



## Protokoll des Zürcher Kantonsrates

---

### 179. Sitzung, Montag, 14. September 1998, 8.15 Uhr

Vorsitz: *Kurt Schellenberg (FDP, Wetzikon), Richard Hirt (CVP, Fällanden)*

### Verhandlungsgegenstände

#### 1. Mitteilungen

– Antworten auf Anfragen

- *Berufliche Integration von leistungsschwachen Schulabgängern*  
KR-Nr. 210/1998..... Seite 13313
- *Kosovo-albanische Bevölkerung im Kanton Zürich*  
KR-Nr. 224/1998..... Seite 13316
- *Regionaler Richtplan öffentlicher Verkehr in der Stadt Zürich*  
KR-Nr. 229/1998..... Seite 13321
- *Altlasten*  
KR-Nr. 230/1998..... Seite 13324
- *Übergangsbestimmung für Besteuerung von altrechtlichen Kapitalversicherungen mit Einmalprämien*  
KR-Nr. 236/1998..... Seite 13328
- *Ausbildungsplätze für Lernende der Berufe im Gesundheitswesen*  
KR-Nr. 237/1998..... Seite 13330
- *Verwendung von Generika (Nachahmerpräparate) durch die Kantonsapotheke*  
KR-Nr. 257/1998..... Seite 13334

– Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses

- *Protokollauflage* ..... Seite 13336

#### 2. Beschluss des Kantonsrates zur Beschwerde von Niklaus Scherr, Zürich, vom 10. August 1998 betreffend die Volksabstimmung vom 27. September 1998

**(Aufhebung des Wohnerhaltungsgesetzes; Abstimmungsvorlage Nr. 6)**

Antrag des Büros des Kantonsrates vom 27. August 1998

KR-Nr. 297/1998 ..... Seite 13336

3. **Postulat KR-Nr. 147/1994 betreffend aussenpolitische Mitwirkungs- und Gestaltungsmöglichkeiten des Kantons Zürich**  
(Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 11. März 1998 und gleichlautender Antrag der Geschäftsprüfungskommission vom 8. Mai 1998) **3631**..... Seite 13353
4. **Postulat KR-Nr. 174/1993 betreffend Massnahmen gegen den Fluglärm**  
(Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 24. Juli 1996 und gleichlautender Antrag der Kommission vom 18. August 1998) **3516**..... Seite 13357
5. **Verbot für Grundstückverkäufe aus Mitteln des Fluglärmfonds**  
Postulat Helen Kunz (LdU, Opfikon) und Mitunterzeichnende vom 8. Januar 1996 (schriftlich begründet) KR-Nr. 3/1996, Entgegennahme, Diskussion..... Seite 13357
6. **Kantoneigenes Land in Höri zwischen Altmannstein- und Wehntalerstrasse, in der Anflugschneise gelegen, Lärmzone C**  
Postulat Susi Moser-Cathrein (SP, Urdorf), Liselotte Illi (SP, Bassersdorf) und Ruedi Keller (SP, Hochfelden) vom 8. Januar 1996 (schriftlich begründet) KR-Nr. 4/1996, Entgegennahme, Diskussion..... Seite 13357

**Verschiedenes** ..... Seite 13395

– Fraktions- oder persönliche Erklärungen

- *Erklärung der SVP-Fraktion betreffend die Inseratekampagne zur LSV* ..... Seite 13367

- *Persönliche Erklärung von Regierungsrat Hans Hofmann betreffend die Inseratekampagne zur LSVA* ..... Seite 13368
- Neu eingereichte Parlamentarische Vorstösse ... Seite 13395
- Pistolenschiessen des Büros ..... Seite 13336

## **Geschäftsordnung**

*Richard Weilenmann (SVP, Buch am Irchel):* Ich bitte Sie, die Behandlung von Geschäft 7 der heutigen Traktandenliste auf einen anderen Termin zu verschieben, weil das Jagdgesetz teilrevidiert wird und in der vorbereitenden Kommission liegt. Es wäre unsinnig, heute für dieses Postulat viel Zeit aufzuwenden. Es sollte im Zusammenhang mit dem neuen Jagdgesetz diskutiert werden.

*Ratspräsident Kurt Schellenberg:* Es wird kein anderer Antrag gestellt. Geschäft 7 wird so lange von der Traktandenliste abgesetzt, bis das Jagdgesetz in erster Lesung im Rat behandelt wird.

Im weiteren schlage ich Ihnen vor, die Geschäfte 4, 5 und 6 gemeinsam zu diskutieren und separat über sie abzustimmen.

Der Rat ist einverstanden.

## **1. Mitteilungen**

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

*Berufliche Integration von leistungsschwachen Schulabgängern  
KR-Nr. 210/1998*

*Michael Baumgartner (FDP, Rafz)* hat am 8. Juni 1998 folgende Anfrage eingereicht:

Ich frage den Regierungsrat an, welche Anreize und Massnahmen er ergreifen will, um Schulabgängerinnen und Schulabgängern, welche bei ihrer Ausbildung keine Fortsetzung nach der Volksschule finden, die berufliche Integration zu ermöglichen.

Begründung:

Der Kanton Zürich kennt zahlreiche Programme, die seit Jahren tatkräftig mithelfen, eine möglichst grosse Anzahl an Schulabgängern in die Berufswelt zu integrieren. Der Kanton dürfte mit den getroffenen Massnahmen in der Schweiz mit an der Spitze liegen. Dies ist für den bedeutendsten Wirtschaftskanton der Schweiz auch richtig.

Trotz all der guten und etablierten Programme bleiben jährlich zwischen 500 bis 1000 Schulabgänger ohne vernünftigen Anschluss an ihre Volksschulzeit. Meist handelt es sich um junge Menschen, die ein beträchtliches Defizit an Schlüsselqualifikationen (zumeist Deutsch) besitzen und so nicht in den beruflichen Alltag eingebunden werden können. Während diejenigen, die nicht unmittelbar eine Lehrstelle finden, ein 10. Schuljahr irgendwelcher Art besuchen, so auf sinnvolle Weise ein Wartejahr mit Schulung verbringen, ist diesen 500 bis 1000 Jugendlichen dieser Weg offenbar verbaut. Es ist auch nicht zu erklären, warum in den verschiedensten 10. Schuljahren, die gerade auch Schlüsselqualifikationen fördern, jährlich eine grosse Anzahl von Plätzen frei bleiben. Diesen zumeist ausländischen Jugendlichen fehlen offensichtlich Eltern, die bereit sind, ein Schulgeld zu zahlen, oder sie sehen den Sinn schlicht und einfach nicht ein.

Längerfristig dürfte der Kanton Zürich nicht darum herum kommen, eine Lösung anzubieten, die gezielt diesen Jugendlichen in irgendeiner Art und Weise hilft. Nichtstun dürfte auf die Länge nicht nur kostspielig (Arbeitslosenkasse, Fürsorge) sein, sondern auch politischen Zündstoff bieten.

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

Die meisten Jugendlichen finden nach wie vor eine Lehrstelle. Die Zahl der abgeschlossenen Lehrverträge hat sich in den letzten beiden Jahren jeweils um rund 250 erhöht. Dem Amt für Berufsbildung lagen im Dezember 1997 insgesamt 8993 abgeschlossene Lehrverträge vor. Für 1998 zeichnet sich eine weitere Erhöhung ab, da bis Juli 1998 600 Lehrverträge mehr eingingen als im Vorjahr. Der positive Trend im Bereich der Lehrverträge ist unter anderem auch auf Anstrengungen des Mittelschul- und Berufsbildungsamtes zur Erhöhung des Lehrstellenangebots zurückzuführen.

Ein auf Herbst 1997 neugeschaffener Beruf im niederschweligen Segment ist der sogenannte Mechapraktiker. Gegenwärtig befinden sich 41 Jugendliche im ersten Lehrjahr. Bereits sind weitere 38 Verträge für den Lehrbeginn im Herbst 1998 eingegangen. Die Verträge im niederschweligen Segment treffen erfahrungsgemäss eher spät ein. Es ist damit zu rechnen, dass deutlich mehr Verträge als im letzten Jahr

abgeschlossen werden. Unter dem Arbeitstitel «Kommunalpraktiker» wird zurzeit ein weiterer niederschwelliger Beruf entwickelt.

In diesem Schuljahr (1998/99) befinden sich etwa 450 Jugendliche im 10. Schuljahr. In den Berufswahlschulen sind es knapp 800, was einen neuen Höchststand bedeutet. In den Hauswirtschaftlichen Jahreskursen – sie werden nach Abschluss der Schulpflicht besucht – befinden sich zurzeit etwas über 680 Jugendliche.

Die im engeren Sinne berufsbildenden Angebote der Vorlehre und der Anlehre Plus werden von 50 Jugendlichen besucht. Daneben sind in den letzten Jahren aufgrund einer Revision der Arbeitslosenversicherungsgesetzgebung auch viele sogenannte Motivationssemester entstanden. Sie werden vom kantonalen Amt für Wirtschaft und Arbeit im Auftrag des Bundesamtes für Wirtschaft und Arbeit bewilligt. Geführt werden diese Motivationssemester von verschiedenen staatlichen oder privaten Trägerschaften. Die Arbeitslosenversicherung bezahlt die Infrastruktur, die Verwaltung und an den Lohn der Jugendlichen höchstens Fr. 125 pro Person und Typ. Es gibt zwei verschiedene Typen von Motivationssemestern. Im ersten Typ haben die Jugendlichen einen Tag Schule und arbeiten den Rest der Woche in einem Praktikumsbetrieb. Dieser Betrieb muss nicht unbedingt über eine Ausbildungsbewilligung verfügen, und die Schule muss nicht zwingend eine Berufsschule sein. Der Betrieb bezahlt den Praktikumslohn. Der zweite Typ von Motivationssemestern entspricht einer Lehrwerkstatt. Die Jugendlichen arbeiten in der Lehrwerkstatt eines grossen Betriebes oder einer anderen Organisation und gehen einen bis anderthalb Tage in die Schule. In diesem Fall wird der gesamte Lohn der Jugendlichen von der Arbeitslosenversicherung übernommen. Plätze in diesen Motivationssemestern gibt es zurzeit gegen 420. Sie werden weiterhin ausgebaut. Das Vorlehrangebot wird gegenwärtig ebenfalls weiter ausgebaut.

1992 kamen gegen 2000 Jugendliche ohne Deutschkenntnisse in den Kanton Zürich, 1997 waren es noch knapp 1000. In den Integrationskursen, die ein Jahr dauern, stehen gegenwärtig etwa 400 Plätze zur Verfügung. Gemäss §1 der Verordnung über Integrationskurse vom 8. Juli 1998 fördert der Kanton die Integration von fremdsprachigen 15- bis 20-jährigen Jugendlichen und jungen Erwachsenen, die sich in der Regel seit nicht mehr als zwei Jahren gestützt auf eine Aufenthalts- oder Niederlassungsbewilligung im Kanton Zürich aufhalten, im Rahmen von Integrationskursen. Wartelisten für Integrationskurse bestehen kaum noch. Jugendliche, die von einem Integrationskurs wissen und ihn besuchen wollen, haben daher grundsätzlich die Möglichkeit, diesen zu absolvieren.

Im Mai 1998 waren im Kanton Zürich 235 Personen zwischen 15 und 19 Jahren als stellenlos gemeldet. Im Mai 1997 waren es 210 Personen. Diese Zahl ist damit nahezu gleich geblieben. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass Jugendliche, die keine Lehr- oder Arbeitsstelle finden, sich oft nicht bei den Arbeitsmarktbehörden melden. Angesichts des Integrationsbedarfes hat der Kantonsrat mit Beschluss vom 5. Januar 1998 einen Kredit von 8,19 Mio. Franken für die Ausrichtung von Staatsbeiträgen an Integrationskurse in den Jahren 1999 bis 2002 bewilligt. Der Regierungsrat ist gewillt, mit dieser beträchtlichen Aufstockung der finanziellen Mittel die notwendigen Integrationskurse zu fördern und zusätzliche Kurse zu ermöglichen. Im Kanton Zürich wird somit ein ausreichendes Bildungsangebot für die berufliche Integration von leistungsschwachen Schulabgängern geschaffen. Zusätzliche Massnahmen und Anreize sind derzeit nicht angebracht und angesichts der Finanzlage des Kantons finanziell auch nicht tragbar.

*Kosovo-albanische Bevölkerung im Kanton Zürich*  
*KR-Nr. 224/1998*

*Ulrich E. Gut (FDP, Küssnacht)* hat am 15. Juni 1998 folgende Anfrage eingereicht:

Die Kosovo-Albaner und Kosovo-Albanerinnen sehen sich schweren Vorbehalten eines Teils der einheimischen Bevölkerung im Kanton Zürich ausgesetzt. Gleichzeitig ist festzustellen, dass die Informationslage über diese Minderheit schlecht ist, was Vorurteile begünstigt. Ich ersuche deshalb den Regierungsrat, die Zahl der im Kanton Zürich lebenden Kosovo-Albaner und Kosovo-Albanerinnen, aufgeteilt nach fremdenrechtlichem Anwesenheitsstatus, mitzuteilen und folgende weiteren Fragen zu beantworten:

1. Wie viele sind als Saisoniers in die Schweiz gekommen?
2. Wie viele durch Familiennachzug?
3. Wie viele kommen zufolge abgelehnten Asylgesuchs für eine Rückschaffung in Betracht?
4. Trifft es zu, dass es sich bei den in der Kriminalberichterstattung in Erscheinung tretenden kosovo-albanischen Straftätern mehrheitlich nicht um Personen mit längerfristig geregelter Aufenthalt im Kanton Zürich handelt? Wie sind die Prozentanteile? Trifft es somit zu, dass die Gastarbeiter und Gastarbeiterinnen aus Kosovo der Polizei keine wesentlich grösseren Probleme verursachen als andere Bevölkerungsgruppen?

5. Worin sieht der Regierungsrat die wichtigsten Ansatzpunkte für eine bessere Integration dieser Minderheit, und welche kantonalen Stellen befassen sich damit?
6. Sind dem Regierungsrat kosovo-albanische Organisationen im Kanton Zürich mit einer gewissen Repräsentativität für die längerfristig hier anwesende Bevölkerungsgruppe bekannt, mit denen eine Zusammenarbeit zur Förderung von Integration und Akzeptanz möglich ist?
7. Wie kann der Kanton die Stadt Zürich und andere Gemeinden mit relativ grossen kosovo-albanischen Bevölkerungsgruppen bei deren Integration – zum Beispiel im Schulbereich – unterstützen?

*Der Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Direktion der Polizei wie folgt:

Für Personen aus Kosovo gilt generell, dass diese in den verschiedenen eidgenössischen und kantonalen Registraturen bzw. Verfahrenskontrollen als Staatsangehörige der Bundesrepublik Jugoslawien erfasst sind und eine Zuordnung nach ethnischer Herkunft auf dieser Grundlage nicht möglich ist. Dies gilt insbesondere auch für den Asyl- und den Ausländerbereich, weshalb keine besonders auf Personen kosovo-albanischer Herkunft bezogenen Statistiken verfügbar sind. Namentlich können keine Aussagen darüber gemacht werden, wie viele Personen kosovo-albanischer Herkunft mit welchem fremdenrechtlichen Anwesenheitsstatus im Kanton Zürich leben und als Saisoniers oder im Familiennachzug in die Schweiz gekommen sind. Selbst eine Prüfung aller fremdenpolizeilichen Dossiers von Staatsangehörigen der Bundesrepublik Jugoslawien ergäbe diesbezüglich keine zuverlässigen und abschliessenden Ergebnisse. Aufgrund der dort vorhandenen Unterlagen und insbesondere der Angaben der betroffenen Personen selber könnte nur deren geographische Herkunft festgestellt, nicht aber eine Zuordnung nach Ethnie vorgenommen werden.

In der Vollzugsstatistik des Bundesamts für Flüchtlinge (BFF) vom 30. Juni 1998 sind für den Kanton Zürich 2825 rechtskräftig weggewiesene Personen aus der Bundesrepublik Jugoslawien verzeichnet, bei denen die Aufenthaltsregelung oder der Vollzug der Wegweisung noch aussteht bzw. zurzeit technisch blockiert ist. Dazu kommen noch rund 560 Deserteure und Refraktäre, deren kollektive vorläufige Aufnahme vom Bundesrat am 25. Februar 1998 aufgehoben wurde. Nach Auskunft des BFF kann bei den jugoslawischen Asylbewerbern ein Anteil von rund 95% Kosovo-Albanern angenommen werden.

Auch bei Straftätern wird die Zugehörigkeit zur kosovo-albanischen Ethnie nicht erfasst, weshalb konkrete statistische Angaben fehlen. Aufgrund konkreter Hinweise (z.B. durch Angaben der betroffenen Person zum Geburts- oder Wohnort im Kosovo) kann auch hier im Einzelfall allenfalls eine geographische Zuordnung erfolgen. 1997 wurde im Kanton Zürich gegen 769 Tatverdächtige ermittelt, deren Herkunft aus dem Kosovo festgestellt wurde. Von diesen waren 351 (45,6%) als Niedergelassene oder Jahresaufenthalter registriert, während 363 Personen (47,2%) als Asylbewerber und 55 (7,2%) mit ungeregeltem Status hier weilten. Daraus ergibt sich innerhalb dieser Personengruppe eine knappe Mehrheit von tatverdächtigen Personen mit nicht längerfristig geregeltem Aufenthalt im Kanton Zürich. Ob Personen aus Kosovo mit Niederlassungs- oder Aufenthaltsbewilligung grössere Probleme verursachen als andere Bevölkerungsgruppen, lässt sich jedoch mangels zuverlässiger Statistiken nicht bestimmen. Immerhin stellen die polizeilichen Fahndungsdienste fest, dass sie sich verhältnismässig oft mit aus dem Kosovo stammenden Jahresaufhaltern und Niedergelassenen befassen müssen. Zudem stellen Angehörige dieser Gruppe nicht selten Kriminellen ihre Wohnungen als Unterschlupf zur Verfügung oder sind ihnen beim Abtransport oder der Verwertung von Deliktsgut behilflich.

Der Kanton Zürich kann die Integration der albanischsprachigen Bevölkerung nicht isoliert vornehmen. Gesamtschweizerisch sind Vorkehrungen unerlässlich, damit im besonderen die Nachfolgenerationen integrierte Mitglieder unserer Gesellschaft werden. Die Kantonale Arbeitsgemeinschaft für Ausländerfragen (KAAZ) ist Mitglied der bundesweiten Dachorganisation «Interessengemeinschaft der Beratungs- und Kontaktstellen Schweizer – Ausländer» (IGSA). In dieser Funktion steht sie einer Arbeitsgruppe «Albanischsprachige Bevölkerung in der Schweiz» vor, die sich mit Fragen befasst, was gesamtschweizerisch vorzusehen sei, um die Informationslage zu verbessern, Vorurteile abzubauen und die Bereitschaft zur Integration auf mehreren Seiten zu fördern, damit künftige Generationen die ihnen gebührende Stellung in unserer Gesellschaft erreichen und auf dieser Grundlage Anteil am gesellschaftlichen Leben haben. Die Arbeiten dieser Arbeitsgruppe stehen noch am Anfang. Vorerst soll eine Bestandesaufnahme erfolgen und anschliessend ein Massnahmenkatalog der IGSA erarbeitet werden.

Ein wichtiger Ansatzpunkt für eine bessere Integration ist die Förderung im schulischen Bereich. Die albanischsprachigen Kinder werden mit gleichen Rechten und Pflichten wie alle Ausländerkinder in die öffentlichen Kindergärten und Schulen aufgenommen. Die Integration

wird nötigenfalls zusätzlich unterstützt, z.B. mit Sonderklassen für neu zugewanderte Kinder und Deutschunterricht für Fremdsprachige. Diese zusätzliche sprachliche und kognitive Förderung ist nötig, weisen doch die Kinder aus dem ehemaligen Jugoslawien einen weit unterdurchschnittlichen Schulerfolg auf. Einen Beitrag zur Schulung und Erziehung dieser Kinder leisten auch die «Kurse in albanischer Sprache und Kultur», ein fakultatives Angebot des albanischen Lehrer- und Elternvereins, das räumlich und zeitlich in die Volksschule integriert ist. Im Sinne der Interkulturellen Pädagogik und gemäss Lehrplan fördert die Volksschule das Verständnis für kulturelle Hintergründe und Lebensweisen von eingewanderten Minderheiten sowie die gegenseitige Achtung zwischen Menschen verschiedener Herkunft. Einzelne Unterrichtshilfen zur albanischen Kultur und Sprache stehen zur Verfügung. Die kantonale Lehrerbildung führt fakultative «Studienprojekte in Herkunftsländern von Immigrantenkinder» für zukünftige Lehrpersonen durch, in den letzten Jahren auch in albanischsprachigen Gebieten von Mazedonien. Das Pestalozzianum bietet regelmässig Weiterbildungskurse an, in denen sich Lehrpersonen mit dem Hintergrund und mit Fragen der Schulung albanischsprachiger Kinder vertraut machen können. Besonders wichtig ist es, den Zugang albanischsprachiger Jugendlicher zur Berufsbildung zu verbessern. Dazu sind drei Strategien zu verfolgen: Erstens eine Verbesserung der schulischen Qualifikationen durch die Volksschule und durch Übergangsprogramme zwischen Volksschule und Berufsbildung; zweitens die Schaffung von mehr Lehrstellen für weniger qualifizierte Jugendliche, wie es das kantonale Projekt «Lehrstellenmarketing» anstrebt; drittens ein Abbau der herkunftsbedingten Diskriminierung bei der Einstellung von Lehrlingen. Koordinationsstellen für die schulische Integration von Ausländerkindern beim Kanton sind der Sektor Interkulturelle Pädagogik im Volksschulamt der Bildungsdirektion sowie die Fachstellen für Interkulturelle Pädagogik am Primarlehrerseminar und am Pestalozzianum.

Bereits heute besteht eine rege Zusammenarbeit namentlich mit den verschiedenen Sektionen des Demokratischen Bundes von Kosovo (LDK) und andern Organisationen. Die Bildungsdirektion und die Volksschule arbeiten mit dem «Albanischen Lehrer- und Elternverein Naim Frasheri» zusammen. Dieser Verein, der die Kurse in albanischer Sprache und Kultur durchführt, ist vom Erziehungsrat als Kursträger anerkannt. Vertreter dieses Vereins haben Einsitz in der Kommission «Forum für interkulturelle Erziehung und Bildung» des Erziehungsrates sowie in weiteren Kommissionen und Arbeitsgruppen der Bildungsdirektion. Die Exponenten dieses Vereins haben sich als fachlich kompetent, engagiert für eine gute Ausbildung der Kinder und kooperativ

mit dem Zürcher Schulwesen erwiesen. Die Lehrpersonen, die in den albanischen Kursen unterrichten, stehen auf Anfrage auch in den Gemeinden für Übersetzungs- und Vermittlungstätigkeiten zwischen Schule und Familien zur Verfügung. In den Kommissionen für Ausländerfragen der Kreisschulpflegen der Stadt Zürich finden sich ebenfalls engagierte Vertreterinnen und Vertreter aus der albanischen Gemeinschaft. Die Zusammenarbeit mit kompetenten Mittelspersonen aus der albanischen Gemeinschaft hat sich bewährt.

Konzepte, Massnahmen und die Arbeit der Fachstellen der Bildungsdirektion zur schulischen Integration auch der albanischsprachigen Ausländerkinder kommen vor allem der Stadt Zürich und den andern städtischen Gemeinden des Kantons zugute. In der Stadt Zürich werden durch die Bildungsdirektion ausserdem Pilotversuche begleitet, die neue Formen der Lernförderung von Ausländerkindern erproben. Zu erwähnen ist vor allem ein Projekt im Schulkreis Zürich-Limmattal, in dem unter anderen albanischsprachige Lehrpersonen in Kindergärten und in einer Primarschule zeitweise mitarbeiten und Kinder so zusätzlich unterstützen. Das kantonale Projekt «Qualität in multikulturellen Schulen» unterstützt Schulen mit hohem Ausländeranteil in der Unterrichtsentwicklung und in der Zusammenarbeit mit den Eltern.

Aufgrund der Erfahrung der Stellen, die sich mit diesen Fragen befassen, bestehen gegenüber der albanischsprachigen Bevölkerung Vorurteile. Diese könnten durch bessere Information wohl teilweise abgebaut werden, doch zeigt die Erfahrung auch, dass die Integrationsbereitschaft nicht sehr ausgeprägt ist.

*Regionaler Richtplan öffentlicher Verkehr in der Stadt Zürich*  
*KR-Nr. 229/1998*

*Laurenz Styger (SVP, Zürich)* hat am 15. Juni 1998 folgende Anfrage eingereicht:

Der Stadtrat von Zürich hat den regionalen Richtplan beschlossen. Darin sind auch zwei unterirdische Verbindungen zwischen Hardplatz und der Station Hardbrücke sowie Bahnhof Altstetten und Aargauerstrasse enthalten. Diese beiden Querungen führen unter den Geleisen der SBB durch. Obwohl eine Eintragung im regionalen Richtplan noch keine Planungs- und Bauarbeiten auslöst, würden diese Bauten enorme Kosten verursachen. Nur schon für die Aufwendungen der Hilfsbrücken und die Langsamfahrkosten der SBB müssten mehrere Millionen Franken aufgewendet werden. Für die beiden SBB-Querungen stellen sich folgende Fragen, um deren Beantwortung ich den Regierungsrat bitte:

1. Wie stellt sich der Regierungsrat zum weiteren Ausbau des im ZVV eingebundenen Tramnetzes der Stadt Zürich?
2. Wie beurteilt er die Finanzierbarkeit neuer Tramachsen aus heutiger Sicht bzw. aus zukünftiger Sicht, soweit dies überhaupt möglich ist?
3. Welche Erwartungen bezüglich des Entwicklungsgebiets Zürich West für das Personenaufkommen und damit die Transportkapazitäten prognostiziert die Stadt Zürich? Stützt der Regierungsrat diese Prognose?
4. Welche Anteile obiger Personen würden auf Grund bisheriger Erfahrungen ein öffentliches Verkehrsmittel benützen? Könnten auf Grund dieser Zahlen diese neuen Querungen kostendeckend betrieben werden?
5. Lässt sich auf Grund der abnehmenden Bevölkerung in der Stadt Zürich und der abwandernden Wirtschaft ein solcher Ausbau rechtfertigen? Ist der Regierungsrat gewillt, solche Richtplanfestlegungen gutzuheissen und damit indirekt für die Planung dieser Bauten grünes Licht zu geben?

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

Die Richtplanung soll in verschiedensten Bereichen die räumlichen Voraussetzungen für die anzustrebenden Entwicklungen schaffen und unter anderem sicherstellen, dass die Siedlungsgebiete durch leistungsfähige öffentliche Verkehrsmittel und Strassen erschlossen werden. Richtplaneinträge können im kantonalen, regionalen oder kommunalen Richtplan erfolgen. Die regionalen Richtpläne werden durch den Regierungsrat festgesetzt. Der Regionale Richtplan der Stadt Zürich ist derzeit im Gemeinderat der Stadt Zürich in Behandlung. Eine Festsetzung durch den Regierungsrat hat noch nicht stattgefunden.

Damit öffentliche Verkehrsmittel in Städten erfolgreich betrieben werden können, sind sie vom motorisierten Individualverkehr möglichst zu trennen. Hiezu sind im Richtplan eigene Trassees zu sichern. Für künftige Projekte stellen frühzeitige Richtplaneinträge sicher, dass die Möglichkeit der Realisierung eines Projektes oder einer Projektoption auch in Zukunft gewährleistet ist. Ob ein Projekt dann tatsächlich realisiert wird, hängt von anderen Faktoren ab. Infrastrukturvorhaben beim Verkehr sind unter anderem der räumlichen Verfügbarkeit unterworfen und werden massgeblich durch die vorhandenen oder zu erwartenden Verkehrsströme beeinflusst, die ihrerseits von der Siedlungsentwicklung abhängig sind und sich in einem dauernden Veränderungsprozess befinden. So haben sich z.B. bezüglich der Stadt Zürich die tangentialen

Verkehrsströme vor allem infolge der Nordumfahrung verstärkt, während die radialen nur geringe Veränderungen erfuhren.

Kernstück der Mobilität im urbanen Gebiet bildet das schienengebundene Verkehrsmittel, wobei die Feinverteilung in der Stadt Zürich zu einem grossen Teil vom Tram übernommen wird. Dementsprechend hat der Kantonsrat mit Beschluss betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung im Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1995 festgelegt, dass der Verkehrsraum für die Erweiterung des Tramnetzes in der Stadt Zürich langfristig zu sichern ist. Der vom Stadtrat von Zürich vorgeschlagene Richtplaneintrag bildet dazu einen ersten Schritt. Die Stossrichtung der Entwicklung wurde zwischen den Verkehrsbetrieben Zürich und dem Zürcher Verkehrsverbund abgesprochen und entspricht den Grundsätzen des Kantonsratsbeschlusses.

Gestützt auf die §§4 und 30 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr werden Investitionen für feste Anlagen, welche das Verkehrssystem oder den Betrieb erweitern oder verändern, aus Mitteln des Verkehrsfonds finanziert. Diese Mittel werden in den nächsten fünf bis zehn Jahren von der S-Bahn und der geplanten Stadtbahn Glattal weitgehend beansprucht. Grössere Investitionen in neue Tramlinien könnten darum frühestens ab etwa 2005 finanziert werden. Sie sind heute noch in keiner Finanzplanung enthalten.

Das Gebiet Zürich West, welches das heutige Industriegebiet zwischen Escher-Wyss-Platz, Hardstrasse und Europabrücke umfasst, bietet interessante Entwicklungsmöglichkeiten für ein modernes Arbeitsplatzgebiet mit über 20'000 Beschäftigten und Wohnzonen für rund 5000 Einwohner. In der Haupterschliessungsachse Pfingstweidstrasse rechnen die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) bei Vollendung dieses Stadtteiles mit täglich rund 30'000 Personen, welche die öffentlichen Verkehrsmittel benützen. Mit der Realisierung des im kantonalen Richtplan vorgesehenen Zentrumsgebietes könnten diese Werte durchaus noch höher ausfallen. Eine Überprüfung dieser Angaben durch kantonale Fachstellen wird erst dann durchgeführt, wenn der Richtplan von der Stadt Zürich dem Kanton zur Vorprüfung eingereicht wird.

Treffen die Prognosen der VBZ zu, kann das Volumen nur mit einer Tramlinie bewältigt werden. Der Modal Split der Zupendler dürfte dank der guten Anbindung auf gegen 60% steigen, entsprechend anderen gut erschlossenen Stadtquartieren. Da der öffentliche Personennahverkehr im Kanton Zürich nicht kostendeckend ist und die Einnahmen aus Fahrgeldern nur etwa die Hälfte der Aufwendungen tragen, kann auch bei neuen Tramlinien keine Kostendeckung erwartet werden.

Entsprechende Untersuchungen werden im Hinblick auf einen Realisierungsentscheid eingehend durchgeführt.

Eine allfällige Einführung neuer Tramlinien wird nicht nur davon abhängen, wie sich die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen in der Stadt gesamthaft verändern, sondern wie sich einzelne Stadtgebiete entwickeln. Im Gebiet Zürich West kann sich mittelfristig durchaus eine positive Entwicklung anbahnen, was leistungsfähige Angebote des öffentlichen Verkehrs bedingt und zumindest die Prüfung einer Sicherung notwendiger Trassees im Richtplan rechtfertigt.

### *Altlasten*

*KR-Nr. 230/1998*

*Hans-Jacob Heitz (Liberale, Winterthur)* hat am 15. Juni 1998 folgende Anfrage eingereicht:

Ich frage den Regierungsrat an,

1. wie hoch der Prozentsatz (differenziert nach den verschiedenen Kategorien) der effektiven Altlasten gemessen an den Altlast-Verdachtsflächen ist.
2. wie hoch der Prozentsatz jener Altlast-Verdachtsflächen ist, welche sich als blosser Abfall entpuppen.

Begründung:

Anlässlich der Kantonsratsdebatte vom 8. Juni 1998 wurde von Kantonsrätin Esther Arnet, Dietikon die unwidersprochene Behauptung in den Raum gestellt, wonach die Trefferquote effektiver Altlasten gemessen an den Altlast-Verdachtsflächen weit über 90% liege. Diesbezügliche Erhebungen im Kreise der Privatwirtschaft ergeben allerdings ein ganz anderes Bild, wonach die Trefferquote klein ist.

Auch entpuppen sich Altlast-Verdachtsflächen oft als Abfall.

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

1. Kantonsweit sind 11'136 Standorte im Kataster der Altlasten und Verdachtsflächen, der öffentlich zugänglich ist, eingetragen. Neben Ablagerungsstandorten (37,6%) und Unfallstandorten (7,3%) sind auch Betriebsstandorte (55,1%) in diesem Altlastenverdachtsflächenkataster verzeichnet. Erfasst sind Betriebe, bei denen regelmässig mit grösseren Mengen von umweltgefährdenden Stoffen umgegangen wurde. Teilweise wurden besonders umweltrelevante Branchen systematisch in den Kataster aufgenommen (z.B. Chemischreinigungen wegen der regelmässig im Untergrund und in der Bausubstanz festgestellten stark umweltgefährdenden chlorierten Lösungsmittel [CKW]). Dabei wurde

u.a. auf die Erfahrungen des Umweltbundesamtes Berlin abgestellt, das 1986 eine Liste mit 31 Branchen herausgegeben hat, bei denen mit grosser Wahrscheinlichkeit umweltgefährdende Stoffe verwendet wurden.

Der Kataster der Altlasten und Verdachtsflächen stützt sich auf § 31 des kantonalen Abfallgesetzes (LS 712.1). Auf der Grundlage dieses Gesetzes wurden von der zuständigen kantonalen Fachstelle, dem Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), insgesamt knapp 700 Fälle abschliessend behandelt, bei denen ein Verdacht auf Kontaminationen am Standort vorlag. Die Auswertung der bisher vom AWEL bearbeiteten Bauvorhaben zeigt, dass in über 95% aller Fälle Kontaminationen zutage traten.

	Abgeklärte Standorte Anzahl	Ablagerungs- standorte Anzahl	Betriebs- standorte Anzahl	Unfall-stand- orte Anzahl
Belastete Standorte	659	193	378	88
Nicht belastete Standorte (aber mit sachlicher Begrün- dung erfasst)	25	10	14	1
Fehleinträge (unge- rechtfertig erfasst)	<u>5</u>	<u>0</u>	<u>5</u>	<u>0</u>
Total	<u>689</u>	<u>203</u>	<u>397</u>	<u>89</u>

Wo Kontaminationen aufgefunden wurden (659 Fälle), hatte die Bauherrschaft ein Entsorgungskonzept für die anfallenden Bauabfälle vorzulegen, das Gewähr für eine umweltgerechte Entsorgung der Abfälle bot. In 25 Fällen lagen zwar Anhaltspunkte für Kontaminationen vor, die vorgenommenen Untersuchungen zeigten aber, dass keine Schadstoffe am Standort vorgefunden wurden. Schliesslich lagen nur bei einer sehr geringen Anzahl von Standorten (5 Fälle) eigentliche Fehleinträge vor, d.h., diese Standorte hätten gar nicht in den Kataster eingetragen werden sollen. Selbstverständlich werden unbelastete Standorte und Fehleinträge aus dem Kataster gelöscht, sobald sich die Schadstofffreiheit der betreffenden Standorte erweist.

2. Nach § 30 Abs. 1 Abfallgesetz sind Altlasten «Bereiche von Anlagen, Unfällen und Ablagerungen, für die nachgewiesen ist, dass sie die Umwelt durch das Vorhandensein oder die Emission von Schadstoffen gefährden. Als Altlasten gelten auch die zu diesen Bereichen gehörenden, mit Schadstoffen belasteten Feststoffe, insbesondere Bodenmaterialien». Aufgrund dieser Legaldefinition waren unter der Herrschaft des

Abfallgesetzes auch Entsorgungen von mit Schadstoffen belasteten Bauabfällen als Altlastensanierungen zu bezeichnen. Nach kantonalem Recht handelte es sich somit bei über 95% der vom AWEL bearbeiteten Fälle um Altlastensanierungen. Dank dem kantonalen Altlastenrecht konnte im Sinne der Vorsorge sichergestellt werden, dass schadstoffbelastetes Aushubmaterial und ähnliches nicht unkontrolliert ausserhalb von bewilligten Deponien abgelagert wurde, was eine Gefahr für unsere Trinkwasservorkommen bedeutet hätte.

Mitte des letzten Jahres hat sich indessen die Rechtslage geändert. Am 1. Juli 1997 ist die Änderung des Umweltschutzgesetzes (USG, SR 814.01) vom 21. Dezember 1995 in Kraft getreten, die neu auch Bestimmungen über die Altlastensanierung enthält. Gemäss Art. 32c Abs. 1 Satz 1 USG sorgen die Kantone dafür, «dass Deponien und andere durch Abfälle belastete Standorte saniert werden, wenn sie zu schädlichen oder lästigen Einwirkungen führen oder die Gefahr besteht, dass solche Einwirkungen entstehen». Ist ein durch Abfälle belasteter Standort in diesem Sinn sanierungsbedürftig, so ist er als Altlast zu bezeichnen. Es ist also neu zu unterscheiden zwischen «Altlasten», die auch ohne Bauvorhaben im Sinne einer Gefahrenbeseitigung zu sanieren sind, und «durch Abfälle belasteten Standorten», für die nur bei einem Bauvorhaben ein Entsorgungskonzept für die Bauabfälle vorzulegen ist. Die vom Bund eingeführte wesentlich enger gefasste Definition der Altlast verdrängt die vorbestehende kantonale Umschreibung der Altlast. Heute wird nur noch von einer Altlastensanierung gesprochen, wenn ein Sanierungsbedarf im Sinne von Art. 32c Abs. 1 USG ausgewiesen ist.

Mitunter bestehen noch Schwierigkeiten, die altrechtlichen kantonalen Begriffe sauber von den heute massgebenden bundesrechtlichen Begriffen abzugrenzen. In der folgenden Tabelle sind daher die vom Abfallgesetz und vom revidierten Umweltschutzgesetz verwendeten Begriffe gegenübergestellt:

	Abfallgesetz vom 25. September 1994	Umweltschutzgesetz (Revision vom 21. Dezember 1995; in Kraft seit 1. Juli 1997)
Belastete Standorte	–	Deponien und andere durch Abfälle belastete Standorte (Art. 32c USG).
Altlasten	Bereiche von Anlagen, Unfällen und Ablagerungen, für die nachgewiesen ist, dass sie die Umwelt durch das Vorhandensein oder die Emission von Schadstoffen gefährden. Als Altlasten gelten auch die zu diesen Bereichen gehörenden, mit Schadstoffen belasteten Feststoffe, insbesondere Bodenmaterialien (§ 30 Abs. 1 AbfG).	Deponien und andere durch Abfälle belastete Standorte, wenn sie zu schädlichen oder lästigen Einwirkungen führen oder die konkrete Gefahr besteht, dass solche Einwirkungen entstehen (Art. 32c Abs. 1 Satz 1 USG).
Verdachtsflächen	Vermutete, aber noch nicht nachgewiesene Altlasten (§ 30 Abs. 2 AbfG).	–

3. Ähnlich wie es das Abfallgesetz getan hat, fordert auch das Bundesrecht die Erstellung eines kantonalen Katasters. Art. 32c Abs. 2 USG bestimmt, dass die Kantone einen öffentlich zugänglichen «Kataster der Deponien und der anderen durch Abfälle belasteten Standorte» erstellen müssen. Die neue Altlasten-Verordnung des Bundes wird voraussichtlich den Begriff des «belasteten Standorts» genauer festlegen. In diesen Kataster sind einzutragen:

- Ablagerungsstandorte, d. h. stillgelegte und noch in Betrieb stehende Deponien und andere Abfallablagerungen;
- Betriebsstandorte, d.h. Standorte, deren Belastung von Anlagen oder Betrieben stammt, in denen mit umweltgefährdenden Stoffen umgegangen wurde;
- Unfallstandorte.

Das Bundesrecht fordert somit die Erstellung eines Katasters, in den im wesentlichen die gleichen Standortkategorien aufzunehmen sind wie im Kataster nach Abfallgesetz. In den bundesrechtlich vorgeschriebenen Kataster sind alle Standorte einzutragen, bei denen tatsächlich Kontaminationen im Untergrund vorhanden sind. Art. 32c Abs. 2 USG schreibt somit nicht nur einen Altlastenkataster vor, sondern verlangt auch die Aufnahme der übrigen durch Abfälle belasteten Standorte.

*Übergangsbestimmung für Besteuerung von altrechtlichen Kapitalversicherungen mit Einmalprämien*

*KR-Nr. 236/1998*

*Gustav Kessler (CVP, Dürnten) und Germain Mittaz (CVP, Dietikon)* haben am 22. Juni 1998 folgende Anfrage eingereicht:

Bekanntlich wird mit Inkrafttreten des neuen Steuergesetzes auf den 1. Januar 1999 bei der Besteuerung von Kapitalversicherungen mit Einmalprämien die Regelung der Bundesgesetzgebung übernommen. Danach werden diese Kapitalversicherungen neu nur noch von der Steuer befreit, wenn sie der Vorsorge dienen, d.h. die Auszahlung der Versicherungsleistung ab dem vollendeten 60. Altersjahr des Versicherten erfolgt, und zwar aufgrund eines mindestens fünfjährigen Vertragsverhältnisses.

Mit Kreisschreiben Nr. 24 vom 30. Juni 1995 hat die Eidgenössische Steuerverwaltung die kantonalen Verwaltungen für die direkte Bundessteuer von der Übergangsregelung bei der direkten Bundessteuer in Kenntnis gesetzt. Diese Übergangsbestimmung heisst:

«Art. 205a Altrechtliche Kapitalversicherungen mit Einmalprämie

Bei Kapitalversicherungen gemäss Art. 20 Absatz 1 Buchstabe a, die vor dem 1. Januar 1994 abgeschlossen wurden, bleiben die Erträge steuerfrei, sofern bei Auszahlung das Vertragsverhältnis mindestens fünf Jahre gedauert hat oder der Versicherte das 60. Altersjahr vollendet hat.»

Wir fragen den Regierungsrat an, ob er die für die Bundessteuer geltende Übergangsbestimmung auch für die Staatssteuer übernehmen wird und ob dies auf dem Verordnungsweg geschehen wird.

Für die Antwort danken wir Ihnen.

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

Gemäss §20 Abs. 1 lit. a des neuen Steuergesetzes vom 8. Juni 1997, das am 1. Januar 1999 in Kraft tritt, sind neu steuerbar:

«Zinsen aus Guthaben, einschliesslich ausbezahlter Erträge aus rückkaufsfähigen Kapitalversicherungen mit Einmalprämie im Erlebensfall oder bei Rückkauf, ausser wenn diese Kapitalversicherungen der Vorsorge dienen. Als der Vorsorge dienend gilt die Auszahlung der Versicherungsleistung ab dem vollendeten 60. Altersjahr des Versicherten aufgrund eines mindestens fünfjährigen Vertragsverhältnisses. In diesen Fällen ist die Leistung steuerfrei.»

Auszahlungen aus rückkaufsfähigen Kapitalversicherungen mit Einmalprämie im Erlebensfall oder bei Rückkauf sind somit steuerbar, es sei denn, dass

- die Auszahlung der Versicherungsleistung erst ab dem vollendeten 60. Altersjahr des Versicherten erfolgt
- und das Vertragsverhältnis mindestens fünf Jahre gedauert hat.

Nur wenn diese beiden Voraussetzungen kumulativ erfüllt sind, gilt die Auszahlung der Versicherungsleistung «als der Vorsorge dienend»; nur in diesen Fällen ist die Versicherungsleistung steuerfrei.

Diese Ordnung stimmt auch mit Art. 20 Abs. 1 lit. a des Bundesgesetzes über die direkte Bundessteuer (DBG, SR642.11) in der Fassung der Teilrevision vom 7. Oktober 1994 überein. Da das DBG in der ursprünglichen Fassung vom 14. Dezember 1990 eine andere und zudem kontroverse Regelung vorsah, wurde anlässlich der Teilrevision vom 7. Oktober 1994 in Art. 205a DBG noch folgende Übergangsbestimmung aufgenommen:

«Bei Kapitalversicherungen gemäss Artikel 20 Absatz 1 Buchstabe a, die vor dem 1. Januar 1994 abgeschlossen wurden, bleiben die Erträge steuerfrei, sofern bei Auszahlung das Vertragsverhältnis mindestens fünf Jahre gedauert oder der Versicherte das 60. Altersjahr vollendet hat.»

Im Interesse der vertikalen Steuerharmonisierung (d.h. im Verhältnis Bundessteuer – kantonale Steuern) soll dieser bundessteuerrechtlichen Übergangsbestimmung auch bei Anwendung des neuen zürcherischen Steuergesetzes ab dem 1. Januar 1999 Rechnung getragen werden. Die Einschätzungsdienste sollen entsprechend angewiesen werden. Ansonsten ist jedoch auch im vorliegenden Zusammenhang von der allgemeinen Übergangsregel im Steuerrecht auszugehen, wonach sich das anwendbare materielle Recht nach der zeitlichen Lage des Steuerobjektes bestimmt. Für die Frage der Steuerbarkeit von Leistungen aus Kapitalversicherungen mit Einmalprämie ist demnach, vorbehaltlich der erwähnten besonderen Übergangsbestimmung, auf die im Zeitpunkt der Auszahlung massgebende Rechtslage abzustellen.

Zusammenfassend ergibt sich für das neue zürcherische Steuergesetz somit folgendes:

- Auszahlungen aus rückkaufsfähigen Kapitalversicherungen mit Einmalprämie, die vor dem 1. Januar 1994 abgeschlossen wurden, sind auch ab dem 1. Januar 1999, d. h. nach dem Inkrafttreten des neuen Steuergesetzes, steuerfrei, wenn (alternativ) entweder die Auszahlung erst ab dem vollendeten 60. Altersjahr des Versicherten erfolgt oder das Vertragsverhältnis mindestens fünf Jahre gedauert hat.
- Auszahlungen aus rückkaufsfähigen Kapitalversicherungen mit Einmalprämie, die seit dem 1. Januar 1994 abgeschlossen wurden, sind auch nach dem 1. Januar 1999 steuerfrei, wenn (kumulativ) sowohl die Auszahlung erst ab dem vollendeten 60. Altersjahr des Versicherten erfolgt und das Vertragsverhältnis mindestens fünf Jahre gedauert hat.
- Alle anderen Auszahlungen aus rückkaufsfähigen Kapitalversicherungen mit Einmalprämie sind ab dem 1. Januar 1999 steuerbar.

*Ausbildungsplätze für Lernende der Berufe im Gesundheitswesen  
KR-Nr. 237/1998*

*Christoph Schürch (SP, Winterthur) und Bernhard A. Gubler (FDP, Pfäffikon) haben am 22. Juni 1998 folgende Anfrage eingereicht:*

Im Kanton Zürich fehlen in den meisten Ausbildungen im Gesundheitswesen Ausbildungs-/Praktikumsplätze. Die Betriebe sind heute nicht mehr in der Lage, den Schulen genügend solche Ausbildungsplätze zur Verfügung zu stellen. Wir bitten den Regierungsrat zuerst, die nicht grundsätzlichen Fragen zu beantworten:

- Ist sich der Regierungsrat dieser Situation bewusst?
- Welche Ursachen liegen dieser Tatsache zugrunde?
- Welche Auswirkungen wird die Spitalliste, falls sie wie von der Regierung gewünscht eingeführt werden kann, bzw. der bereits angelaufene Bettenabbau auf die Situation im Ausbildungsbereich haben?
- Was tut der Regierungsrat gegen diese Ausbildungsplatznot?

Fragen grundsätzlicher Art drängen sich auch auf:

- Wird das duale Berufsbildungssystem beibehalten? Wenn ja, zu welchen Bedingungen? Z. B. wie sieht der Status der Lernenden, der Schulen usw. aus? Wenn nein, wann ist ein Wechsel in ein neues System geplant?
- Wann beginnt der Regierungsrat nach anderen Wegen zu suchen oder neue Modelle zu initiieren? Oder ist der Regierungsrat bereit, die

Betriebe im Gesundheitswesen finanziell zu unterstützen, damit sie andere/neue Modelle ausprobieren könnten?

- Bekanntlich wird auch heute noch qualifiziertes Gesundheitspersonal im Ausland rekrutiert, was klar aufzeigt, dass es nach wie vor zu wenig hier ausgebildetes, vor allem pflegendes und medizinisch-therapeutisches Personal gibt. Die Ursachen sind vielschichtig (mangelnde Anerkennung, unregelmässige Arbeitszeiten, unattraktive Arbeitsstellen, verhältnismässig tiefe Löhne usw.), um so mehr müsste alles daran gesetzt werden, die bestehenden Ausbildungsmöglichkeiten zu erhalten. Alles sieht aber danach aus, dass die eher kleineren Schulen heute ums Überleben kämpfen, was bedeuten kann, dass auch Ausbildungsplätze im Gesundheitswesen verloren gehen könnten. Ist der Regierungsrat bereit, Schulen eingehen zu lassen, oder was tut er dagegen, dass dies nicht geschehen wird?

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

Durch die Verlängerung der Ausbildungsgänge in Gesundheits- und Krankenpflege von zwei auf drei Jahre für die Erreichung des Diplommiveaus I und von drei auf vier Jahre für diejenige des Diplommiveaus II entstand ein ausgewiesener Mehrbedarf an Praktikumsplätzen. Dieser wurde bereits in der Schulplanung 1994 berücksichtigt. Ebenfalls berücksichtigt ist ein Bettenabbau von rund 1200 Betten bis ins Jahr 2005. Unabhängig vom Rückgang der Rekrutierung von ausländischem Pflegepersonal in den letzten Jahren wird die Rekrutierungsbasis der Schulen für die Gesundheits- und Krankenpflege im Rahmen der heute praktizierten Bandbreite aufrecht erhalten. Die Ausbildungsabschlüsse haben seit 1993 leicht zugenommen.

Durch die aufgrund der Spitalliste vorgesehenen Spitalschliessungen werden rund 6% aller Ausbildungsplätze im Kanton durch andere Betriebe zur Verfügung gestellt werden müssen. Dies geschieht durch die Schaffung von zusätzlichen Ausbildungsplätzen z.B. im ambulanten Bereich und in der Spitex sowie von neuen Ausbildungsmodellen (z.B. Schulstationen) in den Betrieben, die heute bereits Ausbildung anbieten. Durch die Ausgangslage mit einerseits einem Mehrbedarf an Praktikumsplätzen und andererseits bevorstehenden Spitalschliessungen kann eine zumindest vorübergehend angespannte Situation entstehen. Im Rahmen des Projektes «PAPRA» (Pflegeausbildung in der Praxis) wurden unter anderem in enger Zusammenarbeit mit den Betrieben die Kosten für die praktische Ausbildung erhoben. Damit stehen Richtwerte zur Verfügung, die eine optimierte Zuteilung der Mittel für die Ausbildung ermöglichen. Bei der Berechnung der Kosten pro

Praktikumswoche wurde davon ausgegangen, dass sowohl Ausbilderinnen und Ausbilder als auch Berufsschullehrerinnen und -lehrer für Gesundheits- und Krankenpflege für die praktische Ausbildung im Spital zur Verfügung stehen.

Mehrkosten, die in einem Spital mit einer durchschnittlichen Ausbildungsleistung durch die Schaffung von neuen Ausbildungsplätzen entstehen, werden in der Regel bewilligt. Bei der durchschnittlichen Ausbildungsleistung wurde davon ausgegangen, dass die Möglichkeiten einer Institution, Praktikumswochen anzubieten, von deren Grösse und der Art der Patientinnen und Patienten abhängt. Da zurzeit für die Pflegeintensität noch keine flächendeckenden Daten vorhanden sind, wurden die Praktikumswochen mit einem Faktor aus Anzahl Patientinnen und Patienten, erbrachten Pflagetagen, Arbeitszeit des Pflegepersonals und den betriebenen Betten errechnet. In Betrieben mit Globalbudgets werden die Ausbildungsleistungen pro angebotene Praktikumswoche finanziert.

Durch die 1992 in Kraft gesetzte Ausbildungsreform für die Gesundheits- und Krankenpflege wurde den Betrieben eine erweiterte Verantwortung für die praktische Ausbildung übertragen. Als Folge davon wird die praktische Ausbildung von den meisten Betrieben konzeptionell neu überarbeitet. Neue Modelle der praktischen Ausbildung werden im breiten Rahmen mit den Betrieben diskutiert und konkrete Umsetzungen, wie sie beispielsweise in der Psychiatrischen Klinik Hard und im Stadtspital Waid durch die Schaffung von Schulstationen entstanden, werden unterstützt. Die Betriebe sind angehalten, weitere Modelle einzuführen.

Durch die Inkraftsetzung des Fachhochschulgesetzes und insbesondere durch die auf den Herbst 1998 vorgesehene Eröffnung der Fachhochschule Gesundheit in Aarau ergab sich eine erhöhte Dringlichkeit, die Systematik der beruflichen Ausbildungen im Gesundheitswesen dem schweizerischen Berufsbildungssystem anzugleichen. Im Auftrag des Bildungsrates der Schweizerischen Sanitätsdirektorenkonferenz (SDK) werden zurzeit Ausbildungsmodelle für die Gestaltung der beruflichen Ausbildung im Gesundheitswesen auf der Sekundarstufe II und der Tertiärstufe ausgearbeitet. Dabei zeichnen sich zwei grundsätzliche Tendenzen ab. Einerseits eine der Berufslehre ähnliche Ausbildung mit beruflichen und allgemeinbildenden Inhalten und andererseits der berufliche Ausbildungsgang für Lernende mit einem allgemeinbildenden Abschluss auf Sekundarstufe II (Diplommittelschule, Matura oder äquivalente Ausbildung). Die sich nun abzeichnende Ausrichtung der Ausbildung in den Gesundheitsberufen geht in eine Richtung, die auch den

Problemstellungen gerecht wird, mit denen der Kanton Zürich konfrontiert ist. Vorläufig liegen seitens der SDK noch keine vernehmlassungsreife Ausbildungsmodelle vor.

Die zürcherischen Grundausbildungsgänge im Gesundheitswesen müssen vermehrt den beruflichen Anforderungen in der Gesundheitsversorgung, den Vorbildungen und den Lebenssituationen der Lernenden angepasst werden. Dadurch werden die berufsbildungspädagogischen Anforderungen an die Berufsbildung erfüllt, und die Attraktivität für den Einstieg in die Gesundheitsberufe wird erhöht. Dies ist nötig, da nach wie vor mit Schwankungen bei der Rekrutierungsbasis für die Gesundheitsberufe zu rechnen ist. Die Gesundheitsdirektion erteilte deshalb den Auftrag für ein Vorprojekt mit der Zielsetzung, diskussionsfähige Vorschläge zur Gestaltung der Berufsbildung im Gesundheitswesen im Kanton Zürich zu erarbeiten. Dabei sollen die vorhandenen Ausbildungsplätze sowie die heutige Rekrutierungsbasis für die Gesundheitsberufe zahlenmässig ungefähr erhalten bleiben. Die Ergebnisse des Vorprojektes werden den interessierten Kreisen (Schulen, Trägerschaften, Betriebe, Verbände usw.) zu gegebener Zeit zur Stellungnahme unterbreitet. Über das weitere Vorgehen wird die Gesundheitsdirektion nach Auswertung der Stellungnahme zum Vorprojekt entscheiden.

Zum heutigen Zeitpunkt kann festgehalten werden, dass das schulische Ausbildungsangebot für die Gesundheitsberufe im Kanton Zürich und die beruflichen Ausbildungsgänge (duales Bildungssystem) bei den Gesundheitsberufen im Grundsatz erhalten bleiben sollen. Jedoch können im Moment keine abschliessenden Aussagen über das künftige Berufsbildungssystem, über den Zeitpunkt der Einführung oder über den künftigen Status der Lernenden gemacht werden. Dies betrifft sowohl die anstehenden Entscheidungen auf nationaler Ebene als auch im Kanton Zürich.

*Verwendung von Generika (Nachahmerpräparate) durch die Kantonsapotheke*

*KR-Nr. 257/1998*

*Ursula Talib (Grüne, Pfäffikon)* hat am 29. Juni 1998 folgende Anfrage eingereicht:

Das Gesundheitswesen hat wegen den Sparvorgaben die grosse Aufgabe, bei gleichbleibender oder sogar sich verbessernder Qualität ihre Leistungen kostengünstiger zu erbringen. Eine einfache und in ihrem volkswirtschaftlichen Nutzen gut dokumentierte Massnahme ist die konsequente Verwendung von Nachahmerpräparaten (Generika),

welche trotz gleicher Qualität viel günstiger sind als die bekannteren Originalpräparate. Die Kantonsapotheke ist eine wichtige Schaltstelle für den Medikamentenumsatz im Kanton, indem sie das Universitäts-spital, das Kantonsspital Winterthur und viele weitere Spitäler versorgt. Sie hat damit einen grossen Einfluss auf die in den Kliniken und Poli-kliniken behandelten Kranken, die später von der weiterbehandelnden Ärzteschaft die gleichen Medikamente erwarten. Nicht weniger wichtig ist ihre Rolle für die Ausbildung der jungen Ärzteschaft und der Studie-renden, welche später selber Medikamente verschreiben werden.

Die Kantonsapotheke hat lange Jahre praktisch keine Nachahmerpräpa- rate geführt. Sie begründete das mit der Aussage, sie erhalte die Origi- nalpräparate günstiger (Dumpingpreise der interessierten Firmen, um Kranke und Ärzteschaft zu binden). Dass dieses Verhalten der Kan- tonsapotheke das Gesundheitswesen insgesamt viel teurer zu stehen kommt, ist einleuchtend. Ich möchte daher dem Regierungsrat folgende Fragen stellen:

1. Verwendet die Kantonsapotheke Nachahmerpräparate?
2. Wenn ja: wie viele?
  - a) Präparate, absolut und in Prozent des Gesamtsortimentes?
  - b) zu welchem Preis, absolut und in Prozent des Gesamtumsatzes?
  - c) Vergleich mit den möglichen Prozentzahlen bei konsequentem Gebrauch?
3. Wenn nicht das Maximum an Nachahmerpräparaten ausgeschöpft wird: wie rechtfertigt sich dieses Verhalten ?

Ich danke dem Regierungsrat für die Beantwortung meiner Fragen.

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

1. Die Kantonsapotheke verwendet Nachahmerpräparate und befürwor- tet den Einsatz von preisgünstigen Medikamenten. Generika sind preisgünstig, jedoch liegen mit der neuen BSV-Verordnung Gene- rika und Originalpräparate oft in der gleichen Preisbandbreite.
2. Die Verwendung der Nachahmerpräparate zeigt folgendes Bild:

Apotheke	Anzahl Präparate	in % des Gesamtumsatzes	Preis Fr.	in % des Gesamtumsatzes
Kantonsapotheke Zürich	20	ca. 2%	180'000	ca. 0,3%
Apotheke des Kantons- spitals Winterthur	35–40	ca. 4%	150'000	ca. 2,0%

Die Präparate bestehen in verschiedenen Arzneiformen. Nicht erfasst sind Präparate, die aus Kostengründen selbst hergestellt werden. Ein Vergleich mit Prozentzahlen bei konsequentem Gebrauch ist nur als Schätzwert von Untersuchungen einer Spitalapotheke im Wallis möglich. Er liegt bei zwei bis drei Prozent.

3. Die Interkantonale Kontrollstelle für Heilmittel (IKS) hat in letzter Zeit Generika systematisch geprüft und begutachtet. Dabei wurde festgestellt, dass die therapeutische Äquivalenz der Generika gegenüber den Originalpräparaten nicht immer gegeben ist, obwohl die Qualität der IKS-geprüften Generika den Anforderungen entspricht. Trotzdem können nicht alle Patientinnen und Patienten ohne Probleme auf Generika umgestellt werden. Zudem stehen die umstellungsbedingten Folgekosten (Diagnose/Labor) in keinem Verhältnis zu den Einsparungen.

Bei Generika ist oft nicht die ganze Palette an Arzneiformen vorhanden (z.B. nur Tabletten, aber keine Formen zur parenteralen Behandlung). Die Verwendung von Originalpräparat und Generikum mit gleichem Wirkstoff beeinträchtigt die Arzneimittelsicherheit sehr stark.

Die medizinische und pharmazeutische Dokumentation ist bei Originalpräparaten wesentlich besser und durch klinische Studien belegt. Die Originalpräparate-Firmen bieten häufig weitere Dienstleistungen (Literatur, Weiterbildung, Lieferfähigkeit), die wiederum der Arzneimittelsicherheit zugute kommen.

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

Im Sekretariat des Rathauses liegt zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 174. Sitzung vom 17. August 1998, 9.15 Uhr

### ***Pistolenschiessen des Büros***

*Ratspräsident Kurt Schellenberg:* Am letzten Donnerstag haben sich die Mitglieder des Büros im Anschluss an die Bürositzung zu einem fairen Schiesswettkampf um einen von Alt-Regierungsrat Konrad Gisler gestifteten Wanderpreis gestellt. Als Sieger ging der Sekretär des Rates, Thomas Dähler, hervor. Er erzielte 175 von 180 möglichen Punkten. Dieses Resultat wurde nicht einmal von den anwesenden Polizeioffizieren übertroffen. Wir gratulieren dem treffsicheren Sekretär zu seinem schönen Erfolg. Der Wanderpreis ist nun für ein weiteres Jahr in seiner Obhut.

**2. Beschluss des Kantonsrates zur Beschwerde von Niklaus Scherr, Zürich, vom 10. August 1998 betreffend die Volksabstimmung vom 27. September 1998 (Aufhebung des Wohnerhaltungsgesetzes; Abstimmungsvorlage Nr. 6)**

Antrag des Büros des Kantonsrates vom 27. August 1998  
KR-Nr. 297/1998

*Willy Spieler (SP, Küsnacht), Referent für das Büro des Kantonsrates:*  
Dem Kantonsrat liegt eine Beschwerde von Niklaus Scherr vor. Sie will die Abstimmung über die Aufhebung des Wohnerhaltungsgesetzes (WEG) am 27. September 1998 absetzen. Eventualiter verlangt die Beschwerde, allen Stimmberechtigten rechtzeitig vor Beginn der brieflichen Abstimmung einen korrigierten Stimmzettel für diese Vorlage und eine korrigierte Fassung zum Kästchen auf Seite 14 der Abstimmungszeitung zuzustellen.

Der Beschwerdeführer zeigt ein Problem auf, das schon der vorberatenden Kommission des Kantonsrates bewusst war. Würde die Wohnschutzinitiative angenommen, so wäre die Abstimmung über die Aufhebung des Wohnerhaltungsgesetzes überflüssig. Dieses würde aufgehoben und durch verschärfte Wohnschutzbestimmungen ersetzt. Kommen aber beide Vorlagen gleichzeitig zur Abstimmung, so kompliziert sich die Fragestellung für die Stimmberechtigten zweifellos. Man kann dieses Abstimmungsprozedere kritisieren, nur trifft diese Kritik weniger den Regierungsrat als vielmehr den Kantonsrat selbst. Das Parlament hätte es in der Hand gehabt, die Schlussabstimmung über die Aufhebung des Wohnerhaltungsgesetzes auszusetzen und die Abstimmung über die Wohnschutzinitiative abzuwarten. Es hat jedoch beide Vorlagen zum selben Zeitpunkt verabschiedet und damit auch die Ansetzung des gleichzeitigen Abstimmungstermins durch den Regierungsrat veranlasst.

Heute steht allerdings nicht die politische Wertung des Abstimmungstermins für Wohnschutzinitiative und Aufhebung des WEG, schon gar nicht die eigene politische Präferenz im Abstimmungskampf zur Diskussion, sondern einzig und allein die rechtliche Würdigung der durch die Beschwerde aufgeworfenen Fragen. Das Parlament ist bei der Behandlung der vorliegenden Beschwerde ein Organ der Rechtsprechung. Dies möchte ich ganz speziell betonen. Aus rechtlichen Erwägungen beantragt Ihnen die Mehrheit des Büros die Ablehnung der Beschwerde. Unbestritten sind die Legitimation des Beschwerdeführers und die Einhaltung der Beschwerdefrist.

Unbestritten ist ebenfalls die Zuständigkeit des Kantonsrates. Die Einwände des Beschwerdeführers beziehen sich auf behauptete Mängel bei der Vorbereitung und Durchführung der Abstimmung, für die gemäss § 125 WAG der Kantonsrat zuständig ist. Auch der Regierungsrat hat in seinem Beschluss vom 8. September 1998 diese Zuständigkeit des Kantonsrates bejaht.

Und nun zu den materiellen Einwänden des Beschwerdeführers. Sie richten sich erstens gegen den gleichzeitigen Abstimmungstermin für die Wohnschutzinitiative und die Aufhebung des Wohnerhaltungsgesetzes, zweitens gegen einen Passus im Kommentar der Abstimmungszeitung und drittens gegen die Fragestellung auf dem Stimmzettel.

Zu Punkt 1: Beschwerdeführer Scherr wirft die Frage auf, ob ein Nein zur Aufhebung des WEG durch ein Ja zur Initiative wieder aufgehoben werden könnte. Das ist nicht der Fall. Auch der Regierungsrat stellt in der Abstimmungszeitung auf Seite 14 klar: «Werden beide Vorlagen angenommen, gilt das neue Gesetz der Wohnschutzinitiative». Das Stimmenverhältnis spielt dabei keine Rolle. Auch wenn mehr Stimmberechtigte gegen die Aufhebung des WEG als für die Initiative sind, wird im Fall einer Annahme der Initiative das Wohnerhaltungsgesetz aufgehoben. Dann tritt das Wohnschutzgesetz im Sinn von § 13, Übergangsbestimmungen der Initiative, in Kraft.

Zu Punkt 2: Der Beschwerdeführer beanstandet den Passus im Kästchen der Abstimmungszeitung, in dem es heisst: «Die Wohnschutzinitiative und die Vorlage über die Aufhebung des WEG bezwecken genau das gleiche.» Für sich genommen wäre diese Aussage tatsächlich irreführend, denn die Vorlage 6 will das WEG aufheben, um den Wohnschutz abzuschaffen, die Wohnschutzinitiative will es aufheben, um an seiner Stelle ein neues Gesetz mit schärferen Wohnschutzbestimmungen zu erlassen. Insofern wollen die beiden Vorlagen nicht genau das gleiche, sondern genau das Gegenteil. Es geht jedoch nicht an, einen Satz derart aus dem Zusammenhang zu zitieren, um damit die Beschwerde zu begründen. Wer nur schon die Kurzfassung auf Seite 2 der Abstimmungszeitung liest, erfährt klar und unmissverständlich, warum das Wohnerhaltungsgesetz aufgehoben werden soll und was die Wohnschutzinitiative will.

Zu Punkt 3: Die dritte Einwendung betrifft die Formulierung des Stimmzettels. Diese lautet: «Wollen Sie folgende Vorlage annehmen? Gesetz über die Erhaltung von Wohnungen für Familien (Aufhebung).» Der Beschwerdeführer nimmt Anstoss an der Tatsache, dass die entscheidende Frage, nämlich dass es um eine Aufhebung geht, nur in Klammern steht. Von einer Irreführung der Stimmberechtigten kann

dennoch keine Rede sein. Aus den Abstimmungsunterlagen geht unzweideutig hervor, dass es sich hier um die Aufhebung des WEG handelt. Die Kurzfassung lautet klar: «Wir stimmen ab: Wollen Sie die Aufhebung des Gesetzes über die Erhaltung von Wohnungen für Familien annehmen?» Wie das Bundesgericht schon bei der Beschwerde Bachofner am 28. Mai 1998 ausführte, ist den Stimmberechtigten zuzumuten, dass sie nicht nur die Abstimmungsfrage auf dem Stimmzettel zur Kenntnis nehmen, sondern dass sie auch die Abstimmungszeitung lesen. Im übrigen ist es seit einem guten Jahr Praxis des Regierungsrates, auf dem Abstimmungszettel nur noch die Gesetzestitel mit dem allfälligen Hinweis auf eine Änderung oder eben Aufhebung aufzuführen und auf jede weitere Inhaltsangabe zu verzichten. Das ist für die Stimmberechtigten vielleicht anspruchsvoll, aber es ist gewiss nicht irreführend.

Abschliessend möchte ich festhalten, dass nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ein Abstimmungsergebnis den freien Willen der Stimmberechtigten «zuverlässig und unverfälscht zum Ausdruck bringen muss». Eine Minderheit des Büros ist mit dem Beschwerdeführer der Auffassung, dass die gleichzeitige Abstimmung über die Vorlagen 6 und 7 für die Stimmberechtigten eine verwirrende und widersprüchliche Situation schaffe. Die zeitliche Koppelung der beiden Vorlagen ist gewiss anspruchsvoll, aber es ist den Stimmberechtigten möglich, sich anhand des Beleuchtenden Berichts soweit zu informieren, dass ihr Wille zuverlässig und unverfälscht zum Ausdruck kommt.

Darum empfiehlt Ihnen die Mehrheit des Büros Abweisung des Hauptantrags sowie des Eventualantrags der Beschwerde. Kosten werden aber keine erhoben.

*Thomas Büchi (Grüne, Zürich):* Bei den drei Punkten, die Willy Spieler erwähnt hat möchte ich von hinten beginnen und mich zu Punkt drei, nämlich der missverständliche Abstimmungsfrage äussern. Ich bin etwas enttäuscht und nehme zur Kenntnis, dass der Regierungsrat aus Angst, er könnte vielleicht politische Präjudizien schaffen, jeweils lediglich den Titel der Vorlage bringt und in Klammern «Änderung» oder «Abschaffung» hinzufügt. Ich meine, dass wir hier drinnen immer wieder ein Gelöbni ablegen, nämlich die Freiheiten und Rechte des Volkes zu schützen und zu schirmen. Dazu gehört für mich, dass eine Abstimmungsfrage so formuliert ist, dass auch derjenige, der sich nicht in die Materialien vertieft, klar mit Ja oder Nein antworten kann. Das ist zumindest bei dieser Formulierung der Abstimmungsfrage nicht gegeben. Ich werde darauf nicht weiter eingehen. Ich nehme an, dass Elisabeth

Derisiotis von der SP und vom Mieterverband dies noch genauer ausführen wird. Wie Willy Spieler bin ich der Meinung, dass dies allein noch kein Grund ist, die Abstimmung aufzuheben.

Der zweite Punkt, den Willy Spieler erwähnt hat, betrifft den unseligen Text im Kästchen der Abstimmungszeitung. In dieser etwas «nonchalanten» Formulierung scheint er mir zusammen mit der Fragestellung sehr gewagt. Er enthält eine politische Interpretation des Abstimmungsergebnisses durch den Regierungsrat, die nicht statthaft ist. Damit komme ich zum ersten Punkt, nämlich der Frage, ob der Wille der Stimmberechtigten unverfälscht und in seiner Breite bei der Abstimmung vom 27. September 1998 zum Ausdruck kommt, so wie das Bundesgericht es immer wieder festhält. Hier bin ich der Meinung, dass dies nicht der Fall ist. Lassen Sie mich versuchen, Ihnen dies anhand der Möglichkeiten der Abstimmungsergebnisse zu erklären.

Wenn ich das WEG belassen will, der Wohnschutzinitiative aber nicht zustimme, ist es selbstverständlich, dass ich dann auf meinem Stimmzettel zweimal Nein schreiben kann. Dieser Fall ist klar. Wenn ich das WEG nicht mehr will und der Wohnschutzinitiative mit einem Ja zustimme, ist das WEG nach § 13 abzuschaffen. Diesen Willen kann ich noch verstärkt mit einem Ja zur Abschaffung des WEG zum Ausdruck bringen. Auch dieser Fall ist klar. Der dritte Fall, ich will weder WEG noch Wohnschutzinitiative, ist ebenso unbestritten, indem ich Ja zur Abschaffung des WEG und Nein zur Wohnschutzinitiative sage. Wie Sie sehen, muss es aber noch einen vierten Fall geben. Dieser ist aus folgendem Grund nicht mehr gewährleistet: Wenn ich als Stimmberechtigter sage, dass ich das WEG belassen möchte – das gilt im Moment vor allem für die Stadt Zürich; ich sehe nicht ein, weshalb die Landschaft unter die stärkere Wohnschutzinitiative gestellt werden soll –, dann muss ich bei der Abschaffung Nein stimmen. Es stellt sich nun aber auch die legitime Frage, wie ich stimmen muss, wenn ich will, dass die Wohnschutzinitiative in Kraft tritt, falls das WEG trotzdem abgeschafft wird. Diesen Fall kann ich nicht ausdrücken. Wenn ich für das WEG bin, müsste ich die Initiative ablehnen, weil eine Zustimmung das WEG automatisch abschafft. Wenn aber das WEG nicht durchkommt, dann möchte ich der Initiative zustimmen. Damit ist es im vierten Fall nicht möglich, dass Stimmberechtigte dieser Meinung oder Kombination, die absolut legitim und politisch vertretbar ist, Ausdruck geben können, weil sie zum Zeitpunkt der Abstimmung nicht wissen, ob sie der Wohnschutzinitiative zustimmen oder sie ablehnen sollen.

Es geht hier nicht um die politische Gewichtung, sondern darum, dass wir die rechtsprechende Instanz sind. Deshalb bin ich mit ein paar

Mitunterzeichnenden der Meinung, dass der Beschwerde zuzustimmen ist. Ich gebe aber zu, dass wir nun ein kleines Problem haben, das die Beschwerde aber nicht tangiert. Das Büro und der Regierungsrat – denn das Büro hat die Antwort ja nicht allein verfasst – und auch der Beschwerdeführer irren aber beim Antrag, dass zuerst über die Wohnschutzinitiative abzustimmen sei. Das stimmt nicht. Würde man zuerst über die Wohnschutzinitiative und erst später über das WEG abstimmen, könnte man die Abstimmung gerade so gut gleichzeitig durchführen. Es ist zu fragen, ob der Mangel, den ich vorhin aufgezeigt habe, nämlich dass ich meinen Willen in einem Fall nicht frei äussern kann, überhaupt mit einer einfachen Korrektur zu beheben ist. Er ist es, es müsste zuerst über das WEG abgestimmt werden und erst in einem zweiten Schritt über die Wohnschutzinitiative. Dann kann ich nämlich ausdrücken, ob ich bei der Abschaffung des WEG für die Wohnschutzinitiative bin oder nicht. Dass alle anderen drei Fälle auf diese Weise ebenfalls zu lösen sind, versteht sich von selber. Mit dieser einfachen Korrektur, indem über die Wohnschutzinitiative später abgestimmt wird – die Fristen stehen dem nicht entgegen, das sagt auch der Regierungsrat –, wäre es möglich, alle vier Fälle sauber und klar zum Ausdruck zu bringen.

Wenn diesem Rat ein so einfaches Mittel, nämlich eine Abstimmung später anzusetzen zur Verfügung steht, um das hohe Gut des Ausdrucks des freien Willens bei einer Abstimmung zu heilen, hat er keine andere Möglichkeit als die Beschwerde zur Abstimmung gutzuheissen und den Regierungsrat damit aufzufordern, die Abstimmung über die Wohnschutzinitiative später anzusetzen.

Ich bitte Sie deshalb, auf die Beschwerde einzutreten und sie zu unterstützen. Ich bin der Ansicht, dass, wenn wir die Abstimmung so wie geplant ansetzen, das Bundesgericht die Abstimmung kassieren müsste, weil in einem Fall der freie Wille nicht zum Ausdruck kommen konnte. Damit wäre uns allen wohl weniger gedient als mit der Verschiebung der Abstimmung über die Wohnschutzinitiative. Ich bitte Sie, die Beschwerde zu unterstützen.

*Hans Peter Frei (SVP, Embrach):* Die SVP-Fraktion wird die Beschwerde von Niklaus Scherr gemäss Antrag des Büros ablehnen. Der vorliegenden Begründung stimmt die Fraktion zu. Eine Abstimmung so kurz vor dem Termin abzusetzen, ist eine sehr sensible Angelegenheit. Die aufgeführten Gründe rechtfertigen eine solch einschneidende Massnahme bei weitem nicht. Stimmbürgerinnen und Stimmbürger können sich anhand der Abstimmungszeitung sehr wohl informieren, damit sie

ihre Stimme korrekt abgeben können. Bereits sind in der Presse Inserate von Befürwortern als auch von Gegnern der Vorlage erschienen, die den Sachverhalt richtig wiedergeben. Eine Verfälschung des Abstimmungsresultats ist nicht zu befürchten. Es macht eher den Anschein, dass der Beschwerdeführer ein Abstimmungsresultat verhindern möchte, das nicht seinen Vorstellungen entspricht.

Zusammen mit der SVP-Fraktion bitte ich Sie, dem Antrag des Büros zuzustimmen und damit die Abstimmungsbeschwerde von Niklaus Scherr abzulehnen.

*Ruedi Keller (SP, Hochfelden):* Mich interessiert die Frage, ob Fehler passiert sind und wer sie zu verantworten hat. Wie kann eine solche Panne ein nächstes Mal verhindert werden?

1. Zur Abstimmungsfrage: Ich schliesse mich der Meinung an, dass sie nicht eindeutig irreführend ist. Aber sie ist verwirrend, es fehlt die erwünschte Klarheit. Die Fragestellung ist alles andere als leicht verständlich. Der Regierungsrat muss sich die Frage stellen lassen, ob er seine Abstimmungsfragen weiterhin in einem schwerfälligen Amtsddeutsch verfassen will oder gemäss seinen eigenen Ansprüchen kundenfreundlich. Im Sinne des New Public Management ist diese Fragestellung sicher nicht. «Wollen Sie das Wohnerhaltungsgesetz aufheben?» wäre wohl eine angemessene Formulierung gewesen.

2. Das Ansetzen der beiden Abstimmungen: In der vorberatenden Kommission und von seiten der Mieterverbände ist der Vorschlag gemacht worden, die beiden Abstimmungen nicht gleichzeitig anzusetzen. Das wäre das richtige Vorgehen gewesen, und es stellt sich die Frage, wer dies zu entscheiden hat. Der Regierungsrat sagt, dass ihn dies nichts angehe. Im Kantonsrat fühlt sich ebenfalls niemand zuständig. Darum ist die Diskussion, die wir hier führen, nicht überflüssig. Die Situation ist doch die: Offensichtlich geht der Regierungsrat davon aus, dass die Wohnschutzinitiative abgelehnt wird. Wird sie aber angenommen, so kann der Stimmbürger beim Wohnerhaltungsgesetz stimmen wie er will. Stimmt er Ja zur Aufhebung des Wohnerhaltungsgesetzes, so wird es abgeschafft. Stimmt er Nein, so wird es ebenfalls abgeschafft, nämlich durch die Zustimmung zur Wohnschutzinitiative. Wenn diese Ausgangslage nicht widersprüchlich ist, so ist sie mindestens verwirrend. Das Stimmvolk wird zum Stimmvieh.

3. Die Formulierung in der Abstimmungszeitung: Bei Zeitungen lesen die meisten Leser nur den Titel oder die Zusammenfassung. Warum sollte es bei einer Abstimmungszeitung von 16 langen Seiten anders sein? Denken Sie doch an die kantonale Abstimmungszeitung.

Wieviele Prozent der Leute, glauben Sie, lesen diese Zeitung vollständig? Ich tippe auf eine einstellige Prozentzahl. Der Rest liest, wenn überhaupt, nur die Titel und im besten Fall die Kästchen. Ich vermute sogar, dass auch wir Kantonsrätinnen und Kantonsräte eher Kästchenleser sind als Marathonleser. Was im Kästchen steht, hat ein höheres Gewicht und bedarf besonderer Ansprüche an die Sorgfaltspflicht. Und gerade dies erfüllt dieser Text nicht, wenn darin behauptet wird, die Initiative und die Aufhebung des WEG bewirkten genau das Gleiche.

Warum unterlaufen einem Regierungsrat, der doch überall an die Weltspitze drängt, derart dumme Fehler? Eines seiner Lieblingswörter ist doch «Controlling»! Zwar lehrt uns unser Bildungsdirektor, wir sollten von der Nullfehlerkultur abkommen. Einverstanden, aber drei derartige Ungereimtheiten in einer einzigen Abstimmungsvorlage, die zudem als politisch heikel betrachtet werden muss, ist doch zuviel. Und es geht nicht an, zu sagen, dass man auch beim Stimmbürger eine gewisse Mindestintelligenz voraussetzen dürfe. Von uns wird dies ja auch nicht verlangt. In einer Demokratie darf jeder so intelligent sein wie er ist. Die vorliegende Abstimmungspanne halte ich für ein Ärgernis, dem ich hiermit Ausdruck gegeben habe.

*Thomas Dähler (FDP, Zürich):* Die FDP teilt die Auffassung der Mehrheit des Büros und wird die Beschwerde abweisen. Dies hat nichts mit der politischen Heimat des Beschwerdeführers oder mit der politischen Wertung der Materie zu tun, sondern mit dem Prinzip der Verhältnismässigkeit. Die Formulierung eines Beleuchtenden Berichts kann immer und jederzeit von jedermann aus subjektiven und objektiven Gründen betrachtet werden. Auch im Fall dieser Abstimmungszeitung und dieses Beleuchtenden Berichts liessen sich mit Fug gewisse Fragen stellen. Wir erachten es aber als völlig unverhältnismässig, deswegen nun die Beschwerde gutzuheissen und die Abstimmung abzusagen. Das würde der Angelegenheit nicht gerecht werden.

Ich bitte Sie, den Anträgen der Mehrheit des Büros zu folgen.

*Richard Hirt (CVP, Fällanden):* Wenn man an den Parteiversammlungen teilnimmt oder die Zeitungen im Kanton liest, so sieht man bei dieser Abstimmungsfrage eigentlich keine Problematik. Es scheint, als wüssten die Leute, worum es geht, und sie können differenziert darüber abstimmen. Auch hat die Vergangenheit gezeigt, dass der Wähler nicht dumm ist, sondern dass er differenziert abstimmen kann. Wir schliessen uns der Beurteilung der Wähler und Wählerinnen an und stimmen dem Antrag des Büros zu, diese Beschwerde abzuweisen.

*Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil):* Im Büro bin ich aus praktischen Überlegungen dazu gekommen, diese Beschwerde gutzuheissen. Bereits in der vorberatenden Kommission ist über das Vorgehen dieser Abstimmung diskutiert worden. Damals ist ausgeführt worden, dass es besser wäre, wenn an zwei Abstimmungen getrennt darüber beschlossen würde. Auf diese Weise würde die Klarheit bestehen bleiben. Man hat es jedoch vorgezogen, beide Vorlagen in der gleichen Abstimmung zu bringen. An dieser Debatte können Sie sehen, dass die Angelegenheit recht kompliziert geworden ist.

Aus diesen Überlegungen heraus finde ich es besser, wenn getrennt abgestimmt wird. Die EVP-Fraktion bittet Sie, die Beschwerde zu unterstützen.

*Benedikt Gschwind (LdU, Zürich):* Als Präsident der vorberatenden Kommission, welche die beiden Vorlagen 3539, Wohnhaltungsgesetz, und 3593, Wohnschutzinitiative, behandelt hat, möchte ich mich zum Rekurs von Niklaus Scherr äussern. Wie bereits erwähnt, haben wir in der Kommission die Frage der Abstimmungstermine ebenfalls behandelt. Es gibt durchaus achtenswerte politische Gründe, die für getrennte Abstimmungstermine über diese beiden Vorlagen sprechen. Da gebe ich dem Beschwerdeführer und den Vertretern der Minderheit des Büros recht. Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger könnten sich bei ihrer Entscheidungsfindung auf eine Vorlage konzentrieren, und es gäbe weniger Probleme bei der Interpretation eines doppelten Nein.

Es gibt aber auch achtenswerte politische Gründe für einen gemeinsamen Abstimmungstermin. Insbesondere müssen die politischen Parteien nicht zweimal zum gleichen Thema einen Abstimmungskampf führen. Die Kommission war tendenziell eher für zwei getrennte Termine. Zum Zeitpunkt der Beratung in der Kommission wurde dies auch seitens des Regierungsrates so signalisiert. Deshalb liess man die Sache laufen.

Bei der Behandlung des heutigen Rekurses geht es aber nicht um politische Gewichtigungen, sondern um juristische Überlegungen. Liegt hier eine Unregelmässigkeit im Sinne einer Verletzung der Stimmfreiheit vor? In dieser Frage schliessen wir uns der Mehrheitsmeinung des Büros an. Eine Unregelmässigkeit liegt nicht vor. Der Regierungsrat hat sich für einen gemeinsamen Abstimmungstermin entschieden. Dies liegt in seiner Kompetenz. In der Abstimmungszeitung wird die Frage der Interpretation der Abstimmungsergebnisse alles andere als widersprüchlich abgehandelt. Es ist durchaus vertretbar, von den

Stimmberechtigten nicht nur das Lesen der Abstimmungszettel, sondern auch das Studium der Abstimmungsunterlagen zu verlangen. Diese Ansicht geht auch aus der Rechtsprechung des Bundesgerichts hervor.

Zusammenfassend kann man also sagen, dass politisch beide Varianten, mit zwei oder mit einem Abstimmungstermin, vertretbar sind, wobei auch ich zwei verschiedenen Terminen durchaus den Vorzug geben würde. Dem Regierungsrat aber nach dem Entscheid für einen Termin die Verletzung der Stimmfreiheit vorzuwerfen, ist juristisch nicht vertretbar. Wir schliessen uns deshalb dem Mehrheitsantrag des Büros an, die Beschwerde abzuweisen.

*Dorothee Jaun (SP, Fällanden):* Wir sind heute aufgerufen, Recht zu sprechen und nicht politisch zu werden. Die Rechtsprechung ist zwar politisch auch nicht neutral, aber sie orientiert sich nicht am persönlichen Geschmack, sondern an der Praxis der höchsten Gerichte. Ehrlich gesagt habe ich zwar meine Zweifel, ob wir das richtige Gremium sind, um Recht zu sprechen. Doch heute sind wir dazu aufgerufen, und aus diesem Grund wird die Mehrheit der SP-Fraktion dem Antrag des Büros zustimmen und die Beschwerde abweisen.

Die Rechtsprechung des Bundes sagt klar und deutlich, dass der Wille des Stimmbürgers bei einem Abstimmungsergebnis zuverlässig und unmissverständlich zum Ausdruck kommen muss. Es gibt vor allem zwei Problemkreise, nämlich die Formulierung der Abstimmungsfrage und das Problem des eventuell widersprüchlichen Ergebnisses aufgrund der Zusammenlegung.

Zur Abstimmungsfrage: Auf dem Stimmzettel steht «Gesetz über die Erhaltung von Wohnungen für Familien» und in Klammern «Aufhebung». Diese Formulierung ist tatsächlich nicht ganz glücklich, denn es könnte passieren, dass jemand die Klammer übersieht. Die Rechtsprechung des Bundesgerichts ist aber klar. Es heisst, dem Stimmbürger sei zuzumuten, auch die Unterlagen zu lesen. In diesem Fall muss man nur die Kurzfassung der Abstimmungszeitung lesen. Dort steht klar und deutlich: «Wir stimmen ab: Wollen Sie die Aufhebung des Gesetzes über die Erhaltung von Wohnungen für Familien annehmen?» Aus diesem Grund denke ich, hält die Abstimmungsfrage den Anforderungen der bundesgerichtlichen Rechtsprechung stand.

Zum möglichen widersprüchlichen Ergebnis: Herr Büchi, Sie haben recht. Wenn jemand die Aufhebung des WEG nicht will, aber auch die Wohnschutzinitiative nicht will, kann er diesen Willen nicht klar zum Ausdruck bringen. Es ist nun aber so, dass wir immer wieder solche

Abstimmungsfragen haben. Auch wenn ein Gegenvorschlag einer Initiative gegenübersteht, müssen wir entscheiden, ob wir Gegenvorschlag und Initiative oder Gegenvorschlag oder Initiative annehmen wollen, ohne das vorherige Abstimmungsergebnis zu kennen. Der Regierungsrat hat zudem klar festgehalten, was passiert, wenn beide angenommen werden. Dann gilt die weitergehende Wohnschutzinitiative als angenommen. Aus all diesen Gründen bin ich der Überzeugung, dass diese Abstimmungsunterlagen, auch wenn sie nicht ganz glücklich gestaltet sind, der Rechtsprechung standhalten und die Beschwerde abzuweisen ist.

*Elisabeth Derisiotis-Scherrer (SP, Zürich):* Ich möchte Sie bitten, die Beschwerde gutzuheissen bzw. den Minderheitsantrag des Büros zu unterstützen und begründe dies wie folgt:

Zur Formulierung auf dem Stimmzettel: Die auf Stimmzettel Nr. 6 angegebene Frage ist meines Erachtens nicht mit der nötigen Sorgfalt formuliert worden und wirkt unklar. Sie ist falsch gestellt. Die Hauptaussage dieser Vorlage ist die Aufhebung eines bestehenden Gesetzes. Diese Hauptaussage wird aber lediglich in Klammern nachgestellt. Betrachtet man die Frage ohne Klammerbemerkung, sagt sie im Prinzip genau das Gegenteil aus von dem, was die Vorlage tatsächlich will, nämlich nicht die Annahme, sondern die Aufhebung des Gesetzes. Schon beim Aufsätze schreiben in der Primarschule lernen wir die Grundregel, dass Beifügungen in Klammern allenfalls Präzisierungen und Erläuterungen beinhalten, aber keinesfalls eine Kernbotschaft. Die Kernbotschaft wurde jedoch auf dem besagten Stimmzettel in Klammern nachgestellt als Ergänzung beigefügt. In dieser Form erinnert mich die Abstimmungsfrage eher an eine Quiz-Frage oder an einen Intelligenztest für besonders gewiefte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger. Verschiedene Tests in meinem Umfeld haben diese Annahme bestätigt. Auf den ersten Blick weiss niemand, ausser Kennerinnen und Kennern der Materie, was wirklich gemeint ist bzw. was ihr oder sein Ja auf dem Stimmzettel Nr. 6 nun wirklich bewirkt. Diese Ausführungen haben nichts mit Spitzfindigkeit zu tun, sondern mit der durchschnittlichen Lesegewohnheit. Danach haben sich nicht zuletzt auch die Behörden zu richten. Andernfalls liegt die Vermutung tatsächlich nahe, dass Stimmbürgerinnen und Stimmbürger hier irreführt werden sollen. Das Büro zitiert in seiner ablehnenden Stellungnahme das Bundesgericht, welches festhält, dass bei komplexen Fragestellungen von den Stimmberechtigten erwartet werden dürfe, dass sie sich die nötigen Informationen aus der Abstimmungsvorlage beschaffen. Dagegen ist

nichts einzuwenden. Nur hat dies mit dem vorliegenden Fall überhaupt nichts zu tun, da es sich hier nicht etwa um eine komplexe Fragestellung, sondern um eine ganz einfache handelt. Vorausgesetzt allerdings, dass sie richtig formuliert ist. «Wollen Sie folgende Vorlage annehmen: Aufhebung des Gesetzes über die Erhaltung von Wohnungen für Familien?» Diese klare Fragestellung braucht an sich keine weiteren Erläuterungen, ausser man wolle sich näher über den Gesetzesinhalt informieren. Weshalb man sich geweigert hat, diese Formulierung für den Stimmzettel zu benützen, sie in der Abstimmungszeitung und beispielsweise auch im Titel der heute zur Diskussion stehenden Vorlage zu verwenden, ist schlicht nicht nachvollziehbar.

Zum Kommentar in der Abstimmungszeitung: Der Kommentar auf Seite 14 der Abstimmungszeitung, der besagt, dass § 13 der Wohnschutzinitiative genau das gleiche bewirke wie die Aufhebung des WEG, mag formal zwar richtig sein, ist inhaltlich jedoch falsch, da die Wohnschutzinitiative das WEG nicht aufheben, sondern ersetzen will. Diese Problematik war für die vorberatende Kommission ersichtlich. Sie war deshalb inklusive des anwesenden Regierungsrates der Meinung, dass man diese beiden Vorlagen getrennt zur Abstimmung bringen solle, um Unklarheiten für die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger zu vermeiden.

(Die Redezeit ist abgelaufen).

*Regierungsrat Markus Notter:* Zum Teil wurde mit ziemlich scharfen Worten kritisiert, dass der Regierungsrat eine missverständliche Abstimmungsfrage formuliert hätte. Ich möchte Sie darauf aufmerksam machen, dass die Abstimmungsfrage auf den Abstimmungszetteln eigentlich immer gleich lautet, nämlich: Wollen Sie die folgende Vorlage annehmen? Und dann kommt ein Titel. Willy Spieler hat darauf hingewiesen, dass wir Ihnen vor einiger Zeit mitgeteilt haben, dass der Regierungsrat eine Praxisänderung vorgenommen hat und die Vorlagentitel zukünftig streng nach dem Wortlaut, wie ihn der Kantonsrat auf der Vorlage beschlossen hat, auf den Abstimmungszettel setzen wird. Dies, weil wir immer wieder mit Abstimmungsbeschwerden konfrontiert worden sind, wenn der Regierungsrat noch erläuternde Bemerkungen zum Vorlagentitel hinzugefügt hat. Aus diesem Grund hat der Regierungsrat beschlossen, zukünftig immer den Vorlagentitel zu verwenden, den Sie beschlossen haben und den der Präsident des Kantonsrates in der Detailberatung jeweils aufruft unter dem Stichwort «Titel und Ingress». Sie beschliessen über den Titel der Vorlage. Wir sind der Meinung, dass es nicht Sache des Regierungsrates ist, diesen Titel dann im

Rahmen der Abstimmungsfrage abzuändern. Wenn Sie der Meinung sind, dass es bei der Aufhebung eines Gesetzes völlig unverständlich ist, wenn eine Klammerbemerkung «Aufhebung» hinzugefügt wird, dann sollten Sie solchen Vorlagen zukünftig einen anderen Titel geben. Sie könnten sie z. B. Aufhebungsgesetz oder Gesetz über die Aufhebung des Gesetzes oder einfach nur Aufhebung nennen, aber zumindest so, dass Sie den Titel für verständlich erachten. Sie haben den Titel beschlossen, und es ist nicht Sache des Regierungsrates, daran herumzumanipulieren und sich dann den Vorwürfen auszusetzen, es nicht richtig gemacht zu haben. Im weiteren möchte ich festhalten: Wenn die 180 Mitglieder des Kantonsrates die Vorlage mit diesem Titel verstanden haben, dann werden sie auch die Stimmberechtigten verstehen. (Heiterkeit). Soviel zur Abstimmungsfrage.

Nun zur Frage der gleichzeitigen Abstimmung über beide Vorlagen. Verschiedentlich ist darauf hingewiesen worden, dass die wesentliche Frage die ist, ob die Stimmberechtigten ihren Willen unverfälscht und klar zum Ausdruck bringen können. Das können sie, indem sie beide Vorlagen unabhängig voneinander mit Ja oder Nein beantworten. Sie können sich natürlich auch der Stimme enthalten. Es ist aber ebenfalls möglich, beide Vorlagen anzunehmen, weil die beiden Vorlagen nicht zu einem widersprüchlichen Resultat führen. Das alte Wohnhaltungsgesetz ist dann zwar aufgehoben, aber das neue Gesetz, welches von der Initiative verlangt wird, würde dann zum neuen Recht. Es gibt also formal gesehen kein widersprüchliches Ergebnis. Aus diesem Grund kann gleichzeitig darüber abgestimmt werden, und die Stimmberechtigten haben die Möglichkeit entweder Ja oder Nein zu sagen.

Das Problem von Thomas Büchi – welches man vielleicht als ein Problem betrachten könnte – wird nicht mit einer zeitlichen Abfolge der Abstimmung gelöst. Er selber hat bemerkt, dass es dann eben auch noch darauf ankommt, welche Vorlage zuerst in die Abstimmung gegeben wird. Je nachdem sieht die Situation für die Stimmberechtigten wieder anders aus. Das Problem von Thomas Büchi ist eines der Präferenzordnung. Er sagt eigentlich, dass beide Vorlagen in eine Präferenzordnung gebracht werden müssten. Man müsste sagen können: Ich möchte gerne das, aber wenn das nicht die Mehrheit ist, dann möchte ich lieber jenes als das. Eine solche Präferenzabstimmung ist nur möglich, wenn wir eine Initiative mit einem Gegenvorschlag haben. Dann nämlich lässt das Abstimmungsverfahren diese Präferenzordnung zum Ausdruck bringen. Das ist aber nur in diesem Fall möglich. Eine zeitliche Verschiebung löst nur dasjenige Präferenzproblem, welches Thomas Büchi erkannt hat, doch insgesamt gibt es bei einer solchen

Konstellation 13 widerspruchsfreie Präferenzordnungen, 13 und nicht nur eine. Diese kann man mit dem Abstimmungsverfahren, welches wir für die Initiative haben, zum Ausdruck bringen, nämlich mit Gegenvorschlag und Stichfrage. Es wäre dem Kantonsrat möglich gewesen – das ist meine Überzeugung –, die Aufhebung des heute geltenden Wohnungsgesetzes als einen politischen Gegenvorschlag auf die Wohnschutzinitiative auszugestalten. Dann hätten Sie aber daraus einen Gegenvorschlag machen müssen. Wir hätten dann mit der Stichfrage abgestimmt. Doch Sie haben zwei unabhängige Vorlagen am gleichen Tag verabschiedet, d. h. in die Schlussabstimmung gegeben. Meiner Meinung nach ist es nicht Sache des Regierungsrates, nun nach politischen Opportunitätsgründen Abstimmungen zu verschieben oder Vorlagen nicht zur Abstimmung zu bringen. Das ist der Grund, weshalb ich mich überhaupt zu Wort gemeldet habe.

Wenn Sie dieser Abstimmungsbeschwerde Folge leisten würden, würden Sie damit zum Ausdruck bringen, dass sich der Regierungsrat künftig nach unklaren politischen Kriterien überlegen sollte, ob allenfalls die Kombination von mehreren Vorlagen an einem Abstimmungssonntag zu einer Verwirrung beitragen könnte. Das ist aber ein sehr offener Begriff, denn man kann auf die unterschiedlichsten Arten verwirrt sein. Würden Sie dem Regierungsrat dieses Instrument in die Hand geben, bin ich überzeugt, dass Sie sich in Zukunft noch viel häufiger mit Abstimmungsbeschwerden zu befassen hätten, weil dann immer behauptet würde, der Regierungsrat habe aus irgendwelchen undurchsichtigen Gründen nun eine Vorlage wieder nicht gebracht und warte zu bis die Stimmung im Land besser oder für eine Vorlage allenfalls schlechter werde oder er würde warten, bis eine andere Vorlage in Kombination mit einer bereits beschlossenen zur Abstimmung komme etc. Damit wäre – ich sage es etwas pointiert – der politischen Manipulation Tür und Tor geöffnet.

Der Regierungsrat hat darüber diskutiert – das ist wahr –, ob er eine zeitlich getrennte Abstimmung über diese beiden Vorlagen durchführen soll oder nicht. In der Diskussion hat es auch Argumente gegeben, die dafür sprachen, dass der Regierungsrat diese Freiheit, zu beurteilen, ob es opportun ist, beide Vorlagen zusammen zu bringen oder vielleicht noch etwas zuzuwarten, haben soll. Wir haben uns dann aber klar dafür entschieden, dass wir dies nicht dürfen, denn wir haben den schlichten Auftrag, Vorlagen, die der Kantonsrat in der Schlussabstimmung verabschiedet hat, in die Volksabstimmung zu bringen. Wenn zwei Vorlagen gleichzeitig verabschiedet wurden, die nicht zu einem widersprüchlichen Ergebnis führen können, dann gibt es keinen rechtlichen Grund,

diese nicht am selben Abstimmungssonntag zu bringen. Alles andere wäre politische Manipulation. Das wollen wir nicht, das dürfen wir nicht, und deshalb gibt es nur einen Entscheid, nämlich die Beschwerde abzulehnen.

*Thomas Büchi (Grüne, Zürich):* Ich muss auf die Ausführungen von Regierungsrat Markus Notter doch noch kurz etwas erwidern. Die ganze Aussage des Regierungsrates ist jetzt dahingehend zu interpretieren, dass der Kantonsrat nicht nur verantwortlich ist für die Formulierung der Abstimmungstitel, sondern auch für die Ansetzung der Abstimmung. Wir nehmen das zur Kenntnis, Herr Regierungsrat Notter.

Doch bin ich etwas erstaunt. Denn seit etwa dreieinhalb Jahren bin ich Mitglied des Büros und muss sagen, dass diese Praxisänderung mit den Konsequenzen für die Kommissionen und deren Präsidenten bisher zu wenig klar kommuniziert worden ist. Ich finde es etwas bemühend, wenn der Regierungsrat das heute zwar klar sagt, aber die Abstimmung, so wie sie formuliert ist, nun auf dem Buckel der Stimmberechtigten ausgetragen werden muss. Nicht einverstanden bin ich mit Ihrer Interpretation des Widerspruchs freien Abstimmens und der Präferenzordnung. Das stimmt nicht, Herr Regierungsrat. Es stimmt deshalb nicht, weil die Wohnschutzinitiative in ihrem § 13 verlangt, dass das WEG aufgehoben wird. Damit stehen diese beiden Vorlagen in der Gesetzeshierarchie nicht an gleicher Stelle. Es ist nicht so, dass es 13 Präferenzordnungen gibt. Sie können klar abstimmen: Nein zum WEG, Nein zur Initiative. Doch Sie können nicht gleichzeitig Ja zum WEG und Ja zur Initiative stimmen, weil der Regierungsrat – und jetzt kommen wir auf den Punkt –, der sich jetzt so sehr geweigert hat, politische Entscheide zu fällen, im beanstandeten Text des Kästchens voraus entschieden hat, dass ungeachtet des Stimmenverhältnisses die Wohnschutzinitiative über das WEG gewinnt. Genau das ist die Crux dieser Abstimmung; das haben wir nicht immer. Das ist ein Vorentscheid des Regierungsrates. Dorothee Jaun ist darauf eingegangen. Bei der freien Willensäusserung mit Initiative und Gegenvorschlag haben wir genau aus diesem Grund die Stichfrage. Diese ist hier nicht möglich, weil es kein Gegenvorschlag ist.

Doch, ich sage es noch einmal, es gibt ein Mittel dies zu heilen, nämlich mit einer Nachsetzung der Abstimmung über die Wohnschutzinitiative. Umgekehrt geht es jedoch nicht, Herr Notter. Wenn wir über die Wohnschutzinitiative zuerst abstimmen lassen, dann sind die Weichen gestellt, weil die Abstimmung über das WEG hinfällig wird, wenn die Wohnschutzinitiative angenommen wird. Wird aber zuerst über das

WEG abgestimmt, dann kann dieser freie Wille – und nicht die Präferenz – im vierten Fall der Hauptkombinationen «Ja – Ja», «Nein – Nein», «Ja – Nein» und «Nein – Ja» zum Ausdruck gebracht werden. Es tut mir leid, wenn ich das in aller Schärfe festhalten muss, denn darum wird es bei einer Beschwerde an das Bundesgericht gehen. Wir haben nicht viele oder bisher sogar keine Vorlagen gehabt, bei welchen in der einen Vorlage zwingend die Aufhebung der anderen verlangt wird. Das ist die Crux, die zu wenig beachtet wurde.

Ich sage es noch einmal: Der Mangel ist einfach zu beheben, nämlich mit der Nachsetzung der Vorlage 7. Es ist Aufgabe dieses Rates, das zu tun.

### *Eintreten*

*Ratspräsident Kurt Schellenberg:* Der Kantonsrat hat auf die Beschwerde einzutreten. Eine Abstimmung über Eintreten ist daher nicht erforderlich.

### *Detailberatung*

#### *Titel und Ingress*

*1. Die Beschwerde wird abgewiesen.*

#### ***Minderheitsantrag Thomas Büchi, Ruedi Keller, Emy Lalli und Kurt Schreiber***

*1. Die Beschwerde wird gutgeheissen.*

### *Abstimmung*

**Der Minderheitsantrag von Thomas Büchi wird dem Antrag der Mehrheit des Büros gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 107 : 28 Stimmen, dem Antrag des Büros zuzustimmen.**

2., 3., 4.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

### *Schlussabstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 104 : 18 Stimmen, dem bereinigten Antrag des Büros zuzustimmen. Die Beschwerde ist somit abgewiesen. Der Kantonsratsbeschluss lautet:**

1. Die Beschwerde wird abgewiesen.
2. Es werden keine Kosten erhoben.
3. Mitteilung an den Beschwerdeführer sowie an die Staatskanzlei, für sich und zuhanden des Regierungsrates.
4. Veröffentlichung im Amtsblatt des Kantons Zürich.

Das Geschäft ist erledigt.

### **3. Postulat KR-Nr. 147/1994 betreffend aussenpolitische Mitwirkungs- und Gestaltungsmöglichkeiten des Kantons Zürich**

(Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 11. März 1998 und gleichlautender Antrag der Geschäftsprüfungskommission vom 8. Mai 1998) **3631**

*Werner Hegetschweiler (FDP, Langnau a. A.), Präsident der Geschäftsprüfungskommission:* Mit der Vorlage 3631 beantragt der Regierungsrat die Abschreibung des Postulats Hösly aus dem Jahr 1994. Das Postulat verlangt einen Bericht über die Möglichkeiten einer kantonalen Aussenpolitik, wobei neben einer Lagebeurteilung insbesondere auch auf die Absichten des Regierungsrates und den Einbezug des Kantonsrates in die aussenpolitischen Entscheidungsprozesse eingegangen werden soll. Das war der Inhalt des Postulats. Diese Vorlage wurde der GPK zugewiesen.

Gestatten Sie mir zwei Bemerkungen aus Sicht der GPK:

1. Die Berichterstattung des Regierungsrates auf ein Postulat mit einer nummerierten Vorlage ist der ordentliche Weg der Postulatsbehandlung. Dieser Weg wurde hier beschritten. Der kurz begründete Abschreibungsantrag im Geschäftsbericht soll die Ausnahme sein. Darüber werden wir bei der Behandlung des Geschäftsberichts diskutieren und abstimmen.
2. In der Regel macht die GPK, wenn der Postulant mit der Abschreibung einverstanden ist, keine weiteren Abklärungen. Wenn er nicht einverstanden ist, laden wir den Erstunterzeichnenden oder die Erstunterzeichnende und einen Vertreter der zuständigen Direktion in die GPK ein und äussern aufgrund der vorgebrachten Argumente unsere Entscheid für den Antrag an den Kantonsrat. In diesem Fall ist

der Postulant zwar nicht überglücklich, aber doch mit der Abschreibung einverstanden.

Die GPK empfiehlt Ihnen, die Vorlage 3631 zu genehmigen und damit dem regierungsrätlichen Abschreibungsantrag zuzustimmen.

*Anton Schaller (LdU, Zürich):* An sich ist es sehr verdienstvoll, dass Balz Hösly in diesem Postulat nach einer Aussenpolitik fragt. Nachdem ich diesen Bericht gelesen habe, frage ich mich, ob er damit einverstanden sein kann. Vielleicht kann er damit einverstanden sein, weil er nach einer Aussenpolitik der Regierung und des Kantons Zürich fragt. In diesem Bericht wird aber wenig oder fast nichts über die Aussenwirtschaftspolitik dieses Kantons ausgeführt. Daher finde ich es gerechtfertigt, dass der Regierungsrat nicht allzu sehr auf die Aussenwirtschaftspolitik des Kantons eingeht. Dennoch, Herr Homberger, fehlen mir hier einige Aussagen zur Aussenwirtschaftspolitik der Regierung. Ich vermisse im Bericht ein Kapitel über die Aussenwirtschaftspolitik. Der Kanton Zürich ist auf globaler und europäischer Ebene sehr verflochten. Alle Unternehmen – vor allem die grossen – sind global tätig, und auch die KMU sind europaweit tätig. Es würde diesem Bericht gut anstehen, wenn darin eine Auslegeordnung über die wirtschaftliche Situation dieses Kantons enthalten wäre. Damit hätten wir einen Überblick über unsere Aussenwirtschaftsbeziehungen, die sehr dominant und wichtig sind. Wie wichtig und bedeutsam die globalisierten Beziehungen unserer Institutionen und Firmen sind, kommt nicht zuletzt in der Holocaust-Vereinbarung der Schweizer Banken mit den jüdischen Organisationen und den Sammelklägern zum Ausdruck. Diese Abgeltungen werden sich letztlich auch auf die Bilanzen der Unternehmen auswirken und schliesslich als Folge daraus auf die Steuerertragslage des Kantons. Das heisst, dass der Kanton global sehr weit verflochten ist. Aus diesem Grund vermisse ich Aussagen über diese Verflechtung des Kantons Zürich.

Sie sagen wohl, dass wir bei den «Vereinigungen der Regionen Europas» dabei sind und in der Kommission 5 mitarbeiten. Doch was und für welche Regionen Sie dort etwas verfechten, darüber wird in diesem Bericht nichts ausgesagt. Ich finde deshalb, dass der Bericht eine Leistung des Fleisses ist, eine Auslegeordnung, aber nicht in die Tiefe der aussenwirtschaftlichen Beziehungen des Kantons Zürich mit der Welt und Europa eingeht. Aus diesem Grund würde ich dem Postulanten vorschlagen, das Postulat nicht abzuschreiben und einen Zusatzbericht über die Aussenwirtschaftspolitik des Kantons verlangen. Denn das wäre von wesentlicher Bedeutung. Auch böte dies für die kommenden

Auseinandersetzungen in der Europafrage eine Grundlage. Diese Auseinandersetzung ist für uns sehr bedeutsam, doch dazu sind im Bericht wenige und nur formale Aussagen enthalten.

Ich bin der Meinung, Herr Regierungsrat Homberger, dass damit eine Chance vertan ist in der Auseinandersetzung unserer Bürgerinnen und Bürger mit der künftigen Europa- und Aussenwirtschaftspolitik, die für diesen Kanton von sehr grosser Bedeutung ist und die man nicht unterschätzen darf. Diese Bemerkungen wollte ich anfügen, weil sie mir bedeutsam schienen.

*Hans-Peter Portmann (CVP, Zürich):* Lieber Toni, ein kleiner Rat zu deinem Problem: Reiche eine Anfrage ein und lasse das «Gelaber» im Rate sein.

*Hans-Jacob Heitz (Liberale, Winterthur):* Hans-Peter Portmann hat das Stichwort zum Thema gegeben. Bereits im Jahr 1992 wurde von einer mir nahestehenden Person die Anfrage KR-Nr. 53/1992 zu genau diesem Thema eingereicht. Damals wurde im Prinzip weitgehend die selbe Antwort gegeben wie in diesem Bericht. Zugegeben, das war noch vor der EWR-Abstimmung. Doch im heutigen wortreichen Bericht steht weniger als in der Antwort auf die damalige Anfrage. Wenn man diese Anfrage zur Hand nimmt, dann stellen sich die verschiedensten Fragen, die damals offengelassen wurden. Ich gestatte mir nun, dies kurz zu hinterfragen.

Mich interessiert erstens, in welcher Form der Kanton Zürich heute Kontakte zur «Vereinigung der Regionen Europas», zum «Europäischen Zentrum für regionale Entwicklung» und zur «Arbeitsgemeinschaft der Alpenländer» pflegt. Zweitens interessiert mich, wie es sich mit den Verträgen verhält, die der Regierungsrat anfangs des Jahres 1992 mit zwei Ministerien der Tschechischen Republik abgeschlossen hat. Drittens interessiert mich, wie es sich mit der Bewährungshilfe bezüglich der angrenzenden europäischen Länder aus der Mitgliedschaft der Schweizerischen Schutzaufsichtsbeamten-Konferenz in der Europäischen Konferenz für Straffälligen- und Bewährungshilfe verhält. Weiter möchte ich wissen, wie es mit dem schulischen Bereich bezüglich der schweizerischen EDK (Erziehungsdirektoren-Konferenz) aussieht. Wie ist das Verhältnis zum italienischen Staat beim Liceo Artistico, hier geht es um Kultur. Ich könnte diesen Katalog nun noch während mindestens fünf Minuten vervollständigen. Ich bin mir aber im klaren darüber, dass Sie keine grosse Lust haben, dieser Aufzählung weiter zuzuhören.

Ich stelle fest, dass ich die Antwort auf dieses Postulat hanebüchen finde. Sie ist oberflächlich und geht nicht in die Tiefe; zu diesem Thema könnte viel mehr gesagt werden. Insofern ist dieses Postulat nicht einmal sein Papier wert.

*Armin Heinimann (FDP, Illnau-Effretikon):* Ich möchte nicht in dieselbe Kerbe hauen wie Kollege Heitz, sondern empfehlen, dieses Postulat abzuschreiben. Allerdings ist die FDP auch der Meinung, dass gewisse Ergänzungen unbedingt notwendig sind. Diese zielen in die gleiche Richtung wie Anton Schaller es erwähnt hat.

Im Bericht des Regierungsrates vom 11. März 1998 zum Postulat von Balz Hösly betreffend aussenpolitische Mitwirkungs- und Gestaltungsmöglichkeiten des Kantons Zürich werden grenzüberschreitende Kontaktgremien und insbesondere eine angestrebte Verbesserung des Bahnangebots auf den Strecken Stuttgart/München–Zürich genannt. Darüber hinaus interessieren aber vor allem konkrete wirtschaftspolitische Massnahmen zur Förderung der Entwicklung des Wirtschafts- und Lebensraums Zürich. Eine ausgesprochene Wichtigkeit kommt dem Lebensraum Zürich zu, insbesondere im Verbund mit den angrenzenden starken wirtschaftlichen Regionen wie Baden-Württemberg und Bayern. Für die Förderung der Qualität des Wirtschafts- und Lebensraums Zürich, der weit über die Kantonsgrenzen hinaus reicht, ist ein koordiniertes wirtschaftspolitisches Konzept mit Nachbarkantonen und dem angrenzenden Ausland und insbesondere der Ausbau des Standortmarketings von entscheidender Bedeutung. In diesem Sinn habe ich mit meinen Kollegen Lukas Briner und Hansruedi Hartmann ein Postulat eingereicht. Ich bin der Meinung, dass Sie, Herr Schaller und Herr Heitz, dieses Postulat dann auch unterstützen werden. Dann können wir uns auch mit der Abschreibung des Postulats Hösly einverstanden erklären, wenn die entsprechenden Ergänzungen vom Regierungsrat eingebracht werden.

#### *Schlussabstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 105 : 0 Stimmen, dem Antrag von Regierungsrat und GPK gemäss Vorlage 3631 zuzustimmen und das Postulat KR-Nr. 147/1994 abzuschreiben.**

Das Geschäft ist erledigt.

**4. Postulat KR-Nr. 174/1993 betreffend Massnahmen gegen den Fluglärm**

(Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 24. Juli 1996 und gleichlautender Antrag der Kommission vom 18. August 1998) **3516**

**5. Verbot für Grundstückverkäufe aus Mitteln des Fluglärmfonds Postulat Helen Kunz (LdU, Opfikon) und Mitunterzeichnende vom**

8. Januar 1996 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 3/1996, Entgegennahme, Diskussion

**6. Kantonseigenes Land in Höri zwischen Altmannstein- und Wehntalerstrasse, in der Anflugschneise gelegen, Lärmzone C**

Postulat Susi Moser-Cathrein (SP, Urdorf), Liselotte Illi (SP, Bassersdorf) und Ruedi Keller (SP, Hochfelden) vom 8. Januar 1996 (schriftlich begründet)

KR-Nr. 4/1996, Entgegennahme, Diskussion

*Ratspräsident Kurt Schellenberg:* Wir gehen folgendermassen vor: Zuerst spricht der Präsident der vorberatenden Kommission zur Vorlage 3516, Peter Niederhauser, Wallisellen. Bevor dann die Kommissionsmitglieder Stellung nehmen, gebe ich das Wort Eduard Kübler, Winterthur. Er hat seinerzeit den Antrag gestellt, die beiden Postulate nicht an die Regierung zu überweisen. Anschliessend ist die Diskussion für die Mitglieder der Kommission und dann für die Mitglieder des Rates frei.

*Peter Niederhauser (FDP, Wallisellen), Präsident der vorberatenden Kommission:* Ich spreche zur Vorlage 3516, zum Postulat Jeker.

Das Postulat Jeker verlangt die Prüfung der technischen, organisatorischen und flugsicherungsmässigen Möglichkeiten, um die Lärmauswirkungen der Abflüge auf der Piste 28 in Richtung Rümlang, der Westpiste, möglichst zu mildern. Der Bericht der Regierung weist denn auch darauf hin, dass vor allem der Abflugsektor West untersucht worden sei. Eine grundsätzliche Überprüfung aller am Flughafen geltenden An- und Abflugwege wurde nicht vorgenommen. Doch zeigte die Diskussion des Postulats sehr rasch, dass die sich stellenden Fragen breiter angegangen werden müssen. Volkswirtschafts- und Flughafendirektion waren dazu bereit. So stellte die Kommission im Herbst 1997 ergänzende Fragen, die von der Volkswirtschaftsdirektion im Sommer 1998 mit einem Zusatzbericht beantwortet wurden.

Der Kommission war es wesentlich, im Hinblick auf die Erneuerung der Betriebskonzession im Jahre 2001 auszuloten, ob auf der betrieblichen Ebene Massnahmen zur Reduktion der Lärmimmissionen auf die Bevölkerung realistisch sind. Ebenso war ihr wichtig, den Flughafenverantwortlichen klar zu machen, dass bei der Überarbeitung der Betriebskonzession und des Betriebsreglements Überlegungen zur Minimierung der Immissionen neben operationellen Gesichtspunkten mit entsprechendem Gewicht zum Zuge kommen müssen.

Am 18. August 1998 hat die Kommission ihre Arbeit abgeschlossen, ohne Kenntnis der an der Pressekonferenz vom 8. September 1998 bekanntgegebenen neuen Prognosewerte für die zukünftige Nachfrage im Flughafen Zürich, welche alle bisherigen Aussagen und Versicherungen sprengen. Es ist davon auszugehen, dass sich die Diskussion dieser Thematik noch annehmen wird. Es bleibt offen, inwieweit diese neuen Prognosewerte den Entscheid der Kommission beeinflusst hätte bzw. zu weiteren Fragen Anlass gegeben hätten.

Zu den Grundlagen:

Die Mitglieder der Kommission haben sich zuerst mit den akustischen Grundlagen befasst, die die Basis der Lärmberechnungsmodelle bilden. Dann aber auch mit den soziologischen Erkenntnissen, die die Störwirkung der Lärmimmissionen auf die Bevölkerung ermitteln lassen. Sie liessen sich überzeugen, dass geeignete Instrumente zur Verfügung stehen, um die Anteile der gestörten Einwohner, ausgehend von einem simulierten Flugbetrieb und einer vorgegebenen Bevölkerungsverteilung, zu ermitteln.

Für Beurteilungen im Rahmen der Lärmschutzverordnung dient das differenzierte Modell der EMPA für die Berechnung bzw. die Prognose des Fluglärms. Für die für die Kommission angestellten zusätzlichen Berechnungen wurde das einfachere amerikanische Modell der Federal Aviation Administration (FAA) beigezogen, da hier weniger die absoluten Beträge als die relativen Veränderungen der Lärmwerte verschiedener Szenarien von Interesse waren. Diese ergänzenden Szenarien wurde von einer Subkommission unter der Leitung des Postulanten Jerker und unter Beizug der begleitenden Fachleute entworfen, da nur realistische Varianten zum Zuge kommen sollten. Ziel war es, mit simulierten alternativen betrieblichen Abläufen festzustellen, welche Parameter eine gegebene Lärmmenge wie verändern, und ob mit solchen Veränderungen die Zahl der gestörten Einwohner minimiert werden kann. Als Kriterium galt der Prozentsatz bzw. die absolute Zahl der stark gestörten Einwohner. Aus zeitlichen und finanziellen Gründen

konnten die Untersuchungen allerdings nicht sehr weit getrieben werden.

Die Auswirkungen bestimmter Schallpegel auf eine Bevölkerungsgruppe wurden im Rahmen der Lärmstudie 1990 des Nationalfonds untersucht. Auch beim Fluglärm wird der energieäquivalente Dauerschallpegel  $L_{eq}$  verwendet, der die Schallenergie als Basis benützt. Dabei ist festzustellen, dass für eine bestimmte Pegelhöhe das Wegfallen lauter Fluggeräte den Einsatz mehrerer weniger lauter gestattet. Nur so kann erklärt werden, dass der Gutachter feststellt, dass der gemessene Fluglärm einigermaßen konstant geblieben ist, obwohl die Zahl der Flugbewegungen in der Vergangenheit sehr stark zugenommen hat.

Die Bezeichnung «Fluglärmmanagement» wurde als Arbeitstitel beibehalten. Unter diesem Titel verstand die Kommission alle Massnahmen, die die Produktion und die Verteilung des Lärms beeinflussen. Dies sind: Lärmverminderung an der Quelle, betriebliche Massnahmen unter Ausnützung neuer technischer Möglichkeiten wie das bessere Steigvermögen neuer Flugzeugtypen, bessere Navigationshilfen zur besseren Einhaltung der Flugwege, neue Flugwege, aber auch eine allfällige Verlängerung der Piste 16 mit dem Ziel, den Fluglärm möglichst auf den Flugplatzbereich zu beschränken.

Der Kommission war es wichtig, ihre Meinung breit abzustützen. Sie befasste sich deshalb nicht nur theoretisch mit der Lärmproblematik, sondern hörte sich auch an verschiedenen Standorten den Fluglärm an. Im weiteren hörte sie Vertreter des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, der Regionalplanungsgruppe Glattal, des Schutzverbandes, der EMPA, der Swissair, der Swisscontrol, der Stadt Zürich und Vertreter von Opfikon-Glattbrugg an. Die Behandlung des Postulats Jeker in der Kommission wurde zudem von den Herren der Volkswirtschaftsdirektion, der Flughafendirektion sowie vom beauftragten Gutachter Dr. Carl Oliva begleitet.

Ich komme zu den Resultaten: Im Bericht des Regierungsrates vom Juli 1996 wird in den Schlussfolgerungen festgehalten, dass sich die damals untersuchten Szenarien verglichen mit dem Basisszenarium neutral verhalten, dass der Lärm in diesem Sinne nicht verändert wird. Es wurde gefolgert, dass damit die geltenden Abflugverfahren ein Optimum zwischen Bevölkerungsverteilung und Fluglärmbelastung darstellen. Diese Auffassung kann heute als überholt gelten, wenn neuere Erkenntnisse und neuere technische Möglichkeiten mitberücksichtigt werden. Die zusätzlichen Untersuchungen im Rahmen der Kommissionsarbeit zeigten, dass Handlungsspielräume bestehen, die in die Neubearbeitung der Betriebskonzession und des Betriebsreglements einfließen müssen:

1. Es wurde festgestellt, dass innerhalb bestimmter Bandbreiten und in Abhängigkeit der Flugzeugtypen die Zahl der Flugbewegungen verändert werden kann, ohne dass sich eine Zunahme des Anteils der stark gestörten Personen ergibt. Eine erste Folgerung: Es bestehen Spielräume innerhalb des heutigen Betriebsreglements.
2. Szenarien, die einen Right-turn beim Abflug auf Piste 16 simulieren, weisen auf eine Entlastung der vom Abflug auf Piste 16 stark betroffenen Gebiete hin. Die zweite Folgerung: Neue Flugwege müssen in die Überlegungen zur zukünftigen Betriebskonzession einbezogen werden.
3. Die Verlängerung der Piste 16 nach Norden ergänzt den Handlungsspielraum weiter, indem Überflüge zusammen mit nicht bodengebundenen Navigationshilfen höher stattfinden oder Abdrehpunkte ins Flughafengebiet zurückverlegt werden können. Folgerung drei: Auch ergänzende Betriebseinrichtungen sind in die Überlegungen einzubeziehen.
4. Die technischen Fortschritte bei den Flugzeugen mit Triebwerken geringerer Schallemission führte zudem nach Auffassung der Gutachter dazu, dass bei der Verdreifachung der Starts auf Piste 16 (Glattbrugg) zwischen 1991 und 1997 die Zahl der Personen, die eine starke Störung empfinden, abgenommen hat. Weitere Verbesserungen seien durch die schrittweise Erneuerung der Flotten zu erwarten. Hier meinen wir, dass Zweifel berechtigt sind. Denn Schallemissionen werden aufgrund der gemessenen Gesamtschallenergie beurteilt. Salopp ausgedrückt, kann ein sehr lauter Flugzeug durch mehrere weniger laute ersetzt werden, ohne die Schallmessung zu verändern. Doch scheint es, dass die Zahl der Ereignisse und ihre zeitliche Verteilung bezüglich der Lästigkeit ebenfalls berücksichtigt werden müssten. Entsprechend detaillierte und fundierte Untersuchungen liegen aber heute noch nicht vor. Diese müssen nun aber im Hinblick auf die neue Betriebskonzession sicher noch angestellt werden.

Ich komme zu den Schlussbemerkungen:

Die Behandlung des Postulats Jeker zeigte auf, dass unter bestimmten Voraussetzungen Spielräume für den Flugbetrieb so bestehen, dass die Lärmimmissionen für die Flughafenbevölkerung beeinflusst und verändert werden können. Es geht nun darum, diese Spielräume zugunsten bzw. zur maximalen Entlastung dieser Bevölkerung auszunützen. Die Neubearbeitung der Betriebskonzession und des Betriebsreglements machen dies möglich. Allerdings dämpfen die neu publizierten Prognosezahlen für den Luftverkehr die Hoffnungen beträchtlich, da allfällig

erzielte Gewinne mit einem differenzierteren Betrieb durch die Zunahme der Bewegungen wieder zunichte gemacht werden dürften.

Allen an der Behandlung des Postulats Beteiligten möchte ich herzlich danken, insbesondere den Kommissionsmitgliedern, die eine sachliche und konstruktive Diskussion der nicht immer einfachen Materie ermöglichten.

Von den 14 bei der Schlussabstimmung anwesenden Kommissionsmitgliedern empfehlen Ihnen 13, das Postulat Jeker gemäss dem Antrag der Regierung abzuschreiben. Ein Mitglied war dagegen.

*Ratspräsident Kurt Schellenberg:* An der Sitzung vom 22. April 1996 hat Eduard Kübler, Winterthur, zu den beiden Postulaten Antrag auf Diskussion gestellt. Er ist heute nicht anwesend. Wird dieser Antrag heute von jemandem aufgenommen?

*Theo Schaub (FDP, Zürich):* Ich beantrage Diskussion zu beiden Postulaten.

*Ratspräsident Kurt Schellenberg:* Das Wort hat Theo Schaub zur Begründung, weshalb diese beiden Postulate nicht überwiesen werden sollen.

*Theo Schaub (FDP, Zürich):* Wenn wir die beiden Postulate überweisen, dann schwatzen wir der Wohnlandbewirtschaftung drein. Ich kenne das Gebiet an der Altmannsteinstrasse sehr gut. Ich habe mich seinerzeit mit einer Baugenossenschaft um das Bauland beworben, es jedoch nicht erwerben können, weil wir zu wenig geboten haben. Spekulanten boten mehr, konnten dann aber nicht zahlen. Sonst wäre dieses Land schon lange verkauft worden. Mittlerweile wurde in der Umgebung der Altmannsteinstrasse häufig gebaut. Eigentumswohnungen wurden gebaut, die dann schlankweg verkauft worden sind. Der Fluglärm kann bei entsprechender Bauweise ohne weiteres vernachlässigt werden. Es gibt im Gebiet von Höri nicht eine einzige Leerwohnung. Die Flugzeuge landen, verursachen aber praktisch keinen Lärm, da sie ja eigentlich angesegelt kommen.

Wenn wir dieses Land nicht verkaufen wollen, dann weiss ich auch nicht mehr, wie weit wir der Regierung noch vorschreiben wollen, was sie darf und was nicht.

*Ratspräsident Kurt Schellenberg:* Die Diskussion der beiden Postulate wird von Bruno Dobler ebenfalls gewünscht. Er hat das Wort zur

Begründung, weshalb die beiden Postulate nicht überwiesen werden sollen. Danach sprechen die beiden Postulanten, Helen Kunz und Susi Moser.

*Bruno Dobler (parteilos, Lufingen):* Auch wenn ich damals im Jahr 1996 nicht mehr ganz so jung war – ich war Mitunterzeichner des Postulats – müsste man dies doch als Jugendsünde betrachten. In der Zwischenzeit können wir lediglich festhalten, dass Alter nicht vor Torheit schützt. Ich bin fündig geworden und möchte mich der Meinung von Theo Schaub anschliessen. In Höri sind diese Grundstücke baureif gemacht worden. Ein Bauvolumen von 20 Mio. Franken mit 12 Mehrfamilienhäusern und 72 Wohnungen sollte dort entstehen. Der Quartierplan ist durchgezogen; das macht man dann, wenn man bauen will. Auch die Strassenbeiträge, die vom Kanton bezahlt werden, sind geleistet worden. Das Lärmschutzgutachten, eine Bedingung des Baugesuchs, ist erstellt worden. Die Gemeinde hat die Baubewilligung erteilt, denn sie hat Interesse an diesen Bauten. Nun sind zwei Jahre vergangen seit wir dieses Postulat unterzeichnet haben; ich leider auch. Hier sollen günstige Wohnungen entstehen – zwischen 1400 und 1700 Franken für Dreieinhalb- bis Viereinhalbzimmerwohnungen.

Zur Erklärung über Lärm oder Nachfrage: Nur ein Steinwurf von diesem geplanten Projekt entfernt sind im Jahr 1995 zwölf Eigentumswohnungen erstellt worden. Am 23. August 1995 wurde die Aufrichte gefeiert. Das sind Dreieinhalbzimmerwohnungen, die für 258'000 Franken verkauft wurden und Viereinhalbzimmerwohnungen für 288'000 Franken. Interessant ist, dass elf dieser Wohnungen vor Baubeginn bereits verkauft waren. Bisherige Mieter aus dieser Region wurden stolze Besitzer dieser Eigentumswohnungen.

Der Luftverkehr wird einfach immer wieder zum Instrument der Politik. Die Politik macht viel kaputt. Ich beantrage Ihnen, dieses Postulat auf keinen Fall zu überweisen. Lehnen Sie es ab. In diesem Zusammenhang stelle sich auch die Frage über die Zukunft des Lärmfonds. Dieser stellt für mich je länger je mehr eher einen Geldverdunster dar, als dass er einen Nutzen bringen würde.

*Helen Kunz (LdU, Opfikon):* Herr Dobler, wenn Alter nicht vor Torheit schützt, kann man ja nochmals gescheiter werden. Ihre Argumente sind in den letzten zwei Jahren überholt worden. Die Eigentumswohnungen aus dem Jahr 1995, die Sie angesprochen haben, wurden noch vor dem rasanten Anstieg der Flugbewegungen und vor der 4. Welle der Swissair gebaut. Dieser Punkt ist also nicht mehr zu diskutieren. Der Zeitpunkt für die heutige Diskussion um den Lärm und seine Folgen

könnte nicht besser gewählt sein. Während die lärmgeplagte Bevölkerung um den Flughafen tapfer versucht, mit den absoluten Horrorszenarien vom letzten Dienstag über die neusten Zukunftsaussichten des Flughafens fertig zu werden, diskutieren wir hier drinnen über die Lärmproblematik von vor drei, vier Jahren und über Grundstückverkäufe in diesen lärmigen Zonen.

Zu den Grundstückverkäufen: Ich erinnere Sie daran, dass die Entrüstung in der Bevölkerung schon damals gross war, als das Vorhaben des Kantons bekannt wurde, Land in dieser An- und Abflugschneise zu verkaufen. Es ist einfach nicht nachvollziehbar, weshalb Land, das von einer damals weitsichtigen Regierung im Hinblick auf die zunehmenden Lärmimmissionen der Spekulation entzogen worden ist, heute, da die Lärmimmission um ein Vielfaches gestiegen ist, freigegeben werden soll. Auf dass noch mehr Leute unter dem Lärm leiden, diese sich zu wehren beginnen und entschädigt werden müssen. Das ist wahrlich eine wunderbare Logik.

Das Argument der Gegner dieses Vorstosses, dass Private Land in der Zone C verbauen und verkaufen können, lasse ich aus drei Gründen nicht gelten:

1. Der Staat sollte immer noch eine Vorbildfunktion übernehmen. Etwas, das nicht zwingend nötig ist und der Bevölkerung vor allem grosse Nachteile bringt, sollte der Staat nicht realisieren nur des Geldes wegen.
2. Natürlich ist es etwas störend, wenn Private unter der An- und Abflugschneise bauen. Doch dazu haben wir Politiker und Politikerinnen den Privaten verholfen, indem wir bei der Siedlungsplanung nie genug Land einzonen wollten und konnten. Jetzt kostet uns das Aus- und Umzonen einen Haufen Geld. Einmal mehr zeigen sich die Folgen einer falschen Siedlungspolitik.
3. Es wird immer wahrscheinlicher, dass nach der Festsetzung der Immissionsgrenzwerte für den Flughafen Zürich ein absolutes Bauverbot über solche Grundstücke gelegt wird. Höri und Opfikon sind nämlich heute schon gebaut. Übrigens sollten Lärmgrenzwerte laut der Abstimmungsvorlage im Jahr 1997 vorliegen. Das könnten sie auch, weil alle Grundlagen längst vorhanden sind. Es ist nur noch eine Sache des Geldes. Eigentlich müssten die Grenzwerte bei 60 dB liegen; dies ist allen klar. Des Geldes wegen wird nun aber krampfhaft nach Wegen gesucht, um immerhin 65 dB festlegen zu können. Seit der Erteilung der Rahmenkonzession für die 5. Ausbautappe wissen wir offiziell, dass die Lärmwerte ansteigen werden. Deshalb müssen Anwohnerinnen und Anwohner entschädigt werden und zwar mit Lärmschutzfenstern. Dies kostet zwischen 60 und über 200

Mio. Franken. Kostenpflichtig ist der Kanton als Inhaber der Anlage, doch wie verhält es sich dann mit der Verselbständigung? Inzwischen sind noch die Liegenschaften-Minderwertsentschädigungen aus Opfikon dazugekommen, die weit über 100 Mio. Franken betragen. Stellen Sie sich diesen Widersinn einmal vor. Der Kanton kauft mit Geld aus dem Lärmschutzfonds Land, um es aus dem Verkehr zu ziehen, und verkauft es Jahre später, wenn sich die Lärmsituation noch um einiges verschärft hat, aus einer reinen Sparwut heraus. Anschliessend zahlt der gleiche Kanton ein Mehrfaches des Verkaufserlöses für teure Schallschutzmassnahmen oder Entschädigungen. Wahrlich ein phantasievoller Kreislauf.

Ich bitte Sie, erteilen Sie dieser unvernünftigen Politik eine Absage. Ich möchte dies mit einem Zitat von George Bernhard Shaw unterstreichen, welches herrlich zur Flughafenpolitik passt: «Der einzige Mensch, der sich vernünftig benimmt, ist mein Schneider. Er nimmt jedesmal neu Mass, wenn er mich trifft, während alle anderen immer die alten Massstäbe anlegen in der Meinung, sie passten heute noch auf mich».

Ich bitte Sie um die Überweisung der Postulate KR-Nrn. 3/1996 und 4/1996.

*Susi Moser-Cathrein (SP, Urdorf):* Letzte Woche haben wir die prognostizierten Zahlen für das Verkehrsaufkommen bis ins Jahr 2020 erhalten. Die Zahl der Flugbewegungen, die den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern anlässlich der Abstimmung zur 5. Ausbautappe vermittelt wurde, haben wir bereits dieses Jahr erreicht. Diese wird gemäss vorliegender Studie bis ins Jahr 2020 beinahe verdoppelt. Die Lärmbelastung wird also noch mehr zunehmen, trotz leiseren Flugzeugen. Die Bevölkerung rund um den Flughafen fühlt sich bereits seit der 4. Welle vom Lärm sehr stark belastet und von der Politik im Stich gelassen. Wie wird sie sich erst fühlen, wenn die prognostizierten Flugbewegungen Tatsache sind?

Im Januar 1996 haben wir den Regierungsrat mit diesen Postulaten gebeten, das Land in Höri auf keinen Fall zu verkaufen, solange die Lärmgrenzwerte für die Landesflughäfen durch den Bundesrat nicht festgelegt sind. Noch immer sind diese nicht festgelegt, obwohl bereits am Ende der Beratungen zur 5. Ausbautappe, also in den Jahren 1993 und 1994, diese innert kurzer Zeit in Aussicht gestellt wurden. Jetzt sind wir im Jahr 1998, und im Rahmen der Beratungen zum Postulat «Massnahmen gegen den Fluglärm» wurden die Lärmgrenzwerte wiederum kurz vor der Vollendung angekündigt; eigentlich sollten sie jetzt bei der Regierung zur Vernehmlassung sein. Die Lärmgrenzwerte sind ein

Politikum. Diese können grosse Kosten für den Flughafen und den Kanton Zürich zur Folge haben. Bereits hat der Kanton Zürich für den Ausbau der 5. Etappe im Flughafen die Auflage erhalten, Lärmschutzmassnahmen vorzunehmen.

Ich bitte daher den Baudirektor, folgende Fragen zu beantworten:

- Wie hoch sind die Kosten für die Lärmschutzmassnahmen, welche bereits vom Bundesrat festgelegt wurden?
- Wie hoch schätzen Sie die Ausgaben für die Lärmschutzmassnahmen mit der nun vorliegenden Luftverkehrsprognose, der Verlängerung der Piste 16 und den in Vernehmlassung stehenden Lärmgrenzwerten des Bundes ein?
- Wie hoch schätzen sie die Kosten bei einer allfälligen Privatisierung des Flughafens für Entschädigungen ein? Im Flughafengesetz, welches noch beraten wird, ist vorgesehen, dass die Ansprüche an den Staat erst fünf Jahre nach der Privatisierung verjähren, dem Staat jedoch die Einnahmen vom Flughafen fehlen werden.

Um die Kosten zu senken, käme es dem Kanton Zürich natürlich gelegen, das Land in Höri zu verkaufen. Bereits 1996 brachte der Regierungsrat in der Antwort zu einer Anfrage über den Verkauf des Landes in der Anflugschneise in Höri jedoch deutlich zum Ausdruck, dass das in Frage stehende Land nicht überbaut werden darf und kann. Und er stellte klar fest, dass die Lärmbelastung ein wichtiger Faktor bei der Beurteilung der Wohnqualität sei und hohe Lärmpegel zu einer sozialen Entmischung führen können. Der Regierungsrat war also bereits 1996 davon überzeugt, dass aufgrund der bestehenden Immissionsbelastungen das Land nicht überbaut werden darf. Das heutige Wissen untermauert die damalige Auffassung des Regierungsrates noch zusätzlich.

Tatsache ist leider, dass die Gemeinde Höri für das Land rund um das Grundstück des Kantons Baubewilligungen erteilte und der Gemeindepräsident persönlich ein Grundstück mit Eigentumswohnungen überbauen liess. Vor 25 Jahren war die Regierung weitsichtig und kaufte das Land aus dem Fluglärmfonds, um es der Spekulation zu entziehen, vor allem aber um den Bau von Wohnungen, die Tag für Tag übermässigem Lärm in der Anflugschneise ausgesetzt wären, zu verhindern. Der Kanton als Flughafenhalter darf nicht den gleichen Fehler begehen wie die Gemeinde Höri und das Land zur Überbauung von Wohnungen verkaufen. Die lärmgeplagte Bevölkerung würde ein solches Vorgehen seitens des Kantons nicht verstehen.

Die Beratungen des Postulats «Massnahmen gegen den Fluglärm» haben gezeigt, dass die Konsequenz nicht eine weitere Verteilung des

Fluglärms auf mehr Personen wäre, sondern eine Konzentration des Fluglärms. Dies würde jedoch bedeuten, dass gewisse Gebiete nicht mehr bewohnbar wären. Eine Umzonung mit Entschädigungen wäre die Folge. Am 18. August 1998 erachtete es Regierungsrat Ernst Homberger jedoch nicht für wahrscheinlich, dass es, wenn die Belastungsgrenzwerte des Bundes rechtskräftig sein werden, zu Umsiedlungen kommen wird, weder aus rechtlicher noch aus politischer Sicht, von einzelnen Fällen vielleicht abgesehen. Die Beratungen haben auch gezeigt, dass an Orten wie in Höri, Personen leben müssen, die durch den Fluglärm sehr stark gestört sind, wenn keine Massnahmen zur Begrenzung der Flugbewegungen ergriffen werden.

Ich möchte von Regierungsrat Ernst Homberger wissen, ob er nach den neuesten Luftverkehrsprognosen immer noch den gleichen Standpunkt vertritt wie am 18. August dieses Jahres.

Es stellt sich nun die Frage, ob Sie wollen, dass der Kanton das Land in Höri, behaftet mit übermässigem Fluglärm, für Wohnungen verkauft, oder wollen Sie das nicht. Wenn Sie die Lärmbelastung rund um den Flughafen ernst nehmen, stimmen Sie der Überweisung der beiden Postulate zu.

*An dieser Stelle werden die Beratungen unterbrochen.*

### ***Erklärung der SVP-Fraktion***

*Christian Achermann (SVP, Winterthur):* In grossen Inseraten wirbt derzeit der Regierungsrat des Kantons Zürich für ein Ja zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Sie tut dies mit der Fotografie der sieben Regierungsmitglieder. Im Inseratetext steht: «Jeder einzelne Regierungsrat und jede einzelne Regierungsrätin unterstützt die LSVA.» Die SVP-Fraktion und grosse Teile des Zürcher Volkes sind über den bislang einmaligen Werbefeldzug unserer Regierung bei einer eidgenössischen Vorlage äusserst befremdet. Die Regierung beschreitet damit einen gefährlichen Weg und gefährdet das bislang geltende Kollegialprinzip empfindlich.

Bisher ist man bei Regierungsentscheiden vom Mehrheitsprinzip ausgegangen, wobei sich die Unterlegenen der Mehrheit untergeordnet haben. Es war bislang im Gegensatz zum LSVA-Inserat nicht die Rede davon, wie jedes einzelne Regierungsmitglied gestimmt hat. Der Regierungsrat wird sich künftig die Frage gefallen lassen müssen, ob jedes einzelne Mitglied hinter der Vorlage stehe. Auch wird es dazu kommen, dass sich einzelne Regierungsmitglieder distanzieren müssen. Die

Zürcher Regierung erwartet von einem Ja zur LSVa natürlich Geld für die Staatskasse. Die Stellungnahme der Zürcher Regierung widerspricht aber dem bürgerlichen Zehn-Punkte-Programm, das vor dreieinhalb Jahren beschlossen worden ist. Die Regierung hat damals versprochen, die Finanzen durch Sparanstrengungen in Ordnung zu bringen und im Interesse des Wirtschaftsstandorts keine Steuererhöhungen oder zusätzlichen Abgaben und Gebühren zu erheben.

Mit diesem Inserat ist die Regierung gegenüber den Wählerinnen und Wählern wortbrüchig geworden. Die SVP-Fraktion ist empört, dass sich die Zürcher Regierung von der sogenannten Wirtschaftsförderung und durch das PR-Büro eines Kantonsratskollegen für diese eidgenössische Wahlkampagne hat missbrauchen lassen. Sie erwartet, dass sich die Regierung künftig wieder um ihre Aufgaben kümmert. Dies ist für den Kanton Zürich oder jedenfalls für den bürgerlichen Regierungsteil, den Schutz der Bürgerinnen und Bürger vor schamlosen Raubzügen des Staates auf das Portemonnaie von Gewerbe und Konsumenten zu gewährleisten.

### ***Persönliche Erklärung***

*Regierungsrat Hans Hofmann:* Ich möchte Christian Achermann nicht widersprechen, aber doch zwei Dinge relativieren. Der Regierungsrat macht keine Inserate, diese werden von einem überparteilichen Komitee gemacht. Der Regierungsrat hat in dieser Sache keinen Beschluss gefasst. Regierungsbeschlüsse sind geheim, ob sie nun einstimmig oder mehrheitlich sind. Der Regierungsrat musste keinen Beschluss fassen, sondern diesem überparteilichen Komitee sind sämtliche sieben Mitglieder des Regierungsrates unabhängig und ohne Rücksprache beigetreten. Aus diesem Grund gibt es diese Inserate, und das ist die ganze Wahrheit. (Heiterkeit).

### *Fortsetzung der Beratungen*

*Nach der Ratspause findet ein Präsidiumswechsel statt. Der erste Vizepräsident Dr. Richard Hirt (CVP, Fällanden) leitet den zweiten Teil der Sitzung.*

*Astrid Kugler-Biedermann (LdU, Zürich):* Ich möchte Sie fragen: Weshalb, denken Sie, haben wir ein Flughafenproblem? Oder glaubt hier drin immer noch jemand, dass nur ein paar Höhlenbewohner – wie man uns genannt hat – oder ein paar «Öko-Freaks» aus einer Mücke einen

Elefanten machen? Weshalb haben wir ein so ernsthaftes Flughafenproblem? Ich sehe einen zentralen Punkt: Regierung und Flughafendirektion haben zur Flughafenentwicklung nie, aber auch gar nie, die Wahrheit gesagt. Viele Leute verstehen die Politik als Kunst, der Bevölkerung glaubhaft zu machen, dass man «s'Fünferli, s'Weggli und s'Usegäld» auch noch haben kann. Doch das geht nicht, denn irgendwann fliegt der Schwindel auf, und nun sind wir soweit.

Zum Postulat Jeker und unserer Kommissionsarbeit: Herr Jeker, Sie haben in der Kommission gesagt, die meisten Kommissionsmitglieder hätten einen Lernprozess durchgemacht, die Betonung lag dabei auf den «meisten». Ich sage Ihnen nun, was wir gelernt haben und was wir hätten lernen können.

1. Wir haben gelernt, dass nicht der Leq, Dezibel oder sonst irgend eine physikalische Grösse entscheidend ist, sondern dass der Mensch, das Individuum entscheidet, ob er etwas als Lärm empfindet oder nicht. Die Toleranzschwelle spielt eine grosse Rolle, da sind wir uns einig. Dazu hat der Autor unserer verschiedenen Berichte, Dr. Carl Oliva, ein Modell erarbeitet, mit dem wir alle einverstanden sein können. Dieses Modell sagt etwas über die belastete Bevölkerung aus. Daraus habe ich die Forderung abgeleitet, dass im Lärmbulletin, das die Flughafendirektion jeden Monat herausgibt, die entsprechenden Angaben, nämlich, wie viele Menschen belastet sind, also wie gross der betroffene Personenkreis ist, aufgeführt werden sollten. Das ist kein Problem, denn mit dem Computer ist das keine grosse Sache. In der Kommission hat man diese Anregung nicht einmal zur Kenntnis genommen, sondern einfach unter den Tisch gekehrt. In solchen Momenten frage ich mich, ob es dem Regierungsrat mit einer offenen Informationspolitik und der Transparenz gegenüber der Bevölkerung wirklich ernst ist. Gerade hier könnten wir puncto Offenheit etwas machen und der Bevölkerung zeigen, wo die Spielräume liegen.
2. Wir hätten lernen können, dass unter den heutigen Betriebsbedingungen auch jede andere Massnahme die am stärksten betroffene Bevölkerung in Opfikon/Glattbrugg nicht entlastet, auch nicht mit dem Right-turn. Die Zahlen sprechen eine deutliche Sprache. Schauen Sie die Tabellen an, dort ist es ganz klar. Selbst in Bassersdorf und in Kloten wird die Bevölkerung gemäss Tabelle und nicht gemäss den Interpretationen, die dann nachher kommen, nicht entlastet. Auch Carl Oliva hat in der Kommission gesagt, dass es in der Tendenz beim Right-turn eine Mehrbelastung gibt.

Nun, was ist zu tun. Ich habe gemerkt, dass selbst bei den treuesten Flughafenanhängern die Nerven blank liegen. Fluglärm ist rund um den

Flughafen zu einem Reizwort geworden. Nun kommt der Regierungsrat und schlägt eine Pistenverlängerung vor. Diese Vorlage werden wir bald auf dem Tisch haben, deren Ziel soll die Lärmreduktion sein. Doch, Herr Regierungsrat Homberger, wenn Flugzeuge mit westlichem Ziel nach Süden starten und 700 m früher nach rechts drehen, entspricht das in etwa einem Start auf Piste 28 über Rümlang. Rudolf Jeker wollte ursprünglich den Westen des Flughafens – dort, wo er selber wohnt – entlastet wissen. Dies erreichen wir damit aber sicher nicht. Allein im Juli hatten wir auf der Westpiste etwa 8000 Starts Richtung Westen.

In der Kommission vertrat ich die Ansicht, dass eine Pistenverlängerung nur zu einer Kapazitätserhöhung führen würde. Entrüstung schlug mir entgegen. Aber was für einen Bericht haben wir letzte Woche vom Regierungsrat erhalten? Unter den Massnahmen, die dazu führen sollen, dass die prognostizierten 400'000 Flugbewegungen erreicht werden, steht die Verlängerung der Flugpiste. Das haben Sie auch in den Medien lesen können. Swissair-Manager Philippe Bruggisser war bei uns in der Kommission zu Gast. Seine Ausführungen lassen keinen Zweifel offen, dass eine Verteilung des Lärms zu einer Kapazitätserweiterung führt. Das habe auch ich in der Kommission gesagt, und niemand hat dem widersprochen. Auch der Right-turn führt zu einer Kapazitätserweiterung. Das ist in diesem Papier vom Regierungsrat ebenfalls aufgeführt. Die Leute in der Flughafenregion werden also noch stärker unter dem Fluglärm zu leiden haben, wenn wir diese Massnahmen beschliessen. Zu behaupten, es gäbe eine Fluglärmreduktion, ist den Leuten Sand in die Augen gestreut, falls es lediglich bei diesen Massnahmen bleibt.

Es steht also die Frage im Raum, was wir tatsächlich für die fluglärmgeplagte Bevölkerung tun wollen. Für die LdU-Fraktion kommen zwei Varianten in Frage:

1. Wenn der Fluglärm verteilt werden soll, und zwar demokratisch – wie es in irgendeinem Papier so schön heisst –, dann müssen auch die Flugbewegungen begrenzt werden. In diesem Fall habe ich dann fast keine Mühe mehr, wenn ein Right-turn selbst über die Stadt Zürich geflogen wird. Die Sicherheitsfrage und die rechtlichen Fragen müssen dann aber ebenfalls angeschaut werden. Dies jedoch nur – das möchte ich betonen –, wenn wir auf die heutigen Bewegungszahlen einen Deckel legen. Nur dann kommt es in Frage und macht es Sinn, den Fluglärm zu verteilen. Dann besteht ein gewisser Spielraum.
2. Eine andere Möglichkeit ist, dass wir auf die Beschränkung der Anzahl Flugbewegungen verzichten. Dann muss die Antwort aber

lauten, dass wir eine wirksame Raumplanung betreiben müssen. Die An- und Abflüge müssen auf möglichst enge Flugstrassen konzentriert werden. Die Wohnbevölkerung muss ausgesiedelt werden, zuerst natürlich in Opfikon und Glattbrugg mit den entsprechenden Entschädigungsforderungen.

Herr Jeker, wenn Sie Ihre Arbeit mit aller Ernsthaftigkeit betreiben und sich zum Ziel gesetzt haben, die Flughafenbevölkerung wirklich vom Fluglärm zu entlasten, dann denke ich, müssen Sie diesen beiden Varianten zustimmen. Der Regierungsrat hat unserer Kommission klar gesagt, was er will, nämlich Wachstum und grenzenlose Freiheit für den Flughafen. Da ist er jetzt zumindest ehrlich; das muss man ihm attestieren. Aber Sie sind Parlamentarier und vertreten Ihre Bevölkerung. Und nun kommen wir zum Kern der Sache, jetzt können Sie zeigen, wie ernst es Ihnen tatsächlich ist.

*René Berset (CVP, Bülach):* Wie Sie aus den Ausführungen des Kommissionspräsidenten gehört haben, haben wir versucht zu erklären, weshalb es Lärm gibt. Lärm kann man unterschiedlich empfinden. In der Regel gibt es Lärm, sobald sich einige Leute zusammenfinden; dies hört man jeweils auch hier im Rat. Lärm kann aber auch Musik sein, so z. B. die «Zürcher Streetparade», Dicosound, Flugschauen usw. Doch Lärm kann auch als lästig empfunden werden. Haben Sie sich schon jemals geärgert, wenn der erste Nachbar am Samstag nachmittag um 14 Uhr beginnt, mit dem Rasenmäher seinen Rasen zu pflegen und der letzte damit um 20.30 Uhr aufhört, während Sie in aller Ruhe ein Buch lesen wollen? Musik hören ist für die Jungen meistens mit Lärm verbunden, während die Älteren diesen Lärm als lästig empfinden. Früher gab es auch Lärm, Industrielärm und Rauchschröte etc. Im Dampfzeitalter gab es Bahnlärm, doch der Güterverkehr verursacht wesentlich mehr Lärm als die neuen S-Bahnzüge. Heute ist es die Mobilität, die Lärm verursacht, die Tourismusindustrie, der Privatverkehr. Man steht lieber stundenlang im Stau am Gotthard oder sonst irgendwo in Europa, wichtig ist, dass man am darauffolgenden Montag erzählen kann, wie schön es war, im Stau mit Leuten aus fremden Ländern zu diskutieren. Flugverkehr verursacht ebenfalls Lärm. Ein neues Phänomen ist auch der Schiesslärm. Früher war das Geknalle im Zeichen des Wehrwillens Musik, heute ist es nur noch Sport, und deshalb wird der Schiesslärm als lästig empfunden. In der Kommission haben wir eingehend über die Eindämmung und Verteilung von Fluglärm diskutiert. Doch man kann es drehen wie man will, es trifft immer irgend jemanden im Siedlungsgebiet. Die Opposition für den Right-turn kennen wir. Lärm bleibt

Lärm; man kann ihn reduzieren oder verschieben, doch immer wieder trifft er Personen. Er ist wie der Regen, der ist auch immer nass. Man kann sich dagegen mit einem Schirm oder einem Regenschutz schützen, doch die Füssen werden trotzdem immer nass. Fazit: Wir sind ohnmächtig gegen den Lärm, auch gegen den Regen, denn den Lärm kann man nicht vernichten und die Füsse bleiben im Regen immer nass.

Zu den Postulaten der Geschäfte 5 und 6: Es ist richtig, dass der Kanton schon vor bald 30 Jahren in den Gemeinden Höri und anderen im Unterland zu Lasten des Fluglärmfonds Ländereien in der Bauzone aufkaufte, um diese einer Überbauung zu entziehen. Private Interessen führten natürlich immer zu neuen Quartierplänen. Der Kanton, der jeweils auch im Perimeter ist, soll die Erschliessungskosten bezahlen wie jeder andere Landeigentümer. Doch natürlich will er auch einen «Return on Investment», dies führt zwangsläufig auch zu Landverkäufen. Die Fehler wurden ursprünglich in den Gemeinden rund um den Flughafen in raumplanerischer Hinsicht gemacht. Das Land hätte man spätestens im Jahr 1978 auszonen sollen. Aber die privaten Interessen stehen halt meistens höher, weil das Portemonnaie in der Regel damit grösser und dicker wird. Die Gemeinde Höri wehrt sich in jedem Brief gegen den Fluglärm. Jeden Monat meldet sie uns in ihrem Mitteilungsblatt den Geruch von Kerosin, damit wir dies weiterleiten können. Ich glaube, dass die Gemeinde Höri und andere Gemeinden des Zürcher Unterlands immer zwei Seelen in der Brust tragen. Die eine Seite ist die behördliche Aufgabe und die andere sind die privaten Interessen, da die Leute eben Ländereien besitzen.

Helfen wir also der Gemeinde Höri, damit es nicht noch mehr Leute gibt, die vom Lärm geplagt werden. Wie heute morgen schon gesagt worden ist, gehen die Stockwerk-Eigentumswohnungen neben der Hauptstrasse weg wie «frische Weggli». Die Strasse stört überhaupt niemanden. Wichtig ist, dass die Wohnung billig ist, der Lärm wird trotzdem in Kauf genommen.

Die CVP ist für Abschreibung des Postulats Jeker. Die beiden anderen Postulate werden wir an die Regierung überweisen.

### *Ordnungsantrag*

*Rudolf Jeker (FDP, Regensdorf):* Ich stelle den Antrag, die Diskussion über die drei Geschäfte wieder aufzusplitten. So können wir doch nicht miteinander kommunizieren, wenn wir im Rat die Geschäfte miteinander vermischen. Die Sache ist zu wichtig und zu brisant, als dass wir mit Kraut und Rüben zum Ziel kommen. Ich mute der Presse viel zu,

vielleicht behält sie sogar den Überblick, doch ich bin überzeugt, dass der Überblick im Rat nicht vorhanden ist.

*Peter Förtsch (Grüne, Zürich):* Ich bitte Sie, diesen Antrag zu unterstützen; alle Argumente stimmen.

*Susi Moser-Cathrein (SP, Urdorf):* Herr Jeker, ich möchte Sie daran erinnern, dass Sie explizit verlangt haben, dass die Postulate zurückgestellt werden, bis die Lärmkommission getagt hat. Sie haben diesen Antrag hier in diesem Rat gestellt als das Geschäft auf der Traktandenliste stand. Diesen Antrag haben Sie damals damit begründet, dass Sie nur eine Lärmdebatte im Kantonsrat haben wollten. Aus diesem Grund haben wir heute morgen beschlossen, die Geschäfte gemeinsam zu diskutieren.

Deshalb stelle ich den Gegenantrag: Die Geschäfte sollen weiterhin gemeinsam diskutiert werden.

*Helen Kunz (LdU, Opfikon):* Ich schliesse mich dieser Argumentation an. Herr Jeker, Sie müssen nicht einen Rückzieher machen, wenn Sie sehen dass es schwierig wird. Der Rat kann genau unterscheiden. Die Grundstücke, die wegen Verkauf nun zur Diskussion stehen, hängen mit dem Lärm zusammen. Aus diesem Grund diskutieren wir zusammen. Andernfalls hätte mein Postulat bereits vor zwei Jahren behandelt werden können. Ich bitte Sie, ehrlich zu bleiben.

*Peter Reinhard (EVP, Kloten):* Wäre dieser Antrag am Anfang gestellt worden, hätte ich zugestimmt. Doch nun haben wir die Diskussion bereits gemeinsam begonnen. Ich werde zu den zwei Postulaten nicht mehr als zwei Sätze benötigen; das ist die Konsequenz daraus. Doch ich denke, es ist falsch, wenn wir schon mit einer solchen Debatte begonnen haben, sie jetzt zu unterbrechen. Ein solcher Antrag sollte am Anfang der Debatte gestellt werden.

*Rudolf Jeker (FDP, Regensdorf):* Auch wenn es Ihnen schwer fällt, Frau Moser, so möchte ich doch, dass Sie bei den Fakten bleiben. Diesen Antrag habe nicht ich, sondern unser Kommissionspräsident gestellt. Auch wenn es Ihnen bei diesem Thema schwer fällt, so sollten Sie hier doch bei den Fakten bleiben und sagen, wie es wirklich ist.

*1. Vizepräsident Richard Hirt:* Rudolf Jeker hat den Antrag gestellt, die Geschäfte 4, 5 und 6 wieder getrennt zu behandeln. Die Entgegennahme der beiden Postulate KR-Nrn. 3/1996 und 4/1996 sollen nun nicht weiter besprochen werden und lediglich die Behandlung von Postulat KR-Nr. 174/1993 betreffend Massnahmen gegen den Fluglärm fortgesetzt wird. Wir stimmen ab.

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat stimmt dem Ordnungsantrag von Rudolf Jeker mit 71 : 43 Stimmen zu. Im folgenden wird das Geschäft 4 allein weiter behandelt.**

*Peter Reinhard (EVP, Kloten):* In diesem Sinn komme ich zurück auf das Postulat Jeker, welches der Konzentration des Fluglärms auf ein immer enger werdendes Gebiet rund um den Flughafen entgegenwirken will und die flugtechnischen, organisatorischen und vor allem auch flugsicherungsmässigen Möglichkeiten des An- und Abflugverfahrens ausschöpfen möchte. Dabei wurden verschiedene Zusatzfragen, u. a. zum Abdrehpunkt und einer ausgewogenen Flugverteilung, gestellt. Die kantonsrätliche Kommission hat sich diesen Aufgaben mit grossem Engagement gestellt. Wir wissen, dass die Rahmenbedingungen nicht vom Rat gesetzt werden und dass die grosse Weichenstellung bei der Neuerteilung der Konzession erfolgen wird.

Unmut ausgelöst hat bei mir der Umstand, dass bei der Abstimmung über die 5. Ausbautappe Flugzahlen genannt wurden, welche kurz nach der Volksabstimmung durch die Einführung der 4. Welle bereits mehr als überholt waren. Man konnte den Eindruck nicht verleugnen, dass sich die Bevölkerung und auch wir Politiker verschaukelt vorkommen mussten. Die Interpretation der bestehenden Betriebsrichtlinien mit einer Sammlung der Starts über Opfikon muss als sehr weit ausgelegt bezeichnet werden. Die Bestätigung dieser Aussage liefern die neusten Entwicklungsprognosen, die auf die betroffene Bevölkerung schockartig wirken müssen. So geht es natürlich nicht. Wo bleibt die Glaubwürdigkeit der zuständigen Stellen, wenn Prognosen innert einer so kurzen Zeit so weitreichend geändert werden. Hier ist wohl noch einiges zu tun, damit wir in Zukunft wieder sinnvoll miteinander ins Gespräch kommen können. Auch wenn dies nun nicht genau zum Thema gehört, so möchte ich doch sagen, dass eine solche Haltung die Privatisierung des Flughafens, welche die demokratischen Einwirkungsmöglichkeiten noch mehr einschränken wird, nicht gerade vereinfacht, sondern eher eine sehr kritische Prüfung dieser Vorlage und wahrscheinlich

auch eine Ablehnung zur Folge haben wird. Ich lasse mich gerne in einer Kommission vom Gegenteil überzeugen.

Die Kommission hat sich eingehend mit dem Lärm auseinandergesetzt und feststellen müssen, dass Lärm nicht gleich Lärm ist. Das wurde bereits gesagt, doch so weit wie René Berset mit dem Vergleich der Musik möchte ich nicht gehen, da man Musik eher freiwillig hört. Wenn die Messstellen die akustischen Grunddaten für die Erhebung der Lärmteppiche liefern, so bildet das die Grundlage für die planerische Festsetzung der Lärmzonenpläne, nicht aber für die Empfindung der betroffenen Menschen. Die soziologischen Studien über die Empfindung des Lärms zeigen, dass Menschen den Lärm sehr unterschiedlich wahrnehmen. Ist für den einen der effektive Lärm das Kriterium, so ist es für einen anderen die Häufigkeit des Lärms oder nur schon das Sehen eines Flugzeugs, selbst wenn der Lärmpegel nicht sehr hoch ist. Als wesentliche Erkenntnis dieser Arbeit darf daher der Umstand gewertet werden, dass beide Verfahren – das akustische und das soziologische – so aufeinander abgestimmt und akzeptiert werden, dass die Messdaten als gut und kongruent bezeichnet werden dürfen und allgemein Anerkennung finden. Dies ist eine wesentliche Voraussetzung, um die Lärmzonenpläne endlich zu definieren und in Kraft zu setzen. In diesem Sinn haben wir in der Kommission vieles gelernt.

Für mich ist unbestritten, dass die zumutbare Belastung für Opfikon bereits erreicht ist und eine Lärmzunahme nicht mehr akzeptiert werden kann. Die Frage des Fluglärmmanagements und der Ausnahmen, welche dafür notwendig sind, ist deshalb von zentraler Bedeutung. Wenn schon mit neusten Prognosen eine enorme Verkehrs- und Passagierzunahme vorausgesagt wird, muss diesem Umstand so Beachtung geschenkt werden, dass trotzdem eine stabile Lärmsituation bestehen bleibt und keine regional beschränkte Zunahme mehr einfach hingenommen werden muss. Die Kommission konnte feststellen, dass insbesondere drei Massnahmen realistisch sind:

1. Die Lärmreduktion an der Quelle. Die Swissair bemüht sich tatsächlich um eine Lärmreduktion und hat bereits Hunderte von Millionen investiert, um ihre Flotte immer auf dem neusten Stand zu halten. Diesbezüglich ist sie weltweit führend. Diese Bemühungen müssen aber weitergeführt werden, und ebenso muss mit den Lenkungsgebühren für alte und laute Flugzeuge weiterhin auf andere Gesellschaften eingewirkt werden, damit diese neue Modelle in Kloten landen lassen. So wird auch ein Beitrag zur Lärmreduktion bzw. -stabilisierung geleistet. In Synergie mit dieser Erneuerungspolitik steht auch, dass sich der Flughafen selbst das ehrgeizige Ziel setzt, nicht

nur zu den leistungsfähigsten, sondern auch zu den ökologischsten Flughäfen gehören.

2. Im weiteren kann das Fluglärmmanagement erwähnt werden. Die Kommission konnte sich davon überzeugen, dass mit einem Abflugmanagement tatsächlich Veränderungen an der Lärmfront erzielt werden können, wenn auch in einem viel bescheideneren Ausmass als es sich vielleicht viele wünschen würden. Der sogenannte Right-turn kann nicht für alle Flugzeuge ernsthaft in Erwägung gezogen werden. Die Gesamtsumme der stark belasteten Personen würde wohl erheblich zunehmen. Hingegen wäre ein Right-turn mit den kleineren Flugzeugen wie Jumbolino und Airbus A320 möglich, diese fliegen über den Katzensee und damit über wenig bewohntes Gebiet. Damit würde Opfikon zumindest psychologisch und zahlenmässig entlastet, und die Belastungssumme der betroffenen Menschen würde nicht erhöht. Eine solche Massnahme hätte zwar wenig Auswirkung auf die Lärmzonenpläne, wäre aber psychologisch nicht unbedeutend.
3. Eine Pistenverlängerung würde dazu beitragen, dass die Flugzeuge über Opfikon rund 100 m höher fliegen würden und der Lärmpegel damit annehmbar gesenkt werden könnte. Dies hätte natürlich auch Auswirkungen auf die Lärmzonenpläne und die Entschädigungsfragen bzw. Sanierung von Liegenschaften. In welchem Rahmen, sei dahingestellt. Dem kann aber entgegengehalten werden, dass damit auch eine Kapazitätserweiterung verbunden oder zumindest möglich wäre. An und für sich stimmt das. Doch, wenn man so argumentiert, dann müsste die Situation so belassen werden wie sie ist und der Lärm wie bis anhin weiter in Kauf genommen werden. Dann haben wir aber überhaupt keine Möglichkeit mehr, etwas zu ändern. Jede Investition, die in den Flughafen getätigt wird, kann im weitesten Sinn als Kapazitätserhöhung ausgelegt werden. Bei einer Pistenverlängerung müssten selbstverständlich verschiedene Rahmenbedingungen wie z. B. die Festsetzung der Abdreh- und Landepunkte klar geregelt werden.

Diese Massnahmen sind natürlich nicht abschliessend. Doch immerhin sind sie realistisch und vor allem realisierbar. Zusammen mit der Mehrheit der Kommission unterstütze ich sie deshalb, wenn diese Flexibilisierung im Rahmen der neuen Betriebskonzession in die Arbeit miteinbezogen wird. Die Zusage von Regierungsrat Ernst Homberger soll in dieser Sache klar und protokollarisch vermerkt werden.

Grundsätzlich müssen aber weitere Massnahmen vorangetrieben werden. Dazu gehört insbesondere der Ausbau des öffentlichen

Verkehrszubringers, der Bahn, welche jedoch mit der Neuerteilung der Konzession und dem vom Bundesgericht geforderten höheren Anteil an öffentlichen Verkehrsmitteln für eintreffende Passagiere ernst genommen wird. Die internationalen Verbindungen müssen ebenfalls gefördert werden. Ich weiss, dass wir in dieser Hinsicht nichts oder beinahe nichts zu sagen haben, doch ich möchte die Gelegenheit trotzdem benutzen, darauf hinzuweisen. Ich denke, das können wir nicht genug oft tun. Ich möchte ebenfalls darauf hinweisen, dass die Besteuerung des Flugtreibstoffs eine Notwendigkeit ist. Bundesrat Moritz Leuenberger hat bei den Geburtstagsfeierlichkeiten des Flughafens darauf hingewiesen, dass er eine europäische und weltweite Lösung mitträgt und dass er versucht, dies in den Gremien, in welchen er vertreten ist, einzubringen. Für die EVP ist selbstverständlich, dass sie eine solche Lösung mitunterstützt.

Bei all diesen Massnahmen möchte ich aber doch noch ein kritisches Schlusswort anfügen. Es wäre Augenwischerei, wenn hier jemand ernsthaft für eine Lärmreduktion in ihrer Gesamtheit schwärmt oder eine solche fordert. Ein interkontinentaler Flughafen wird, solange er diesen Status hat, nicht in der Lage sein, den Lärm zum Verschwinden zu bringen oder ihn zu reduzieren, ausser der Konsument würde auf das Fliegen verzichten. Dieser hätte hier eine Mitverantwortung, doch er will fliegen und so kann auch keine grosse Reduktion stattfinden. Wenn eine solche Forderung schon auf den Tisch gelegt würde, dann müssten sich diese Politiker und Gemeinden dazu bekennen, dass sie keinen interkontinentalen Flughafen mehr möchten, sondern nur noch einen europäischen. Ich denke, dass dies die einzige Massnahme ist, die tatsächlich eine Lärmreduktion bringen wird. Diese Forderung habe ich aber noch nie gehört, deshalb nehme ich an, dass wir oft nur rhetorische Worte hören und den Ernst der Sache weniger zu beurteilen haben.

In diesem Sinn stimmt die EVP der Vorlage und der Abschreibung des Postulats Jeker zu. Wir werden auch den anderen beiden Postulaten zustimmen.

*Regula Götsch Neukom (SP, Kloten):* Man kommt sich etwas dumm vor, wenn man beinahe zwei Jahre lang ein Thema diskutiert hat und sich das Ergebnis der Diskussion kurz vor seiner Veröffentlichung als überholt erweist. Erfreulich an dieser Situation ist nur, dass das Geschäft für heute traktandiert ist, eine Woche nach der Veröffentlichung der neuesten Prognosen für den Flugverkehr. So kommen wir gerade rechtzeitig zu einer Flughafendiskussion und müssen nicht mit Fraktionserklärungen und ähnlichem operieren.

Lassen Sie mich trotz allem kurz auf das Postulat Jeker eingehen. Der Kommissionspräsident hat Ihnen das Ergebnis unserer Arbeit dargelegt. Wir hatten anfänglich Mühe, die Aussage zu akzeptieren, dass insbesondere die gegenwärtigen Abflugverfahren betreffend Lärmbelastung der Bevölkerung die idealsten seien. Denn für die betroffenen Menschen bedeutet dies nichts anderes, als dass für sie keine Verbesserungen möglich sind, zumindest nicht auf diesem Weg. Die sehr kleinen Spielräume hat Ihnen der Kommissionspräsident erläutert. Mit Ausnahme des Right-turn haben wir diese nicht näher untersucht und diskutiert. Doch gerade der Right-turn bringt zumindest für die stark belasteten Gebiete in Opfikon keine Erleichterung.

Um so erstaunlicher sind die Aussagen der Flughafendirektion im Zusammenhang mit den neuesten Prognosen. Sie will nämlich die geltenden Verfahren in Zukunft ändern, obwohl sie selber in ihrer Studie beweist, dass dies bereits ohne den prognostizierten Mehrverkehr zu Mehrbelastungen führen wird. Schon während unseren Verhandlungen ist bei vielen Flughafengemeinden vor allem durch die Einführung der sogenannten 4. Welle einiges in Bewegung geraten. Nachdem nun die neusten Prognosen bekanntgegeben wurden, steht der Abschreibung des Postulats Jeker erst recht nichts mehr im Wege, obwohl es natürlich paradox ist, ein Postulat abzuschreiben, wenn sich das darin angesprochene Problem verschärft hat. Doch durch nicht Abschreiben des Postulats werden wir leider gar nichts erreichen können.

Die neusten Prognosen verheissen uns 395'000 jährliche Flugbewegungen im Jahr 2020. Dann wäre gelegentlich ein weiterer Flughafenausbau fällig. Schon dieses Jahr werden wir an die 300'000 Bewegungen erreichen. Letzte Woche habe ich mich bei einigen Leuten erkundigt, was sie über diese Prognosen denken. Die meisten sind ratlos. Sie können sich nicht recht vorstellen, wie laut das werden wird. Wenn ich heute Ihre Voten höre, dann muss ich annehmen, dass Ihnen die Brisanz dieser Prognosen entweder nicht klar ist oder Sie sie ignorieren wollen. Vielleicht wird die Lage zumindest für die betroffene Bevölkerung etwas klarer, wenn man betrachtet unter welchen Bedingungen eine derartige Zahl an Flugbewegungen erreicht werden kann. Eine der Bedingungen ist die Freigabe der Piste 16 für beliebige Starts. Das bedeutet nicht nur Right-turn, das kann auch einen Geradeausflug über das Zentrum von Schamendingen bedeuten. Eine weitere Bedingung ist die Freigabe der Piste 28 für beliebige Landungen. Das würde heissen, dass neu gebaute Wohnquartiere – in Kloten wären das Herdlen, Geissberg und Graswinkel – in die Anflugschneise zu liegen kommen. Sagen Sie nie wieder, die Leute wohnen freiwillig dort, wo sie wohnen. Die Leute,

die sich in den letzten Jahren dort Eigentumswohnungen gekauft haben, konnten dies ja nicht wissen.

Was soll man denn nun tun? Es ist etwas mühsam, immer wieder das selbe herunterzubeten. Andererseits müssen auch religiöse Gebete immer wiederholt werden, damit sie nützen. Manchmal nützen sie auch nicht. Ich hoffe aber sehr, dass das Gebet, in dem dringend die Anbindung Zürichs an das europäische Schnellbahnnetz, die Verlagerung des innereuropäischen Flugverkehrs auf die Bahn endlich erhört werden wird. Wenn die Region um den Flughafen nicht derart lärmverseucht werden soll, dass sie nicht mehr bewohnbar ist, dann bleibt uns nichts anderes übrig. Ich übertreibe nicht. Wenn Sie im Flugzeug sitzen und bei der Landung in geringer Höhe über die Dächer von Höri donnern, dann fragen Sie sich doch auch, wie man denn hier überhaupt noch wohnen kann. Dass Theo Schaub behauptet, landende Flugzeuge würden praktisch keinen Lärm erzeugen, zeugt nur davon, dass er nicht dort wohnt und keine Ahnung hat. Wenn nichts in Richtung Umlagerung des Flugverkehrs unternommen wird, wird auch die rechte Ratsseite nicht umhin kommen, sich zu überlegen, wie das Wachstum beschränkt werden kann. Es gibt keine anderen Lösungen.

Zusammenfassend möchte ich sagen: Das Postulat Jeker ist von der Zeit und der unkontrollierten Entwicklung des Flugverkehrs, ausgelöst durch dessen Liberalisierung, überholt worden und veraltet. Es kann deshalb abgeschrieben werden. Es würde mich aber noch interessieren, ob der Regierungsrat zum Zeitpunkt unserer letzten Kommissionssitzung vom 18. August 1998 bereits von den neuen Zahlen Kenntnis hatte. Vom Regierungsrat erwarte ich ausserdem, dass er so schnell als möglich ein Programm vorlegt, in welchem er aufzeigt, wie das erwartete Wachstum auf ein menschen- und umweltverträgliches Mass reduziert werden kann. Wenn ich Regierungsrätin wäre, würde ich die Flughafenprivatisierungsvorlage schnellstmöglich zurückziehen, denn erst recht mit diesen Prognosen hat sie keine Chance. Auch eingefleischte Flughafenbefürworter können sich nicht vorstellen, wie eine private Aktiengesellschaft die Anliegen der Bevölkerung wirksam aufnehmen und ernsthaft berücksichtigen könnte. Eine Verselbständigung des Flughafens ist auch auf anderem Weg möglich; das wissen Sie. Wenn Ihnen die Verselbständigung wirklich wichtig ist, dann schwenken Sie auf einen dieser Wege ein.

*Rudolf Jeker (FDP, Regensdorf):* Vor fünf Jahren habe ich ein Postulat eingereicht mit dem Ziel die Fluglärmproblematik exemplarisch aufzunehmen anhand des Abflugs über die Westpiste. Ich glaube, es war

legitim, die Aufgabe so einzuschränken, da nun einmal 70% der Abflüge über die Piste 28 stattfinden. Das heisst natürlich nicht, dass bei mir nur der Lokalkolorit im Zentrum stand, sondern es ging darum, die Mechanik aufzuzeigen und den Handlungsspielraum auszuleuchten. In der Begründung habe ich geschrieben, dass eine zeitgerechte Behandlung dieses Problems auch das Vertrauen in die Weiterentwicklung des Flughafens nach dem Masterplan fördern würde. Wie Sie wissen, habe ich das Postulat vor der Abstimmung über die 5. Ausbautetappe eingereicht. Jedoch diskutieren wir das Postulat erst heute.

Ich stelle fest: Von Zürich aus befliegt man die ganze Welt, von der Karibik bis zur Antarktis, von Papua Neuginea bis zum Kap der guten Hoffnung. Nur im Zusammenhang mit der Behandlung des Fluglärms ist der Flughafenhalter noch zu Fuss unterwegs. Die Antwort, wie sie vor zwei Jahren abgegeben wurde, hat natürlich nicht nur mich nicht befriedigt, sondern die ganze Kommission nicht. Der Kommissionspräsident hat bereits darauf hingewiesen. Positiv an der Behandlung des Postulats ist, dass wir in der Kommission weitgehend zu einem Konsens über die Beurteilung der Grundlagen und über das Instrumentarium, welches heute von theoretischer Seite zur Verfügung steht, gekommen sind. Hier sind wir einen Meilenstein weiter, auch wenn die Interpretation dieser Ergebnisse je nach Standpunkt und Wohnort weit auseinander gehen. Das Fluglärmmanagement ist ein politisches Muss. Ich glaube, dass dies heute auch dem letzten Zweifler noch klar geworden ist. Der Flughafen Zürich ist eine Schlüsselinfrastruktur für die Wirtschaft der Region, des Kantons und der ganzen Schweiz. In der heutigen Zeit kann man nicht nur ein bisschen Flughafen haben; wenn man einen Flughafen will, muss er den notwendigen Standard haben, den es braucht, damit er im Netz der internationalen Verbindungen bestehen kann. Aus diesem Grund ist auch die 5. Ausbautetappe durchzuführen, um diesem Anspruch zu genügen. Für die Volkswirtschaft der Schweiz ist dies von erstrangiger Bedeutung. Darum appelliere ich auch an all jene Gegner, die auf Verzögerungstaktik machen. Nicht alles was legal ist, ist auch legitim, wenn man weiss, wohin die Vorstösse führen können. Wir müssen praktikable Lösungen haben, darauf hat der Stimmbürger einen Anspruch.

In den heutigen Voten ist klar zum Ausdruck gekommen, dass der Fluglärm der kritische Punkt für die langfristige Erhaltung des Flughafens ist. Für mich heisst dies, dass ein Fluglärmmanagement zwingend ist. Die Flughafenanwohner haben das Anrecht, dass jeder erdenkliche Handlungsspielraum ausgenutzt wird, um die Auswirkungen des Flughafens bezüglich Lärm zu mindern. Wenn ich die Prognosen bis ins Jahr

2025 betrachte, so denke ich, dass wir nicht darum herumkommen werden, eine Triage der Aufgaben des Flughafenknotens vorzunehmen. Der internationale Langstreckenverkehr, der Zubringerverkehr, muss mit einer solchen Infrastruktur bewältigt werden können. Es ist heute – nicht erst in 20 Jahren – zu diskutieren, welchen Verbund wir für diese Aufgabenteilung, z. B. mit dem Flughafen Basel, eingehen können. Es ist nicht zwingend, dass der ganze Freizeitverkehr ab Zürich fliegen muss. Die Champagner-Cüpli-Flüge nach Venedig müssen nicht unbedingt ab dem Zürcher Stadtflughafen starten; man könnte solche Flüge ohne weiteres ab Basel machen, ohne dass der volkswirtschaftliche Nutzen des Flughafens Zürich geschmälert wird. Diese Aufgabe ist für mich ebenso klar wie die rasche Aufnahme der raumplanerischen Rahmenbedingung in der Siedlungsplanung um den Flughafen.

Letztlich ist es eine Binsenwahrheit, dass keine grosse Infrastruktur gegen die Meinung der Bevölkerung aufrecht erhalten werden kann. Denn der Flughafen ist nicht nur eine Infrastruktur und ein Standortfaktor, sondern eben auch Heimat für die ansässige Bevölkerung. Dies gilt es, zu berücksichtigen. Der Handlungsspielraum ist optimal zu nutzen. Darauf muss bei der Erneuerung der Betriebskonzessionen geachtet werden.

Zum Schluss stelle ich fest, dass der Flughafenhalter bezüglich Fluglärm noch immer ein zögerliches Verhalten an den Tag legt. Das kann nicht weiter hingenommen werden, wenn auch mit dem Runden Tisch ein kleiner Schritt in die richtige Richtung gemacht worden ist. Klar ist, dass es noch sehr viel Überzeugungsarbeit brauchen wird, um das verlorene Vertrauen wieder aufzubauen. Es geht doch darum, das dynamische Element auf dem Flughafen mitzuberücksichtigen. Wenn wir wieder fünf Jahre benötigen, um einen solchen Schritt zu tun, dann zweifle ich an der richtigen Sicht der Dinge.

Ich beantrage Ihnen zusammen mit der FDP-Fraktion, das Postulat abzuschreiben, auch wenn mir klar ist, dass damit das Problem erst aufgezeigt, aber nicht gelöst ist. Ich mache das aus formalen Gründen und aus Gründen der Effizienz im Rat. Der Dauerauftrag für die Regierung sollte weiss Gott auch ohne politischen Vorstoss klar sein.

Ich kann nicht verhehlen, dass ich enttäuscht bin, dass die Kommission vor ihrem Abschreibungsbeschluss vom 18. August 1998 nicht über die neuen Prognosen informiert worden ist. Sollte die Regierung bereits vor dem 18. August Kenntnis von diesen Prognosen gehabt haben, fühle ich mich als Parlamentarier in die Irre geführt.

*Peter Förtsch (Grüne, Zürich):* Ich will Ihnen meine Gedanken in drei Hauptteile gegliedert präsentieren. Erstens: Wie haben wir den Auftrag in der Kommission aufgenommen und bearbeitet? Zweitens: Welche Resultate konnten erzielt werden? Und drittens: Welche Schlussfolgerungen können abgeleitet und umgesetzt werden?

1. Der Auftrag an die Kommission lautete, zu prüfen, ob Fluglärm mit geeigneten Mitteln bewirtschaftet werden kann. Es sollten grundsätzliche Aussagen gemacht werden zu Konzentration und Streuung des Fluglärms. Schon in der ersten Sitzung wurde bemängelt, dass es bei der Kommissionsarbeit nur darum gehe, den Lärm zu verschieben und nicht darum, ihn einzuschränken. Eine wesentliche Verbesserung der Situation ist unter solchen Umständen nur für den Flughafen und nicht für die Bevölkerung zu erwarten. Die Ausgangslage wurde verschieden beurteilt. Meine Flugbewegungsprognosen entsprachen schon damals denen, die letzte Woche von den Flughafenverantwortlichen präsentiert worden sind. Meine Zahlen wurden aber damals von allen Verantwortlichen am Flughafen als Fantasiegespinste abgetan. Nun, auch in diesem Bereich habe ich zwar recht behalten, doch der Bevölkerung nützt dies nichts.

Im übrigen erlebten wir anfangs Dezember 1996 eine Überraschung der besonderen Art. Das «Komitee pro Flughafen» wurde in mindestens einem Fall über interne Diskussionen aus der Kommission informiert. Dies geht aus einem Schreiben vom 9. Dezember 1996 hervor, das vom Kommissionsmitglied Rolf Sägesser, der Präsident der «Kommission pro Flughafen» ist, und Max Korthals, Pressechef desselben Komitees, unterschrieben ist und irrtümlicherweise auch an mich gelangte. Mein Protest gegen diesen Vorfall wurde verharmlost, die bürgerliche Mehrheit setzte sich darüber mit mehr oder weniger faulen Ausreden hinweg. Soviel zu meiner damaligen Vertrauensbasis zur Kommissionsarbeit. Später konnte diese dann noch erheblich verbessert werden.

Die Anhörungen brachten einige Fakten ans Tageslicht, die man heute wahrscheinlich lieber nicht mehr hören möchte. So wurde vom damaligen Stadtrat Wolfgang Nigg beispielsweise präsentiert, dass die Stadt Zürich bei Dr. Carl Oliva eine Studie in Auftrag gegeben hat, um abzuklären, welche Auswirkungen ein Right-turn auf die Bevölkerung der Stadt Zürich hat. Auf die Details gehe ich hier nicht ein. Nur so viel ist zu sagen: Die Studie belegt, dass bei einem Überflug nach einem Right-turn 360'000 Personen vom Fluglärm betroffen sind. Ob diese stark gestört sind oder nicht, wird aber nicht ausgeführt. Wenn wir das alte System belassen, so sind es «nur» 120'000

Personen, die betroffen sind. Die Regierung hat in der letzten Medienkonferenz betont, dass man den Right-turn nicht aus den Überlegungen ausklammern darf. Dazu kann ich nur sagen, dass es offenbar darum geht, die Opfer von den Gemeinden erbringen zu lassen. Allein der Flughafen wird daraus Profit schlagen können.

2. Welche Resultate konnten wir in der Kommission erreichen? Das hervorstechendste Merkmal war sicher, dass wir uns auf eine Messlatte für die Auswirkungen des Fluglärms einigen konnten. Wir sind der Meinung, dass das Lärmsimulationsmodell der EMPA sowie die soziologischen Studien des Büros Oliva über die Lästigkeit des Lärms in Zukunft für Studien zur Minderung der Belästigung der Bevölkerung herbeigezogen werden können. Diesen beiden Instrumenten haften allerdings starke Mängel an. Damit komme ich bereits zum dritten Punkt meiner Ausführungen.
3. Wir haben uns eingehend mit der Thematik Lärm und dessen Lästigkeit beschäftigt. Wir haben versucht, den Fluglärm mit statistischen Durchschnittsmenschen und Flugflotten zu beschreiben. Das ist uns, denke ich, recht gut gelungen. Aber auch wenn die Wissenschaftlichkeit der Modellanlage anerkannt werden kann, ist es doch noch nicht gelungen, eine menschliche Betrachtungsweise anzuwenden. Denn jedes Instrument, das zur Verfügung steht, und sei es noch so gut abgestützt, kann missbraucht werden. Eines ist sicher, wenn viel Geld im Spiel ist, ist auch die Gefahr des Missbrauchs sehr gross. Wenn wir heute über Lärmmanagement sprechen, müssen wir folgendes klar im Vordergrund halten: Der Flughafen ist ein sehr wichtiger, aber noch lange nicht der wichtigste Grund, um in der Region Zürich zu wohnen und zu arbeiten. Es ist nicht so, dass der Flughafen allein als Garant für Prosperität und Wachstum herangezogen werden kann. Vielmehr zieht der Flughafen von den Marktkräften im grössten Schweizer Markt, nämlich der Agglomeration Zürich, den grössten Nutzen. Nur eine Agglomeration wie Zürich kann die Kapazitäten eines solchen Flughafens überhaupt füllen.

Einerseits gibt es also die befruchtende Auswirkung des Flugbetriebs auf die Wirtschaft in der Agglomeration und andererseits die negativen Auswirkungen des Flugbetriebs auf die Lebensqualität der Bevölkerung. Die Kommission hat nun so getan, als könnte sie sich nur mit dem Lärmaspekt des Flughafens befassen und alle anderen Aspekte vernachlässigen. Dass dem nicht so ist, kann allein schon daran gesehen werden, dass ein Einfrieren der Flugbewegungen nicht diskutiert werden konnte. Das wirksamste Instrument des Fluglärmmanagements wird also von allem Anfang an ausgeklammert. Dies ist

verständlich, denn die Wirtschaft hat eine wesentlich stärkere Lobby als die Bevölkerung, leider. Wir müssen damit leben, dass die Zahl der Flugbewegungen pro Jahr um 6 bis 8% zunimmt. Um dieses Wachstum sicherzustellen, haben wir über Streuung und Konzentration gesprochen.

Wenn also das Fluglärmmanagement dazu führt, dass innerhalb der gesetzlichen Grenzen mit der Streuung immer mehr Leute unter dem absolut lautesten Lärm leiden müssen, welchem man übrigens nicht ausweichen kann, geht dies am Ziel der Kommissionsarbeit vorbei. Bei unseren Anhörungen haben wir von verschiedener Seite gehört, dass es heute möglich ist, jede Minute eine Flugbewegung durchzuführen. Das heisst, dass in 18 Stunden 1080 Flugbewegungen abgewickelt werden könnten. Im Jahr wären das rund 395'000 Flugbewegungen. Besonders mit der 5. Ausbautappe und dem sich heute schon im Test befindenden neuen An- und Abflugverfahren lässt sich eine Steigerung der Kadenz auf das Doppelte ausrechnen. Ich weiss, dass einige von Ihnen das wiederum als Fantasiegespinnst abtun und als aus der Luft gegriffen anschauen werden, doch unsere Prognosen haben schon verschiedentlich gestimmt. Ganz im Gegensatz zu den «Flughafenprofis-Prognosen» waren unsere Laienprognosen sehr zutreffend und sie werden es auch in den nächsten Jahren noch sein. Beim Thema der Streuung oder Konzentration ist dies von eminenter Wichtigkeit. Die Bevölkerung rund um den Flughafen wird bis in wenigen Jahren gegen 350'000 Flugbewegungen ertragen müssen. Das Wachstum ist dann jedoch noch nicht abgeschlossen, es sei denn, dass die Energie zu knapp würde oder andere exogene Faktoren eine Rolle spielten.

Wer also Fluglärmmanagement betreiben will, muss griffige Instrumente einbauen, um die oben beschriebenen Horrorvisionen vermeiden zu können. Sonst verkommt das Fluglärmmanagement zur aktiven Umweltverschmutzung. Was nützen die besten Instrumente zur Beurteilung einer Situation, wenn kein Wille vorhanden ist, griffige Kontrollinstrumente zur Überwachung der Sollwerte einzubauen? Was nützen Instrumente zur Beurteilung der Lästigkeit, wenn keine Einsicht vorhanden ist, dass die Lästigkeit eingeschränkt werden muss? Es hat sich immer wieder gezeigt, dass man über Sanktionsmassnahmen verfügen muss, wenn man etwas erreichen will.

(Die Redezeit ist abgelaufen).

*Peter Marti (SVP, Winterthur):* Vorerst einige positive Aspekte zum Postulat Jeker:

1. Die SVP-Fraktion ist damit einverstanden, dass dieses Postulat abgeschrieben wird.
2. Die Kommissionsarbeit war spannend, und für fast alle, Frau Kugler, auch lehrreich, trotz teils klar gegensätzlicher Ansichten. Sie war von einem konziliannten Geist geprägt, der nicht zuletzt der guten Führung durch den Kommissionspräsidenten zu verdanken ist.
3. Ginge man nur vom Postulat aus, könnte man die Ansicht vertreten, es seien zu viele Abklärungen gemacht worden, also ein Aufwand betrieben worden, dessen Kosten-/Nutzenverhältnis hinterfragt werden müsste. Es wurde aber zunehmend klar, dass diese Abklärungen im Rahmen der anstehenden Konzessionserneuerung für den Flughafen von grosser Bedeutung sein werden und also keineswegs Geld in den Sand gesetzt wurde.
4. Vereinfacht gesagt hatte das Postulat zum Inhalt, abzuklären, ob es andere Abflugverfahren gibt, welche eine andere oder bessere Verteilung des Fluglärms ermöglichen würde, wobei es vordringlich um die Entlastung für die Gegend um Glattbrugg ging. Positiv ist, dass in der Kommission grundsätzlich Einigkeit darüber bestand, dass heute taugliche Mittel vorhanden sind, um auf sehr realistische Weise die Auswirkung von Änderungen bei den Abflugverfahren so simulieren zu können, dass realitätsdichte Aussagen über mögliche Änderungen bezüglich der Lärmbelastung möglich sind. Es hat sich in der Kommission gezeigt, dass man über die Parteigrenzen hinweg bereit ist, diese Simulationsverfahren als taugliche Arbeitsinstrumente anzuerkennen, wodurch die oftmals sehr emotionalen Diskussionen auf einen sachlicheren Boden gestellt werden konnten und können. Mir scheint, dass dies ein wichtiges Element der Kommissionsarbeit war. Da stimme ich mit Peter Reinhard durchaus überein.
5. Positiv scheint mir auch, dass bei der Volkswirtschaftsdirektion und der Flughafendirektion im Laufe der Kommissionsarbeit eine gewisse Sensibilisierung stattgefunden hat und zwar dahingehend, dass man Anliegen der betroffenen Bevölkerung zunehmend ernster genommen hat.
6. Vergleicht man die letzte Woche anlässlich einer Pressekonferenz veröffentlichten Zahlen über künftige Bewegungen auf dem Flughafen Kloten mit den heutigen Zahlen, dann wird klar, dass ein umfassendes Lärmmanagement mehr als vordringlich ist. Ein solches Management muss auch mögliche Änderungen von Abflugverfahren, Pistenbenützigungen, aber auch die Kommunikation mit der vom Fluglärm betroffenen Bevölkerung enthalten. Letzteres ist sehr wichtig.

7. Es ist positiv, dass sich die Verantwortlichen auch heute klar und deutlich dazu bekennen, dass künftig die Nachtflugsperreordnung weiterhin eingehalten wird.

Aber auch gewisse negative Punkte kann ich nicht verschweigen:

1. Der Bund, konkret das Departement von Bundesrat Moritz Leuenberger, hat es nach wie vor nicht fertig gebracht, die schon längst versprochenen Lärmgrenzwerte bekannt zu geben.
2. Das Zahlenmaterial, welches als Planungsgrundlage für die 5. Ausbautappe des Flughafens gedient hat, ist damals entweder nicht genügend seriös erarbeitet oder dann seitens der Verantwortlichen recht einseitig interpretiert worden. Vergleicht man die Prognosen über die Bewegungen auf dem Flughafen und das erwartete Passagieraufkommen, die vor der Abstimmung über die 5. Ausbautappe zum besten gegeben wurden, mit jenen Zahlen, die wir bereits jetzt haben und die wir in den nächsten Jahren zu erwarten haben, dann muss man mehr als staunen. Es kann und darf nicht sein, dass innerhalb so kurzer Zeit derart andere Basiswerte gelten sollen, auch wenn man sich vor Augen halten muss, dass es sich stets um Prognosen und nicht um gesicherte Zahlen gehandelt hat. Man muss ebenfalls genau betrachten, wann welche Prognosen gemacht worden sind.
3. Es lässt aufhorchen, dass es möglich sein wird, mit dem heute gültigen Betriebsreglement und ohne zusätzliche An- und Abflugrouten, aber auch keine zusätzlichen Einschränkungen, bereits heute knapp 300'000 Bewegungen pro Jahr auf dem Flughafen Kloten bewältigen zu können; dies notabene ohne Realisierung der 5. Ausbautappe.
4. Die für die Flughafenplanung und für den Flughafenbetrieb Verantwortlichen haben – wenn man den ganzen Zahlensalat nüchtern betrachtet – in der Bevölkerung einiges an Unsicherheit hervorgerufen. Es wird harter Arbeit bedürfen, das volle Vertrauen der Bevölkerung wieder zurückzugewinnen. Mir scheint, dass zumindest jetzt die offene Information vom 8. September 1998, auch wenn die übermittelte Botschaft in weiten Kreisen keine Freude ausgelöst haben wird, ein richtiger Schritt gewesen ist, um solches Vertrauen zurückzugewinnen.

Das Fazit: Nicht nur die SVP-Fraktion, sondern sicher weite Teile der Bevölkerung, stehen nach wie vor voll hinter dem Flughafen Kloten. Das hat auch das riesige Echo bewiesen, welches die Jubiläumsveranstaltung «50 Jahre Flughafen» insbesondere in der Bevölkerung ausgelöst hat. Die SVP Fraktion ist überzeugt, dass die Bevölkerung auch heute ein deutliches Ja in die Urne legen würde, wenn sie nochmals über die 5. Ausbautappe abstimmen müsste. Der Flughafen ist ein

entscheidender Wirtschaftsfaktor, ein nicht zu unterschätzender Standortvorteil, dem wir Sorge tragen müssen und wollen. Dies bedeutet aber nicht, dass wir alles kritiklos hinzunehmen haben und Vorgelegtes nicht hinterfragen dürfen. Wichtig ist, dass nebst der Wirtschaft und der auf und für den Flughafen arbeitenden Personen auch die Bevölkerung rund um den Flughafen ernst genommen wird. Und hier, so glaube ich, gibt es einen gewissen Nachholbedarf. Im Rahmen der Kommissionsarbeit haben wir gesehen, dass es notwendig sein wird, ein umfassendes Lärmmanagement einzuführen. Verschiedene Instrumente sind bereits vorhanden; diese gilt es zu nutzen.

Die Flughafendirektion und die Volkswirtschaftsdirektion haben im Rahmen der Neuauflage für die Flughafenkonzeption viele und zum Teil sehr divergierende Interessen unter einen Hut zu bringen. Das ist sicher eine schwierige Aufgabe. Wir wünschen uns, dass sie die erforderliche Weitsicht walten lässt und das nötige Feeling an der Tag legt, um diese schwierige Gratwanderung erfolgreich bestehen zu können.

Das Postulat Jeker können wir heute abschreiben.

*Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich):* Ein Viertel der Stadtzürcher Bevölkerung wohnt in den Stadtkreisen elf und zwölf, dem engeren Zürich Nord. Das sind ungefähr 80'000 Personen. Diese sind zum Teil heute schon durch den Fluglärm stark belastet. Sie sind deshalb ganz froh, wenn sie heute die Botschaft aus dem Kantonsrat vernehmen, dass mit der Abschreibung des Postulats Jeker der Right-turn vorderhand vom Tisch ist. Denn diese 80'000 Personen haben heute schon mit grossen Immissionen zu leben. Einerseits gibt es da die Kehrlichtverbrennungsanlage Hagenholz, die ja nicht nur für die Bedürfnisse des Quartiers da ist, sondern den Müll des ganzen Unterlandes verbrennt. Andererseits gibt es das Heizkraftwerk Aubrugg, das Wärme für das Kantonsspital herstellt, in welchem nicht nur Oerliker und Schamendinger Patienten liegen. Ferner führt die A1.4.4, eine Autobahn, mitten durch Schwamendingen. Täglich fahren dort 108'500 Fahrzeuge hindurch, die nicht Schwamendingen oder Oerlikon als Ziel- oder Startpunkt haben, sondern den ganzen Kanton durchqueren. Im weiteren ist insbesondere in Schwamendingen die Militärfliegerei zu erdulden und die A20, die Nordumfahrung von Zürich, die auch nicht primär der Bevölkerung von Zürich Nord dient. Dann wären noch das Hallenstadion und die Rennbahn zu nennen, die lärmige Veranstaltungen durchführen. Ferner haben wir den Eisenbahnknotenpunkt Oerlikon mit der Furttallinie, die vor allem dem Güterverkehr dient und die Wohnbevölkerung stark belastet.

Sie sehen also, dass Zürich Nord bereits genug Immissionen zu ertragen hat. Aus diesem Grund kann für uns ein Right-turn weder heute noch in Zukunft in Frage kommen. Der Right-turn, den wir hier in der Kommission untersucht haben, geht davon aus, dass etwa zehn bis fünfzehn Flugzeuge pro Tag über Zürich Nord abfliegen. Das würde bedeuten, dass netto zusätzlich etwa 1000 Personen stark belastet würden. Würde man die Piste 16 nach Norden verlängern, könnten theoretisch ohne weiteres auch 100 bis 150 Right-turns über Zürich Nord geflogen werden. Das würde aber nicht bedeuten, dass dann linear nur 10'000 Personen stärker belastet würden, sondern es würden exponentiell 20'000 bis 30'000 Personen mehr belastet. Dann gäbe es nämlich eine Entlastung im Norden des Flughafens, der relativ dünn besiedelt ist, und eine Belastung des Südens, also der Stadt Zürich, die sehr dicht besiedelt ist. Vor kurzem ist ein wissenschaftliches Heft des Bundesamtes für Raumplanung erschienen, das sich vorab mit dem Flughafen und den Flugplätzen in der Schweiz befasst. Darin können Sie nachlesen, wie wir im Kanton langfristig politisieren müssen. Es wird vorgeschlagen, den Norden des Flughafens, der noch relativ dünn besiedelt ist, auch künftig von Siedlungsgebieten freizuhalten, um künftige Konflikte mit Fluglärm zu verhindern.

Die Pistenverlängerung, wie sie heute auch wieder diskutiert worden ist, hat aber eine interessante Variante, die noch gar nie diskutiert wurde. Man könnte nämlich den Left-turn nördlich über die relativ dünn besiedelten Gebiete ausbauen. Hierfür haben wir noch keine Zahlen. Doch wenn man die Pistenverlängerung aus dieser Sicht betrachtet, tut sich hier eine interessante Option auf.

Im Zusammenhang mit der Fluglärmdiskussion ist immer wieder behauptet worden, man müsse den Fluglärm gerecht verteilen. Es ist sogar das Unwort der Jahres geschöpft worden, indem man von der «Demokratisierung des Fluglärms» gesprochen hat. Demokratie ist ein Recht. Fluglärm ist ein relatives Unrecht, welches die Leute zu erdulden haben. Die Leute, die bereits heute schon Lärm haben, jetzt mit noch mehr Lärm zu belasten, bedeutet eine Gleichbehandlung im Unrecht. Von der Rechtsprechung her ist so etwas nicht möglich.

Noch ein Wort zur Prognose: Für mich ist die Prognose, die letzte Woche erschienen ist, ein Papiertiger. Denn letztlich hat man bereits während der Richtplandebatte von 395'000 bis 400'000 Flugbewegungen gesprochen. In der Kommission für die 5. Ausbautetappe wurde darüber gesprochen und auch in der Fluglärmmmission. Diese Zahlen sind nichts anderes als eine lineare Auflistung unter Ausschluss der Nachtsperrordnung. Wenn pro Minute eine Bewegung stattfindet, ergibt das

395'000 Bewegungen. Dies wissen wir längst. Das ist keine Prognose, sondern lediglich eine Milchbüchlein-Rechnung aus der Volkswirtschaftsdirektion. Es ist aber ganz interessant, dass diese Zahlen gerade jetzt publiziert werden, denn sie helfen uns in der Kommission, eine allfällige Privatisierung des Flughafens zu bodigen. Schlimm ist allerdings, dass mit diesen Prognosen, die so hoch bewertet worden sind, auch eine Verselbständigung des Flughafens – eine Verselbständigung ist keine Privatisierung – gefährdet ist. Diese Gefährdung haben wir der Volkswirtschaftsdirektion zu verdanken.

*Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang):* Das Postulat Jeker entstand im Umfeld eines Versuchsbetriebs auf der Westpiste. Schon damals war ich sicher, dass das Postulat zwei Ziele verfolgt: Erstens, die Bevölkerung zu beruhigen, zweites aber vor allem dazu dienen wird, mit der Streuung die Kapazität am Flughafen massiv erhöhen zu können. Seither ist einiges geschehen. Die 5. Bauetappe wurde vom Zürcher Stimmvolk in folgender Annahme bewilligt: «Die Realisierung der 5. Bauetappe geht jedoch nicht zu Lasten der Bevölkerung und der Umwelt. Verschiedene Massnahmen stellen sicher, dass sowohl die vom Flughafen verursachte Luftverschmutzung als auch die Fluglärmbelastung nicht weiter zunehmen, teilweise sogar abnehmen werden.»

Im Jahr 1996 wurde die 4. Welle eingeführt, die im Süden zu einer massiven Mehrbelastung führte. Das Bundesgericht verlangte in diesem Sommer, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung wiederholt wird, da die ihr zugrunde gelegten Luftverkehrsprognosen von 240'000 Bewegungen pro Jahr als eindeutig und in erheblichem Ausmass als unzutreffend bezeichnet werden müssen. Der Kanton ist für die Verzögerung verantwortlich, da er die Umweltfrage bis heute zu wenig ernst nahm. Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger wurden offensichtlich getäuscht. Das zeigen nun auch die seit letzter Woche vorliegenden neusten Prognosen. Bis ins Jahr 2020 wird mit einer Verdoppelung der Nachfrage gerechnet. Nur, bei einer weitgehenden Flexibilisierung des Flugbetriebs können dannzumal 400'000 Bewegungen pro Jahr abgewickelt werden. Bei diesem massiven Mehrverkehr kann mit den bestehenden Massnahmen die Einhaltung der Rahmenbedingungen eine Zunahme der Belastungen ganz bestimmt nicht mehr gewährleistet werden.

Ich fordere den Regierungsrat dringend auf, weitere Massnahmen zu erarbeiten, um die Luft- und Lärmbelastung wie versprochen auf dem Stand von 1990 stabilisieren zu können. Nicht eine weitere Welle, sondern eine Flut droht über uns einzubrechen. Mit der operationellen

Flexibilisierung, die durch die Überarbeitung des Betriebsreglements angestrebt wird, werden sämtliche noch vorhandenen Dämme brechen. Das sind doch alles andere als Massnahmen gegen den Fluglärm, denn nur eine Streuung ermöglicht das grenzenlose Wachstum. Dieses grenzenlose Wachstum leitet der Regierungsrat aus einem Zulassungszwang der heutigen Betriebskonzession ab. Dem muss ich die Antwort von Bundesrat Moritz Leuenberger anlässlich einer Anfrage entgegenhalten. Ich zitiere: «Das heisst, über die Kapazitätsgrenze wird der Bundesrat natürlich erst entscheiden, wenn das Vernehmlassungsverfahren über diesen Infrastrukturplan durchgeführt sein wird.» Also rennt der Gehorsam der Flughafenverantwortlichen dem Bundesrat offensichtlich voraus. Es ist durchaus angebracht, den Schutz der Bevölkerung und der Umwelt dem Wachstum gegenüberzustellen. Als nächstes stehen die Verselbständigung des Flughafens und die Erneuerung der Betriebskonzession an. Wichtige Weichen werden gestellt. Bei der Erneuerung der Betriebskonzession erwarte ich vom Regierungsrat, dass dabei vor allem auch neuste wissenschaftliche Erkenntnisse, die nachweisen, dass Lärm gesundheitsschädigend ist, miteinbezogen werden.

In diesem Sinn erwarte ich vom Regierungsrat ebenfalls, dass bei der Stellungnahme zu den Grenzwertvorschlägen der gesundheitliche Schutz der Bevölkerung in den Mittelpunkt gestellt wird, dass der Vorschlag der Expertenkommission gestützt wird und auf keinen Fall versucht wird, Folgekosten zu optimieren. Denn die Höhe der Grenzwerte wird letztlich vor allem Konsequenzen auf die Schallschutzkosten und die Entschädigungszahlungen infolge Enteignung haben. Da wir mittels der Streuung des Fluglärms sämtliche Schleusen öffnen würden und uns heute gegen die über uns einbrechende Flut wehren müssen, brauchen wir kein Lärmmanagement und können das vorliegende Postulat getrost abschreiben.

*Esther Zumbrunn (DaP/LdU, Winterthur):* Herr Berset, erlauben Sie mir eine kurze Bemerkung zu Ihrem Votum. Auch Musik kann Lärm sein, so etwa lautete eine Ihrer Formulierungen. Sie wollten damit sagen, dass Lärm an sich nichts Schlechtes sei. An einem Beispiel würde ich Ihnen gerne das Gegenteil zeigen. Vor über zehn Jahren gab es eine wissenschaftliche Untersuchung: Zwei völlig identische Gewächshäuser wurden rund um die Uhr mit Musik beglückt. Das eine mit Rockmusik und das andere mit Johann Sebastian Bach. Fazit: Innert kürze liessen alle Pflanzen im Rocktreibhaus die Köpfe hängen, verdarben und starben. Die Pflanzen im Bach-Treibhaus hingegen gediehen prächtig. (Heiterkeit). Die Interpretation überlasse ich Ihnen.

*Bruno Dobler (parteilos, Lufingen):* Die einzigen Menschen, die das Neue wünschen, sind Babys in nassen Windeln. Ich glaube, dass wir einiges ändern müssen, wenn wir den Flughafen bewahren wollen. Die Anliegen der Bevölkerung sind zu berücksichtigen. Selbstverständlich braucht es ein Lärmmanagement, und vor allem braucht es künftig eine optimale Information an die Bevölkerung.

Wenn Sie mit Ihrem Auto aus der Garage fahren, dann fahren Sie auch nicht zuerst um das Gemeindehaus und um die Kirche herum, um dann nach vielen Umwegen auf die Autobahn zu gelangen. Das machen Sie schon der Umwelt zuliebe nicht. Doch gerade heute muss die direkte Flugführung geändert werden. Es macht keinen Sinn, dass die Flugzeuge – oder ein Teil davon – zuerst um den Flughafen herumkurven, bis sie in die Luftstrasse eindrehen dürfen. Ich glaube auch, dass künftige Maschinen bessere Steiggeschwindigkeiten haben, und die Lärmbelastung – in diesem bekannten Right-turn, und es ist nicht nur der Right-turn – auch für die neu betroffenen Regionen vielleicht gar nicht so stark ist wie wir heute annehmen.

Weiter braucht es eine Optimierung des heutigen Pistensystems. Der Flughafen Zürich ist heute in einem Korsett einem Reglement ausgeliefert. Dies alles führt zu zusätzlichen und einseitigen Lärmbelastungen, und dem ist entgegenzuwirken. Die grösste Lärminderung erreichen wir mit direkten Abflugrouten, um das Pistensystem besser nutzen können. Dies braucht weniger Treibstoff und macht weniger Lärm. Ich bin auch nicht sicher, ob die Nachtflugsperr für die Zukunft wirklich «sakrosankt» sein muss. Stellen wir uns doch das Unmögliche vor und setzen einen Lärmwert für moderne Flugzeuge, die nur noch einen Bruchteil der heutigen Lärmemissionen machen. Dann können wir Starts und Landungen erlauben, wenn in Zukunft – in 200 oder 300 Jahren, doch ich garantiere Ihnen, so lange geht das nicht – die Flugzeuge nicht mehr vom Nachtflugkorsett betroffen werden. Es ginge mir dann um das Festlegen eines «Flüsterwertes». Natürlich, Peter Reinhard, kommen dann noch andere Überlegungen dazu, vielleicht sieht man dann die Flugzeuge in der Nacht nicht. Man könnte ja immer noch mit den Piloten abmachen, dass sie die Navigationslichter ausschalten würden.

Ich höre eigentlich von allen, dass sie nicht gegen den Flughafen sind. Also sind alle für den Flughafen. Aber wenn wir das sind und das keine Scheinheiligkeit sein soll, dann müssen wir bedenken und akzeptieren, dass dieser Flughafen Zürich eben auch wachsen muss. Er muss wachsen dürfen. Wenn er das nicht kann, dann wird er von den umliegenden

Flugplätzen überrundet werden und zu einem Provinzflugplatz verkommen. Ich glaube nicht, dass dies im Interesse der Volkswirtschaft ist.

*1. Vizepräsident Richard Hirt:* Ich schlage Folgendes vor: Es sind noch zwei Redner zu fünf Minuten auf der Liste. Danach würde Regierungsrat Ernst Homberger etwa zehn Minuten sprechen und der Kommissionspräsident eine Minute. Ich beabsichtige, die Rednerliste hier zu schliessen und die Behandlung dieses Geschäfts zu Ende zu führen.

*Ruedi Keller (SP Hochfelden):* Ich wollte mich für die Rednerliste melden. Eine Minute genügt mir.

*1. Vizepräsident Richard Hirt:* Das gilt als gemeldet.

*Silvia Kamm (Grüne, Bonstetten):* Ich bin mit diesem Prozedere nicht einverstanden. Die Grünen haben heute ihren Fraktionsausflug, der Zug fährt um 13.07 Uhr. Wir würden vorher noch gerne etwas essen. Es wäre nicht nett, wenn die Grünen bei dieser Abstimmung nicht anwesend wären. Ich beantrage deshalb, die Sitzung zu schliessen.

*Abstimmung über die Schliessung der Rednerliste*

**Der Kantonsrat beschliesst mit offensichtlichem Mehr, die Rednerliste zu schliessen.**

*Thomas Büchi (Grüne, Zürich):* Wir haben nichts gegen die Schliessung der Rednerliste. Silvia Kamm hat es bereits klar gemacht. Das Büro hat uns in der vorgelegten Planung zwei offizielle Daten für Fraktionsausflüge genannt. Die Grüne Fraktion hat sich daran gehalten und führt heute ihren Fraktionsausflug durch. Ich bitte Sie, bei den offiziellen Daten zu bleiben, wir hätten auch lieber anderes Wetter.

Wir bitten Sie, die Sitzung um 12.00 Uhr zu schliessen, wie es in diesem Haus Usus ist. Sonst macht es keinen Sinn mehr, Fraktionsausflugsdaten festzulegen. Wenn Sie wollen, dass die Beratungen ohne die Grüne Fraktion stattfinden, dann fahren Sie mit der Sitzung weiter. Das ist unsere Bitte.

*1. Vizepräsident Richard Hirt:* Wenn wir die Sitzung um 12.15 Uhr beenden, würde das auch noch reichen, Herr Büchi. Ich lasse darüber abstimmen.

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit offensichtlichem Mehr, die Sitzung zu schliessen.**

*Die Beratungen werden unterbrochen.*

## **Verschiedenes**

### *Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse*

- **Privatisierung von Gemeindeaufgaben**  
Interpellation *Lucius Dürr (CVP, Zürich), Gustav Kessler (CVP, Dürnten)* und *René Berset (CVP, Bülach)*
- **Mangelnder Vollzug von Nichtraucherplätzen in Gastwirtschaften, § 22 Gastgewerbegesetz**  
Anfrage *Ursula Talib-Benz (Grüne, Pfäffikon)* und *Hanspeter Amstutz (EVP, Fehraltorf)*
- **Kantonaler Festakt zu den 150-Jahr-Feierlichkeiten des Bundes vom 5. September 1998**  
Anfrage *Christoph Mörgeli (SVP, Stäfa)*
- **Tarifattraktivität des ZVV für Jugendliche**  
Anfrage *Hugo Buchs (SP, Winterthur)*
- **Abstimmungsparolen des Regierungsrates**  
Anfrage *Hans-Jacob Heitz (Liberale, Winterthur)*

*1. Vizepräsident Richard Hirt: Stefan Gisin aus Zumikon ist im Ausstich mit 29 Punkten Schützenkönig geworden.*

Schluss der Sitzung: 12.00 Uhr

Zürich, den 14. September 1998

Die Protokollführerin:  
Irene Läubli

13390

Vom Büro des Kantonsrates in seiner Sitzung vom 8.Oktober 1998 genehmigt.