


63. Sitzung, Montag, 5. September 2016, 8.15 Uhr

 Vorsitz: *Rolf Steiner (SP, Dietikon)*
Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen Seite 4105
- Ratsprotokoll zur Einsichtnahme Seite 4106
- Zuweisung einer neuen Vorlage Seite 4106
- Rückkommen auf Zuweisungsbeschlüsse vom
11. Juli und 22. August 2016 Seite 4106

2. Eintritt eines neuen Mitglieds des Kantonsrates

- für den aus dem Kantonsrat zurückgetretenen Mar-
tin Sarbach, Zürich Seite 4106

**3. Beschluss des Kantonsrates über die kantonale
Volksinitiative «Pistenveränderungen vors
Volk!»**

- Antrag des Regierungsrates vom 28. Oktober 2015
und geänderter Antrag der Kommission für Ener-
gie, Verkehr und Umwelt vom 15. März 2016
Vorlage 5235a Seite 4108

**4. Abrechnung des Rahmenkredites 2010–2013 für
Weiterbildungs- und Beschäftigungsprogramme
für Ausgesteuerte**

- Antrag des Regierungsrates vom 9. März 2016 und
gleichlautender Antrag der Kommission für Wirt-
schaft und Abgaben vom 12. Juli 2016
Vorlage 5260 Seite 4126

5. Dauernde Nachtruhestörung durch die faktische Einbindung des Verspätungsabbaus in den Flugplan 1

Postulat von Regula Käser (Grüne, Kloten) und Priska Seiler Graf (SP, Kloten) vom 8. Dezember 2014

KR-Nr. 333/2014, RRB-Nr. 272/18. März 2015
(Stellungnahme)

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nr. 334/2014)..... Seite 4134

6. Dauernde Nachtruhestörung durch die faktische Einbindung des Verspätungsabbaus in den Flugplan 2

Postulat von Regula Käser (Grüne, Kloten) und Priska Seiler Graf (SP, Kloten) vom 8. Dezember 2014

KR-Nr. 334/2014, RRB-Nr. 272/18. März 2015
(Stellungnahme)

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nr. 333/2014)..... Seite 4134

7. Torpedieren Geheimverhandlungen den Zürcher Service Public?

Interpellation von Ralf Margreiter (Grüne, Zürich), Martin Neukom (Grüne, Winterthur) und Beat Bloch (CSP, Zürich) vom 9. Februar 2015

KR-Nr. 48/2015, RRB-Nr. 319/1. April 2015..... Seite 4152

8. Förderung Veloabstellplätze an Schlüsselorten

Postulat von Rafael Steiner (SP, Winterthur), Michael Zeugin (GLP, Winterthur) und Jürg Altwegg (Grüne, Winterthur) vom 9. März 2015

KR-Nr. 87/2015, RRB-Nr. 568/27. Mai 2015 (Stellungnahme) Seite 4163

Verschiedenes

- Gratulation zur Geburt eines Sohnes Seite 4134
- Lange Nacht der Museen..... Seite 4173
- Rücktrittserklärungen
 - Rücktritt als Ersatzmitglied des Baurekursgerichts von Reinhold Schätzle, Esslingen Seite 4173

- Rücktritt aus der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt von Robert Brunner, Steinmaur Seite 4174
- Rücktritt aus dem Kantonsrat von Ralf Margreiter, Zürich..... Seite 4174
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse Seite 4177

Geschäftsordnung

Ratspräsident Rolf Steiner: Das Wort wird nicht verlangt. Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Ratspräsident Rolf Steiner: Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf sieben Anfragen zugestellt:

- KR-Nr. 149/2016, Besteuerung von Kapitalleistungen aus Vorsorge im Kanton Zürich
Andreas Geistlich (FDP, Schlieren)
- KR-Nr. 156/2016, Fachkräftemangel «Kanton Zürich» versus «erhöhte Arbeitslosigkeit ab 50 Jahren»
Nadja Galliker (FDP, Eglisau)
- KR-Nr. 157/2016, Quantitative Ziele des AJB nach Wegfall der KKBB-Bewirtschaftung
Stefan Schmid (SVP, Niederglatt)
- KR-Nr. 164/2016, Lehrstellenzahl an der Mechatronikschule Winterthur
Manuel Sahli (AL, Winterthur)
- KR-Nr. 174/2016, Botulismus – eine zunehmende Gefahr?
Martin Hübscher (SVP, Wiesendangen)
- KR-Nr. 200/2016, Grossflächiger Vandalismus an der ZHdK
Christian Mettler (SVP, Zürich)
- KR-Nr. 259/2016, Langfristige Ziele der Regierung
Hans Peter Häring (EDU, Wettswil a. A.)

Ratsprotokoll zur Einsichtnahme

Auf der Webseite des Kantonsrates ist ab heute Nachmittag einsehbar:

- Protokoll der 62. Sitzung vom 29. August 2016, 8.15 Uhr

Zuweisung einer neuen Vorlage

Zuweisung an die Kommission für Planung und Bau:

- **Beanspruchung von privatem Grundeigentum beim Bau von Uferwegen**

Parlamentarisch Initiative von Peter Vollenweider, KR-Nr. 310/2015

Rückkommen auf Zuweisungsbeschlüsse vom 11. Juli und 22. August 2016

Zuweisung an die Kommission für Planung und Bau:

- **Gesetz über Controlling und Rechnungslegung**

Vorlage 5284

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

- **Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Berufsbildung**

Vorlage 5295

- **Volksschulgesetz**

Vorlage 5296

2. Eintritt eines neuen Mitglieds des Kantonsrates

für den aus dem Kantonsrat zurückgetretenen Martin Sarbach, Zürich

Ratspräsident Rolf Steiner: Wir dürfen heute ein neues Ratsmitglied begrüßen, und zwar anstelle von Martin Sarbach. Die Direktion der Justiz und des Innern hat uns folgende Verfügung zukommen lassen.

Ratssekretär Roman Schmid verliest die Verfügung der Direktion der Justiz und des Innern vom 19. August 2016: «Ersatzwahl eines Mitglieds des Kantonsrates für die Amtsdauer 2015 bis 2019 im Wahlkreis V, Stadt Zürich, Kreise 7 und 8.

Die Direktion der Justiz und des Innern, gestützt auf Paragraf 108 des Gesetzes über die politischen Rechte vom 1. September 2003, verfügt: Als Mitglied des Kantonsrates im Wahlkreis V, Stadt Zürich, Kreise 7 und 8, wird für den zurücktretenden Martin Sarbach (Liste 02 SP Sozialdemokratische Partei) als gewählt erklärt:

*Eva-Maria Würth, geboren 1972, Künstlerin,
Hochschuldozentin, wohnhaft in Zürich.»*

Ratspräsident Rolf Steiner: Ich bitte, die Gewählte eintreten zu lassen. Eva-Maria Würth, die Direktion der Justiz und des Innern hat Sie als Mitglied des Kantonsrates als gewählt erklärt. Bevor Sie Ihr Amt ausüben können, haben Sie gemäss Paragraf 5 des Kantonsratsgesetzes das Amtsgelübde zu leisten.

Ich bitte, die Tür zu schliessen. Die Anwesenden im Ratssaal und auf der Tribüne erheben sich. Ich bitte den Ratssekretär, das Amtsgelübde zu verlesen.

Ratssekretär Roman Schmid verliest das Amtsgelübde: «Ich gelobe als Mitglied dieses Rates, Verfassung und Gesetze des Bundes und des Kantons Zürich zu halten, die Rechte der Menschen und des Volkes zu schützen und die Einheit und Würde des Staates zu wahren. Die Pflichten meines Amtes will ich gewissenhaft erfüllen.»

Ratspräsident Rolf Steiner: Eva-Maria Würth, Sie leisten das Amtsgelübde, indem Sie mir die Worte nachsprechen: «Ich gelobe es.»

Eva-Maria Würth (SP, Zürich): Ich gelobe es.

Ratspräsident Rolf Steiner: Ich danke Ihnen und heisse Sie herzlich willkommen. Sie können Ihren Platz ein- und Ihre Tätigkeit aufnehmen. Sie können wieder Platz nehmen, die Tür kann geöffnet werden.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Beschluss des Kantonsrates über die kantonale Volksinitiative «Pistenveränderungen vors Volk!»

Antrag des Regierungsrates vom 28. Oktober 2015 und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 15. März 2016

Vorlage 5235a

Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Am 6. März 2015 wurde Volksinitiative «Pistenverlängerungen vors Volk» eingereicht. Die Regierung beantragte dem Kantonsrat die Zustimmung zu dieser Volksinitiative.

Die KEVU beriet die Volksinitiative an insgesamt vier Sitzungen und beantragt dem Rat ebenfalls mehrheitlich, mit zwölf zu zwei Stimmen, die Zustimmung zur Volksinitiative.

Wie funktioniert es heute, wenn Pistenveränderungen nach dem Flughafengesetz vorgenommen werden? Möchte der Flughafen das Pisten-system ändern, dann ist die Frage: Stimmt die Staatsvertretung im Verwaltungsrat zu oder nicht? Die Staatsvertretung verfügt ja über eine Sperrminorität. Das heisst: Ist einer Änderung der Lage oder Länge zuzustimmen, dann beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat vorgängig eine Genehmigung der entsprechenden Weisung an die Staatsvertretung. Heute bedeutet das: Wird diese Weisung vom Kantonsrat angenommen, dann untersteht sie dem fakultativen Referendum. Wird sie vom Kantonsrat, wie dies bereits geschehen ist, abgelehnt, dann ist sie erledigt und vom Tisch. Die Staatsvertretung darf nicht zustimmen und damit ist das Vorhaben gestorben.

Was will nun die Volksinitiative? Neu soll der Beschluss des Kantonsrates, unabhängig davon, ob die Weisung genehmigt oder im Rat abgelehnt wird, dem fakultativen Referendum unterstellt werden. Das heisst, neu soll auch ein negatives Referendum eingeführt werden. Lehnen die Stimmberechtigten, wenn dieses negative Referendum ergriffen werden sollte, den ablehnenden Beschluss des Kantonsrates ab, so gilt am Schluss – im Sinne dessen, dass minus mal minus ja plus ergibt – die Weisung des Regierungsrates an die Staatsvertretung im Verwaltungsrat als genehmigt.

Ein paar formelle Bemerkungen zum negativen Referendum: Man kann durchaus behaupten, dass der Kanton Zürich eine gewisse Historie einer relativ weit gefassten Auffassung der direkten Demokratie kennt, also dass man im Kanton Zürich gegenüber anderen Kantonen zum Teil weitergeht, was die Möglichkeiten, die Bevölkerung in die Entscheidungsfindung einzubeziehen, angeht. Als Spezialität für ein

Kantonsparlament kennen wir zum Beispiel seit dem 19. Jahrhundert die Einzelinitiative, von denen wir welche am letzten Montag ausführlich behandelten. Regelmässig werden solche Vorschläge aus der Bevölkerung vom Rat auch vorläufig unterstützt. Der Kanton Zürich hat auch das Konstruktive Referendum während sieben Jahren ausprobiert und es im Jahr 2012 dann wieder abgeschafft. Nun würde diese Volksinitiative eine neue Referendumsform einführen, nämlich das negative Referendum. Ein negatives Referendum ist weder gemäss Bundesverfassung noch Kantonsverfassung grundsätzlich ausgeschlossen. Allerdings führte das Bundesgericht 1973 in einem Entscheid gegen das negative Referendum praktische Gründe an. Das negative Referendum kann sehr problematisch sein, wenn nicht klar ist, über was abgestimmt werden muss. Es muss also bei einem negativen Referendum der Stimmbevölkerung ebenfalls klar sein, über was sie abstimmt oder nicht.

Hier ist das der Fall. Es ist klar, dass die Weisung des Regierungsrates durch das negative Referendum wieder aufgenommen würde und entsprechend ist der Abstimmungsgegenstand, also die beantragte Weisung des Regierungsrates an den Kantonsrat, für die Stimmbevölkerung klar. Von dem her ist ein negatives Referendum zulässig.

Was wären die Auswirkungen, wenn die Volksinitiative angenommen würde? Es ist anzunehmen, dass über jede Weisung bezüglich Pistenveränderungen am Schluss abgestimmt würde. Man muss davon ausgehen, dass wenn heute Pistenverlängerungen bejaht würden vom Kantonsrat, bereits das fakultative Referendum ergriffen würde. Neu müsste man zudem annehmen, dass auch bei Pistenverlängerungen, die im Rat abgelehnt würden, durch das negative Referendum das fakultative Referendum ebenfalls ergriffen würde. Das heisst, das Volk hätte als Konsequenz dieser Initiative mit aller Wahrscheinlichkeit so oder so dann das letzte Wort bezüglich Pistenverlängerungen.

Zur Stellungnahme der Kommission: Wir wissen alle, Pistenverlängerungen sind im Rat ein sehr umstrittenes Geschäft. Grundsätzlich gibt es die flughafenbefürwortende Seite in diesem Rat, die tendenziell auch für Pistenverlängerungen ist, und es gibt einen Teil im Rat, der dem Flughafen kritisch gegenübersteht und tendenziell gegen Pistenverlängerungen ist.

Die Befürworter und Gegner dieser Volksinitiative in der Kommission gehen nicht entlang dieser Linie. Entsprechend gibt es unterschiedliche Beweggründe, weshalb die Mehrheit der Kommission für die Zustimmung zur Volksinitiative gestimmt hat. Die Mehrheit der Kommission findet es richtig, dass im Falle von Kantonsratsbeschlüssen zu

Pistenveränderungen beim Flughafen Zürich in jedem Fall das Referendum ergriffen werden kann. Änderungen am Pistensystem, aber auch der Verzicht darauf, haben angesichts der Bedeutung dieser wichtigen Infrastruktur Konsequenzen für die Bevölkerung und den Wirtschaftsraum Kanton Zürich. Die Auswirkungen, seien es volkswirtschaftliche, solche bei der Flugsicherheit oder bezüglich Umwelt und Lebensqualität der betroffenen Bevölkerungsteile, rechtfertigen es aus Sicht der Kommissionsmehrheit, dass das Negativreferendum in diesem materiell klar umrissenen Fall gewährt wird.

Ein Beschluss der Stimmberechtigten führt weiter zu einer gewichtigeren Vertretung der konsolidierten Meinung der Zürcherinnen und Zürcher beim Bund, als dies bei einem reinen Parlamentsbeschluss der Fall wäre. Dies gilt sowohl für den Fall einer Änderung am Pistensystem als auch für den Fall eines Verzichts. Die Zürcher Regierung gewinnt bei der Vertretung der Zürcher Anliegen durch einen Volksbeschluss einen starken Rückhalt. Oder anders gesagt: Ein Teil der Kommissionsmehrheit erhofft sich, dass bei einer Ablehnung durch den Kantonsrat der Entscheid von der Bevölkerung korrigiert wird und die Pisten trotzdem ausgebaut werden könnten, auch wenn der Kantonsrat vorgängig Nein gesagt hat. Währenddem erhofft sich ein anderer Teil der Kommissionsmehrheit, dass der Kantonsratsentscheid durch das Volk bestätigt wird und somit grösseres Gewicht insbesondere gegenüber dem Bund erhält.

Zur Minderheit: Eine Minderheit der Kommission lehnt die Volksinitiative ab. Das negative Referendum sei grundsätzlich ein Fremdkörper in der Gesetzgebung und werde aus gutem Grund nicht gern gesehen. Mit dieser Spezialregelung wird die Richtplanhoheit des Kantonsrates weiter abgebaut. Änderungen am Pistensystem haben grossen Einfluss auf die Raumplanung, da sie die Lärmverteilung beeinflussen und damit die Planungssicherheit der Gemeinden. Die Minderheit lehnt den Ausbau der Kapazitäten am Flughafen Zürich aus klimapolitischen und raumplanerischen Gründen grundsätzlich ab. Die Initiative sei geeignet, die verschiedenen Regionen im Kanton fallweise gegeneinander auszuspielen und so einem Pistenausbau Vorschub zu leisten.

Ich bitte Sie im Namen der KEVU-Mehrheit, der Volksinitiative zuzustimmen.

Minderheitsantrag von Robert Brunner und Barbara Schaffner:

I. Die Volksinitiative «Pistenveränderungen vors Volk!» wird abgelehnt.

II. Die Volksinitiative wird den Stimmberechtigten zur Abstimmung unterbreitet.

III. Der Beleuchtende Bericht wird von der Geschäftsleitung des Kantonsrates verfasst.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): «Divide et impera!», teile und herrsche, entzweie und gebiete! Ob diese Strategie nun Niccolò Machiavelli (*italienischer Staatstheoretiker*) oder Ludwig XI. (*französischer König*) zugeschrieben wird, spielt keine Rolle. Es geht darum, autoritär Ziele durchzusetzen. Vordergründig wird der Volkswille bemüht, effektiv geht es darum, auf Kosten der Umwelt den Expansionsdrang des Flughafens umzusetzen. Das ist seit jeher die Strategie des Flughafens. Und immer geht es um ein höheres Interesse – nationale Bedürfnisse, das ist immer gut – und die kleinkrämerischen Kritiker sollen doch endlich einsehen, dass es nur um das nationale Wohl gehe. Die Grünen setzen dem entgegen, dass die Umsetzung der Umweltschutzgesetzgebung auch von nationalem Interesse sei, der Schutz des Kulturlandes auch, und dass die Reduktion des CO₂-Ausstosses ein globales Ziel sei. Da wird uns entgegengehalten, dass das ja alles auch gute Ziele seien, aber eben gerade jetzt nicht oder noch nicht, und dass man diese Ziele halt erst in ferner Zukunft einhalten könne. Und überhaupt, die Flugzeuge der Zukunft machen keinen Lärm und fliegen nur mit Liebe im Tank.

Dann und wann ist der Kantonsrat in seiner Weisheit nicht willfährig und erlaubt sich eine andere Meinung. Dann müssen die Spielregeln geändert werden. «Teile und herrsche!» funktioniert ja nur, wenn man teilen kann. Wir haben es gehört: Volkes Wille ist entscheidend, nicht der Wille des Kantonsrates. Das ist grundsätzlich richtig, das haben wir bei der Umsetzung der Kulturlandinitiative vor Bundesgericht auch erstritten. Aber wir haben ein Instrumentarium dafür, es findet sich im Gesetz über die politischen Rechte. Wir haben das Referendum, das dem Volk das Vetorecht gibt. Und wir haben das Initiativrecht, das dem Volk die Möglichkeit gibt, Änderungen von Gesetzen und Verfassung zu verlangen. Diese Volksinitiative verlangt keine Änderung des Gesetzes über die politischen Rechte, wo der Ort wäre, das politische Instrumentarium zu bestimmen. Nein, man geht in die Spezialgesetzgebung und schafft ein neues Initiativrecht für den Regierungsrat. Wenn denn der Regierungsrat auch nicht willfährig ist, wird man wohl der Generalversammlung der Flughafen Zürich AG das Initiativrecht zusprechen. Und wenn das dann auch nicht klappt oder wenn das Volk dann doch nicht will, dann sollen dem Kanton die

Kompetenzen durch den Bundesrat entzogen werden. Der SIL-Prozess (*Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt*) hat ja genau das gezeigt, dass die Richtplanhoheit des Kantons mit Füßen getreten wurde.

Das negative Referendum ist eben nicht wirklich ein Referendum, es ist ein Initiativrecht für den Regierungsrat, der damit ohne Umweg über den Kantonsrat direkt ans Volk gelangen kann. Dass der Regierungsrat daran Freude hat, kann man ihm nicht verdenken. Wenn man die Ausführungen des Finanzdirektors zu Lü16 (*Leistungsüberprüfung 2016*) so hört, dann könnte er sich wohl auch dafür begeistern, ein negatives Referendum im CRG (*Gesetz über Controlling und Rechnungslegung*) einzubauen, denn etwas Besseres als der regierungsrätliche Antrag sei ja doch nicht zu erwarten. Es geht hier also nicht um eine Erweiterung der Volksrechte, das letzte Wort zu Pistenveränderungen ist dem Volk im Flughafengesetz garantiert. Es geht hier um eine Erweiterung der Kompetenzen des Regierungsrates auf Kosten des Kantonsrates. Damit die Strategie des «Teile und herrsche!» auch in Zukunft umgesetzt werden kann.

Dem setzen wir das Wort von Goethe (*Johann Wolfgang von Goethe, deutscher Dichter*) entgegen: «Entzwei' und gebiete! Tüchtig Wort. Verein' und leite! Bessrer Hort.» In diesem Sinne lehnen die Grünen diese Volksinitiative ab.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Ich gebe meine Interessenbindung bekannt: Ich bin Vorstandsmitglied des Vereins Pro Flughafen und ich bin zugleich auch Bewohner des Flughafenbezirks Dielsdorf. Lassen Sie mich Folgendes feststellen:

Erstens: Der Flughafen erzeugt störende Auswirkungen im Kanton und insbesondere in den umliegenden Gemeinden und Bezirken. Zweitens: Der Flughafen erzielt enorme volkswirtschaftliche Effekte in der Schweiz, im Kanton und insbesondere auch in den umliegenden Gemeinden und Bezirken. Beide Aussagen dürften kaum bestritten sein und erklären, weshalb die Flughafenpolitik immer von grossem öffentlichem Interesse ist und äusserst kontrovers diskutiert wird. Während die negativen Seiten immer wieder hervorgehoben werden und sich diverse Schutzverbände regionale Grabenkämpfe liefern, geht der Nutzen der Luftfahrt als Teil des öffentlichen Verkehrs gerne vergessen. Die Luftfahrt mit dem Flughafen Zürich stellt die Anbindung der Schweiz an die europäischen und weltweiten Zentren sicher. Sie ist damit ein Element der Aussenwirtschaftspolitik, aber auch ein zentraler Standortfaktor. Rund 100'000 Menschen leben direkt oder indirekt vom Flughafen. Die Wertschöpfung im Aussenhandel, in

Dienstleistung, Tourismus und Gewerbe beträgt rund 15 Milliarden jährlich. Die Bedeutung gerade für den Wirtschaftsraum Zürich ist einfach offensichtlich. Dessen ist sich die Bevölkerung durchaus bewusst. Die Unterschriften zu dieser Volksinitiative sind mühelos zustande gekommen, ein bedeutender Anteil davon aus den Flughafenbezirken Dielsdorf und Bülach. Ein langfristiger erfolgreicher Betrieb der Flughafeninfrastruktur ist jedoch nur mit der Unterstützung der Bevölkerung möglich, daher ist deren Mitsprache bei betriebsverändernden Pistenveränderungen zwingend erforderlich, damit die damit verbundenen Auswirkungen demokratisch abgewogen werden können. Die einseitige Referendumsfähigkeit in Paragraf 19 des Flughafengesetzes macht die Flughafenpolitik von der regionalen Zusammensetzung des Kantonsrates und persönlichen Wahlkampfstrategien abhängig, und es ist daher eine Fehlkonstruktion. Es gilt daher die Volksrechte in Flughafenfragen zu stärken. Es kann doch nicht sein, dass das Volk bei Entscheiden, welche derart grosse Auswirkungen auf den ganzen Kanton haben, aussen vor steht. Die Initiative korrigiert diesen Systemfehler im Flughafengesetz, lässt das Volk abwägen untermauert damit auch den Entscheid in der Bedeutung gegenüber Bern und gibt ihm schlussendlich das letzte Wort.

Die SVP empfiehlt Ihnen, die Initiative zu unterstützen und den Minderheitsantrag abzulehnen. Ich danke Ihnen.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Die SP-Fraktion sieht drei Gründe, der Volksinitiative zuzustimmen. Es sind Gründe, die bei uns eine mindestens so schlechte Laune verbreiten, wie die Grünen für ihr Nein zur Vorlage angeführt haben.

Erstens: Wir wollen die Debatte über das Wachstum des Flughafens führen, wir haben keine Angst vor den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern. Und üble Laune verbreitet bei uns auch die Unterstellung, die vielen Gemeindebehörden und Bürgerorganisationen des Zürcher Unterlandes, welche sich gegen das Wachstum des Flughafens wehren, stimmten gegen die Interessen und gegen ihre eigenen Mitbürgerinnen und Mitbürger. Das ist eine ärgerliche Unterstellung.

Zweitens: Die referendumsfähige Weisung im Flughafengesetz ist ein Spezialfall und kann nicht auf Abstimmungen über Gesetze oder Kredite angewendet werden.

Und drittens: Mit einem Votum des Zürcher Volkes sinkt die Gefahr, dass der Bund den Kanton als Haupteigentümer des Flughafens bevormundet.

Ich komme zum ersten Grund: Der Ausbau des Flughafens spaltet den Kanton in Betroffene und Nutzniesser. Genauer gesagt, er spaltet den Kanton in betroffene Nutzniesser und nicht betroffene Nutzniesser, denn einen Nutzen hat jedermann vom funktionierenden Flughafen, da sind wir uns in diesem Saal sicher alle einig. Der Ausbau des Flughafens Dübendorf zu einer vierten Piste des Flughafens Kloten zeigt, dass der Bund gewillt ist, im Notfall auch gegen die Zürcher Behörden, gegen den Zürcher Regierungsrat, gegen den Zürcher Kantonsrat den Luftverkehr auf Kosten der betroffenen Regionen auszubauen. Wir feierten letzte Woche die Einigung von China und den USA beim Klimaabkommen. Der Luftverkehr, welcher bald 10 Prozent der Klimaschädigung weltweit ausmachen wird, ist bei diesem Abkommen ausgeklammert. Unser Energiegesetz, aber auch die Gemeindeordnung der Stadt Zürich verlangen eine Reduktion des Fussabdrucks von uns allen auf 2,2 Tonnen CO₂ respektive eines Energieverbrauchs von 2000 Watt über das ganze Jahr. Der Luftverkehr, wie er heute stattfindet als Massenferienluftverkehr, ist mit diesen Zielen völlig inkompatibel. Ein einziger Flug ans Rote Meer konsumiert das gesamte Jahresbudgets eines Zürchers oder einer Zürcherin bezüglich CO₂ oder 2000-Watt-Gesellschaft. Aber Zürcher reisen ja nicht nur gern und viel, sie machen sich auch Sorgen um die Umwelt, jedenfalls mehr Sorgen um die Umwelt als die absoluten Fans des Mengenwachstums am Flughafen. Wie gesagt, diese Debatte muss geführt werden, und wir freuen uns auf sie.

Zweiter Grund: Das Referendum in dieser Frage ist zulässig. Die Verfassung, Artikel 33 Absatz 1 Buchstabe c sagt: Man kann im Spezialgesetz eine Vorlage dem Referendum unterstellen. Daran gibt es also überhaupt nichts auszusetzen. Die Weisung des Kantonsrates respektive des Regierungsrates an den Verwaltungsrat kann natürlich negativ oder positiv sein, und in beiden Fällen soll sie letztlich vom Volk kommen. Das ist die innere Logik einer Weisung. Es ist nicht vergleichbar mit einer Gesetzes- oder Kredit-Abstimmung. Allerdings muss man sagen: Es gäbe durchaus auch Kreditabstimmungen, die man auch bei einem negativen Ausgang dem Volk vielleicht vorlegen wollte, man denke zum Beispiel, wir würden den Rahmenkredit des Zürcher Verkehrsverbundes letztinstanzlich einfach ablehnen, worauf der Zürcher Verkehrsverbund ja eigentlich seinen Betrieb einstellen müsste. Ich glaube, in so einem Fall würde man dann sehr rasch auch über ein negatives Referendum sprechen.

Der dritte Grund für uns, der Vorlage zuzustimmen, ist die üble Laune, welche die Politik von Bundesrätin Doris Leuthard gegenüber den Zürcher Behörden und dem Zürcher Volk verbreitet. Sie hat einmal

gesagt, der Ausbau des Flughafens werde nicht gegen den Willen der Zürcher Bevölkerung vorgenommen. Mit dem luftfahrtpolitischen Bericht hat sie bereits dieses Versprechen gebrochen. Sie musste dann beim Luftfahrtgesetz wieder zurückkriechen. Mit der Volksinitiative wird die Stellung des Volkes gestärkt, das stärkt auch unsere Stellung als Volksvertreter. Hier ist eine Kritik an den Initianten angebracht. Mein Vorredner hat sich geoutet als Mitglied des Komitees oder Vereins Pro Flughafen. Er schiebt die Demokratie, seine demokratischen Motive vor. Gleichzeitig fordert das Komitee Pro Flughafen Bundesrätin Leuthard auf, das Heft in die Hand zu nehmen und den Kanton Zürich zu knebeln respektive ihm Befehle zu erteilen. Beides geht nicht, es ist eine verlogene Doppelstrategie. Wenn wir das letzte Wort der Bevölkerung geben, dann soll sie auch wirklich das letzte Wort haben. Sie werden sich noch wundern, wie viele gute Argumente es gegen eine Mengenausweitung im Luftverkehr ab Zürich gibt, und davon gibt es jedes Jahr mehr, wie der ZFI-Bericht (*Zürcher Fluglärmindex*) auch jedes Jahr zeigt.

Die SP will eine Flughafenpolitik mit der Bevölkerung, sieht sich getragen von der Bevölkerung und stimmt deshalb der Volksinitiative zu.

Olivier Hofmann (FDP, Hausen a. A.): Vor gut 70 Jahren stimmten die Zürcher Männer – das Frauenstimmrecht gab es damals noch nicht – mit grossem Mehr dem Bau des Flughafens Zürich zu. Seitdem ist der Flughafen Zürich immer wieder an die Entwicklungen im Luftverkehr angepasst worden. Der Flughafen Zürich ist heute für den Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich von zentraler Bedeutung. Er stellt die internationale Erreichbarkeit unserer Region sicher und generiert direkt und indirekt Tausende von Arbeitsplätzen. In Anbetracht dieser Bedeutung erachtet es die FDP als richtig und wichtig, dass das Volk zu jeder geplanten Veränderung des Pistenystems Stellung nehmen kann. Dies ist heute nicht der Fall. Heute hat das Volk nur dann die Möglichkeit, das Referendum zu ergreifen, wenn der Kantonsrat einer Pistenverlängerung oder -verlegung zustimmt. Ein Nein des Kantonsrates ist dagegen abschliessend und verhindert eine Mitsprache der Bevölkerung. Dieser Missstand soll mit der vorliegenden Volksinitiative beseitigt werden.

An der Initiative wurde vor allem kritisiert, dass mit dieser Initiative eine Sonderregelung geschaffen wird, eine Sonderregelung, welche darin besteht, dass gegen einen ablehnenden Kantonsratsbeschluss das fakultative Referendum ergriffen werden kann, was sonst nicht der

Fall ist und die Kompetenz des Kantonsrates in Raumplanungsfragen schwächt. Ein Referendum gegen einen negativen Kantonsratsbeschluss kann tatsächlich dann problematisch sein, wenn nicht klar ist, was genau der Kantonsrat nicht wollte. Im Fall von Pistenveränderungen ist dies jedoch kein Problem, da auch bei einem negativen Kantonsratsentscheid kristallklar ist, worüber die Stimmberechtigten abzustimmen haben, nämlich über die vom Kantonsrat abgelehnte Regierungsratsvorlage.

Die FDP wird der Vorlage grossmehrheitlich zustimmen und den Minderheitsantrag der Grünen und der GLP ablehnen.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Es ist ja wohl klar, woher die Motivation der Initianten zu dieser Volksinitiative kommt: Sie war die Reaktion auf einen negativen Entscheid des Kantonsrates, die von der Flughafen AG gewünschten Pistenverlängerungen im kantonalen Richtplan einzutragen. Es geht den Initianten also darum, ein zusätzliches Mittel in die Hand zu bekommen, um Pistenverlängerungen durchzudrücken. Denn darum geht es ja schliesslich, um Pistenverlängerungen – und nicht um Pistenveränderungen, wie der schönfärberische Titel der Volksinitiative suggeriert. Die Grünliberalen lehnen ein ungebremses Wachstum des Flughafens und des Luftverkehrs ab und wehren sich vor allem aus ökologischen Gründen gegen Pistenverlängerungen am Flughafen Zürich. Das ist der erste Grund gegen die Volksinitiative, deren Ursprung übrigens mit dem Wiedereintrag der Pistenverlängerungen im Richtplan durch den Bund sowieso überholt ist.

Zum zweiten Grund: Das Anliegen wurde von den Initianten harmlos verpackt und fordert mehr Mitspracherecht für das Volk. Aber für welches Volk? Die Anrainergemeinden des Flughafens, die zwar vom Wirtschaftsmotor «Flughafen» am meisten profitieren, aber auch unter den negativen Auswirkungen leiden, könnten die Vor- und Nachteile am besten abwägen. Sie sind aber in der Minderzahl gegenüber der restlichen Stimmbevölkerung im Kanton Zürich. Und wozu soll das Volk mehr Mitsprache haben? Das Volk hat die Möglichkeit für das letzte Wort bei Beschlüssen des Kantonsrates, die eine Veränderung bringen. Das macht Sinn. Doch sollte das Volk über Beschlüsse des Kantonsrates abstimmen können, die keine Veränderungen bringen? Das ist schon sehr fraglich und wird im vorliegenden Fall noch fraglicher, weil es um eine Spezialgesetzgebung geht. Es geht den Initianten nicht darum, die Volksrechte generell auszuweiten, ein Anliegen, dem die Grünliberalen grundsätzlich offen gegenüberstehen, sondern nur

im ganz spezifischen Fall von Anträgen der Flughafen AG für Pisten- ausbauten.

Die Grünliberalen lehnen diese Volksinitiative ab, weil sie einseitige Vorteile für Partikulärinteressen mithilfe von staatspolitisch fragwürdigen Instrumenten verlangt.

Philipp Kutter (CVP, Wädenswil): Ich gebe Ihnen einleitend meine Interessenbindung bekannt: Ich bin Vorstandsmitglied von Pro Flughafen.

Die Flughafenpolitik gehört zum Emotionalsten, was unser Kanton an Diskussionen zu bieten hat, das spürt man auch hier im Kantonsrat. Und die Folge ist: Wir drücken uns um klare Aussagen zu zentralen Fragen wie Pistenausbauten oder Flugregime. Und das ist nicht nur eine Frage der Kapazität, sondern auch der Sicherheit. Mit seiner Stummheit verunsichert der Kantonsrat Freund und Feind. Wie soll der Flughafen planen? Wie soll sich der Regierungsrat gegenüber Bern verhalten? Wie soll sich der Bundesrat gegenüber Deutschland verhalten? Alle erwarten Signale aus dem Zürcher Rathaus und hören – nichts. Das ist unbefriedigend und sollte auch die Flughafenskeptiker aufhorchen lassen. Der Bundesrat nämlich nutzt die Zürcher Sprachlosigkeit aus und stösst immer weiter vor.

Natürlich wähnt jeder von uns hier das Volk hinter sich und meint damit vor allem seine Nachbarn. Aber was denkt die Bevölkerung wirklich? Was für einen Flughafen Zürich wollen Frau und Herr Zürcher? Sind sie für eine Pistenverlängerung oder sind sie dagegen? Es ist Zeit, diese Frage zu stellen, aus mehreren Gründen:

Erstens: Der Flughafen ist von besonderer Bedeutung für den Kanton Zürich, und der Flugbetrieb betrifft alle Menschen ganz direkt. Und zweitens: Wir brauchen ein klares Signal, das richtungsweisend ist für den Flughafen, für den Regierungsrat, für den Bundesrat und ja, auch für uns als Kantonsrätinnen und Kantonsräte.

Nun teile ich gerne noch eine Erfahrung mit Ihnen. Wir haben schon vor einiger Zeit mit unserer Parteibasis über die Zukunft des Flughafens diskutiert. Es gab eine Arbeitsgruppe, es gab Workshops, alle waren einbezogen. Und schliesslich genehmigte die kantonale Delegiertenversammlung ein Positionspapier zu diesem Thema. Ich war sehr beeindruckt, wie sachlich die Diskussion verlief, und das, obschon die Mitdiskutierenden aus allen Himmelsrichtungen kamen: aus dem Norden, aus dem Osten, aus dem Süden und aus dem Westen. Und das hat mich vor allem darum überrascht, weil das Papier eine klare Stossrichtung kennt: Es ist ein Bekenntnis zum Flughafen. Wir sehen in

ihm eine nationale Schlüsselinfrastruktur und einen wichtigen Standortfaktor. Das Papier macht auch Aussagen zur Nachruhe und es beinhaltet ein Bekenntnis zur Mitbestimmung. Wir von der CVP wollen, dass die Bevölkerung in wichtige Entscheidungen zum Flughafen einbezogen wird.

Aus dieser Basisdebatte habe ich einiges gelernt. Ich habe gelernt, dass die Menschen im Kanton Zürich fähig sind, über den Flughafen sachlich zu diskutieren, und dass sich ein Einbezug lohnt. Und vielleicht sind sie sogar eher in der Lage als wir Parlamentarier, weil wir vor allem so stimmen, wie es der jeweilige Interessenverband von uns erwartet. Ich traue der Bevölkerung etwas zu in dieser Frage. Sie ist in der Lage zu entscheiden. Und egal, wie es ausgeht bei einer allfälligen Abstimmung: Am Sonntag, nach Schliessung der Urnen, wissen alle, wohin die Reise geht. Und eine solche Weichenstellung ist in Flughafenfragen überfällig.

Darum empfehle ich Ihnen im Namen der CVP, die Initiative zu unterstützen. Dankeschön.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Ich stehe dazu, manchmal ist das Frustpotenzial als Kantonsrat hoch: Dann, wenn man es drehen und wenden kann, wie man will – und letztlich doch alles unbefriedigend bleibt. Wir mögen auch nicht, wie die SP-Fraktion, mit dem Ja zur Initiative das Zürcher Stimmvolk als Schutzschild gegen die aggressiver werdenden Forderungen und Drohungen aus Bundesbern vorschieben. Sicher ist, mit der Initiative werden Geister gerufen, die wir kaum wieder loswerden. Dies deshalb, weil mit grösster Wahrscheinlichkeit davon auszugehen ist, dass die Anstössergemeinden und die Gemeinden der An- und Abflugschneisen, die direkt vom Flughafen betroffen sind, inskünftig durch die Gesamtbevölkerung des Kantons Zürich noch mehr überstimmt werden. Natürlich höre ich die Stimmen, welche sagen, es gehe bei dieser Initiative gar nicht um einen Pistenausbau. Dies muss realistischerweise als ziemlich scheinheilig bezeichnet werden. Denn ist die Volksinitiative erst überwiesen, wird der Druck aus Bern noch wachsen. Es fragt sich in Zukunft noch mehr, ob es legitim ist, gerade der durch den Flughafen schon jetzt stark mit Lärm belasteten Bevölkerung weitere Immissionen aufzubürden, und das notabene überwiegend von jenen, die schon bisher wenig bis gar nichts von dieser Belastung tragen. Auch ist das Argument der eigentlichen Entmachtung des Kantonsrates durch die Initiative nicht von der Hand zu weisen. Die Richtplanhoheit liegt bisher unangefochten beim Kantonsrat, was mit der Volksinitiative scho-

nungslos durchbrochen wird. Es wird unterschätzt, dass der Flughafen langfristig eben doch auf den Goodwill der betroffenen Bevölkerung angewiesen ist. Wenn nicht, ist die Gefahr der Eskalation nicht automatisch auszuschliessen.

Die EVP lehnt die Volksinitiative grossmehrheitlich ab und wird dem Minderheitsantrag entsprechend zustimmen.

Laura Huonker (AL, Zürich): Mit diesem Gesetz soll das Vetorecht des Kantonsrates entzogen werden. Das Parlament soll ausgeschaltet werden. Das ist staatsrechtlich sehr speziell. Bisher: Der Verwaltungsrat muss beim Bund anfragen für Änderungen. Auch der Kantonsrat hat sich bei der Auslagerung des Flughafens, früher ein rein staatsbetriebener Betrieb, das Mitsprache- und Vetorecht ausbedungen. Dieses Recht würde mit diesem Gesetz eingeschränkt, weil der Verwaltungsrat die Pistenverlängerung am eher flughafenkritischen Kantonsrat vorbei durchsetzen will, wohingegen das Stimmvolk eher flughafenfreundlich ist. Dieses Vorgehen ist verfassungsrechtlich ein gefährlicher Vorreiter. Da kann zukünftig ja irgendein Verwaltungsrat das Gesetz verändern, weil sich daraus für ihn kurzfristige Lösungen ergeben, oder sogar aus Angst vor ökonomischen Nachteilen. Demokratie für rein ökonomische Interessen vorzuschicken darf nicht Schule machen.

Die Pistenverlängerung soll bedacht sein. Das ist im vorliegenden Geschäft aber nicht die entscheidende Frage. Das negative Referendum ist eine berechnende Taktik, das mögliche Nein gegen die Pistenverlängerung im Kantonsrat zu umgehen. Die Alternative Liste wird deshalb die Vorlage ablehnen und dem Minderheitsantrag von Robert Brunner zustimmen.

Bruno Fenner (BDP, Dübendorf): Welche enorme volkswirtschaftliche Bedeutung der Flughafen Zürich für unseren Kanton, aber auch für den Rest der Schweiz hat, brauche ich hier nicht mehr ausführlich darzustellen, das wurde heute schon zig-fach erwähnt. Die letzte Richtplan-Debatte hat klar aufgezeigt, dass eine sachliche Diskussion hier im Kantonsrat über die Planung rund um den Flughafen Zürich nicht möglich ist. Da geht es nicht mehr um klare politische Parteimeinungen, nein, da spielt vor allem die geografische Herkunft jedes Einzelnen die entscheidende Rolle. Raumplanung liegt in der Kompetenz des Kantonsrates. Somit war es auch legitim, eine mögliche Verlängerung der Piste 28 in Richtung Westen und der Piste 32 in Richtung Norden im kantonalen Richtplan nicht einzutragen. Das Zürcher

Volk kann aufgrund des Flughafengesetzes zu einem positiven Entscheid des Kantonsrates das Referendum ergreifen und eine Volksabstimmung erzwingen. Gegen einen ablehnenden Entscheid konnte das Volk bis jetzt kein Referendum ergreifen, und das ist falsch und gilt es zu korrigieren.

Die BDP steht zum Flughafen Zürich. In dieser Frage trauen wir der Bevölkerung mehr zu als dem Parlament. Darum ist es uns wichtig, dass die Stimmbürger zu wichtigen Flughafenfragen, wie den eingangs erwähnten Verlängerungen oder Verlagerungen von Pisten, direktdemokratisch entscheiden können. Die BDP wird die Volksinitiative unterstützen.

Michael Welz (EDU, Oberembrach): Die EDU-Fraktion unterstützt grossmehrheitlich diese Volksinitiative. Das Volk soll das letzte Wort haben. Wir unterstützen diese Volksinitiative, obwohl die EDU am Nein zum Richtplan-Eintrag mitbeteiligt war.

Für die Minderheit unserer Fraktion ist es jedoch nach wie vor störend, dass immer nur die Pistenausbauten zum Thema werden, und nicht das An- und Abflugregime beziehungsweise deren Routen. Diese schränken den Flugbetrieb ein und gefährden die Sicherheit am Flughafen Kloten. Das An- und Abflugregime schränkt auch die Kapazitäten insbesondere in den Stosszeiten massiv ein, und das ist ja auch ein Grund, warum diese Pistenausbauten gefordert werden. Aber offensichtlich ist dieses Eisen zu heiss, als dass jemand den Mut hätte, es anzulangen.

Grundsätzlich will die EDU einen leistungsfähigen Flughafen Kloten. Wir fordern aber ein Masshalten, und dies möchte ich auch bereits schon zur nächsten Volksabstimmung äussern. Denn die nächste Volksabstimmung wird mit grosser Sicherheit eine Vorlage sein, welche die Pistenausbauten fordert.

Benno Scherrer (GLP, Uster): Wir sind uns im Kanton und in der Schweiz gewohnt, zu Sachfragen Stellung zu nehmen, und wir sind stolz darauf. Das ist richtig. Ich unterrichte aber auch Staatskunde, und da habe ich einen Grundsatz, der eben den Unterschied zwischen Initiative und Referendum sehr klar erklärt: Das Referendum ist das Vetorecht in der Hand des Volkes. Und wenn nichts verändert wird, dann kann auch kein Veto eingelegt werden. Initiativen, sage ich dann, sind dazu da, um neue Forderungen einzubringen, unabhängig davon, was das Parlament sagt, unabhängig davon, was die Regierung sagt. Es ist dann Sache des Volkes. Also, liebe Freunde eines Ausbaus

des Flughafens, wenn ihr das Volk an die Urne rufen wollt, dann doch bitte mit der ehrlichen Forderung nach einem Ausbau statt der vorgeschobenen Forderungen nach Mitsprache. Auch mit der heutigen Rechtslage haben wir einen funktionierenden Flughafen für die Bevölkerung, mit der Bevölkerung. Diese Initiative braucht es nicht.

Daniel Heierli (Grüne, Zürich): In der Diskussion wurde mehrfach die grosse volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens herausgestrichen. Das ist sicher nicht falsch. Es gibt aber auch das Prinzip des abnehmenden Grenznutzens, will heissen: Wenn man von einer Sache schon sehr viel hat, dann ist der Zusatznutzen von noch mehr nicht gross. Wir fliegen schon heute sehr, sehr viel, und die Allgemeinheit profitiert immer weniger, wenn wir noch mehr fliegen. Die schädlichen Einflüsse unterliegen leider nicht diesem Gesetz.

Ralf Margreiter (Grüne, Zürich): Ich möchte etwas die Einhelligkeit oder Fast-Einhelligkeit stören, die in der Auffassung besteht, ob ein negatives Referendum in dieser Sache denn so unproblematisch sei. Sogar Ruedi Lais, der stets faktenreich und strukturiert argumentiert, ist über diesen Punkt relativ leicht hinweggegangen und hat der regierungsrätlichen Auffassung zugestimmt, die mit Verweis auf einen Bundesgerichtsentscheid sagt «Ja, kein Problem!», in der Kantonsverfassung stehe ja, man könne im Gesetz Beschlüsse bezeichnen und dem fakultativen Referendum unterstellen. Nun, wenn man diesen Bundesgerichtsentscheid dann aber liest, findet man, auch wenn er von 1973 datiert, durchaus gute Gründe, warum man daran zweifeln kann. Ich zitiere aus einem anderen Fall. Das Bundesgericht schreibt: «Würde man das fakultative Referendum auch gegen negative Beschlüsse zulassen, so hätte es insoweit einen positiven Charakter», das schliesst bei den Ausführungen von Kollege Benno Scherrer an. Fortsetzung des Zitats: «Das ist aber seinem Wesen fremd. Als wesentliche Volksrechte, mit denen der Stimmbürger dem Parlament gegenüber seinen Willen durchsetzen kann, kennt das schweizerische Recht Initiative und Referendum. Während die Initiative regelmässig dazu dient, etwas Neues zu schaffen, soll mit dem Referendum dem Volk die Möglichkeit gegeben werden, eine vom Parlament beschlossene Neuerung abzulehnen. Historisch ist das fakultative Referendum aus dem Volksveto heraus gewachsen. Wie dieses hat es negativen Charakter, was bedeutet, dass im nur positive Beschlüsse des Parlaments unterstehen können.»

Es wäre vielleicht interessant, diese Frage anhand dieser Volksinitiative, so sie denn angenommen werden sollte, auch wieder einmal rechtlich prüfen zu lassen und zu schauen, ob 2016 diese Interpretation so anders sein müsste als 1973. Ich bin mir da nicht so sicher.

Markus Bischoff (AL, Zürich): Es ist also wirklich bemerkenswert, wie der Regierungsrat da die staatspolitischen Bedenken mit leichter Hand vom Tisch wischt und sagt, ja, die Kantonsverfassung schliesse in Artikel 33 das negative Referendum nicht aus. Da steht, gegen Beschlüsse des Kantonsrates sei das fakultative Referendum möglich. Es ist ganz klar, dass man da nicht geschrieben hat, nur gegen positive Beschlüsse sei das Referendum möglich, weil man gar nicht auf die Idee gekommen ist, dass da auch ein negatives Referendum möglich sei. Das ist ja ein derartiges Unding, ein negatives Referendum, dass es dieses auch noch nie gegeben hat. Auf solche Ideen ist man wirklich nie gekommen, ausser in diesem Entscheid da aus dem Kanton Baselland, wo das Bundesgericht dann auch zur zürcherischen Regelung Stellung nimmt und sagt, auch die Lehre sage, im Kanton Zürich sei so etwas nicht möglich, ein negatives Referendum. Deshalb kann man aus diesem Artikel 33 der Kantonsverfassung eben nicht herauslesen, auch gegen negative Beschlüsse seien Referenden nötig. Auf so etwas ist man wirklich nicht gekommen, deshalb hat man das nicht noch explizit geschrieben. Derart klare Sachen muss man nicht nochmals in eine Verfassung schreiben. Wir haben es gehört, das Referendum ist gegen eine positive Anordnung des Parlaments gerichtet, das Initiativrecht ist etwas Positives, das vom Volk ausgeht. Im 19. Jahrhundert hat man diese Volksrechte erkämpft, um die Macht des Parlaments, wenn es je eine gehabt hat, zu brechen – und vor allem die Macht der Regierung. Deshalb geht das nicht, und schon gar nicht geht es natürlich, ein Sonderrecht, ein negatives Referendum nur für etwas Spezielles. Wennschon müssten Sie gegen alle negativen Beschlüsse des Parlaments ein negatives Referendum einführen.

Aus diesen Gründen und vor allem auch aus staatspolitischen Gründen sind wir gegen diese Ökonomieregelung des Flughafens.

Ratspräsident Rolf Steiner: Das Wort wird aus dem Rat nicht mehr gewünscht. Es spricht jetzt noch Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh, die ich hier herzlich begrüsse.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Zuerst möchte ich Ihnen für die wirklich ausserordentlich sachliche Debatte, die Sie hier im Rat,

aber auch vorher in der KEVU geführt haben, herzlich danken. Das ist in flughafenpolitischen Geschäften nicht immer der Fall. Es geht ja heute nicht darum, ob man Pisten ausbaut oder nicht. Diese Diskussion wird im Rahmen des Sachplans Infrastruktur Luft geführt und diese Diskussion wird der Bund zu gegebener Zeit lancieren; ich gehe davon aus, in Bälde. Es ist einfach die Frage: Wer hat das letzte Wort? Ist es das Volk oder ist es das Parlament? Und es ist so, dass wir heute im Flughafengesetz unterschiedliche Zuständigkeiten haben. Nicht in jedem Fall geht es an das Volk. Es ist also eine im Grunde genommen nicht erklärbare Lücke, die Sie heute schliessen, eben beim Ausbau wie beim Verzicht die Möglichkeit des Volksentscheides zuzulassen.

Die Regierung begrüsst ausdrücklich diese Möglichkeit des Volksentscheides. Es ist kein Präjudiz, es wurde bereits gesagt. Das Bundesgericht ist nur dann einem solchen negativen Referendum gegenüber kritisch, wenn nicht klar ist, warum überhaupt abgestimmt wird. Das ist in diesem Falle nicht so. Paragraf 19 des Flughafengesetzes ist völlig klar. Es ist ganz klar, worüber abgestimmt wird. Natürlich ist es so, dass bei dieser Entscheidung ein Grossteil der Bevölkerung betroffen ist, sei es aus Lärmgründen, sei es aber auch aus volkswirtschaftlicher Sicht. Es ist für mich beides gleichwertig gemäss Flughafengesetz, eben die Lärmseite, die betroffene Seite, und auch der volkswirtschaftliche Aspekt. Dieser in Form von Arbeitsplätzen und letztlich in Form von Wohlstand.

Sie können ja diese Volksrechte nicht einfach beliebig anwenden. Einmal sind Sie dafür, dass das Volk das letzte Wort hat, lieber, geschätzter Kantonsrat Robert Brunner, wenn Ihnen dann allenfalls der Inhalt nicht gefällt, dann sind Sie dagegen. Diese Selektion, diese Beliebbarkeit finde ich nicht richtig.

Aber ganz wichtig: Es geht hier letztlich darum, dass wir die Stellung des Kantons Zürich stärken. Und da muss ich Ihnen ja nicht sagen, dass es tatsächlich Tendenzen gibt, mehr nach Bern zu verlagern. Im Entwurf des luftfahrtpolitischen Berichts, des sogenannten LUPO, war noch davon die Rede, dass der Bund Beschlüsse fällt. Stellen Sie sich vor: Der Bund beschliesst über den Zürcher Flughafen und über die Flughafenpolitik der Zürcher Bevölkerung. Ich habe mich – Sie wissen das – mit Herzblut dafür eingesetzt, dass das nicht so ist. Und es ist auch nicht im flughafenpolitischen Bericht neu enthalten. Aber das ist nicht einfach in Stein gemeisselt. Hier müssen wir schauen, dass wir weiterhin mit einer starken Stimme sprechen können. Und was für eine bessere starke Stimme gibt es als die des Volkes? Des Volkes Stimme, an die Sie sich als Parlament halten und an die wir uns auch als Regierung halten und für die wir uns einbringen, zum Beispiel im

Verwaltungsrat der Flughafen Dübendorf AG. Das ist dann diese starke Stimme des Zürcher Volkes, die wir alle vertreten. Und ich muss Ihnen sagen: Es ist sehr, sehr wichtig, dass wir hier mit einer Stimme gegenüber Bern sprechen. Denn wenn wir das nicht tun, dann droht uns möglicherweise Unheil, und dieses Unheil möchte ich nicht. Das Zürcher Volk hat in den letzten Jahren, Jahrzehnten mehrfach bewiesen, dass es umsichtig und klug mit dem Zürcher Flughafen umgeht. Und diesen Entscheiden darf man vertrauen. Ich bitte Sie daher, dieser Volksinitiative zuzustimmen. Besten Dank.

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Ratspräsident Rolf Steiner: Der Minderheitsantrag wurde bereits begründet, aber es gibt natürlich noch einmal Wortmeldungen.

Ralf Margreiter (Grüne, Zürich): Ja diese Wortmeldung kommt nicht zum Minderheitsantrag, sondern zum starken Stück, das uns die Frau Volkswirtschaftsdirektorin mit der starken Stimme des Zürcher Volkes eben geboten hat. Sie argumentieren, man schliesse eine Lücke in Bezug auf die Volksrechte. Es besteht keine Lücke in Bezug auf die Volksrechte. Ich finde das, ehrlich gesagt, an der Grenze zur politischen Frechheit, wenn man so argumentiert. Es ist einfach eine Verschleierung der Interessen und der Ausgangslage, und die Frage ist nur noch, ob das schon Lügen ist oder ob man einfach unehrlich ist. Es ist insbesondere hochgradig grenzwertig – da richte ich mich an die gegenüberliegende Seite –, sich mit Krokodilstränen rund um die Volksrechte bemühen zu wollen, wenn es gleichzeitig diejenigen sind, die das konstruktive Referendum aus der Kantonsverfassung abgeschafft haben, das nun dem Zürcher Stimmvolk wirklich bessere und weiterreichende Gestaltungsmöglichkeiten gegeben hätte, als dass es nur bezüglich Pistenverlängerung entscheiden kann. Wenn man so argumentiert, es bestehe eine Lücke, dann bestehen überall dort Lücken, wo der Kantonsrat oder wo die Regierung abschliessende Entscheide fällt. Aber gerade deswegen gibt es so etwas wie eine Kompetenzordnung, die die Verfassung uns gibt und die in Gesetzen enthalten ist. Ich finde es schon etwas leichtfertig, das einfach aus einem Einzelinteressen in einem Einzelgesetz über den Haufen werfen zu wollen. Es sorgt mich etwas, dies auch aus regierungsrätlichem Mund hören zu müssen an meiner letzten Ratssitzung.

Benno Scherrer (GLP, Uster): Entschuldigen Sie, dass ich mich auch noch zu Wort melde, es ist nicht üblich, aber trotzdem: Sie werfen uns Beliebigkeit vor. Wir halten uns an Verfassung und Gesetze. Nehmen wir ein anderes Verkehrsanliegen: Angenommen, der Kantonsrat beschliesst, eine Umfahrungsstrasse nicht zu bauen. Und dann? Soll das negative Referendum ergriffen werden?

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Hier ist doch eine Klarstellung oder Präzisierung offenbar erforderlich. Es gibt kein anderes Geschäft wie die Weisung an den Verwaltungsrat oder an die Staatsvertretung im Verwaltungsrat, das wir hier im Kantonsrat zu behandeln haben. Es gibt keine solche Weisung irgendwo sonst. Es ist wirklich ein absoluter Spezialfall, dass der Kantonsrat beziehungsweise der Regierungsrat einer Staatsvertretung im Verwaltungsrat Weisungen erteilen kann. Und diese Weisung kann nur Ja oder Nein zu einem Vorschlag lauten. Das wusste man bereits bei der Verabschiedung des Flughafengesetzes. Es steht im Widerspruch zu unserem Obligationenrecht. Eine börsenkotierte Gesellschaft kann man an und für sich nicht via politische Entscheidung, via Verwaltungsrat steuern. Das war allen bewusst, aber geschah dem Frieden zuliebe. Und die Freisinnige Partei hat das sogar noch ausgebaut auf die Pisten, die jetzt dann ausgebaut werden sollen. Das ist ein absoluter Spezialfall, deshalb ist jeder Vergleich mit irgendwelchen anderen Vorlagen im Kantonsrat von vornherein falsch. Aber es ist eben auch keine Lücke, da muss ich die Frau Volkswirtschaftsdirektorin korrigieren, und gleichzeitig schiebe ich eine Frage nach: Wie können Sie angesichts der von Ihnen vermuteten Lücke, die ich bestreite, die Volksmitsprache, die ja eben lückenhaft ist, beim Flugplatz Dübendorf sicherstellen? Planen Sie eine Vorlage zur Sicherung der direktdemokratischen Mitsprache beim Flugplatz Dübendorf? Ich danke Ihnen für Ihre Antwort.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Ich wehre mich also schon gegen den Vorwurf, dass ich für Demokratie von Fall zu Fall bin. Aber Ruedi Lais, Verlüderung ist Verlüderung, ob Spezialgesetzgebung oder ordentliche Gesetzgebung. Es macht keinen Unterschied, Verlüderung ist Verlüderung.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Es ist einfach so, dass wir heute zwei verschiedene Sachverhalte haben. Einmal hat das Parlament das letzte Wort und einmal hat das Volk das letzte Wort. Ich war damals bei der Einführung dieses Gesetzes nicht dabei, sodass ich Ihnen

nicht sagen kann, warum genau. Aber es ist so, dass es nicht erklärbar ist und dass es für die Stellung des Volkes nicht gut ist. Denn wir müssen mit einer starken Stimme sprechen. Und es kann nicht sein, dass es einmal das Parlament und einmal das Volk ist. Auch wir als Regierung sind darauf angewiesen, dass wir eine klare, starke Haltung haben und diese gegenüber Bern vertreten können.

Gerne sage ich etwas zum Flugplatz Dübendorf. Sie haben das sicher den Zeitungen entnommen, dass Frau Bundesrätin Leuthard weitergehende Vorstellungen hat, wie der Flugplatz entwickelt wird. Wir werden seitens der Regierung, konkret der Volkswirtschaftsdirektion, nun das Gespräch mit allen Beteiligten suchen, um zu schauen, ob es eine Lösung gibt, die die Interessen des Kantons Zürich, aber auch die Interessen der Bevölkerung und der Beteiligten unter einen Hut bringt. Ich werde sicher zu gegebener Zeit informieren.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Robert Brunner gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 123 : 48 Stimmen (bei 1 Enthaltung), dem Antrag der Kommission und damit der Volksinitiative gemäss Vorlage 5235a zuzustimmen.

Ratspräsident Rolf Steiner: Diese Vorlage, die Sie nun mit Ihrer Zustimmung zur eigenen Vorlage gemacht haben, untersteht dem fakultativen Referendum.

II.–IV.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Abrechnung des Rahmenkredites 2010–2013 für Weiterbildungs- und Beschäftigungsprogramme für Ausgesteuerte

Antrag des Regierungsrates vom 9. März 2016 und gleichlautender Antrag der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vom 12. Juli 2016

Vorlage 5260

Roger Liebi (SVP, Zürich), Präsident der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK): Ich weiss, ich muss jetzt die Flughafen-Debatte stören. Ich hoffe, Sie hören mir trotzdem ein bisschen zu. Ich weiss um die unglückliche Traktandierung der Geschichte hier, aber es ist jetzt halt einfach so.

Die WAK beantragt Ihnen ohne Gegenstimme, die Abrechnung des Rahmenkredites für die Jahre 2010 bis 2013 für Weiterbildungs- und Beschäftigungsprogramme für Ausgesteuerte zu genehmigen.

Am 29. November 2010 bewilligte der Kantonsrat einen Rahmenkredit von 20,9 Millionen Franken für Weiterbildungs- und Beschäftigungsprogramme für Ausgesteuerte in den Jahren 2010 bis 2013. Oberstes Ziel dieser arbeitsmarktlichen Massnahmen ist es, die Betroffenen wieder in den Arbeitsmarkt einzugliedern, was nach Auskunft des AWA (*Amt für Wirtschaft und Arbeit*) in der Kommission etwa bei einem Drittel der Programmteilnehmenden der Fall ist. Inhaltlich handelt es sich um Kurse zur Förderung der Bewerbungskompetenz, Strategie-, Deutsch- und PC-Anwenderkurse und Programme zur vorübergehenden Beschäftigung. Reine Beschäftigungsprogramme fallen nicht darunter.

Vom Rahmenkredit wurden lediglich rund 788'000 Franken oder 3,77 Prozent ausgeschöpft. In der Kreditperiode nahmen gesamthaft nur 240 Personen an diesen Programmen teil. Wie konnte es zu dieser sehr tiefen Ausschöpfungsquote kommen? Zwei Gründe sind dafür hauptverantwortlich:

Zu einen blieb die Anzahl der Ausgesteuerten in der Kreditperiode verhältnismässig stabil, obschon die Änderung des AVIG (*Arbeitslosenversicherungsgesetz*) per 1. April 2011 für einige Gruppen Stellensuchender zu einer Kürzung der maximalen Anzahl Taggelder führte. So müssen zum Beispiel über 55-Jährige seither eine Beitragsdauer von zwei Jahren vorweisen – zuvor eineinhalb Jahre –, um während maximal zwei Jahren Leistungen der Arbeitslosenversicherung zu erhalten.

Zum anderen setzte sich die Tendenz fort, dass die Gemeinden verhältnismässig wenige Ausgesteuerte den Programmen zuwiesen. Ein Grund für die geringe Nachfrage der Gemeinden war, dass die rechtlichen Bedingungen für Beiträge an Programmkosten durch den Kanton eher restriktiv festgelegt wurden und die Gemeinden die Programme zur Hälfte mitfinanzieren mussten.

Seit zwei Jahren steigt jedoch die Anzahl Teilnehmender an den Programmen deutlich an. Diese Zunahme ist die Folge verschiedener Massnahmen. Durch eine Anpassung des EG (*Einführungsgesetz*)

AVIG und der entsprechenden Verordnung wurden beispielsweise die Zugangsbedingungen für die Gemeinden zu den Programmen erleichtert und die Schwellen für die Unterstützung der EG-AVIG-Programme tiefer angesetzt. Weiter wurden vermehrt Vertretungen der Sozialkonferenz des Kantons Zürich und insbesondere die Städte Zürich und Winterthur in den Entscheidungsprozess zur Subventionierung von Programmen einbezogen. Hinzu kommt, dass seit dem 1. April 2014 auch Programme der Sozialhilfe unter gewissen Bedingungen mitfinanziert werden. Und schliesslich wurde anfangs des gleichen Jahres ein spezifisches Beratungssetting der RAV (*Regionale Arbeitsvermittlungszentren*) für Stellensuchende ohne Taggelderanspruch bei der ALV (*Arbeitslosenversicherung*) eingeführt.

Die Genehmigung der Rahmenkreditabrechnung war in der WAK unbestritten. Erfreut ist sie über die Zunahme der Teilnehmendenzahlen. Aber – und das sage ich ganz bewusst und speziell betont – Sorge bereitet der Kommission, dass pro Monat durchschnittlich rund 500 Personen neu ausgesteuert werden. Es muss daher das Ziel aller Beteiligten sein, die Betroffenen so rasch als möglich wieder in den Arbeitsprozess einzugliedern. Und wenn ich von allen Parteien spreche, dann gilt das natürlich nicht nur für die Politik, dann gilt das selbstverständlich auch für die Wirtschaft.

Die Kommission beantragt Ihnen ohne Gegenstimme, die Abrechnung des Rahmenkredites 2010 bis 2013 für Weiterbildungs- und Beschäftigungsprogramme für Ausgesteuerte in der Höhe von 787'659 Franken zu genehmigen. Ich danke Ihnen trotz der Umstände für Ihre Aufmerksamkeit.

Stefan Schmid (SVP, Niederglatt): Dieser Rat hat den Verpflichtungskredit beschlossen und dieser Rat hat somit auch die Abrechnung zu genehmigen. Um es vorwegzunehmen, die SVP wird die Abrechnung auch genehmigen, eine Abrechnung, deren Kredit nur zu knapp 4 Prozent genutzt wurde, und damit kommen wir zum Kernpunkt des Themas: Wenn ein Verpflichtungskredit nur zu 4 Prozent genutzt wird, ist dies Anzeichen dafür, dass offenbar kein Handlungsbedarf seitens der Gemeinden vorhanden war. Es ist Anzeichen dafür, dass der Kanton respektive dieser Rat hier vorpreschte, indem er ein Angebot schuf, wofür keine Nachfrage vorhanden war und bei dem sich die Gemeinden bereits weitgehend selber organisiert haben. Dies meine Ausführungen rein zum Inhalt. Bezüglich des Kredites empfiehlt die SVP, wie gesagt, diese Abrechnung zu genehmigen.

Birgit Tognella (SP, Zürich): Wir sprechen heute über das Geschäft 5260, indem wir die Abrechnung des Rahmenkredits für die Jahre 2010 bis 2013 für Weiterbildungs- und Beschäftigungsprogramme für Ausgesteuerte genehmigen. Vorweg: Die SP-Fraktion stimmt diesem Antrag zu, aber mit einem grossen Fragezeichen, einer Kritik und einer Bitte beziehungsweise einem Auftrag, einer Empfehlung für die Regierung und für die Gemeinden.

Am 29. November 2010 bewilligte der Kantonsrat einen Rahmenkredit von 20,9 Millionen für diese Weiterbildungs- und Beschäftigungsprogramme. Dieser Rahmenkredit ist ein Verpflichtungskredit, das heisst eine Ermächtigung, für ein bestimmtes Vorhaben oder eine Gruppe gleichartiger Vorhaben bis zum bewilligten Höchstbetrag finanzielle Verpflichtungen einzugehen. Von 2010 bis 2013 wurden vom Verpflichtungskredit lediglich 87'659 Franken in Anspruch genommen, also nur 3,8 Prozent ausgeschöpft. Oder in Zahlen: 240 Personen nahmen von 2010 bis 2013 an diesen Programmen teil. Oder noch eindrücklicher: 22'277 Personen hätten Anspruch auf solche Weiterbildungs- und Beschäftigungsprogramme gehabt. Das ist deutlich ein Missverhältnis und eine Fehleinschätzung seitens Regierung. Dies ist unser grosses Fragezeichen: Warum sind lediglich 1,07 Prozent dieser Personen in einem solchen Programm? Ich sehe einen Verpflichtungskredit als eine reale Verpflichtung der Gemeinden, genau solche Programme anzubieten, also implizit Personen zu rekrutieren, welche Anspruch auf diese Programme haben. Die Gemeinden sollen und müssen solche Angebote anbieten und die Personen dazu anhalten, diese Programme zu besuchen, doch laut diesen Zahlen ist dies nicht geschehen.

In der Antwort des Regierungsrates wird Folgendes geschrieben: Ein Grund für diese geringe Nachfrage der Gemeinden ist unter anderem, dass die Gemeinden die Kosten der Programme im Umfang von 55 beziehungsweise 50 Prozent mitfinanzieren müssen, und dies taten die Gemeinden nicht. Sie haben lediglich 240 Personen in diese Programme aufgenommen. Die Gemeinden stehlen sich aus der Verantwortung, nur weil sie mitzahlen müssen. Das ist nicht akzeptabel und auch kleinsichtig. Wir erwarten hier von den Gemeinden klar ein stärkeres Engagement, weil sich die Programme lohnen. Dies ist meine Kritik. Weiterbildungs- und Beschäftigungsprogramme für Ausgesteuerte sind sinnvolle Programme, die auf eine berufliche und soziale Integration der ausgesteuerten Personen fokussieren. Laut einem Forschungsprojekt im Rahmen des nationalen Forschungsprogramms 45 wurde folgende Frage gestellt: Wie ist die Wirkung von Beschäftigungsprogrammen für Ausgesteuerte auf deren berufliche und soziale

Integration und auf die Konkurrenzierung von Unternehmungen und Arbeitsplätzen in der regulären Arbeitswelt? Das Resultat zeigt es deutlich: Die Erfolgsquote der arbeitsmarktlichen Wirkung durch die Teilnahme an einem solche Programm lag bei 76 Prozent der Betroffenen, also ein deutlicher Erfolg, welcher Anerkennung verdient. Zwar ist seit 2014 eine steigende Nutzung dieser Beschäftigungsprogramme zu verzeichnen, aber noch viel zu wenige Personen können davon profitieren. 2015 haben 266 Personen davon profitiert. Hier nun meine Bitte, meine Empfehlung an die Regierung beziehungsweise an die Gemeinden: Ich empfehle, diese Massnahmen seitens AWA den betroffenen Personen zur Verfügung zu stellen, sie zu ermuntern, an diesen Programmen teilzunehmen. Laut dem AWA ist das Ziel dieser Programme eine Arbeitsintegration. Sie sind ja laut dem Forschungsprojekt auch erfolgreich. Diese Programme werden evaluiert, beobachtet und auch aufgebaut. Sie bewähren sich in der Praxis, also ein richtiger Schritt in die Zukunft.

Die SP stimmt diesem Antrag zu. Wir werden diese Zahlen aber genau im Auge behalten und reagieren, falls dieses Angebot seitens des Kantons und der Gemeinden nicht weiter ausgebaut wird, die Zahlen also nicht weiter steigen.

Hans-Jakob Boesch (FDP, Zürich): Die FDP wird der Abrechnung des Rahmenkredits zustimmen. Das Programm erscheint uns sinnvoll, da Ausgesteuerte und weitere Personen ohne Arbeitseinkommen unterstützt werden können bei ihrer Reintegration in den Arbeitsmarkt. Das hilft letztendlich, die Kosten in der Sozialhilfe zu senken und den Betroffenen eine neue Perspektive aufzuzeigen. Selbstverständlich soll das Programm nur dort eingesetzt werden, wo tatsächlich eine gewisse Chance auf Integration in den Arbeitsmarkt besteht. Darum ist es wichtig, dass die Erfolgsquote regelmässig kritisch geprüft wird. Dass der Kanton und die Gemeinden bisher relativ wenig Geld eingesetzt haben, zeigt aber, dass die Gelder relativ bewusst und zielgerichtet eingesetzt werden. Aus diesem Grund unterstützt die FDP auch die vorgesehene Ausweitung auf weitere Personengruppen. Hierbei – ich möchte es betonen – müssen aber Sinn und Zweck sowie der Erfolg der Weiterbildungs- und Beschäftigungsprogramme unbedingt im Auge behalten werden.

Der Rahmenkredit wurde in der Zwischenzeit auf 10 Millionen halbiert. Trotzdem scheint dieser Rahmenkredit immer noch sehr hoch. Ich möchte aber daran erinnern, dass die Konjunkturlage sich jederzeit ändern kann, und dann ist man froh, wenn man ein erprobtes Instru-

ment zur Hand hat und nicht zu irgendwelchen Feuerwehrrübungen greifen muss.

Wie gesagt, die FDP stimmt der Abrechnung des Rahmenkredits zu.

Max Robert Homberger (Grüne, Wetzikon): Wir Grünen genehmigen diese Abrechnung, weil sie Geschichte ist und es nichts anderes mehr zu tun geben kann. Aber ich will das nicht wortlos tun.

Mein WAK-Vorsitzender bemerkte zu Recht, dass 20,9 Millionen Franken für die Jahre 2010 bis 2013 gesprochen wurden. Mit diesem Betrag sollten Ausgesteuerte in den Gemeinden beschäftigt und weitergebildet werden, mit dem Ziel, sie wieder arbeitstauglich zu machen. Die Idee war, dass die Gemeinden einen gleichgrossen Betrag einsetzen würden. Und was geschah? Von den 20,9 Millionen Franken holten die Gemeinden gerade deren 0,8 ab. 96,23 Prozent des Kredits wurden nicht abgeholt. In diesen vier Jahren wurden ganze 240 Ausgesteuerte beschäftigt und weitergebildet. Die Zahl der Ausgesteuerten betrug in dieser Zeit zwischen 4679 und 7113 jährlich. Und weshalb holten die Gemeinden diese Gelder nicht ab? Zum einen, weil sie, wie gesagt, auch den gleichen Beitrag drauflegen mussten, zum anderen, weil sie angeblich andere Programme bestritten. Diese hatten den Zweck, die Ausgesteuerten auf kürzestmöglichem Wege wieder in die ALV abzuschieben und zu «entsorgen». Und dafür gilt es die Gemeindeexekutiven zu rügen, mehr lässt sich hier ja nicht tun. Zu rügen sind sie zweifach: Zu rügen ist die ökonomische Sicht der Gemeinden. Ihnen scheint es völlig egal zu sein, ob die Ausgesteuerten ihr Auskommen durch Erwerbseinkommen im Arbeitsprozess bestreiten oder ob sie durch die Arbeitslosenversicherung durchgefüttert werden. Hauptsache scheint zu sein: Sie stehen nicht mehr beim Sozialamt an. Die Frage nach den gesamtgesellschaftlichen Kosten scheint die Gemeinden überhaupt nicht zu interessieren. Und zu rügen ist die soziale Schicht der Gemeinden, ist deren soziale Kälte. Ihnen scheint es völlig egal zu sein, ob ihre Gemeindeglieder integriert sind, ob sie Strukturen haben und ob sie Wertschätzung geniessen. Das ist die bedenklichere Seite dieser Übung. Wozu sind denn die Gemeinden überhaupt noch da, wenn nicht für die Förderung von Wohlergehen, Geborgenheit und Lebenssinn ihrer Gemeindeglieder?

Franco Albanese (CVP, Winterthur): Wir beantragen ebenfalls, abgesehen vom kleinen Schönheitsfleck, dass die Begrifflichkeit «Beschäftigungsprogramme» besser durch «Wiedereingliederungsprogramme» ersetzt werden sollte, die Genehmigung für die Abrechnung des Rah-

menkredits für diese Jahre 2010 bis 2013. Denn es sollte hier auf keinen Fall der Eindruck entstehen, dass der Kredit für «Beschäftigungstherapien» verwendet wurde, sondern ausschliesslich für die wichtige Wiedereingliederungsarbeit in den Arbeitsmarkt. Des Weiteren erspare ich Ihnen weitere Redundanzen, da es hier vor allem um Geschichtsschreibung geht. Insoweit stimme ich sogar dem Kollegen Max Homberger zu und verweise nur noch auf die Ausführungen im Antrag des Regierungsrates und diejenigen des Kommissionspräsidenten, welche wir zustimmend zur Kenntnis genommen haben. Danke.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Halleluja, wir haben Geld gespart! So könnte man ausrufen, wenn man von einem bewilligten Kredit nicht einmal 4 Prozent beansprucht hat. Aber etwas Skepsis ist trotzdem durchaus angebracht. Zum einen ist es immer fragwürdig, wenn budgetierte Rahmenkredite bei der Abrechnung derart weit verfehlt werden. Letztlich stehen diese hier eingestellten Finanzvolumen ja im Budgetprozess einfach andernorts nicht zur Verfügung. Zum anderen ist es richtig, aufgrund dieser grossen Abweichung die genaueren Hintergründe dafür zu analysieren.

Wie aus den Erläuterungen des Regierungsrates hervorgeht, liegt einer der Hauptgründe in der Tatsache, dass die Nutzung der kantonalen Weiterbildungs- und Beschäftigungsprogramme im Wesentlichen von den zuweisenden Gemeinden abhängig ist. Ich bin mit Stefan Schmid nicht ganz einig. Es ist nicht so, dass diese offenbar keinen Handlungsbedarf erkennen würden. Vielmehr, denke ich, ist die Hürde dort, dass die Gemeinden zu rund der Hälfte an den Kosten beteiligt werden. Darum sind nur wenige solche Zuweisungen ausgesprochen worden. Und das Resultat – da müssen wir ehrlich sein – ist zu schwach. Es sind durchschnittlich nur rund 240 Personen pro Jahr, die an den Angeboten und Programmen teilgenommen haben. Und etwa ein Drittel von diesen konnte wieder in den Arbeitsprozess integriert werden. Das ist ja das erklärte und richtige Ziel dieser Programme. Die aktuelle Zahl der Ausgesteuerten geht leider, wie schon der Vorsitzende der WAK gesagt hat, gegen 500 Personen pro Monat. Rund 15 Prozent dieser ausgesteuerten Personen – das habe ich in der Statistik nachgeschaut – landen am Schluss bei der Sozialhilfe. Und wer jetzt rechnen kann, der stellt unschwer fest, dass es den Kanton in jedem Fall günstiger zu stehen kommt, wenn Ausgesteuerte wieder in einen existenzsichernden Arbeitsprozess integriert werden können. Dass diesen Menschen wieder eine Lebensperspektive und Würde zurückgegeben wird, ist dabei der noch wichtigere Aspekt. Vor diesem Hintergrund ist es absolut zu begrüssen, dass die eher restriktiven Bedingungen

gegenüber den Gemeinden – das muss auch mal gesagt sein – etwas gelockert werden. Zudem haben 2013 das Sozialdepartement und das AWA das Projekt «Coaching für Ausgesteuerte» ins Leben gerufen, ein sinnvolles Instrument, weil es präventiv wirkt. Und anfangs 2014 wurde im Weiteren ein spezifisches Beratungssetting in den regionalen Arbeitsvermittlungszentren eingeführt. Insgesamt kann festgestellt werden, dass der Regierungsrat beziehungsweise insbesondere das Amt für Wirtschaft und Arbeit auf die höchst ungewöhnliche Kreditunterschreitung mit der richtigen Dosis Selbstkritik und den entsprechenden konkreten Korrekturen reagiert hat.

In diesem Sinne stimmt die EVP der vorliegenden Abrechnung zu.

Markus Bischoff (AL, Zürich): Wir singen ja immer das Hohelied des Föderalismus hier drin und finden das wunderbar, dass möglichst viele Staatsaufgaben bei der untersten Ebene angesiedelt sind, bei der Gemeinde. Und wir finden, das mache einen schlanken Staat und das sei ein besonderes Wesenszeichen der Schweiz. Und wenn man diese Vorlage liest, muss man eben sagen: So führt sich der Föderalismus natürlich ad absurdum. Wenn die Gemeinden einfach nicht mitmachen, weil sie etwas zahlen müssen, obwohl es eine sinnvolle Aufgabe wäre und auch eine Aufgabe, für die ein Bedarf besteht, so legitimiert sich der Föderalismus natürlich nicht. Ich empfehle da schon dringend, dass man Remedur schafft. Man hat das ja 2014 schon ein bisschen gemacht. Vielleicht müsste man die Gemeinden einfach zum Glück zwingen, indem man sie verpflichtet, solche Kurse durchzuführen, und ihnen dann auch die Kosten aufbürdet. Wenn die Gemeinden nicht mitmachen, dann fehlt ihnen in Zukunft eine Legitimation für diesen Föderalismus. Es ist kein Wunder, dass dann immer mehr Kompetenzen halt bei der oberen Ebene landen, sei es beim Kanton oder beim Bund.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

I. und II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 169 : 0 Stimmen (bei 1 Enthaltung), der Vorlage 5260 zuzustimmen.

Das Geschäft ist erledigt.

Gratulation zur Geburt eines Sohnes

Ratspräsident Rolf Steiner: Vor einer guten Woche ist unser Ratskollege Daniel Häuptli Vater eines Sohnes mit dem Namen Nicolas geworden. Wir gratulieren ganz herzlich. Und er bekommt natürlich zuhause seinen Sohn – bitte gut aufbewahren, bis er merkt, was es ist – den Plüschlöwen des Kantonsrates. Herzliche Gratulation. (*Applaus.*)

5. Dauernde Nachtruhestörung durch die faktische Einbindung des Verspätungsabbaus in den Flugplan 1

Postulat von Regula Käser (Grüne, Kloten) und Priska Seiler Graf (SP, Kloten) vom 8. Dezember 2014

KR-Nr. 333/2014, RRB-Nr. 272/18. März 2015 (Stellungnahme)
(gemeinsame Behandlung mit KR-Nr. 334/2014)

6. Dauernde Nachtruhestörung durch die faktische Einbindung des Verspätungsabbaus in den Flugplan 2

Postulat von Regula Käser (Grüne, Kloten) und Priska Seiler Graf (SP, Kloten) vom 8. Dezember 2014

KR-Nr. 334/2014, RRB-Nr. 272/18. März 2015 (Stellungnahme)
(gemeinsame Behandlung mit KR-Nr. 333/2014)

Die Postulate haben folgenden Wortlaut:

A. Der Regierungsrat wird eingeladen, im Sinne einer Entlastung der Lärmbetroffenen in diesem äusserst sensiblen Nachtzeitraum und um dem Schutz der Lärmbetroffenen Nachachtung zu verschaffen, den Flugbetrieb auf dem Flughafen Zürich-Kloten auf 23:00 Uhr zu begrenzen. Dazu ist das Betriebsreglement, Anhang 1, Art. 1, entsprechend anzupassen.

B. Der Regierungsrat wirkt auf eine markante Gebührenerhöhung für Flüge nach 22:00 Uhr hin.

Begründung beider Postulate:

Mit der Veröffentlichung des ZFI-Berichts 2013 wurde einmal mehr klar, dass mehr als 10 000 Personen vom Fluglärm stark gestört werden. Ein hauptsächlicher Grund ist der sogenannte Verspätungsabbau, der de facto heute im Flugplan eingebunden ist. Dies wurde anlässlich des Fluglärmforums vom 17.11.2014 in Weisslingen vom Flughafen-CEO Kern bestätigt.

Ausserdem wird durch das offensichtlich lockere – auch wenig transparente – Bewilligen von Flügen in der Nachtflugsperrezeit weiter zur massiven Lärmbelastung der Bevölkerung beigetragen.

Das Flughafengesetz, vom Bund erlassen, wird mit nicht nachvollziehbaren Erteilungen von Ausnahmegewilligungen ausgehebelt. Der sogenannte Verspätungsabbau und die Ausnahmegewilligungen finden in einem äusserst sensiblen Nachtzeitraum statt.

Mit der Einführung des BR2014 wird die Lärmbelastung für die Lärmbetroffenen nochmals massiv ansteigen.

Auf eine Nachfrage beim Leiter der Abteilung Flughafen und Luftverkehr (Volkswirtschaftsdirektion) bezüglich der Streichung des Verspätungsabbaus (23:00 – 23:30 Uhr) war die Antwort, dass dies aus betrieblichen Gründen nicht möglich sei. Die deckungsgleiche Antwort KR-Nr. 333/2014 KR-Nr. 334/2014 wurde gegeben, als die damaligen morgendlichen Anflüge um 05:30 Uhr über den Osten auf die Piste 10/28 geführt wurden. Mit der Einführung der morgendlichen Anflüge über den Süden auf die Piste 16/34 gab es keine «betrieblichen» Einwände mehr und die Anflüge erfolgen erst um 06:03 Uhr (Landung 06:08 Uhr).

Bei der Zustimmung zum ZFI wurden der Bevölkerung Lärmschutz-Massnahmen versprochen. Heute ist leider klar, dass Massnahmen nicht verfügt wurden und die Kosten für späte Flugbewegungen viel zu gering sind. Der ZFI mutierte zum zahnlosen Monitoring-Instrument.

Der Regierungsrat nimmt auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt Stellung:

1. Vorbemerkungen

Ende Dezember 2003 hatte die Flughafen Zürich AG (FZAG) auf Initiative des Regierungsrates des Kantons Zürich dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) beantragt, die Nachtflugsperrzeit auf sieben Stunden zu vermindern.

den auszudehnen. Nach Durchführung von langwierigen Rechtsmittelverfahren wurde die neue, siebenstündige Nachtflugsperrung ab 29. Juli 2010 mittels Publikation im Luftfahrthandbuch der Schweiz umgesetzt. Die heute geltenden Betriebszeiten sind von 06.00 bis 23.00 Uhr, mit bewilligungsfreiem Verspätungsabbau von 23.00 bis 23.30 Uhr. Nach 23.30 Uhr sind Flüge nur noch bei unvorhergesehenen ausserordentlichen Situationen möglich und bedürfen einer Ausnahmebewilligung der FZAG (vgl. Anhang 1, Ziffer 12 zum Betriebsreglement vom 30. Juni 2011). Die Verteilung der Flüge im Jahr 2013 von 23.00 bis 06.00 Uhr ist anhand der folgenden Tabelle ersichtlich (Quelle: FZAG).

23.00 bis 06.00 Uhr	
2089 Flüge	
23.00 bis 23.30 Uhr (nur Verspätungsabbau möglich, jedoch ohne besondere Bewilligung):	23.30 bis 06.00 Uhr (Bewilligung im Einzelfall durch FZAG erforderlich):
1915 Flüge (davon 1592 Starts im Linienverkehr)	174 Flüge (davon 67 Ambulanz- oder Hilfsflüge [u. a. REGA] und 8 Polizei-, Militär- oder Staatsflüge)

Damit wird deutlich, dass die Flugbewegungen von 23.30 bis 06.00 Uhr gegenüber den Flugbewegungen zwischen 23.00 und 23.30 Uhr zahlenmässig deutlich untergeordnet sind. Zudem wird jeder Flug nach 23.30 Uhr einzeln überprüft. Eine Ausnahmebewilligung darf nur in begründeten Fällen erteilt werden. Die Stellungnahme zu den Postulaten bezieht sich daher schweremwichtig auf die Zeit von 23.00 bis 23.30 Uhr (bewilligungsfreier Verspätungsabbau).

2. Zum Postulat KR-Nr. 333/2014:

Gemäss § 1 des Flughafengesetzes (LS 748.1) fördert der Staat den Flughafen Zürich zur Sicherstellung seiner volks- und verkehrswirtschaftlichen Interessen. Er berücksichtigt dabei den Schutz der Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flughafenbetriebs. Das Gesetz verlangt somit stets nach einem Interessenausgleich.

In der mit RRB Nr. 1407/2004 festgelegten Flughafenpolitik des Kantons Zürich bekannte sich der Regierungsrat zur Drehkreuzfunktion (Hub) des Flughafens Zürich. Im Festsetzungsbeschluss vom 24. März 2014 über den Richtplan, Kapitel 4.7.1 Flughafen Zürich (4.7.1.1 Ziele), setzte der Kantonsrat fest, dass die gute internationale Erreichbarkeit der Schweiz und des Metropolitanraumes unter anderem durch

einen wettbewerbsfähigen, sicheren und zuverlässigen interkontinentalen Flughafen mit Drehkreuzfunktion gewährleistet werden soll.

Aber auch den Interessen der Bevölkerung wurde in der Vergangenheit Rechnung getragen. Der Flughafen Zürich verfügt bereits heute über die strengste Nachtsperreordnung der Schweiz und im Vergleich zu Flughäfen ähnlicher Grösse und vergleichbarem Betrieb über eine der strengsten Nachtsperreordnungen in Europa.

Zur Gewährleistung der Drehkreuzfunktion ist es unerlässlich, dass während der ersten Nachtstunde von 22.00 bis 23.00 Uhr vor allem die im interkontinentalen Verkehr eingesetzten Langstreckenflugzeuge starten können. Dies bedingt eine gewisse betriebliche Flexibilität in der Zeit von 23.00 bis 23.30 Uhr, damit geplante Abflüge im Verspätungsfall noch starten können. Das Bundesgericht hält denn auch fest, dass eine weitere Ausdehnung der Nachtruhe die Drehkreuzfunktion des Flughafens Zürich gefährden würde, da insbesondere die Langstreckenflüge auf die An- und Abflugzeiten in der Nacht angewiesen seien (vgl. BGE 137 II 58 ff., S. 99, Erw. 6.1.2, 6.2.2).

Es ist unbestritten, dass die Flugbewegungen zwischen 23.00 und 23.30 Uhr auf das Notwendige beschränkt sein sollen. Eine strikte Begrenzung des Flugbetriebs bis 23.00 Uhr fällt jedoch ausser Betracht. Eine strikte zeitliche Begrenzung des Flugbetriebes auf 23.00 Uhr und damit ein Verbot des bewilligungsfreien Verspätungsabbaus bis 23.30 Uhr, wie es das Postulat KR-Nr. 333/2014 verlangt, würde einer weiteren Ausdehnung der Nachtflugsperrung gleichkommen. Mögliche Verspätungen müssten vor 23.00 Uhr abgebaut werden, wodurch für das Drehkreuz bedeutsame Flüge nicht mehr oder nur noch in geringerem Umfang angeboten werden könnten. Dies ist unverhältnismässig und nachteilig für die Standortattraktivität des Kantons Zürich und die Schweiz. Auch würde sich dies auf die Wettbewerbsfähigkeit der Swiss, die in Zürich ihre Heimatbasis hat und ihr Drehkreuz betreibt, negativ auswirken.

Befürwortet werden betriebliche Massnahmen, die es erlauben, dass über den Tagesverlauf möglichst keine Verspätungen entstehen und so alle Starts und Landungen entsprechend dem Flugplan vor 23.00 Uhr erfolgen können. Aus diesem Grund befürwortete der Regierungsrat z.B., dass im Rahmen der Änderungen, welche die FZAG mit dem Betriebsreglement 2014 dem BAZL beantragt hat, die Mindestüberflughöhe für vierstrahlige Flugzeuge beim Start auf Piste 32 herabgesetzt wird (Öffentliche Auflage vom 20. Oktober bis 18. November 2014). Damit können auch vierstrahlige Langstreckenflugzeuge auf der Piste 32 Richtung Norden starten. Aufgrund der kürzeren Distanz

vom Dock E (Dock Midfield) zur Startschwelle der Piste 32 ergibt sich eine Zeitersparnis von ungefähr vier bis fünf Minuten. Damit würden für die Abwicklung der Langstreckenflüge zwischen 22.00 und 23.00 Uhr jeweils wertvolle Minuten gewonnen, was massgeblich dazu beitragen könnte, dass der Flugbetrieb nicht über 23.00 Uhr hinaus dauerte. Zusätzlich hat der Regierungsrat bereits anlässlich der Instruktion der Staatsvertretung im Verwaltungsrat der FZAG zum Gesuch betreffend das Betriebsreglement 2014 (RRB Nr. 1133/2013) von der Flughafenhalterin verlangt, dass sie zusammen mit Swiss und anderen Fluggesellschaften nach Möglichkeiten sucht, weitere vier bis fünf Minuten einzusparen. Insgesamt muss es das Ziel aller Beteiligten sein, dass zwischen 23.00 und 23.30 Uhr wenn immer möglich keine Verspätungen abgebaut werden müssen.

Im Zusammenhang mit dem Postulat KR-Nr. 333/2014 ist schliesslich daran zu erinnern, dass es nicht in der Kompetenz des Regierungsrates liegt, die Betriebszeiten am Flughafen Zürich zu begrenzen. Im geltenden Objektblatt Flughafen Zürich vom 26. Juni 2013 des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) sind die Betriebszeiten (06.00 Uhr bis 23.00 Uhr; bewilligungsfreier Verspätungsabbau von 23.00 bis 23.30 Uhr) festgelegt. Eine Änderung der Betriebszeiten würde daher eine vorgängige Anpassung des SIL-Objektblattes erfordern. Für diese ist alleine der Bund zuständig. Auch eine Anpassung des Betriebsreglements durch den Regierungsrat fällt ausser Betracht, denn entsprechende Gesuche muss die FZAG der Aufsichtsbehörde des Bundes, dem BAZL, zur Genehmigung vorlegen (vgl. Art. 26 Verordnung des Bundesrates über die Infrastruktur der Luftfahrt [VIL; SR 748.131.1]).

3. Zum Postulat KR-Nr. 334/2014

Die Gesetzgebung über die Luftfahrt ist gemäss Art. 87 der Bundesverfassung (BR 101) Sache des Bundes. Es handelt sich dabei um eine umfassende Gesetzgebungskompetenz. Mit dem Erlass des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt (LFG; SR 748.0) und zahlreicher Verordnungen (z.B. Verordnung des Bundesrates über die Flughafengebühren, SR 748.131.3) hat der Bund von seinen Kompetenzen Gebrauch gemacht. Die Erhebung von Flughafengebühren wird in Art. 39 LFG detailliert geregelt. Gemäss Art. 39 Abs. 1 LFG ist die FZAG als Flughafenhalterin berechtigt, für die Benützung und den Zugang zu den dem Flugbetrieb dienenden Flughafeneinrichtungen Gebühren zu erheben (namentlich Passagiergebühren, Sicherheitsgebühren, Landengebühren, Abstellgebühren, Lärm- und Emissions-Zuschläge, Nutzungsentgelte für die Benutzung zentraler Infrastrukturen sowie Zugangsentgelte für die Flughafenanlage, Art. 39 Abs. 3 LFG). Die Gebühren dürfen entsprechend dem gebührenrecht-

lichen Kostendeckungsprinzip dabei insgesamt höchstens so festgesetzt werden, dass sie die ausgewiesenen Kosten unter Berücksichtigung einer angemessenen Verzinsung des investierten Kapitals nicht übersteigen (Art. 39 Abs. 5 LFG). Gemäss Art. 39 Abs. 6 LFG legt der Bundesrat fest, welche Kosten und welche Erträge für die Gebührenberechnung heranzuziehen sind.

Das Bundesgericht verpflichtete die FZAG, ein neues Lärmgebührenmodell zu erarbeiten (vgl. BGE 137 II 58 ff., S. 111, Erw. 6.7.5). Dieser Verpflichtung kam die FZAG in der Folge nach und reichte beim BAZL ein neues Lärmgebührenmodell ein, das mit Verfügung vom 7. Januar 2013 genehmigt wurde. Der Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich focht die Verfügung des BAZL jedoch beim Bundesverwaltungsgericht an. In seinem Entscheid A-769/2013 vom 30. Oktober 2013 wies das BVGer die Angelegenheit zur Überarbeitung an das BAZL zurück. Dieses wies daraufhin die FZAG an, einen neuen Vorschlag für die Lärmgebühren in den Tagesrand- und Nachtstunden auszuarbeiten und ihn bis Ende 2014 einzureichen. Damit soll eine verstärkte Lenkungswirkung der Lärmgebühren in den Tagesrand- und Nachtstunden erreicht werden. Das nach den Vorgaben des BVGer überarbeitete Lärmgebührenmodell der FZAG liegt gegenwärtig beim BAZL zur Prüfung. Angesichts dieser Tatsache ist es nicht angezeigt, dass der Regierungsrat im Rahmen der vorliegenden Stellungnahme auf dieses Verfahren Einfluss nimmt. Der Regierungsrat besitzt keine Kompetenz, die Gebühren am Flughafen festzulegen. Ebenso fallen Beschlüsse des Verwaltungsrates der FZAG über Geschäfte, welche die Gebühren betreffen, nicht unter die sogenannten Instruktions-Tatbestände (vgl. § 19 Abs. 1 Flughafengesetz).

4. Fazit

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass eine strikte zeitliche Begrenzung des Flugbetriebs auf 23.00 Uhr einer weiteren Ausdehnung der Nachtflugsperrung gleichkommen und sich nachteilig auf die Standortattraktivität des Kantons Zürich auswirken würde. Dem Regierungsrat steht zudem weder die Kompetenz zu, das Betriebsreglement anzupassen bzw. entsprechende Gesuche um Änderung des Betriebsreglements dem BAZL einzureichen, noch die Gebühren am Flughafen festzulegen.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Postulate KR-Nrn. 333/2014 und 334/2014 nicht zu überweisen.

Ratspräsident Rolf Steiner: Am 13. April 2015 haben Sie gemeinsame Beratung dieser Geschäfte beschlossen. Wir werden sie also gemeinsam diskutieren und anschliessend getrennt darüber abstimmen.

Das Wort hat die Erstunterzeichnerin der beiden Postulate, die Sie nun bitte in Ruhe lassen, damit sie sprechen kann. (*Die Unruhe im Ratsaal ist nach der Pause sehr gross.*)

Regula Kaeser (Grüne, Kloten): Im Jahr 2013 sind in der Zeit zwischen 23.00 Uhr und 6.00 Uhr in der Nacht 2089 Flüge registriert worden. Das schreibt der Regierungsrat in seiner Stellungnahme zu unseren, zu meinen Postulaten. Das sind 2014 – respektive aus dem aktuellen ZFI-Bericht (*Zürcher Fluglärmindex*) – 2245 Flugbewegungen zu viel. Sie sehen, die Tendenz ist auch zwischen den zwei Berichten steigend. Wirkliche Ausnahmen sind Ambulanzflüge, zum Beispiel die der REGA (*Schweizerische Rettungsflugwacht*), ja, sogar der Ambulanzflug anlässlich des Beinbruchs des Alt-Emirs aus Katar kann als Sonderfall eine Sonderbewilligung bekommen. Ob jedoch die zwei zusätzlichen Flüge, die in Kloten gelandet sind, auch noch einem medizinischen Notfall dienen, ist ein anderes Thema, und darüber müssen wir mit dem BAZL (*Bundesamt für Zivilluftfahrt*) diskutieren. Als Ausnahmen sind zwischen 23.00 Uhr und 23.30 Uhr 1592 Starts aus Linienflügen zu verzeichnen. So schlecht kann man nicht planen, oder wird etwa bewusst so schlecht geplant, weil de facto diese halbe Stunde schon in den Flugplan eingeplant ist? Sprich: Man geht davon aus, dass man bis 23.30 Uhr fliegen kann. Das kann es nicht sein. Wir, die um den Flughafen leben, bekommen diesen Lärm in der Nacht, in diesen sensiblen Stunden hautnah mit.

Der ZFI-Bericht führt uns jährlich vor Augen, wie wenig die Anliegen der Bevölkerung wahrgenommen werden. Bei der Beantwortung unserer Postulate sieht man auch, wie der Regierungsrat die Verantwortung immer wieder dem BAZL zuschiebt, um nicht zu sagen sich hinter dem BAZL versteckt. Frau Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*), wir erwarten von Ihnen, dass Sie sich für unsere Bevölkerung stark machen. Sie schwatzt. Jetzt können Sie beweisen, dass Ihnen die Bevölkerung von Zürich wirklich am Herzen liegt und Sie uns Flughafenanrainer auch einen ruhigen Schlaf zugestehen. (*Raunen in den Reihen der SVP.*) Bieten Sie den Damen und Herren in Bern die Stirn und setzen Sie sich dafür ein, dass die Nachtruhe wirklich eingehalten wird. Auf dem Papier, ja, da steht es: Zwischen 23.00 Uhr und 6.00 Uhr ist die Nachtruhe einzuhalten. Sorgen Sie dafür, dass das auch wirklich nicht nur ein Papiertiger ist. Set-

zen Sie sich dafür ein, dass der grosszügige Umgang mit dem Erteilen von Sonderbewilligungen nicht mehr gepflegt wird. Der Begriff «begründete Ausnahmen» kann «gummiger» und dehnbarer kaum sein. Setzen Sie sich dafür ein, dass diese Bestimmungen genau definiert werden. Hier kann man auch wieder sagen: Alt-Emirs Entourage lässt grüssen. Vergleichen Sie den Umgang mit Sonderbewilligungen mit anderen Flughäfen. Und wer dann eine Ausnahmegewilligung erhält, soll auch dafür bezahlen. Und hier sind wir dann wieder beim Postulat 334/2014. Man ist dabei, das Lärmgebühren-Modell zu überarbeiten. Deshalb kann der Tarif in den sensiblen Randstunden nicht nur etwas, sondern richtig erhöht werden. Bekanntlich halten sich viele erst an Vorgaben, wenn man bezahlen muss, und zwar richtig bezahlen muss. Geben Sie unserer Volkswirtschaftsdirektorin den Auftrag, hier auch dem BAZL Paroli zu bieten, und setzen Sie sich ein für die Nachtruhe in Zürich. Uns ist das wichtig. Überweisen Sie hier im Kantonsrat mit uns, mit der Grünen Fraktion, die beiden Postulate. Danke.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Auch hier gilt meine Interessenbindung zur IG Flughafen, aber insbesondere auch als Einwohner des Bezirks Dielsdorf. Einmal mehr, muss man sagen, diskutieren wir hier über ein Flughafengeschäft, das tatsächlich einfach in die Bundeskompetenz fällt, weil die Verordnungen und Gesetze, die Sie ansprechen, in Bern gemacht werden. Aber die Mitunterzeichnerin Priska Seiler (*Altkantonsrätin und Nationalrätin*) ist jetzt am richtigen Ort. Ich gehe davon aus, dass sie sich dort mit gleicher Vehemenz für diese Sache einsetzen wird.

Gut, zu unserem heutigen Geschäft: Tatsächlich sind die täglichen rund fünf späten Abflüge der SWISS, die knapp vor 23.00 Uhr oder, bei verspätetem Eintreffen der Zubringerflüge vor allem, bis spätestens 23.30 Uhr erfolgen, ein Ärgernis für viele Personen in der Flughafenregion. Es sind Langstreckenflüge mit der eher steigschwachen Airbus A340, und die Abflugrouten führen über Gebiete, die am Abend sonst vom Flugbetrieb verschont sind. Das kann ich beurteilen, im Furttal nimmt man diese Flugzeuge sehr wohl wahr. Daher werden die Flugzeuge in dieser Zeit auch als besonders störend empfunden und belasten insbesondere auch die Bilanz des ZFI negativ. Doch zur Sicherung der Hub-Funktion des Flughafens sind die Langstreckenflüge in den Randzeiten unverzichtbar. Sie garantieren der Schweiz den Anschluss an die Welt und sind für die Wettbewerbsfähigkeit der SWISS von grösster Bedeutung. Es ist in allem Interesse der SWISS und des Flughafens, dass diese Verbindungen pünktlich erfolgen kön-

nen. Verspätungen bei den Zubringerflügen und betriebliche Verzögerungen wirken sich jedoch direkt auf die Abflugzeiten aus. Meist handelt es sich dann nur um wenige Minuten, welche in das Zeitfenster zum Verspätungsabbau hineinfallen. Dies ist für alle Beteiligten unerwünscht, jedoch nie ganz zu vermeiden.

Die Betreiber, also der Home Carrier SWISS und der Flughafen, sind bestrebt, diese Situation zu verbessern. Das von den Schutzverbänden wiederum kritisierte neue Betriebsreglement enthielt eben genau Massnahmen zur Betriebsoptimierung, welche dazu geeignet sind, diese wertvollen Minuten einzusparen, wie zum Beispiel der Start auf Runway 32, womit viel Zeit auf dem Rollweg eingespart werden kann. Aber auch der «Straight Departure» Richtung Süden über die Mittagsstunden sollte kein Tabu sein. Eine weitere Entlastung ist mit der Einführung der Boeing 777 auf der Langstrecke der SWISS real und hörbar. Diese Flugzeuge sind gegenüber den heute eingesetzten A340 wesentlich effizienter. Sie steigen fast doppelt so hoch in der gleichen Zeit, damit werden sie auch als viel weniger störend wahrgenommen. Damit wird auch die mit Abstand beste Methode zur Lärmbekämpfung, nämlich diejenige an der Quelle, umgesetzt. Ich weise darauf hin, dass dies Investitionen gerade beim Home Carrier SWISS von rund 5 Milliarden auslöst. Das ist kein Pappenstiel. Es werden also enorme Anstrengungen unternommen. Man ist sich bewusst, dass die Bevölkerung den Flughafen und die SWISS tragen will, und so werden diese Investitionen auch begründet. Aber diese müssen auch wieder hineingespielt werden. Wenn man immer zusätzliche Auflagen macht, dann schadet man vor allem einem: Das sind unsere Heimfluglinie und unsere Verbindungen.

Die mit dem zweiten Postulat geforderte massive Erhöhung der Lärmgebühren für diese Flüge, um eine vermeintliche Lenkungswirkung zu erreichen, benachteiligt deshalb einzig und allein unseren Home Carrier und schwächte dessen Wettbewerbsfähigkeit in einem hart umkämpften Markt. Das kann nicht in unserem Interesse sein. Fakt ist, dass das vom Schutzverband vor Bundesverwaltungsgericht bekämpfte neue Lärmgebührenmodell neu 75 Prozent aller Flugzeuge in die Gebührenpflicht nimmt – gegenüber früher 10 Prozent –, also beträchtlich ausgeweitet wurde. Es ist auch Ansporn zur fortlaufenden Flottenerneuerung mit leiseren Flugzeugen. Wegen der bemängelten Lenkungswirkung der Gebührenhöhe wird das nun erneut angepasst und vom Bund genehmigt. Es gilt, das Resultat abzuwarten.

Die Postulate beackern, wie erwähnt, Bundesrecht. Zudem warne ich davor, ausgerechnet unsere Fluggesellschaft einseitig zu benachteiligen. Die SVP empfiehlt Ihnen daher, die Postulate abzulehnen.

Michèle Dünki (SP, Glattfelden): «Wunderschöne guete Morge», ich hoffe, Sie haben heute Nacht alle tief und fest geschlafen. Das Einzige, was Sie in den vergangenen Sommernächten eventuell um Ihren Schlaf gebracht hat – es sei denn, Sie haben Haustiere oder Kinder – wird wohl das eklige Surren der Mücken sein. Aber gegen diese Mücken kann man etwas tun. Man kann Netze an den Fenstern anbringen oder einen Anti-Mücken-Stecker kaufen. Leider gibt es bis heute noch keinen Anti-Fluglärm-Stecker.

Im Jahr 2015 starteten und landeten zwischen 23 Uhr und Mitternacht 2197 Flugzeuge. Und im ersten Quartal 2016 zeichnet sich keine Besserung ab, eher gar eine Verschlimmerung. Kurz: Nachtruhestörung ist kein Beinbruch. Die siebenstündige Nachtruhe ist die grösste Errungenschaft, welche den Flughafenanwohnerinnen und -anwohnern zugestanden wurde. Da wage ich sogar die gefährliche Aussage, dass An- und Abflugrouten erst an zweiter Stelle kommen. Das Allerwichtigste ist die Einhaltung der Nachtruhe, davon haben nämlich alle etwas, egal, ob man im Norden, Osten, Süden oder Westen wohnt. Eine garantierte Ruhe, auf die kann man sich einstellen, auf die kann man sich freuen. Die ständige Verletzung dieser Nachtsperreordnung verärgert deshalb umso mehr. Man fragt sich schon, weshalb der Flughafen sich nicht an die Regeln hält. Alle anderen müssen das doch schliesslich auch. Natürlich wird bei jedem Flug nach der offiziellen halben Stunde Verspätungsabbau nachgegangen, und Gründe dafür gibt es immer, das möchte ich auch gar nicht bestreiten. Nicht zur Diskussion stehen natürlich Flüge bei medizinischen oder sonstigen Notfällen. Aber so viele sind das gar nicht. Von Januar 2012 bis Februar 2015 waren es gerade mal sechs, die verkraften wir Anwohnerinnen und Anwohner gut. Insgesamt wurden zwischen Januar 2012 und Februar 2015 402 Bewilligungen ausgesprochen, 157 Flüge werden in dieser Zeitspanne mit schwierigen Wetterverhältnissen begründet. Da können Gewitter aber nicht gemeint sein, denn diese sind mit 30 Fällen separat ausgewiesen, ebenso der Schneefall mit 47 Fällen. Auch simple Verspätung wird oft genannt sowie betriebliche Ursachen. Und da kommen wir doch zum Kern des Übels. So wie der Flugplan jetzt konzipiert ist, kann am Abend gar nicht pünktlich abgeflogen werden. Jede kleine Unstimmigkeit hat da schon grosse Auswirkungen. Um 22.45 Uhr sollen gleich vier Flugzeuge noch starten und um 22.55 Uhr sind zwei letzte Landungen geplant. Der Verspätungsabbau ist also bereits im Flugplan integriert. Die siebenstündige Nachtruhe, die notabene zuerst vor Bundesgericht zugunsten der Bevölkerung hat durchgesetzt werden müssen, reduziert sich so auf wieder etwa sechs Stunden – das, was wir früher hatten –, und das ist inakzeptabel.

Der Regierungsrat schreibt in seiner Antwort, dass es ihm unmöglich sei, das Betriebsreglement anzupassen oder die Gebühren dementsprechend festzulegen, so wie es das zweite Postulat dieses Pakets fordert. Ja, das ist schon klar, in all den Jahren Flughafenpolitik im Kanton Zürich habe ich aber echt noch nie das Gefühl gehabt, dass die Zürcher Regierung sich mit grossem Engagement und Verve auch mal für die Anliegen der Bevölkerung im FZAG-Verwaltungsrat einsetzt. Denn das könnte der Kanton Zürich ja. Auch wenn der Kanton formell keine Kompetenz dazu hat, bin ich sicher, dass die Ansichtsweisen und der Wille des Standortkantons und grössten Aktionärs nicht einfach in der Luft verpuffen würden.

Bitte überweisen Sie daher die zwei Postulate, denn dann hat die Zürcher Regierung die Möglichkeit, den Beweis anzutreten.

Peter Vollenweider (FDP, Stäfa): Die FDP steht zum Flughafen, zu seiner volkswirtschaftlichen Bedeutung und zur Nachtruhe der Bevölkerung. Das eine gegen das andere auszuspielen ist unsere Sache nicht. Von Zürich aus können im Sommerflugplan direkt 161 Destinationen angeflogen werden. Um 22.45 Uhr starten die letzten Maschinen nach Hongkong beziehungsweise Johannesburg. Die letzten regulären Flüge kommen um 22.50 Uhr aus Berlin beziehungsweise 22.55 Uhr aus Olbia oder Palermo an. Sollen sie etwa nicht mehr landen können, wenn sie um 23.05 Uhr oder 23.10 Uhr ankommen? Verspätungsabbau muss möglich sein. Eine weitere Ausdehnung der Nachtruhe, wie sie de facto von den Postulanten verlangt wird, ist nicht angezeigt, erst recht nicht, wenn man sich vor Augen hält, dass es sich um circa fünf bis sechs Flüge pro Tag handelt, die zudem eine Ausnahmebewilligung benötigen.

Verfehlt ist auch die Argumentation zum ZFI. Wer heute klagt, der ZFI sei lediglich ein Monitoring-Instrument, hat missverstanden, dass er nie etwas anderes war. Ärgerlicher als dies ist der Umstand, welche Wirkung die fünf Flüge bei der Festlegung der Abgrenzungslinie entfalten. Glücklicherweise hat das FDP-Postulat betreffend Anpassung der Lärmschutzverordnung, welches stufengerecht den Regierungsrat aufgefordert hat, sich dafür in Bern einzusetzen, nun Wirkung gezeigt, sodass die Flughafen-Anrainergemeinden einen bedeutenden Schritt vorwärts zur Rechtssicherheit in ihrer Raum- und Siedlungsplanung machen können. Es liegt ausserdem nicht in der Kompetenz des Regierungsrates, die Betriebszeiten am Flughafen Zürich zu begrenzen. Für die Genehmigung des Betriebsreglements und die Festlegung der Nachtruhe ist allein der Bund zuständig. Gleiches gilt für das Postulat

334/2014, das eine markante Gebührenerhöhung für Flüge nach 22 Uhr verlangt. Auch hier ist der Regierungsrat nicht zuständig.

Somit wird die FDP-Fraktion einer Überweisung beider Postulate nicht zustimmen.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Nachtruhestörungen sind eine starke Beeinträchtigung der Lebensqualität. Dies ist mir sehr bewusst und deshalb setze ich mich für diese beiden Postulate ein. Aber auch im privaten Umfeld versuche ich möglichst Lärmquellen zu bekämpfen. Konkret heisst das, dass ich die morgendliche Belärmung meiner Nachbarn durch meinen «Güggel» eindämme, indem ich ihn erst um 8 Uhr aus dem Hühnerhaus lasse. Erwachsene brauchen typischerweise sieben bis acht Stunden Schlaf. Mit einer Nachtruhezeit von sieben Stunden liegt die flugfreie Zeit rund um den Flughafen Zürich jetzt schon am untersten Limit dieser Zeitspanne. Und da haben wir noch nicht von den Schlafbedürfnissen von Kindern und Jugendlichen gesprochen. Fakt ist aber, dass die siebenstündige Nachtruhe am Flughafen Zürich kaum eingehalten wird. Rund 2000 Flüge jährlich oder fast sechs Flüge pro Tag werden in den Nachtruhezeiten geflogen. Formal gelten die meisten dieser Flüge als Verspätungsabbau. Die hohe Zahl der verspäteten Flüge ist ein klares Zeichen, dass der Flughafen entweder den Flugplan nicht im Griff hat oder diese Flüge bewusst so plant. Im Sinne der Flugsicherheit gehe ich davon aus, dass die zweite Annahme zutrifft. Es müsste also möglich sein, die Planung anzupassen. Auch Flüge kurz vor oder nach der Nachtruhe belasten die Bevölkerung mehr als Flüge während des Tages. Eine deutliche Gebührenerhöhung für Flüge nach 22 Uhr würde der erhöhten Belastung der Bevölkerung Rechnung tragen und die Attraktivität von Flug-Slots in dieser Zeit senken. So fliegen in dieser Zeit nämlich nicht nur die Langstreckenflüge wie Johannesburg oder Singapur, bei denen ich Verständnis für das Bedürfnis nach späten Starts habe. Bei Flügen nach Genf, Stuttgart oder Rom sehe ich die Notwendigkeit aber weniger, und höhere Gebühren würden hier eine lenkende Wirkung haben.

Frau Regierungsrätin (*Carmen Walker Späh*), Sie haben nach Ihrem Amtsantritt angekündigt, dass Sie das Flughafendossier aktiv anpacken und neue Dialoge aufbauen wollen. Ich hoffe, Sie legen die ablehnende Haltung Ihres Vorgängers (*Regierungsrat Ernst Stocker*) bezüglich der Forderungen dieser beiden Postulate ab. Sorgen Sie dafür, dass die Bewohner der Flughafenregion eine siebenstündige Nachtruhe erhalten, die diesen Namen verdient.

Yvonne Bürgin (CVP, Rüti): Die CVP-Fraktion hat grosses Verständnis für die lärmgeplagte Bevölkerung rund um den Flughafen. Wir sind uns aber auch bewusst, welche wichtige Drehkreuzfunktion der Flughafen Zürich einnimmt. Hier gilt es abzuwägen, auf der einen Seite der volkswirtschaftliche Nutzen und auf der anderen Seite die Lasten, unter anderem der Lärm. Wie fast überall im Leben braucht es Kompromisse. Zürich hat eine der strengsten Nachtflugsperrungen Europas. Eine strikte zeitliche Begrenzung auf 23 Uhr hätte weitreichende negative Folgen für den gesamten Wirtschaftsraum in und um Zürich. Schränkt man den Flugbetrieb weiter ein, wird es schwierig für den Flughafen Zürich, sich im internationalen Wettbewerb zu behaupten. Es braucht eine gewisse Flexibilität. Selbstverständlich soll weiterhin darauf geachtet werden, dass leisere Flugzeuge bevorzugt werden und dass damit weniger Lärmimmissionen entstehen. Strikte Regeln führen aber nicht zum Ziel, sondern würden grosse Nachteile für unseren Kanton bringen. Die CVP wird das Postulat nicht überweisen.

Ebenso lehnen wir Teil B ab, die Erhöhung der Gebühren ist nicht in unserer Kompetenz. Danke.

Laura Huonker (AL, Zürich): Die Alternative Liste wird die Postulate der Grünen unterstützen, allerdings unter Aufwerfung einiger grundsätzlicher Fragen, denn die Hauptthese produziert Nebenwidersprüche: Tourismus versus Abschottung, Steuern versus Profite, Finanzen versus Flughöhe, Mobilität versus Ökologie. Der Flughafen Zürich ist einer derjenigen Flughäfen, wo das Wachstum der Agglomeration zur nachbarschaftlichen Nahverpestung führte, ähnlich wie beim London-Heathrow oder Berlin-Tegel. Und der Flughafen ist seit 2004 ein sogenannter Hub mit Drehkreuzfunktion, das heisst Fluggesellschaften sogar des weit entfernten Auslands, wie die Ethihad, führen Langstreckenflüge über Kloten. Gern wird der Beitrag des Flughafens Zürich zur Weltoffenheit ins beste Licht gerückt. Die Insassen des flughafen-nahen Ausschaffungsgefängnisses sehen das in der umgekehrten Perspektive. Flüge von und nach Zürich verbinden uns mit der Welt, das ist gut. Und Flüge via Zürich belasten unsere Umwelt im Vorbeiflug, das ist nicht gut. Um dieses Lärm- und Schadstoffproblem zu mildern müssten wenigstens Städteflüge durch Hochgeschwindigkeitszüge abgelöst werden. Ausserdem wird der Flughafen Zürich unter erhöhtem Absturzrisiko und massiven Umweltbelastungen über dem am dichtesten besiedelten Gebiet des Kantons Zürich und der Schweiz betrieben. Das ist unsinnig und gefährlich. Dieses Problem könnte einzig durch die Verlegung des Flughafens behoben werden, beispielsweise auf den Golfplatz Forch, mit effizienten und risikoarmen Parallelpisten in

Längsrichtung des Pfannenstiels, etwas schräg über den Greifensee sowie den Untersee. Dort wohnen weniger Leute. Eine solche Modernisierung und Verlegung käme dem Baugewerbe zugute, auch wenn dieses zurzeit mehr auf die dritte Röhre durch den Gotthard setzt.

Die Postulate zur Eindämmung der dauernden Nachtruhestörung durch die faktische Einbindung des Verspätungsabbaus in den Flugplan 1 und Flugplan 2 würden somit einige kleine Schritte ermöglichen, die grossen stunden aber nach wie vor aus. Und auch das beste Nachtflugreglement – möchte ich zuletzt noch hinzufügen – steht und fällt mit Ausnahmegewilligungen für beim Skisport verunfallte Monarchen, die uns beim Schnarchen behindern.

Bruno Fenner (BDP, Dübendorf): Auch ich spreche zu beiden Postulaten. Unbestritten ist, dass die Immissionen des Luftverkehrs dem Ruhebedürfnis einiger Anwohner widersprechen. Es gibt kaum einen Flughafen, bei dem es nicht zum Teil sehr heftige Diskussionen zwischen Betreibern und Bevölkerung über Fluglärm gibt. Die Forderung, den Flugbetrieb auf dem Flughafen Zürich-Kloten auf 23 Uhr zu begrenzen, ist zur Gewährleistung der Drehkreuzfunktion unmöglich. Wir reden hier nicht vom Flugplatz Belpmoos, sondern von unserem für den Kanton und die Schweiz wichtigen Flughafen Zürich-Kloten. Wie Sie wissen, müssen vor allem während der ersten Nachtstunde von 22 bis 23 Uhr die im interkontinentalen Verkehr eingesetzten Langstreckenflugzeuge starten können. Damit die geplanten Abflüge im Verspätungsfall noch starten können, ist es unerlässlich, dass der Flughafen eine gewisse Flexibilität in der Zeit von 23 Uhr bis 23.30 Uhr beibehält. Die Anziehungskraft rund um den Wirtschaftsmotor «Flughafen» ist nach wie vor unbestritten. So hat der Anstieg des Monitoring-Wertes seine Ursache hauptsächlich im Bevölkerungswachstum. Im Vergleich zum Referenzjahr 2000 hat der Flugbetriebsindex lediglich um 7 Prozent zugenommen, der Bevölkerungsindex hingegen um das Dreifache, nämlich um sagenhafte 23 Prozent. Bekanntlich ist der ZFI ein Monitoring-Instrument zur Überwachung der Anzahl der am Tag und der Nacht stark vom Fluglärm gestörten Personen rund um den Flughafen Zürich. Nach Meinung der BDP-Fraktion ist er jedoch nicht geeignet, als Grundlage für Einschränkungen des Flugbetriebes oder Lärmentschädigungen zu dienen. Denn wie bereits erwähnt, ist die Zunahme hauptsächlich auf das Bevölkerungswachstum in der Flughafenregion und nicht auf den Flugbetrieb zurückzuführen.

Dem Regierungsrat steht zudem weder die Kompetenz zu, das Betriebsreglement anzupassen, noch die Gebühren am Flughafen festzulegen. Für Lärmentschädigungen sind das Bundesgesetz, in diesem Fall das Bundesgesetz über den Umweltschutz, und die dazu gehörige Lärmschutzverordnung massgebend. Die BDP wird beide Postulate nicht überweisen.

Regula Kaeser (Grüne, Kloten) spricht zum zweiten Mal: Erlauben Sie mir einen kurzen Rückblick zu machen. Wir sprechen hier nicht von einer neuen Gesetzesvorlage. Das Nachtflugverbot, die Nachtflugsperrre, die gibt es, die gilt von 23 Uhr bis morgens um 6 Uhr, und eine halbe Stunde ist noch Toleranz drin. Wir sprechen nicht von etwas Neuem. Wir fordern lediglich, dass das, was wir haben, jetzt eingehalten wird. Und wenn Sie sagen, das wäre nicht verkraftbar: Sie sprechen vom volkswirtschaftlichen Wert des Flughafens. Ja, das stimmt. Aber Sie sagen auch, was machen nur sechs Flieger aus. Ja, für die Volkswirtschaft machen sechs Flieger weniger aus als für mich, die ich sechs Mal erwache oder nicht einschlafen kann. (*Oh-Rufe aus den Reihen der SVP.*) Ja, wahrscheinlich seid ihr, meine lieben Herren, noch nicht zu Hause um diese Zeit (*Heiterkeit*) und hört das nicht. Aber wir stellen hier keine neuen Forderungen. Wir wollen lediglich, dass das eingehalten wird, was wir schon haben. Es war eine Errungenschaft und man soll sich bei Errungenschaften nicht immer nach hinten orientieren, sondern auch nach vorne. Wir sind dafür, dass man das strikte einhält, und ich bin überzeugt, dass die Frau Volkswirtschaftsdirektorin das auch in Bern so deponiert und sich dafür einsetzt. Das wollen wir.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Geschätzter Kollege Vollenweider, Sie wohnen erfreulich weit weg von Wallisellen zum Beispiel, wo die Nachtruhestörung sehr häufig vorkommt. Mit Ihrer zunehmenden Distanz vom Flughafen haben Sie allerdings auch wenig Ahnung von den tatsächlichen Verhältnissen, wie ich feststellen muss. Sie haben die Abflugzeiten erwähnt, wie sie im Flugplan sind. Nun, die Tatsachen sagen ja genau «der Flugplan ist nur Papier» und die seinerzeitige Verlegung der Flüge auf vor 23 Uhr hat in Tat und Wahrheit gar nicht stattgefunden, sondern an über 200 Tagen pro Jahr wird praktisch der alte Flugplan geflogen, mit den Langstreckenabflügen nach 23 Uhr. Das zu Ihrer Information.

An diejenigen, die beim Votum von Frau Kaeser höhnisch gelacht haben bei der SVP, Sie haben auch höhnisch gelacht über diejenigen in

Ihren Reihen, die sich für ihre eigene Bevölkerung einsetzen, die Gemeindepräsidenten oder Altgemeindepräsidentinnen auf Ihrer Seite, die ja bei der Abstimmung über die Volksinitiative als Minderheit mit den Grünen gestimmt haben. Also bitte, seien Sie auch zu Ihren eigenen Leuten etwas fairer.

Nun, Herr Vollenweider hat, um auf ihn zurückzukommen, auch noch einen zweiten grossen Fehler erzählt. Er hat gesagt, es brauche eine Ausnahmegewilligung, um die Nachtruhe zwischen 23 Uhr und 23.30 Uhr zu verletzen. Das ist überhaupt nicht der Fall. Es braucht nur eine Ausnahmegewilligung, wenn man nach 23.30 Uhr die Nachtruhe verletzen will, aber auch das kommt sehr häufig, jedes Jahr Dutzende von Malen vor.

Und lassen Sie sich noch etwas Letztes gesagt sein: Entscheidend ist nicht die Anzahl Flüge. Ob es nun drei oder fünf sind, ist für denjenigen, der aus dem Schlaf gerissen wird oder nicht einschlafen kann, völlig irrelevant. Entscheidend ist der Abstand zwischen dem letzten Flug am Abend und dem ersten Flug am Morgen. Und da kann ich Ihnen sagen: In gewissen Quartieren von Wallisellen werden die Fluglärmgrenzwerte extrem verletzt, und zwar am Morgen bereits um 6 Uhr durch die Südanflüge und im Fall von Spätstarts eben dann nach 23 Uhr oder sogar nach 23.30 Uhr. Das reduziert dann die Schlafmöglichkeit in den betroffenen Quartieren auf sechs Stunden oder noch weniger. Also entscheidend ist nicht die Anzahl, sondern der Abstand. Und da eben zum Teil die gleichen Leute von der Verletzung am Abend und von den Südanflügen am Morgen betroffen sind, ist in diesen Bereichen tatsächlich ein grosser Handlungsbedarf vorhanden. Da erwarte ich auch von der Volkswirtschaftsdirektorin, dass sie ihre Rolle auch zugunsten dieser Bevölkerungsteile wahrnimmt.

Ratspräsident Rolf Steiner: Nun greift René Isler, Winterthur, in die Debatte ein (*Heiterkeit*).

René Isler (SVP, Winterthur): Ich stelle einfach fest, dass Sie gegenüber (*gemeint ist die linke Ratsseite*) sich noch nie mit einem Piloten irgendeiner Fluggesellschaft auseinandergesetzt haben oder ihn angehört haben, wo das Problem ist. Das Problem sind vor allem die Interkontinentalflüge. Haben Sie sich schon mal gefragt, wenn Sie irgendwo ab Shanghai, Singapur, Bangkok oder wo auch immer heimfliegen: Ein ganz kleiner Teil dieser internationalen Flughäfen ist jeweils noch beleuchtet, 99 Prozent des Flughafens liegen im Dunkeln. Es ist die SWISS irgendeiner Destination, die über Nacht nach Zürich-

Kloten fliegt. Es ist absolut «quirky», wenn Sie irgendwo allein auf einem Flughafen sind, weil alles schon geschlossen ist, damit der ja nicht um 6 Uhr da ist. Die Jetstreams können Sie nicht beeinflussen. Ist es denn gescheiter, wenn ein Flieger ab Bangkok zu früh in unseren Luftraum kommt und dann einfach über anderthalb Stunden – ökologisch gesehen, liebe Grüne –, anderthalb Stunden zwischen Turin und Baden-Württemberg seine Kreise zieht, damit er ja nicht zu früh am Flughafen Kloten landet? Sie haben nie in Betracht gezogen, dass es Destinationen gibt, wo eine Airline, die nach Kloten fliegt, auf einen Anschlussflug warten muss. Und wenn der auch Verspätung hat, ist er abermals zu spät an unserem Flughafen. Sie haben nicht in Betracht gezogen, dass eigentlich auch über der Schweiz eine internationale Flugroute besteht und hier auch internationales Flugrecht besteht. Und jetzt noch zum Schluss: Sie sind ja für eine völlig weltoffene Schweiz. Gigantismus – wir müssen ja alle grossen und übergeordneten weltlichen Anschauungen mitmachen. Aber hier, da gehen Sie zurück und verkriechen sich in ein Mausloch. Wir machen zu, wir schotten uns ab gegen alles. Schauen Sie rings um die Schweiz herum, was da auf diesen Flughäfen abgeht! Nein, nein, ihr wollt da die ganz Grossen sein, und hier verkriecht ihr euch in ein Mausloch. So geht es nicht, meine Damen und Herren. Meine persönliche Meinung, das noch zum Schluss: Ich käme eigentlich aus einer lärmgeschädigten Region, Frau Kaeser. Es kann sein, dass wir später ins Bett gehen als Sie, aber wir schlafen besser (*Heiterkeit*). Winterthur Ost wäre eigentlich nach dem ZFI auch eine lärmgeplagte Gegend. Ich nehme dies eigentlich nicht wahr. Ich habe sogar Freude, weil das irgendwie einen junggebliebenen älteren Herrn noch fasziniert: ein Flieger am Himmel. Und wenn Sie morgens um 5 Uhr aufstehen, dann spielt das gerade nochmals keine Rolle.

Wir müssen doch unsere Wirtschaft, unsere Interessen nicht vor die Hunde werfen. Noch besser wäre eine Nachtruhe nur von 24 Uhr bis 5 Uhr.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Erlauben Sie mir einen kurzen Rückblick: Die siebenstündige Nachtruhe wurde ja 2010 auf Engagement der Zürcher Regierung hin eingeführt. Das ist wichtig und das ist richtig und dafür setzt sich die Regierung und dafür setze auch ich mich mit Engagement ein, da können Sie sicher sein. Die Betriebszeiten sind heute zwischen 6 Uhr und 23 Uhr, mit einem sogenannten bewilligungsfreien Verspätungsabbau bis 23.30 Uhr. Der Regierungsrat bekennt sich aber auch seit 2004 zur Drehkreuzfunktion des Hubs

im Flughafen Kloten und damit zur Erreichbarkeit des ganzen Wirtschaftsraums Zürich, des Metropolitanraums Zürich. Das ist sehr zentral und das hat übrigens auch das Bundesgericht anerkannt, dass man aus diesem Grund die siebenstündige Nachtruhe in dieser Definition nicht weiter ausdehnen sollte. Die strikte zeitliche Begrenzung auf 23 Uhr, und damit auch ein Verbot des bewilligungsfreien Verspätungsabbaus, würde letztlich einer Ausdehnung der Nachtflugsperrung gleichkommen und zum Nachteil des Standortes Zürich und des Standortes Schweiz werden.

Und trotzdem – ich sage das hier ganz bewusst –, und trotzdem sollten die Flugbewegungen zwischen 23 Uhr und 23.30 Uhr auf das Notwendigste beschränkt werden. Es ist so, auch aus meiner Sicht: Es finden heute zu viele Flüge zwischen 23 Uhr und 23.30 Uhr statt. Es gibt viele Gründe, die dazu führen. Es hat sicher auch mit der Nachfrage während des Tages zu tun und mit den verschärften Sicherheitsanforderungen der letzten Jahre durch Skyguide. Ich habe deshalb beim letzten Flughafenbericht – es war mein erster Flughafenbericht, den ich vertreten durfte – in Auftrag gegeben, diesem bewilligungsfreien Verspätungsabbau nachzugehen, damit die Ausnahme nicht die Regel wird. Ich kann Ihnen sagen: Mein Amt hat begonnen und ist daran, 11'000 Flüge im Jahr 2015 zwischen 22 Uhr und 1 Uhr morgens auszuwerten. Diese Auswertungen laufen. Ich kann Ihnen sagen, die sind sehr komplex. Und es ist auch so, dass der Kanton hier letztlich wenig Spielraum hat. Nichtsdestotrotz: Wir machen unsere Hausaufgaben. Das heisst, wir sind mit unseren Partnern auch daran, technische, betriebliche oder aviatische Massnahmen in die Wege zu leiten, und ich hoffe, dass ich im Flughafenbericht dieses Jahres dann Näheres berichten kann. Aber weitere Kompetenzen im Sinne des Postulates – das geht nicht, allein schon aufgrund der Kompetenzregelung des Bundes.

Das betrifft auch das zweite Postulat hinsichtlich der Gebühren. Es ist so, die Flughafenhalterin kann Gebühren erheben. Sie ist dabei an das Kostendeckungsprinzip gebunden. Sie darf eine angemessene Verzinsung haben. Auch hier gibt es Verfahren, die laufen. Derzeit liegt es beim BAZL. Der Kanton hat hier keine weitergehenden Kompetenzen, weshalb das Postulat nichts zur Sache beitragen würde. In diesem Sinne bitte ich Sie im Namen der Regierung, beide Postulate abzulehnen.

Abstimmung über das Postulat 333/2014

Der Kantonsrat beschliesst mit 103 : 69 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat 333/2014 nicht zu überweisen.

Abstimmung über das Postulat 334/2014

Der Kantonsrat beschliesst mit 102 : 69 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat 333/2014 nicht zu überweisen.

Die Geschäfte 5 und 6 sind erledigt.

7. Torpedieren Geheimverhandlungen den Zürcher Service Public?

Interpellation von Ralf Margreiter (Grüne, Zürich), Martin Neukom (Grüne, Winterthur) und Beat Bloch (CSP, Zürich) vom 9. Februar 2015

KR-Nr. 48/2015, RRB-Nr. 319/1. April 2015

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Seit 2012 wird hinter verschlossenen Türen der WTO-Räume in Genf unter aktiver Mitarbeit der Schweiz ein neues Freihandelsabkommen über Dienstleistungen verhandelt, das TISA (Trade in Services Agreement). Die Staatengruppe, die das TISA vorantreibt, nennt sich selber «The Really Good Friends of Services» – die Verhandlungsführer scheinen allerdings alles andere als Freunde der öffentlichen Dienstleistung. Alle Dienstleistungen, insbesondere jene des Service Public, sollen dem globalen Markt geöffnet werden: Bildung, Gesundheit, Wasser, Strom, öffentlicher Verkehr usw.

Ausgesprochen störend ist, dass diese Verträge unkündbar sein und noch fünf Jahre nach Abschluss oder Scheitern der Verhandlungen die Resultate geheim bleiben sollen. Die Bevölkerung soll demnach selbst bei einem Beitritt der Schweiz zu TISA nicht wissen, was genau entschieden wurde.

Schon das GATS (General Agreement in Trade on Services) warf und wirft Fragen auf. Nicht von ungefähr stecken dessen Neuverhandlungen in der DOHA-Runde seit langem fest. TISA ist wegen neuer Regeln u. a. demokratiepolitisch noch viel heikler als das GATS:

– Negativlisten: Gemäss TISA muss jeder Vertragsstaat eine Liste der Dienstleistungen erstellen, die von der Marktöffnung ausgenommen

werden sollen. Für alles, was auf der Liste fehlt, gilt zwingend Marktöffnung.

– Ratchet-Klausel. Gemäss TISA-Abkommen darf eine einmal gemachte Marktöffnung nicht mehr zurückgenommen werden.

– Standstill-Klausel: Gemäss TISA-Abkommen darf die Regulierungsdichte, wie sie bei Unterzeichnung des Abkommens besteht, zukünftig nicht mehr erhöht werden.

– Future-proofing-Klausel: Gemäss TISA-Abkommen sind sämtliche Dienstleistungen, die es heute noch nicht gibt, zwingend der Marktöffnung ausgeliefert.

Ich bitte den Regierungsrat dazu um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Ein Abkommen wie TISA betrifft zwingend nicht nur den Bund, sondern alle Staatsebenen. Welche Auswirkungen eines möglichen TISA-Abkommens sieht der Regierungsrat für den Kanton Zürich und seine Gemeinden?

2. Inwiefern und mit welchen Zielen befasst sich der Regierungsrat mit TISA und dessen Auswirkungen auf den Service Public des Kantons und seiner Gemeinden? Welche Dienstleistungsbereiche gehören nach Ansicht des Regierungsrates zwingend auf die Negativliste?

3. Wie beurteilt der Regierungsrat die Logik von Negativliste und Futureproofing-Klausel? Gemäss dieser Logik wären alle Dienstleistungen, die wir heute noch nicht kennen, zwingend der Marktöffnung unterstellt. Beim GATS gelten Positivlisten. Ein Staat muss aktiv deklarieren, was geöffnet werden soll. TISA kehrt diese Logik um.

4. Wie beurteilt der Regierungsrat die Standstill-Klausel, die als eigentliches Politik- oder Demokratieverbot in den liberalisierten Dienstleistungsbereichen verstanden werden kann?

5. Wie beurteilt der Regierungsrat die Ratchet-Klausel, nach der die Rücknahme einer Marktöffnung selbst dann ausgeschlossen ist, wenn sie völlig versagt hat und etwa ein Service public nicht mehr gewährleistet ist?

6. Wie beurteilt der Regierungsrat die demokratischen Mitwirkungsrechte der Stimmberechtigten zu TISA unter den heute bekannten Voraussetzungen (Geheimhaltung)?

Der Regierungsrat antwortet auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt:

Anlässlich der 8. Ministerkonferenz der WTO (World Trade Organization) im Dezember 2011 erwies sich ein gleichzeitiger Abschluss

sämtlicher im Rahmen des Doha-Mandats verhandelten Themen als unrealistisch. Unter anderem war auch eine Überarbeitung des Abkommens betreffend den Handel mit Dienstleistungen (General Agreement on Trade in Services von 1995, GATS) angedacht. Seit Februar 2012 trifft sich in Genf regelmässig eine Gruppe von 24 Mitgliedern der WTO – darunter z. B. Chile, Hong Kong, Island, Liechtenstein, Pakistan und die Schweiz – unter dem gemeinsamen Vorsitz der USA, Australiens und der EU. Auf der Grundlage von Artikel V des GATS soll ein plurilaterales freiwilliges Abkommen über eine weitere Liberalisierung des Handels mit Dienstleistungen («Trade in Services Agreement»; TISA) ausgehandelt und so wenigstens in einem Teilbereich ein Weiterkommen in den stockenden Verhandlungen der WTO erreicht werden.

Die Schweiz nimmt seit Beginn an den Verhandlungen teil. Nach Ansicht des Bundes stellt das Doha-Mandat des Bunderates eine ausreichende Grundlage für die Teilnahme der Schweiz an den TISA-Verhandlungen dar. Die aussenpolitischen Kommissionen des National- und des Ständerates werden durch den Bund laufend informiert, und die Information der Kantone erfolgt durch die Konferenz der Kantonsregierungen (KdK). Das Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO) hat auf seiner Homepage umfangreiche Informationen bereitgestellt (www.seco.admin.ch – Themen – Aussenwirtschaft – Internationaler Handel mit Dienstleistungen – TISA).

Zum heutigen Zeitpunkt ist eine Teilnahme der Schweiz an den Verhandlungen wichtig, da sie ihr Gelegenheit zur Mitgestaltung gibt. Der Regierungsrat des Kantons Zürich ist mit dem Vorgehen und der TISA-Informations- und Konsultationspolitik des Bundes einverstanden. Auch wenn er die Verhandlungen gegenwärtig nur indirekt verfolgen kann, sich materiell nicht im Einzelnen äussern kann und in der KdK bis anhin keine formellen Beschlüsse gefällt wurden, so ist die gegebene Nähe des Sekretariats der KdK zur schweizerischen Verhandlungsdelegation entscheidend und ausreichend. Des Weiteren besteht jederzeit die Möglichkeit, sich aus den Verhandlungen zurückzuziehen oder am Ende der Verhandlungen dem Abkommen nicht beizutreten. Zudem wird das TISA eine Kündigungs- und Austrittsklausel enthalten.

Zu Fragen 1 und 2:

Für die Schweiz und den Kanton Zürich stellen die Verhandlungen zu TISA eine Chance dar, auch auf plurilateraler Ebene die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Dienstleistungssektors zu stärken. Eine aktive Mitarbeit in den Gremien der WTO ist für die Schweiz und den

Kanton Zürich von grossem Interesse. Nur so können die Anliegen der Schweiz wirkungsvoll eingebracht werden. Ein wichtiges Ziel muss dabei sein, das Selbstbestimmungsrecht der Schweiz zu wahren.

Die TISA-Verhandlungsteilnehmenden haben sich Anfang 2013 auf positive und negative Verpflichtungslisten geeinigt, wobei die Verpflichtungen der Parteien in den nationalen Listen festgelegt werden. Die Liste für den Marktzugang ist eine Positivliste. Die Schweiz wird demnach in ihrer Verpflichtungsliste abschliessend festlegen können, für welche Sektoren und in welchem Ausmass sie Marktzugang gewährt.

Die Verhandlungsdelegation des Bundes beabsichtigt, keine Verpflichtungen einzugehen, wenn gesetzliche Einschränkungen in Bezug auf den Marktzugang bestehen, wie beispielsweise in den Bereichen öffentliches Bildungs- und Gesundheitswesen, Energieversorgung (u. a. Elektrizität), öffentlicher Verkehr und Postdienstleistungen. Daher hat die Schweiz keine Dienstleistungen des Service public in ihre Offerte aufgenommen, denn sie richtet ihren Verhandlungsansatz auf kommerzielle Dienstleistungen aus. Zudem hat sie in ihrer Anfangsofferte Vorbehalte bezüglich der Standstill- und der Ratchet-Klausel angebracht. Nach der Standstill-Klausel (Stillhalteklause) wird das aktuelle Liberalisierungsniveau gemäss der nationalen Gesetzgebung zum Zeitpunkt des Inkrafttretens «eingefroren», und damit werden spätere Einschränkungen bezüglich Inländerbehandlung verhindert. Gemäss der Ratchet-Klausel (Sperrklinkenklause) gelten künftige Änderungen der nationalen Gesetzgebung, die zur Aufhebung von Einschränkungen bezüglich Inländerbehandlung führen, automatisch auch für die Vertragsparteien, wobei die Aufhebung einer Einschränkung nicht mehr rückgängig gemacht werden kann. Demnach sind keine über die bisherigen Abkommen hinausgehenden Verpflichtungen oder Konsequenzen für die Kantone und Gemeinden zu erwarten.

Zu Frage 3:

Wie bereits erwähnt, liegen Positiv- und Negativlisten vor. Das SECO nennt dies den «hybriden» Verpflichtungsansatz des TISA und hat auf seiner Homepage ein Schema dazu aufgeschaltet (vgl. vorstehend aufgeführten Link). Gemäss diesem wird der Marktzugang mittels Positivliste beschrieben, lediglich bezüglich der Meistbegünstigung und der Inländerbehandlung gelten Negativlisten. Da der Marktzugang in einer Positivliste festgehalten wird, sind nur jene Sektoren und Subsektoren offen, die auch in der nationalen Liste aufgeführt sind.

Zu Fragen 4 und 5:

Die Schweiz hat – wie bereits erwähnt – keine Dienstleistungen des Service public in ihre Offerte aufgenommen und für den Marktzugang gilt das Prinzip der Positivlisten. Die Standstill- und die Ratchet-Klausel betreffen lediglich das Prinzip der Inländerbehandlung, nicht jedoch den Marktzugang. Die beiden genannten Klauseln wirken sich daher nicht auf den Service public aus. Zudem hat die Schweiz Vorbehalte bezüglich der Standstill- und der Ratchet-Klausel angebracht.

Zu Frage 6:

Wie bereits erwähnt, haben die TISA-Verhandlungen ihre Rechtsgrundlage im Doha-Mandat des Bundesrates. Ergänzungen des Mandats müssten vom Bundesrat beschlossen und den aussenpolitischen Kommissionen vorgelegt werden. Die Kantone sind durch die KdK eingebunden. Verhandlungspositionen können nicht bekannt gegeben werden, da dies die Stellung der Schweizer Delegation deutlich schwächen würde. Dies gilt für internationale Verhandlungen in besonderem Mass. Dementsprechend sieht das Öffentlichkeitsgesetz des Bundes (BGÖ; SR 152.3) vor, dass amtliche Dokumente über Positionen in laufenden und künftigen Verhandlungen in keinem Fall zugänglich sind (Art. 8 Abs. 4 BGÖ). Zudem kann der Zugang zu amtlichen Dokumenten eingeschränkt, aufgeschoben oder verweigert werden, wenn durch seine Gewährung die aussenpolitischen Interessen oder die internationalen Beziehungen der Schweiz beeinträchtigt werden können (Art. 7 Abs. 1 Bst. d BGÖ). Die Geheimhaltung der Verhandlungspositionen entspricht demnach der üblichen Vorgehensweise in internationalen Verhandlungen. Kommt es zu einem Abschluss und einer Unterzeichnung des TISA durch den Bundesrat, so muss er dieses dem Parlament mit einer erklärenden Botschaft, die öffentlich ist, zur Genehmigung unterbreiten. Ob das TISA dem fakultativen Referendum unterstellt wird, hängt vom Inhalt und von der Tragweite des erzielten Verhandlungsergebnisses ab. Diese Frage wird die Bundesversammlung zu gegebener Zeit gestützt auf die Kriterien der Bundesverfassung zu entscheiden haben.

Ralf Margreiter (Grüne, Zürich): Innovationen entstehen oft an den Rändern. Seattle liegt am Rand der Vereinigten Staaten und bot in den 90er Jahren zwei – ich würde sagen – revolutionäre Ereignisse, das eine zu Beginn der Dekade, als Kurt Cobain mit Nirvana die Musikwelt umpflügte, und das zweite ganz gegen Ende dieser Dekade rund um die WTO-Ministerkonferenz vom 30. November 1999. Damals, nach der Globalisierung der Konzernwelt und der Wirtschaft, globali-

sierte sich erstmals auch die Zivilgesellschaft wirkungsvoll und international wahrnehmbar. Ein Jahr zuvor war das multilaterale Investitionsabkommen gescheitert. Anschliessend scheiterten diverse weitere Freihandels-Verhandlungen und so weiter, unter anderem auch die Doha-Runde. Ein Einfluss eines dieser Scheitern ist, dass eine Staatengruppe den globalen Weg verlassen hat und sich auf Verhandlungen eingelassen hat, die unter dem Label «TISA», Trade in Services Agreement, die Dienstleistungen liberalisieren wollen. Die Schweiz ist dort mit von der Partie. Ausgesprochen störend an TISA ist, dass, egal, was die Inhalte dann sein sollen und wie die Beschlüsse sein sollen, die Verträge unkündbar und noch fünf Jahre nach Abschluss oder Scheitern der Verhandlungen die Resultate geheim bleiben sollen. So jedenfalls die Auskunft. Die Bevölkerung soll demnach selbst bei einem Beitritt der Schweiz zu TISA nicht wissen, was genau entschieden wurde.

Schon das GATS, General Agreement in Trade on Services, warf und wirft Fragen auf. Nicht von ungefähr stecken dessen Neuverhandlungen in der Doha-Runde seit längerem fest, und TISA, als kleinformartige Fortsetzung einer speziellen Staatengruppe ist wegen neuer Regeln demokratiepolitisch sogar noch viel heikler. Sie sind in der Interpellation aufgeführt, ich nenne sie hier nun trotzdem noch:

Erstens mal Negativlisten: Gemäss TISA muss jeder Vertragsstaat eine Liste der Dienstleistungen erstellen, die von der Marktöffnung ausgenommen werden sollen. Für alles, was auf der Liste fehlt, gilt automatisch Marktöffnung. Ratchet-Klausel: Gemäss TISA-Abkommen darf eine einmal gemachte Marktöffnung nicht mehr zurückgenommen werden. Standstill-Klausel: Gemäss TISA-Abkommen darf die Regulierungsdichte, wie sie bei Unterzeichnung des Abkommens besteht, zukünftig nicht mehr erhöht werden. Und Future-Proofing-Klausel: Gemäss TISA-Abkommen sind sämtliche Dienstleistungen, die es heute noch nicht gibt, zwingend der Marktöffnung ausgeliefert. Wer darin für die öffentlichen Gemeinwesen, wer darin für die Staaten keine Probleme erkennt, wer darin in einer halbdirekten Demokratie, wie wir sie in der Schweiz haben, keine Probleme auch bezüglich der Beschneidung der Rechte der Stimmberechtigten und der Gestaltungsmöglichkeiten der Parlamente erkennt, der sollte sich vielleicht noch einmal genauer mit den Fragen befassen.

Die Interpellation stellt eine Frage: Torpedieren Geheimverhandlungen den Zürcher Service public? Nach Auskunft des Regierungsrates und auch nach Auskunft des Bundesrates auf diverse Vorstösse auf Bundesebene soll grundsätzlich der Service public nicht tangiert werden, hat die Schweiz entsprechende Vorbehalte angebracht. Gleich-

wohl muss ich sagen, dass mir diese TISA-Verhandlungen beziehungsweise das Mittun der Schweiz, nicht wirklich gefällt. Die Staategruppe nennt sich «Really Good Friends of Services», aber ehrlich gesagt sind sie wahrscheinlich vor allem «Really Good Friends» jener globalen Konzerne, die von einer Dienstleistungsliberalisierung profitieren. Heute lassen sich die Bevölkerung und lassen sich hoffentlich auch Politikerinnen und Politiker die Segnungen schrankenlosen Freihandels nicht mehr so leicht aufschwätzen wie in früheren Zeiten. Sie können ja die Ergebnisse von Privatisierungen und so weiter gut beobachten. Fragen Sie mal englische Bahnbenutzer oder fragen Sie Einwohner südamerikanischer Städte mit privatisierter Wasserversorgung, was sie von den Segnungen dieser Liberalisierungsideologie halten.

Ich danke der Regierung für die Antwort. Ich hoffe, es bleibt so, dass, was den Service public angeht – egal was bei TISA herauskommt für die Schweiz – kein Schaden zu befürchten ist. Ganz sind meine Zweifel allerdings nicht ausgeräumt, muss ich sagen. Und ganz zum Schluss noch: TISA und solche Verträge sind die eine Welt. Ich meine immer noch: Eine andere Welt ist möglich.

Beat Habegger (FDP, Zürich): Die Interpellanten wissen es vielleicht nicht so genau, aber viele von uns wissen es: Dienstleistungen tragen 70 Prozent zur Wertschöpfung der schweizerischen Volkswirtschaft bei, auch sieben von zehn Arbeitsplätzen sind im Dienstleistungssektor. Und noch wichtiger zu wissen, ist, dass viele dieser Dienstleistungen eben nicht einfach hier produziert und konsumiert werden, sondern vieles, was hier hergestellt wird, wird exportiert. Die schweizerische Exportwirtschaft ist mehr als Maschinen, Uhren und Schoggi, zur Exportwirtschaft zählen auch Forschung, Software-Entwicklung, Ingenieurwesen, Finanzdienstleistungen und so weiter, also alles Dinge, die von Unternehmen im Kanton Zürich hergestellt und erfolgreich in die ganze Welt geliefert werden. Dienstleistungsexporteure sind wie die ganze Exportwirtschaft sehr stark gefordert, Stichworte hierzu sind etwa der starke Franken oder auch die anhaltende Ungewissheit bezüglich unseres künftigen Verhältnisses mit Europa. Gerade deshalb sehen wir im TISA-Abkommen durchaus einige Chancen: tiefere Handelsschranken, besserer Marktzugang, weniger Bürokratie, mehr qualifizierte Arbeitsplätze. Das ist natürlich der Kern unserer Politik und dafür stehen wir auch sehr gerne ein.

Die Befürchtungen hinsichtlich Service public sind überzogen, und ich bin noch froh, dass der Interpellant das jetzt nach der regierungs-

rätlichen Antwort auch gemerkt hat. Denn es ist klar: Jeder Staat legt selber die Sektoren fest, auf die das TISA-Abkommen anwendbar sein soll. Die schweizerische Anfangsofferte ist auf dem Internet abrufbar, ich habe sie mir sogar angeschaut. Also da hätte man sich durchaus ein bisschen besser informieren können.

Grundsätzlich kann es natürlich auch nicht darum gehen, unter dem Deckmantel von «Service public» möglichst viel Heimatschutz zu betreiben. Viele von Ihnen erinnern sich sicher noch, wie es war, vor 20 Jahren zu telefonieren. Und eigentlich sollten Sie auch wissen – gerade die Interpellanten –, dass der Freihandel nicht nur uns in der Schweiz nützt, sondern in den letzten Jahrzehnten Hunderte Millionen Leute weltweit aus der Armut befreit hat. Erstaunlich fand ich auch, dass die Interpellanten grosse Gefahren seitens TISA heraufbeschwören, gleichzeitig aber von Geheimverhandlungen sprechen. Ja, was jetzt? Wissen Sie mehr als alle anderen oder wie können Sie uns das erklären? Und ernsthaft kann ja niemand glauben, dass solche Verhandlungen in aller Öffentlichkeit geführt werden können.

Die FDP jedenfalls vertraut auf die politische Kontrolle und den demokratischen Prozess auf Bundesebene, wo dieses Anliegen natürlich auch primär hingehören würde. Wir hoffen auf wirksame Liberalisierungsschritte und dass sich dieses Abkommen zum Vorteil der schweizerischen Exportwirtschaft auch bald abschliessen lässt.

Stefan Feldmann (SP, Uster): Man sagt ja, dass man den Tag nicht vor dem Abend loben solle. Im Umkehrschluss sollte man ihn aber auch nicht vor dem Abend verdammen. Angewendet auf internationale Vertragsverhandlungen heisst das wohl, dass man erst den fertigen Vertrag, in diesem Fall eben TISA, beurteilen solle. Deshalb scheint mir der Grundtenor der regierungsrätlichen Antwort auch zu sein: Nur keine unnötige Aufregung, lassen wir die Verhandlungen laufen, warten wir mal ab, was das Ergebnis sein wird. Auf den ersten Blick scheint das ja auch in der Tat eine vernünftige Position zu sein. Denn wer würde der Feststellung widersprechen, dass man ein Vertragswerk erst bei Vorliegen desselben beurteilen kann, allenfalls vielleicht Economiesuisse, welche TISA schon jetzt für so wichtig erklärt hat, dass sie, unabhängig vom Verhandlungsergebnis, in jedem Fall unterzeichnen will. Aber gut. Auf der anderen Seite muss man sich aber schon die Tragweite dieser Verträge, die da aktuell ausgehandelt werden, heissen sie nun TTIP (*Transatlantic Trade and Investment Partnership*), CETA (*Comprehensive Economic and Trade Agreement*) oder TISA, vor Augen halten. Letztlich geht es, wie die Süddeutsche Zei-

tung einst zu Recht konstatierte, bei all diesen Verträgen darum, welche Art der Marktwirtschaft sich inskünftig global durchsetzen soll, die angelsächsische oder die rheinische Spielart. Der Haken ist nur der: Die Prämissen wurden von Anfang an so festgelegt, dass die Antwort schon von vornherein feststand: Es soll der angelsächsische Kapitalismus sein, der auch vor dem nicht Halt macht, was wir heute hierzulande unter dem Stichwort «Service public» verstehen und hochhalten.

Darum: Auch wenn Verhandlungen nicht per se etwas Schlechtes sind und man einen Vertrag erst beurteilen kann, wenn er vorliegt, so ist unsere Skepsis gross, sehr gross, dass hier am Ende ein akzeptabler Vertrag herauskommen wird. Man muss sich diese Prämissen, die da als Grundlagen vorgegeben wurden – Ralf Margreiter hat sie noch einmal wiederholt – ja nur mal etwas genauer ansehen. Etwa die Ratchet- oder Standstill-Klauseln, die besagen, dass eine einmal gemachte Marktöffnung nicht mehr zurückgenommen werden darf beziehungsweise dass Regulierungen inskünftig weder in ökologischer noch in sozialer Hinsicht verschärft werden dürfen. Mit anderen Worten: Künftige Generationen, deren Wohlergehen wir ja alle immer und ständig als Ziel unserer Politik preisen, künftige Generationen sollen also nicht mehr frei sein, selber zu entscheiden, welchen Markt sie wie stark regulieren wollen. Es darf inskünftig nur noch in die eine Richtung gehen, mit Verlaub, das ist ein marktideologischer Unsinn der gröberen Sorte. Oder die Future-proofing-Klausel: Künftige neue Dienstleistungen müssen zwingend dem Markt überlassen werden, auch dann, wenn sie staatlich besser und kostengünstiger erbracht werden könnten. Sie müssen sich vor Augen halten: Wäre die Schweiz Anfang des 20. Jahrhunderts bereits in einen Vertrag mit solchen Klauseln eingebunden gewesen, hätte es nicht zur Gründung der SBB kommen können und die Basis des heutigen öffentlichen Verkehrs in der Schweiz, einer der wichtigsten Standortfaktoren notabene, wäre nie geschaffen worden.

Also wie gesagt, wir wollen den Tag nicht vor dem Abend verdammen, aber wir sind sehr skeptisch. Der Regierungsrat schreibt zwar, dass die Schweiz Vorbehalte angebracht habe, nur in unseren Ohren tönt diese Aussage etwas gar stark nach Beruhigungspille, zumal die von Wikileaks und Netzpolitik.org veröffentlichte Zwischenstände aus den Geheimverhandlungen nicht viel Gutes erwarten lassen, vielleicht schaut Kollege Habegger auch einmal bei diesen Websites vorbei. Und wir sind auch sehr skeptisch, ob der Regierungsrat die Gefahr, die von diesen Verträgen für den Standort Zürich und seinen Service public ausgehen, genügend ernst nimmt, wenn er in der Interpellati-

onsantwort festhält, dass nach seiner Einschätzung ein indirektes Mitverfolgen der Verhandlungen durch ihn beziehungsweise durch die KdK ausreichend sei. Wir finden, das ist es nicht. Angesichts des Schadenpotenzials erwarten wir hier eine aktivere Begleitung und ein klareres Bekenntnis zum Service public. Ich danke Ihnen.

Martin Neukom (Grüne, Winterthur): Lieber Beat Habegger, ich bedanke mich herzlich für die zahlreichen Belehrungen vonseiten der FDP, das nehme ich so mal zur Kenntnis. Wir müssen sehen, der Handel ist auch heute schon liberalisiert. Was das TISA will, ist primär mehr Liberalisierung. Das ist der eine Punkt. Der andere Punkt ist aber, dass beim TISA der Fokus tatsächlich auf diesen öffentlichen Dienstleistungen liegt. Warum ist das der Fall? Es ist ganz einfach, sehen Sie, was die Investoren heute für ein Problem haben. Es gibt zu wenig Realwirtschaft, wo man investieren kann, um Renditen zu gewinnen. Das heisst, es gibt zwei Möglichkeiten, was man machen kann. Einerseits: Man flüchtet in den Finanzmarkt. Die Konsequenzen kennen wir. Die zweite Möglichkeit ist, dass man politisch dafür sorgt, dass es neue Märkte gibt für diese öffentlichen Dienstleistungen, die im Moment noch vom Staat erbracht werden. Hier kann man neue Märkte schaffen, wo Investoren wieder investieren und Profite machen können. Das heisst, diese Abkommen haben im Fokus natürlich die Investoren und nicht unbedingt die Bevölkerung. Und es ist ja auch so, wenn Sie schauen, wo beispielsweise die Wasser-Privatisierung schon durchgekommen ist: In Hamburg wurde das später wieder rückgängig gemacht auf Druck der Bevölkerung, weil die Preise gestiegen sind und die Qualität abgenommen hat. Für den Investor hat sich das durchaus gelohnt, für die Bevölkerung eher weniger.

Nun, Sie haben richtig gesagt, die Schweiz will glücklicherweise den gesamten Service public, alle öffentlichen Dienstleistungen ausnehmen. Und um noch Antwort zu geben: Sie haben gesagt, das sei ein Widerspruch, wir sprächen von Geheimniskrämerei und von Gefahren. Ja, das ist ja genau die Gefahr, dass man nicht recht weiss, was rauskommt. Und genau auf diesen Druck hat die Schweiz jetzt ihre Offerte bei diesen Verhandlungen öffentlich gemacht. Das war zum Zeitpunkt, als wir diese Interpellation eingereicht haben, noch nicht der Fall. Nur um das einfach klarzustellen.

Ich habe jedenfalls meine Zweifel, wenn die Schweiz jetzt hier sagt «Nein, nein, das ist alles kein Problem», ob das dann auch wirklich so herauskommt. Denn eben, wie gesagt, diese Geheimniskrämerei um

dieses Abkommen ist nicht gerade vertrauensfördernd. Und wir müssen auch wissen, dass wir all die Sachen, die wir über dieses Abkommen wissen, nicht wissen, weil es kommuniziert wurde, das wissen wir, weil jemand es auf Wikileaks publiziert hat. Das ist keine offizielle Publikation. Darum ist eine gewisse Skepsis auf jeden Fall angebracht.

Und noch kurz zu den kommerziellen Dienstleistungen: Wie Herr Habegger bereits gesagt hat, werden zwei Drittel des Bruttoinlandprodukts der Schweiz im Bereich von Dienstleistungen erbracht. Was Sie sich jetzt erhoffen, sind Marktzugang, Wachstum und Wettbewerb, so das Übliche, das man kennt von der neoliberalen Politik. Ich frage Sie: Glauben Sie wirklich, dass die Bevölkerung das noch will? Ja, das ist relevant. Mittlerweile merken wir, dass sehr viele Leute den Druck der Globalisierung zu spüren bekommen. Wissen Sie, was der Slogan von den Brexit-Befürwortern (*Referendum über den Austritt von Grossbritannien aus der EU*) war? «Take back control!». Das ist eigentlich das Gleiche, das auch Sie von der SVP immer sagen: Wir müssen wieder die Kontrolle haben, Eigenständigkeit. Und bei diesem Freihandelsabkommen würde ich eigentlich gerade von einer Partei wie der SVP – die FDP nicht, aber von der SVP – jetzt schon erwarten, dass sie da mindestens ein bisschen kritisch ist und sagt: «He, Moment mal, take back control!» Und in diesem Sinne glaube ich, dass die Leute mittlerweile sehr skeptisch geworden sind gegenüber der Globalisierung. Nun, das Schwesterabkommen TTIP, das ja ebenfalls noch diskutiert wird, dieses wird, so wie es aussieht, scheitern aufgrund des öffentlichen Drucks. Ich hoffe, TISA wird dem folgen.

Einen interessanten Satz konnte man lesen in der Antwort des Regierungsrates, und zwar: «Ein wichtiges Ziel muss dabei sein, das Selbstbestimmungsrecht der Schweiz zu wahren.» Ja, ich denke, dem kann man schon zustimmen. Darum sollte die Schweiz die Verhandlungen abrechnen. Danke.

Ratspräsident Rolf Steiner: Der Interpellant hat seine Erklärung zur Antwort des Regierungsrates abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Förderung Veloabstellplätze an Schlüsselorten

Postulat von Rafael Steiner (SP, Winterthur), Michael Zeugin (GLP, Winterthur) und Jürg Altwegg (Grüne, Winterthur) vom 9. März 2015

KR-Nr. 87/2015, RRB-Nr. 568/27. Mai 2015 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird gebeten, die im Rahmen des Sanierungsprogramms 04 aufgehobene Verfahrensregelung für die Ausrichtung der Staatsbeiträge für Veloabstellplätze wieder einzuführen und die entsprechenden Beiträge wieder im Budget und Finanzplan einzustellen.

Begründung:

Das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) sieht in § 5 Abs. 1 vor, dass der Kanton Zürich die in den regionalen Verkehrsplänen festgelegten Parkieranlagen sowie Veloabstellplätze von regionaler Bedeutung erstellen kann, wenn sie den Benutzerinnen und Benutzern des öffentlichen Verkehrs vorbehalten sind. Weiter hält § 5 Abs. 2 fest, dass der Kanton bei Anlagen, die von Gemeinden oder Transportunternehmen erstellt werden, Beiträge gewähren kann.

Im Rahmen des Sanierungsprogrammes 04 hat der Regierungsrat die Verfahrensregelung für die Ausrichtung der Staatsbeiträge rückwirkend auf den 7. Mai 2003 aufgehoben und die entsprechenden Beiträge im Budget und Finanzplan gestrichen.

Für den Erhalt eines leistungsfähigen, nachhaltigen Verkehrssystems kommt der Förderung des Veloverkehrs eine wichtige Rolle zu. Es sollte auch im Interesse des Kantons Zürich liegen, dass die Pendlerinnen und Pendler ökologische Verkehrsmittel benutzen. Dies setzt aber voraus, dass insbesondere an gut frequentierten Punkten des öffentlichen Verkehrs ausreichend Veloparkplätze zur Verfügung stehen, um die Benutzung des öffentlichen Verkehrs zu ermöglichen und zu fördern.

Deshalb wird der Regierungsrat gebeten, die im Rahmen des Sanierungsprogramms 04 aufgehobene Verfahrensregelung für die Ausrichtung der Staatsbeiträge für Veloparkplätze wieder einzuführen und die entsprechenden Beiträge wieder im Budget und Finanzplan einzustellen. Es soll sichergestellt werden, dass Schlüsselorte finanziell unterstützt werden, um so einen maximalen Nutzen für die Erreichung des kantonalen Modalsplits zu ermöglichen.

Der Regierungsrat nimmt auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt Stellung:

§ 5 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 (PVG; LS 740.1) ermöglicht dem Kanton die finanzielle Unterstützung von Parkieranlagen und Veloabstellplätzen von regionaler Bedeutung, sofern sie den Benutzerinnen und Benutzern der öffentlichen Verkehrsmittel vorbehalten sind. Mit Beschluss Nr. 134/2000 verabschiedete der Regierungsrat dazu ein Konzept. Darauf gestützt, regelte die Volkswirtschaftsdirektion mit Verfügung vom 28. Juni 2001 das Verfahren zur Gewährung von Beiträgen an Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen.

Mit Beschluss vom 17. September 2003 (Vorlage 4104) legte der Regierungsrat die Massnahmen des Sanierungsprogramms San04 fest. Die Massnahme San04.300 sieht dabei einen Verzicht auf die Subventionierung von Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen vor. Seit 2003 wurden daher keine Investitionsbeiträge mehr an Bike&Ride-Anlagen geleistet. Die Beiträge wurden bis dahin aus allgemeinen Staatsmitteln finanziert.

Die heutige finanzielle Situation des Kantons unterscheidet sich nicht wesentlich von derjenigen, die das Sanierungsprogramm San04 ausgelöst hat. So hat der Regierungsrat mit den Richtlinien zum Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan 2016–2019 und zum Budget 2016 den Finanzbedarf in der Erfolgsrechnung auf dem Niveau des Budgets 2015 eingefroren. Die Wiederaufnahme der Subventionierung von Veloabstellplätzen gemäss § 5 PVG würde daher Einsparungen bei anderen kantonalen Aufgaben in entsprechendem Umfang voraussetzen. Je nachdem, wie die Beiträge gemäss § 5 PVG finanziert würden, wären andere Aufgabenbereiche betroffen. Bei einer Finanzierung der Beiträge aus dem Strassenfonds stünden diese Beiträge in Konkurrenz zu den übrigen Verwendungszwecken des Fonds.

Die staatliche Subventionierung von Veloabstellplätzen gemäss § 5 PVG ist im Zusammenhang mit den übrigen kantonalen Anstrengungen zur Förderung des Veloverkehrs und anderen Finanzierungsmöglichkeiten für solche Anlagen zu sehen. Mit dem vom Kantonsrat am 1. November 2010 beschlossenen Veloförderprogramm (Vorlage 4664) soll der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr vergrössert werden. Das Programm sieht verschiedene Massnahmen vor, die von der Koordinationsstelle Veloverkehr im Amt für Verkehr umgesetzt werden. Ferner baut der Kanton die Veloweginfrastruktur auf der Grundlage von § 28 Abs. 2 des Strassengesetzes fortlaufend aus. Auch die Umsetzung des Velonetzplans, der auf der Grundlage des Veloför-

derprogramms derzeit erarbeitet wird, wird entsprechende Mittel in Anspruch nehmen. Eine Verwendung der gesetzlich für den Radwegbau vorgesehenen Mittel für andere, dem Radverkehr dienende Anlagen wie Parkieranlagen, ist daher nicht angezeigt.

Demgegenüber besteht mit dem Agglomerationsprogramm heute eine Finanzierungsmöglichkeit für Verkehrsinfrastrukturen, die bei der Festlegung des Sanierungsprogramms San04 noch nicht bestand. Städte und Gemeinden, die an den kantonalen Agglomerationsprogrammen beteiligt sind, haben die Möglichkeit, zur Mitfinanzierung von Projekten für den Bau von Veloabstellplätzen Bundesbeiträge zu beantragen. In den Agglomerationsprogrammen des Kantons Zürich der 1. und der 2. Generation wurden sieben Projekte von Gemeinden für Veloabstellanlagen angemeldet und vom Bund als beitragsberechtigt anerkannt. Diese Gemeinden können mit Beiträgen zwischen 30% und 40% der Gesamtkosten rechnen. Insgesamt hat der Bund für diese Projekte Beträge von rund 12 Mio. Franken zugesichert.

Die Wiederaufnahme der kantonalen Subventionierung von Veloabstellplätzen gemäss § 5 PVG scheint vor diesem Hintergrund und gegenüber anderen kantonalen Aufgaben nicht vorrangig. Eine Aufhebung der Sanierungsmassnahme San04.300 ist bei dieser Ausgangslage daher nicht angezeigt.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat deshalb, das Postulat KR-Nr. 87/2015 nicht zu überweisen.

Rafael Steiner (SP, Winterthur): Es ist kein Zufall, dass dieser Vorstoss von drei Kantonsrätinnen und Kantonsräten aus Winterthur eingereicht wurde. Da muss ich den Ratspräsidenten korrigieren: Das war damals noch Mattea Meyer, die diesen Vorstoss eingereicht hat, die nun bekanntlich wohl auch aufgrund des Einreichens dieses Postulates im Nationalrat sitzt (*Heiterkeit*). Als Winterthurer habe ich nun dieses Postulat geerbt. Wer den Bahnhof in Winterthur kennt, weiss: Die Situation mit den Veloparkplätzen ist prekär. Kaum ein Tag ohne Schlägerei für einen Platz für das geliebte Velo. Kaum ein Tag ohne Verletzte, da die gestapelten Fahrräder auf Passanten fallen. Nun ja, ganz so dramatisch ist die Situation noch nicht. Prekär ist sie aber trotzdem – die Veloständer sind überfüllt – und sie wird von Tag zu Tag schlimmer. Auch andere Gemeinden im Kanton Zürich kennen ähnliche Probleme.

Das Velo ist ja eigentlich das perfekte Verkehrsmittel. Es benötigt wenig Platz auf der Strasse, ist umweltfreundlich und kostengünstig. Entsprechend gehe ich davon aus, dass eigentlich alle Velos mögen,

von links aufgrund der Effizienz und Umweltfreundlichkeit, von rechts, da das Velo wohl den besten Kostendeckungsgrad aufweist – im Gegensatz zum hochsubventionierten Bus- und Autoverkehr. Da sich das Velo nur bedingt für lange Strecken eignet – ich weiss, jetzt kommen alle und sagen «Ich fahre mit dem Elektrovelo sehr lange Strecken», aber die meisten Leute fahren nicht so lange Strecken – steigen viele auf den Zug oder einen Bus um. Damit dies funktioniert, benötigt es genügend Bike&Ride-Angebote, auf Deutsch Veloabstellplätze an ÖV-Haltestellen, wie beispielsweise an Bahnhöfen. Mit dem Sanierungsprogramm 04 wurden die Beiträge des Kantons an Veloabstellplätze vollständig gestrichen. Dies will dieses Postulat rückgängig machen.

Bitte unterstützen Sie dieses Anliegen. Die Gemeinden, Velofahrerinnen und Velofahrer und ich werden es Ihnen danken.

René Isler (SVP, Winterthur): Primär ist es ja ein Anliegen der Stadt Winterthur. Wir haben es ja letzten Mittwoch gehört, wir Kantonsräte der Stadt Winterthur und des Bezirks Winterthur, wo ja das Geld nicht unbedingt in grossen Mengen vorhanden ist. Und trotzdem, wenn das die Stadt Winterthur tun will, soll sie es tun. Der Vorstoss suggeriert primär einmal, dass auch die Staatsfinanzen des Kantons Zürich in bester Ordnung seien. Dem ist – wir wissen es – aber nicht so, im Gegenteil: Dem Kanton Zürich stehen, finanzpolitisch gesehen, schwere Zeiten bevor als auch schon. Es wäre demnach absolut verwerflich, diese Massnahmen aus dem Sanierungsprogramm 04 wieder rückgängig zu machen. Aber vor allem stossend ist der Umstand, dass dieser tiefrote und dunkelgrüne Vorstoss einen Verkehrsträger bevorzugen will, sprich das Fahrrad, das absolut nichts an die exorbitanten Kosten seiner Verkehrsflächen, Velowege beziehungsweise Velostreifen und Verkehrsinfrastrukturen, Lichtsignale für Velos, Veloparkplätze und dergleichen zahlt. Vor dem Hintergrund, dass die Fahrradlenker – mit Ausnahme der Fussgänger – die einzigen Verkehrsteilnehmenden sind, die rein gar nichts an die für sie zur Verfügung gestellten Infrastrukturen beitragen, ist dieses Postulat vehement abzulehnen. Ich bitte die restlichen Kolleginnen und Kollegen, ihrerseits dasselbe zu tun. Danke.

Olivier Hofmann (FDP, Hausen a. A.): Dieses Postulat steht für mich und die FDP quer in der Landschaft. Wir sind mitten in einer Leistungsüberprüfung und hier wird die Aufhebung einer Sanierungsmassnahme von 2004 gefordert. Hinzu kommt, dass sich die Aus-

gangslage verändert hat. Heute besteht mit dem Agglomerationsprogramm die Möglichkeit, dass Veloabstellplätze an Bahnhöfen durch den Bund mitfinanziert werden. Die Wiederaufnahme der kantonalen Subventionierung von Veloabstellplätzen an Schlüsselorten scheint vor diesem Hintergrund und gegenüber anderen kantonalen Aufgaben nicht vorrangig. Die FDP wird dieses Postulat nicht überweisen.

Michael Zeugin (GLP, Winterthur): Wir Grünliberalen werden das Postulat, wie bereits eingereicht, so natürlich dann auch überweisen. Wer heute in einer Stadt mit einem Velo und der S-Bahn zur Arbeit gehen möchte, der steht nicht erst in der S-Bahn an, sondern – wir haben es gehört – bereits viel früher vor dem Bahnhof, dann, wenn er für sein Velo einen Abstellplatz sucht. Wir haben in den Städten – und das ist nicht nur in Winterthur der Fall, lieber Kollege René Isler – schlicht einfach zu wenige Veloabstellplätze. Kollege Isler aus Winterthur lehnt das Postulat ab, unter anderem mit dem Hinweis auf die finanziell knappen Mittel. Aber René Isler rechnet natürlich falsch. Gerade weil wir haushälterisch mit den finanziellen Ressourcen umgehen wollen, kommen wir zum Schluss: Es ist nichts günstiger als ein zusätzlicher Veloabstellplatz. Kollege Isler, haben Sie mal gerechnet, was ein zusätzlicher Autoabstellplatz kostet, was eine zusätzliche Buslinie kostet, was eine zusätzliche Tramlinie kostet? Und ich meine damit nicht nur die Anfangsinvestitionen, sondern ich meine damit natürlich auch die laufenden Kosten. Wenn Sie das mal in ein Verhältnis setzen mit dem kleinen Subventionsbeitrag, der nötig wäre, um hier wirklich grossflächig neue Veloabstellplätze zu realisieren, dann sollte eigentlich auch die Regierung zum Schluss kommen, dass es nichts Effizienteres und auch Effektiveres gibt, als zusätzliche Veloabstellplätze in den Städten zu realisieren. Aber das klappt natürlich nur, wenn Sie auch wirklich die einzelnen Verkehrsprojekte priorisieren und dann auf andere Ausbauprojekte, zum Beispiel im Strassenverkehr, auch effektiv verzichten. Sonst haben Sie natürlich dann nämlich nichts eingespart, sondern einfach mehr ausgegeben.

Wenn wir ein bisschen die kantonale Perspektive einnehmen und uns auch mal den Modalsplit als Zielwert, den wir im Richtplan festgelegt haben, zu Gemüte führen, dann ist das einfach eine Realität. Es wird nicht gehen, ohne dass wir vermehrt den Verkehr auf den Langsamverkehr, also auf den Veloverkehr, verlagern. Ohne diese Massnahme wird es nicht gehen. Da ist natürlich das Veloförderprogramm ein wichtiges Element, aber es reicht eben nicht aus. Denn der Schuh drückt wirklich in den Städten, vor den Bahnhöfen, vor den wichtigen

Bahnhöfen. Hier brauchen wir rasch und zügig eine Verbesserung der Situation und nicht erst irgendwann.

Und glauben Sie mir, meine Befürchtung ist sehr gross, dass auch mit dem Veloförderprogramm bei dieser nicht grünen Regierung und bei diesem Parlament wahrscheinlich noch der letzte Zahn gezogen wird und wir am Schluss ausser ein paar Velowegen in den Gemeinden, die aber den Parkierungsmöglichkeiten in den Städten natürlich nichts bringen, eigentlich nichts mehr haben.

Und zu guter Letzt, Herr Kollege Isler aus Winterthur, zu den Finanzen: Wenn Sie die Leistungsüberprüfung auch mal im Detail anschauen, dann sehen Sie, dass der öffentliche Verkehr einen sehr grossen Beitrag leistet. Er leistet im Vergleich zu anderen Direktionen nicht nur eine Verknappung des Budgets, sondern einen effektiven Beitrag. Von dem her ist es nichts als gerechtfertigt, wenn wir hier wieder auch auf die Leistungsmenge des Modalsplits schauen und zum Schluss kommen, es brauche einfach diese zusätzlichen Veloabstellplätze. In diesem Sinne bitte ich Sie – auch im Sinne einer nachhaltigen Umweltpolitik –, diesem Postulat zuzustimmen.

Martin Neukom (Grüne, Winterthur): Ob Sie es wollen oder nicht, der Platz in der Stadt ist nun halt mal begrenzt. Insofern haben wir ein Platzproblem in den Städten. Die Frage ist: Was hat Priorität? Und was braucht wie viel Platz? Im Moment ist der Fall so, dass ein sehr grosser Teil des öffentlichen Raums für Strassen und Parkplätze aufgebraucht wird. Das heisst, der öffentliche Raum ist nicht für die Bevölkerung zugänglich, sondern nur für Fahrzeuge. Trotzdem: Obwohl das Automobil die niedrigste Flächeneffizienz von allen Verkehrsmitteln überhaupt hat, hat dieses bei Ihnen verkehrspolitisch Priorität. Wenn man das vergleicht: Ein Fahrrad braucht einen Bruchteil der Fläche, die ein Automobil braucht. Auf einem Autoparkplatz haben zehn Veloabstellplätze Platz. Das heisst, wenn der Platz knapp ist, dann muss man ein Verkehrsmittel verwenden, das platzeffizient ist. Ja, sonst funktioniert es schlichtweg nicht, wenn alle mit dem Auto fahren wollen bei unseren Platzverhältnissen. Es funktioniert vielleicht in den USA, wo man entsprechend grosse, breite Strassen gebaut hat. Bei uns geht es nicht.

Nun, im Sanierungsprogramm 04 wurden kantonale Beiträge an die Veloparkierungsanlagen gestrichen. Mit diesem Postulat möchten wir das rückgängig machen. Sie sehen also, das mit dem Sparen ist ja keine neue Sache, das hat Herr Isler schon erwähnt. In Winterthur sei kein Geld vorhanden. Ja, Herr Isler, dann müssen Sie mir dann aber

schon erklären, wie Sie das mit dem Sparen bei Lü16, bei der Leistungsüberprüfung 2016, verstehen. Versteht die Regierung unter «Sparen» «Kosten-Verschieben»? Sie verschieben ordentlich Kosten an die Gemeinden und sagen: «Ja, ja, wir sparen. Wir haben jetzt weniger Ausgaben.» Aber die Gemeinden, zum Beispiel auch die Stadt Winterthur, haben darunter zu leiden. Das verstehe ich nicht unter Sparen.

Aber auch Herr Hofmann hat in die gleiche Kerbe geschlagen: Gerade jetzt, in dieser Situation, sei es ja nicht möglich, hier noch zusätzliche Ausgaben zu sprechen, jetzt, wo wir alle am Sparen sind. Muss ich Sie jetzt wirklich daran erinnern, dass dieser Rat die letzten zehn Jahre die Steuern gesenkt hat? Ja, ohne die Steuersenkungen von Ihnen wäre dieses Sparprogramm gar nicht nötig, schauen Sie doch mal die Zahlen an!

Nochmals zur Erinnerung: Investitionen in Veloinfrastruktur sind die ökonomischsten überhaupt. Das heisst, Investitionen in Veloinfrastrukturen lohnen sich am schnellsten, weil der Veloverkehr externen Nutzen und keine externen Kosten generiert. Externer Nutzen: Es ist gut für Gesundheit. Es ist gut, wenn sich die Leute etwas bewegen, gut für die Luftqualität. Und es braucht, wie schon am Anfang gesagt, massiv viel weniger Platz, den Platz, den wir nicht haben. Stimmen Sie daher bitte der Überweisung zu. Danke.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): René Isler, die teuren Velowege braucht es vor allem auch für die Autofahrer, welche am Abend und am Wochenende etwas für ihre Gesundheit und ihr Wohlergehen tun müssen. Kaum ein anderes Fortbewegungsmittel hat so viele multifunktionelle Pluspunkte wie das Velo. Das sehe ich beispielsweise bei meinen Söhnen, die in verantwortungsvollen Posten im Beruf stehen. Da wird mit dem Velo am Morgen weggefahren. Sie haben gemerkt, dass sie erstens etwas für ihre Gesundheit machen, zweitens helfen sie damit, auf der Strasse den Verkehr zu mindern, also den Stau zu mindern. Und drittens haben Sie mehr Zeit für die Familie, weil sie Beruf und Erholung und Gesundheit kombinieren können. Und wie schon gesagt wurde: Das Velo ist wirklich auch noch in anderen Punkten ein positives Fortbewegungsmittel, das wir nur fördern können. Daher sind wir für dieses Postulat.

Bruno Fenner (BDP, Dübendorf): Mit der Leistungsüberprüfung Lü16 steht dieses Postulat total quer in der Landschaft. Im Gegensatz zu den Parkierungsmöglichkeiten für Autos herrschen für Veloabstellplätze

geradezu paradiesische Zustände. Die heutige finanzielle Situation des Kantons unterscheidet sich nicht wesentlich von derjenigen, die das San04 ausgelöst hat. Je nachdem, wie die Beiträge gemäss Paragraf 5 BVG finanziert wurden, wären andere Aufgabenbereiche betroffen. Bei einer Finanzierung der Beiträge aus dem Strassenfonds stünden diese Beiträge in Konkurrenz zu den übrigen Verwendungszwecken. Zudem können Städte und Gemeinden, die an den kantonalen Agglomerationsprogrammen beteiligt sind, Bundesbeiträge beantragen. Diese Gemeinden können mit Beiträgen zwischen 30 und 40 Prozent der Gesamtkosten rechnen. Die BDP wird deshalb das Postulat nicht unterstützen.

Marc Bourgeois (FDP Zürich): Das Postulat stammt aus einer Winterthurer Feder, das Füllhorn würde sich natürlich aber auch vor allem über die Stadt Zürich ergiessen, denn die Probleme akzentuieren sich ja vor allem in diesen beiden Städten. Wahrscheinlich ist den Winterthurern nicht bewusst, was in Zürich in diesem Bereich alles läuft. Am Hauptbahnhof werden zwei Parkhäuser – Parkhäuser! – für Velos gebaut, am Stadelhofen ist eines geplant, in Oerlikon ist eines umgesetzt und es sind weitere Abstellanlagen in Planung. Es werden an allen Bahnhöfen Tausende, aber wirklich Tausende von Parkplätzen gebaut, zum Teil als Zwischenlösung, zum Teil als definitive Lösung. Nie, nie – und das kann ich sagen, weil ich in der entsprechenden Kommission war –, nie waren die Autoparkplätze ein Problem. Es gab nie einen Konflikt Autoparkplatz oder Veloparkplatz. Der Grund ist ganz einfach: Die Velofahrer wollen unmittelbar, möglichst nahe an die Geleise, dort, wo es ohnehin keine Parkplätze hat. Und dort werden heute Parkhäuser gebaut. Also dieses Argument «Autoparkplatz versus Veloparkplatz», das stimmt einfach nicht. Dazu braucht es in der Tat Parkhäuser. Der FDP-Stadtrat Filippo Leutenegger hat das als Priorität definiert und baut entsprechend und fördert das auch entsprechend. Er hat auch entsprechende Mittel zur Verfügung dank des Gegenvorschlags zur Veloinitiative der Stadt mit 120 Millionen Franken.

Eines muss man aber sagen: Günstig, so wie das dargestellt wurde, günstig ist diese Übung nicht, zum Beispiel im Vergleich mit einem oberirdischen Parkplatz. Ein Veloparkplatz in einem Parkhaus kostet in der Stadt Zürich ungefähr 3500 Franken pro Veloparkplatz, 3500 Franken. Also ganz, ganz billig ist das nicht. Jetzt muss man sich vorstellen, wie viel Geld der Kanton flüssig machen müsste, um hier Wirkung zu erzielen. Es stellt sich schon die Frage: Weshalb soll man Geld für kommunale Projekte des ruhenden Veloverkehrs ausgeben, wenn man dasselbe Geld auch für den fließenden Veloverkehr ausgie-

ben kann? Das macht einfach keinen Sinn. Ich persönlich kenne niemanden, der nicht Velo fährt, weil er keinen Parkplatz findet. Ich habe noch immer einen gefunden, auch in der Stadt Zürich. Ich kenne aber zwei Drittel der Velofahrer – und das ist nachgewiesen, diese Zahl –, die nicht Velo fahren, weil es zum Beispiel regnet draussen, wie heute. Vielleicht sollten Sie eher beim Wetter ansetzen als bei der Finanzierung. Besten Dank.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Für die AL ist völlig klar, dass zu einem Veloförderprogramm, das ja in der Antwort der Regierung auch angesprochen wurde, nicht nur bessere Velowege, Veloschnellstrassen und der Abbau von Hindernissen gehört, was natürlich völlig richtig ist, sondern dass auch die Möglichkeit dazu gehört, sein Velo in Bahnhofsnähe und an anderen viel frequentierten Orten abzustellen. Ein Veloparkplatz weist im Gegensatz zu Autoparkplätzen den viel geringeren Platzbedarf aus. Und von der Ökobilanz und weiteren Dingen brauchen wir gar nicht erst zu reden, auch wenn dies die Autofetischisten halt nicht so gerne hören. Und trotzdem hörten wir zuvor, dass Velos sich halt nicht an den exorbitanten Kosten für Verkehrswege beteiligen. Dazu muss ich einfach noch sagen: Ich beteilige mich als Nichtautofahrer mit meinen Steuern exorbitant hoch an den Strassenbaukosten. Wenn ich nämlich den Platzverbrauch der verschiedenen Verkehrsmittel betrachte: Jeder Autofahrer verbraucht im Durchschnitt knapp 7 Quadratmeter. Jeder ÖV-Fahrgast verbraucht aber nur noch circa 1,4 Quadratmeter. Und jedes Fahrrad braucht 1 Quadratmeter einer Strasse, wenn es herumfährt. Im aktuellen Modalsplit verbrauchen die Autos also, rein auf die beanspruchte Fläche oder benutzte Fläche bezogen, rund 86 Prozent einer jeden gebauten Strasse. Und trotzdem beteilige ich mich als Steuerzahler an diesen Kosten. Die Velofahrfraktion der Alternativen Liste wird das Postulat daher überweisen. Wir Velofahrer brauchen nicht nur gute Radwege, sondern auch genügend Veloabstellplätze in Bahnhofsnähe. Sind diese vorhanden, machen wir dieses ökologische Verkehrsmittel wieder attraktiver. Eine solche Subvention ist daher zielführend.

René Isler (SVP, Winterthur) spricht zum zweiten Mal: Liebe Postulantinnen und Postulanten, Sie haben mich jetzt ein bisschen herausgefordert. Zwei Sachen: Wenn das die Stadt Winterthur tun will, dann soll sie das tun. Dann soll sie suchen. Kollege Zeugin hat es ja erwähnt, wo wollen wir das rund um den Bahnhof erstellen, wo? Die zuständigen Stadträtinnen und Stadträte wissen es bis heute noch

nicht, eventuell, wenn der Masterplan Bahnhof eines Tages fertiggestellt ist. Aber dann soll doch die Stadt Winterthur ihr Problem nicht zum kantonalen Problem hinauf stilisieren. Und wenn ich vom Grünen Martin Neukom gehört habe, dass Investitionen in Veloinfrastrukturen so eine gute und ergiebige Sache sei, dann, lieber Michael Zeugin, dann soll das die Stadt Winterthur doch tun. Dann kann sie doch Geld verdienen, wenn das so was Gutes ist. Dann soll sie investieren und nicht der Kanton.

Und zu guter Letzt, was Sie tunlichst vergessen: Ein Parkplatz für ein Motorfahrzeug bringt jeder Kommune Geld. Die Entstehungskosten, Wartungskosten, alle Kosten eines Parkplatzes in der Stadt Winterthur sind innert eines Monats bezahlt. Das ist die zweitwichtigste Einnahmequelle nebst den Verkehrsblitzern, die wir in der Stadt haben. Das ist noch schneller amortisiert als so ein Parkplatz in der Stadt Winterthur. Noch einmal, da kommt Geld rein. Sie können selbstverständlich auch das machen: Alle Parklätze aufheben, wie es das Parkplatzregime wollte, das man zum guten Glück verworfen hat. Man fragt sich dann einfach: Woher nehmen wir das Geld? Teuchelweiher, lieber Michael, da fehlen uns jedes Jahr 1,1 Millionen. Wir haben jetzt eine Brache. Man kann auch dort einen Fahrradparkplatz machen. Also wirtschaftlich, grün und liberal, da müsst ihr doch mal über die Bücher! Ich bitte Sie nun wirklich, lehnen Sie dieses nicht nachvollziehbare Postulat ab.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Der Kanton Zürich steht unbestrittenermassen hinter der Veloförderung. Mit dem Veloförderprogramm hat ja dieser Rat dem Regierungsrat den Auftrag gegeben, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen. Und dazu gehört auch die Umsetzung des Velonetzplans, der auf dem Förderprogramm basiert. Zudem baut der Kanton das Velonetz weiter aus, also die Veloinfrastruktur, gestützt auf die Grundlage des Strassengesetzes. Und wir haben auch über die Agglomerationsprogramme die Möglichkeit der Veloförderung. Und dies im ganzen Kanton, auch in der Stadt Winterthur. Eine Verwendung der dafür gesetzlich vorgesehenen Mittel jedoch für andere Zwecke, zum Beispiel für Parkieranlagen, das ist aus Sicht der Regierung nicht angezeigt. Die Staatsbeiträge an Parkieranlagen und Veloabstellplätze auf der Grundlage des geltenden Personenverkehrsgesetzes wurden ja mit Beschluss im Zusammenhang mit dem Sanierungsprogramm 04 bekanntermassen finanziert. Anschliessend wurde diese Massnahme aufgehoben und über die allgemeinen Staatsmittel ermöglicht. In diesem Sanierungsprogramm wurden sie gestrichen. Das heisst, die Wiederaufnahme der

Subventionierung in Ihrem Sinne würde Einsparungen an anderen Orten erforderlich und notwendig machen. Bei einer Finanzierung aus dem Strassenfonds stünden diese Beiträge wiederum in Konkurrenz zu den übrigen Verwendungszwecken des Fonds, was aus der Sicht der Regierung nicht erwünscht ist. Deshalb bitte ich Sie, das Postulat nicht zu überweisen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 95 : 73 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat 87/2015 nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Lange Nacht der Museen

Ratspräsident Rolf Steiner: Am vergangenen Samstag, in der langen Nacht der Museen, war auch das Rathaus wieder geöffnet, auch wenn es mich manchmal etwas seltsam anmutet, dass wir hier in einem Museum tagen. Aber es war während der langen Nacht der Museen geöffnet und Geschichte und Politik wurden in Licht und Klang inszeniert. Es war eine eindruckliche Montage und Vorführung und es haben insgesamt fast 2200 Besucherinnen und Besucher das Rathaus am Samstagabend besucht. Für die Vorbereitungsarbeiten und die glückliche Darbietung danke ich den Parlamentsdiensten und der Staatskanzlei ganz herzlich. (*Applaus.*)

Rücktrittserklärungen

Rücktritt als Ersatzmitglied des Baurekursgerichts von Reinhold Schätzle, Esslingen

Ratssekretär Roman Schmid verliest das Rücktrittsschreiben: «Verzicht auf Wiederwahl beziehungsweise Rücktritt als Ersatzmitglied des Baurekursgerichtes altershalber.

Hiermit teile ich Ihnen mit, dass ich altershalber auf Ende der Amtsdauer, 30. Juli 2017, als Ersatzmitglied des Baurekursgerichtes, 3. Ab-

teilung, zurücktreten beziehungsweise auf Wiederwahl verzichte. Ich danke Ihnen für das mir entgegengebrachte Vertrauen.

Mit freundlichen Grüßen, Reinhold Schätzle.»

Ratspräsident Rolf Steiner: Herr Schätzle ersucht um vorzeitigen Rücktritt. Gestützt auf Paragraf 35 und folgende des Gesetzes über die politischen Rechte, hat der Kantonsrat über dieses Rücktrittsgesuch zu entscheiden.

Ich gehe davon aus, dass Sie mit dem Rücktritt einverstanden sind. Das ist der Fall. Der Rücktritt per 30. Juli 2017 ist genehmigt. Ich beauftrage die zuständigen Stellen, die Nachfolge zu regeln.

Rücktritt aus der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt von Robert Brunner, Steinmaur

Ratssekretär Roman Schmid verliest das Rücktrittsschreiben: «Auf den Zeitpunkt der Regelung meiner Nachfolge erkläre ich den Rücktritt aus der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt. Ich bedanke mich bei der Präsidentin der KEVU (*Rosmarie Joss*) und den Mitgliedern für die gute Zusammenarbeit und die gezeigte Geduld in den vergangenen zehn Jahren. Auf Wiedersehen als FIKO-Referent (*Finanzkommission*) für die KEVU.

Robert Brunner, Kantonsrat Grüne, Steinmaur.»

Ratspräsident Rolf Steiner: Wir haben auch diesen Rücktritt zur Kenntnis genommen und werden die Nachfolge regeln.

Rücktritt aus dem Kantonsrat von Ralf Margreiter, Zürich

Ratspräsident Rolf Steiner: Am 11. Juli 2016 haben Sie dem Rücktrittsgesuch von Kantonsrat Ralf Margreiter, Zürich, stattgegeben. Heute nun ist seine letzte Sitzung hier im Rat.

Ratssekretär Roman Schmid verliest das Rücktrittsschreiben: «Nicht dass mir dieser Schritt leicht fiele. Wer mich kennt, weiss, das Gegenteil ist der Fall. Ich gehöre diesem Rat seit Mai 2003 an und ich habe mein Parlamentsmandat stets mit voller Überzeugung und mit viel

Herzblut ausgeübt. Das ist auch heute noch so. Die Lust am parlamentarischen Engagement hat mich nicht verlassen.

Die Aufgaben als Kantonsrat – und wie ich sie wahrnehmen will – lassen sich aber schon seit einiger Zeit eher schlecht als recht mit Familie und Beruf vereinbaren. Die Belastung schlägt auf die Gesundheit, ein Preis des Milizsystems, der auch zu hoch werden kann.

Zu den schönsten Erfahrungen hier im Rat zählen sicherlich die Aufgaben als Präsident der Kommission für Bildung und Kultur in der letzten Legislatur: bereichernde vier Jahre. Besonders in Erinnerung bleiben werden mir ebenfalls schöne, auch überraschende Erfolge in Volksabstimmungen, etwa die Schaffung eines Berufsbildungsfonds im Kanton Zürich 2008, die Ablehnung des Steuerpaketes 2011 oder die Annahme der Kulturlandinitiative im Juni 2012.

Ich darf aus den vergangenen rund 13 Jahren viel mitnehmen. Dafür bin ich dankbar. Das Parlamentsmandat habe ich in dieser ganzen Zeit stets als ein ausserordentliches Privileg verstanden. Als Möglichkeit zur laufenden Horizonterweiterung und für Einblicke auch in Lebensbereiche, die mir sonst wohl verschlossen geblieben wären.

In diesem Sinne bedanke ich mich ganz besonders bei Ihnen, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, und natürlich ebenso bei Vorgängerinnen und Vorgängern, für die vielen Kontakte, Gespräche und den wertvollen Austausch.

Ich wünsche Ihnen allen hier im Rat und ausserhalb dieses Hauses gutes Gelingen.

Freundliche Grüsse, Ralf Margreiter.»

Ratspräsident Rolf Steiner: Ralf Margreiter machte bereits vor seinem Eintritt in den Rat von sich zu reden. Der damalige Parteisekretär der Grünen der Stadt Zürich regte 2001 eine Verfassungsänderung zur Anpassung des Stimmrechts in bürgerlichen Angelegenheiten an. Der Ruf nach Chancengleichheit und Mitbestimmungsrecht nahm ein Anliegen vorweg, für welches der grüne Bildungspolitiker während seinem parlamentarischen Mandat stets vehement eintreten würde.

Auf den Legislaturwechsel 2003 wurde Ralf Margreiter aus den Reihen der Grünen der Stadt Zürich in den Kantonsrat gewählt. Seinen ersten Kommissionssitz hatte er in der WAK (*Kommission für Wirtschaft und Abgaben*), deren Geschicke er während zwei Legislaturen unter anderem in den Bereichen «Wirtschaftsförderung» und «Steuerrecht» mitprägte.

Auf den Legislaturbeginn 2011 bis 2015 wurde er Präsident der KBIK, einer Sachkommission mit breitem Aufgabengebiet und traditionell hoher Geschäftslast. Diese Kombination und Ralf Margreiters Hunger nach Informationen sowie sein Bedürfnis, stets alle Aspekte und Details eines Geschäfts gelesen, durchdacht und besprochen zu haben, führten in der KBIK zu einem sehr hohen Sitzungsrhythmus und forderten nicht nur einen grossen Einsatz der Kommissionsmitglieder, sondern auch der Vertreterinnen und Vertreter der Bildungsdirektion.

Sein gründliches, methodisches und formal korrektes Vorgehen kam jedoch sehr zupass, als es um «grosse Kisten» ging. Damit ist zum Beispiel die erfolgreiche Reform des Stipendienwesens gemeint. Eine deutliche Mehrheit fand auch der neue Berufsauftrag für Volksschullehrpersonen, ein weiteres komplexes und seitens der Lehrpersonenverbände kontrovers begleitetes Reformvorhaben.

Im Kulturbereich – auch eine Aufgabe der KBIK – sind die Abklärungen zu erwähnen, welche die Kommission gemeinsam mit der GPK (*Geschäftsprüfungskommission*) über die Bauvorhaben des Opernhauses vorgenommen hat. Ralf Margreiter gelang es rasch, die etwas aufgeheizte Stimmung auf die Sachebene zu lenken und die Fragestellungen in einer Änderung des Opernhausgesetzes neu zu regeln.

104 Geschäfte an 134 Sitzungen unter seiner Leitung: Dem Vernehmen nach gab es hin und wieder ein Murren der geforderten KBIK-Mitglieder an die Adresse ihres dynamischen Präsidenten. Doch die Teilnehmer der Legislaturreise an den Bodensee waren erstaunt, dass er auch anders kann: Sie erlebten einen sehr entspannten Ralf Margreiter.

In der laufenden Legislatur engagierte sich Ralf Margreiter in der Finanzkommission, der Subkommission PCG (*Public Corporate Governance*) und der Interfraktionellen Konferenz. Auch sein Wirken in diesen Gremien hinterlässt dem Kantonsrat viele Denkanstösse.

Sein Schaffensdrang während mehr als zwölf Jahren im Parlament zeitigte über 100 Vorstösse als Erstunterzeichner und führte ihn – wie wir nicht erst seit dem Rücktrittsschreiben erfahren mussten – bisweilen an die Grenzen der Belastbarkeit. Umso mehr wünschen wir ihm, dass die Abgabe des Kantonsratsmandates für den verdienten Ausgleich sorgen wird. Und nachdem vor den Sommerferien auch noch die Möglichkeit geschaffen wurde, dich vom Bock sprechen zu lassen, sind wohl fast alle Wünsche erfüllt (*Heiterkeit*).

Ich danke dir, lieber Ralf, im Namen des Kantonsrates für deinen grossen Einsatz in unserem Parlament und für unseren Kanton und wünsche Dir für Deine private und berufliche Zukunft alles Gute. Vielen Dank. (*Applaus.*)

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Pelletheizungen nicht benachteiligen**
Anfrage *Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.)*
- **Ersetzung der «erstreckten elterlichen Sorge» durch Beistände**
Anfrage *Claudio Schmid (SVP, Bülach)*

Schluss der Sitzung: 12.05 Uhr

Zürich, den 5. September 2016

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 12. September 2016.