



4. KR-Sitzung, Montag, 5. Juni 2023, 08:15 Uhr

Vorsitz: *Sylvie Matter (SP, Zürich)*

Verhandlungsgegenstände

- 1. Mitteilungen 2**
 - Antworten auf Anfragen
 - Ratsprotokoll zur Einsichtnahme
 - Zuweisung von neuen Vorlagen
- 2. Brückensanierung Eglisau - Alternativmassnahmen..... 5**
 - Dringliches Postulat Romaine Rogenmoser (SVP, Bülach), Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Kathrin Wydler (Die Mitte, Wallisellen), Mark Anthony Wisskirchen (EVP, Kloten) vom 3. April 2023
 - KR-Nr. 129/2023, RRB-Nr. 572/10. Mai 2023 (Stellungnahme)
- 3. Parteienspenden durch die Flughafen Zürich AG 27**
 - Dringliche Interpellation David John Galeuchet (Grüne, Bülach), Roland Kappeler (SP, Winterthur), Anne-Claude Hensch Frei (AL, Zürich) vom 8. Mai 2023
 - KR-Nr. 179/2023
- 4. Verschiedenes 67**
 - Nachruf
 - Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

1. Mitteilungen

Geschäftsordnung

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Wünschen Sie das Wort zur Geschäftsliste? Dies ist nicht der Fall. Wir fahren fort wie vorgesehen.

Antworten auf Anfragen

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf zwölf Anfragen zugestellt:

- KR-Nr. 83/2023, Ausgleich der kalten Progression bei Steuern auf Grundstückgewinne
Michael Zeugin (GLP, Winterthur), Martin Hübscher (SVP, Wiesendangen), Martin Farner-Brandenberger (FDP, Stammheim)
- KR-Nr. 84/2023, Behandlung von Menschen mit Impfnebenwirkungen
Daniel Heierli (Grüne, Zürich), Karin Joss (GLP, Dällikon)
- KR-Nr. 85/2023, Kosten und Stellenausbau aufgrund neuer kantonaler Velostandards
Hans-Peter Amrein (parteilos, Küsnacht), Lorenz Habicher (SVP, Zürich), René Isler (SVP, Winterthur)
- KR-Nr. 86/2023, Starke Zuwanderung und eine intakte Umwelt – ein unvermeidbarer Zielkonflikt, oder gibt es kantonale Lenkungsmöglichkeiten?
Daniel Wäfler (SVP, Gossau), Nina Fehr Düsel (SVP, Küsnacht), Erich Vontobel (EDU, Bubikon)
- KR-Nr. 87/2023, Überwachung an SBB-Bahnhöfen im Kanton Zürich
Wilma Willi (Grüne, Stadel), Silvia Rigoni (Grüne, Zürich)
- KR-Nr. 88/2023, Welche Schutzverordnungen sind geplant und wie wird die Landwirtschaft betroffen?
Sandra Bossert (SVP, Wädenswil), Domenik Ledergerber (SVP, Herrliberg), Hans Egli (EDU, Steinmaur)
- KR-Nr. 99/2023, Leitung Bildung in den Schulgemeinden
Christoph Fischbach (SP, Kloten), Beatrix Stüssi (SP, Niederhasli)
- KR-Nr. 106/2023, Entlastungsstollen Sihl – eine Randnotiz wirft Fragen auf
Alex Gantner (FDP, Maur), Marcel Suter (SVP, Thalwil)
- KR-Nr. 157/2023, Personen mit Schutzstatus S und ihre Fahrzeuge im Kanton Zürich

Romaine Rogenmoser (SVP, Bülach), Susanna Lisibach (SVP, Winterthur)

- KR-Nr. 160/2023, Nordbrücke – Versuche von Markierungen durch die Stadt auf Kantonsstrassen gegen den Willen der Anwohner – Haltung des Kantons

Peter Schick (SVP, Zürich), Lorenz Habicher (SVP, Zürich)

- KR-Nr. 168/2023, Wo ist das gesetzlich vorgeschriebene umfassende Monitoring für alle staatlich erzwungenen oder geförderten Covid-Massnahmen sowie den gepuschten Gen-Injektionen, genannt Covid-Spritze?

Urs Hans (Aufrecht, Turbenthal)

- KR-Nr. 169/2023, Erst die Rinder dann die Kinder: Analogien von den Blauzungen-Kampagnen der Kantonstierärztin und der Gesundheitsdirektion unter Thomas Heiniger und von den Covid-Kampagnen der Kantonsärztin und der Gesundheitsdirektion unter Natalie Rickli.

Urs Hans (Aufrecht, Turbenthal)

Ratsprotokoll zur Einsichtnahme

Auf der Webseite des Kantonsrates ist einsehbar:

- Protokoll der 2. Sitzung vom 15. Mai 2023, 8.15 Uhr

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit:

- **Beschluss des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 234/2022 betreffend Zweckgebundene und transparente Verwendung der Beiträge für Assistenzärztinnen und Assistenzärzte am USZ**
KR-Nr. 234a/2022

Zuweisung an die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt:

- **Beschluss des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 366/2020 betreffend Standards für Veloinfrastruktur**
KR-Nr. 366a/2020

Zuweisung an die Kommission für Planung und Bau:

- **Beschluss des Kantonsrates über die Genehmigung der Abrechnung des Objektkredites für den Ersatzneubau der Kantonschule Büelrain, Winterthur**
Vorlage 5203a

Zuweisung an die Kommission für Bildung und Kultur:

- **Beschluss des Kantonsrates über die Genehmigung der Wahl der Mitglieder des Universitätsrates der Universität Zürich**
Vorlage 5888

- **Gesetz über den Beitritt zur Interkantonalen Vereinbarung für schulische Angebote in Spitälern (Interkantonale Spitalschulvereinbarung)**
Vorlage 5903
 - **Beschluss des Kantonsrates über die Wahl der Mitglieder des Zürcher Bildungsrates für die Amtsdauer 2023–2027**
Vorlage 5904
 - **Beschluss des Kantonsrates über die Genehmigung der Wahl der Präsidentin des Universitätsrates der Universität Zürich**
Vorlage 5905
 - **Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung eines Rahmenkredits für den Betrieb des Theaters Kanton Zürich (Spielzeiten 2024/25–2029/30)**
Vorlage 5906
- Zuweisung an die Finanzkommission:
- **Beschluss des Kantonsrates über Nachtragskredite für das Jahr 2023, I. Sammelvorlage**
Vorlage 5907
- Zuweisung an die Aufsichtskommission für Bildung und Gesundheit:
- **Beschluss des Kantonsrates über die Genehmigung des Geschäftsberichts des Kantonsspitals Winterthur und des Berichts über die Umsetzung der Eigentümerstrategie für das Jahr 2022**
Vorlage 5909
 - **Beschluss des Kantonsrates über die Genehmigung des Geschäftsberichts der Integrierten Psychiatrie Winterthur – Zürcher Unterland und des Berichts über die Umsetzung der Eigentümerstrategie für das Jahr 2022**
Vorlage 5910
 - **Beschluss des Kantonsrates über die Genehmigung des Geschäftsberichts des Universitätsspitals Zürich und des Berichts über die Umsetzung der Eigentümerstrategie für das Jahr 2022**
Vorlage 5911
 - **Beschluss des Kantonsrates über die Genehmigung des Geschäftsberichts der Psychiatrischen Universitätsklinik Zürich und des Berichts über die Umsetzung der Eigentümerstrategie für das Jahr 2022**
Vorlage 5912
- Zuweisung an die Kommission für Wirtschaft und Abgaben:
- **Standortförderungs- und Unternehmensentlastungsgesetz (SFUEG)**
Vorlage 5908

2. Brückensanierung Eglisau - Alternativmassnahmen

Dringliches Postulat Romaine Rogenmoser (SVP, Bülach), Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Kathrin Wydler (Die Mitte, Wallisellen), Mark Anthony Wisskirchen (EVP, Kloten) vom 3. April 2023 KR-Nr. 129/2023, RRB-Nr. 572/10. Mai 2023 (Stellungnahme)

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Der Rat beantragt dem Kantonsrat, das dringliche Postulat nicht zu überweisen. Er hat dem Rat seine schriftliche Ablehnung am 10. Mai 2022 bekanntgegeben. Gemäss Paragraph 55 ist das Kantonsratsgesetzes haben wir heute über die Überweisung oder Ablehnung zu entscheiden.

Romaine Rogenmoser (SVP, Bülach): In der Zeitung vom letzten Freitag steht in der Headline zur Umfahrung Ottenbach/Obfelden: «Es könnte die letzte Umfahrung sein, die im Kanton Zürich gebaut wird.» Damit ist eigentlich alles gesagt. Was wir schon immer vermutet haben, ist jetzt traurige Realität, und in genau diesem Kontext ist unser Vorstoss zu sehen. Denn nein, dieser Vorstoss ist nicht die aufgewärmte fünfte Version vom bereits überwiesenen Postulat. Es ist längst nicht alles beantwortet, eben auch in diesem Zusammenhang nicht. Meine Damen und Herren Regierungsräte, ich bin enttäuscht – ganz im Wortsinne –, denn ich erlag dem irrigen Glauben, wir hätten es mit einer bürgerlichen Regierung zu tun. Dass eine vermeintlich bürgerliche Regierung aber nicht bereit ist, dieses Postulat entgegenzunehmen, lässt mich ratlos zurück. Was macht die bürgerliche Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*)? Ihr vordringliches Ziel sollte eine florierende und funktionierende Wirtschaft sein. Und die Aussage des Baudirektors (*Regierungsrat Martin Neukom*) «Wir haben alles beantwortet und» – jetzt halten Sie sich fest – «es gibt keine Möglichkeit, an der vorliegenden Planung etwas zu ändern» zeigt eindeutig, dass er nicht willens ist, auf die Bedürfnisse der Wirtschaft und der Bevölkerung einzugehen. Das ist eine Machtdemonstration des Verwaltungsapparates, der munter drauflos plant, im Wissen, dass die ganze Planung für den runden Ordner ist. Das allein ist schon an Tragik nicht zu überbieten.

Dieses Postulat hat nichts mit der Umfahrung zu tun. Es geht einzig und allein um die Brückensanierung in Eglisau. Nötig wurde dieser Vorstoss, weil offensichtlich der Wille der Regierung fehlt, mit der Umfahrung vorwärtszumachen. Nötig wurde dieser Vorstoss aber auch, weil

mit der geplanten Brückensanierung der Rafzerfelder Bevölkerung und dem regionalen Gewerbe mit der angedachten Planung die Luft zum Atmen und das Geld zum Leben genommen wird. Denn mit der vorliegenden Planung werden für alle Arbeitnehmenden aus der Region, der Schweiz und des angrenzenden Auslands die Arbeitsbedingungen, sprich der Arbeitsweg, unerträglich. Und jetzt kommt's: Das ist gewollt, bewusst, von der grünen Direktion. Jedes stehende Auto ist ein gutes Auto. Und jedes Auto, das nicht fährt, ist noch besser. Aber ich muss Ihnen leider eröffnen, Herr Neukom: Sie können Ihre grünen Träume nur sicherstellen, weil sich hier die arbeitende Bevölkerung, die auf das Auto angewiesen ist, denn Allerwertesten aufreisst und Steuern bezahlt (*Unruhe im Saal*). Sie wissen also hoffentlich schon, dass Sie sich den eigenen Ast absägen, auf dem Sie sitzen. Vielleicht nicht heute, vielleicht nicht morgen, aber Ihr Spiel wird sich rächen. Und ich frage mich auch, ob Sie sich überhaupt bewusst sind, dass der Kanton Zürich sich auch jenseits des Rheins erstreckt. Denn auch das regionale Gewerbe wird vom wirtschaftlichen Arbeiten faktisch ausgeschlossen, weil noch mehr Stau und noch längere Arbeitswege in der heutigen angespannten Wirtschaftslage nicht mehr tragbar sind.

Und gerne auch noch ein Wort zur Bevölkerung: Hier wird einfach eine ganze Region diskriminiert. Die Bevölkerung wird nicht nur mit Stau und Lärm während mindestens drei Jahren gequält. Ihr wird auch ein überdurchschnittlich hoher Preis abverlangt in Sachen Sicherheit. Denn die Blaulichtorganisationen werden unmöglich ihren Leistungsauftrag so erfüllen können, wie es der grüne Baudirektor geplant hat. Es ist schlicht eine Lüge, dass die ganzen Autos, die jetzt über die Stosszeit in beide Richtungen verkehren, mit einer einseitigen Verkehrsführung mit nur ein paar lächerlichen Stauminuten zu rechnen hätten.

Und einfach kurz nochmal zur Erinnerung: Wir sprechen hier von 22'000 Autos pro Tag, das ist mehr als am Gotthard zu seiner besten Zeit. Vor einem Jahrzehnt haben uns die Planer noch weisgemacht, Kreisel seien der Weisheit letzter Schluss, weil ein höherer Verkehrsfluss gewährleistet sei. Und heute erzählen uns dieselben Planer, Lichtsignalanlagen seien viel besser. Sie haben schlicht keine belastbaren Modelle, die das Verkehrschaos auch nur annähernd wiedergeben, dass sie mit der vorliegenden Planung anrichten werden.

Unser Vorstoss, immerhin getragen von FDP, EVP, CVP und SVP, zielt einzig darauf ab, für die Wirtschaft und die Bevölkerung eine verträglichere Lösung zu suchen. Und mir ist es ehrlich gesagt egal, ob das eine Notbrücke ist oder irgendetwas anderes. Mir fehlt bei der ganzen Geschichte schlicht der Wille der Regierung, zumindest den Anschein

zu erwecken, eine bessere Lösung anzustreben. Hier wird munter eine Planungsleiche bewirtschaftet, nämlich die Umfahrung Eglisau. Und jetzt haben wir es sogar auf schwarz auf weiss aus der Zeitung, wie ich eingangs zitiert habe.

Dass für eine Phantomplanung Steuergelder verschleudert werden, ist eine Schande. Dass aber von der Regierung auch keine Hand geboten wird, eine verträglichere Lösung für das Betriebskonzept zur Brückensanierung zu finden, ist inakzeptabel. Herr Neukom, Sie sind als Regierungsrat der Diener des Volkes, dies einfach nochmals zur Erinnerung. Aber weil ich auch da auf wenig Einsicht hoffe, appelliere ich jetzt hier wenigstens an den Kantonsrat: Auch wenn Sie nicht in der Region wohnen, wir alle haben den Auftrag, unsere Bevölkerung und auch unser Gewerbe vor solchen unausgegorenen Fehlplanungen zu schützen. Ich bitte dies Sie deshalb inständig, überweisen Sie auch dieses Postulat. Es sollte eigentlich nur eine Formsache sein, denn nur so besteht die Hoffnung, dass wir an einer Katastrophe für die Rafzerfelder Bevölkerung, für die Arbeitnehmenden der Region und für die Wirtschaft des ganzen Kantons vorbeischrannen. Besten Dank.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Also etwas verwundert über das dringliche Postulat waren wir schon, hat doch der Kantonsrat gerade ein dringliches Postulat (*KR-Nr. 129/2023*), welches ja die Priorisierung der Umfahrung Eglisau fordert, überwiesen und stand die Antwort einer Interpellation (*KR-Nr. 73/2023*) zu einem ähnlichen Thema noch aus. Und schon fliegt das nächste dringliche Postulat ins Haus. Wieso? Vielleicht hätte man ja die Interpellationsantwort abwarten können. Dann hätten wir gewusst, dass die heutigen Forderungen ziemlich sinnfrei sind, weil sie eben nichts bringen. Aber es wäre schon schön gewesen, man hätte auf die Interpellationsantwort gewartet anstatt fleissig zu schreiben.

Also wieso haben wir dieses Postulat? Sind die Postulanten der Meinung, das überwiesene Postulat sei obsolet, weil das mit der Priorisierung der Umfahrung Eglisau nicht realistisch ist? Das wussten wir schon vor der Überweisung des anderen Postulates und es ist heute immer noch so, das geht realistischerweise nicht wahnsinnig schneller. Will man den Rat beschäftigen, weil man sagt «Ja okay, wenn die Umfahrung Eglisau auch nicht geht, dann haben wir jetzt ja diese Varianten, alternative Massnahmen.» Wieso haben wir denn nicht beide dringlichen Postulate zusammen behandelt und man hätte sie zusammen einbringen können. Oder geht es einfach um eine Themenbewirtschaftung, damit man wieder (*in den Medien*) vorkommt? Wir wissen es nicht.

Aber jetzt haben wir dieses dringliche Postulat. Wir wissen verschiedene Sachen. Wir wissen, dass das Betriebs- und Gestaltungskonzept Eglisau für gewisse Leute ein rotes Tuch ist. Wir wissen, dass gewisse Personen davon träumen, dass es unrealistisch schnell eine Umfahrung Eglisau gibt, was halt einfach schon nicht heute und nicht morgen sein wird. Wie lange das dauert, haben wir ja in der letzten Debatte zur Genüge diskutiert. Wir wissen auch, dass es gewissen Leuten egal ist, wenn die Eglisauer Bevölkerung noch sehr, sehr lange mit einem unhaltbaren Zustand leben müssen, nämlich bis zur Realisierung der Umfahrung Eglisau. Wir wissen, wenn wir die Worte «Velowege» oder «Tempo 30» benutzen, bekommen gewisse Leute eine Schnappatmung. Das wissen wir alles. Also, was ist die Konklusion daraus? Es wird gefordert, man solle auf den Veloweg und das Tempo 30 verzichten und nur die Brücke sanieren. Wenn man jetzt aber eben besagte Interpellationsantwort anschaut, dann merkt man: Diese Forderung bringt nichts, gar nichts, um die Sanierung der Brücke zu beschleunigen. Die Zeit, die diese Brückensanierung braucht, ist gegeben durch die Verkehrssituation. Man versucht, doch eine relativ hohe Kapazität aufrechtzuerhalten, und das führt halt dazu, dass nicht sonderlich schnell gebaut werden kann. Dass dabei gleichzeitig noch ein Veloweg gebaut und Tempo 30 eingeführt wird, das verändert die Bauzeit nicht. Aber man hätte vielleicht auf die Interpellationsantwort warten sollen.

Aber was ist, wenn wir kein Tempo 30 einrichten? Dann bleibt nach wie vor die Situation, dass die Lärmbelastung für die ansässige Bevölkerung unzumutbar ist. Und es ist nun einmal so, dass die Reduktion an der Quelle, das heisst mit einer Reduktion der Geschwindigkeit, sehr effizient ist. Und es ist halt physikalisch so, dass, wenn ein Auto oder ein Lastwagen etwas langsamer mit Tempo 30 durchfährt, dann verursacht das viel weniger Lärm, als wenn ein Auto oder ein Lastwagen etwas schneller mit Tempo 50 durchfährt. Das ist halt so, die Physik passt sich nicht den politischen Wünschen an. Dann wurde auch noch gesagt, man solle sonst die Brückenvariante nehmen. Da habe ich auch etwas gestaunt, denn die Postulanten wissen eigentlich, dass eine provisorische Brücke bewilligungstechnische Probleme hat und deshalb nicht realisiert wird.

Also fassen wir zusammen: Die Forderung des dringlichen Postulates, nun auf die Veloroute und Tempo 30 zu verzichten, bringt für die Dauer der Brückensanierung nichts. Aber sie verschlimmert die Situation der Bevölkerung, denn der Lärm würde bestehen bleiben und für den Langsamverkehr wird es nicht besser werden. Entsprechend wird die SP selbstverständlich dieses dringliche Postulat ablehnen.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Die Umfahrung des historischen Städtchens, die Verkehrsprobleme von Eglisau und neu zusätzlich die Sanierung der alten Rheinbrücke im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzepts haben ja wahrlich das Potenzial zum politischen Evergreen zu werden, wenn sie es denn nicht schon sind. Und wir reden auch in diesem Hause bereits zum wiederholten Mal über die Situation in Eglisau – mit oder ohne Schnappatmung – und künftige Voten dürfen wir getrost bereits auch schon vorbereiten. In Kürze nochmals unsere Anliegen, und zwar die Anliegen zur Brückensanierung, das ist mir wichtig:

Erstens der Verzicht auf sämtliche Massnahmen, die nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Deckbelagssanierung und der Sanierung der in der Brücke verlaufenden Werkleitungen stehen. Zweitens, haben wir – und das ist eben unsere dringliche Forderung und damit verknüpft ist die Verminderung der Einschränkungen für die Bevölkerung und das Gewerbe der Region Eglisau, aber eben auch der ganzen Region – als Forderung deponiert, dass doch wieder eine Notbrücke als mögliche Lösung des zu erwartenden Verkehrschaos in die Planung einbezogen wird. Diese Notbrücke beziehungsweise die Forderung dazu steht für die FDP beispielhaft dafür, dass die Regierung endlich einen anderen Ansatz als nur das Bekannte «lässt sich leider nicht realisieren», «kann nicht anders gelöst werden» verfolgt, gerade weil wir ja auch Vorschläge gemacht haben. Und das ist das Bizarre an dieser Sache: Wir machen Vorschläge, wir werden immer wieder abgeschmettert. Es ernüchert einfach, diese Antwort der Regierung. Und – ich möchte das betonen – es ist kein Ladenhüter, es ist kein aufgewärmter Vorstoss, sondern es ist eine ernstgemeinte Sorge um die Bevölkerung der ganzen Region.

Die Regierung argumentiert mit Kosten, mit Planungsrecht, mit Zeithorizont, alles Argumente, die wir kennen und die auch bis zu einem gewissen Masse nachvollziehbar sind. Aber sie sind derart abschliessend und lassen derart keinen Spielraum, dass wir daraus schliessen müssen, dass die Regierung offenbar nicht bereit ist, das Projekt auch nur in Teilen zu überdenken, um die Bevölkerung des nördlichen Teils des Kantons in diesen so heiklen Verkehrsfragen eben zu entlasten.

Für die FDP sind natürlich Kosten-Nutzen-Betrachtungen wichtig, aber es enttäuscht uns, dass diese finale Haltung, die keinerlei Spielraum ermöglicht, uns hier so kurz dargelegt wird. Wir wissen, dass eine Notbrücke teuer ist. Wir wissen, dass auch für eine temporäre Notbrücke die planungsrechtlichen Anforderungen erfüllt werden müssen. Aber

wir wissen auch, dass die Bevölkerung nicht zufrieden ist. Sie möchte endlich Antworten nicht nur auf das, was nicht geht, sondern sie möchte Antworten zu dem, was möglich ist. Auch die FDP ist der Meinung, Romaine Rogenmoser hat es gesagt, es geht um die Brückensanierung. Und an Rosmarie Joss: Offenbar gibt es in diesem Rat Parteien, die durchaus in zwei Geländekammern denken können. Sie können an die Brückensanierung denken, sie können aber auch an die Umfahrung denken. Es ist daher unser Ziel, dass wir zu Umfahrung und BGK (*Betriebs- und Gestaltungskonzept*) eine Gesamtbetrachtung machen. Das ist das Postulat 1. Heute reden wir über die Brückensanierung und Alternativen dazu. Der Verzicht auf den Veloweg, die Tempo-30-Zonen, Anpassungen an die siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung, Lichtsignalanlagen et cetera, et cetera, das würde nicht nur jetzt geringere Kosten bedeuten, sondern auch künftig eine Optimierung der Projekte «Umfahrung» und «Sanierung Brücke» ermöglichen, indem sie eben aufeinander abgestimmt werden können.

Was sagen wir der Bevölkerung von Eglisau, die ihren Unmut in einer wahren Einsprache-Flut ausdrückt? Es ist eben nicht so, wie die SP das sagt, dass die Bevölkerung von Eglisau hinter dieser Brückensanierung steht. Es gibt eine wahre Einsprache-Flut. Und was sagen wir dem Gewerbe und den Menschen im Rafzerfeld, die grosse Umwege in Kauf nehmen müssen? Was sagen wir den Gemeinden auf der vorgeschlagenen Ausweichroute, deren Verkehrskonzepte nun wahrlich nicht für derartige Verkehrsmengen, die sie künftig aufnehmen müssen, vorgesehen sind? Leider alles zu teuer. Leider dauert alles so lange. Leider sind die Planungsprozesse so komplex. Aber dafür bauen wir Velowege und Tempo-30-Zonen bei Eglisau. Das, meine Damen und Herren, geschätzte Regierung, sind keine Antworten. Wir verlangen Alternativen, und zwar ohne Schnappatmung. Wir überweisen.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Aufgrund der Voten, die wir vorhin gehört haben, glaube ich, müssen wir hier zwei Aspekte unterscheiden: einerseits die Umfahrung Eglisau und andererseits das Projekt, das hier zur Diskussion steht. Die Umfahrung Eglisau könnte bereits längst realisiert sein, wenn man denn mal gewollt und eine Lösung gesucht hätte, die dann zwar teuer ist, aber planungsrechtlich funktioniert hätte. Man hat sich dagegen entschieden. Und ich glaube – es wurde hier von Romaine Rogenmoser der Vorwurf der Phantomplanung geäußert –, wenn wir uns hier im Raum umschaun, könnten wir vermutlich die wahre Königin der Phantomplanungen identifizieren (*gemeint ist Regierungsrätin Carmen Walker Späh*). Ich möchte hier

drei Beispiele aufzählen, wo der Kanton Millionen verlocht hat in Planungen, die nicht realisiert wurden und dann irgendwie später vielleicht geändert wurden. Da hätten wir beispielsweise die Strasse Uster West, wir hätten die Oberlandautobahn oder wir hätten die Wetziker Westtangente, alles Planungen, die der Kanton gemacht hat, die Millionen gekostet hat und man am Schluss fortwerfen musste, weil sie einfach nicht realisierbar sind. Eglisau ist hier mit seinen zwei Beispielen auch schon dabei. Also der Kanton ist derjenige, der diese Planungen macht, die nicht realisierbar sind, obwohl er es besser wissen müsste.

Bei der Umfahrung Eglisau ist auch der weitere Prozess klar, das haben wir auch an der letzten Debatte bei der dringlichen Interpellation gehabt. Diese Vorlage wird kommen, der Kantonsrat hat sie gefordert. Die Vorlage wird kommen, wir werden Sie besprechen. Und irgendwann in 15 oder 20 Jahren oder höchst wahrscheinlich nie wird dann dieses Projekt realisiert. Und da möchten jetzt die Initianten anknüpfen und sagen: «So lange, bis die Umfahrungsstrasse gebaut ist, so lange muss Eglisau leiden. Wir möchten, dass sie leiden. Wir möchten, dass ihre Kinder unsicher über die Strasse gehen und dass die Eltern Angst haben. Denn nur dann gibt es genügend Druck, damit eine Umfahrung gebaut wird.» Dabei könnte man einfach sagen: «Ja, das wird teuer, die Umfahrung Eglisau, aber lasst uns eine Lösung bauen, die realisierbar ist.»

Jetzt gehen wir auf dieses Projekt, das hier vorliegt, konkret ein: Wir haben eine sanierungsbedürftige Brücke und die muss saniert werden. Jetzt könnte ich natürlich den Vorwurf an Martin Neukom richten und sagen, was er verkehrspolitisch machen müsste: Sollte er die Brücke nicht sanieren, dann erreicht er sein Ziel einer Verkehrswende. Nun ist es aber sinnvoll, dass wir diese Brücke sanieren, dass wir sie zeitnah sanieren und dass wir hier vorwärtsmachen. Dass man dann gleichzeitig die Werkleitungen macht, ist gut so und Usus. Und dass man gleichzeitig das BGK realisiert, ist auch sinnvoll. Hier hat Martin Neukom auch einen Auftrag aus dem Kantonsrat. 2018 wurde ein Postulat (*KR-Nr. 144/2023*) überwiesen, das gesagt hat: Wir möchten, wenn die Kantonsstrassen durch diese Dorfzentren führen, dass dort die Lärmreduktion gemacht wird, dass die Erhöhung der Sicherheit und die Lebensqualität eben höher gewichtet werden, weil diese Leute, die dort leben und arbeiten, darunter leiden. Mit diesem BGK wird das umgesetzt. Und es ist auch ein effizienter Mitteleinsatz. Wenn wir jetzt schauen, wer damals dieses Postulat mitunterschrieben hat, dann sehen wir: Es sind die Mitte und die EVP, die das mitunterstützt, zwei Parteien, die jetzt hier zur Mehrheit verhelfen, also das, was sie gefordert haben, zu verhindern. Und ja, Baustellen sind unangenehm, man ärgert sich. Ich darf

mich jetzt aktuell bei mir zu Hause auch gerade ärgern oder im Moment ist es gerade gut, denn ich fahre sehr viel Bus. Die Bushaltestelle musste wegen einer solchen Baustelle verschoben werden. Ich muss weiter laufen – furchtbar –, irgendwann ist das zum Glück auch wieder fertig. Aber diese Baustellen dauern eben auch so lange, weil es uns wichtig ist, dass wir den Vertrieb aufrechterhalten können, dass die Zugänglichkeit gewahrt bleibt. Selbstverständlich, man könnte es viel schneller realisieren, viel schneller bauen, wenn man einfach sperrt, eine Fahrverbotstafel am Dorfeingang unten, am Dorfeingang oben, dann Brücke sanieren, das ginge viel schneller. Das wäre keine sinnvolle Lösung, deshalb dauert es halt einfach seine Zeit. Das lässt sich leider nicht ändern, ausser wir sperren die Strasse.

In diesem Sinne bitte ich Sie, überweisen Sie dieses Postulat nicht. Das Projekt erfüllt eigentlich genau das, was der Kantonsrat möchte, und es schützt die Bevölkerung von Eglisau, ob die Umfahrung Eglisau dann später kommt oder nicht. Aber den Handlungsbedarf haben sie verdient, das sieht übrigens auch der Gemeinderat so; das ist vermutlich ein Hort mit sieben Vertretern aus SP, Grünen, GLP und der Alternativen Liste, die dort gewählt worden sind (*Heiterkeit*). Der Gemeinderat dort sieht es ähnlich und sagt «wir wollen dieses Projekt». Herzlichen Dank für Nichtüberweisung.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach): Unehrlische Politik, das sind wir uns von der SVP gewöhnt. Das lässt sich aktuell bei der Abstimmung zum Klimaschutzgesetz belegen, bei welchem das Gegenkomitee Fake News verbreitet. In der Wirtschaft wird das bei Werbekampagnen zum Glück verboten, in der Politik kann aber jeder noch machen, was er will. Dass aber die EVP, die Mitte und die FDP bei diesem Postulat mitmachen, ist unglaublich und nur populistisch, hat aber mit ehrlicher Politik nichts zu tun.

Es liegen schon fünf Vorstösse zum Thema vor, welche die Baudirektion ausführlich behandelt hat. Liebe Romaine, die Projekte werden nicht schneller, wenn du mehr Vorstösse dazu einreichst. Hier werden einmal mehr Probleme bewirtschaftet statt Lösungen gefunden. Drei Monate für die Sanierung einer Ortsdurchfahrt, das verlangen die Postulatstellenden, das ist völlig unrealistisch. Wieso verlangt ihr nicht drei Wochen, drei Tage oder drei Minuten? Ich weiss, dass Martin Neukom Sachen gut voranbringen kann, das hat er uns in der letzten Legislatur gezeigt, aber zaubern kann auch er nicht.

Die Baudirektion hat zugesichert, falls es möglich ist, Anpassungen am Projekt vorzunehmen und Massnahmen zu treffen, damit die Bauzeit

reduziert werden kann. Aber grosse Sprünge dürfen Sie sich beim besten Willen nicht erhoffen. Wir sind nach wie vor in einem Rechtsstaat, und dort muss man sich an geltende Gesetze halten, weshalb verschiedene Forderungen der Postulatstellenden nicht erfüllt werden können. Die Baudirektion antwortete ihnen am 19. April 2023 auf ihre Interpellation: «Es ist weder sinnvoll noch rechtlich zulässig, die Ortsdurchfahrt im heutigen Zustand zu sanieren.»

«Tempo-30-Massnahmen weglassen», das verlangen Sie. Damit verstösst der Regierungsrat gegen den Lärmschutz. Und die Eglisauer haben genau so das Recht, dass bei ihnen der Lärmschutz eingehalten wird, wie Herr Ledergerber (*Domenik Ledergerber*) in Herrliberg. Auf der Strecke gibt es einen Unfallschwerpunkt mit 200 Unfällen in zehn Jahren, dieser soll behoben werden. Lichtsignalanlagen brächten keine belegbare Verbesserung, sagen Sie. Ich weiss nicht, was Ihnen die Schülerinnen und Schüler und deren Eltern aus Eglisau sagen würden, welche heute die Strasse kreuzen müssen, um in die Schule zu kommen. Auch die Gemeinde Eglisau braucht die Sanierung für ihre Wasser- und Abwasserleitungen sowie für die Erweiterung des Wärmeverbunds, wie der Gemeindepräsident Roland Ruckstuhl in einem Interview im Zürcher Unterländer betont. Deshalb ist es nicht möglich, nur den Deckbelag zu ersetzen, wie das Barbara Franzen wieder erwähnt hat. Diese Leitungen ziehen sich durch ganz Eglisau und müssen auf dem ganzen Weg ersetzt werden. Das braucht Zeit. Wenn Sie ehrliche Politik machen und sich an den Rechtsstaat halten wollen, müssen Sie heute, wie die Grüne Fraktion, das Postulat ablehnen.

Donato Flavio Scognamiglio (EVP, Freienstein-Teufen): Ich bin heute Morgen durch den Kreisel in Eglisau gefahren und habe einmal mehr gesehen, dass 20'000 Personen sich dort durch diese Gemeinde quälen. Keiner hat Freude, wenn wir mehr Verkehr haben als am Gotthard, keiner will das. Aber ich habe dann auch gleich gestern die Chance genutzt und mit zwei Personen gesprochen: Ein älterer Herr in Eglisau hat gemurmelt. Er hat gesagt, es gehe nicht vorwärts. Seit Jahren warte man auf die Umfahrung, und er verstehe dieses Projekt nicht. Ich habe dann noch mit einem Brückenbauer gesprochen und der hat mir dann gesagt: «Donato, weisst du, die Umfahrung, das braucht Zeit, die kommt nicht vor 2035, und Brücken müssen saniert werden.» Also diese beiden Optionen sind auch hier im Rat anwesend.

Jetzt möchte ich einfach darauf hinweisen: Wir sprechen hier nicht vom Gotthard, wo die Leute in die Ferien fahren, sondern die 20'000 Perso-

nen, die sich täglich durch Bülach quälen, kommen zur Arbeit. Die arbeiten im Kanton Zürich und möchten auch weiterhin im Kanton Zürich arbeiten. Und ich denke, gerade als EVP ist es uns ein Anliegen, Brücken zu bauen, und es geht nicht darum, die Regierung schlechtzumachen, überhaupt nicht. Es geht auch nicht darum, Ideologien auszukämpfen. Es geht nicht um Religionskriege, obwohl wir in einer Kirche sind. Nein, es geht um Lösungen, die den Menschen vor Ort helfen. Und wenn ich jetzt einfach die Antworten höre und ich meinen Kindern, wenn sie kommen und fragen «Papi, chasch das mache?» sagen würde: «Nei.» «Papi, chasch es mache?» «Nei.» Es sind einfach sehr viele «Neins», und ich glaube nicht, dass Sie die Bevölkerung abholen, wenn Sie einfach zu allem Nein sagen. Ich denke, es wäre wichtig, dass Sie die Herzen der Leute gewinnen. Es geht nicht nur um Stahl und Beton. Es geht darum, dass die Leute gestresst sind und Freude hätten, wenn sie von der Regierung hören würden «wir überlegen uns wenigstens, was man machen könnte». Ich will Ihnen auch nicht unterstellen, dass Sie schlechte Arbeit machen, überhaupt nicht. Ich sage Ihnen einfach: Wenn Sie immer Nein sagen, werden Sie die Bevölkerung nicht auf Ihre Seite gewinnen.

Jetzt möchte ich Sie einfach bitten: Machen Sie einen kleinen Bericht; das war auch die Empfehlung des Brückenbauers. Nehmen Sie zwei, drei Personen in Ihrer Verwaltung, die versuchen, wenigstens zu zeigen, ob es nicht etwas schneller gehen würde. Wir wären schon dankbar, wenn es nicht drei Jahre sind. Wenn wir in Eglisau an dieser Brücke drei Jahre arbeiten, dann gleicht das einer Halbsperrung des Gotthards. Und das ist etwas, was Stress auslöst. Unsere Bitte ist einfach: Hören Sie auf die Leute! Nehmen Sie die Anliegen ernst und versuchen Sie, wenigstens Brücken zu bauen zu den Herzen der Menschen in der Region. Daher empfehlen wir als EVP, dieses Postulat zu überweisen.

Judith Anna Stofer (AL, Dübendorf): Eglisau ist ein mittelalterliches Städtchen mit 5500 Einwohnerinnen und Einwohnern und liegt sehr malerisch am Rhein. Eglisau ist nicht nur ein sehr schönes Städtchen, sondern auch enorm durch den Verkehr von MIV (*motorisierter Individualverkehr*) und Schwerverkehr belastet. Seit Jahren wälzen sich werktags 22'000 Fahrzeuge über die Rheinbrücke und durch den Ortskern, davon mehr als 2000 Schwerverkehrsfahrzeuge. 22'000 Fahrzeuge, das ist etwas weniger als die Hälfte derer, die auf der Rosengartenstrasse in der Stadt Zürich verkehren. 22'000 Fahrzeuge täglich be-

deuten enorm viel Staub, schlechte Luft, Lärm und Dreck. Dieser ständige Lärm und Dreck sind für die Anwohnerinnen und Anwohner gesundheitsgefährdend, das wissen wir aufgrund von unzähligen Studien. Ich möchte Sie auf weitere Fakten aufmerksam machen: Gemäss dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr aus dem Jahre 2015 – neuere Daten werden jetzt dann wohl bald kommen – beträgt der Modalsplit im Kanton Zürich 57 Prozent MIV, 9 Prozent Fuss- und Veloverkehr sowie 2 Prozent Taxi- und Carfahrten. In der Agglomeration und auf dem Land wird massiv mehr Auto gefahren als in den Städten. Kantonsweit gesehen, besitzen rund 30 Prozent der Bewohnerinnen und Bewohner kein Auto, auf Ebene der Stadt Zürich sind es 70 Prozent. Aus den Statistiken wissen wir auch, dass bei Autofahrten zum Arbeitsplatz jeweils nur eine Person im Fahrzeug sitzt. Dies ist unter anderem, neben Unfällen und Baustellen, der Hauptgrund, warum bei den Stosszeiten zwischen 16 Uhr und 19 Uhr jeweils Staus auf den Strassen herrscht. Damit keine Missverständnisse aufkommen, ich zitiere hier einzig Zahlen, die auf der Website des Amtes für Mobilität abrufbar sind. Dieses Amt ist bekanntlich ja in bürgerlicher Hand. Die Probleme, die sich mit den enormen Verkehrsaufkommen, wie beispielsweise auf der Rosengartenstrasse oder der Ortsdurchfahrt in Eglisau, zeigen, können nicht mehr einzig mit technokratischen Ansätzen gelöst werden. Wir können das Land beziehungsweise den Kanton nicht mehr mit weiteren Strasseninfrastrukturbauten zukleistern. Was wir dringend brauchen, ist ein gesamtgesellschaftlicher Ansatz: Wie viel Verkehr brauchen wir? Welchen Verkehr wollen wir? Wer profitiert vom Verkehr? Wer profitiert nicht? Wie können wir den Verkehr intelligenter, effizienter, umweltfreundlicher und menschenfreundlicher gestalten? Das sind einige der Fragen, die wir uns dringend stellen müssen. Die kurzsichtige und autofreundliche Verkehrspolitik, wie sie die bürgerliche Mehrheit seit Jahrzehnten verantwortet, ist definitiv am Ende. Ausser Dreck, Lärm, schlechter Luft, Staub und Staus hat sie nichts gebracht.

Mit dem vorliegenden dringlichen Postulat zur Brückensanierung in Eglisau macht die bürgerliche Mehrheit – wahrscheinlich unbeabsichtigt – nochmals auf ihr Versagen in der bisherigen Verkehrspolitik aufmerksam. Alles für das Auto, nichts für die Menschen, vor allem nichts für die akut betroffene Bevölkerung in Eglisau. Alles, was der betroffenen Bevölkerung in der aktuellen Situation etwas bringen würde, nämlich Lärmreduktion mit Tempo 30, Velowege, Lichtsignalanlagen, um den Verkehr in Schranken zu weisen, soll gestrichen werden. Damit stellt sie sich auch gegen die Gemeindebehörde von Eglisau. Diese setzt

sich ja bekanntlich aus zwei FDP, einem SVP und vier Parteilosen zusammen, sie ist bürgerlich dominiert. Sie verlangt nämlich sogar eine Ausweitung der Tempo-30-Zonen und sichere Wege für die Fussgängerinnen und Fussgänger. Denn in Eglisau wohnen auch viele ältere Personen und Schulkinder.

Die Alternative Liste überweist das menschenfeindliche und autofreundliche Postulat der bürgerlichen Mehrheit nicht. Und noch zu Romaine Roggenmoser: Auch Velofahrende und Fussgängerinnen bezahlen Steuern, nicht nur Autofahrende. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Alexander Seiler (SVP, Bachenbülach): Stellen Sie sich vor, Sie wohnen in einem Bergtal mit nur einer Zufahrtsstrasse. Die Regierung beschliesst, die Kantonsstrasse für eine luxuriöse Ausbauarbeit unter der Woche tagsüber aufgrund der Baustelle nur noch alle zwei Stunden für kurze Zeit jeweils im Einbahnbetrieb zu öffnen. Alternativ wird Ihnen empfohlen, die Baustelle mit dem Mountainbike über den Wanderweg zu umfahren. Etwa so kommen sich heute die Bewohnerinnen und Bewohner im Rafzerfeld vor. Ich spreche heute zu Ihnen, weil die existenzbedrohende Situation dieser Region des Kantons dies verdient. Es geht hier nicht einfach um eine Themenbewirtschaftung, wie von Linksgrün behauptet, es geht um existenzielle Probleme, nicht besonders in Eglisau, sondern ausserhalb von Eglisau in den kleineren Gemeinden bis Rafz.

Konkret geht es in Eglisau um drei Dinge, erstens, Sanierungsmassnahmen, welche einigermaßen dringend sind. Bei gewissen Leitungen ist das sicher der Fall, schon viel weniger klar ist das beim Brückenoberbau. Wechseln Sie den Gutachter, Herr Neukom, dann werden Sie eine andere Meinung hören. So dringend wird das nicht sein, ich habe genug Erfahrung mit solchen Sachen. Ein Verkehrsberuhigungskonzept, als zweiter Punkt, vielmehr ist es ein Verhinderungskonzept für die Durchfahrt Eglisau. Und als dritter Punkt, das Umfahrungs-Projekt Eglisau, das zugegebenermassen Zeit braucht, aber jetzt dringend umgesetzt werden muss. Die Regierung respektive der Baudirektor hat die Aufgabe, da vorwärtszumachen.

Die Problematik ist nun die, dass es beim Punkt 2, bei diesem Konzept, nicht einfach ein richtiges Konzept gibt, sondern dieses vollkommen anders aussehen muss, je nachdem, ob man eine Umfahrung Eglisau berücksichtigt oder nicht. Es kann nicht sein, dass unnötige Kollateralschäden wegen dieser verfrühten Entscheidung in Kauf genommen werden.

Zwischen Bülach und Eglisau haben nun die Arbeiten für den Neubau des grossen Kreisels mit dem neuen Anschluss an die Flughafenautobahn begonnen. Das wird bereits für die nächsten drei Jahre zu grossen Verkehrsbeeinträchtigungen führen, zusätzlich zum Stau, den es sowieso immer schon hat. Es ist für die Bewohnerinnen und Bewohner des Rafzerfeldes nicht zumutbar, gleich anschliessend nochmals für drei weitere Jahre und dazu noch in viel grösserem Ausmass von der Flughafenregion abgeschnitten zu werden. Das wird das Rafzerfeld wirtschaftlich in den Ruin treiben. Arbeitsplätze werden verloren gehen, Leute werden aus diesen Orten wegziehen wollen, Pendler verlieren ihre Zeit mit zusätzlichen Arbeitswegen. Das ist ein volkswirtschaftlicher Blödsinn.

Wenn jemand keine ehrliche Politik macht, dann sind das die Grünen. Es geht ihnen letztlich nur darum, die Umfahrung zu verhindern. Es ist kein Zufall, dass die Sanierung der Brücke genau jetzt so dringend sein soll. Längstens sind nicht alle Massnahmen, die mit dem vorgelegten Konzept umgesetzt werden wollen, zwingend und dringlich, im Gegenteil: Praktisch nichts ist wirklich zwingend und dringend, sondern vielleicht wünschbar, vor allem vom Gemeindepräsidenten, der gratis Leitungen einlegen will. Mit vorgeschobenen Gründen wird das Gegenteil behauptet. Was in Eglisau vom Tiefbauamt mit dem Gestaltungskonzept geplant wird, erinnert an den Brückenzoll mit Schlagbaum wie im Mittelalter. Es geht darum, die Durchfahrt durch Eglisau in Zukunft praktisch zu verunmöglichen. Im Vergleich dazu ist die Situation an der Bellerivestrasse in Zürich direkt das Paradies. Möglicherweise macht ein Teil dieser Massnahmen als flankierende Massnahmen dann einmal Sinn, wenn die Umfahrung Eglisau endlich gebaut ist; das hört man auch in Eglisau, wenn man mit den Leuten spricht. Darüber sollte aber nicht bereits abschliessend entschieden werden, sonst werden die Weichen falsch gestellt. Was nicht zwingend sofort nötig ist, soll vorläufig weggelassen werden.

Nicht mehr und nicht weniger fordert dieses dringliche Postulat. Damit werden Kosten eingespart, die Dauer der Baustelle in Eglisau auf wenige Monate gekürzt und die Kollateralschäden im Rafzerfeld minimiert. Das ist für alle Betroffenen akzeptabel und verständlich, auch für diejenigen, die heute unter dem Lärm leiden. Wenn Sie dort mal rumfragen, dann ist die klare Meinung, dass diese Umfahrung jetzt endlich gebaut werden muss. Diese muss nun prioritär vorangetrieben werden, Herr Baudirektor, bevor mehr als das absolute Minimum ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen) spricht zum zweiten Mal: Ich nutze die Gelegenheit, noch auf gewisse Voten einzugehen. Es ist ja sehr spannend, die Sprecherinnen und Sprecher gewisser Parteien verwenden hier im Rat wesentlich mehr Zeit darauf als die Regierung, so scheint mir, in der Kürze ihrer Antwort auf unser dringliches Postulat. Da stelle ich ein gewisses Ungleichgewicht fest. Aber die Fakten sind ja wirklich hinlänglich bekannt: Wir alle wissen, um wie viele Fahrzeuge es sich handelt, die sich durch Eglisau hindurch quälen. Wir alle wissen, dass es sich um sehr lange Planungshorizonte handelt. Und wer es heute noch nicht begriffen hat, dem darf ich es gerne nochmals sagen: Es handelt sich wirklich um zwei verschiedene Anliegen, einerseits die Umfahrung, andererseits die Brückensanierung.

Ich finde spannend, dass immer mit der Bevölkerung in Eglisau argumentiert wird, deren Schutz liegt uns auch am Herzen. Aber es liegt uns eben auch der Schutz der anderen Gemeinden und des ganzen Rafzerfeldes am Herzen. Die Bevölkerung dort wird auch durch diese Umfahrungsvorschläge geplagt werden. Und ich hätte es etwas anders gesagt oder, besser gesagt, ich habe es etwas anders gesagt als der Sprecher der EVP, aber eigentlich ist es das Gleiche: Wir sind die Leier vom «Geht nicht», «ist zu teuer», «dauert zu lange» einfach leid und darum stossen wir nach mit verschiedenen Vorstössen. Machen wir vorwärts mit der Umfahrung, da sind wir uns wohl alle einig. Wir sind uns auch alle einig, dass es sich nicht um einen einfachen Planungsprozess handelt und dass diese Umfahrung etwas kosten wird. Bis sie aber möglich wird, bis nur schon dieser Prozess in eine Phase kommt, in der wir hier drin dann über eine Kreditvorlage reden, wünschen wir uns heute mit diesem vorliegenden dringlichen Postulat nichts weiter als Alternativen für die Zeit der Brückensanierung, und zwar für die ganze Region. Die Notbrücke haben wir nochmals angetönt, sie steht bildhaft für sämtliche Alternativen.

Noch ein ganz kurzes Wort zu David Galeuchet: Du darfst es gerne im Protokoll dann nachlesen, dass ich durchaus die Sanierung der in der Brücke verlaufenden Werkleitungen erwähnt habe. Besten Dank.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach) spricht zum zweiten Mal: Besten Dank für das Wort. Zu Herrn Seiler: Das Betriebskonzept kommt nicht viel zu früh, es kommt viel zu spät. Denn die Erweiterung der Hardwald-Strasse, die ja die bürgerliche Mehrheit hier im Rat gewünscht hat und dafür 90 Millionen ausgibt – wofür auch immer –, so dass wir den Stau vor Eglisau haben, das gibt ein riesiges Problem. Ich

habe hier schon mehrfach betont, dass wir das Betriebskonzept brauchen, sobald der Hardwald steht, und nicht erst zu bauen beginnt, wenn er dann fertig ist. Das ist der völlig falsche Moment. Wir werden eine Verkehrswelle haben vor Eglisau. Heute steht sie im Wald. Dort ist sie vermutlich besser platziert, um diese ganzen Abgase zu verbreiten, als in Eglisau drin.

Sie haben auch betont, dass die Eglisauer oder die Rafzerfelder über einen Mountainbike-Weg fahren müssen, um dann irgendwo wieder ins Tal zu kommen. Wir haben eine S-Bahn, die dort fährt. Also der grosse Teil kann auf eine gute Infrastruktur zurückgreifen. Diese S-Bahn hat auch dazu geführt, dass sehr viele Leute ins Rafzerfeld gezogen sind. Sie sollen diesen Zug nutzen. Mir ist klar, dass das für die KMU nicht geht, da gibt es andere Möglichkeiten. Ich habe auch schon in einer in einer Debatte hier vorgeschlagen, dass die anderen Gemeinden auf der anderen Seite der Brücke an ihren Bahnhöfen Park-and-Ride-Angebote machen sollen, dann kann man nämlich nachher dort in sein Auto sitzen und weiterfahren.

Zu Donato Scognamiglio von der EVP: Wir sind uns eigentlich gewohnt, dass die EVP sehr differenziert politisiert. Wir sind keine Kinder hier im Rat, die «täubeln», das sind wir definitiv nicht. Hier geht es um ernsthafte Sachen. Der Regierungsrat hat diverse Massnahmen geprüft. Also für mich hört er sich schon fast absurd an, was er alles geprüft hat – Verlad auf den Zug –, aber es wurde geprüft. Also man müsste es nur lesen, eine Pontonierbrücke wurde geprüft. Die Ersatzbrücke, die erwähnt wurde, wurde auch geprüft. Ein GA (*Generalabonnement*) für die ganze Bevölkerung wurde geprüft, es ist einfach zu teuer.

Dann zu Barbara Franzen: Ja, genau, ich habe das schon gehört, dass du sagst «in der Brücke», aber diese Leitungen verlaufen nicht nur in der Brücke, diese laufen durch ganz Eglisau auf dieser Hauptstrasse. Wenn man so tiefe Löcher macht, dauert es. Es braucht Zeit, dies zu realisieren.

Dann zur Umfahrung, die heute eigentlich gar nicht Thema sein sollte: Die Bevölkerung hat diese schon mal abgelehnt. Also ich denke, Sie müssen sich darauf berufen, wir sind in einer Demokratie, man muss die Bevölkerung auch ernst nehmen. Unsere Regierungsrätin streut der Bevölkerung Sand in die Augen mit dieser Umfahrung. Diese wird nicht möglich sein. Besten Dank.

Nina Fehr Düsel (SVP, Küssnacht): Ich bin in Eglisau aufgewachsen und 25 Jahre habe ich dort gewohnt, deshalb möchte ich auch noch kurz

etwas zu diesem brennenden Thema sagen. Seit Jahren ist für die Bevölkerung die Umfahrung von Eglisau ein sehr grosses Anliegen. Es geht sehr langsam vorwärts. Was die Initianten wollen, sind weniger Staustunden für die Bevölkerung. Das ist für die Menschen, Judith Stofer. Es sind 20'000 Fahrzeuge täglich – für die tägliche Arbeit, nicht für das Vergnügen. In der Stadt Zürich braucht man weniger ein Auto als auf dem Land, das ist ja klar. Es geht den Initianten darum, die Verkehrsbehinderung und die ganze Verzögerung durch die Brückensanierung so kurz wie möglich zu halten. Velowege und Tempo-30-Zonen sollen vorerst weggelassen werden, da dies zu weiteren Verzögerungen führt. Dringliche Massnahmen sind zu veranlassen.

Der Baudirektor hat hier vorwärtszumachen. Alexander Seiler hat es richtig gesagt, die Bellerivestrasse ist dagegen fast ein Paradies. Aber man sieht auch, es braucht den Widerstand.

Das dringliche Postulat ist sehr breit abgestützt von der SVP, FDP, Mitte und EVP und ist ernst zu nehmen. Die Umfahrung muss prioritär vorangetrieben werden. Es geht hier nämlich um das ganze Rafzerfeld und dessen Anbindung. Besten Dank.

Romaine Rogenmoser (SVP, Bülach) spricht zum zweiten Mal: Ich beginne mit den Randnotizen. An Frau Stofer möchte ich replizieren: Über das Steueraufkommen können wir gerne in einer anderen Debatte noch mal reden. An Frau Joss möchte ich replizieren: Sie haben sich ja selber wieder geoutet. Sie haben sich nicht mal die Mühe genommen, diese beiden Vorstösse zu lesen, denn es handelt sich nicht um dieselben. Es geht einmal um die Umfahrung, die haben wir überwiesen, und jetzt geht es um die Brückensanierung. Es ist also nicht so, wie die Regierung Ihnen weiszumachen versucht, es sind zwei verschiedene Sachen. Und auch die Geschichte mit der Themenbewirtschaftung: Also ich hoffe, es ist Ihnen nicht entgangen, dass die Wahlen schon vorbei sind (*Heiterkeit*). Deshalb haben wir es nicht nötig, hier Wahlkampf zu betreiben. Und am putzigsten finde ich eigentlich, dass immer die bezirksfremden Leute irgendwelche Storys über die Lärmbelastung der Eglisauer Bevölkerung erzählen. Es scheint, dass Sie auch in Physik einen Fensterplatz gehabt haben, aber diese Debatte haben wir auch schon beim Rosengarten geführt.

An Herrn Wirth möchte ich replizieren: Es ist leider so, dass wir hier in einer Blase sind. Sie haben da einen Vorstoss erwähnt, dass man jetzt diese ganze Sanierung und das ganze Betriebskonzept machen muss,

das sei der Wunsch des Kantonsrates. Nur ist es leider so, dass der Kantonsrat sich in einer Blase bewegt und eben schon lange nicht mehr das tut, was die Bevölkerung eigentlich wünscht. Das ist tragisch.

Und an Herrn Galeuchet muss ich auch noch replizieren: Also es ist ja nicht so, dass wir das gefordert haben, sein Zahlenspiel ist mir ein bisschen gegen den Strich gegangen. Wir haben nie gesagt, wir wollen drei Monate für das ganze Paket, das Sie uns da anbieten. Wir sagen: Es ist möglich, nur der Deckbelag und auch ein bisschen Leitungen zu machen in drei Monaten. Ich möchte Sie erinnern – ich weiss, es ist ein rotes Tuch für Sie –, der Flughafen macht in einem Abend 100 Meter Piste. Ich gebe zu, da sind noch keine Leitungen dabei, aber dann sollte es möglich sein, in drei Monaten ein bisschen Deckbelag und ein bisschen Leitungen zu machen. Den ganzen Schnickschnack rundherum brauchen wir nicht und wünschen wir nicht. Und noch etwas zur Sicherheit der Kinder, die Sie ja da anführen: Ich weiss nicht, ob Sie sich die Pläne tatsächlich angeschaut haben, Herr Galeuchet, aber was jetzt geplant ist mit Veloweg, mit Übergängen für die Kinder – es ist ein Himmelfahrtskommando, so wie es jetzt angedacht ist. Und was ich Ihnen auch noch wieder auf den Weg geben kann: Sie haben sich jetzt hier geoutet mit ihrer linksgrünen Bevormundungspolitik. Sie haben hier im Rat jetzt gesagt, die Leute sollen den Zug nehmen. Ich appelliere hier an die Leute: Beginnen Sie sich zu wehren. Denn dorthin geht die Reise, dass uns vorgeschrieben wird, wie wir uns hier bewegen müssen, wie wir unser Leben führen müssen. Und das ist jetzt der erste Schritt dazu, das haben Sie hier genau schön gesagt. Besten Dank.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon) spricht zum zweiten Mal: Liebe Romaine, in der Regel kriegt man kein Physikdiplom von der ETH mit einem Fensterplatz, nur schon deshalb, weil es in den Hörsälen in der Regel gar keine Fenster hat. Aber wenn du gerne etwas Physik-Nachhilfe möchtest, kann ich dir diese gerne geben (die Votantin ist Physikerin). Ich kann dir gerne zeigen, wie das mit den Formeln aussieht, wieso Tempo 30 eben viel weniger Lärm macht. Es ist halt leider so, die Physik respektiert die Politik der SVP nicht (Heiterkeit). Das sind Naturgesetze, und Naturgesetze können von den Menschen nicht beeinflusst werden. Ich würde anraten, sich vielleicht mal mit diesen Gesetzen auseinanderzusetzen, die doch relativ unverrückbar sind, anstatt einfach irgendwas anderes zu behaupten.

Wieso es eben halt schon sehr komisch ist, dass wir nochmals dieses Postulat haben: Es ging eigentlich bei beiden Postulanten von eurer

Seite relativ stark um das Betriebskonzept. Es hiess beim ersten Postulat, man solle das Betriebskonzept nicht machen. Und jetzt heisst es, man solle aus dem Betriebskonzept einfach Tempo 30 und Velofahrbahnen streichen. Es geht schon wieder um das Betriebskonzept. Einmal macht ihr die Umfahrung schneller und das andere Mal nicht. Aus der Erfahrung einer Limmattalerin: Wir sind uns Baustellen relativ gut gewöhnt, auch sehr grosse Baustellen. Ich glaube auch, dass man das Ganze in drei Monaten machen kann, mit einer Totalsperrung. Das hatten wir in Dietikon auch. Da wurde ein Teil gesperrt, damit man eben mit der Limmattalbahn sehr schnell vorwärtsarbeiten konnte. Das konnte man bei uns machen, weil es noch andere Strassen gab zum Rundherumfahren. Das geht so in Eglisau nicht, wie Sie selber auch immer ausführen. Sie sagen ja immer, die Leute vom Rafzerfeld müssten auch runterkommen, deshalb könne man keine Totalsperrung machen. Und der Unterschied zu einem Pistenbau am Flughafen ist: Dort können Sie in der Nacht gewisse Abschnitte machen, die sind dann abgeschlossen, die gehen dann. Die kann man dann sehr zeitnah wieder brauchen. Wenn Sie ein Loch für eine Leitung haben, können Sie nicht am nächsten Tag darüber rollen. Das, was Sie fordern, können Sie gerne fordern, aber dann fordern Sie gewissermassen eine Totalsperrung, wie es eigentlich Thomas Wirth schon erläutert hat, für die Gemeinde Eglisau. Ob das im Sinne der Bevölkerung, insbesondere des Gewerbes ist, mögen Sie so meinen, ich glaube es nicht. Wenn Sie drei Monate wollen, dass wäre es eine Totalsperrung, aber das haben Sie ja nicht gefordert, weil es eben sonst nicht geht.

Martin Hübscher (SVP, Wiesendangen): Ich möchte mich doch auch noch kurz äussern, aber nicht über die Naturgesetze, sonst könnten wir dann über Gender auch noch diskutieren (*Unmutsäusserungen*). Sondern ich möchte Ihnen replizieren: Schauen Sie, Sie argumentieren einseitig und wollen nicht sehen, dass es sich um einen klassischen Zielkonflikt handelt. Sie sprechen die Lärmreduktion in Eglisau an. Jawohl, das ist ein Problem, deshalb braucht es ja die Umfahrungsstrasse, zu der übrigens sogar die SP erstaunlicherweise ja gesagt hat, weil Sie eben sehen, dass es diese braucht. Diese Umfahrungsstrasse braucht es, und dann wird das Problem umfassend gelöst. Vorher ist es ein Zielkonflikt und eine einseitige Lösung des Lärms geht nicht. Denn es geht nicht nur um die Eglisauer. Wir haben einen ganzen Kantonsteil auf der anderen Seite. Es ist nämlich das Rafzerfeld. Und im Rafzerfeld habe ich zum Beispiel einen Obstbaukollegen – und damit gebe ich gleich meine Interessensbindung bekannt – und die Äpfel kommen im Fall nicht mit

dem Zug nach Zürich. Sie kommen zwar über den Rhein, aber sie kommen aus der Schweiz. Es ist unser Kanton. Und was Sie da machen, ist eine Operation am offenen Herzen in drei Jahren. Wenn eine Niere fehlt oder nicht funktioniert, braucht man eine Dialyse. Aber Sie schicken die Rafzerfelder zur Dialyse ins Spital nach Chur. So wäre das zu vergleichen. Wenn man so eine Operation plant an einem offenen Herz, dann muss es irgendwie eine Lösung geben, und der Sprecher der EVP hat das tatsächlich gut gesagt. Es braucht eine Lösung mit allen Beteiligten, eine akzeptable Lösung für alle Beteiligten. Dann braucht es halt Provisorien, jawohl. Man kann nicht jetzt die Brücke totalsanieren und das Endprodukt haben, solange man die Umfahrung nicht hat, und wir müssen halt irgendwo einen Kompromiss suchen, diesen Zielkonflikt entschärfen. Und dann ist eine Notbrücke die Variante oder eine Teilsanierung oder nur den Deckbelag oder nur die schlimmsten Werkleitungen zu sanieren. Aber das andere muss verschoben werden, bis die Umfahrung dasteht, und genau das verlangen wir. Und das ist ein Einsatz für die gesamte Bevölkerung, für das Rafzerfeld. Helfen sie mit, unterstützen Sie dieses Postulat. Vielen Dank.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon) spricht zum zweiten Mal: Ich möchte gleich bei Martin Hübscher anknüpfen und beim Zielkonflikt: Ich glaube, ja, es ist ein Zielkonflikt, wir müssen hier irgendwie schauen, wie wir mit dem Problem umgehen, das sich dort stellt. Wir müssen auch unterscheiden zwischen zwei verschiedenen Aspekten: Also einerseits haben wir diese Baustellenphase während diesen drei Jahren, und um diese geht es offensichtlich nur. Ich verstehe den Ärger und die Probleme mit diesen drei Jahren. Es ist klar, wir haben über den Rhein wenige Brücken und die Umfahrung über Flaach ist natürlich sehr weit und verbraucht mehr Zeit. Und die Situation ist ja so, dass wenn das BGK umgesetzt ist, wir dort dann wieder dieselbe Kapazität auf der Strasse haben, aber mit einer höheren Lebensqualität für die betroffene Bevölkerung. Klar, die Leute, die dann aus Rafz über die Brücke durch Eglisau fahren müssen, bis die Umfahrungsstrasse kommt, die haben eine leichte Fahrzeitverlängerung im Bereich von einigen Sekunden. Aber kapazitätsmässig ist das überhaupt kein Problem. Hindurch kommen Sie genau gleich wie heute. Also der Zustand ist eigentlich in dem Sinne eher ein Win-win, wenn wir dieses Bauprojekt jetzt realisieren. Und wenn man dann einfach sagt «ja, das ist schon gut, das wollen wir dann, das ist dann eine Möglichkeit, wenn dann allenfalls irgendwann mal diese Umfahrungsstrasse kommt», dann streut man

den Leuten einfach Sand in die Augen. Denn wir alle hier drinnen wissen, dass diese Umfahrungsstrasse hoch problematisch ist, so wie sie geplant ist. Wir können noch nicht abschliessend sagen, ob sie gebaut werden kann oder nicht. Was wir aber ganz sicher sagen können, ist, dass nicht wir hier drinnen das entscheiden, sondern das Bundesgericht. Anschliessend wird dann die Bauphase kommen. Ich gehe eher davon aus, dass das Projekt nicht realisierbar ist, dass wir dann nochmals in eine neue Startphase gehen. Also wenn wir in 15 oder in 20 Jahren hier diese Strasse haben, dann haben wir das sehr schnell gemacht. Realistisch ist tatsächlich, dass wir irgendwann vielleicht in 50 Jahren ein anderes Projekt realisieren oder möglicherweise eine andere Lösung haben. Aber jetzt einfach zu sagen «drei Jahre, das ist zu lang, das ist zu unbequem, deshalb lasst die Bevölkerung noch 15 Jahre leiden», das erachte ich als unglücklich. Ich bitte Sie, überweisen Sie dieses Postulat nicht.

Regierungsrat Martin Neukom: Ich kann sehr gut verstehen, dass sich viele ärgern, gerade Leute, die im Rafzerfeld oder in Eglisau wohnen. Es steht eine drei Jahre lange Baustelle vor der Tür, das wird Lärm verursachen, es wird Stau verursachen, wer will das schon. Wir sind uns aber auf der anderen Seite gewohnt, dass unsere Infrastruktur immer funktioniert. Daraus erwachsen hohe Ansprüche. Wir haben immer Wasser, wir können immer unser Abwasser entsorgen, wir haben immer Strom. Die Schiene funktioniert und eben auch die Strassen. Wir sind uns gewohnt, dass in unserem Kanton und auch in der Schweiz immer alles da ist, zu jeder Zeit. Und damit wir diese hohe Zuverlässigkeit unserer Infrastruktur haben, brauchen wir Unterhalt und Erneuerung, denn ohne Unterhalt und Erneuerung ist die Infrastruktur irgendwann nicht mehr so zuverlässig, wie wir sie haben. Unterhalt und Erneuerung, das geht nicht ohne Baustellen. Wir haben sehr häufig Reklamationen, für uns ist das, muss ich sagen, leider normal, denn wir hätten auch mehr Freude, wenn sich die Leute jeweils bedanken und applaudieren würden. Wir versuchen geduldig darzulegen, warum es die Baustellen braucht und was die Überlegungen sind, warum wir Baustellen machen. Aber es ist leider häufig so, dass gerade jene, die an der Baustelle wohnen, sagen: «All diesen Lärm, den will ich nicht.» Und jene, die irgendwo wohnen, wo es eine Umleitung gibt, haben zusätzlichen Verkehr und zusätzlichen Lärm und auch diese beklagen sich darüber. Nun ist es ebenfalls normal in einer Demokratie – und beim Strassenbau sowieso –, dass es viele Leute gibt, die sagen «ja, aber man muss es eben nun anders machen, dann würde es viel besser gehen», Leute,

die es besser wissen, obwohl sie selber noch nie eine einzige Strasse gebaut haben. Trotzdem versuchen wir beim Tiefbauamt, die Kritik anzuhören und sie ernst zu nehmen, denn teilweise gibt es auch berechtigte Kritik. Wir machen nicht per se einfach alles richtig, nur weil wir das Tiefbauamt sind, deshalb hören wir hin. Ein Beispiel ist der Radweg: So, wie dieser geplant und in der Auflage war, gab es viel Kritik. Es gab auch Kritik aus der Politik. Beim Radweg gehen wir nochmals über die Bücher, ob das so wirklich die gute Lösung ist.

Was nun aber dieses Postulat verlangt, eine Sanierung innerhalb von drei Monaten anstatt drei Jahren, da muss ich Ihnen sagen: Unmögliches erledigen wir sofort, Wunder dauern etwas länger. Schauen Sie, es ist leider Gottes einfach völlig unrealistisch, das Ganze in drei Monaten zu sanieren. Und warum? Der Deckbelag ist überhaupt kein Problem, der geht schnell. Auch das Gestaltungskonzept, also ob Sie nachher die Randsteine einen Meter links oder rechts platzieren, das ist nicht das, was Zeit braucht. Was Zeit braucht, ist das, was Sie nicht sehen, nämlich die Leitungen im Boden. Und die sind nicht nur in der Brücke, die sind in der gesamten Strasse. Und die Sanierung dieser Leitungen, also der Wasser-, Abwasserleitungen und so weiter, das ist das, was die viele Zeit benötigt, darum brauchen wir so lange. Wenn wir nur den Deckbelag auswechseln möchten, dann wäre das grundsätzlich schnell, schnell machbar.

Der Regierungsrat lehnt das Postulat ab, denn wir möchten niemandem die Hoffnung machen, dass es auch nur halbwegs möglich sein wird, alles innerhalb von drei Monaten zu realisieren. Sie könnten genauso gut ein Postulat schreiben und verlangen, wir sollten es in drei Wochen machen – es geht nicht, es wird nicht gehen. Und selbst wenn Frau Roggenmoser uns auch noch mithilft, wird das vermutlich die Bauzeit nicht positiv beeinflussen (*Heiterkeit*). Ja, ich weiss jetzt nicht, aber es ist, wie das Martin Hübscher gesagt hat, eine Operation am offenen Herzen. Sie haben dort Leitungen, und auch bei diesen Leitungen können Sie nicht einfach sagen «ja, das stellen wir jetzt ab und dann bauen wir zwei, drei Wochen und dann stellen wir die wieder an». So geht das eben nicht, denn die Eglisauer brauchen ja die Wasserversorgung in dieser Zeit auch. Herr Hübscher hat gesagt, das sei eine Operation am offenen Herzen, und wenn wir das jetzt vergleichen wollen, dann ist es so: Stellen Sie sich vor, Sie haben eine komplizierte Operation und Sie gehen zu ihrem Arzt. Der Arzt sagt «die Operation dauert acht Stunden» und Sie sagen dann: «Was, acht Stunden? Das ist viel zu lang, das muss in einer Stunde möglich sein.» Und dann wird Ihnen der Arzt sagen «nein, ich brauche wirklich acht Stunden» und dann sagen Sie: «Lassen

Sie einfach all den Schnickschnack weg und machen Sie das in einer Stunde!» Sie werden sich mit Ihrem Arzt nicht einigen können, denn letztendlich wird es wahrscheinlich so lange dauern, wie der Arzt sagt. Es würde tatsächlich schneller gehen, die Ortsdurchfahrt zu sanieren, wenn wir eine Vollsperrung machen könnten. Dann könnten wir substantiell die Zeit verkürzen. Aber dann müsste der komplette Verkehr umgeleitet werden. Und ob dann das besser ist, ist eine Frage, wir können gerne darüber diskutieren. Wir haben das als nicht sinnvoll erachtet und uns daher entschieden, die Baustelle unter Verkehr zu halten. Dafür dauert die Baustelle länger.

Nur um das auch noch zu sagen: Es ist keine Umfahrung. Es wird immer wieder gesagt, dass es eine Umfahrung sei. Es ist keine Umfahrung, es ist eine Entlastungsrouten, denn die Baustelle wird zu jeder Zeit in beide Richtungen befahrbar sein. Grundsätzlich ist die Idee, dass der Verkehr von Süden nach Norden immer durch die Baustelle geht. Und der Verkehr von Norden nach Süden geht durch die Baustelle oder auf die Entlastungsrouten. Das heißt: Dann, wenn es besonders viel Verkehr hat, wenn es zu viel Stau gibt, dann steht die Entlastungsrouten zur Verfügung. Wir haben ein intelligentes Verkehrssystem, das Ihnen anzeigt, wie lange Sie haben, geschätzt. Wenn Sie also von Norden mit dem Auto kommen, dann sehen Sie, wie lange Sie haben, wenn Sie durch den Stau gehen, durch die Baustelle, oder Sie sehen, wie lange Sie haben, wenn Sie auf die Entlastungsrouten fahren. Das ist keine perfekte Lösung, klar, wir würden uns auch etwas noch Besseres wünschen, aber es ist das Beste, das wir gefunden haben.

Nun noch schnell zur Ersatzbrücke: Frau Franzen, das war ursprünglich unser Plan. Unser Plan war, eine Ersatzbrücke zu bauen, und wir haben es vertieft geprüft und gemerkt, dass es rechtlich nicht machbar ist. Wir sind in einem Rechtsstaat, und wenn wir einem Rechtsstaat herausfinden, dass es rechtlich nicht machbar ist, dann ist das halt schlecht. Wenn wir es dennoch probiert hätten, wären wir vor Gericht gescheitert. Vermutlich wäre das auch nicht sinnvoll gewesen.

Nun, Sie haben gesagt, wir hätten kein Gehör für die Bevölkerung und gingen nicht auf ihre Anliegen ein. Wir gehen sehr wohl auf ihre Anliegen ein. Wir haben nur schon bereits sehr viele Varianten geprüft und können daher sagen, warum wir diese Varianten verworfen haben. Das Tiefbauamt hat insgesamt 22 unterschiedliche Varianten geprüft, wie man jetzt damit umgehen kann, inklusive Pontonierbrücke und Ersatzbrücke. Und das ist die Variante, die wir gewählt haben, weil wir glauben, dass es die sinnvollste ist und diejenige, die machbar ist. Und trotz allem: Wir sind bestrebt, die Verkehrsstörung so kurz wie möglich zu

halten. Also hier haben wir nicht im Grundsatz eine Differenz. Wir haben keine Freude, wenn es viel Stau gibt.

Dann noch ein Wort zur Umfahrung: Wir arbeiten an der Umfahrung. Sie werden dann einen Objektkredit kriegen, den Sie überweisen können oder nicht. Aber Sie müssen sich eines bewusst sein: Die schlussendliche Entscheidung, ob diese Brücke gebaut wird oder nicht, fällen nicht Sie, die fälle auch nicht ich, die fällt auch nicht die Volkswirtschaftsdirektorin oder der Regierungsrat, sondern das wird letztendlich von den Gerichten entschieden.

Wir hatten letzte Woche ein Jubiläum: Das Tiefbauamt besteht jetzt seit 220 Jahren. Stellen Sie sich das einmal vor, das Tiefbauamt des Kantons Zürich besteht seit 1803. 220-Jahr-Jubiläum, Sie sehen also, das Tiefbauamt hat einiges an Erfahrung im Strassenbau. Reklamationen gehören im Strassenbau leider Gottes dazu, saniert werden müssen die Strassen und die Leitungen trotzdem.

Der Regierungsrat lehnt das Postulat deshalb ab, denn eine Sanierung in drei Monaten, also in einem Zehntel der Zeit, das ist leider Gottes unrealistisch. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 92 : 75 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das dringliche Postulat KR-Nr. 129/2023 zu überweisen.

Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert einem Jahr.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Parteienspenden durch die Flughafen Zürich AG

Dringliche Interpellation David John Galeuchet (Grüne, Bülach), Roland Kappeler (SP, Winterthur), Anne-Claude Hensch Frei (AL, Zürich) vom 8. Mai 2023

KR-Nr. 179/2023

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Es beantwortet die dringliche Interpellation mündlich die Volkswirtschaftsdirektorin Regierungsrätin Carmen Walker Späh.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Im Namen der Zürcher Regierung beantworte ich die dringliche Interpellation von Kantonsrat David

Galeuchet, Bülach, Kantonsrat Roland Kappeler, Winterthur, Kantonsrätin Anne-Claude Hensch Frei, Zürich, und Mitunterzeichnende wie folgt:

Am 28. November 1999 stimmte die Stimmbevölkerung des Kantons Zürich mit 61,2 Prozent dem Gesetz über den Flughafen Zürich – Klammer: Flughafengesetz – vom 12. Juli 1999, LS748,1, zu. Ziel der Vorlage war es, die bis zu diesem Zeitpunkt als Teil der Verwaltung erbrachten Leistungen des Kantons zur Führung des Flughafens in einer gemischtwirtschaftlichen börsenkotierten Aktiengesellschaft, der Flughafen Zürich AG (*FZAG*), zusammenzufassen. Und damit konnten die bisherigen finanziellen Verpflichtungen des Kantons durch eine Börsenfinanzierung abgelöst und eine Entflechtung zwischen politischer Steuerung und unternehmerischer Verantwortung erreicht werden. Durch die besondere Ausgestaltung konnte der Kanton seinen Einfluss und die Wahrnehmung der Staatsinteressen in besonderen Fällen sicherstellen.

Die Beteiligung des Kantons an der Flughafen Zürich AG wurde schrittweise auf das gesetzlich festgelegte Mindestmass von 33 Prozent gemäss Paragraph 8 des Flughafengesetzes reduziert. Damit der Kanton seinen Einfluss geltend machen kann, räumt Paragraph 7 des Flughafengesetzes dem Kanton das Recht ein, mehr als ein Drittel aller Mitglieder des Verwaltungsrates zu ernennen. Im achtköpfigen Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG belegt die kantonale Staatsvertretung demnach drei Sitze. Der Kanton hat somit weder an der Generalversammlung noch im Verwaltungsrat eine Mehrheit der Stimmen. Er hat aber bei Entscheiden gemäss Paragraph 19 Flughafengesetz eine Sperrminorität. Mit dem Ziel einer Entflechtung zwischen politischer Steuerung und unternehmerischer Verantwortung ging einher, dass wesentliche Entscheide zur Führung des Unternehmens im Verwaltungsrat mit einem einfachen Mehr beschlossen werden können oder in der Kompetenz der Geschäftsleitung liegen. An den Verwaltungsratssitzungen der Flughafen Zürich AG wurde über die Grundsätze der Parteispenden im Rahmen der Genehmigung des Group Code of Conduct entschieden, und dieser ist öffentlich einsehbar. Bereits im integrierten Bericht der FZAG hat die Gesellschaft ab dem Geschäftsjahr 2021 ebenfalls öffentlich über die Grundsätze seiner Parteispenden berichtet.

Mit Schreiben vom 26. Mai 2023 beantwortet die Flughafen Zürich AG die in der vorliegenden Interpellation gestellten Fragen wie folgt, ich zitiere:

«Die Flughafen Zürich AG nimmt einleitend Bezug auf die in der dringlichen Interpellation aufgenommenen Verweise zum Flughafengesetz und nimmt nachfolgend Stellung wie folgt Stellung:

§ 3 des Flughafengesetzes bezieht sich auf die Fluglärmbekämpfung und schafft keine gesetzliche Grundlage, um einzelne Zahlungen, wie politische Spenden, offenzulegen. § 21 des Flughafengesetzes sieht eine Information an die zuständige Sachkommission des Kantonsrates über die für die Bevölkerung wesentlichen Flughafenfragen vor. Die Kommission ist insbesondere zuständig für Geschäfte gemäss § 19 Abs. 2 des Flughafengesetzes mit Genehmigungsrecht des Kantonsrates für Gesuche über die Änderung der Lage und Länge der Pisten. Bei den Parteispenden der Flughafen Zürich AG gab es keine Verbindung mit einem Sachgeschäft beziehungsweise einer «wesentlichen Flughafenfrage».

Die Flughafen Zürich AG hat die Grundzüge ihrer Parteispendepraxis im öffentlich einsehbaren Code of Conduct und im Integrierten Geschäftsbericht aus Gründen der Transparenz festgehalten. Parteien, die im Kantonsrat Fraktionsstärke erreicht haben und sich zu einer wettbewerbsfähigen – wettbewerbsfähigen – «Schweizer Luftfahrt und Flughafeninfrastruktur» bekennen, wurden gemäss den in einem schriftlichen Konzept festgehaltenen Richtlinien und Beiträgen unterstützt.

Die Flughafen Zürich AG stellt klar, dass die Parteispenden einer langjährigen Praxis entsprechen und mit keinerlei Auflagen verbunden waren. Der Verwaltungsrat hat die aktuelle Debatte zum Anlass genommen, die Praxis der Parteispenden grundsätzlich zu überprüfen. Er wird an einer nächsten Sitzung die Praxis überdenken und einen Entscheid zum weiteren Vorgehen fällen.

Die Flughafen Zürich AG hat die Richtlinien wie auch die in den letzten vier Jahren entrichteten Beiträge auf freiwilliger Basis in einem Schreiben an die Geschäftsleitung» – und das ist eine Bemerkung: Auf Wunsch der Geschäftsleitung des Kantonsrates sollten die Beiträge der letzten vier Jahre transparent gemacht werden – «und sie hat es auch in einem Schreiben an den Regierungsrat kommuniziert.

Die Fragen, welche auf die Flughafen Zürich AG Bezug nehmen, werden analog dazu hiermit wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 und 2:

Jede Partei hatte die Möglichkeit, bei der Flughafen Zürich AG eine Spende anzufragen (*Heiterkeit*). Bis jetzt haben alle Parteien, die für Unterstützung angefragt haben, Beiträge zugesprochen erhalten. Die Flughafen Zürich AG hat darauf verzichtet, die gespendeten Beiträge zu veröffentlichen, sondern hat es den Parteien überlassen, ob sie den

Beitrag offenlegen oder nicht. Im Kanton Zürich bestehen hinsichtlich Parteispenden keine Offenlegungspflichten. Auf freiwilliger Basis kommt die Flughafen Zürich AG dem Anliegen entgegen und legt ergänzend zu den Bestimmungen, die im Group Code of Conduct umschrieben sind, die Kriterien für die Parteispende-Beiträge der letzten vier Jahre, wie von der Geschäftsleitung gewünscht, dar:

Die Beiträge waren bis 2021 wie folgt festgelegt: Grossen Parteien mit mehr als 15 Sitzen im Kantonsrat stand ein jährlicher Pauschalbeitrag von 40'000 Franken zur Verfügung. Kleinen Parteien bis 15 Sitzen im Kantonsrat stand ein jährlicher Pauschalbeitrag von 20'000 Franken zur Verfügung. In Wahljahren wurde ein Zusatzbeitrag in der doppelten Höhe des Pauschalbeitrags gewährt, um den hohen finanziellen Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Wahlkampf zu entsprechen. Im Jahre 2021 halbierte die Flughafen Zürich AG sämtliche Beiträge im Zuge der Sparbemühungen als Folge der Corona-Krise (*Covid-Pandemie*). Ab dem Jahr 2022 wurden die Pauschalbeiträge leicht angepasst, mit der Folge, dass die durchschnittlichen Beiträge über die ganze Legislatur betrachtet tiefer ausfallen. Grossen Parteien mit mehr als 15 Sitzen im Kantonsrat stand ein jährlicher Pauschalbeitrag von 45'000 zur Verfügung, bei den kleinen Parteien – bis 15 Sitze im Kantonsrat – betrug der jährliche Pauschalbeitrag weiterhin 20'000 Franken. In Wahljahren wurde ein Zusatzbeitrag in der Höhe des Pauschalbeitrags gewährt.»

Ich zitiere weiter den Flughafen: «Es wurden keine Einzelpersonen für politische Wahlkämpfe, weder direkt noch über Komitees, unterstützt.

Zu Frage 3:

Es ist Sache der Parteien, darüber Auskunft zu geben.

Zu Fragen 4 und 5:

Die Grundzüge der Praxis, so wie sie im Group Code of Conduct sowie im Integrierten Geschäftsbericht festgehalten sind, wurden vom Verwaltungsrat beschlossen.

Zu Frage 7:

Die Flughafen Zürich AG ist ein privatwirtschaftlich geführtes und an der Börse kotiertes Unternehmen. Der Kanton ist Minderheitsaktionär. Die Privatisierung der Flughafen Zürich AG im Jahr 2000, die zuvor mit 61,2 Prozent von der Zürcher Stimmbevölkerung beschlossen wurde, war Ausdruck des politischen Willens, unternehmerische wie auch strategische Entscheide der Unternehmensführung an die Aktiengesellschaft abzutreten. Wie bereits erwähnt, hat der Verwaltungsrat die aktuelle Debatte zum Anlass genommen, die Praxis der Parteispenden

grundsätzlich zu überprüfen. Er wird an einer nächsten Sitzung die Praxis überdenken und einen Entscheid zum weiteren Vorgehen fällen.»

Der Regierungsrat beantwortet die übrigen Fragen wie folgt:

Zu Frage 6:

Nein, weil es sich um einen unternehmerischen Entscheid der FZAG handelt.

Zu Fragen 8 und 9:

Mit der Privatisierung wurde das Ziel verfolgt, die politische Steuerung und unternehmerische Verantwortung zu entflechten. Entsprechend hatte weder die Staatsvertretung noch der Gesamtregierungsrat Kenntnis von den konkreten Spenden. Die Grundsätze der Ausrichtung der Spenden waren aber der Staatsvertretung bekannt.

Und damit beende ich mein Votum zur dringlichen Interpellation, habe aber noch eine persönliche Bemerkung: Einige von Ihnen haben mich nämlich in einer Fraktionserklärung gebeten – oder man kann schon sagen: aufgefordert – über persönlich erhaltene Beiträge Transparenz zu schaffen. Und ich kann Ihnen sagen, das mache ich nachfolgend gerne, und ich mache es freiwillig, denn ich habe nichts zu verbergen. Bis zu meiner Wahl in die Zürcher Regierung war ich als Kantonsrätin Mitglied des Vereins Pro Flughafen. Im Wahljahr 2015 – da war ich noch Kantonsrätin – hat mein Komitee von diesem Verein 7500 Franken für meinen Regierungsratswahlkampf bekommen. Nach meiner Wahl in die Zürcher Regierung bin ich konsequenterweise als Volkswirtschaftsdirektorin aus der Organisation Pro Flughafen ausgetreten. Und selbstverständlich habe ich seither weder Beiträge von Pro Flughafen beantragt, noch habe ich solche erhalten, und das gilt selbstverständlich auch für die Flughafen Zürich AG. Ich möchte Ihnen an dieser Stelle einfach noch der guten Ordnung halber sagen, dass auch mein Verwaltungshonorar vollständig in die Staatskasse fliesst. Herzlichen Dank für die Kenntnisnahme.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach): Somit haben wir Klarheit zu einzelnen Fragen erhalten. Gewisse Fragen der Interpellation bleiben für uns aber nach wie vor offen. Es ist also so, dass der Flughafen über viele Jahre 40'000 Franken für grosse Parteien und 20'000 Franken für kleine Parteien ausbezahlt hat, in Wahljahren wurde es verdreifacht, also 120'000 Franken für grosse und 60'000 Franken für kleine Parteien; stimmt, sorry, ja, verdoppelt, neu verdoppelt, zusätzlich (*Widerrede von verschiedenen Seiten*). Dann ist es falsch notiert in der Antwort. Für die Besucher auf der Tribüne kann ich hier offenlegen, auch wenn es nur eine Verdopplung ist, dass mit solchen Beträgen ganze Wahlkämpfe

auch für Regierungs- oder Ständeratskandidierende finanziert werden können, zumindest für mittelgrosse Parteien. Für grosse Parteien kann ich definitiv nicht sprechen.

Alle Parteien, die angefragt haben, haben nach Aussage des Regierungsrates auch Spenden erhalten. Das heisst, dass alle Parteien, die angefragt haben, sich zu einer nachfrageorientierten Luftfahrtpolitik bekennen; so hat es der Flughafen formuliert in seinem integrierten Bericht. In anderen Worten kann man auch sagen, dass alle Parteien, welche weiter für uneingeschränktes Wachstum des Flughafens stehen, dafür vom Flughafen Schmiergelder erhalten haben (*Unmutsäusserungen*).

Der Regierungsrat lässt aber die Frage offen, welche Parteien das sind und über welche Zeiträume Spenden geflossen sind. Von der EVP wissen wir, dass sie den Anstand hatte, die letzten Gelder zurückzuweisen, weil es ihr im Abstimmungsjahr und im Jahr der Pistenverlängerung, in dem es bei uns um die Pistenverlängerung (*Vorlage 5720*) geht, zu heiss wurde und sie befürchtet hatte, nicht mehr glaubwürdig und unabhängig entscheiden zu können. Bei der FDP, der SVP und der Mitte wissen wir es hingegen nicht. Wenn sich die Parteien dazu heute nicht äussern, ob sie Schmiergelder von der Flughafen AG entgegengenommen haben, muss die Öffentlichkeit davon ausgehen, dass sie über viele Jahre diese grossen Beträge schamlos kassiert haben und damit ihre Glaubwürdigkeit gegenüber der Bevölkerung infrage gestellt ist, gerade wenn es um Angelegenheiten des Flughafens geht. Die Parteispenden werden bestimmt auch in zwei Wochen, wenn wir über die Pistenverlängerung abstimmen, einen Nachgeschmack hinterlassen. Die bürgerliche Seite im Rat wird wie die Volkswirtschaftsdirektorin argumentieren, dass es ganz normal ist, dass Firmen Spenden an Parteien machen. Das sei in der Tradition des Milizsystems, dass man Parteispenden ausbezahlt. Was Tradition ist, ist nicht immer gut. Dafür, dass keine Transparenz bei der Finanzierung der Parteien herrscht, wird die Schweiz seit Jahren von der OECD (*Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung*) kritisiert.

Beim Flughafen geht es nicht um eine x-beliebige Firma. Der Flughafen ist eine gemischtwirtschaftliche AG, die einen öffentlichen Auftrag erfüllt. Der Kanton Zürich ist der grösste Einzelaktionär. Die Flughafen AG ist auch Konzessionär des Bundes und hat damit eine weitere Abhängigkeit in öffentlichem Interesse. Stellen Sie sich vor, die SBB AG würde den linken Parteien, welche sich für den ÖV starkmachen, Spenden zukommen lassen – ha, der Aufschrei auf der rechten Ratsseite

wäre enorm –, und mit dem vielen Geld vom Flughafen könnten sie wunderbare Kampagnen fahren.

Es ist ein Skandal, dass die Flughafen AG Schmiergelder an wohlwollende Parteien ausbezahlt. Der FDP-Filz ist beim Flughafen noch immer deutlich zu gross. Dies hat auch die schamlose Besetzung eines Verwaltungsratssitzes mit Beatrix Frey-Eigenmann (*Altkantonsrätin*) aufgezeigt. Bei anderen Anstalten der öffentlichen Hand werden die Sitze entsprechend dem Parteiproporz vergeben und damit der Wählerwille der Organisation abgebildet. Auch in den flughafennahen Organisationen wie Pro Flughafen oder Weltoffenes Zürich, welche die Wachstumsphilosophie des Flughafens vertreten, herrscht der FDP-Filz. Werden auch diese Organisationen fürstlich von der Flughafen AG alimentiert? Wir fordern volle Transparenz von der Flughafen AG betreffend die Parteispenden, die Zuwendungen an flughafennahe Organisationen. Wir fordern, dass der Flughafen sofort mit den Schmiergeldzahlungen aufhört. Gleichzeitig behalten wir uns aber auch vor, dies allenfalls im Flughafengesetz vorzuschreiben.

Enttäuscht bin ich auch vom Regierungsrat, denn dieser hat inhaltlich überhaupt keine Stellung genommen. Es kann nicht sein, dass unsere Regierung kein politisches Gespür an den Tag legt zum Sachverhalt der Schmiergelder und sich einfach wegdrückt. Wenn der FDP-Filz nach wie vor so gut verfängt, müssen wir uns fragen, wie es mit anderen privaten Anstalten betreffend die Parteifinanzierung aussieht: mit der ZKB (*Zürcher Kantonalbank*), welche aktuell ganz grosse Gewinne einfährt, den EKZ (*Elektrizitätswerke des Kantons Zürich*) oder der AXPO (*Schweizer Energiekonzern*). Allenfalls zahlen auch weitere Institutionen, welche noch direkt dem Kanton gehören, aber von bürgerlichen Mandatsträgern dominiert werden, Schmiergelder an Parteien. Ich denke, es lohnt sich, hier genauer hinzuschauen.

Wir bleiben am Ball und wollen auch die heute nicht beantworteten Fragen, die noch im Raum stehen, beantwortet haben. Es ist höchste Zeit, dass die Transparenzregeln für Parteispenden auch auf kantonaler Ebene, wie es die PI Joss (*KR-Nr. 442/2020 von Rosmarie Joss*) verlangt, bald eingeführt werden. Auf nationaler Ebene wirkten diese Transparenzregeln bei den Wahlen im Herbst zum ersten Mal. Die Zürcher Stimmbürgerinnen und -bürger sollen vor den Wahlen und Abstimmungen Klarheit haben, von wem und in welcher Höhe die Parteien finanziert werden.

Roland Kappeler (SP, Winterthur): Herzlichen Dank, Frau Regierungsrätin, für Ihre Ausführungen und Antworten beziehungsweise Nichtantworten; ich komme gleich darauf zurück. Zuerst noch einmal kurz zum Anlass unserer Interpellation, die Gründe sind so alarmierend, dass man da durchaus nochmals darauf zurückkommen kann: Quasi zufällig, weil die EVP kalte Füsse bekommen hat, erfährt die Zürcher Bevölkerung aus den Medien, dass die Flughafen Zürich AG Spenden an wohlgesinnte Parteien ausschüttet, und zwar grosse Spenden. Das ist schockierend und stossend, denn die Flughafen Zürich AG steht fast permanent im Brennpunkt politischer Auseinandersetzungen. Fluglärm, Betriebskonzept, Klimaziele, Pistenverlängerungen sind nur ein paar Stichworte. Gerade im jetzigen Zeitpunkt, kurz vor den Abstimmungen zur Verlängerung der Pisten 28 und 32, zuerst hier im Kantonsrat und dann auch in der Volksabstimmung, kann man diese Spenden nicht einfach als Parteifinanzierung abtun. Nein, die Flughafen AG setzt sich hier dem Verdacht aus, die politische Meinungsbildung aktiv beeinflussen zu wollen, zu manipulieren. Vertrauen schafft man sicher nicht auf diese Weise.

Die Politikfinanzierung muss transparent sein, das fordert die SP schon lange. Seit einem halben Jahr ist das nationale Transparenzrecht im Bundesgesetz über politische Rechte und in einer Verordnung über die Politikfinanzierung in Kraft; im Kanton Zürich strecken wir leider noch in der Kommissionsarbeit. Dieses Transparenzrecht bindet verschiedene Akteure in die Verantwortung ein, eine Verantwortung, die sie in diesem Fall mehrfach nicht erfüllen.

Zuerst zur Flughafen AG und ihrer Verantwortung: Ich habe mich im Geschäftsbericht 2022 schlaugemacht und ein paar spannende Zitate gefunden. Offenbar gibt es ein Compliance-Managementsystem und ein Sponsoring-Konzept, da steht aber nichts zu Parteien. Ab Seite 87 wird es mit dem Stichwort «Geschäftsethik» dann spannend. Ich zitiere: «Mit ethischem Verhalten ist nicht nur die Einhaltung von Gesetzen und Selbstverpflichtungen gemeint, sondern darüber hinaus ein fairer und rücksichtsvoller Umgang mit dem Gegenüber, sei es auf einer individuellen oder institutionellen Ebene. Dazu wurde» – Sie haben es erwähnt, Frau Regierungsrätin – «im Januar 2023 vom Verwaltungsrat ein neuer Verhaltenskodex erlassen.» Sie haben zitiert, in diesem Code of Conduct liest man dasselbe wie auf Seite 90 des Geschäftsberichts. Die Flughafen Zürich AG gewährt kantonalen Parteien Pauschalbeiträge und so weiter, sofern sie sich zu einer wettbewerbsfähigen Schweizer Luftfahrt und Flughafeninfrastruktur bekennen. Und kleines P.S.: Geht es jetzt bei der Pistenverlängerung um Wettbewerbsfähigkeit

oder um Sicherheit, wie uns immer wieder weisgemacht wird? Man lasse sich aber dieses Zitat über die Parteienfinanzierung auf der Zunge zergehen, wenn man auf Seite 91 unter dem Titel «Korruptionsprävention» weiterliest. Da steht: «Korruption hat negative gesellschaftliche und wirtschaftliche Auswirkungen und kann zudem strafrechtliche Folgen und Reputationsschäden nach sich ziehen. Als internationales Unternehmen mit engem Bezug zu den Behörden ist sich die Flughafen Zürich AG bewusst, dass auch sie gewissen Korruptionsrisiken ausgesetzt ist. Sie toleriert an all ihren Standorten keine Formen von Korruption oder Bestechung. Ihr Ziel ist eine effektive Korruptionsprävention, um keine Fälle von aktiver oder passiver Korruption und Bestechung zuzulassen.» Wenn man dann in den Medien hört, dass Parteispenden nur auf ausdrückliches Gesuch ausbezahlt werden, beisst sich diese Intransparenz gerade im Jahr der Pistenverlängerungs-Abstimmung garantiert mit dem Ziel einer Korruptionsprävention. Denn mit der Transparenz ist es auch an dieser Stelle des Geschäftsberichts fertig, denn im Finanzteil sucht man vergeblich noch irgendwelchen Hinweisen ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

André Müller (FDP, Uitikon): Der Flughafen Zürich ist zentral für den Wirtschaftsstandort Zürich. Die Rahmenbedingungen sind so zu setzen, dass er weiterhin wettbewerbsfähig operieren und seine Funktion als Hub wahrnehmen kann, das heisst, sichere An- und Abflüge mit höchster Ausnutzung und geringster Lärmbelastung. Nun, das habe ich nicht selbst geschrieben, das ist die Position der FDP des Kantons Zürich und der FDP Schweiz, festgehalten in verschiedenen Positionspapieren und ausgeführt in der politischen und parlamentarischen Arbeit seit Jahrzehnten.

Lassen Sie mich die wirtschaftliche Seite unserer Position erläutern: Der Flughafen ist das Tor zur Welt, das Kernstück unseres internationalen Verkehrskonzepts, ein lebenswichtiges Organ für die Wirtschaft. Der Flughafen verbindet nicht nur Unternehmen, er verbindet Freunde, Familien, Partner, er verbindet uns mit der ganzen Welt. Der Flughafen ist nicht nur unglaublich wichtig für den Kanton Zürich, sondern für die ganze Schweiz. Er kreiert über 27'000 direkte und indirekte Arbeitsplätze und ist in seiner Funktion ein eigentlicher Wirtschaftsmotor. Die Wertschöpfung des Flughafens Zürich von 7 Milliarden Franken entsprechen 4,4 Prozent des BIP (*Bruttoinlandsprodukt*) des Kanton Zürich. Der Flughafen Zürich ist eine Drehscheibe für Import- und Exportgüter, ohne Flughafen keine Exportnation Schweiz. Bei den Exporten sind die fünf wichtigsten Partner übrigens die USA, Deutschland,

China, Indien und Italien – in dieser Reihenfolge. Ich nehme an, das Lastenvelo kann dies nicht allein bedienen und auch die Eisenbahn könnte an ihre Grenzen stossen.

Die Flughafenregion und das Glatttal sind aber auch einer der attraktivsten Wirtschaftsräume der Schweiz. Der Flughafen wird in der Region als wichtiger Standortfaktor und als bedeutender Arbeitgeber anerkannt und geschätzt. Wir verstehen aber auch die Anliegen der vom Fluglärm betroffenen Gemeinden und Regionen. Sie tragen eine Last, wie dies andere Regionen bei anderen Infrastrukturprojekten auf sich nehmen, im Wissen darum, dass wir nur gemeinsam nachhaltig wachsen können. Es ist der FDP daher auch ausserordentlich wichtig, dass sich der Flughafen im Dialog und Einvernehmen mit den betroffenen Menschen und in möglichst nachhaltiger Art weiterentwickelt. Die FDP setzt alles daran, damit für alle Akteure rund um den Flughafen eine faire Gesamtlösung – heute und in Zukunft – gefunden wird, damit sich der Flughafen und die Region wirtschaftlich und gesellschaftlich weiterentwickeln können.

Die FDP hat ihre Unterstützung des Flughafens über die Jahrzehnte in jeder Abstimmung deutlich gemacht. Wir brauchen keine monetäre Motivation dazu (*Heiterkeit*). Ja, das ist einfach so. Dies gilt erst recht auch für die Vorlage wie diejenige der Pistenverlängerungen, bei welcher es um die Verbesserung der Sicherheit und um weniger Verspätung geht. Denn diesen Pistenverlängerungen machen wir nicht für den Flughafen, sondern für uns alle, die auf einen sicheren und pünktlichen Flugverkehr angewiesen sind. Dazu gehören sowohl Passagiere wie auch Anwohnerinnen und Anwohner und natürlich auch zahlreiche Unternehmen im Wirtschaftsraum Zürich.

Die rechtliche Position, auch wenn Sie damit ihre Mühe haben, liebe Linke, ist ebenfalls klar: Der Flughafen ist eigenständig vom Kanton, der Flughafen wurde privatisiert – per Volksentscheid. Der Kanton ist zwar grösster Minderheitsaktionär, besondere Rechte hat er sich aber lediglich im Zusammenhang mit dem Lärmschutz ausbedungen. Ansonsten ist für den Flughafen Zürich AG das OR (*Obligationenrecht*) die entscheidende Rechtsgrundlage. Der Flughafen ist somit eigenständig in seiner Entscheidung, auch das Zürcher Kantonsparlament kann das OR nicht aushebeln – Gott sei Dank nicht.

Und der Flughafen ist transparent. Die Beiträge an die Parteien waren seit Jahren öffentlich, ich zitiere aus dem Flughafenbericht 2022: «Die Flughafen Zürich AG gewährt kantonalen Parteien im Kanton Zürich einen jährlichen Pauschalbetrag und unterstützt diese in Wahljahren mit

Zusatzbeiträgen, sofern die Partei im Kantonsrat Fraktionsstärke erreicht und sich zu einer wettbewerbsfähigen Schweizer Luftfahrt und Flughafeninfrastruktur bekennt.» Ich will Ihnen daher auch nicht vor-enthalten, was die FDP in den letzten Jahren vom Flughafen an Parteispenden bekommen hat, denn wir haben nichts zu verbergen. Über die letzten sechs Jahre hat die FDP Kanton Zürich durchschnittlich rund 50'000 Franken pro Jahr erhalten. Wie vom Flughafen bestätigt, geschätzte Linke, hätten Sie ebenfalls um Parteispenden nachsuchen können (*zahlreiche Zwischenrufe*), aber – jetzt hören Sie bitte zu – Sie hätten sich dafür zu einer wettbewerbsfähigen Schweizer Luftfahrt und Flughafeninfrastruktur bekennen müssen. Und hier offenbaren Sie sich, geschätzte Linke, für Sie ist der Flughafen ein rotes Tuch. Er passt eben nicht in Ihre verklärte Lastenvelo-Romantik.

Und noch ein Wort zur EVP... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Domenik Ledergerber (SVP, Herrliberg): Sie sprechen hier von Schmiergeldern und Anstandslosigkeit, ich bin irritiert. Es geht Ihnen nicht um Parteispenden, diese Interpellation ist die Fortsetzung einer unsäglichen Kampagne von Linksgrün. In zuvorkommender Zusammenarbeit mit dem Tages-Anzeiger wird seit Wochen Stimmung gegen die Pistenverlängerung am Flughafen Zürich gemacht. Ich frage mich: Wieso wurde vor der Abstimmung über die Naturinitiative nicht über die politische Rolle der diversen Naturschutzverbände im Kanton Zürich berichtet? Diverse Naturschutzverbände waren die treibenden Kräfte hinter der Naturinitiative, einer Initiative, damit genau dieselben Verbände noch mehr Geld vom Staat erhalten. In welcher Höhe tätigen diese linksgrünen Verbände und Vereine Partei- und Kampagnenspenden? Aus deren Jahresbericht ist darüber rein gar nichts zu erfahren; so viel zum Thema «Transparenz» derselben Verbände und Vereine, welche x Millionen von Gemeinden, Kanton und Bund erhalten. Dazu sind diese Institutionen auch noch steuerbefreit. Ist es nicht verwerflich, dass sich steuerbefreite Institutionen, welche vom Staat unterstützt werden, aktiv und einseitig in die Politik einmischen?

Nun aber zurück zur Flughafen Zürich AG: Wie Sie von Frau Regierungsrätin Carmen Walker Späh erfahren haben, wurden im Tages-Anzeiger und auch in dieser Interpellation massenweise Fehlinformationen verbreitet, wie gleich vor wenigen Minuten wieder von David Gauchet, der nicht mal eine Verdoppelung von Parteispenden ausrechnen kann. Oder, lieber David, dein SBB-Argument: ein reiner Staatsbe-

trieb. Und so wie viele Staatsbetriebe bezahlt die SBB über ihre Angestellten Abgaben an die Gewerkschaften. Was die Gewerkschaften mit ihrem Geld machen, wissen Sie besser, als ich es weiss.

Die Flughafen Zürich AG hat im Gegensatz zu den steuerbefreiten linksgrünen Institutionen seit dem Jahr 2000 über 600 Millionen Franken Steuern und Dividenden an den Kanton Zürich bezahlt und zehntausende Arbeitsplätze geschaffen. Mit den 600 Millionen Franken können wir im Kanton Zürich zum Beispiel das Neubauprojekt Forum UZH (*Universität Zürich*) oder ganz viele schöne Naturschutzprojekte realisieren. Anstatt auf die Flughafen Zürich AG einzuprügeln, dankt die SVP der Flughafen Zürich AG. Wir danken für ihren Beitrag zu unserem Wohlstand und die vielen Arbeitsplätze für uns Zürcherinnen und Zürcher. Der Flughafen Zürich ist für die gesamte Schweizer Bevölkerung das Tor zur Welt. Ich konnte Ihren Voten noch immer nicht entnehmen, was so aussergewöhnlich ist, wenn eine privatrechtlich und wirtschaftlich geführte AG wie die Flughafen Zürich AG Parteispenden an Parteien ausbezahlt, und insbesondere, wenn sie dies jährlich in ihrem Geschäftsbericht erwähnt. Die SP erhält auch Parteispenden von Firmen, Verbänden, Vereinen und Privatpersonen, wenn sie in deren Sinn politisiert; das liegt doch in der Natur der Sache. Dies gehört zu unserem erfolgreichen Milizsystem: Parteien finanzieren sich durch Spenden. So wird sichergestellt, dass wir Politik für die Bürgerinnen und Bürger in unserem Land machen. Wer an der Bevölkerung vorbeipolitisiert, erhält keine Unterstützung, und das ist gut so. Darauf stützt sich unser erfolgreiches Schweizer Milizsystem.

Die SVP wird sich weiter vehement für dieses System einsetzen und einer Verstaatlichung der Schweizer Parteienlandschaft entschieden entgegentreten. Und genau deshalb verstehe ich auch, dass Pro Natura, WWF, BirdLife und so weiter, grüne und linke Parteien und deren Kampagnen supportet und nicht pro forma jede Partei finanziell unterstützt. Wenn Sie das nicht verstehen wollen, wollen Sie unser Milizsystem nicht verstehen. Danke vielmals.

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Zur Erinnerung, weil ich jetzt alle daran gekratzt beziehungsweise sie überschritten haben: Die Redezeit ist fünf Minuten.

Anne-Claude Hensch Frei (AL, Zürich): Die Art und Weise der Parteispenden-Vergabe der Flughafen Zürich AG wurde durch die Rückgabe der EVP ihrer Parteispende publik und hat für grosses Aufsehen ge-

sorgt. Entrüstet hat vor allem der Umstand, dass eine gemischtwirtschaftliche Aktiengesellschaft, die auch unter staatlicher Aufsicht steht, nur politisch wohlgesinnte Parteien auf Anfrage hin finanziell unterstützt. Bis heute lagen keine konkreten Zahlen vor, welche Partei aus dem Kantonsrat wie viel Geld erhalten hat. Letztlich sind die genauen Zahlen aber egal. Die EVP hat als kleine Partei ganz richtig erkannt, dass ein Beitrag von 40'000 Franken im Superwahljahr und eben auch im Jahr der kantonsrätlichen Debatte zur Pistenverlängerung ethisch doch ziemlich heikel ist. Ich gratuliere der EVP zu ihrem gut funktionierenden Integritätsradar. Denn nicht immer ist opportun, was gesetzlich erlaubt ist, vor allem, wenn es um das hohe Gut der Glaubwürdigkeit gegenüber Wählerinnen und Wählern geht. Deshalb ist es aus Perspektive der Alternativen Liste, AL, auch zweitrangig, wie viel mehr Geld Parteien empfangen haben, wie vermutlich Mitte, FDP und SVP, sei es nun im Fall der grösseren Parteien das Doppelte oder das Zifache, wir finden es grundsätzlich fragwürdig, wenn ein gemischtwirtschaftliches Unternehmen wie die FZAG an Parteien, die mit der gesetzlichen Aufsicht im Zusammenhang mit dem Flughafenbetrieb zu tun haben, Geld verteilt. Die FZAG ist eben kein normales börsenkotiertes Unternehmen, da die Regierung unseres Kantons die Eigentümerstrategie festlegt und der Kanton mindestens 33 Prozent plus eine Aktie des Aktienkapitals hält. Änderungen und Ausbau der Pisten müssen vom Kantonsrat mittels eines referendumsfähigen Beschlusses genehmigt werden, so steht es im Flughafengesetz. Sie sehen, wir ziehen andere Schlüsse als die Flughafen Zürich AG und der Regierungsrat. Der Verdacht der Korruption oder von Schmiergeldzahlungen ist bei der Bevölkerung halt durch solches Verhalten nicht ausgeräumt. Von daher ist höchste Transparenz angebracht, wenn es um die Parteispenden eines Unternehmens geht, das einen staatlichen Auftrag erfüllt und diesem zu einem Drittel gehört. Leider hinkt die Schweiz bezüglich einer gesetzlichen Regelung in Sachen Parteispenden unseren Nachbarländern hinterher. Zwar werden wir nun im Herbst auf Bundesebene erstmals mehr Transparenz bei der Politikfinanzierung für die Nationalrats- und Ständeratswahlen erleben, und das ist höchste Zeit: Es fehlen aber Regeln für die Offenlegung politischer Spenden in den allermeisten Kantonen. Hier erleben wir eben die Kehrseite des vorher von Domenik Lebergerber vielgepriesenen Milizsystems. Die Ausübung unserer Volksrechte, wie die Einreichung von Initiativen und das Ergreifen des Referendums, müssen durch interessierte Kreise finanziert werden. Dasselbe gilt für die Parteien. Wirtschaftsfreundliche Parteien erhalten mehr Geld. Das war schon immer so in der Schweiz und deshalb wird

es wohl auch nicht vorwärtsgehen in Sachen Transparenz auf Kantons-ebene.

Bei der Flughafen Zürich AG wird es nun besonders heikel: Ist es in Ordnung, wenn ein Unternehmen, das zu einem Drittel quasi uns allen gehört und für bestimmte Fragen der parlamentarischen Kontrolle untersteht, nur wohlgesinnten Parteien spendet? Ist es überhaupt in Ordnung, wenn ein solches Unternehmen Parteispenden überweist? Rechtlich mögen diese Vorgänge erlaubt sein, aber es geht eben um das Vertrauen in unsere demokratischen Prozesse, und das wird durch diese Art von Parteispenden stark erschüttert. Das kann nur durch vollkommene Transparenz wieder verbessert werden, eine Transparenz, welche übrigens die AL lebt: Wir legen unsere Spenden seit 2014 offen und sie sind jederzeit namentlich im Parteisekretariat einsehbar.

Daher fordern wir von den anderen Parteien mehr Transparenz, solange wir keine strengeren gesetzlichen Regeln haben. Und wir müssen uns entscheiden, wie wir die Transparenz auf kantonaler Ebene herstellen wollen, anders verlieren wir das Vertrauen unserer Bürgerinnen und Bürger. Das ist nicht gut für unseren Kanton.

Benno Scherrer (GLP, Uster): Frau Volkswirtschaftsdirektorin und gleichzeitig Verwaltungsrätin der Flughafen Zürich AG, ich spreche gerne wieder zur Sache. Nach den Voten von FDP und SVP wusste man ja nicht mehr, wo man sitzt, und wir reden heute über Parteispenden der FZAG. Die Flughafen Zürich AG steht in einem heiklen Umfeld von Sicherstellung der Anbindung der Schweiz an die Welt, Befriedigung des Bedürfnisses nach Mobilität und der Belastung der Bevölkerung vor den Auswirkungen ihres Betriebs. Diese Flughafen Zürich AG hat ein grosses Projekt vor sich und dafür braucht sie Vertrauen, Verständnis für ihre Anliegen und nicht zuletzt die Zustimmung für dieses Projekt, wenn sie es umsetzen will, zuerst in der Politik und dann in der Bevölkerung. Wir wissen es alle, wir als Kantonsräte werden von der Flughafen Zürich AG regelmässig zu interessanten Informationsveranstaltungen eingeladen, alle Parlamentarierinnen und Parlamentarier. Da gibt es tatsächlich einen grosszügigen Apéro für die Vertiefung der Informationen und für den direkten Kontakt, für direkte Fragen. Diese Anlässe, diesen Austausch schätze ich ausserordentlich, und ich finde alle sollten ihn wahrnehmen. Sie sind wichtig, sie fördern das gegenseitige Verständnis. Und es gibt Informationsveranstaltungen für einzelne Fraktionen. Wir als GLP haben davon auch schon profitiert, um uns ein umfassendes Bild machen zu können und faktenbasiert zu entscheiden. Und die Flughafen Zürich AG macht im Rahmen ihres Sponsorings

auch Unterstützung für diverse Anlässe. Sie hat – wie die GVZ (*Gebäudeversicherung Kanton Zürich*), der Zoo, die ZKB (*Zürcher Kantonalbank*) und die EKZ (*Elektrizitätswerke des Kantons Zürich*) auf meine Anfrage als Kantonsratspräsident hin das Ostschweizer Parlamentarier-Skirennen mitunterstützt. Alle Informationsanlässe der Flughafen Zürich AG sind wertvoll und informativ, so wie es sein soll. Das ist richtig und wichtig für eine AG von dieser Bedeutung.

Und dann das! Was soll jetzt das? Die Flughafen Zürich AG hat sich zumindest ungeschickt verhalten, unabhängig davon, ob das im Code of Conduct steht oder nicht, und hier kann ich Kollege Kappeler nur für seine Recherchen und Ausführungen danken. So bekannt, wie die Volkswirtschaftsdirektorin jetzt tut, so bekannt ist das nicht. Und die Zahlen werden ja nicht offengelegt, die Zahlen sind nicht transparent. Dass alle Parteien, die sich committen und die anfragen, etwas bekommen – so locker kann das die Volkswirtschaftsdirektorin mitteilen. Und dass sich dann aber der Regierungsrat nicht für diese Parteispenden zu interessieren scheint, das befremdet mich doch sehr, befremdet im Sinne von: Scheint mir etwas gar weltfremd. Und dass die Kommission nicht informiert wird oder auf Fragen keine Antworten gegeben werden, scheint mir auch weltfremd.

Sie kennen mich als gelassen, aber das Votum der Volkswirtschaftsdirektorin hat mir wirklich den Deckel gelupft. Zuerst langweilt sie uns mit langweiligen Fakten. Schliesslich präsentiert sie Zahlen, aber jetzt besteht immer noch Unklarheit. Ich habe mir notiert «40'000 und in Wahljahren zusätzlich verdoppelt», das ist das Zitat. So rechne ich dann halt wie David Galeuchet, ich wäre froh um eine Klärung hier. Aber unabhängig davon, wie viel es ist: Es sind grosse Beträge, es sind relevante Beträge. Der Staatsvertretung, der Volkswirtschaftsdirektorin als Vertretung der kantonalen Politik, scheint jedes Gespür für Politik zu fehlen. Ein solcher Passus im Code of Conduct darf doch nicht durchgehen. Wir kritisieren das aufs Schärfste. Diese Aktion, diese langjährige Aktion ist nicht nur rufschädigend, sie ist schlicht Geldverschwendung. Es ist ja nicht so, dass FDP, SVP und wahrscheinlich auch die Mitte wegen des Geldes für den Flughafen wären. Insofern ist es nicht nur schädlich für die Reputation des Flughafens, sondern es ist eine Verschwendung von finanziellen Mitteln und eine problematische Finanzierung von Parteien.

Insofern ist aber schon auch die Aussage in der Interpellation, dass durch die Spenden der Flughafen Zürich AG wohlgesinnte Parteien so

beeinflusst werden, dass die Interessen des Flughafens vor die Interessen der Bevölkerung gestellt würden, doch eher etwas peinlich. Es geht nicht um die Positionierung ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Yvonne Bürgin (Die Mitte, Rüti): Besten Dank, Frau Volkvolkswirtschaftsdirektorin, für die Beantwortung der Fragen. Die Mitte hat bereits vor über zehn Jahren ein Positionspapier «Luftfahrt/Flughafen» verfasst. Darin bekennen wir uns zu einem starken und wettbewerbsfähigen Flughafen Zürich. Er ist eine nationale Schlüsselinfrastruktur und von herausragender volkswirtschaftlicher Bedeutung für die Schweiz, ebenso ein Job- und Wirtschaftsmotor für die Region Zürich. Der Flughafen Zürich ist das einzige internationale Drehkreuz, das mit dem Einverständnis der Bevölkerung gewachsen ist. Jeder Entwicklungsschritt wurde von den Stimmberechtigten direktdemokratisch legitimiert. So wird es auch bei der Pistenverlängerung sein. Überdies steht in unserem Positionspapier, wie wichtig der Lärmschutz ist und dass die Bevölkerung vor den negativen Folgen des Lärms geschützt werden muss.

Die Mitte-Fraktion stand und steht noch heute zu dieser Position, und wir wurden nie in irgendeiner Form beeinflusst. Wir hätten auch gar nicht beeinflusst werden können, denn die Fraktion, welche die wichtigen Entscheidungen rund um den Flughafen trifft, wusste gar nichts von Spendengeldern. Erst durch diese Debatte haben die Mitte-Fraktionsmitglieder davon erfahren, dass auch die Mitte in den letzten vier Jahren in den Genuss von Parteispenden gekommen ist. Das Geld floss direkt in die kantonale Parteikasse. Als die Fraktion davon erfuhr, hatten wir kein schlechtes Gewissen, weil wir, erstens, uns ja immer für einen wettbewerbsfähigen Flughafen einsetzten und, zweitens, nichts wussten und somit auch nie manipuliert wurden. Jetzt, wo wir davon wissen, sieht es anders aus. Aber ohne Parteispenden kann ein auf Miliz ausgerichtetes Politsystem leider nicht funktionieren. Die Flughafen AG hat auch bestätigt, dass dies der Hauptgrund für eine Unterstützung war. Das Geld stand nie im Zusammenhang mit der Pistenverlängerung, noch wurde es direkt an Fraktionsmitglieder bezahlt.

Trotzdem sind die Behauptungen, es sei Geld über 100'000 Franken geflossen, schon fast skandalöser als, wie es die Interpellanten betiteln, skandalöse Spenden oder Schmiergelder. Wir sind uns jedoch einig, dass Transparenz und klare Regeln für Parteispenden nötig sind, um mögliche Interessenkonflikte zu vermeiden. Dies trifft aber nicht nur hier zu, sondern bei allen Parteispenden. Und wir haben gehört, wenn wir die Büchse der Pandora öffnen, käme vielleicht noch ganz anderes

zum Vorschein. Darum dürfen wir gespannt sein, was alles zum Vorschein kommt, wenn die Transparenzregeln bei der Politikfinanzierung diesen Herbst erstmals in Kraft treten. Die Mitte jedenfalls schaut dem Wahlherbst entspannt entgegen hinsichtlich Parteispenden, wir haben nichts zu verbergen.

Urs Dietschi (Grüne, Lindau): Geschätzte nicht korrumpierbare Anwesende, weniger geschätzte anwesende Anhängerschaft der Freunderlwirtschaft, «Schmierer und Salben hilft allenthalben», das scheinen sich die Verantwortlichen der FZAG zu Herzen genommen zu haben und schmierten kräftig, nach FZAG-Aussage seit Jahren und ohne Auflagen. Nun, das «ohne Auflagen» hat sich in den vergangenen Tagen in Luft aufgelöst. «Wir unterstützen Parteien, die sich zu einer wettbewerbsfähigen Schweizer Luftfahrt und Flughafeninfrastruktur bekennen, im Wahljahr, wie 2023 eines ist, mit Zusatzbeiträgen», so eine Flughafensprecherin. Oder wie es im integrierten Bericht der FZAG geschrieben steht: «Die Flughafen AG gewährt kantonalen Parteien im Kanton Zürich einen jährlichen Pauschalbeitrag und unterstützt diese in den Wahljahren mit Zusatzbeiträgen, sofern die Partei im Kantonsrat Fraktionsstärke erreicht und sich zu einer nachfrageorientierten Luftfahrtspolitik bekennt. Die geltenden Grundsätze sind schriftlich festgehalten.» Deutsch und deutlich heisst das: Wir schmierer Parteien, die unseren sinnlosen Grössenwahn unterstützen. Den Vogel abgeschossen hat soeben auch wieder der SVP-Kantonalpräsident (*Domenik Ledergerber*), der diese Gelder als nicht verwerflich, sondern als legitime Mittel für unser Milizsystem sieht. Allerdings passt diese Argumentation schlecht zum ablehnenden Gejaule der SVP, wenn es darum geht, die Entschädigungen des Kantonsrates auf transparente Art und Weise anzupassen.

Dass ein parastaatliches Unternehmen, das öffentliche Dienstleistungen erbringt, wie die FZAG eines ist, ein Hochamt der FDP – ein treffender Ausdruck unseres ehemaligen Kollegen Markus Bischoff (*Altkantonsrat*) –, betreibt Freunderlwirtschaft, wie das bei unseren östlichen Nachbarn genannt und praktiziert wird. Allgemein verständlicher und viel profaner ausgedrückt ist das ein korrumpierendes Verhalten. Parteien, die sich positiv zum Wachstumsverhalten der FZAG verhalten, erhalten Geld, Schmiergeld. Schmiergeld für falsche Anreize wird verteilt und den Aktionären in Form einer kleineren Dividende vorenthalten, hier dem Kanton Zürich, der mit einem Drittel der Aktien grösster Aktionär ist. Indirekt zahlt so der Kanton Zürich an die Schmiererei mit Kantons-

rätinnen, die sich als Volksvertretende wählen lassen und eigentlich geschmierte Vertretende der FZAG sind, die das grössenwahnsinnige Wachstum zum gesundheitlichen Schaden der betroffenen Bevölkerung massiv unterstützen. Achtung habe ich vor jenen Ratsmitgliedern der korrumpierten Parteien, die sich trotz des enormen Drucks ihrer Partei widersetzen und öffentlich für die Bevölkerung Stellung beziehen, im aktuellen Fall gegen die unnötigen Pistenausbauten. Offensichtlich traut die FZAG ihren eigenen Argumenten für ein sinnloses Wachstum einer der umweltschädlichsten Branchen nicht, dass sie, mafiösem Verhalten nicht unähnlich, mit Schmiergeldern zur positiven, aber falschen Meinungsbildung verhilft. Oder will die FZAG ihren geschädigten Ruf bezüglich Versprechen aus der Vergangenheit, welche jeweils diametral zur eingetroffenen Realität lagen, mit Schmiergeldern verbessern lassen?

Weiter ist offen – es wurde schon angesprochen –, ob weitere Fluglobbyisten-Organisationen Gelder für ihre Tätigkeit erhalten. Die Erklärung der Flugwirtschaftsdirektorin sind ein Um-den-heissen-Brei-herumreden, aber ihr übliches Vorgehen respektive Versteckspiel. Transparenz funktioniert anders. Speziell in dieser Sache ist, dass die zuständige Flugwirtschaftsdirektion zusammen mit weiteren Gschpänli aus der FDP im Verwaltungsrat sitzt. Ein Parteiproporz wie bei anderen Firmen mit öffentlichem Auftrag existiert bei der FZAG nicht. Offenbar wird nur eine ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Hanspeter Hugentobler (EVP, Pfäffikon): Demokratie braucht Transparenz, da sind wir uns wohl alle einig. Darum haben wir als EVP gegenüber den Medien transparent geantwortet, dass wir von der Flughafen AG letztes Jahr eine allgemeine Spende an die Parteiarbeit von 20'000 Franken entgegengenommen haben, diesen Betrag dann aber wieder zurücküberwiesen haben, da wir zum Schluss gekommen sind, dass wir glaubwürdiger politisieren können, wenn wir auf solche Spenden verzichten, gerade in Zeiten völlig überhitzter Pistenverlängerungsdebatten. Jemand sagte zu mir: Warum habt ihr auch gesagt, dass ihr eine Spende bekommen habt, wenn ihr sie vor Ende Jahr zurücküberwiesen habt? Unter dem Strich habt ihr ja kein Geld erhalten. Die Antwort: Weil wir als EVP transparent sein wollen. Und um gleich weiter transparent zu sein: Nein, wir haben auch vorher und nachher kein Geld vom Flughafen erhalten und die EVP erhält auch kein Geld von der Kirche oder von ähnlichen Organisationen, was auch immer wieder gewisse Leute vermuten.

Demokratie braucht Transparenz, das wissen auch die Verantwortlichen des Flughafens. Darum haben sie absolut transparent ihre Parteibeitragspolitik im Geschäftsbericht offengelegt, und der ist öffentlich, den können Sie alle lesen; also kein Geheimnis, dass nur dank investigative Journalismus aufgedeckt wurde, sondern schlicht und einfach vorbildliche, transparente Informationen der Flughafen AG. Natürlich können wir uns nun morgenfüllend unterhalten, ob es richtig ist, dass nur Parteien unterstützt werden, die sich zu einer wettbewerbsfähigen Schweizer Luftfahrt bekennen. Aber vielleicht sollten wir allemal einen Moment innehalten und nachdenken, bevor wir von skandalösen Spenden reden. Der Elefant, der hier im Raum steht, heisst ja eigentlich «Bestechung». Können mit Spenden politische Prozesse beeinflusst und gewünschte Ergebnisse erzielt werden? Diese Möglichkeit besteht, ja, wenn durch Spenden und Zuwendungen Abhängigkeiten entstehen. Und es liegt an den Verantwortlichen jeder Partei, zu entscheiden, ob durch solche Spenden die Unabhängigkeit weiter glaubwürdig vertreten werden kann. Diese Form von glaubwürdiger Unabhängigkeit gilt im Übrigen bei jeder Form von Spenden, egal, ob diese von Wirtschaftsverbänden, Umweltverbänden oder Gewerkschaften kommen. Sie merken, so einfach ist es nicht, und wir alle sollten nicht mit Steinen werfen, da wir alle im Glashaus sitzen. Denn alle Parteien leben von Mitgliederbeiträgen, Behördenbeiträgen und – genau – Spenden. Diese Spenden sind denn gar nicht auch gar nicht das Problem. Wichtig ist nur, dass sie transparent und alle allfälligen Interessenbindungen sichtbar sind. Deshalb hat die EVP bereits vor mehr als zwei Jahren zusammen mit SP, AL, Grünen und GLP die parlamentarische Initiative 442/2020 Transparenz in der Politikfinanzierung, miteingereicht. Wir verlangen damit Vorschriften für die Offenlegung von Spenden an Parteien ab einer Höhe von 10'000 Franken. Diese PI wurde vom Kantonsrat am 20. September 2021 überwiesen und wir hoffen auf eine gute, definitive Vorlage, die viel zur Transparenz in unserem politischen Miteinander beiträgt. Alle Parteien sind auf Spenden angewiesen, damit sie ihre wichtige Funktion in unserem Staatswesen erfüllen können. Aber grössere Spenden sollen zwingend transparent sein, denn Demokratie braucht Transparenz.

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Wenn tatsächlich alle Angemeldeten fünf Minuten sprechen, unterhalten wir uns wirklich morgenfüllend über diese Interpellation.

Sibylle Marti (SP, Zürich): Es ist jetzt natürlich so, wie wir es erwartet haben: Die betroffenen bürgerlichen Parteien, die Parteispenden erhalten haben, versuchen sich herauszureden. Sie verstecken sich hinter Verweisen auf das Obligationenrecht oder hinter Pseudo-Transparenz. Die FDP spricht von einem tollen Dialog mit dem Flughafen, natürlich flutscht dieser Dialog noch etwas besser, wenn er mit Geld unterfüttert ist. Und die SVP hat einfach ein sehr interessantes Verständnis von Transparenz: Für sie ist es Transparenz, wenn in einem Geschäftsbericht irgendwo auf einer hinteren Seite Parteispenden erwähnt werden, ohne die relevante Information, nämlich die Höhe der Beiträge und die Empfängerinnen und Empfänger der Beiträge, zu nennen. Und bei der Mitte scheint ja die Organisation auch nicht zu funktionieren. Die wissen ja nicht einmal, dass sie Spenden erhalten haben. Da weiss halt die eine Hand nicht, was die andere tut, das ist natürlich der Inbegriff von Intransparenz.

Nun, für die SP kann ich es klar sagen: Wir haben von der Flughafen Zürich AG null Franken Parteispenden erhalten. Und ich möchte jetzt schon noch mal die SVP und die Mitte auffordern und auch alle anderen eventuell betroffenen Fraktionspräsidentinnen oder -präsidenten, uns zu sagen, wie viel sie in den letzten Jahren von der Flughafen Zürich AG erhalten haben. 90'000 Franken in einem Wahljahr 90'000 für eine Partei in der Grösse der FDP im Wahljahr, 90'000 Franken, das ist nicht nichts. 90'000 Franken, das sind ungefähr zwei Drittel des Beitrags, den die FDP pro Jahr als Staatsbeitrag an die Fraktionen erhält. 90'000 Franken, das ist ein Zehntel des Wahlkampfbudgets der SP für den Wahlkampf 2023, das ist nicht nichts im Kanton Zürich.

Carmen Walker Späh als Regierungsrätin und Verwaltungsrätin der Flughafen Zürich AG hat gesagt, zwischen diesen Parteispenden gäbe es keine Verbindung mit einem Sachgeschäft. Das ist wirklich lächerlich, das ist reine Augenwischerei. Spenden haben immer die Aufgabe, Meinungen zu beeinflussen. Die Flughafen Zürich AG ist nicht die Caritas (*Schweizer Hilfswerk*), die zahlt nicht einfach Geld für nichts. Natürlich erwartet sie eine Gegenleistung und natürlich bekommt sie die Gegenleistung.

Wir müssen einfach nochmals mit aller Deutlichkeit festhalten, was in diesem Kanton passiert ist: In den letzten Jahren und Jahrzehnten war die Flughafenpolitik in diesem Kanton mit Schmiergeld gekauft, und es ist bedauerlich, dass wir von der zuständigen Regierungsrätin nicht erfahren haben, wie die Kantonsvertretungen im Verwaltungsrat sich zu diesen Parteispenden stellen. Nun, wir können uns die Antwort leicht

selber geben: Wenn wir uns vor Augen halten, wie die zuständige Regierungsrätin ihre Flughafenpolitik ausgestaltet, indem sie zum Beispiel ihrer ehemaligen Fraktionskollegin in lukrative Verwaltungsämter hilft.

Wir brauchen jetzt wirklich völlige Transparenz. Wir müssen die Frage, die wir in der Interpellation gestellt haben, beantworten können, sonst verkommt die Abstimmung über die Pistenverlängerung, über die wir bald hier im Rat befinden werden, über die wir am Ende im Volk befinden werden, zu einer kompletten Farce. Und leider hat die Darstellung der Regierungsrätin heute nicht geholfen, diese Farce zu verhindern.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Ich will es kurz und unaufgeregt machen. Also erstens einmal verstehen Sie nicht, was für ein heisses Eisen hier vorliegt, an dem Sie, geschätzte bürgerliche Fraktionen, sich jetzt gerade drauf und dran sind, ganz böse die Finger zu verbrennen. Offenbar versteht auch Kollege André Müller den Unterschied zwischen einer normalen AG und einer AG, die einen öffentlichen Auftrag hat, nicht. Er versteht auch den Unterschied nicht zwischen einer normalen AG und einer AG, deren Betrieb früher mal in Staatshänden war und heute immer noch zu 38 Prozent in öffentlicher Hand ist.

Zweitens: Diese Spenden wären nicht so schlimm, wenn sie nicht von einer solchen AG kämen und wenn sie, zweitens, nicht an solche Bedingungen geknüpft wären. Man muss ja, wie jetzt immer wieder betont worden ist, an einem wettbewerbsfähigen Flughafen und einem wettbewerbsfähigen Flugbetrieb interessiert sein. Was aber, wenn man bezüglich des Flugplatzes vor allem am öffentlichen Auftrag des Flugplatzes interessiert ist oder auch die öffentlichen Interessen, die nicht alle in die gleiche Richtung gehen, nämlich nicht alle die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens wollen? Wenn man diese öffentlichen Interessen vertritt, so wie es zum Beispiel die Grünen machen, liegt man dann komplett falsch gegenüber dem Flugbetrieb und gegenüber dem Flughafen, wenn man sich zum Beispiel um Lärmschutz kümmert oder auch um Klimaschutzfragen im Zusammenhang mit dem Flughafen, welche auch öffentliche Interessen sind. Offenbar gewichtet die FZAG die öffentlichen Interessen und sagt: Die einen sind okay, für die zahlen wir, für die anderen nicht, denn die passen uns offenbar nicht in den Kram. Dass dies nicht unproblematisch ist, sondern im Gegenteil Richtung Korruption geht und der Ausdruck «Schmiergeld» durchaus angebracht ist, das scheinen Sie offenbar nicht zu verstehen.

Und wenn wir schon bei den Spenden sind – ich kann Ihnen gerne sagen, Herr Ledergerber, wie viel wir von den Naturverbänden bekommen: null. Als Partei bekommen wir null Franken von den Naturverbänden, weil es nicht die Aufgabe der Naturverbände ist, Parteien zu finanzieren, und das können alle anderen Parteien Ihnen bestätigen. Offenbar haben Sie da noch etwas nicht ganz verstanden. Wir hingegen, wir bringen Arbeitsleistung in die Naturverbände durch unsere aktive Mitarbeit in den verschiedenen Gremien.

Die Frage ist hingegen, und das möchte ich Sie fragen, Herr Ledergerber, Sie haben sich jetzt ja herumgedrückt und um den heissen Brei herumgeredet: Wie viel bekommt eigentlich die SVP, wie viel hat die SVP in den letzten vier Jahren bekommen von der FZAG? Diese Antwort sind Sie uns noch schuldig und ich bitte Sie doch, diese Frage zu beantworten.

Eine zweite Frage habe ich auch an Frau Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh: Mich nimmt nämlich wunder, wie Sie als Verwaltungsratsmitglied und gleichzeitiges FDP-Mitglied gestimmt haben, als es im Verwaltungsrat darum ging, den Group Code of Conduct zu erneuern, jener Group Code of Conduct, der dazu führt, dass Ihrer Partei, wie wir jetzt gehört haben, jährlich im Durchschnitt 50'000 Franken in die Kasse gespült werden. Auch da wäre ich sehr dankbar für eine Antwort.

Stefan Schmid (SVP, Niederglatt): Gewisse Parteien hier drin im Saal sind empört über die Parteifinanzierung durch die Flughafen Zürich AG. Diese Empörung von Linksgrün, insbesondere Linksgrün, ist jedoch sehr scheinheilig; scheinheilig, weil es im linksgrünen Dunstkreis solche Spenden ebenfalls gibt. Sie stammen nicht von der Flughafen Zürich AG, aber von anderen Vereinen, Stiftungen und Organisationen, welche direkt oder indirekt durch den Staat finanziert werden. Wir haben es gehört, die Grünen planen eventuell ein Vorstoss im Flughafengesetz und wollen damit den Bürgerlichen das Geld entziehen. Die eigenen Geldflüsse aber wollen die Grünen offenbar nicht kappen, sonst würden Sie nämlich nicht im Flughafengesetz diesen Vorstoss planen. Spenden an Parteien – da bin ich mit den Hauptrednerinnen und Hauptrednern einig – von Unternehmen oder Organisationen, welche durch den Staat kontrolliert oder auch finanziert werden, sind tatsächlich höchst problematisch. Der Staat hat weder direkt noch indirekt durch staatliche Gelder oder andere Mittel die Parteienlandschaft einseitig zu beeinflussen. Dies ist ungerecht, ungerecht gegenüber Demokratinnen

und Demokraten, ungerecht gegenüber Steuerzahlerinnen und Steuerzahlern. Und dies ruft insofern nach einer neuen Gerechtigkeitsinitiative. Zusammen mit Nationalrat Alfred Heer, dem Präsidenten der Bund der Steuerzahler, habe ich daher einen Initiativtext ausgearbeitet. Dieser ist derzeit in der Staatskanzlei in der Vorprüfung. Dieser zielt nicht nur auf die Flughafen Zürich AG ab, sondern gegen die Verstaatlichung der Politik im Allgemeinen, so wie wir das vom SVP-Präsidenten gehört haben. Es geht nicht an, dass mit öffentlichen Mitteln Parteienpolitik gemacht wird. Derzeit sind wir dabei, das überparteiliche Komitee zu bilden. Ich bin gespannt, welche der Personen, welche sich jetzt soeben in dieser Debatte heiss enerviert haben, dann ins Komitee kommen. Und ich bin auch gespannt, welche Parteien das «Füdü» dazu haben und dann die Initiative auch tatkräftig mitunterstützen. Besten Dank.

Harry Robert Brandenberger (SP, Gossau): Als Vizepräsident von Pro Natura möchte ich die Mutmassungen im Nebelpetarden-Votum von Domenik Ledergerber ganz klarstellen: Pro Natura zahlt keine Parteispenden. Was allerdings gemacht wird, ist: Einzelne Mitglieder, die im Vorstand sind, werden im Wahlkampf mit 1000 Franken unterstützt. Mehr ist es nicht.

Bernhard im Oberdorf (SVP, Zürich): Ich bin einigermaßen bestürzt, wenn ich sehe, wie die rotgrüne Allianz hier drin die Debatte in den Sinkflug gesteuert hat. Da muss man auf der linken Seite, der linksgrünen Seite aufpassen, was für ein Wording man verwendet. Wenn da einfach der Begriff «Korruption» respektive «Schmiergelder» mantrahaft wiederholt wird, dann ist das nur noch reine Polemik, die nichts mehr mit der Sache zu tun hat. Man muss sich auch fragen, ob das nicht eine Unterstellung, eine Verleumdung ist, denn Schmiergelder und Korruption ist ein Tatbestand, der strafbar ist und der auch geknüpft ist an eine Leistung und an eine Gegenleistung. Und das wird hier unterstellt und ich denke, dem ist eben nicht so.

Ich bin auch Vorstandsmitglied der Schweizer Luftfahrtsjournalisten. Wir müssen uns immer sachlich mit der Materie auseinandersetzen. Wir haben auch vom Flughafen Einladungen, Hintergrundgespräche, um uns informieren zu können. Manchmal gibt es sogar noch einen Apéro riche nachher. Aber bitte, wir bearbeiten unsere Meinungsbildung unabhängig. Jedes Mitglied bei uns kann unabhängig schreiben pro oder kontra die Themen, die jeweils anstehen. Und ich denke, die Parteien sind auch in der Lage, unabhängig hier ihre Meinung zu bilden, und das hat nichts zu tun mit irgendwelchen Zuwendungen. Wenn wir das ganz

ernst nehmen würden, den grünen Radikalismus, dann dürften wir gar nicht mehr an Informationsveranstaltungen gehen, weil das ja eigentlich schon eine unlautere Beteiligung wäre. Meine Damen und Herren, Sie untergraben hier einfach wirklich die demokratische Kultur, und ich frage mich, wohin das führt. Ich denke, eine solche Debatte, wie sie Rotgrün geführt hat, das ist wirklich einen Sinkflug, der in einen Sturzflug übergeht – mit dem Risiko der Bruchlandung. Besten Dank.

Daniel Heierli (Grüne, Zürich): Es wurde mehrfach von der Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens gesprochen. Ich möchte hier einfach kurz daran erinnern: Ein Flughafen ist eine Infrastruktur mit einem natürlichen Monopol. Ein Flughafen steht nur sehr begrenzt im Wettbewerb. Wenn Sie vom Raume Zürich aus eine Flugreise unternehmen wollen, dann sind Sie eben Kunde der FZAG, und die FZAG müsste sich schon sehr dumm anstellen, dass die Leute in grösserer Zahl nach Basel, Genf oder Mailand ausweichen würden. Und deshalb ist der Flughafen auch nicht einfach eine gewöhnliche gemischtwirtschaftliche AG und aus diesem Grunde können auch Parteispender nicht nach den gleichen Massstäben beurteilt werden, wie wenn sie von irgendeiner beliebigen Firma aus kommt.

Rafael Mörgele (SP, Stäfa): Karl Valentin (*deutscher Autor und Komiker*) hat mal gesagt: «Es ist zwar schon alles gesagt, aber noch nicht von allen.» Ich möchte aber trotzdem probieren, einen neuen Blickwinkel hinzuzufügen. Und ich kann mich insofern kurz halten, als ich nicht nochmals betone, dass der Flughafen das Tor zur Welt ist, da das überhaupt rein gar nichts mit dem Thema heute zu tun hat. Es ist völlig egal, wie toll oder nicht toll der Flughafen ist, den Kern des Problems hat der geschätzte Kollege Müller der FDP angesprochen, der Herr im Oberdorf hätte ihn zuhören müssen: Alle Parteien hätten das Geld in Anspruch nehmen können, wenn man die Inhalte und die Ziele des Flughafens teilt. Das nennt man auch «Quid pro quo» – ich gebe dir Geld, wenn du so abstimmt, wie ich das möchte. Wie kann man das anders nennen als Schmiergeld? Das ist das Kernproblem. Und ja, es ist besonders störend, dass es dabei um einen Betrieb geht, der eine Minderheitsbeteiligung des Kantons hat und bei dem auch Regierungsräte im Verwaltungsrat sitzen. Aber noch viel schlimmer ist, dass sich die bürgerlichen Parteien ihrer Korruptierbarkeit nicht bewusst sind oder dies mindestens so heute hier präsentieren. Die Mitte, sie schiebt ihre offenbar schlecht informierte Fraktion vor. Die FDP und die SVP machen dies nicht, für sie ist das bewährtes Milizsystem. Das sind dieselben

Parteien, die sich seit Jahren gegen eine Offenlegung der Parteifinanzierung wehren. Sie wollen nicht, dass Ihre Wählerinnen und Wähler wissen, wer Sie im Moment genau gerade finanziert. Sie wollen weiter im dunklen Hinterzimmer Politik machen, anstatt auf Transparenz zu setzen. Dass es aber Transparenz braucht, das zeigt «Flughafengate» exemplarisch auf. Als SP setzen wir uns dem entgegen und fordern klare Transparenz bei der Finanzierung von Parteien und weisen unsere Parteispenden über 10'000 Franken schon seit einiger Zeit aus. Das ist Transparenz, das ist Politik, welche die Wählerinnen und Wähler ernst nimmt. Alles andere ist Parteidünkel und Filz und ist dementsprechend abzulehnen. Vielen Dank.

Martin Hübscher (SVP, Wiesendangen): Ich bin doch etwas erstaunt über die Heftigkeit der Debatte und auch über die Kultur, die hier herrscht. Ich glaube, eigentlich hätten wir grundsätzlich die Kultur, dass wir debattieren. Ich bin erstaunt, dass die Debatte sehr heftig ist, das ist fast eine vorgezogene Pistenverlängerungsdebatte, so kommt es mir zumindest vor. Und ich bin auch erstaunt über die Zwischenrufe. Ich hatte attestiere nun mal unserer Seite, dass wir ordentlich zuhören und auf Zwischenrufe verzichten, was offensichtlich die Gegenseite noch lernen kann. Und was auch eine neue Kultur ist: dass man die Interessenbindungen offensichtlich vor dem Votum nicht mehr bekannt gibt. Herr Dietschi, was vertreten Sie genau in diesem Kantonsrat? Haben Sie als Kantonsrat oder als Geschäftsführer der «FAIR in AIR» (*Fluglärmorganisation*)? Wie ist «FAIR in AIR» finanziert, Herr Dietschi? Ich habe nie von meiner Nachbargemeinde, die Ihnen einen Beitrag stellt, gehört, ob demokratisch darüber abgestimmt wurde, wie der Verein finanziert ist. Das wäre eigentlich üblich. Und dann möchte ich noch einen Appell schicken, wenn Sie jetzt hier verschiedentlich von Schmiergeldern sprechen: Schmiergelder, das ist ein starkes Wort. Dann machen sie doch eine Anzeige bei der Staatsanwaltschaft, das ist ein Offizialdelikt. Wieso bringen Sie das nicht dort vor, wenn Sie das tatsächlich vermuten? Schauen Sie, Sie haben ein Geschäft, Sie haben eine Vorlage: Transparenz in der Politikfinanzierung. Die werden wir beraten, das ist der offizielle Weg. Und alles Bisherige ist so wie es aktuell ist. Hätten Sie das viel früher gebracht, dann wäre das ja offengelegt. Jetzt ist es das eben genau nicht. Wissen Sie, wieso wir da auf die Offenlegung unserer Spenderinnen und Spender verzichten? Wegen Ihnen, weil sie diffamiert werden, weil sie nicht wollen, dass sie von Ihnen diffamiert werden, weil sie uns etwas bezahlen für die Parteiarbeit. Genau deshalb verzichten wir, weil sie nachher von Ihnen an den Pranger kommen,

weil Sie nicht so viel Moral und so viel Toleranz haben, dass Sie jemanden akzeptieren, der uns unterstützt. Nehmen Sie das zur Kenntnis, machen Sie Ihre Arbeit! Bringen Sie ein Gesetz, das der Transparenzfinanzierung, und diskutieren Sie nicht hier über die Pistenverlängerung. Herzlichen Dank.

Ratspräsident Sylvie Matter: Ich gebe das Wort als nächstes dem direkt angesprochenen Urs Dietschi.

Urs Dietschi (Grüne, Lindau): Als erstes: Ich rede als betroffener Bürger und Kantonsrat. Ja, ich bin Vizepräsident bei «FAIR in AIR», der die gleichen Ziele verfolgt, deshalb bin ich dort dabei. Finanziert werden wir hauptsächlich durch Mitgliederbeiträge. Wir haben zwei Gemeinden aus der Anfangszeit, als wir noch PFO, Bürgerprotest Fluglärm Ost, hiessen, die einen Beitrag von rund 300 Franken zahlen. Das ist aber ausgewiesen und könnte von den Mitgliedern nachgeschaut werden. Dass ich mich hier äussere, hat mit meiner persönlichen Betroffenheit zu tun. Dass man da nun versucht, etwas, das viele Bürger betrifft, die ich in diesem Fall auch mitvertrete, als Vergleich anzuführen, ist peinlich von Ihrer Seite, die eben schmieregeldempfindlich ist, die das korruptive System der FZAG noch goutiert und flachreden will als Courant normal im Milizsystem, das kann es wirklich nicht sein.

Stefan Feldmann (SP, Uster): Meine Interessenbindung ist: Ich habe keine. Ich möchte aber auf das Votum von Stefan Schmid reagieren. Er hat einmal mehr – und andere Rednerinnen und Redner haben das auch impliziert – die Mär erzählt, dass das ja links wie rechts genau das Gleiche sei, dass auch die linken Parteien von irgendwelchen Stiftungen, Verbänden oder Organisationen finanziert würden. Um es klarzustellen: Ich war vor ein paar Jahren mehrere Jahre lang Präsident der SP Kanton Zürich. Wir haben in dieser Zeit von keiner Organisation, von keinem Verein, von keiner Stiftung auch nur einen Franken Spendengeld erhalten. Das Einzige, was es gibt, sind zum Beispiel gemeinsame Abstimmungskampagnen mit den Gewerkschaften. Das gibt es, das ist Courant normal auf beiden Seiten.

Ich war mehrere Jahre Mitglied der Geschäftsleitung der SP Schweiz, dem obersten Führungsorgan der Partei. In dieser Zeit hat die SP Schweiz eine Spende erhalten von der Mobiliar-Versicherung, wie sie alle anderen Parteien in der gleichen Höhe, unabhängig von ihrer Grösse, erhalten haben. Darüber hinaus sind keine Gelder zum Beispiel von den Gewerkschaften in die Kasse der SP geflossen. Was es gibt,

sind gemeinsame Abstimmungskampagnen, wie es links wie rechts üblich ist.

Ich möchte Ihnen das wirklich hier offiziell zu Protokoll geben, damit Sie mit dieser Mär ein für alle Mal aufhören. Dem ist nicht so und Sie können das noch so oft wiederholen, es wird dadurch nicht wahrer. Ich bitte das zur Kenntnis zu nehmen. Besten Dank.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Über was ich immer wieder in diese Debatte staune, ist die Vermischung des Milizsystems mit der Parteifinanzierung. Das Milizsystem beinhaltet, dass Personen eben auch noch neben der Politik einem Beruf nachgehen und dass sie entsprechend häufig von den Parteien in Kommissionen eingesetzt werden, in denen sie kompetent sind. Beispielsweise schaut die SVP immer, dass Bauernvertreter in der KEVU (*Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt*) und der WAK (*Kommission für Wirtschaft und Abgaben*) sind. Dies ist auch legitim, denn für die Bauern sind das sehr wichtige Kommissionen. Ich beispielsweise bin auch in der KEVU und arbeite bei einer Stromnetzbetreiberin. Dass ich dann natürlich etwas wohlgesinnter bin gegenüber Stromleitungen, als dass das Durchschnitts-SP-Mitglied wahrscheinlich ist, das ist eben Teil des Milizsystems.

Über was wir heute reden, sind Parteispenden und die Parteifinanzierung. Eine staatliche Parteifinanzierung oder ein System, wie wir es heute kennen, via Spenden, hat nichts mit dem Milizsystem zu tun. Aber in einem System, wie wir es mit den Parteispenden haben, ist die Frage der Transparenz nochmals umso wichtiger. Geld darf in diesem System gegeben werden, aber es ist eben wichtig, dass offengelegt werden muss, von wem es kommt und an wen es geht. Bei diesem Beispiel sehen wir eben, wohin mangelnde Transparenz führt. Wir haben es hier mit sehr grossen Spenden zu tun, die an eine politische Positionierung geknüpft sind, und es war öffentlich nicht bekannt. Dies ist hochgradig problematisch. Wieso realisieren das jetzt nun die bürgerlichen Politikerinnen und Politiker nicht? Ich bekam einen bösen Gedanken: Vielleicht merkt man, wenn man so lange in einem korrumpierten System lebt, nicht mehr, dass es korrumpiert ist, und meint, dass es normal sei. Ja, dann merkt man es nicht mehr. Deshalb brauchen wir eben Transparenz in der Politikfinanzierung. Also hören Sie auch mit der falschen Ausrede, dass ein parteispendenbasiertes Politikfinanzierungssystem etwas mit unserem Milizsystem zu tun hat. Ein politischer Milizprinzip-System kann nämlich sehr gut ohne Schmiergeld auskommen.

Beat Habegger (FDP, Zürich): Ich will einfach zwei wirklich bedenkliche Aussagen, die jetzt gemacht wurden, richtigstellen. Zum einen möchte ich Daniel Heierli daran erinnern, wenn er sagt, der Flughafen Zürich stehe nicht wirklich in einem Wettbewerb: Das ist natürlich schon ein sehr in insulares Denken, wenn man meint, der Kanton Zürich, der Flughafen Zürich stehe nur in Konkurrenz beispielsweise zu Bern-Belp vielleicht oder Basel-Mulhouse. Aber hier geht es natürlich um einen knallharten internationalen Wettbewerb mit der Hub-Funktion des Flughafens Zürich, die sicherstellt, dass wir alle und dass auch unsere Unternehmen im Kanton Zürich Anschluss haben an die wichtigsten Destinationen weltweit. Also der Wettbewerb wird in diesem Bereich sehr hart geführt.

Und vielleicht noch an Kollege Mörgeli, der – ah, da ist er ja, ich habe schon gedacht, Sie müssten sich von Ihrem Votum draussen erholen –, Sie waren damals noch nicht im Rat, aber die FDP hat die Offenlegungspflicht, die Transparenzbestimmung, die parlamentarische Initiative hier im Kantonsrat unterstützt. Wir haben das auch in Bern unterstützt, wie unser Fraktionspräsident (*André Müller*) das ja auch in seinem Votum gemacht hat. Wir haben auch nichts zu verstecken. Wir stehen dazu, dass wir die Unternehmen in diesem Kanton unterstützen und stärken wollen, und sind auch bereit, die Transparenz bei den Parteispenden entsprechend zu gewähren.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Wir sprechen hier von 90'000 Franken Spenden in einem Wahljahr pro grösserer Partei. Rechnen wir das hinauf, geht in einem Wahljahr, um es in ein gewisses Verhältnis zu setzen, um fast 1 Franken pro Flugzeug am Flughafen als Spende an eine politische Partei hier im Kantonsrat. Oder um es in ein anderes Verhältnis zu setzen: Wir von der Alternativen Liste bestritten unseren Wahlkampf 2019 – für dieses Jahr ist die Abrechnung noch nicht raus, aber es bewegt sich im ähnlichen Rahmen – mit knapp 200'000 Franken. Das heisst, der Flughafen Zürich hat hier Wahlkämpfer grosser Parteien in der Höhe von fast der Hälfte unseres Wahlkampfbudgets geschmiert, bei kleineren Parteien ist es ein Viertel und damit immer noch ein beachtlicher Teil. Und ja, bei Beiträgen von dieser Höhe kann man nicht mehr ruhigen Gewissens behaupten, dass man unabhängig politisiert. An diese Beiträge ist natürlich pro forma keine Verpflichtung zu irgendeinem Stimmverhalten geknüpft, so dumm kann ja nicht einmal der Flughafen sein. Aber es ist klar, woher der Wind weht. Aber das ist ja das typische Verhalten bei Schmiergeldern. Wenn Sie in gewissen Ländern – logischerweise nicht hier – den Grenzbeamten vielleicht ein

Nötchen zustecken, ist dies offiziell auch ein unverbindliches Geschenk und ohne Gegenleistung. Sie versuchen, hier Ihre Hände in Unschuld zu waschen, obwohl Sie genau wissen, dass Sie ansonsten die sind, die am lautesten schreien würden, wenn ein quasi staatlicher Betrieb, beispielsweise die Swisscom (*Schweizer Telecom-Unternehmen*) – das ist mein Arbeitgeber – Parteispenden sprechen würde, und erst recht in solch einer Höhe. Und wenn Sie sich an der Semantik des Wortes «Schmiergelder» stören, wie es hier einige Vorredner getan haben, kann ich nur sagen: Wir hatten es vor kurzem von einem anderen Wort, «Wahlbetrug», und hier geht es nur um Schmiergelder. Und bei beiden gilt für mich das Gleiche. Nur weil es im Wortlaut des Gesetzes vielleicht nicht so abgedeckt ist, heisst das noch lange nicht, dass es korrekt oder legitim ist, beziehungsweise es sich gemäss Common Sense genau um dies handelt. Und diese Parteispenden sind definitiv nicht legitim und nicht korrekt, und ich behaupte auch, Sie wissen dies ganz genau.

Roland Kappeler (SP, Winterthur) spricht zum zweiten Mal: Herzlichen Dank, liebe Anwesende, Danke, Benno Scherrer, für deine klaren Worte. Du hast offenbar den Unterschied zwischen Einladungen an alle und Spenden an wenige Wohlgesinnte verstanden, was nicht überall auf der bürgerlichen Seite der Fall ist. Das gibt mir Gelegenheit zurückzukommen auf die Antworten des Regierungsrates, wie ich es versprochen habe. Danke, Frau Regierungsrätin, für Ihre Antworten auf die Frage 1. Mit diesen Zahlen ist jetzt wenigstens ein bisschen Transparenz geschaffen, die eben dem Geschäftsbericht der FZAG fehlt. Gehen wir aber doch nochmals auf diese FZAG ein. Wer ist denn verantwortlich dort? Das ist der Verwaltungsrat. Wir reden jetzt gar nicht über den FDP-Filz im Verwaltungsrat, sondern über die Fragen 4 bis 9, die wir gestellt haben. Die sind so wichtig, weil der Kanton, wie das mehrfach richtig erwähnt wurde, als Minderheitsaktionär der FZAG keine direkten Vorschriften machen kann. Aber wenn der Verwaltungsrat kein politisches Gespür hat, sollte wenigstens der Regierungsrat diese Verantwortung für sensible Geschäfte und für sensible Zeitpunkte doch übernehmen und seinen Verwaltungsrätinnen und -räten mit auf den Weg geben. In dieser Hinsicht sind die Antworten des Regierungsrats leider sehr enttäuschend. Mit dem Argument «private AG, unternehmerische Autonomie und Entflechtung» zeigt auch er die von uns erwartete Sensibilität gar nicht. Die Antworten erscheinen mir blauäugig, unschuldig, naiv, mindestens sehr, sehr unsensibel. Da erwarten wir klar mehr. Zuletzt – das wurde jetzt mehrfach auch schon erwähnt – liegt die Verantwortung auch bei den empfangenen Parteien. Dank der EVP haben

wir überhaupt von diesen Zahlen erfahren. Danke auch an André Müller, seit heute sind mündlich Zahlen der FDP bekannt; das war eher unerwartet. Aber liebe SVP, liebe Mitte, wie steht es mit eurer Finanztransparenz und mit der Einhaltung der nationalen Politikfinanzierungsnormen? Könnt ihr immer noch mit gutem Gewissen schlafen? Auch wenn diese Fragen nicht in der Interpellation stehen und heute wohl nicht beantwortet werden, sind sie für die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger wohl die wichtigsten. Sind denn eure Spendeneinnahmen für die Kantonsratswahlen offengelegt? Und schreibt ihr den Spendenbeitrag dann auch auf die Abstimmungsplakate für die Pistenverlängerung? Herzlichen Dank, wenn diese Fragen von den Flughafenfilz-Parteien auch bald beantwortet werden.

Wie jetzt Sibylle Marti bereits erwähnt hat: Die SP deklariert, dass sie nie um Spenden der FZAG angefragt hat, also auch nichts erhalten hat. Nehmt bitte diese Transparenz auch ernst.

André Müller (FDP, Uitikon) spricht zum zweiten Mal: Wo soll ich nur anfangen? Ich fange mal bei Sibylle Marti an und Herrn Kappeler wegen dem Filz. Ich erinnere Sie vielleicht noch mal an Simonetta Sommaruga (*Altbundesrätin*) und wie sie ihren Kollegen Levrat (*Christian Levrat*) in die Post gehoben hat. Man könnte das als «Filz» bezeichnen oder, wie Sie es bezeichnet haben und wie ich Ihnen auch zugestehe: Das war auch einfach die fähigste Person. Und das ist es, warum FDPler in solche Ämter gewählt werden (*Heiterkeit*), weil sie eben fähig sind. Und das, meine lieben Kolleginnen und Kollegen, haben Sie wahrscheinlich einfach nicht.

Dann möchte ich zu Herrn Sahli sprechen. Wenn etwas rechtens ist, ist das eben für uns verpflichtend. Ja, ich weiss, Ihre Ganz-aussen-Linken haben schon eine andere Vorstellung, was richtig und recht ist, das sehen wir immer wieder, wenn sie sich auf die Autobahn kleben oder Steine werfen. Aber wir möchten nicht, dass die AL bestimmt, was richtig und rechtens ist.

Und Herr Mörgeli, auch Sie muss ich noch kurz zitieren: «Quid pro quo», das ist zwar schön, lateinisch kann nicht jeder hier drin. Aber da geht es um das eine, darauf folgt das andere. Wir sind wir. Wir unterstützen den Flughafen, seit es den Flughafen gibt – ja, seit es den Flughafen gibt –, und wir machen es auch weiter, ob Geld fliesst oder nicht. Zu Benno Scherrer noch kurz: Das ist eine eigenständige AG, und ja, die kann machen, was sie will. Sie darf auch Geld verschleudern. Das ist nicht eine gute Idee, das ist natürlich nicht eine gute Idee, aber das

ist nicht, was wir hier im Kantonsrat kommentieren sollten oder ändern könnten.

Nun, wie vorhin bereits angekündigt: Wir stehen sehr wohl hinter Transparenzvorschriften und werden das auch in Zukunft weiter tun. Was uns sehr interessieren würde, sind so interessante «Blick»-Schlagzeilen, wie zum Beispiel «SP-Stiftung macht die hohle Hand bei der CS» (*Credit Suisse, Schweizer Grossbank*). Wir sind auch neugierig, wie viel Geld, die UNIA (*Gewerkschaft*) bekommt oder wo es hinfließt. Das sind schliesslich Beiträge der Búezer. Und um das ganze Bild abzurunden, würden wir auch gerne verstehen, wie die Schutzverbände und Fluglärmmforen mit Gemeindebeiträgen unterstützt werden. Und ich kann Ihnen sagen, wir werden heute dazu eine Anfrage einreichen, damit wir auch ein bisschen Transparenz erhalten, woher Sie Ihr Geld haben. Aber ich möchte mich nochmals bedanken, liebe linke Ratshälfte, Sie haben zwar unglaublich viel Zeit verschwendet heute und wir haben ein Stürmchen im Wassergläschen gesehen, aber Sie haben mir die Möglichkeit gegeben, unsere Position zum Flughafen nochmal klar darzustellen. Die war schon immer die gleiche und wird immer die gleiche sein.

Und vielleicht noch ein letztes Wort an Kollege Forrer, wenn du mir auch zuhören möchtest: Es ist eine gemischtwirtschaftliche Unternehmung, aber sie ist auch börsenkotiert. Ja, ich weiss, dass euch das wahn-sinnig weh tut, dass sie privatisiert wurde, die Flughafen AG, aber das ist nun mal Fakt, damit müsst ihr leben. Das gibt Limitationen, was wir wissen dürfen. Und wir haben es bereits besprochen, es ist Auftrag der AWU (*Aufsichtskommission über die wirtschaftlichen Unternehmen*), die Beteiligungsrechte des Flughafens zu überwachen. Und wir hoffen, dass die AWU, respektive wir sind sicher, dass die AWU ihren Job super macht. Vielen Dank.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Zuerst möchte ich meine Interessenbindungen hier kundtun: Als Einziger hier in diesem Saal bin ich Mitarbeiter der Flughafen Zürich AG. Es ist beschämend, wie Sie über ein Unternehmen reden und über die Unternehmungsführung, denn ich persönlich habe nie eine Spende bekommen. Das ist auch klar dargelegt im integralen Finanzbericht, und ich wusste auch nicht, wie hoch die Parteispenden sind. Ich wusste aber, weil ich den Geschäftsbericht der Flughafen Zürich AG lese, schon seit Jahren, dass es so ist, dass Parteispenden gemacht werden. An der diesjährigen Generalversammlung gab Andreas Schmid das Verwaltungsratspräsidium der Flughafen Zü-

rich AG ab. Andreas Schmid war seit der Gründung der Flughafen Zürich AG im Jahr 2000 Präsident des Verwaltungsrates. Das heisst, er weiss ganz genau, was in all diesen Jahren getan wurde und wie es getan wurde. Und die Flughafen Zürich AG hat hier auch eine gewisse Entwicklung durchgemacht. Sie hat sich nicht nur äusserst geschickt und erfolgreich im Wettbewerb positioniert, sondern sie hat sich auch in Sachen Parteispenden klar positioniert. Es brauchte mehrere Würfe im Verwaltungsrat und es brauchte eine gewisse Zeit, bis der Code of Conduct entsprechend genehmigt war. Aber das ist ja alles, was Sie schon wissen. Und die Frage, die Thomas Forrer in den Raum gestellt hat, wegen den Zahlungen: Thomas Forrer, Sie wissen das. Sie haben Fragen gestellt und Sie haben Antworten bekommen. Sie wissen das, also tun Sie nicht so scheinheilig, als würden Sie es nicht wissen. Es ist so, diese Parteispenden sind geflossen. Und zum Sprecher der EVP, zu seiner vagen Darstellung, dass die EVP seit Jahren kein Geld bekommen habe: Ihn möchte ich darauf hinweisen, er soll doch mal Peter Reinhard (*Altkantonsrat*) fragen, wie das früher war. Peter Reinhard war mit mir noch im Kantonsrat. Ich bin schon seit 1999 Kantonsrat und er war schon damals im Kantonsrat. Fragen Sie ihn, wie das gelaufen ist. Es ist nicht so, dass die EVP sich reinwaschen kann. Zudem möchte ich auch sagen: Ich bin seit 2017 Mitarbeiter der Flughafen Zürich AG und ich bekomme einen guten Lohn. Ich brauche keine Unterstützung in Sachen Parteiarbeit. Und ich werde meine politische Meinung auch nicht ändern, das ist unabhängig von meinem Lohn. Und die politische Arbeit leistet ich bei der SVP und nicht bei der Flughafen Zürich AG.

Sie wollten Transparenz. Sibylle Marti hat hier gross ausgerufen «sofortige Transparenz!». Ich kann Ihnen Beispiele nennen von Gewerblern der Stadt Zürich, die Parteispenden an die SVP der Stadt Zürich geleistet haben. Und wissen Sie, was passiert ist? Ihre liebe Stadt Zürich hat diesen Gewerbler keine Aufträge mehr gegeben, das ist passiert, und darum schützen wir unsere Spender. Es gibt Namen, es gibt Firmen und es sind Ihre wunderbaren Stadträte, die das mit ihrer Verwaltung so handhaben. Natürlich zahlen die Stadträte Parteiabgaben auf ihren Lohn, damit sich die SP finanziert, Sie als Kantonsrätin wissen das ganz genau, die Fraktion macht es auch, Sie finanzieren sich einfach so. Sie müssen das auch auf offenlegen und transparent machen. Ihre Stadträte sind da natürlich an vorderster Front mit der Parteienfinanzierung.

Ich komme aber zurück zum Thema «Flughafen» und zu ein paar Zahlen: Sie scheinen vergessen zu haben, dass der Kanton Zürich weder

Subventionen an den Flughafen zahlt, noch irgendwelche andere Unterstützung leistet. Das privatwirtschaftliche, börsenkotierte Unternehmen Flughafen Zürich AG leistet aber Steuern und Dividenden an den Kanton Zürich. Seit der Privatisierung sind das rund 1,2 Milliarden Franken. Und wenn jetzt der beste Rechner der Grünen Partei sagt, man sollte das dort umlegen auf wunderbare Abgaben, die verlustig gegangen seien, weil man Parteispenden gemacht habe: Es tut mir leid, aber das können Sie nachrechnen, das ist gar nichts. Also was Sie hier ins Feld führen, ist gar nichts, und es war schon bekannt, bevor die Pistenverlängerungs-Vorlage in den Rat gekommen ist. Es war bekannt, falls man sich interessiert hat. Natürlich ist es so, dass es jetzt konkret wird, und die EVP hat da wunderbare Arbeit geleistet, zusammen mit den Medien, sodass man jetzt daraus einen Riesenfall macht.

Es ist klar, die Regierungsrätin hat es gesagt, der Verwaltungsrat geht über die Bücher. Und was rauskommt, werden wir sehen. Vielleicht ändert sich das System und vielleicht ändert es sich nicht, aber es liegt in der Kompetenz des Verwaltungsrates und nicht des Kantonsrates. Ich danke für die Aufmerksamkeit.

Benno Scherrer (GLP, Uster) spricht zum zweiten Mal: Für mich ist im Prinzip noch die Frage 9 offen: Sieht der Regierungsrat eine Gefährdung der öffentlichen Interessen durch die Parteispenden der Flughafen Zürich AG? Ich hoffe, ich habe die Antwort nicht überhört. Aber wahrscheinlich ist das ja nicht so, denn in Beantwortung der Frage 8 hat sie gesagt, sie hätte keine Kenntnis der konkreten Spenden gehabt – und offensichtlich auch kein Interesse daran. Wir sind aber interessiert, wie das jetzt Lorenz Habicher angekündigt hat, was jetzt geschieht bezüglich Code of Conduct, was jetzt geschieht im Verwaltungsrat aufgrund dieser Debatte. Ich hoffe, es gibt dort tatsächlich Resultate. Denn für mich ist es schon etwas anderes, ob ich mit meinen Flughafentaxen und meinen Einkäufen im Duty-free-Shop Parteien finanziere – und ja, ich will wenschon ab Zürich fliegen – oder ob Gewerkschaften respektive Gewerkschafter die SP in ihren Wahl- und Abstimmungskämpfen unterstützen, denn damit habe ich überhaupt nichts dazu tun. Private Firmen und Verbände sind frei, Parteien zu unterstützen. Sollen sie auch tun, gehört zum Milizsystem. Aber die Flughafen Zürich AG, auch wenn sie eine AG ist, ist es nicht irgendeine AG. Es gibt im Verwaltungsrat nun einmal eine Staatsvertretung. Und auch wenn sie vor allem in bestimmten Bereichen eine Sperrminorität hat, ein Vetorecht hat, dann heisst das nicht, dass sie sonst wie ein Eunuch dort sitzen muss, denn sie soll die Interessen des Kantons im Interesse möglichst aller wahrnehmen.

Nochmals konkret: Eine Partei mit Geld zu einer Position zu bringen, das geht nicht. Eine Partei einfach so mit Geld zu unterstützen, das geht doch auch nicht. Und zur Klärung, ich wurde diverse Male jetzt hier gefragt: Nein, die GLP hat um keine Spenden nachgefragt. Und nein, die GLP hat keine Spenden von der Flughafen Zürich AG erhalten. Und so wie ich André Müller verstehe, wird die FDP jetzt auch keine Spenden mehr entgegennehmen, denn sie braucht sie ja schliesslich gar nicht; er hat sich da sehr stark so geäussert.

Und nochmals: Entweder sind diese Beträge eine unbedarfte Geldverschwendung oder wir haben es hier mit einem Selbstbedienungsladen zu tun. Beides geht nicht. Beides passt nicht zu einem modernen Kanton und beides passt nicht zu einem modernen Flughafen mit einer funktionierenden Governance.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach) spricht zum zweiten Mal: Geschätzter Domenik Ledergerber, Präsident der SVP, ich habe vorhin gefragt, ich habe Ihnen eine Frage gestellt, Sie hätten längst Zeit gehabt, den Knopf zu drücken. Ich erneuere meine Frage also: Wie viel Geld hat die SVP in den letzten Jahren von der Flughafen Zürich AG angenommen? Ich kenne die SVP als eine Partei, die gerade hinsteht, die für die Sachen einsteht, die sie betreffen, wenn sie gefragt wird. In der Regel bekommt man von Ihnen immer eine klare Antwort. Jetzt haben wahnsinnig viele von Ihnen geredet, aber eigentlich immer um den Brei. Reden Sie jetzt mal über den Brei. Danke.

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Herr Ledergerber hat schon lange gedrückt. Ich habe ihn (*auf der Rednerliste*) nur nach hinten genommen, weil sonst zu viele von links nacheinander gekommen wären. Er kommt jetzt an die Reihe.

Domenik Ledergerber (SVP, Herrliberg) spricht zum zweiten Mal: Ich nehme zur Kenntnis, Sie sind noch immer empört. Ich bin es langsam auch ob Ihren Voten. Sie verlangen von uns Transparenz. Dann seien Sie doch endlich selbst mal transparent. Wie sind die diversen Schutzverbände, welche sich gegen eine Pistenverlängerung aussprechen, finanziert? Ich habe heute kein einziges Wort darüber gehört. Im Internet finde ich gar nichts dazu. Deshalb haben wir heute eine Anfrage zu diesem Thema eingereicht und wir sind sehr gespannt auf die ausführlichen Antworten. Ich kann Ihnen nur so viel sagen, der Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich, welchem über 50 Gemein-

den angehören, ist mit Steuergeldern finanziert, ohne dass die Bevölkerung jemals darüber demokratisch hätte abstimmen können. Kleinere Gemeinden zahlen einen Beitrag pro Einwohner, grössere Gemeinden einen Pauschalbeitrag. Und das finden Sie in Ordnung? Ich bin schon erstaunt. Und ich bin auch sehr erstaunt, dass es für Urs Dietschi anscheinend keine Interessenbindungen gibt. Ich bin wirklich beeindruckt. Und Urs Dietschi, dein Mail heute Morgen, «Ja zum Klimagesetz», ist das mit den Gemeinden abgesprochen, dass du noch weitere politische Kampagnen führst mit deinem «FAIR in AIR»?

Zu Harry Brandenberger: Herzlichen Dank für deine Transparenz und deine Offenheit. Wenn man David Galeuchet im Google eingibt, kommt ziemlich weit oben ein wunderschönes Wahlkampfsujet mit dem Logo Pro Natura und Birdlife. Ich bin wirklich erstaunt. Was mich noch mehr wundernehmen würde: politischer Naturschutz, Pro Natura Zürich, 90'000 Franken im Jahr 2021. Für was haben Sie diese Gelder eingesetzt? Schaffen Sie doch bitte Transparenz, wohin diese Gelder geflossen sind. Klammerbemerkung: Pro Natura Schweiz, politischer Naturschutz, 5 Millionen Franken im Jahr 2021, wohin fliessen diese Gelder?

Thomas Forrer, du hast es von Lorenz Habicher und Martin Hübscher gehört, die SVP Kanton Zürich gibt keine Daten zu Spenden heraus (*Unmutsäusserungen*). Wir sind nicht käuflich und stets unabhängig (*Heiterkeit*). Und genau damit – es wurde heute bereits erwähnt – stellen wir eben sicher, dass unsere Mandatsträger völlig unabhängig ihrer politischen Arbeit nachgehen können, wie dies in der KEVU auch in der letzten Legislatur der Fall war. Sie sprechen von Schmiergeldern. Wir haben heute von mehreren Parteien gehört, dass sie Geld von der Flughafen Zürich AG erhalten haben. Und was hatten diese Parteien für eine Parole beim CO₂-Gesetz? Die Ja-Parole für ein CO₂-Gesetz, das dem Flughafen Zürich massiv geschadet hätte. Und Sie sprechen von Schmiergeld. Das ist absolut falsch. Und noch zu Daniel Heierli, die Flughafen Zürich AG stehe nicht im Wettbewerb: Vor über 20 Jahren, beim Swissair Grounding (*Einstellung des Flugbetriebs der Fluggesellschaft Swissair 2001*), brauchte die Flughafen Zürich AG 600 Millionen Franken. Und woher hat sie dieses Geld erhalten? Aus dem Ausland. Weder Bund, Kanton noch irgendein privater Investor aus der Schweiz wäre bereit gewesen, dieses Geld aufzunehmen. Sie musste die 600 Millionen Franken zu einem Zinssatz von 7 Prozent aufnehmen. Und diese AG soll nicht im Wettbewerb stehen? Das ist nur noch lachhaft. Und bitte zeigen Sie mir noch den Unterschied auf zwischen Parteispenden, Kampagnenspenden oder Kampagnenführungen für Parteien

oder eben die Unterstützung von einzelnen Politikern. Ich glaube, dieses Kasperltheater muss aufhören. Wir sitzen alle im selben Glashaus und wir sitzen alle hier, weil wir eben Parteispenden erhalten. Danke.

Daniel Heierli (Grüne, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Geschätzter Kollege Beat Habegger und jetzt auch Dominik Ledergerber, ich muss leider noch etwas ausführen, was ich unter wirtschaftlichem Wettbewerb verstehe. Wenn ich mit der Migros nicht mehr zufrieden bin, dann gehe ich halt zu Coop, Aldi oder Spar (*Detailhandelsunternehmen*), der Weg ist ungefähr gleich lang. Ich finde dort auch das Sortiment, das ich brauche. Ich wechsele einfach, wenn es an einem Ort nicht mehr gut ist. Wenn ein Kunde mit der Flughafen Zürich AG nicht zufrieden ist, kann er schon noch Genf ausweichen, er hat dann einfach drei Stunden zusätzliche Reisezeit, und das meine ich eben. Natürlich gibt es irgendwelche lustigen Rankings und da gibt es schon Wettbewerb, aber das ist kein echter wirtschaftlicher Wettbewerb. Und ausserdem, wenn eine Firma nicht im Wettbewerb steht, das heisst natürlich nicht, dass sie überhaupt nie in wirtschaftliche Schwierigkeiten geraten kann. Da bringen Sie Dinge durcheinander, Kollege Ledergerber. Danke.

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Das Wort zum zweiten Mal hat Urs Dietschi. Eines der Voten vorhin war die Beantwortung einer Frage, darum ist es jetzt das zweite Votum.

Urs Dietschi (Grüne, Lindau) spricht zum zweiten Mal: Auch jetzt ist es die Beantwortung von Vorwürfen von Herrn Ledergerber. Er unterstellt uns, dass wir ungefragt mit den Mitgliedschaftsgeldern umgehen. Herr Ledergerber scheint keine Ahnung von unseren Grundsätzen zu haben, die wir bei «FAIR in AIR» haben. Es geht nicht allein um den Flugverkehr, sondern auch ums Klima. Und somit ist die Frage zum Mail von heute Morgen von unserer Seite auch beantwortet. Was wir auch nicht tun: Wir sind nicht gegen den Flughafen, wir sind gegen die unendlichen Wünsche und den Grössenwahn des Flughafens. Und dass dies mit Schmiergeldern unterstützt werden muss, ist äusserst bedenklich. Zu mir selber: Ich bin – ich habe es vorhin gesagt – Vizepräsident vom «FAIR in AIR». Und ich will hier noch anfügen: Wir machen das ehrenamtlich, wir bekommen keinen Franken. Wir nutzen unsere Mitgliedsgelder für unsere Aktionen.

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Als kleiner Hinweis: Egal, wie viele noch drücken (*um sich zu Wort zu melden*), wir machen dieses Traktandum heute noch fertig.

Stefan Feldmann (SP, Uster) spricht zum zweiten Mal: Ich gehöre ja schon zu den Älteren hier in diesem Rat. Ich muss sagen, eine Debatte, wo derart viele Nebelpetarden geworfen wurden wie heute, habe ich noch selten erlebt. Das Paradebeispiel war gerade vorhin das Votum des SVP-Parteipräsidenten (*Domenik Ledergerber*). Wenn er kritisiert, dass Gemeinden Beiträge an Interessengemeinschaften bezahlen, die dann die Interessen, die diese Gemeinden offenbar haben, vertreten, wenn er das auf die gleiche Stufe stellt mit einem Beitrag einer wirtschaftlichen Unternehmung an Parteien, die dann im Kantonsrat über gesetzliche Grundlagen entscheiden, die für diese Organisation entscheidend sind, wenn man diese beiden Sachen auf die gleiche Stufe stellt, dann bin ich – um den SVP-Fraktionspräsidenten (*Martin Hübscher*) zu zitieren – erstaunt, das muss ich Ihnen sagen. Erstaunt bin ich auch, wenn der SVP-Parteipräsident sagt, dass man ihm den Unterschied zwischen Parteispenden und Kampagnenspenden erklären müsse. Ich denke, das gehört zum kleinen Eimaleins in der Politik, wenn man dieses Amt bekleidet. Das sind zwei völlig verschiedene Sachen: Zusammenarbeit in Kampagnen zwischen verschiedenen Organisationen, wie wir das jetzt aktuell ja erleben mit der SVP und dem HEV (*Schweizer Hauseigentümergeverband*), die quasi zusammen eine Kampagne gegen das Klimagesetz machen, dann ist das völlig Courant normal. Aber nicht Courant normal sollte sein, wenn Unternehmen mit Parteispenden versuchen, die Positionen dieser Parteien zu beeinflussen. Jetzt sagen Sie, das war nicht anders zu erwarten: «Ja, das beeinflusst unsere Position gar nicht.» Das kann man Ihnen glauben oder auch nicht. Dass es aber ungeschickt ist vor einer derart entscheidenden Debatte, wie wir sie in Kürze führen werden, solche Spenden entgegenzunehmen, das müsste auch Ihnen klar sein. Und ich hätte eigentlich erwartet, dass sie zumindest diesen Aspekt oder diese Einsicht hätten, dass es sehr, sehr ungeschickt ist, so wie Sie da agiert haben. Aber ich muss feststellen, nein, das ist nicht der Fall, im Gegenteil: Sie verteidigen diese Praxis durch alle Böden. Und das, meine ich, ist eine Rückkehr zu alten Positionen, von denen ich gedacht hätte, dass sie inzwischen in der Politik überwunden sind. Besten Dank.

Martin Hübscher (SVP, Wiesendangen) spricht zum zweiten Mal: Nur noch eine Replik an Herrn Heierli, zu was der Flughafen eben tatsächlich in Konkurrenz steht. Der Flughafen steht nicht in Konkurrenz, dass wir ab Zürich fliegen, da bin ich mit Ihnen sogar einig, dass wir nicht nach Basel gehen. Aber der Flughafen steht in Konkurrenz, dass er von den Airlines bedient wird. Herr Heierli, wir haben einen Hub und wir sind stolz auf diesen Hub. Wir wollen uns weiter dafür einsetzen, dass es ein Hub bleibt. Und wir sind stolz darauf, dass wir sehr viele Direktverbindungen auch nach Übersee vom Flughafen Zürich aus haben. Genau das macht es eben aus, dass es ein internationaler Flughafen ist. Genau das macht es aus, dass er das Tor zur Welt ist. Genau das macht es aus, dass Zürich so attraktiv ist als Wirtschaftskanton und auch uns als Schweiz eben zu dem gemacht hat, was wir letztendlich sind, und das ist die Konkurrenz. Wenn wir eben diese Hub-Funktion nicht mehr haben oder wenn wir nicht attraktiv sind als Flughafen, dann werden wir nicht bedient durch die Airlines, dann fehlen die Direktverbindungen und dann ist eben die Attraktivität des Flughafens weg. Vielleicht verfolgen Sie ja genau dieses Ziel, dann wäre es aber mindestens ehrlich, dafür zu sprechen. Herzlichen Dank.

Beat Habegger (FDP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Ich wollte mich auch noch zur Wirtschaftsnachhilfe von Daniel Heierli äussern. Martin Hübscher hat jetzt die Hub-Frage angesprochen. Aber wissen Sie, Herr Heierli, Sie wählen zwischen Aldi, Lidl, Coop und Migros, aber das Unternehmen das wählt eben nicht zwischen Flughafen Zürich und Flughafen Genf, das Unternehmen wählt zwischen verschiedenen Standorten. Das Unternehmen wählt zwischen Paris, Frankfurt, London oder eben Zürich. Der Standortentscheid ist der Shoppingentscheid des Flughafens und deshalb ist das, was Martin Hübscher eben gesagt hat, genau richtig. Genau das ist die entscheidende Frage, um die es hier geht, wenn wir darüber diskutieren, was für unsere Unternehmen und was für den Wirtschaftsstandort Zürich wichtig ist.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach) spricht zum zweiten Mal: Ich danke Herrn Hugentobler für das tolle Votum, Demokratie braucht Transparenz. Ich glaube, das ist heute das Wichtigste, wir haben es gesehen, diese Transparenz muss geschaffen werden. Wir haben gesehen, dass die meisten Parteien hier Zahlen offengelegt haben. Einige wenige wollen das nach wie vor nicht. Es müssen ja wahnsinnige Gelder sein, die da reinkommen, dass man da nicht Transparenz machen will. Die

Grünen machen das schon seit Jahren, schauen Sie auf unserer Webseite, wir geben unsere Zahlen seit Jahren bekannt. Ich weiss nicht, wonach Sie hier suchen wollen. Ich bin aber nicht überrascht, dass von bürgerlicher Seite keine Einsicht kommt. Das ist so in Ihrer DNA verankert, dieser Filz, der gehört einfach dazu, das bringen Sie einfach nicht mehr weg.

Ich bin mit Benno Scherrer absolut einig: Die Informationen, die der Flughafen liefert, diese Veranstaltungen, die sind zentral und wichtig, weil da alle informiert werden. Wir dürfen kritische Fragen stellen, die aufgenommen werden, die diskutiert werden können. Bei anderen Veranstaltungen, zu denen wir eingeladen werden vom Kantonsrat, hinterfrage ich mich immer zweimal. Ich denke, in Ihrer DNA ist das normal, man kriegt Geschenke, das ist okay. Ich hinterfrage mich aber immer zweimal: Darf ich diese Einladung annehmen? Macht mich das bestechlich? Wirklich, ich frage mich bei sehr vielen dieser Einladungen, ob es Sinn macht, dort hinzugehen. Die Bevölkerung darf draussen sitzen und allenfalls auf einer Leinwand zuschauen.

Dann zum integrierten Bericht des Flughafens: In Lateinamerika und in Indien, wo die Flughafen AG auch tätig ist, werden von ihr keine Parteispenden gezahlt. Ist es wirklich so schlimm mit der Korruption in der Schweiz? Sind wir wirklich so weit? Ja, das unterstellt uns die OECD, wir sind auf dem zweitletzten Platz vor Belarus, wenn es um die Transparenz bei Parteispenden geht. Also eben, in Lateinamerika ist es zu heikel, aber in der Schweiz kann man solche Gelder ausbezahlen.

Dann drittens: Sie unterstellen uns immer, wir wollten keinen Flughafen, wir sähen den Sinn von diesem Flughafen nicht ein. Das stimmt doch überhaupt nicht. Meine ganze Familie hat dort gearbeitet. Ich selbst habe als Student dort gearbeitet und Geld verdient, damals noch bei der Flughafendirektion, noch nicht in einer privatwirtschaftlichen Gesellschaft, ist aber auch nicht so relevant. Für das Unterland ist es ein riesiger wirtschaftlicher Faktor. Die Frage ist einfach: In welcher Dimension wollen wir diesen Flughafen? Es kann doch nicht sein, dass der immer weiterwächst. Aber diese Diskussion möchte ich auf in zwei Wochen verschieben, dann geht es um die Pistenverlängerung. Ich denke, das ist heute effektiv nicht Thema.

Und dann wurde noch gesagt, es gäbe ein grosses Inserat von mir, bei welchem mich Pro Natura und BirdLife unterstützt haben. Ja, das haben sie getan, das wurde vom Vizepräsident auch erwähnt. Ich habe 740 Franken für den Wahlkampf bekommen, 1000 wären maximal möglich gewesen. Also auch diese Zahlen legen wir gerne offen, dafür muss ich mich nicht schämen. Besten Dank.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Sie haben mir ja einige Fragen gestellt. Nochmals – und ich stelle das natürlich gerne auch nochmals klar –, also erstens die Frage, ob es nun einmal ein doppelter oder ein dreifacher Beitrag war. Nein, «Verdoppelung» heisst: Aus 20'000 Franken werden 40'000 und nicht dreimal so viel. Ich habe zwar das Gefühl gehabt, das sei klar, aber ich sage es jetzt nochmals. Zweitens: Sie vergleichen den Flughafen mit der SBB, mit der ZKB, mit der AXPO, mit Vereinen, mit Stiftungen. Sie reden von Parastaatlichkeit. Meine Damen und Herren, das ist ein börsenkotiertes verselbständigtes Unternehmen. Und dieses Unternehmen gibt keine Steuergelder aus. Nicht einmal in der Corona-Pandemie hat es Steuergelder bezogen, mit Ausnahme der Kurzarbeitsentschädigung, wie alle anderen Unternehmen auch. Der Flughafen hat Steuern bezahlt, und zwar über 1 Milliarde, seit es den Flughafen gibt. Das ist die Realität. Also reden Sie nicht von Steuergelder-Verschleuderung, das ist richtiggehend falsch.

Drittens: Sie sagen, es sei «zufällig» bemerkt worden. Es ist seit 2021 publik im Code of Conduct. Und ja, dass dieser Code of Conduct etwas ist, das neu auch in den Verwaltungsräte angekommen ist, dass es etwas ist, das auch in Bewegung ist, woran die Verwaltungsräte auch arbeiten, das ist so. Codes of Conduct sind nie einfach in Stein gemeisselt, und daran arbeitet auch der Flughafen.

Viertens: Selbstverständlich wurde es «bedingungslos» geleistet, und nicht, weil man dem Flughafen wohlgesinnt war.

Fünftens: Der Flughafen hat einen Konzessionsauftrag vom Bund. Der Flughafen hat also einen Auftrag vom Bund, formuliert in der Konzession, einen wettbewerbsfähigen Flughafen zu betreiben. Und der Flughafen nimmt nur die Interessen des Bundes wahr, wenn er auch einen wettbewerbsfähigen Flughafen betreiben will. Und dass er auch sicher sein muss, worüber wir in zwei Wochen debattieren müssen, das hat auch der Bund gesagt. Er hat aus einer Sicherheitsüberprüfung heraus verlangt, dass der Flughafen die Pisten verlängern soll. Das ist eine Bundesauflage.

Sechstens: Das Stimmverhalten im Verwaltungsrat. Ich sage es Ihnen klar: Man legt Verwaltungsratsbeschlüsse nicht offen. Diese sind nicht öffentlich, diese sind geheim, diese sind vertraulich. Das wäre eine Verletzung des Geschäftsgeheimnisses. Das wäre so, wie wenn Sie mich fragen, wie ich in der Regierung abgestimmt habe. Auch das ist vertraulich, als Kollegium.

Dann sagen Sie, der Flughafen würde einseitig kommunizieren, er hätte nur wirtschaftliche Interessen. Der Flughafen Zürich ist das grösste Naturschutzgebiet des Kantons Zürich. Der Circle, das neueste Gebäude, und alle anderen Gebäude sollen – der Circle ist es bereits – CO₂-neutral werden. Der Flughafen hat im Anschluss daran der Regierung auch gesagt: Wir wollen ambitioniert sein, 2040 CO₂-neutral sein, und der ZFI (*Zürcher Fluglärmindex*) wird sinken. Also behaupten Sie bitte nicht, dem Flughafen sei es nur an ökonomischen Faktoren gelegen. Der Flughafen ist ein sehr breit abgestütztes Unternehmen, das sehr viel Wert auch auf den Bereich der Lärmrelevanz legt.

Und nun helfen Sie mir doch in zwei Wochen, die Pünktlichkeit zu verbessern. Sie sind es, die immer reklamieren, zwischen 23.30 Uhr und 24.00 Uhr seien es zu viele Flüge. Jetzt haben Sie die Chance in zwei Wochen, die Pünktlichkeit zu verbessern. Und helfen Sie uns, viele Menschen im Kanton Zürich, die heute systembedingt unter Fluglärm leiden – das sind sehr viele – zu entlasten.

Und dann muss ich schon sagen: Wenn Sie von «Filz» sprechen, von «Schmiergeldern», dann ist das schon ein starkes Stück. Es wurde gesagt, das ist ja fast schon strafrechtlich relevant. Da möchte ich mich nicht weiter aus dem Fenster lehnen, ich bin nicht Strafrechtsjuristin. Aber etwas muss ich Ihnen schon sagen: Gehen Sie mal zum Flughafen. Da wird – auch zur Überraschung des Flughafens, muss ich sagen –, da wird nach der Covid-Pandemie geflogen, wie wir es nie erwartet hätten. Die Menschen wollen fliegen, die Menschen wollen in die Ferien reisen, die Menschen wollen das. Und schauen Sie, liebe Ratsmitglieder, diese Menschen, die jeden Tag am Flughafen reisen, kommen einfach schlicht aus allen Parteien. Herzlichen Dank.

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Mit der Beantwortung im Rat und der Diskussion ist das Geschäft erledigt.

4. Verschiedenes

Nachruf

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Ich komme jetzt vor dem Ende der Sitzung noch zu einem Nachruf. Ich bitte Sie, sitzenzubleiben und die Gespräche einzustellen.

Ich habe Ihnen die traurige Mitteilung zu machen, dass Walter Scherrer am 23. Mai 2023 verstorben ist. Die wenigsten von Ihnen werden noch

wissen, wer Walter Scherrer war, aber er war Leiter der Parlamentsdienste, als diese noch der Staatskanzlei zugeordnet waren. 1972 wurde ein wissenschaftlicher Mitarbeiter der Staatskanzlei dem Kantonsrat zugeordnet. Dieser dankte herzlich, wusste aber anfänglich nichts damit anzufangen. Als ein Jahr später Walter Scherrer zum neuen Kantonsratspräsidenten ging und sagte, dass er eigentlich für ihn zuständig sei, fackelte Ulrich Bremi nicht lange und diktierte ihm seine zehn Aufgaben, die er in Zukunft zu erfüllen habe. So wurden die Parlamentsdienste im Kantonsrat geboren. Und als diese sich 1996 verselbstständigten, konnte Walter Scherrer in den Ruhestand übertreten. Noch vor sieben Jahren feierten wir mit ihm 20 Jahre Unabhängigkeit der Parlamentsdienste.

Am Dienstag vor einer Woche ist er nach langer Krankheit verstorben. Die Urnenbeisetzung hat bereits in Baden stattgefunden, seine Heimat- und Wohnstadt, auf deren baulichen Entwicklung immer sein besonderer Fokus lag. Wir gedenken seinem Wirken und seinem Dienst für den Kanton Zürich und sprechen seiner Familie unser Beileid aus.

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

– **Unvereinbarkeit**

Motion *Geschäftsleitung*

– **Notstand in der Versorgung mit Heilpädagogischer Früherziehung**

Dringliche Interpellation *Carmen Marty Fässler (SP, Adliswil), Karin Fehr Thoma (Grüne, Uster), Christa Stünzi (GLP, Horgen)*

– **Aktuelles und designiertes Doppelmanat des Präsidenten des Spitalrates**

Interpellation *Isabel Bartal (SP, Zürich), Brigitte Rösli (SP, Illnau-Effretikon), Pia Ackermann (SP, Zürich)*

– **Ausbildungsoffensive bei den Fachpersonen Betreuung**

Anfrage *Monika Wicki (SP, Zürich), Rafael Mörgeli (SP, Stäfa), Christoph Fischbach (SP, Kloten)*

– **Krippenaufsicht – ist der Kanton im Blindflug?**

Anfrage *Monika Wicki (SP, Zürich), Rafael Mörgeli (SP, Stäfa), Christoph Fischbach (SP, Kloten)*

– **Politische Kontrolle in Versammlungsgemeinden**

Anfrage *Rafael Mörgeli (SP, Stäfa), Nicola Yuste (SP, Zürich)*

– **Bahnunterführung Winterthurerstrasse Uster – Quo vadis?**

Anfrage *Simon Vlk (FDP, Uster)*

– **Raumsicherung im Haberstal, Stadel**

Anfrage *Wilma Willi (Grüne, Stadel), David John Galeuchet (Grüne, Bülach)*

– **Ohne Antrag zur ordentlichen AHV**

Anfrage *Christina Zurfluh Fraefel (SVP, Wädenswil), Astrid Furrer (FDP, Wädenswil), Martin Hübscher (SVP, Wiesendangen)*

– **Unterstützung von Schutzverbänden, Fluglärmforen etc.**

Anfrage *André Müller (FDP, Uitikon), Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Domenik Ledergerber (SVP, Herrliberg)*

– **Finanzielle Auswirkungen des Kinder- und Jugendheimgesetzes für Gemeinden und Kanton**

Anfrage *Bettina Balmer-Schiltknecht (FDP, Zürich), Alexander Jäger (FDP, Zürich), Simon Vlk (FDP, Uster)*

Schluss der Sitzung: 12.15 Uhr

Zürich, den 5. Juni 2023

Die Protokollführerin:

Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 26. Juni 2023.