähig, vergleicht man seine Stellungnahme zum Postulat Richard Hirt mit der Antwort auf meine Interpellation zu diesem Thema vor einem Jahr.

Auch wenn Verwaltungsräte ausnahmsweise begrenzt lernfähig sind, ist das immer noch keine Garantie, dass zukünftig die Interessen des Kantons vertreten werden. Die Pressekonferenz vom letzten Freitag zeigt dies deutlich. Regierungsrätin Dorothee Fierz hat bei dieser Gelegenheit eine Richtplanvorlage auf die zweite Hälfte des Jahres 2003 versprochen. Das BAZL hingegen sieht vor, dass die beteiligten Kantone und Bundesstellen bis anfangs 2003 Zeit haben, zu den Betriebsvarianten Stellung zu beziehen. Bis Sommer 2003 soll der SIL-Koordinationsprozess mit der Variantenwahl abgeschlossen werden. Die Regierungsrats-Vorlage wird hoffnungslos zu spät kommen. Dieser Rat kann aber heute seine Verantwortung in der Zürcher Raumplanung eigenständig wahrnehmen und die Karte somit nicht aus der Hand geben – bevor der SIL letztinstanzlich durch den Bundesrat festgesetzt und damit behördenverbindlich sein wird. Er kann die Parlamentarische Initiative zur Revision des kantonalen Richtplans unterstützen. Dem Kantonsrat steht die Festsetzung des kantonalen Richtplans zu. Mit der Revision des kantonalen Richtplans kann er das Bereinigungsverfahren im SIL-Koordinationsprozess erwirken und so die Interessen des Kantons Zürich endlich wahrnehmen.

Mit dem Dringlichen Postulat Martin Bäumle wird der Regierungsrat eingeladen, im Rahmen aller seiner Möglichkeiten insbesondere auch im Rahmen seiner Delegation im Verwaltungsrat der Flughafen AG darauf hin zu wirken, dass das Wachstum des Flughafens auf maximal

320'000 Bewegungen pro Jahr beschränkt wird. Im Rahmen der Diskussion um das Koordinationsverfahren SIL und über mögliche Betriebsvarianten am Flughafen Kloten haben die Gemeinden mehrheitlich und der runde Tisch mehrfach und klar eine Plafonierung der Flugbewegungen bei 320'000 verlangt. Die Grünen betrachten 250'000 Bewegungen als das Mass, welches von der Bevölkerung mit der Abstimmung zur fünften Ausbautappe als akzeptabel beurteilt wurde und welches für die Volkswirtschaft zu genügen vermag. Aus Klimaschutzgründen ist jedoch eine wesentlich tiefere Zahl notwendig. Als erster Schritt in die Richtung verträglicher Luftverkehr akzeptieren die Grünen aber einen Bewegungsplafond bei maximal 320'000 Flugbewegungen.

Seit der Pressekonferenz vom letzten Freitag suggeriert der Regierungsrat der Bevölkerung einen Plafond bei 350'000 Bewegungen. Der Regierungsrat behauptet, dass mit dem heutigen Pistensystem maximal zirka 350'000 Bewegungen möglich seien und über weitere Ausbauten ein fakultatives Referendum möglich sei. In Tat und Wahrheit ist mit den scheinheiligen versteckten Süd- und Ostanflügen, an welchen selbstverständlich die Deutschen schuld sind, eine Kapazität von weit über 420'000 Bewegungen möglich. Die Zürcher Bevölkerung wird ein weiteres Mal angelogen. Der versprochene Volksentscheid für eine weitere Kapazitätserhöhung wird so zum Hohn. Aber auch ein Volksentscheid zu Pistenveränderungen wird keine Wirkung entfalten, da dannzumal faktisch die SIL-Festsetzung und der Zulassungszwang rechtlich verbindliche Sachzwänge bilden werden, welche die Mitsprache des Volkes verunmöglichen – Flughafengesetz hin oder her. Damit braucht es für die Grünen vertrauensbildende Massnahmen, weiterhin verbindlich einen Plafond von maximal 320'000 Bewegungen. Es kann letztlich nicht im Interesse der Zürcher Volkswirtschaft sein, einen überdimensionierten Flughafen zu subventionieren, welcher bei unlimitiertem Wachstum massive volkswirtschaftliche Schäden verursachen kann. Flughafenpolitik kann zudem nur mit der Bevölkerung und den Gemeinden und nicht gegen diese gemacht werden. Die Situation im Lauf des SIL-Verfahren und im Rahmen des provisorischen Betriebsreglements ist immer noch verfahren. Eine klare Willensäusserung des Parlamentes und des Regierungsrates könnten aber helfen, die Situation zu entkrampfen.

Ich bitte Sie deshalb, die dringlichen Postulate und auch die Parlamentarische Initiative zu unterstützen.

*Ruedi Hatt (FDP, Richterswil):* Ich wurde ja aufgefordert, meine Interessenbindung jeweils bekannt zu geben. Ich tue das, obwohl ich das als überflüssig erachte. Ich bin Präsident des Komitees «Pro Flughafen», und 112 Damen und Herren im Kantonsrat haben sich dort einmal eingeschrieben. Einen grossen Unterschied zum Komitee für das Volksschulgesetz sehe ich also nicht.

Aber ich möchte hier natürlich grundsätzlich festhalten, dass wir uns selbstverständlich gegen jegliche Probleme, die man hier diesem Flughafen und der Swiss noch bereiten möchte, wehren und damit gegen diese Vorstösse. Wir gingen einmal davon aus, dass wir im Fall der Swiss vor allem Geld investiert haben, weil wir international verbunden sein wollen und weil wir gesehen haben, dass dies für unsere Volkswirtschaft eminent wichtig ist. Und dann wollten wir noch die Arbeitsplätze retten, die mit der Swissair gefährdet waren. Und jetzt mag es eigentlich eine gute Chance sein in diesem Umfeld, diese Infrastruktur Flughafen noch mehr einzuengen und damit das Ganze aufs Spiel zu setzen. Was aber jetzt gemacht wird, auch von Martin Bäumle in seinen Ausführungen: planerische Festlegungen werden mit Ausführungen verwechselt.

Wenn man jetzt zum SIL Stellung nimmt, dann macht es keinen Sinn, hier einen Marschhalt zu machen. Ich hatte immer das Gefühl, wir möchten jetzt endlich einmal eine planerische Sicherheit in der Umgebung unserer Infrastruktur Flughafen. Und deshalb können wir nicht einen Marschhalt machen, sondern müssen endlich vorwärts machen, weil der SIL ja mit dem kantonalen Richtplan abgeglichen werden muss. Der SIL ist ja nicht etwas, das hier eigenständig steht. Und, Martin Bäumle, der SIL ist schon gar nicht etwas, das eine Ausführung präjudiziert. Wenn Sie in Ihrer Gemeinde eine Bauzone festlegen, zwingen Sie niemanden zum Bauen. Sie möchten aber, dass am richtigen Ort das Richtige passiert. Und jetzt, mit dem Sachplan SIL, geschieht eigentlich genau das, dass die Sachinteressen des Bundes hier festgelegt werden. Es kann nicht umgekehrt werden, dass man mit örtlichen Interessen den SIL beeinflusst. Das kann man, aber das übergeordnete Verfahren möchte eben hier diese übergeordneten Interessen einbringen. Und es gibt ja auch ein Bereinigungsverfahren in Bezug auf den kantonalen Richtplan und auf den SIL vom Bund.

Deshalb ist es ein Ziel, im Bereinigungsverfahren diese Pläne möglichst optimal mit ihren Interessen anzugleichen. Darum begreife ich nicht, warum man jetzt glaubt, dass eine Pause im SIL viel bringen würde. Was schlagen Sie denn vor? Den kantonalen Richtplan möglichst schnell zu bearbeiten? Sie schlagen ja hier nicht vor, was dann die Alternative wäre. Es kommt doch nicht darauf an, ob der SIL zuerst ist oder nicht. Es kommt darauf an, dass parallel richtig gearbeitet wird. Wenn man jetzt davon ausgeht, dass im SIL Festlegungen getroffen werden, mit denen man Pisten bauen kann, so kann es wohl sein, dass man im SIL den Rahmen legt, damit auch Pisten gebaut werden können, aber es ist ja nicht der Sinn der Richtplanung zurück zu bauen. Sie machen in Ihrer Gemeinde keine Zonenplanung, mit der Sie die Entwicklung behindern. Sie möchten die Entwicklung beeinflussen.

Und jetzt zur Begrenzung der Flugbewegungen. Das ist ja etwas, das immer wieder versucht wird. Aber eigentlich sind die Planungsgrundlagen die 2400 Tonnen NO<sub>x</sub>. Und man hat einmal die Infrastruktur auf eine mögliche Flugbewegungszahl von 420'000 ausgerichtet. Jetzt hören wir ja, die Pisten genügen ja höchstens für 350'000. Aber trotzdem ist es sinnvoll, wenn man jetzt – und das möchte ich einmal noch von Grüner Seite hören – diese planerischen Flugbewegungen nicht jetzt reduziert, denn wenn Sie diese Flugbewegungen planerisch reduzieren, geschieht ja nichts anderes, als dass Sie wieder näher an diese Pisten heran bauen. Also bauen Sie doch weit weg, damit die Leute ihre Ruhe haben. Und wenn die 420'000 Flugbewegungen nicht ausgenützt werden, sind Sie auch nicht unglücklich. Wenn aber diese Flugbewegungen eingeschränkt werden, dann möchte ich von Ihnen noch wissen, welche Flüge dann nicht mehr stattfinden. Sind das diejenigen der Lufthansa oder sind das Flüge der Italiener oder der Franzosen, weil Sie mit dem Zug dorthin fahren können? Oder welche Flüge sind das denn? Denn der Flughafen macht ja den Lärm nicht, sondern er hat eigentlich die Aufgabe, dass man hier in die Schweiz fliegen kann, und das ist jetzt keine Einschränkung, wer denn kommen kann und wer nicht. Sie können – und das wäre ja richtig – die Lärmgrenzen dieser Flugzeuge erhöhen oder eben reduzieren, und dann machen Sie etwas Sinnvolles. Sie können nicht die Bewegungen begrenzen...*(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

*Ratspräsident Thomas Dähler:* Meine Hoffnung, dieses Geschäft noch vor der Kaffeepause erledigen zu können, hat sich zerschlagen. *(Heiterkeit.)* Ich habe 21 Votantinnen und Votanten auf meiner Liste. Ich bin über jeden froh, der nach der Pause sein Votum zurückzieht oder die fünf Minuten Redezeit nicht ausschöpft.

*(Kaffeepause.)*

*Ratspräsident Thomas Dähler:* Ich beantrage Ihnen,

*die Rednerliste zu schliessen.*

Sie sind damit einverstanden. Die Rednerliste ist geschlossen.

*Hans Frei (SVP, Regensdorf):* Die neue Flughafenpolitik ist weniger ein Befreiungsschlag als ein Kahlschlag für den Nordosten und den Westen des Flughafens. Was am letzten Freitag bekannt gegeben wurde, muss grundlegend hinterfragt werden. Auf einem alten bisherigen System 350'000 Flugbewegungen abzuwickeln ist politisch nicht machbar. Es ist ein Rundumschlag, um nicht gerade zu sagen ein Faustschlag gegen alle jene, die sich in der Vergangenheit für einen Kompromiss am runden Tisch engagiert haben. Und es ist nicht zuletzt die denkbar ungünstigste Ausgangslage, die für Neuverhandlungen mit Deutschland geschaffen wurde. 350'000 Flugbewegungen auf dem alten Pistensystem heisst, sofort Abrollpisten zu bauen auf dem Pistensystem, um diese Frequenzen aufrecht zu erhalten. Landen kann in kürzeren Frequenzen erfolgen. Starten ist nicht möglich. Es werden in Zukunft die Nachtrandstunden verstärkter in Anspruch genommen werden müssen, wenn 350'000 Bewegungen am Flughafen abgewickelt werden sollen. Hier macht die Bevölkerung nicht mit, eine Bevölkerung, die sich in den vergangenen Jahren sehr stark damit befasst hat, ein hohes Mass an Flugbewegungen zu tolerieren. Es kann nicht gehen, 350'000 Bewegungen sind 10 Prozent mehr, als man im besten Jahr 2000 abgewickelt hat. Oder im Klartext gesagt: In Startfrequenzen wird alle zwei Minuten ein Flieger wegfliegen. Die Landungen müssen in bedeutend kürzeren Intervallen erfolgen kön-

nen. So kann das nicht funktionieren und das muss heute mit Deutlichkeit festgestellt und gesagt werden.

Die langfristige Planung soll auch der historisch gewachsenen Ausrichtung gerecht werden. Nochmals 70'000 Bewegungen in dieser Richtung zu vollziehen, ist nicht machbar. Und das muss hier auch deutlich gesagt werden: Das ist in einem besiedelten Raum im Kanton Zürich so nicht nachvollziehbar. Ich anerkenne unseren Volkswirtschaftsdirektor, der bis heute gekämpft hat, um eben diese Mehrbewegungen im Kanton anders zu verteilen. Ich anerkenne dies. Und jetzt musste man halt einen Kniefall machen, nicht zuletzt einem verstärkten Engagement von Vereinigungen, welche letztlich auch Ruedi Hatt vertritt, die in ihren jüngsten Thesen klar formuliert haben, Flugbewegungen hätten sich gegen den Norden auszurichten. So geht es nicht, Ruedi Hatt. Sie wissen, was Politik heisst im Kanton Zürich: Fingerspitzengefühl und sehr sorgfältiger Umgang. Und das ist hier nicht mehr anerkannt. Diese Fristerstreckung bedeutet Sand in die Augen gestreut. Sie müssen nicht Arbeiten an die Hand nehmen bis im April. Ich sage Ihnen, eine Nordausrichtung in diesem Umfang muss nicht erarbeitet werden. Die Fristerstreckung mag einen anderen Hintergrund haben, aber Sie können und müssen hier nicht gewisse Themen vor dem Wahlkampf abhandeln. Ich lehne den Staatsvertrag auch ab. Der Staatsvertrag – und das ist so veröffentlicht und bekannt geworden – ist nicht gerecht. Aber das Ziel ist eine Neuverhandlung. Und eine Neuverhandlung kann nicht mit einer Strategie, wie sie am Freitag eröffnet worden ist, auf einen fruchtbaren Zweig gebracht werden. Das ist so nicht machbar.

Zu unseren Geschäften, wie sie jetzt vorliegen. Ich bin im SIL-Prozess auch der Meinung, dass wir vorwärts machen müssen und diesen nicht auf die lange Bank schieben können. Hier brauchen wir Entscheidungen und die können wir mit dem Vorgehen des Kantons Zürich abstimmen. Ich bin aber ganz klar für die Plafonierung von 320'000 Flugbewegungen unter dem alten Pistensystem, weil dies das politisch Machbare ist und es langfristig das Umweltrecht und andere Vorgaben gibt, was am Flughafen passieren darf und kann. Daher bin ich der Meinung, dass heute 320'000 Bewegungen – und nicht mehr – das Richtige ist. Darum kann ich mich auch nicht dafür erwärmen, ebenfalls noch die Nachtrandstunden zurück zu führen, weil die Flexibilität letztlich trotzdem gebraucht wird, mit wenigen Ausnahmen nach 22 Uhr gewisse Flüge abzuwickeln.

Und noch ein letzter Satz betreffend die Leitlinie. Das finde ich falsch. Mit dieser technischen Vorgabe können Sie nicht in die Leitlinien des Richtplans gehen. Sie haben die Leitlinie 1 und diese halten wir hoch. Sie sagt ganz klar, welche Qualitäten im Kanton Zürich in der Siedlungsentwicklung eingehalten werden müssen. Nach dieser müssen wir leben, und nicht eine neue Leitlinie erfinden.

*Peter Anderegg (SP, Dübendorf):* Hans Frei hat es gerade gesagt, die 320'000 Flugbewegungen sind genügend für diesen Flugplatz. Hätten Sie das Postulat in drei Monaten eingereicht, wäre der Regierungsrat möglicherweise selber auf 320'000 Flugbewegungen gekommen. Auf 360'000 kommt er ja in seiner Antwort zum Postulat, auf 350'000 an seiner Pressekonferenz vom letzten Freitag. Linear weiter gedacht wären es dann im kommenden Januar 320'000, sieben Monate später würden es sogar die von der SP geforderten 250'000 Flugbewegungen sein. Zahlenspielereien – ich weiss. Aber es zeigt die Hilflosigkeit der Regierung und ihrer Verwaltungsräte bei Unique, was denn nun sinnvoll sei. Jedenfalls widerspricht der Regierungsrat an der Pressekonferenz seiner Stellungnahme zum Postulat, wenn er schreibt, wie gefährlich die geforderte Plafonierung sei, und nun selber einen nur 10 Prozent höheren Plafond vorschlägt.

Warum macht es Sinn, einen Plafond dort anzusetzen, wo fast Konsens herrscht? Die Argumente der Regierung gegen diese Plafonierung überzeugen jetzt erst recht nicht mehr, weil auch bei 320'000 Flugbewegungen fast alles möglich bleibt.

Keine Airline wird benachteiligt, Ruedi Hatt hat das schon angesprochen. Ich bin da anderer Meinung. Heute fliegen 310'000 Flieger in Kloten und keine Airline wird benachteiligt. Die Swiss wird weiter mit ihren rund 40 Prozent Anteil am Flugbetrieb von Zürich aus operieren können, ein qualitativ hoch stehender internationaler Flughafen kann nach wie vor betrieben werden. Und der Flugbetrieb kann so belassen werden, wie er vor über 50 Jahren geplant wurde. Mit den 320'000 setzen wir aber ein klares Zeichen gegen eine Kapazitätserweiterung und entschärfen zudem die Problematik der divergierenden regionalen Interessen.

Ich möchte aber noch etwas sagen zu Flughafen und Wohlstand. Einen wirtschaftlichen Aufschwung werden wohl alle begrüßen. Nur muss er nicht an einen Mega-Flughafen gekoppelt sein. Jetzt bietet

sich die Chance, den von der Regierung oft geforderten Ausbau des Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes voranzutreiben. Damit bringen wir die Kurzstreckenflüge auf den Boden – ich meine das nicht wirtschaftlich – und die Airlines können ihren Beitrag zum öffentlichen Verkehr im Langstreckenlinienverkehr leisten. Nächstens werden wir in diesem Rat über das Gesamtverkehrskonzept debattieren. Dabei steht gemäss Regierung die Standortqualität im Mittelpunkt der Verkehrspolitik. Das ist zu begrüßen, sofern damit eine volkswirtschaftlich sinnvolle Mobilitätspolitik gemeint ist. Das hat aber nichts mit einem ungehemmten Wachstum des Flughafens zu tun. Der Glaube daran hat nämlich Risse bekommen, ebenso dieses Wachstum gleich zu setzen mit Wohlstand. Kaum jemand bestreitet den Zusammenhang zwischen einem prosperierenden Flughafen und dem Wohlstand der Region Zürich. Aber Wachstum und Wohlstand korrelieren nicht mehr, wenn das sozial-ökonomisch-ökologische Gleichgewicht gestört ist; dann nämlich, wenn zum Beispiel durch Fluglärm in Wohnquartieren soziale Umschichtungen stattfinden, wenn durch Fehlinvestitionen Menschen arbeitslos werden und für Strukturerhaltung auch noch Steuergelder fehlinvestiert werden. Darum macht der massvoll betriebene Flughafen Sinn. Und eine Plafonierung hat nichts mit einer kurzfristigen Optik zu tun, wie der Regierungsrat schreibt. Oder war damit eine kurzsichtige Optik gemeint, was zumindest sprachlich korrekt, aber eine regierungsrätliche Unterstellung wäre. Die Plafonierung auf 320'000 Flugbewegungen ist zwar eine Einzelmassnahme, aber sie liegt in der Strategie eines volkswirtschaftlich «uniquen» Flughafens Zürich, eines Flughafens, wo auch CEO Josef Felder weniger Angst haben muss vor umstürzenden Dominosteinen, wie er all die Einschränkungen des Flughafenbetriebes nennt. Diese Plafonierung macht aber auch Sinn, weil es nicht nur um Fluglärm geht, sondern auch um die Luftbelastung und die an Grenzen stossende Verkehrsinfrastruktur am Boden. Die Grenze bei 320'000 zu setzen, ist ein richtiger Schritt und trägt wesentlich dazu bei, die festgefahrene Flughafenpolitik zu entkrampfen. Ich bitte Sie, das Postulat zu überweisen.

*Heinz Jauch (EVP, Dübendorf):* Ich spreche zum Dringlichen Postulat Kantonsrats-Nummer 269/2002, Marschhalt beim SIL, welches ich mitunterzeichnet habe.

Die Regierung schreibt in ihrem Bericht einleitend, die Befürchtung, mit dem Objektblatt Flughafen Zürich des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt SIL werde vieles präjudiziert, sei weit verbreitet. Diese Feststellung ist tatsächlich zutreffend. Ob diese Befürchtungen schlussendlich zu Recht oder zu Unrecht bestehen, lasse ich einmal offen. Ich meine allerdings, dass die Befürchtungen und die Verunsicherungen zu Recht bestanden und auch heute noch zu Recht bestehen, vielleicht sogar mehr denn je. Ich meine auch, schon aus Regierungskreisen und aus Verwaltungskreisen gehört zu haben, dass mit der Festlegung des SIL entscheidende Weichen, wahrscheinlich sogar Match entscheidende Weichen gestellt werden. Die Regierung schreibt in ihrem Bericht, die Festlegung im SIL sei für die Behörden aller Stufen verbindlich. Weiter zitiere ich: «Planungshierarchisch steht der SIL auf der gleichen Stufe wie der kantonale Richtplan.» Weiter dann aber wieder: «Auf der anderen Seite sind die Kantone bei ihrer Richtplanung gehalten, die Verwirklichung der Sachplanaufgaben des Bundes zu ermöglichen.» Der Regierungsrat verweist in seinem Bericht auch auf die Stellungnahme des Regierungsrates zum Dringlichen Postulat Kantonsrats-Nummer 199/2002. Dort wird erwähnt, dass dem Bundesrat im August 2002 die Grundlagen für die Erstellung des SIL-Objektblattes Flughafen Zürich in der Form eines Koordinationsprotokolls unterbreiten werden. Diese Grundlagen sind ja bekanntlich zwischenzeitlich auch beim Bundesrat. Der Regierungsrat schreibt weiter in seinem Bericht vom 24. Juli 2002 zum genannten Postulat: «Vor der Festsetzung des Objektblattes durch den Bundesrat wird der Bund seinerseits ein Mitwirkungsverfahren unter Einbezug der Kantone und der Gemeinden durchführen.» Bekanntlich ist ja hiermit genau die Hälfte aller schweizerischen Kantone darin eingebunden. Das wird wohl das erwähnte Mitwirkungsverfahren, wahrscheinlich ein etwas besseres Vernehmlassungs- oder Anhörungsverfahren sein.

Ich komme wieder zurück auf den aktuellen Bericht des Regierungsrates. Meines Wissens lese ich auf Seite 5 zum ersten Mal davon, dass das SIL- und das kantonale Richtplanverfahren sinnvollerweise koordiniert, also parallel zueinander angegangen werden müssten. Die Regierung schreibt, es sei vorgesehen, den Revisionsentwurf zum Kapitel Flughafen Zürich-Kloten des kantonalen Verkehrsrichtplans im ersten Quartal 2003 in die Anhörung bei den Behörden aller Stufen zu geben. Zeitgleich soll auch der Entwurf zum SIL-Objektblatt Flugha-

fen Zürich durch den Bund öffentlich aufgelegt werden. Ich gebe zu, ich selber komme mit den verschiedenen voneinander abhängigen Abläufen und Terminen nicht mehr klar. Als Basis für ein neues Betriebsreglement muss zwingend vom Bundesrat das SIL-Objektblatt festgelegt sein. Gemäss Betriebskonzession muss die Unique bis 18. Oktober 2002 – das war vor etwa drei, vier Wochen – das neue Betriebsreglement einreichen. SIL und kantonales Richtplanverfahren müssten gemäss Regierungsrat sinnvollerweise koordiniert werden. Das forderten notabene verschiedene Zürcher Gemeinden schon vor Monaten: Revisionsentwürfe für Verkehrsrichtplan im Frühjahr 2003 zur Vernehmlassung, SIL-Objektblatt gleichzeitig im Frühjahr 2002 zur öffentlichen Auflage.

Die Verunsicherungen und die Widersprüchlichkeiten sind derart gravierend und vielschichtig, dass ich Sie bitte, das Postulat an den Regierungsrat zu überweisen. Gleichzeitig bitte ich Sie, auch...*(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

*Bruno Dobler (SVP, Lufingen):* Beim Hinhören auf das Geheul um die Flughafenpolitik kann der Unbedarfte den Eindruck bekommen, dass alle nur das Beste wollen. Beim zweiten Hinhören jedoch stellt er fest, dass die Flughafendiskussion nach dem Motto richtet: «Jeder ist ein Egoist, also schaue ich für mich.» Der Begriff Lebensqualität wird in diesen Diskussionen ausschliesslich mit weniger Flughafen, weniger Fluglärm verknüpft und reduziert. Dass wirtschaftliches Wohlergehen und Wohlstand ebenfalls Lebensqualität darstellen, wird völlig ausgeblendet.

Die bereits eingeleiteten Massnahmen zur Umsetzung des Staatsvertrages haben zu einer unsachlichen Hetzkampagne gegen den Wirtschafts- und Wohlstandsgenerator Flughafen geführt. Denn jegliche sachliche Diskussion um volkswirtschaftlichen Nutzen ist ausgeklammert. Geblieben sind Gehässigkeiten. Der Gipfel der Forderungen: Demokratische Lärmverteilung. Doch kann Lärm demokratisch sein? Gerechte Lärmverteilung bedeutet wohl, dass dann alle glücklicher sind, wenn alle mit Lärm beglückt werden. Mit dieser Betroffenheitsdemokratie wird lokales, nationales und internationales Jekami zur Tagesordnung. Das Ziel ist klar und leicht durchschaubar. Die Aktivisten wollen damit dem Flughafen den Rückhalt nehmen. Werden die absurden Forderungen umgesetzt, wird dem Flughafen jegli-

ches Entwicklungspotenzial genommen. Der Flughafen Zürich sinkt zum Provinzflughafen ab, der Wirtschaftsmotor stirbt ab.

Auch die Variante BV2 will gerade die Demokratisierung des Fluglärms. Und als Hauptnutzen hat die BV2 wie gewünscht die Demokratisierung des Widerstandes erreicht. Deshalb ist Richard Hirt so scharf auf diese Variante. Sie ist schlichtweg nicht umsetzbar ist, ausser man verzichtet bewusst auf den volkswirtschaftlichen Nutzen eines funktionierenden konkurrenzfähigen Interkontinental-Flughafen. Der Flughafen will keine Lärmverteilung, sondern auf dem heutigen Betriebssystem auch künftig aufbauen und operieren. Der Staatsvertrag will explizit das seit über 50 Jahren bewährte Betriebsregime verändern.

Während wir uns in und um Zürich die Köpfe einschlagen, entwickelt sich die Konkurrenz des Flughafens Zürich prächtig. So lässt die Lufthansa verkünden, der schönste Terminal entstehe in München. 1,3 Milliarden Franken werden investiert. An 144 Gates können Flugzeuge andocken. Für weitere 77 Maschinen stehen Abstellflächen bereit. Sechs Lounges und sogar ein Parkhaus stehen den Fluggästen zur Verfügung. München bringt die Kapazität locker auf 25 Millionen Passagiere pro Jahr und überflügelt damit Zürich. Und in Zürich? Die Lufthansa schaut natürlich nicht nur genüsslich zu, was passiert. München kennt keinen Staatsvertrag. Die Lufthansa ist dabei, ein zweites Drehkreuz neben Frankfurt in München aufzubauen. Lufthansa will den Umsteigeverkehr in München – hören Sie gut hin – von heute 39 Prozent auf 60 Prozent erhöhen. Dazu braucht die Lufthansa aber auch die Schweiz. So hat sie bereits 20 Flüge wöchentlich ab Bern installiert, 28 Flüge ab Genf und 39 Flüge ab Zürich und Basel, die Fluggäste nach Zürich bringen. Sie sehen, der Kampf um die grössere Vormachtstellung ist schon lange im Gange. Schade, dass diese Fakten nicht mit gleicher Vehemenz hier bei uns in den Medien und auch im Rat vertreten werden. Die seco, das Staatssekretariat für Wirtschaft, rechnet für die kommenden fünf Jahre mit einem jährlichen Aussenhandelswachstum von 3,9 Prozent. Schweiz Touristik rechnet mit 1,9 Prozent Wachstum im Incoming-Tourismus, und der Schweiz Tourismus-Verband veranschlagt mit 1,7 Prozent das Wachstum des Outgoing-Tourismus. Keine einzige dieser Prognosen für die Nachfrage nach Mobilität kann ohne Flughafen verwirklicht werden.

Die Lösungsansätze, die Lösung der Flughafenproblematik ist nicht die Beschränkung der Bewegungen, sondern des Lärms. Daraus ergibt sich die Formel, «Viel Lärm, weniger Verkehr – weniger Lärm, Entwicklungsmöglichkeiten für den Flughafen.» Unsinnige betriebliche Auflagen führen zu Staus am Himmel und unnötige...*(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

*Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden):* Zuerst etwas im Voraus. Ich beantrage

*Namensaufruf für das Traktandum 6.*

Ich kann mich noch gut an das Postulat von Regierungsrat Ruedi Jeker erinnern, in dem er sich vehement für eine gerechte Fluglärmverteilung einsetzte. Er sprach damals von Fluglärm-Management. Das war seine grosse Idee und für ihn der einzige Weg, um das Problem mit dem Fluglärm in den Griff zu bekommen. Und auch noch nach vier Monaten hat der Regierungsrat betont, dass An- und Abflüge ausgewogener verteilt werden müssen. Obschon die Situation auf dem Flughafen noch die gleiche ist wie vor vier Monaten, sieht der Regierungsrat jetzt alles ganz anders. Er hat eine scheinbare und eben wirklich nur scheinbare Kehrtwende gemacht und will vorerst alles beim Alten belassen. Und dies alles, nachdem sich der runde Tisch nach langen Sitzungen für eine solidarische Lärmverteilung und eine Plafonierung von 320'000 Flugbewegungen ausgesprochen hatte. Und dies alles, nachdem sich Tausende von Menschen in Gruppierungen zusammengetan haben, auf die Strasse gegangen sind und sich auch für eine Solidarität innerhalb der Regionen stark gemacht haben. Und nun kommen Sie, sehr geehrter Regierungsrat Ruedi Jeker, und sagen diesen Leuten, dass eine weitere Verteilung der Flüge nicht mehr nötig und Ihr Rezept von damals nicht mehr das richtige sei.

Dass Sie das nicht ehrlich meinen, haben diese Leute längstens gemerkt. Der Grund für Ihre Kehrtwende ist allen klar. Sie wollen es vor den Wahlen mit niemandem verderben, ganz besonders nicht mit dem Süden, wo Ihre Wählerinnen und Wähler herkommen. Darum soll der Süden vor zusätzlichen Flügen bewahrt bleiben. Sie wollen es aber auch nicht mit dem Osten verderben. Daher setzen Sie sich gegen den Staatsvertrag ein. Sie versuchen sogar, den Norden zu beruhigen.

Darum haben Sie in das in das ganze Vorhaben auch noch einen Marschhalt bei den Flugbewegungen eingebaut und die Variante «grün» umgetauft. Sie heisst jetzt nicht mehr Variante «grün», sondern sie heisst «Variante mit Nordausrichtung». Im Weiteren teilen Sie mit, dass jegliche Pistenverlängerung und damit verbundene Kapazitätssteigerung nur mit einem Ja des Volkes möglich sei. Dabei wissen Sie sehr genau, dass Sie eine solche Abstimmung mit der Unterstützung des Südens und der Stadt Zürich gewinnen würden, wenn Sie diese Gebiete jetzt eben schonen.

Ja, Regierungsrat Ruedi Jeker, ich muss schon sagen, da haben Sie zusammen mit der Unique eine geschickte Strategie ausgeheckt, um das Volk zu beruhigen und zu übertölpeln. Sie nennen das «mit dem Volk politisieren». Ich frage Sie aber: Haben Sie beim Politisieren mit dem Volk auch an das Zürcher Unterland gedacht? Wenn ja, warum halten Sie denn immer noch an der Option «grün», jetzt Nordausrichtung fest und sind damit bereit, eine ganze Region dem Fluglärm zu opfern? Gehören denn die Zürcher Unterländer nicht auch zum Volk? Ich kann Ihnen sagen, ich bin nicht jemand, der sich schnell aufregt, aber jetzt koche ich wirklich vor Wut, und mit mir zusammen Tausende von Menschen im Norden dieses Flughafens. Und nach dieser traurigen Geschichte bin ich hoch motiviert, die Postulate von Martin Bäumle und Barbara Hunziker Wanner und die Einzelinitiative von Hans Meier zu unterstützen, auch wenn ich eine Beschränkung auf 250'000 Flugbewegungen bevorzugt hätte. Aber es ist wirklich dringend nötig, dass wir endlich eine verbindliche Plafonierung haben und eine Nachtruhe von neun Stunden.

Am 16. November 2002 werden im Zürcher Unterland rund um den Flughafen Mahnfeuer brennen. Sie richten sich gegen die ungerechte, unmoralische Flughafenpolitik. Und sie richten sich leider auch gegen Sie, sehr geehrter Regierungsrat Ruedi Jeker. Sie sind ein Zeichen, dass sich der Unmut durch faule Versprechungen nicht beruhigen lässt und die Bevölkerung ihren Kampf weiter führen wird.

*Georg Schellenberg (SVP, Zell):* Wir alle in diesem Saal wissen, dass wir unseren Wohlstand nur durch eine gut funktionierende Wirtschaft halten können. Gewisse Leute möchten diesen Wohlfahrtsstaat ja noch weiter ausbauen. Das kann man, wenn der Motor Wirtschaft das Nötige hergibt. Wir alle wissen, ein guter Wirtschaftsplatz hängt von vielen Faktoren ab. Alle diese Faktoren müssen gepflegt und entwi-

ckelt werden. Einer dieser Faktoren sind die Verkehrswege im Inland, aber als Exportland auch die Verkehrswege ins Ausland. Der Zusammenbruch der Swissair hat diesen bereits arg geschüttelt. Die Wirtschaft und auch die Öffentlichkeit haben zu Recht erkannt, dass interkontinentale Verbindungen für unser Land lebensnotwendig sind, darum der Neustart einer nationalen Fluggesellschaft.

Der Flughafen Zürich gehört zu diesem Netz des öffentlichen Verkehrs und hat zurzeit drei schwerwiegende Probleme zu lösen. Erstens allenfalls die Umsetzung des Staatsvertrages, zweitens der Verkehrseinbruch – damit verbunden das finanzielle Überleben der Unternehmung – und drittens die Zukunft des Flughafens. Die Pressekonferenz vom vergangenen Freitag hat nun die Wege zur Lösung der Probleme aufgezeichnet: Weiterführung des Betriebsreglements auf Grund des bisherigen Betriebssystems, es sei denn der Staatsvertrag zwingt dem Flughafen etwas Neues auf. Das heutige Pistensystem lässt 350'000 Flugbewegungen pro Jahr zu, was für heute und die mittelfristige Planung ausreicht. Und für die langfristige Planung werden die notwendigen raumplanerischen Arbeiten eingeleitet – übrigens eine Notwendigkeit, die man schon vor vierzig Jahren für den Flughafen hätte einleiten müssen. Mit diesem Verfahren können die wirtschaftliche und politische Machbarkeit abgeklärt und allenfalls auch die notwendigen Festsetzungen für die Zukunft des Flughafens gemacht werden. Die Verantwortlichen des Flughafens – dazu gehört auch der Regierungsrat – haben nach einem etwas diffusen und widersprüchlichen Handeln die Führung wieder übernommen. Mit diesen Entscheidungen sind jetzt klare Ziele gegeben. Der Flughafen Zürich spielt für den Wirtschaftsplatz Schweiz eine wichtige Rolle, und dieser müssen wir als Standortkanton des Flughafens gerecht werden. Damit wir dem gerecht werden, müssten wir alle fünf Vorstösse ablehnen. Sämtliche Vorstösse haben nur ein Ziel: den Flughafen in seinen Aktivitäten so einzuschränken, dass man nicht mehr von einem interkontinentalen Flughafen, höchstens noch – übertrieben gesagt – von einem Flugplatz oder Flugfeld sprechen kann. Selbstverständlich muss der Flughafen auf die Bewohner der Umgebung Rücksicht nehmen. Das ist einerseits gegeben durch das bestehende Pistensystem mit zirka 350'000 möglichen Bewegungen. Hier kennen wir seit fünfzig Jahren die Gebiete, die belastet werden, und hier sind auch entsprechende Massnahmen notwendig, die laufend dem technischen Fortschritt angepasst werden müssen.

Die SVP appelliert an Sie, wie bereits gesagt, alle Vorstösse abzulehnen, denn sie bringen keinen Beitrag zur Lösung der Probleme, die man in einer Flughafenregion immer hat. Die Marschrichtung muss sein: Wir brauchen einen interkontinentalen Flughafen, aber wir müssen zusammen die anfallenden Probleme lösen. Es gibt immer Gewinner und Verlierer. Es darf also nicht sein, dass man einen wichtigen Faktor des Wirtschaftsstandortes Schweiz so zertrampelt, wie es die vorliegenden Vorstösse zum Ziel haben. Wir haben nicht nur eine Verantwortung gegenüber unserem Kanton, sondern gegenüber der ganzen Schweiz. Und diese müssen und wollen wir auch wahrnehmen.

*Thomas Hardegger (SP, Rümlang):* Ich spreche zum Postulat Richard Hirt und zur Parlamentarischen Initiative Barbara Hunziker.

Der vermeintliche Befreiungsschlag vom letzten Freitag bringt uns weder bei den anstehenden Raumplanungsfragen des SIL-Prozesses noch bei der Betriebsreglementsfrage wirklich weiter. In den Ausführungen der Regierung und der Flughafen AG wurden lediglich die Widersprüchlichkeiten in dieser Postulatsantwort wiederholt. Die SP-Fraktion hält daher weiterhin an der Forderung nach der Sistierung des SIL-Koordinationsprozesses fest und unterstützt die Überweisung des Postulates.

Ruedi Hatt und Bruno Dobler, bitte hören Sie jetzt zu! Vorhin bei Heinz Jauch haben Sie nicht zugehört. Der Regierungsrat schreibt: «Die Kantone sind bei ihrer Richtplanung gehalten, die Verwirklichung der Sachplanaufgaben des SIL», also des Bundes, «zu ermöglichen. Die kantonalen Interessen können innerhalb dieses Rahmens eingebracht werden. Daher ist es entscheidend, mit welchen Vorstellungen der Kanton Zürich nach Bern gelangt.» Die planbaren Vorhaben also – seien es Pisten, Lärmzonen oder anderes – alles was er in Bern beantragt, muss er nachher auch realisieren wollen, wenn es der Bund verlangt. Und gemäss Paragraph 32 des PBG steht dem Kantonsrat die Kompetenz zu, den kantonalen Richtplan festzulegen. Und das heisst, auch der Kantonsrat kann die zürcherischen Interessen festlegen, die der Regierungsrat in Bern zu vertreten hat. Was jetzt das BAZL in Bern als Zürcher Anträge auf dem Tisch findet, sind die regierungsrätlichen Beschlüsse zu massiven Kapazitätsausweitungen mit Pistenveränderungen und so weiter. Auch jetzt bei der abgespeckten Variante werden immer noch ganz massive Änderungen des

Richtplans eingeleitet. Das wird Folgen haben im Norden, im Westen, im Osten – und denken wir daran – verzögert auch im Süden. Wenn der Regierungsrat glaubt, er könne jetzt mit seiner Freitagspräsentation die Versäumnisse nachholen, dann irrt er noch einmal. Er sagt nämlich, die Richtplanvorlage komme in der zweiten Hälfte des kommenden Jahres in die kantonsrätliche Kommission, die geschönnten Anträge zur Umhüllenden der Planungswerte nach Lärmschutzverordnung werden aber bereits im April 2003 nach Bern geschickt. Auch hier gedenkt der Regierungsrat ohne Konsultation des Kantonsrates Signale nach Bern zu senden, die die kantonsrätliche Richtplanarbeit nachher zur blossen Abschreibeaufgabe degradiert.

Zur Parlamentarischen Initiative Barbara Hunziker. Die Parlamentarische Initiative Barbara Hunziker kann man durchaus unterstützen, auch wenn einzelne Forderungen an den Richtplan klar dem Konsens des runden Tisches widersprechen und den Interessen grosser Bevölkerungsteile im Norden, im Osten und im Westen zuwiderlaufen. Das werden die Grünen dann noch im Norden und Westen erklären müssen. Die Richtplandebatte muss jetzt aber aufgenommen werden, und das kann auch mit der provisorischen Unterstützung der Parlamentarischen Initiative geschehen. Der Text wird dann im Kantonsrat sicher noch nachgebessert werden müssen.

Kann das Planungsdesaster des Regierungsrates jetzt damit entschuldigt werden, dass er und seine Teams ob der vielen parallel laufenden Verfahren die Übersicht über ihre Entscheide verloren haben? Wenn dem so wäre, riskierten wir Zürcherinnen und Zürcher, dass Zufälligkeiten unseren zukünftigen Wohn- und Lebensraum bestimmten. Die widersprüchlichen Aussagen in seiner Postulatsantwort lassen dies befürchten. Oder wäre es sogar möglich, dass nicht die verlorene Übersicht, sondern durchdachte Strategie dahinter steckte? Sollen der Kantonsrat und die Bevölkerung aus dem Entscheidungsprozess herausgehalten werden? Es ist höchste Zeit, den SIL-Prozess zu stoppen, den Kompetenzkonflikt zu klären und die deklarierte partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen Kanton und Bund richtig aufzugleisen. Es nützt uns nichts, wenn wir in zwei Jahren vom Regierungsrat hören: «Wir haben es uns so schön ausgedacht. Leider hat der Bund anders entschieden.»

Ich bitte Sie, unterstützen Sie das Postulat Richard Hirt und die Parlamentarische Initiative Barbara Hunziker.

*Beat Walti (FDP, Erlenbach):* Ich gehe davon aus, dass der Flughafen eine absolut zentrale Infrastruktur für den Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich ist, dass der Flughafen keine grundsätzlichen Volumenbeschränkungen erträgt, damit er diese Funktion auch in Zukunft wahrnehmen kann. Ich gehe aber auch davon aus, dass es ein maximales Mass an Planungssicherheit für die Bevölkerung im ganzen Kanton Zürich braucht.

Dies gesagt, komme ich zu den Anliegen der Postulate im Besonderen. Der SIL ist ein Planungsinstrument des Bundes, das mit der Richt- und Nutzungsplanung im Kanton wie auch in den Gemeinden und mit dem Erlass eines neuen Betriebsreglements inhaltlich sehr eng verknüpft ist. Es gilt bezüglich dieser Verfahren der Grundsatz der Verfahrenskoordination und nicht, wie der Regierungsrat richtigerweise festhält, ein hierarchisches Überordnungsverhältnis des SIL gegenüber kantonalen Planungsgrundlagen. Zur Erinnerung möchte ich noch anfügen, dass ein neues Betriebsreglement nicht nur wegen des SIL notwendig ist, sondern auch wegen der Konzessionserneuerung, die nach Ablauf erfolgt ist und dann gleich auf die Flughafen Zürich AG übertragen wurde. Gleichzeitig läuft nun aber im Bund der SIL-Prozess, zurzeit die Erarbeitung der Objektblätter, nachdem der allgemeine Teil erlassen ist. Und das gilt halt auch für den Flughafen Zürich-Kloten. Es ist dies – das muss gesagt werden – der schlechtestmögliche Moment für solche fundamentalen planerischen Festlegungen, weil eine ganz wesentliche Rahmenbedingung, nämlich die Benutzbarkeit des süddeutschen Raumes in Folge des Streits um den Staatsvertrag völlig unklar ist. Diese Unklarheit rüttelt an den Grundsätzen der bisherigen jahrzehntelangen Flughafenentwicklung und verunsichert die Menschen im ganzen Kanton Zürich. Als Bewohner eines südlich gelegenen Dorfes kann ich Ihnen sagen, dass das für den Süden auch gilt, und dass sich die Leute nicht nur in der Flughafengegend Sorgen machen. Im BAZL und auch im zuständigen Departement von Bundesrat Moritz Leuenberger scheint man sich dieser Problematik nicht so bewusst zu sein, dass es die Unzeit ist für die SIL-Festlegung. Man hält eisern am Fahrplan fest. Es kommt bei mir auch ein bisschen der Verdacht auf, dass hier Versäumnisse aus der Vergangenheit vertuscht werden sollen, indem man jetzt einfach auf Formalismus macht und dieses Verfahren durchpeitscht.

Trotz der Fragwürdigkeit der Durchführung des SIL-Prozesses muss man festhalten, dass der SIL insofern nicht präjudiziert, als er dem

Kanton Zürich nicht sagt, was der Kanton muss, sondern lediglich sagt, was der Kanton kann. Jede Veränderung im Flugbetrieb des Flughafens, die nicht im heutigen regulatorischen und baulichen Rahmen stattfinden kann, kann nur auf Grund entsprechender Verfahren, vor allem in der Raumplanung, erfolgen. Damit ist auch die Einflussmöglichkeit der Kompetenzen, Organe gesichert. Allenfalls kommt es auch zur Volksabstimmung, wenn Pistenausbauten notwendig sind. Das legt die Antwort klar dar.

Das SIL-Objektblatt kann in dem Sinn so lange keinen Schaden anrichten, als auch die heute geltende Betriebsregelung möglich ist, die auf den gültigen Plangrundlagen beruht, und dies ist insbesondere noch der Richtplan von 1995. Persönlich will ich nicht verschweigen, dass ich es glücklicher gefunden hätte, wenn bereits im Rahmen der SIL-Koordinationsgespräche allfälliger Anpassungsbedarf im Richtplan in die Koordination aufgenommen und auch die zuständige Kommission unseres Rates intensiver mit einbezogen worden wäre. Stattdessen hat die Regierung lange im Katz-und-Maus-Spiel mit zweifelhaft legitimierten Interessenvertretungen Betriebsvarianten entwickelt und letztlich auch nach Bern geschickt. Sie liegt immer noch da, die unselige BV2 optimiert. Und der Regierungsrat hat mit diesem Verhalten, glaube ich, grosse Unsicherheit ausgelöst. Wir haben möglicherweise in Zukunft noch Bauchweh ob dieser vertrackten Situation, dass jetzt als SIL-Grundlage eine Betriebsvariante in Bern liegt, die eigentlich gar niemand mehr will. Der Bund muss sich vielleicht doch auch fragen, wie sinnvoll es ist, diesen Prozess jetzt à tout prix durchzuputschen.

Wir von der FDP sind froh, dass der Regierungsrat am letzten Freitag zur Besinnung gekommen ist und Geschlossenheit signalisiert, vorerst auf dem Geltenden zu bestehen und jede Entwicklung oder jede Änderung im Rahmen eines geordneten Verfahrens ablaufen zu lassen. Susanne Rihs, da muss ich Ihnen sagen, auch Änderungen, die eine Lärmverteilung bedingen, müssen demokratisch legitimiert sein und dem ordentlichen Verfahren folgen. Und der heutige Richtplan sieht einfach in Gottes Namen nichts Derartiges vor wie diese unsägliche Lärmverteilung.

Das SIL-Objektblatt kann unserer Meinung nach keinen weiteren Schaden anrichten, weil damit zu rechnen ist, dass die so genannte umhüllende Lärmkurve alles möglich macht und insofern auch alle Optionen, die konkret im Raum stehen, möglich sein werden und in

Folge einer demokratischen Ausmarchung entschieden werden wird, dass...*(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

*Werner Bosshard (SVP, Rümlang):* Als Anwohner des Flughafens befinde ich mich natürlich extrem im Spannungsfeld einerseits lokaler Betroffenheit, andererseits des banalen, sattsam bekannten und schon tausendmal wiederholten Argumentes, wie wichtig der Flughafen für unsere Wirtschaft und für den ganzen Kanton Zürich sei. Meine Gemeinde ist auch terrestrisch vom Flughafen betroffen und deshalb bin ich der Meinung, dieser SIL-Prozess müsse jetzt baldmöglichst abgeschlossen werden. Die Flughafengemeinden, als da sind Kloten, Opfikon, Rümlang, Oberglatt und Winkel – obschon ich mit denen nicht gesprochen habe, ich gebe nur meine Meinung bekannt – müssen doch ein Interesse haben, dass sie baldmöglichst wieder Planungssicherheit haben, dass sie auch, wenn sich der Flughafen denn entwickeln sollte, diese Entwicklung mitmachen können und zum Beispiel Arbeitsplätze zu sich anlocken können.

Dieser Rat beschäftigt sich ja ausserordentlich intensiv mit dem Flughafen. Ich glaube, dass allzu viele Köche den Brei verderben. Allzu viele Flughafen-Süppchen werden gekocht – in jede Himmelsrichtung. Neueste Anfragen geben sogar der Verwendung des Unique-Logos noch eine politische Bedeutung.

Ich möchte noch klarstellen, Richard Hirt, der Gemeinderat Rümlang hat mit Oberglatt zusammen gehandelt und nicht mit Niederglatt.

Ich habe heute Morgen, obschon ich hier im Saal drin bin, die Traktandenliste überflogen. Es sind 16 Vorstösse von 141 betreffend Flughafen drin, also viel zu viele. Und daher werde ich alle ablehnen. Ich bin sozusagen für ein Moratorium parlamentarischer Vorstösse in Sachen Flughafenfragen, weil sie uns nicht weiter bringen. Allen Leuten Recht getan, ist eine Kunst, die niemand kann. Und in dieser Beziehung ist auch die Regierung niemand.

*Martin Mossdorf (FDP, Bülach):* Ich werde die fünf Minuten Redezeit sicher nicht ausnutzen. Eines möchte ich festhalten: Der Befreiungsschlag der Regierung ist vorerst geglückt. Ich werte dies auch als Chance. Der Ball liegt nun in Bern. Was allerdings in Bern passiert, das wissen wir natürlich nicht. Auf Grund der Kehrtwende unserer Regierung und der Unique wäre jetzt alles eigentlich wieder in Ord-

nung, könnte man meinen. Ich anerkenne auch die Neubeurteilung und werte sie positiv. Ein erster Schritt in die richtige Richtung ist damit auch getan, nämlich die Variante BV2 optimiert ist nun endgültig begraben. Besonders positiv finde ich, dass das Volk beim Ausbau der Pistenveränderungen mitentscheiden kann. Also ist eine logische Folge daraus nun ein Marschhalt beim SIL-Prozess. Wir alle wollen den Staatsvertrag mit Deutschland in dieser Form nicht. Niemand will diesen Staatsvertrag, auch die Wirtschaftsverbände wollen diesen Vertrag in dieser Form nicht. Die Frist für das Betriebsreglement wird also bis Ende April 2003 beantragt, damit genügend Zeit vorhanden ist, um neue Varianten zu studieren. Damit wird aber auch klar, dass der Sachplan Infrastruktur kein Präjudiz sein kann, also wäre jetzt logischerweise ein Marschhalt richtig. Und mein lieber Ruedi Hatt, vermischen Sie bitte kantonales Recht nicht mit Bundesrecht. Ich denke, auch verschiedene Kreise aus Norden, Osten und Süden sind der Auffassung, dass mit der Begrenzung der Flugbewegungen, ob diese nun bei 320'000 oder bei 350'000 liegt, keine Erweiterung des heutigen Pistensystems erfordert und auch keine Parallelpiste. Sie haben es gehört, gegen diese Parallelpiste werden am nächsten Samstag Mahnfeuer entzündet. Der Flughafen Zürich wird nämlich auch nach wie vor ein bedeutender Flughafen bleiben. Die Luftverkehrspolitik muss sich an einer integralen Sicht von Lebensqualität orientieren. Hier hat die Regierung einen ersten Schritt getan. Helfen wir uns und helfen wir unserer Regierung beim Umsetzen und unterstützen deshalb das Postulat von Richard Hirt!

*Johann Jucker (SVP, Neerach):* Es ist ein absichtlicher Versprecher, wenn ich mich nun zum «Lughafen» äussern möchte.

Das Puzzle Flughafen setzt sich in letzte Zeit nur noch aus jeweils persönlichen, privaten Interessen, Änderungen, Abschiebung der Verantwortung auf andere Gremien und Lügen zusammen. Vielleicht wäre aber der Ausdruck «Wahlhafen» ein halbes Jahr vor den Regierungs- und Kantonsratswahlen ebenfalls zutreffend. Das ganze Debakel um unseren fünfzigjährigen Flughafen dreht sich vorwiegend um den Lärm, welcher durch Luftfahrzeuge verursacht wird. Warum schreibt und spricht man dann immer wieder von Flugbewegungen und nicht von Lärm? Wenn das selbe Flugzeug bei gleichen meteorologischen Wetterverhältnissen landet oder startet, verursacht es bei Weitem nicht den selben Lärm für das menschliche Ohr. Bei der letz-

ten Festlegung der so genannten Lärmpläne in der Flughafenregion hat man noch von NNI gesprochen. Mit diesem Mass von Lärm und zeitlicher Belastung zusammen mit dem Maximallärm eines Flugzeugs in Dezibel konnte sich der Bürger etwas vorstellen. Persönlich vermisse ich die NNI-Werte, in denen zwangsläufig auch eine obere Anzahl Flugbewegungen integriert ist. Es ist ja wohl klar, dass das Betriebsreglement und das An- und Abflugverfahren SIL direkt zusammenhängen. Das weiss man schon lange. Betrüblerweise müssen unsere Gemeindepolitikerinnen und -politiker seit Monaten auf einen Entscheid über die Lärmpläne der Bundesbehörden warten. Aber wie will man in Bern entscheiden, wenn aus Zürich immer wieder widersprüchliche Vorgaben und Meinungen kommen. Leider sieht es so aus, dass jene Regionen, welche am lautesten schreien, offenbar doch von der Regierung erhört werden und man dann zu Lasten anderer Gegenden immer wieder nachgibt.

Nun noch ein Wort zur Medienkonferenz vom Freitag. Den letzten Coup, sich mit einer maximalen Belastung von 350'000 Flugbewegungen vorübergehend zufrieden zu geben, finde ich gefährlich. Die Verantwortlichen befassen sich bezeichnenderweise erst nach den Wahlen mit einer Kapazitätserhöhung und damit auch mit der Änderung beziehungsweise Ergänzung des Pistensystems. Zufälligerweise sind die fertigen Pläne bereits vorhanden. Das Volk könne dann Stellung nehmen dazu. Ohne etwas gegen die Bewohner des linken Zürichseeufers zu haben, finde ich es fraglich, ob es richtig ist, wenn sie über den künftigen Fluglärm im Bezirk Dielsdorf mitentscheiden, denn der Flugbetrieb soll ja erneut nach Norden und Westen ausgerichtet werden. Für mich sind die ausgehandelten Abmachungen des Gremiums runder Tisch sinnvoll und gut. Die Vertretungen jeder Region mussten etwas nachgeben, so dass in demokratischen Ausmachungen Kompromisse erarbeitet wurden. Es ist anzunehmen, dass niemand zu 100 Prozent zufrieden sein kann. Daher finde ich die Interpretation eines Regierungsrates, wonach niemand zufrieden war mit dem runden Tisch, äusserst fragwürdig. Ganz mit allem zufrieden kann bei Kompromissen vermutlich niemand sein. Das Resultat ist jedoch sicher für alle eine tragbare Variante. Insbesondere wurde auch das versprochene Nachtflugverbot stipuliert.

*Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt):* Ich kann Ihre Aufregtheit nachvollziehen, aber sie hat keinerlei Bezug zu dem heiligen Zorn,

der mich über die Raumordnungspolitik und deren Verständnis seit mehr als dreissig Jahren bewegt. Ich muss Ihnen allerdings sagen: Der Markt, die Geopolitik und die Zeit arbeiten für die lärmgeplagte Bevölkerung, auch im Zürcher Unterland. Kollege Johann Jucker hat freundlicherweise darauf hingewiesen, dass wir jetzt immerhin die Unique auch hinter den sieben Stunden Nachtruhe haben, die uns die Regierung versprochen hat. Das ist ein Fortschritt. Aber er ist auch ein Eingeständnis, dass mit den 350'000 Bewegungen, von denen man nun mittelfristig ausgeht, eine erste Annäherung an die ökonomische Vernunft greift, die Vernunft nämlich, die uns ganz klar zeigt, dass der Streit, wie viele Flugbewegungen dereinst über den Flughafen Kloten abgewickelt werden, nicht in diesem Rat entschieden werden, sondern in der Luftverkehrspolitik der europäischen Union. Und damit ist doch ganz klar gesagt, dass wir alle dereinst froh sein werden, wenn wir gegen 280'000 Bewegungen überhaupt werden halten können, Lärmpolitik und -verteilung hin oder her. Was besonders störend ist in all diesen Diskussionen ist der Umstand, dass sich die Richtplanung und das Raumordnungsverständnis des Kantons Zürich einseitig an den Vorgaben der Flughafen-Verantwortlichen, seinerzeit der Expansionspolitik der gescheiterten SAirGroup und der damaligen Flughafendirektion, ausgerichtet haben. Das muss ein Ende haben! Die Raumordnung ist ein übergeordnetes Verfahren und der SIL-Prozess muss darin eingebettet sein. Und es wird zu klären sein, ob und wie der SIL eine Vorwirkung haben kann und allenfalls politische Meinungsäusserungen des Zürcher Volkes über die Veränderungen der Pisten vor Bundesgericht kassieren kann oder nicht. Diese Frage ist leider nach wie vor strittig. In diesem Zusammenhang stelle ich auch die Frage an die Regierung und bitte um Beantwortung, ob die nun postulierten Schnellabrollwege der Unique ebenfalls der Sperrminorität des Regierungsrates im Verwaltungsrat unterliegen und damit vom Kantonsrat behandelt werden müssen, da sie das Flugregime doch massiv beeinflussen können.

Ich bin der Meinung, dass der SIL-Prozess vom UVEK nun ohnehin gestoppt werden muss, respektive von anderen Grössenordnungen ausgehen muss. Und ich bin deshalb der Auffassung, dass das Dringliche Postulat Richard Hirt hier offene Türen einrennt. Eine Begrenzung der Flugbewegungen festzulegen, hier und heute, halte ich für ideologisch falsch und sachlich richtig.

*Ruedi Lais (SP, Wallisellen):* Ich koche und zürne nicht vor Wut, ob-  
schon ich das Unterland vertrete. Ich kann das auch nicht so charmant  
wie die Kolleginnen Susanne Rihs und Gabriela Winkler. Lassen Sie  
mich, bevor ich zur Parlamentarische Initiative Barbara Hunziker,  
meinem eigentlichen Hauptthema komme, noch auf ein Votum von  
Bruno Dobler eingehen. Bruno Dobler hat hier drin in nicht mehr  
ganz aktueller Weise die Strategie des Flughafens geschildert, sich  
voll auf das «Hub-Konzept» auszurichten. Wir haben am letzten Frei-  
tag die Informationen erhalten, dass von diesem Konzept abgewichen  
wird, dass man vermehrt auf Kurzstreckenverbindungen setzt, auf Di-  
rektverbindungen. Die Verwendung des Unique-Logos für diese  
Werbung ist da nur folgerichtig, wenn auch aus unserer Sicht falsch.  
Das neue Konzept heisst «Wasserfall» und die zirka 179 Experten zur  
Flughafenpolitik hier drin sollten dieses Konzept studieren.

Zur Plafonierung. Ich möchte hier den Kollegen von der SVP zurufen:  
Es ist Ihre Basis, die von Ihnen verlangt, dass Sie für eine Plafonie-  
rung auf 350'000 stimmen, Werner Bosshard und Johann Jucker und  
alle anderen aus dem Unterland! Das Gleiche gilt auch für die FDP-  
Basis im Zürcher Unterland. Deshalb unterstützen wir auch den An-  
trag auf Namensaufruf der Grünen zu diesem Thema. Wir wollen hier  
Transparenz bekommen. Die Grünen und die SP haben einen grossen  
Schritt gemacht von 250'000 auf 320'000 Flugbewegungen, und es  
wäre sehr enttäuschend, wenn diesem Schritt kein kleines Gegen-  
schrittchen folgen würde.

Nun zur Parlamentarische Initiative Barbara Hunziker Wanner. Ich  
stelle Ihnen den Antrag, diese Parlamentarische Initiative nicht zu un-  
terstützen. Es wird in einer verständlichen Art und Weise – Thomas  
Hardegger hat das von unserer Seite begründet – darauf hingearbeitet,  
dass ein bewusster Konflikt zwischen unserer Raumplanung und dem  
SIL entsteht, worauf dann offensichtlich eine neue Verhandlung fol-  
gen sollte. Was aus unserer Sicht – aus meiner Sicht und eines Teils  
der Fraktion – diese Parlamentarische Initiative ungeniessbar macht,  
sind die Punkte 3 und vor allem 4. In Punkt 4 wird eine Kanalisierung  
des Fluglärms verlangt. Die KPB soll also von einer Kanalisierung  
ausgehen. Das widerspricht der Position der SP und selbstverständ-  
lich auch der Position aller bis heute betroffenen Gebiete.

Dem Punkt 3, Ausschöpfung des Nordkontingents, kann man zu-  
stimmen. Dieses Nordkontingent ist aber ausschliesslich im Staatsver-  
trag verankert, mit anderen Worten: Wer dieser Parlamentarische Ini-

tiative zustimmt, geht davon aus, dass der Staatsvertrag umgesetzt wird, sonst existiert dieses Nordkontingent ja überhaupt nicht.

Ein weiteres Argument, diese Parlamentarische Initiative nicht zu unterstützen, hat uns am letzten Freitag der Regierungsrat geliefert. Ich bedaure, dass die Baudirektorin Dorothee Fierz nicht anwesend ist, aber Regierungsrat Ruedi Jeker, den ich auch darum bitten kann, mir nochmals zu bestätigen, wann diese Vorlage zu einer Richtplanrevisi- on auf Grund des Entscheids des Regierungsrates kommen wird. Da wurde nach meiner Erinnerung von Mitte 2003 gesprochen.

Nun zur leidigen Verteilungsfrage noch ein paar Gedanken. Sie ver- langen – die Grünen und die SP unterstützen Sie in einem taktischen Schritt – eine Plafonierung auf 320'000 Flugbewegungen. Davon sind logischerweise 160'000 Anflüge. Das Nordkontingent beträgt meines Wissens 100'000, das heisst 60'000 Flüge müssen von woanders kommen, wovon etwa 4 Prozent Westwindanflüge sind, die ohnehin von Osten her kommen müssen. Nehmen wir doch Stellung dazu, wo- her diese Anflüge kommen sollen! Mit dem Punkt 4 nehmen wir Stel- lung. Es sind nur bereits belastete Gebiete weiter zu belasten, und deshalb ist diese Forderung eine reine Kriegserklärung an den Ostsek- tor. Diese Taktik lehnen wir ab. Wir nehmen nicht Stellung zu Sankt-Florians-Vorstössen und ich bitte Sie auch, von dem beliebten Motto Abstand zu nehmen, das da lautet: «Alli lueged immer nur für sich, nur ich luege immer nur für mich.»

*Hansueli Sallenbach (FDP, Wallisellen):* Ich spreche zu Traktandum 6. Die Swiss spricht offiziell vom «Hub Schweiz» unter Einbezug der Flughäfen Basel, Genf und sogar Lugano und Bern. Ein Gross-Hub Zürich liegt nicht im Interesse der Swiss, sondern allenfalls noch in demjenigen der Unique. Die schweizerische Wirtschaft braucht kei- nen Hub mit 350'000 oder mehr Bewegungen im Jahr. Sie braucht qualitativ gute Verbindungen zu wichtigen nordamerikanischen, eu- ropäischen und asiatischen Destinationen, jedoch weder zehn oder mehr Flüge pro Tag nach Darmstadt, Direktverbindungen nach Kin- shasa oder Dschibuti oder Flüge für 95 Franken nach Spanien, wie das heute wieder in der Zeitung drin ist. Charterflüge in die Domini- kanische Republik sind für den Wirtschaftsstandort ebenso entbeh- rlich wie reine Frachtflüge. Etwas anderes haben Wirtschaftsführer bis heute zu Recht nicht behauptet.

Anlässlich der fünften Ausbautetappe sprach man von 250'000 Bewegungen. Es ist deshalb davon auszugehen, dass der Flughafen mit 320'000 Bewegungen längerfristig rentabel zu betreiben sein wird. Es gilt jetzt endlich, die Weichen für die Zukunft zu stellen und auch die Interessen der Bevölkerung angemessen zu berücksichtigen, wie diese im Flughafengesetz und in den Statuten der Unique festgeschrieben ist. Andere Flughäfen wie zum Beispiel Paris-Orly kennen schon seit längerem eine Beschränkung der Anzahl Flugbewegungen. Es gibt keine internationale oder nationale Vorschrift, die den Flughafenbetreiber verpflichtet, den Flughafen auch bei einer noch so problematischen Nachfrage immer weiter auszubauen. Die Beschränkung der Zahl der Bewegungen ist zulässig und sinnvoll. Mit 320'000 Bewegungen pro Jahr und der klaren Bevorzugung des Linienverkehrs sind die Interessen der Wirtschaft und der Anwohner unter einen Hut zu bringen. Heute sind wir je nach Statistik bei zirka 290'000 Flugbewegungen pro Jahr. Ein Wachstum von 30'000 Bewegungen oder gut 10 Prozent ist demnach noch immer möglich. In den letzten Monaten wurde offensichtlich, dass die bisher nicht vom Lärm betroffenen Regionen nicht bereit sind, auch nur das Geringste zur Entlastung der vom Lärm besonders betroffenen Gebiete beizutragen. Wenn das weitere Wachstum des Flughafens für die Wirtschaft Zürichs derart wichtig ist, wie das hier behauptet wird insbesondere von der Goldküste, von Fällanden et cetera, dann muss die zusätzliche Lärmlast solidarisch getragen werden. Dazu haben, soweit flugtechnisch machbar, – ich denke da an den Right turn beim Start auf der Piste 16 – alle ihren Beitrag zu leisten. Da dies nicht der Fall ist und nun auch die Regierung auf eine Kanalisierung des Lärms hin arbeitet, ist eine Beschränkung der Bewegungszahl auf 320'000 zurzeit der einzig vernünftige Weg, weshalb ich dieses Postulat unterstützen werde.

*Bruno Grossmann (SVP, Wallisellen):* Ich spreche zu den Postulaten Richard Hirt und Martin Bäumle. Einmal mehr zelebrieren wir eine Flughafendebatte und wollen den Flughafen disziplinieren. Die meisten in diesem Saal fühlen sich vermeintlich kompetent in sämtlichen Belangen, die den Flughafen betreffen. Wir alle kennen selbstverständlich die Auswirkungen auf die Volkswirtschaft. Wir alle wissen, wo die Flugzeuge starten und landen sollen. Wir alle wollen keine Flugbewegungen über unseren Gemeinden. Wir alle haben natürlich Gründe für unser Verhalten. Wir alle tragen zur Verunsicherung des

Flughafenbetreibers und der schweizerischen Fluggesellschaft Swiss bei. Sie schwächen beide Unternehmen durch Ihr Verhalten und setzen Arbeitsplätze aufs Spiel. Noch vor wenigen Monaten haben Sie alle ausser der SVP der Swiss und dem Flughafen Hunderte von Millionen Franken Steuergelder zugesprochen. Sie alle haben damals argumentiert «wir wollen Tausende von Arbeitsplätzen auf dem Flughafen und bei der Swiss sichern und erhalten». Die Zeit ist nun ins Land gezogen. Vieles haben Sie wieder vergessen. Die Arbeitsplätze sind nur vermeintlich gesichert. Sie können nun wieder fordern und sich profilieren. Im Norden wollen wir keine Flugzeuge, im Osten und im Westen auch nicht, im Süden hat es schon zu viele, der tiefere Süden darf nicht belastet werden, da man sich keinen Wertzerfall der Liegenschaften leisten könne; dies schlussendlich in einer ersten Phase zu Lasten der Arbeitsplätze auf dem Flughafen und dessen Zulieferer. In einer zweiten Phase wird die ganze Volkswirtschaft des Kantons Zürich und der Schweiz, werden notabene wir alle diese übertriebenen Einschränkungen zu spüren bekommen.

Der Flughafen muss einen Spielraum erhalten, den er selber beeinflussen kann. Beim Festlegen von Obergrenzen der Lärmimmissionen und des Schadstoffausstosses hat er diesen Spielraum. Die Anzahl Flugbewegungen zu beschränken, ist meines Erachtens falsch. Die Grünen wollen natürlich aus fundamentalen Gründen weder Strassen noch einen Flughafen. Das ist ihre Sache. Der SIL-Prozess muss nun endlich weiter geführt werden. Darum lehne auch ich das Dringliche Postulat ab. Wir wollen in den Gemeinden endlich Rechtssicherheit bezüglich der baulichen Entwicklung haben. Dafür brauchen wir unter anderem den SIL und keine Sankt-Florians-Politik. Ich bitte Sie, diese Vorstösse abzulehnen.

*Felix Müller (Grüne, Winterthur):* Wir wohnen in einem dicht besiedelten Raum, und wo der Raum knapp ist, da sind natürlich die Ansprüche vielschichtig und widersprüchlich. Und selbstredend ist genau dafür die Richtplanung erfunden worden, damit man diese Ansprüche koordiniert respektive einen Ausgleich der Interessen in der Raumordnung erreichen kann. Und dieser Zielsetzung soll sich auch der Richtplan des Kantons Zürich widmen. Und weil die Raumplanung im Kanton Zürich schon seit mehr als zwanzig Jahren grundsätzlich stattfindet, die Sachplanung des Bundes erst seit einem Jahrzehnt wirklich angelaufen ist und der Sachplan Infrastruktur des Luft-

verkehrs erst seit kurzer Zeit läuft, ist es klar, dass der Sachplan des Bundes bei der Erarbeitung auf die Situation der Kantone, des Richtplans, Rücksicht nehmen soll und will. Deshalb war es das erste Mal, dass ein Koordinationsprotokoll eingeführt wurde, um genau die bestehenden Anliegen der Richtplanung mit dem Sachplan zu koordinieren, damit nachher, wenn der Sachplan dann festgesetzt ist, keine Widersprüche mit dem kantonalen Richtplan im Raum stehen. Aber der kantonale Richtplan enthält ja gar keine konkreten Aussagen im Rahmen der Flughafenpolitik des Kantons, und zwar, weil wir den Verkehrsplan bei der Richtplanrevision 1995 ausgeblendet haben. Wenn Sie den Richtplan anschauen, sehen Sie, dass der Flughafen als weisses Feld ausgespart ist und die Punkte, die die Ab- und Anflugbereiche zu den Pisten markieren, mit sehr grosser Sicherheit mit der aktuellen Situation überhaupt nicht mehr übereinstimmen. Und jetzt hat der Kanton natürlich ein Problem. Weil er im Richtplan, wo eben die so genannten Vororientierungen, Zwischenergebnisse und Festsetzungen beschlossen werden können, nur das Letzte macht, nämlich Festsetzungen, können wir keine Vororientierungen oder Zwischenergebnisse diskutieren. In diesem Fall würde die Richtung des Parlamentes in der Flughafenpolitik aufzeigen, ohne dem Regierungsrat den entsprechenden Verhandlungsspielraum zu nehmen.

Nun, wie es heute aussieht, nimmt sich der Regierungsrat dieses Verhandlungsmandat selbst – mit dem Ziel, unbedingt den Hub zu erhalten, unbedingt die Unique zu pushen, der Swiss keine Steine in den Weg zu legen und sich danach zu überlegen, wie man das der Bevölkerung so vermitteln kann, dass sie nicht aufbegehrt. Ich finde es absolut zwingend und wichtig, dass in dieser Situation eben ein Marschhalt eingeschaltet wird und dass sich der Kantonsrat mit seiner Aufgabe, der Richtplanung im Kanton Zürich, beschäftigt, bevor der SIL, der nachher wieder auf die Richtplanung zurückwirkt, einfach beschlossen wird, von oben herab. Wenn wir so weitermachen, laufen wir mehrfach in die Sackgasse, und zwar im Bereich der Siedlungspolitik, wo ein gewisser Siedlungsdruck besteht und wo offenbar die SP immer noch der Meinung ist, beim Strassenverkehr werde der Lärm möglichst kanalisiert. Beim Schienenverkehr kann man ihn nicht allgemein verteilen. Aber der Luftverkehr soll entgegen allen raumplanerischen Zielsetzungen einfach auf den ganzen Kanton verteilt werden, auch mit dem Risiko, dass natürlich im Start- und Anflugbereich auch die Absturzgefahr von Flugzeugen grösser ist als sonst irgend-

wo. Sie laufen auch in der Luftverkehrspolitik in eine Sackgasse. Es wurde schon von Vorrednerinnen und Vorrednern gesagt, die Unique und die Swiss, die ähnliche Zielsetzungen verfolgen, an denen die Swissair und die SAirGroup gescheitert sind, nämlich Expansion, unbedingt Hub aufblasen und einen City-Flughafen betreiben, der den Ansprüchen gar nie gerecht werden kann. Und das Letzte: Sie laufen auch in der Umweltpolitik in die Sackgasse, weil niemand mehr den Lärm und so viel Luftverschmutzung hinnehmen will.

Nehmen Sie zur Kenntnis: Wir haben einen City-Flughafen, der langfristig ein Zubringerflughafen sein wird, so ähnlich, wie es gesagt wurde. Wir brauchen keine Verbindungen in alle Welt, überall hin in jedes kleinste Kaff. Wir brauchen die Anbindung an die wichtigen grossen Flughäfen in Europa. Wir brauchen die Anbindung an wichtige internationale Destinationen. Und dann reicht es. Die Mobilität hat heute eine andere Optik als wie sie noch vor dreissig Jahren gepflegt wurde. Und wir müssen zur Kenntnis nehmen, dass es keinen Sinn macht, mit Konzepten, wie sie vor dreissig Jahren vielleicht noch gestimmt haben und vor zehn Jahren immer noch gepflegt wurden, heute immer noch die Zukunft planen zu wollen. Nehmen Sie zur Kenntnis, dass wir hier die Kosten-Nutzen-Schere bereits zu Ungunsten des Nutzens überschritten haben, und dass wir hier eine völlig andere Strategie entwickeln müssen. Unterstützen Sie die Vorstösse, damit wir hier unsere Überlegungen für die Zukunft und nicht für die Vergangenheit anstellen können.

*Ratspräsident Thomas Dähler:* Es gibt in diesem Saal Lärmquellen, die mich bedeutend mehr stören als der Fluglärm.

Dann mache ich Sie noch darauf aufmerksam, dass eigentlich um 11.30 Uhr, also jetzt, unten im Parterre eine Apéro angesagt war. Der Wein wird je länger desto wärmer, je mehr Leute länger reden als unbedingt nötig.

*Hans-Peter Züblin (SVP, Weiningen):* Ich wollte eigentlich verzichten, aber Hansueli Sallenbach aus der FDP-Fraktion hat mich dann doch herausgefordert.

Der Regierungsrat hat leider mit seinem Zickzackkurs viel Verunsicherung gebracht. Wenn ich jedoch der Diskussion zuhöre, dann wundere ich mich teilweise sehr. Man könnte zum Schluss kommen,

den interkontinentalen Flughafen brauche es nicht mehr, ein Provinzflughafen wäre genug. Ist Ihnen bewusst, was der Flughafen Zürich den Gemeinden um den Flughafen gebracht hat? Wo wurde denn mehr gebaut? Was dieser Flughafen für den ganzen Kanton Zürich, ja für die ganze Schweiz bedeutet und wie wichtig dieser Flughafen für unsere Wirtschaft ist: wissen Sie dies? Denn wir haben nicht wie andere Länder mehrere Flughäfen. Und wir haben vor allem auch keine Meerhäfen, um mit der Welt verbunden zu sein. Sind Sie sich bewusst, wie viele Menschen vom Flughafen leben? Nicht nur die 20'000 Direktbeschäftigten, sondern auch ein vielfaches Mehr der Bevölkerung durch Arbeit bei indirekten Lieferanten und Gewerblern. Auch viele grosse Unternehmungen auf der ganzen Welt haben sich in der Region niedergelassen, eben auch wegen des interkontinentalen Flughafens. Auch hier stehen Tausende von Arbeitsplätzen auf dem Spiel. Oder wollen Sie, dass diese internationalen Firmen die Region Zürich, ja die Schweiz in Richtung München verlassen? Wir haben dies schon gehört. Das wollen nämlich unsere örtlichen Nachbarn erreichen. Und wir, ja wir mischen noch kräftig mit.

Meine Damen und Herren auf der Linken und Grünen Seite, wie haben Sie doch aufgeschrien beim Swissair-Grounding! Wie haben Sie doch argumentiert für die Arbeitsplatzzerhaltung! Ihr Grüner Daniel Vischer ist allem vorgestanden. Doch das haben Sie alles bereits vergessen.

Lassen wir nun den Flughafen einmal Flughafen sein, denn diskutiert haben wir hier drin schon genug. Und tragen wir Sorge zu einem der grössten Arbeitgeber und Wirtschaftsmotoren der ganzen Schweiz, vor allem in der heutigen Zeit! Die Flughafen-Verantwortlichen haben begriffen, was wir wollen und wo die Schmerzgrenze liegt. Lassen wir diese Leute arbeiten! Schaufeln wir nicht das Grab für den Flughafen Zürich, sonst könnten wir früher oder später ein böses Erwachen haben.

*Lorenz Habicher (SVP, Zürich):* Ich spreche zu den gesammelten Werken und möchte meine Interessenbindung offenlegen. Als Mitarbeiter der SR-Technics AG sehe ich wieder ein Licht am Horizont. Mit der zu Stande gekommenen Übernahme durch «3i» bleiben über zweitausend Arbeitsplätze im Kanton erhalten. Mit den falschen politischen Weichenstellungen sind diese in naher Zukunft aber stark gefährdet. Dieses Engagement von «3i» zeigt Interesse und Vertrauen in

das Unternehmen SR-Technics und in den Standort Zürich. Angst und Befürchtungen sind schlechte Ratgeber. Ein Marschhalt würde sich kontraproduktiv, ja nachhaltig negativ auf die Richtplanung der Gemeinden auswirken. Das Betriebsreglement 2003 als alter Neuanfang, als Übernahme des optimierten Ist-Zustandes bedeutet einen gangbaren Weg. Wir kennen die heutige Lärmbelastung und müssen keinen Gartenzaun erstellen. Ein solches Korsett bringt den Flughafen nicht in Form, sondern schnürt den weiteren Entwicklungen die Luft ab. Der NO<sub>x</sub>-Plafond und das heute bestehende Pistensystem dienen als gegebene Begrenzung. Eine Begrenzung über die Anzahl Flugbewegungen stellt alle Gebührensysteme, die Lärm- und Schadstoffemissionen als Grundlage beinhalten, ad absurdum und desavouiert die Schweizer Position gegen den Staatsvertrag mit Deutschland. Ein SIL-Datenblatt muss zu jedem Flughafen der Schweiz erstellt werden. Da aber nur wenige interkontinentale Drehscheiben in der Eidgenossenschaft bestehen, ist jedermann und jede Frau im Kantonsrat zu Zürich berufen, sich eine Meinung zu bilden. Die meisten bemühen sich und haben auch entsprechend Mühe, die Tragweite ihrer Entscheide zu bemessen. Denken Sie an den 300-Millionen-Kredit, denken Sie an die Investition von 700 Millionen Franken für die Glattalbahn und versuchen Sie wenigstens – versuchen Sie es! – die Zusammenhänge mit dem Flughafen zu erkennen. Fazit: Lehnen Sie alle Postulate ab! Und die Parlamentarische Initiative Barbara Hunziker obendrauf! Wir brauchen sie nicht und es ist besser, wir kommen zur Abstimmung.

*Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich):* Was dem Einen der «Lughafen» ist den Anderen der «Fluchhafen». Und da gibt es noch eine dritte Gruppe, die versucht verzweifelt, eine sachliche, emotionslose Flugverkehrspolitik zu machen. Aber diese Stimmen gehen leider im Waffengeklirr und in den angedrohten Kriegserklärungen der Regionalmatadoren und Kirchturmwickler unter. Dabei hat dieser Kantonsrat sich anfangs dieser Legislatur darauf verpflichtet, strategische Politik zu machen und das operative Kleingeschäft der Regierung zu überlassen. Und genau das hat die Regierung jetzt getan letzten Freitag. Und das bestärkt mich darin, dass solche Diskussionen, wie wir sie jetzt von den Lokalmatadoren gehört haben und wie wir sie leider künftig wieder hören müssen, langsam der Vergessenheit anberaten sind. Die Regierung hat einen guten Vorschlag gemacht. Sie hat einen Kompromiss gemacht und ist beiden Seiten entgegengekommen. Denken

Sie daran, die Regierung ist von der Variante «grün» abgerückt und hat sogar eine Bewegungsbeschränkung eingebaut. Das hat sie vorher noch nie gemacht.

Ich werde alle diese Vorstösse unterstützen. Ich bin dafür, dass man diese Vorstösse überweist und habe dafür drei gute Gründe. Das Eine ist, dass der Vorschlag, den die Regierung gemacht hat, wirtschaftsverträglich ist, raumplanerisch in Ordnung ist und ökologisch Sinn macht. Das ist eine vernünftige Politik, die jetzt die Regierung eingeschlagen hat.

Speziell zum Vorstoss von Barbara Hunziker, der Parlamentarischen Initiative wegen des Richtplaneintrages: Man kann darüber diskutieren, ob eine vierte Leitlinie im Richtplan eingebaut werden muss. Das muss nicht dort stehen. Man kann das, was Barbara Hunziker Wanner fordert, auch beim Kapitel Flughafen im Richtplan einbauen. Daran soll es nicht scheitern. Aber es ist richtig, dass der Flughafen endlich in die raumplanerische, in die Richtplan-Debatte einbezogen wird und hier im Kantonsrat nicht zum Fenster hinaus geredet wird. Es ist die Aufgabe der für die Raumplanung zuständigen Kommission, jetzt hier endlich einmal handfeste Sachen für die Entwicklung des Flughafens und unseren Kanton zu konstruieren.

Der dritte Grund ist die Plafonierung. Ich bin kein grosser Freund von Plafonierungen, weil ich nie so recht daran glaube, ob dies überhaupt durchsetzbar ist. Aber mein lieber Hans Frei, wenn Sie jetzt plötzlich von Plafonierung reden, dann möchte ich von Ihnen eben auch einmal hören, dass Sie für eine Plafonierung der Autobahn in Schwamendingen sind. Dort fahren jeden Tag 120'000 Autos durch, verursachen einen unsäglichen Krach und Dreck, aber noch nie ist von Ihnen die Idee gekommen, dort den Verkehr zu plafonieren. Ich werde einmal mit Ihnen zusammensitzen nach dieser Debatte. Dann können wir einen Vorstoss ausarbeiten «Plafonierung der Autodurchfahrten in Schwamendingen auf 80'000 Bewegungen». Dann bräuchten wir wahrscheinlich auch gar keine Einhausung mehr. Wir könnten also noch sparen. Aber warum um Gottes Willen immer nur den öffentlichen Verkehr plafonieren, während der Autoverkehr einfach frei fahren darf – 365 Tage im Jahr, 24 Stunden im Tag?

*Willy Haderer (SVP, Unterengstringen):* Wenn man die Diskussionen in den letzten Monaten rund um die Luftraumverteidigung – nein, ich

möchte eigentlich sagen um die Luftlärmverdrängung und -abwehr – mitverfolgen konnte, dann war kein Argument absurd genug, warum gerade diese Himmelsrichtung nicht geeignet sei, den Luftlärm zu ertragen oder nicht zu ertragen. Es kam dann zum geflügelten Wort, dass man davon sprach, der Lärm sei demokratisch zu verteilen. Auch das eine Bankrotterklärung, weil man nicht mehr wusste, wie man sich benehmen sollte. Und es tönte ja so gut, wenn man das sagte und damit eben auch signalisierte «einen kleinen Teil dieses Lärms wollen wir dann auch mittragen». Dass man am runden Tisch eine Scheinlösung mit der BV2 zum Durchbruch kam und diese dann natürlich nicht vor den technischen Gegebenheiten standhalten konnte, und mit der BV2 optimiert klar wurde, dass damit eben eine Fristverlängerung zwangsweise verbunden sein muss, könnte es dann schon wieder ganz anders aussehen. Und der Schutzverband hat denn auch nicht gezögert, allen Gemeinden zu schreiben, man solle nun klar dem Regierungsrat zwar signalisieren, dass man für diese Lösung des runden Tisches sei, dass aber eine Plafonierung stattzufinden habe. Und jetzt kommen auch noch diese Vorstösse in Richtung Einschränkung zeitlicher Art von 22 Uhr bis 7 Uhr, in Richtung Plafonierung auf 320'000 Flugbewegungen, obwohl man sich klar bewusst sein muss, dass dies untaugliche Signale sind und gar nicht durchführbare Lösungen darstellen. Es tut jetzt Not, dass der Bund endlich handelt, dass der SIL festgelegt und der unselige Staatsvertrag mit Deutschland, dieser Kniefall unseres Verkehrsministers Moritz Leuenberger vor den Deutschen, nun neu verhandelt wird, damit rechtsgültige Grundlagen geschaffen werden und unsere Gemeinden rund um den Flughafen auch wieder wissen, wo sie raumplanerisch stehen. All diese Vorstösse bringen keinen Beitrag zu einer Lösung dieser Problematik und ich bitte Sie, alle Vorstösse abzulehnen.

*Regierungsrat Ruedi Jeker:* Ihre Debatte bestätigt doch einmal mehr, wie komplex, kontrovers und schwierig die Flughafenlösung in der politischen Landschaft zu finden ist. Die Regierung kann für sich in Anspruch nehmen, dass sie in der fünfzigjährigen Flughafengeschichte noch nie einen so offenen und transparenten Prozess wie in den letzten drei Jahren geführt und eine Lösung gesucht hat. Sie konnten in der Politik, sei es am runden Tisch, sei es in der Öffentlichkeit jeden Schritt und jeden Teilschritt in diesem sehr komplexen Verfahren miterleben und auch mitgestalten. Die Regierung hat sich in diesem

Prozess – und man mag uns dafür schelten – an diesem offenen und transparenten Ablauf gehalten. Wir haben diesen Prozess, in dem wir immer noch stecken und die Lösung immer noch suchen, auch ganz klar in diese Führungsverantwortung hineingegeben. Wenn Sie jetzt auf Grund dieses Entscheides vom letzten Mittwoch und Donnerstag ablesen wollen, dass wir davon Abschied nehmen, dann kann ich Ihnen diese unterschiedlichen Wahrnehmungen nicht wegnehmen. Etwas, das ich beim Flughafen gelernt habe, ist, dass jedes Faktum eine sehr unterschiedliche Wahrnehmung am Flughafen hat und es schwierig ist, diese in die Öffentlichkeit auch entsprechend transportieren zu können.

Was ist jetzt mit diesem Entscheid passiert? Wir haben ganz klar gesagt, dass man angesichts dieser verlangsamten Prognosen in Bezug auf die Bewegungen eine klare Ausgangslage für das Betriebsreglement 2003 schafft. Und Sie mögen es beklagen – die Randbedingungen, die uns gesetzt werden, sind immer noch nicht klar. Der Ständerat hat nicht im Oktober entschieden, er will nicht im Dezember entscheiden und hat einen Entscheid über den Staatsvertrag aufs Frühjahr 2003 angekündigt. Und trotzdem sind wir verpflichtet, weiter zu machen und den Flughafen auf eine klare Basis zu stellen, damit die Bevölkerung auch wieder ablesen kann, wohin die Reise geht. Wir haben bis heute – und wir werden das auch in Zukunft so halten – immer versucht, eine klare Politik mit der Bevölkerung zu machen und im Interesse des Gesamten; da gehört auch die Volkswirtschaft dazu. Ich erinnere mich noch an die Voten, wie sie letzten Herbst in diesem Saal getönt haben.

Die Regierung hat in den letzten fünf Jahren mit der Bevölkerung die fünfte Ausbaustufe beschlossen. Sie hat mit der Bevölkerung die Verselbstständigung des Flughafens durchgeführt. Sie hat mit der Bevölkerung ein fakultatives Referendum für die Pistenverlängerungen eingeführt. Sie hat mit der Bevölkerung einen 300-Millionen-Kredit für die Swiss initiiert, um eben diesen Hub für die Zukunft verhandeln zu können, und die 100 Millionen Franken für die Flughafen-Nebenbetriebe. Das sind die Qualitäten, die hier auf dem Platz einzubringen sind. Sie hat jetzt neuerdings in den letzten Wochen ganz klar gesagt, dass das neue Betriebsreglement für eine mehrjährige Frist mit diesen Kapazitätsmöglichkeiten auf dem Flughafen, wie sie aus der fünften Ausbaustufe mit dem heutigen Pistensystem möglich sind, bei rund 350'000 Bewegungen stabilisiert sein kann. Und wenn – das

haben die Volkswirtschaftsdirektion und die Regierung dem Parlament und der Öffentlichkeit wieder zur Abstimmungsmöglichkeit gegeben – neue Pistenanlagen möglich sein müssen, bestimmen Sie über deren Ausrichtung dann selbst, und zwar wieder mit der Bevölkerung. Ich glaube, diesen Vorwurf, nicht mit der Bevölkerung zu politisieren, müssten Sie sich dann selbst machen, denn Sie repräsentieren ja die Bevölkerung.

Jetzt ein paar Gedanken zum SIL-Verfahren. Das SIL-Verfahren ist ein Koordinationsverfahren der Raumplanung und nicht des Betriebsreglementes. Aber die Gesetzeslage ist nun einmal so, dass wir die SIL-Grundlage brauchen, um mit der Konzession – und das ist eine Konzessionsverpflichtung – eben auch das Betriebsreglement installieren zu können, das zum SIL vorhanden sein muss. Wenn Sie nun den Vorwurf machen, wir nähmen mit dem Betriebsreglement 2003 Abschied vom SIL-Gedanken, dann muss ich Ihnen sagen, der SIL-Prozess ist eben ein langfristiger Prozess und soll die Raumplanung für die nächsten 25, 30 Jahre bestimmen. Darum haben wir uns von der aktuellen Situation, wie sie sich auf dem Flughafen und um den Flughafen mit den benötigten Kapazitäten zeigt, ganz klar getrennt und gesagt, das SIL-Verfahren muss jetzt weiter geführt werden. Es bringt uns der Lösung nicht näher, wenn wir es stoppen. Daraus folgt jetzt die Langfristplanung, wie sie auch die Baudirektion im Auftrag der Regierung in die Wege geleitet hat, damit der Kantonsrat so schnell wie möglich, das heisst in der zweiten Hälfte des nächsten Jahres, politisch mitwirken kann. Es gibt keine Planung, keine Richtplanung, die gegen den Willen des Kantons gemacht werden kann. Alle, die sich jetzt sehr intensiv mit dem SIL befasst haben, müssen dies bitte zur Kenntnis nehmen, auch wenn das Ihren politischen Absichten im Moment nicht dienen kann. Also darum bitte ich Sie, diese Vorstösse, wie sie jetzt zur Debatte stehen, im Sinne der Anträge der Regierung abzulehnen, weil sie uns nicht weiterbringen in Richtung einer tragfähigen Lösung in die Zukunft.

Zum Schluss vielleicht noch ein Wort zu den Nachtrandstunden und dem Hub-System. Die Regierung hat immer ganz klar gesagt, dass bei den Tagzeiten von 6 Uhr bis 22 Uhr die Hauptbewegungen stattfinden sollen. Nehmen Sie bitte noch einmal zur Kenntnis – wir sagen es seit zwei Jahren immer und immer wieder –, dass zwischen 22 Uhr und 23 Uhr nur die Hub-relevanten Flüge zulässig sein sollen und dass morgens halt die interkontinentalen Flugzeuge zwischen 6 Uhr und 6.30

Uhr zurückkommen. Dann können Sie doch, wenn Sie ehrlich zu diesem Hub stehen, nicht sagen, diese beiden Stunden seien mit Flugverbot zu belegen. Das ist keine ehrliche transparente Kommunikation. Darum sagen wir auch, wie es tatsächlich ist. Diese sieben Stunden Nachtruhe können von 23 Uhr leider nur bis 6 Uhr stattfinden, sonst müssen Sie sich vom Hub verabschieden. Und welche Auswirkungen dies aus volkswirtschaftlicher Optik hat, haben Sie im letzten Herbst miterfahren. Ich muss Ihnen hier im Ratsaal sagen: Die Bevölkerung hat dies erkannt und darum auch diese 400-Millionen-Kredite in schwierigen Zeiten zugestanden. Sie können sich auch erinnern, welche arbeitsmarktlichen Möglichkeiten im Raum Zürich in den nächsten Monaten und in nächster Zeit angesagt sind. Tragen wir daher Sorge zu jenen Infrastrukturen, die wir haben und die wir auch mit Mass betreiben wollen.

Ich bitte Sie in diesem Sinne, sämtliche Vorstösse im Sinne der Regierung abzulehnen.

*Ratspräsident Thomas Dähler:* Wir kommen nun zum Abstimmungsprozedere. Richard Hirt, Fällanden, hat den Antrag deponiert, über sein Traktandum 5, sein Dringliches Postulat, eine Abstimmung unter Namensaufruf durchzuführen.

Susanne Rihs, Glattfelden, hat den Antrag gestellt, über das Postulat Martin Bäumle ebenfalls eine Abstimmung unter Namensaufruf durchzuführen.

*Richard Hirt (CVP, Fällanden):* Ich ziehe meinen Antrag zurück.

*Ratspräsident Thomas Dähler:* Danke. Richard Hirt zieht seinen Antrag auf Namensaufruf zurück. Wir stellen zuerst fest, ob die Abstimmung über das Postulat Martin Bäumle unter Namensaufruf durchgeführt werden soll.

*Abstimmung*

**Für den Antrag, die Abstimmung unter Namensaufruf durchzuführen, stimmen 35 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 30 Stimmen erreicht.** Die Abstimmung wird unter Namensaufruf durchgeführt.

*Ratspräsident Thomas Dähler:* Zuerst stimmen wir über das Dringliche Postulat Richard Hirt, Kantonsrats-Nummer 269/2002 ab.

*Schlussabstimmung zu Traktandum 5, KR-Nr. 269/2002*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 75 : 72 Stimmen, das Postulat nicht zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.

*Schlussabstimmung zu Traktandum 6, KR-Nr. 270/2002*

*Ratspräsident Thomas Dähler:* Wir kommen nun zur Abstimmung unter Namensaufruf über das Dringliche Postulat von Martin Bäumle, Kantonsrats-Nummer 270/2002.

*Abstimmung unter Namensaufruf*

Für die Überweisung des Dringlichen Postulates stimmen folgende 78 Ratsmitglieder:

Amstutz Hanspeter (EVP, Fehraltorf); Annen Ueli (SP, Illnau-Effretikon); Anderegg Peter (SP, Dübendorf); Arnet Esther (SP, Dietikon); Attenhofer Hartmuth (SP, Zürich); Balocco Claudia (SP, Zürich); Bapst-Herzog Regina (SP, Zürich); Bäumle Martin (Grüne, Dübendorf); Biemann Peter F. (CVP, Zürich); Bolleter-Malcom Nancy (EVP, Seuzach); Brandenberger Markus (SP, Uetikon am See); Brändli Sebastian (SP, Zürich); Buchs Hugo (SP, Winterthur); Burlet Marcel (SP, Regensdorf); Bütler Vinzenz (CVP, Wädenswil); Derisiotis-Scherrer Elisabeth (SP, Zollikon); Dollenmeier Stefan (EDU, Rüti); Dürr Lucius (CVP, Zürich); Egg Bernhard (SP, Elgg); Eugster-Wick Yvonne (CVP, Männedorf); Fahrni Hans (EVP, Winterthur); Fischer Gerhard (EVP, Bäretswil); Frei Hans (SVP, Regensdorf); Furrer Käthi (SP, Dachsen); Galladé Chantal (SP, Winterthur); Gerber Rüeegg Julia (SP, Wädenswil); Germann Willy (CVP, Winterthur); Götsch Neukom Regula (SP, Kloten); Gübeli Jacqueline (SP, Horgen); Gurny Cassee Ruth (SP, Maur); Guyer Esther (Grüne, Zürich); Hany Urs (CVP, Niederhasli); Hardegger Thomas (SP, Rümlang); Hirt Richard (CVP, Fällanden); Honegger Wer-

ner (SVP, Bubikon); Hunziker Wanner Barbara (Grüne, Rümlang); Jauch Heinz (EVP, Dübendorf); Jaun Dorothee (SP, Fällanden); Kamm Silvia (Grüne, Bonstetten); Keller Ueli (SP, Zürich); Lais Ruedi (SP, Wallisellen); Lalli Emy (SP, Zürich); Mäder-Weikart Regula (CVP, Opfikon); Maeder-Zuberbühler Karin (SP, Rütli); Marty Kälin Barbara (SP, Gossau); Mendelin Markus (SP, Opfikon); Meyer Ernst (SVP, Andelfingen); Mittaz Germain (CVP, Dietikon); Mossdorf Martin (FDP, Bülach); Müller Felix (Grüne, Winterthur); Müller Thomas (EVP, Stäfa); Munz Roland (SP, Zürich); Petri Gabriele (Grüne, Zürich); Pillard Luc (SP, Illnau-Effretikon); Prelicz-Huber Katharina (Grüne, Zürich); Ramer-Stäubli Blanca (CVP, Urdorf); Ramseyer Samuel (SVP, Niederglatt); Raths Hans Heinrich (SVP, Pfäffikon); Reist Walter (SP, Zürich); Rihs-Lanz Susanne (Grüne, Glattfelden); Ruggli Marco (SP, Zürich); Rusca Speck Susanna (SP, Zürich); Sallenbach Hansueli (FDP, Wallisellen); Scheffeldt Kern Elisabeth (SP, Schlieren); Schürch Christoph (SP, Winterthur); Schwitter Stephan (CVP, Horgen); Stirnemann Peter (SP, Zürich); Stutz-Wanner Inge (SVP, Marthalen); Tremp Johanna (SP, Zürich); Vischer Daniel (Grüne, Zürich); Volland Bettina (SP, Zürich); Vonlanthen Peter (SP, Oberengstringen); Waldner Liliane (SP, Zürich); Weibel Thomas (Grüne, Horgen); Winkler Gabriela (FDP, Oberglatt); Ziegler-Leuzinger Regula (SP, Winterthur); Ziegler Sabine (SP, Zürich); Ziltener Erika (SP, Zürich).

Gegen die Überweisung stimmen folgende 76 Ratsmitglieder:

Ackeret Rudolf (SVP, Bassersdorf); Bachmann Ernst (SVP, Wädenswil); Bachmann Oskar (SVP, Stäfa); Bachmann Ruedi (SVP, Winterthur); Badertscher Hans (SVP, Seuzach); Bär Hansruedi (SVP, Zürich); Bergmaier Guido (SVP, Zürich); Bergmann Adrian (SVP, Meilen); Bernasconi-Aeppli Susanne (FDP, Zürich); Bertschi Jean-Jacques (FDP, Wettswil a.A.); Binder Fredi (SVP, Knonau); Border Rolf (SD, Winterthur); Bosshard Kurt (SVP, Uster); Bosshard Werner (SVP, Rümlang); Briner Lukas (FDP, Uster); Brunner Ernst (SVP, Illnau-Effretikon); Cavegn Reto (FDP, Oberengstringen); Clerici Max F. (FDP, Horgen); Denzler Oskar (FDP, Winterthur); Dobler Bruno (SVP, Lufingen); Egloff Hans (SVP, Aesch b. Birmensdorf); Fischer Hans Jörg (SD, Egg); Frehsner-Aebersold Rosmarie (SVP, Dietikon); Frei Hans Peter (SVP, Embrach); Frey-

Wettstein Franziska (FDP, Zürich); Good Peter (SVP, Bauma); Grossmann Bruno (SVP, Wallisellen); Guex Gaston (FDP, Zollikon); Habicher Lorenz (SVP, Zürich); Haderer Willy (SVP, Unterengstringen); Hartmann Hansruedi (FDP, Gossau); Hatt Ruedi (FDP, Richterswil); Heer Alfred (SVP, Zürich); Heinimann Armin (FDP, Illnau-Effretikon); Hess Felix (SVP, Mönchaltorf); Hess Markus (FDP, Wädenswil); Heusser Hans-Heinrich (SVP, Seegräben); Hösly Balz (FDP, Zürich); Huber Severin (FDP, Dielsdorf); Hürlimann Werner (SVP, Uster); Hutter Markus (FDP, Winterthur); Isler Ulrich (FDP, Seuzach); Johner-Gähwiler Brigitta (FDP, Urdorf); Jucker Johann (SVP, Neerach); Knellwolf Ernst (SVP, Elgg); Krebs Kurt (SVP, Zürich); Kündig Jörg (FDP, Gossau); Leibundgut Jürg (SVP, Zürich); Leuthold Jürg (SVP, Aeugst a.A.); Mächler Peter (SVP, Zürich); Manser Emil (SVP, Winterthur); Marty Robert (FDP, Affoltern a.A.); Mettler Christian (SVP, Zürich); Portmann Hans-Peter (FDP, Kilchberg); Rüegg Luzius (SVP, Zürich); Rutschmann Hans (SVP, Rafz); Schellenberg Georg (SVP, Zell); Schneebeli Hanspeter (FDP, Zürich); Schneider-Schatz Annelies (SVP, Bäretswil); Stocker-Rusterholz Ernst (SVP, Wädenswil); Styger Laurenz (SVP, Zürich); Styger-Bosshard Maria (SaS, Zürich); Suter Arnold (SVP, Kilchberg); Thalmann-Meyer Regula (FDP, Uster); Toggweiler Theo (SVP, Zürich); Trachsel Jürg (SVP, Richterswil); Walker Späh Carmen (FDP, Zürich); Walliser Bruno (SVP, Volketswil); Walti Beat (FDP, Erlenbach); Weber-Gachnang Theresia (SVP, Uetikon a.S.); Wickli Hans (SVP, Dachsen); Wild Hans (SaS, Zürich); Wuhrmann Heinrich (SVP, Dübendorf); Züblin Hans-Peter (SVP, Weiningen); Züllig Hansueli (SVP, Zürich); Züst Ernst (SVP, Horgen).

Der Stimme enthalten hat sich folgendes Ratsmitglied:

Schreiber Kurt (EVP, Wädenswil);

Abwesend sind folgende 23 Ratsmitglieder:

Achermann Christian (SVP, Winterthur); Baumgartner Michel (FDP, Rafz); Bernoulli Rita (FDP, Dübendorf); Duc Pierre-André (SVP, Zumikon); Filli Peider (AL, Zürich); Furter Willy (EVP, Zürich); Heiniger Thomas (FDP, Adliswil); Hollenstein Erich (LdU, Zürich); Honegger Andreas (FDP, Zollikon); Isler Thomas (FDP, Rüschlikon);

Kessler Gustav (CVP, Dürnten); Kübler Ueli (SVP, Männedorf); Lauffer Urs (FDP, Zürich); Meier Oliver (SVP, Zürich); Moor-Schwarz Ursula (SVP, Höri); Noser Ruedi (FDP, Hombrechtikon); Reinhard Peter (EVP, Kloten); Riedi Anna Maria (SP, Zürich); Schmid Hansjörg (SVP, Dinhard); Schmid Hansruedi (SP, Richterswil); Spillmann Charles (SP, Ottenbach); Troesch-Schnyder Franziska (FDP, Zollikon); Weber Peter (Grüne, Wald).

Der Rat setzt sich gegenwärtig aus 179 Mitgliedern zusammen. Nicht gestimmt hat usanzgemäss der Ratspräsident.

**Der Kantonsrat beschliesst mit 78 : 76 Stimmen, bei einer Enthaltung, der Überweisung des Dringlichen Postulates zuzustimmen.**

Das Geschäft ist erledigt.

*Ratspräsident Thomas Dähler:* Hans Heinrich Raths hat seine Erklärung zur Antwort des Regierungsrates auf seine Interpellation abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.

*Ratspräsident Thomas Dähler:* Ich habe nun noch festzustellen, ob die Parlamentarische Initiative von Barbara Hunziker Wanner von wenigstens 60 Ratsmitgliedern vorläufig unterstützt wird.

*Schlussabstimmung zu Traktandum 22, KR-Nr. 283/2002*

**Für die vorläufige Unterstützung der Parlamentarischen Initiative stimmen 50 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht. Die Initiative ist abgelehnt.**

Das Geschäft ist erledigt.

**Verschiedenes**

### ***Einladung zum Apéro***

*Ratspräsident Thomas Dähler:* Es gibt heute mindestens drei Gründe, etwas zu feiern. Erstens hat vor einer knappen Stunde in Zürich die Fasnacht begonnen. Weil die Zürcher Fasnacht im Gegensatz zur Fasnacht in Schwyz oder in Basel nicht besonders lustig ist, sollten wir wenigstens hier ein Zeichen setzen.

Zweitens ist heute Halbzeit des Amtsjahres. Die erste Hälfte ging einigermassen anständig über die Bühne und ich darf Ihnen bei dieser Gelegenheit einmal ein Lob aussprechen. Sie sind ein gutes, wenn auch etwas redseliges Publikum.

Und drittens haben wir im Rathaus noch zwei Harasse Kantonsratsbier am Lager, das Ende November abläuft, und das wäre schade. (*Heiterkeit.*) Ich darf Sie nun unten im Festsaal im Foyer zu einem Apéro einladen.

### ***Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse***

- **Änderung der kantonalen Bürgerrechtsverordnung**  
Postulat *Lorenz Habicher (SVP, Zürich)*
- **Bereitstellung des Sollbestandes der Kantonspolizei**  
Postulat *Willy Haderer (SVP, Unterengstringen)*
- **Mediation bei Konflikt um Fluglärmverteilung**  
Postulat *Ruedi Lais (SP, Wallisellen)*
- **Verzögerung des Baubeginns Haldenrain, Illnau**  
Anfrage *Peter Good (SVP, Bauma)*
- **Fassreinigung J. Amstutz AG Wettswil**  
Anfrage *Silvia Kamm (Grüne, Bonstetten)*

### ***Abschreibung eines Vorstosses***

Gemäss § 50 der Geschäftsordnung des Kantonsrates wird folgender Vorstoss abgeschrieben:

- **Externe Beratertätigkeiten in der kantonalen Verwaltung**

14244

Interpellation *Werner Furrer (SVP, Zürich), Christian Mettler (SVP, Zürich, und Hansueli Züllig (SVP, Zürich)* vom 7. Januar 2002, KR-Nr. 6/2002

Schluss der Sitzung: 12.10 Uhr

Zürich, den 11. November 2002

Die Protokollführerin:  
Heidi Khereddine-Baumann

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 9. Dezember 2002.