


221. Sitzung, Montag, 3. Mai 1999, 8.15 Uhr

Vorsitz: Kurt Schellenberg (FDP, Wetzikon)

Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen
 - *Wiedereinbau des dritten Gleises Effretikon–Winterthur und Bau des Überwerfungsbauwerkes «Hürlistein»*
KR-Nr. 56/1999..... Seite 16606
 - *Altersabzug und Einkommensbesteuerung für ältere Menschen*
KR-Nr. 91/1999..... Seite 16609
- Zuweisung von neuen Vorlagen..... *Seite 16611*
- Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage Seite 16611*

2. Bewilligung von Beiträgen zu Lasten des Fonds für gemeinnützige Zwecke

 Antrag des Regierungsrates vom 3. März 1999 und gleichlautender Antrag der Finanzkommission vom 15. April 1999, **3698** *Seite 16611*
3. Gesetz über den Flughafen Zürich (Flughafengesetz)

 Antrag des Regierungsrates vom 22. Juli 1998 und geänderter Antrag der Kommission vom 23. März 1999, **3659a** *Seite 16615*

Verschiedenes

- Fraktions- oder persönliche Erklärungen
 - *Peter Weber (Grüne, Wald) betreffend Abstimmung zur Vorlage 3693, Militärkaserne Zürich..... Seite 16613*
 - *Erklärung der SP-Fraktion betreffend Vorlage 3693, Militärkaserne Zürich..... Seite 16614*
 - *Peter Reinhard (EVP, Kloten) betreffend Vorlage 3693, Militärkaserne Zürich..... Seite 16614*
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse ... *Seite 16680*

Geschäftsordnung

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

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

*Wiedereinbau des dritten Gleises Effretikon–Winterthur und Bau des Überwerfungsbauwerks «Hürlistein»
KR-Nr. 56/1999*

Esther Zumbrunn (DaP/LdU, Winterthur) hat am 15. Februar 1999 folgende Anfrage eingereicht:

Die Benützerinnen und Benützer der S-Bahn-Linie S12 erleben es tagtäglich, dass ihre Züge bei der Fahrt von Zürich in Richtung Winterthur entweder vor der Einmündung der Flughafenlinie in die Linie Stadelhofen–Stettbach–Effretikon beim «Hürlistein» oder im Bahnhof Effretikon abbremsen und vielfach anhalten müssen, um Schnellzügen den Vortritt zu lassen. Dadurch wird die S-Bahn-Fahrt nicht sehr attraktiv. Zudem wird dadurch der Anschluss von der S12 auf die Schnellzüge in die Ostschweiz in Winterthur regelmässig verpasst.

Die Ursachen für diese gestörte Betriebsweise sind bekannt: Zwischen Effretikon und Winterthur fehlen das bereits in der Volksabstimmung vom November 1989 vom Zürchervolk mit der Vorlage «Zweite Teilergänzung der S-Bahn» bewilligte «Überwerfungsbauwerk Hürlistein»

sowie die früher vorhanden gewesene dritte Spur Effretikon–Winterthur.

In den kalten Tagen hat sich das Fehlen dieser Bauten fatal ausgewirkt. Mit den beiden Bauwerken wäre die Strecke Winterthur–Zürich nicht so stark betroffen gewesen. Da die erwähnten Ausbauten mehr als dringlich sind und der «Brüttenertunnel» sicher nicht rasch gebaut wird, frage ich den Regierungsrat:

1. Auf wann ist die Realisierung der beiden Ausbauten «Überwerfung Hürlistein» und «Drittes Gleis Effretikon–Winterthur-Töss» vorgesehen?
2. Wie hoch sind die Kosten für das «Überwerfungsbauwerk Hürlistein», und wie hoch für das «dritte Gleis Effretikon–Winterthur-Töss»?
3. Wie erklärt sich der Regierungsrat die in früheren Antworten auf Vorstösse genannte Kostensteigerung des «Überwerfungsbauwerkes Hürlistein» seit der Volksabstimmung vom November 1989?
4. Die beiden Ausbauten dienen vor allem der Beschleunigung und Attraktivitätssteigerung der S-Bahn (S12); also muss auch der Kanton einen Teil der Kosten tragen. Wie hoch ist der Anteil des Kantons Zürich an diesen Bauwerken, und auf wann ist eine Vorlage des Regierungsrates zu erwarten?

Der Regierungsrat antwortet auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt:

Es trifft zu, dass die Züge der S12 zwischen Dietlikon und Effretikon häufig die Vorbeifahrt verspäteter Schnellzüge abwarten müssen und dadurch ihrerseits durchschnittlich zwei Minuten verspätet in Winterthur eintreffen. Die Anschlüsse an die weiter führenden Regionalzüge bleiben in der Regel sichergestellt. Die in der Anfrage erwähnten Anschlüsse an die Schnellzüge bestehen hingegen auch bei pünktlichem Verkehren der S12 nicht. Sie waren auch nie vorgesehen, weil sonst der vor der S12 in Winterthur eintreffende Schnellzug fünf Minuten stehen bleiben müsste, um die S12 abzuwarten und genügend Zeit zum Umsteigen zu berücksichtigen. Die Folge wäre eine Verschlechterung aller anderen Anschlüsse.

Eine so genannte Überwerfung dient dazu, das niveaugleiche Kreuzen zweier entgegengerichteter Züge zu vermeiden, indem der eine von ihnen auf einem anderen Niveau geführt wird. Da die Verspätungsquelle für die S12 nicht bei einem entgegenkommenden, sondern bei einem in gleicher Richtung verkehrenden Zug liegt, würde diese mit einer Überwerfung nicht beseitigt. Der Bau der Überwerfung

«Hürlistein» ist darum heute in keinem Konzept vorgesehen. Dagegen sind im Rahmen der ersten Etappe von Bahn 2000 zwischen Zürich und Winterthur verschiedene kleinere und grössere Investitionen geplant. Sie wurden in der Antwort auf die Anfrage KR-Nr. 255/1996 aufgelistet und sind heute entweder bereits in Betrieb oder im Bau. Sie stützen sich auf eingehende Untersuchungen und Betriebssimulationen der SBB und werden vor allem in den Hauptverkehrszeiten zu einer wesentlich verbesserten Pünktlichkeit im Fernverkehr sorgen und damit auch die Behinderungen der S12 vermindern.

Um über ein drittes Gleis zwischen Winterthur-Töss und Effretikon und die Überwerfung «Hürlistein» verlässliche Kostenangaben machen zu können, müssten mindestens Vorprojekte erstellt beziehungsweise die seinerzeitige Projektstudie überarbeitet und aktualisiert werden. Da beide Massnahmen in den gegenwärtigen Angebotskonzepten nicht benötigt werden, liegt auch keine Kostenschätzung vor. Unter diesen Voraussetzungen ist es auch nicht sinnvoll, Diskussionen über einen allfälligen Kostenteiler zu führen.

Für das ganze S-Bahn-System ist jedoch festzuhalten, dass dieses abgesehen von der 12 km langen Neubaustrecke durch den Zürichbergtunnel auf den gleichen Gleisen betrieben wird wie der Fern- und Güterverkehr. Bei diesem Mischbetrieb ist nicht zu vermeiden, dass Störungen aus dem übergeordneten Netz auch auf die S-Bahn übertragen werden. Inwieweit einzelne Störungsquellen nun nach und nach ausgemerzt werden sollen, wird gegenwärtig vom Zürcher Verkehrsverbund im Rahmen eines besonderen Projektes geprüft. Dabei wird das gesamte S-Bahn-System untersucht. Ziele dieses Projekts sind der Ausbau der Marktstellung des regionalen öffentlichen Verkehrs im Grossraum Zürich, die grösstmögliche Abstimmung der S-Bahn auf das neue Angebot von Bahn 2000 und die effizientere Produktion des Angebots.

Über das Konzept Bahn 2000, 1. Etappe, und die 2. Teilergänzung der S-Bahn hinausgehende Investitionen haben sich auf dieses Projekt des Verkehrsverbundes, die durch den Bund zu konkretisierenden Ziele der 2. Etappe von Bahn 2000 und auf die Bahnperspektiven für den Wirtschaftsraum Zürich abzustützen. In allen drei Bereichen sind die Arbeiten erst aufgenommen worden. Erste Ergebnisse können im Verlauf des Jahres 2000 erwartet werden.

Altersabzug und Einkommensbesteuerung für ältere Menschen
KR-Nr. 91/1999

Vilmar Krähenbühl (SVP, Zürich) hat am 15. März 1999 folgende Anfrage eingereicht:

Anlässlich einer Veranstaltung über das neue Steuergesetz und die Steuererklärung 1999 A ist bei den älteren Menschen der Ärger über die Streichung des Altersabzuges und die Erhöhung der Einkommensbesteuerung zum Ausdruck gekommen. Es ist zwar klar, dass es sich bei diesem Problem um höheres Recht handelt und der Spielraum eingeschränkt ist. Trotzdem bleibt beim neuen Steuergesetz die Ungerechtigkeit, die im Extremfall zur neuen Armut beiträgt. Ich bitte deshalb den Regierungsrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche Möglichkeiten bestehen für ältere Menschen, die auf Grund des neuen Steuergesetzes in finanzielle Nöte geraten?
2. Ist es sinnvoll, finanziell schwache Menschen zu besteuern und ihnen dann wieder via Ergänzungsleistungen das Geld zurückzuerstatten?
3. Wie hoch ist der Aufwand (als Schätzung für den Kanton Zürich) für diese zusätzliche Leistung (Steuern einziehen – Ergänzungsleistungen auszahlen)?

Der Regierungsrat antwortet auf Antrag der Finanzdirektion wie folgt:

1. Wie durch das Steuerharmonisierungsgesetz des Bundes (SR 642.14) zwingend vorgegeben, sind AHV-Renten nach dem neuen Steuergesetz vom 8. Juni 1997 (LS 631.1) zu 100 Prozent, und nicht wie bis anhin nur zu 80 Prozent steuerbar. Diese Regelung besteht bei der direkten Bundessteuer schon seit dem 1. Januar 1995. Ergänzungsleistungen (bzw. Zusatzleistungen) zur AHV und IV bleiben auch nach neuem Recht steuerfrei.

Andererseits sieht das neue Steuergesetz vor, dass sich der Versicherungsprämien- und Sparzinsenabzug für Steuerpflichtige, die keine Beiträge an die 2. und 3. Säule a leisten (somit vorab für Rentnerinnen und Rentner), um die Hälfte des Normalbetrags erhöht. Zudem können nach dem neuen Steuergesetz, ebenfalls in Anlehnung an das Harmonisierungsrecht des Bundes, ungedeckte Krankheits-, Unfall- und Invaliditätskosten in unbeschränkter Höhe abgezogen werden, allerdings unter der durch das Harmonisierungsgesetz vorgegebenen Voraussetzung, dass diese Kosten einen Selbstbehalt von 5 Prozent des Reineinkommens übersteigen. Demgegenüber war der Abzug des alten Steuergesetzes für besondere, durch schwere Invalidität oder dauernde Pflegebedürftigkeit verursachte Aufwendungen nach oben begrenzt.

Die Erhöhung des Versicherungsprämien- und Sparzinsenabzugs für Rentnerinnen und Rentner sowie insbesondere die neue Regelung, wonach ungedeckte Krankheits-, Unfall- und Invaliditätskosten, vorbehaltlich des erwähnten Selbstbehaltes, nach oben unbeschränkt geltend gemacht werden können, bildeten auch den hauptsächlichen Grund für die Streichung des Altersabzugs. Dieser im alten Steuergesetz vorgesehene zusätzliche steuerfreie Betrag (Sozialabzug) beruhte nämlich wesentlich auf der Überlegung, dass sich die Aufwendungen für die Lebenshaltung bei älteren Menschen durch zusätzliche, altersbedingte Gesundheitskosten erhöhen.

Auch wenn vorab die harmonisierungsrechtlich bedingte Streichung des Einschlags von 20 Prozent bei der Besteuerung der AHV und IV-Renten mit einer entsprechenden Steuererhöhung verbunden ist, kann daraus noch nicht geschlossen werden, dass deswegen ältere Menschen in finanzielle Nöte gerieten. Folge des neuen Steuergesetzes ist nunmehr, dass ältere und jüngere Menschen bei gleich hohem Einkommen auch einer gleich hohen Steuerlast unterliegen.

2. Eine Regelung, wonach nur gerade der Bezug von Ergänzungsleistungen zur AHV und IV zu einer Steuerbefreiung führen würde, wäre mit dem Gebot der rechtsgleichen Behandlung nicht zu vereinbaren. Die Steuerbefreiung wäre allen Steuerpflichtigen zu gewähren, deren finanzielle Verhältnisse mit jenen der Bezügerinnen und Bezüger von Ergänzungsleistungen vergleichbar wären. Letztlich liesse sich das Ziel, Bezügerinnen und Bezüger von Ergänzungsleistungen von vornherein von den Steuern zu befreien, nur dadurch verwirklichen, dass allen Steuerpflichtigen Sozialabzüge gewährt würden, deren Höhe den Einkommensgrenzen für den Bezug von Ergänzungsleistungen entsprechen würde. Wie schon in der Stellungnahme des Regierungsrates zur Motion KR-Nr. 47/1998 ausgeführt, kann jedoch eine solche Lösung wegen der damit verbundenen Steuerausfälle nicht in Erwägung gezogen werden.
3. Mangels entsprechender statistischer Grundlagen sind bei Bezügerinnen und Bezüger von Ergänzungsleistungen ernsthafte Aussagen über das Verhältnis der Steuereinnahmen zu den Kosten für die Steuererhebung nicht möglich; auch nicht über das Verhältnis der Steuereinnahmen, abzüglich der Kosten für die Steuererhebung, zu den Ergänzungsleistungen, zuzüglich der Kosten bei der Ausrichtung dieser Leistungen. In den Steuerstatistiken werden die Bezüger von Ergänzungsleistungen nicht besonders erfasst.

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission 3653, Lehrpersonalgesetz:

- **Genehmigung der Änderung der Lehrerbesoldungsverordnung**
Beschluss des Kantonsrates, 3710

Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegt zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 217. Sitzung vom 12. April 1999, 8.15 Uhr

2. Bewilligung von Beiträgen zu Lasten des Fonds für gemeinnützige Zwecke

Antrag des Regierungsrates vom 3. März 1999 und gleichlautender Antrag der Finanzkommission vom 15. April 1999, **3698**

Liselotte Illi (SP, Bassersdorf), Präsidentin der Finanzkommission:
Wir kommen heute Morgen zuerst zu einem Geschäft, das hoffentlich nicht sehr umstritten ist. Es geht um Beiträge an zwei Winterthurer Kulturinstitute.

In den letzten Jahren hat der Kantonsrat immer wieder Beiträge an Kunstinstitute zu Lasten des Fonds für gemeinnützige Zwecke bewilligt, letztmals am 17. Juni 1996. Damals wurde festgehalten, dass Sonderbeiträge für Kultur nicht mehr unbeschränkt weitergeführt und ab 1999 entfallen werden. Gleichzeitig wurde in Aussicht gestellt, dass allenfalls Einzelbeiträge zu Gunsten eines bestimmten, ausgewählten Projekts eines Kunstinstituts nach 1998 möglich sein können.

In Anlehnung an die Weisung zum Beschluss von 1996 wurde zwischen der Direktion des Innern und der Finanzdirektion im letzten Herbst festgelegt, dass ab 1999 jährlich höchstens zwei Kunstinstitute von kantonalen bzw. regionaler Bedeutung mit einem Fondsbeitrag von insgesamt 1,5 Mio. Franken berücksichtigt werden sollen. Die Direktion des Innern hat die Finanzkommission bereits im Zusammenhang mit der Vorberatung des Budgets 1999 über die geplante Beitragspolitik informiert. Sie steht im Zusammenhang mit der Erhöhung der Opernhaussubvention um 1,5 Mio. Franken und der Leistungen im Bereich der freien Kulturkredite des Regierungsrates um 1,25 Mio. Franken. Diese Beiträge hat der Kantonsrat mit dem Budget 1999 bereits genehmigt.

1999 erhalten zwei Winterthurer Institute einen projektbezogenen Beitrag. Zum einen geht es beim Stadttheater Winterthur um die Zusammenarbeit mit dem Opernhaus. Darin könnte eine zusätzliche Subventionierung des Opernhauses vermutet werden. Das ist aber nicht der

Fall, denn vor allem in Winterthur ist man daran interessiert, im Theater am Stadtgarten auch Musiktheater aufführen zu können. Die gemeinsame Aufführung schafft andererseits in Winterthur Goodwill für das Opernhaus Zürich beziehungsweise für den grossen Staatsbeitrag an den Betrieb des Opernhauses.

Beim Kunstmuseum Winterthur geht es um eine umfangreiche Aufarbeitung der grafischen Sammlung und um ergänzende Ankäufe. Unmittelbarer Anlass für das Projektgesuch des Kunstmuseums an den Kanton ist die Einladung der Nationalgalerie Prag, eine Auswahl der wichtigsten Werke der Winterthurer grafischen Sammlung auszustellen. Dies ist ein bedeutender internationaler Auftritt, der dem Kunstmuseum mit diesem Beitrag ermöglicht werden kann.

Die einstimmige Finanzkommission empfiehlt Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und die beantragten Beiträge von 1'050'000 Franken an das Kunstmuseum Winterthur und 450'000 Franken an das Theater am Stadtgarten Winterthur zu bewilligen.

Ich kann Ihnen auch Zustimmung im Namen sämtlicher Fraktionen des Kantonsrates empfehlen.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein Antrag auf Nichteintreten gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I. und II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 96 : 0 Stimmen, der Vorlage 3698 gemäss Antrag von Regierungsrat und vorberatender Kommission zuzustimmen, lautend auf:

- I. Zu Lasten des Fonds für gemeinnützige Zwecke werden folgende Beiträge von insgesamt Fr. 1'500'000 gewährt:
 1. Fr. 1'050'000 dem Kunstmuseum Winterthur (KMW),
 2. Fr. 450'000 dem Theater am Stadtgarten Winterthur (TSW).
- II. Mitteilung an den Regierungsrat zum Vollzug.

Das Geschäft ist erledigt.

Persönliche Erklärung

Peter Weber (Grüne, Wald): In der vergangenen Woche musste ich betreffend dem Abstimmungsergebnis zur Vorlage 3693, Umbau und Erweiterung der Militärkaserne Zürich, gegenüber den Medien begründen, was ich vom Vorwurf halte, das klare Abstimmungsergebnis auf Nichteintreten mit 80 : 69 komme einem Zufallsresultat gleich, wie es die Kollegen Peter Marti und Ulrich Isler auf der anschliessend eingereichten Motion begründen. Meine erste Antwort war, dass nebst schlechtem Stil und undemokratischem, aber auch das Parlament lächerlich machendem Verhalten, vor allem mit einem Neuaufgleisen derselben Projektvorlage die Fallgrube beim Souverän immer breiter, länger und attraktiver würde. Meine zweite Antwort war, dass ich seit Tagen eine regierungsrätliche Antwort zu meiner vor über drei Monaten eingereichten Anfrage betreffend Schutzentlassung und Abbruch der ehemaligen Militär- und der Polizeikaserne erwarte. Meine dritte Antwort war, dass ich keinen bekannten Architekten und Architekturkritiker kenne, der sagt, der Nichteintretensbeschluss nach all den vielen Diskussionen im Parlament sei eine Fehlleistung.

Mit dieser persönlichen Erklärung verabschiede ich mich gleichzeitig verbal hier im Parlament mit der Feststellung, dass ich wohl um einige Erfahrungen reicher, aber auch um etliche Illusionen ärmer geworden bin.

Erklärung der SP-Fraktion

Bettina Volland (SP, Zürich): Am letzten Montag beschloss der Kantonsrat mit dem deutlichen Ergebnis von 80 : 69 Stimmen, auf die Vorlage zur Militärkaserne nicht einzutreten. Nur wenige Minuten nach Bekanntgabe des Abstimmungsergebnisses reichte die SVP mit der FDP am Gängelband (Unruhe) eine Motion ein, welche dieses Ergebnis rückgängig machen will. Nach dem Willen der Motionäre soll die gescheiterte Regierungsvorlage dem Kantonsrat nochmals tel quel vorgelegt werden. Diesen faulen Zauber tarnen sie mit einem Feigenblatt, indem sie nun plötzlich auch die Zeughäuser miteinbeziehen wollen. Diese kosmetische Änderung soll darüber hinwegtäuschen, dass uns nochmals das gleiche ungeniessbare Menü serviert wird. Dieser Vorstoss macht politisch keinen Sinn. Er macht lediglich sichtbar, woher der Wind in der neuen Legislatur wehen soll. Jetzt kann die rechtsbürgerliche Mehrheit dieses Parlaments ihre Maske endgültig fallen lassen. Sie kann künftig ihre Vorstellungen ohne Kompromisse durchdrücken. Sie wird sich nicht scheuen, dazu die elementaren Regeln des politischen Anstands mit Füßen zu treten. Soll der neue Stil dieses Hauses sein, dass Abstimmungen künftig so lange stupid wiederholt werden, bis sich die rechtsbürgerliche Mehrheit durchgesetzt hat? Soll der neue Stil dieses Hauses sein, dass sich in der Frage um die Militärkaserne penetrante, rechtsbürgerliche Machtgelüste durchsetzen, obwohl dieses Parlament bereits dreimal anders entschieden hat? Es soll offenbar so sein. Was bleibt, ist die Erwartung, dass die Regierung diese Schindluderei nicht mitzumachen gewillt ist. Wir bitten deshalb die Regierung, diese Zwängerei nicht entgegenzunehmen und damit die demokratischen Entscheide des Parlaments zu achten. Daher empfehlen wir der Regierung, eine neue Kasernenvorlage zu bringen, welche die Kritik an der alten Vorlage aufnimmt sowie die Forderungen nach einem Gesamtkonzept, Motion Hans-Peter Portmann, und nach einem neuen Standort für die Kantonspolizei, Postulat Hartmuth Attenhofer, erfüllt. Tut die Regierung dies nicht, riskiert sie eine Niederlage in der Volksabstimmung.

Persönliche Erklärung

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Die Neuauflage der Kasernenvorlage, wie sie durch die Motion begründet wird, erscheint uns, auch wenn sie mit den Zeughäusern ergänzt wird, als fragwürdig und arrogant. Wir denken, dass die bisherigen Gepflogenheiten des Rates so waren, dass man Ratsentscheide akzeptierte und sie als solche nicht innerhalb eines Jahres neu aufs Tapet brachte. Wenn die Vorlage jetzt mit den Zeughäusern ergänzt wird, ist das tatsächlich nur ein Feigenblatt. Wenn die Vorlage so vor das Volk kommt und sie abgelehnt wird – was zu erwarten ist –, sind Sie verantwortlich dafür, dass die Zeitdauer, um eine Lösung für das Areal zu finden, wesentlich länger ist, als wenn die Regierung jetzt über die Bücher gehen und ein Gesamtkonzept bringen würde, das tatsächlich politisch abgestützt ist.

Ich denke mir, dass wir aufhören sollten, hier von einem offenen Dialog zu sprechen, wenn nichts anderes als Machtdemonstration kommt, in einer Art und Weise, die so nicht akzeptabel ist.

3. Gesetz über den Flughafen Zürich (Flughafengesetz)

Antrag des Regierungsrates vom 22. Juli 1998 und geänderter Antrag der Kommission vom 23. März 1999, **3659a**

Ratspräsident Kurt Schellenberg: Ich gebe Ihnen das Vorgehen bekannt. Wir führen zuerst die Eintretensdebatte zum Flughafengesetz durch. Anschliessend folgt der Entscheid über das Eintreten. Wird Eintreten abgelehnt, ist das Geschäft erledigt. Wird Eintreten beschlossen, behandeln wir den Rückweisungsantrag der Kommissionsminderheit. Wird der Rückweisungsantrag gutgeheissen, ist das Geschäft für heute erledigt. Wird der Rückweisungsantrag abgelehnt, folgt die Detailberatung des Gesetzes über den Flughafen Zürich. Sofern Sie weitere Anträge zu den einzelnen Paragrafen stellen möchten, bitte ich Sie, diese vor der Detailberatung schriftlich dem Präsidium einzureichen. Sie sind mit dem Vorgehen einverstanden. Das Vorgehen zur Bereinigung der Minderheitsanträge zu den einzelnen Paragrafen werde ich Ihnen jeweils vor der Behandlung der entsprechenden Anträge erläutern.

Lukas Briner (FDP, Uster), Präsident der vorberatenden Kommission: Mein Eintretensreferat gliedert sich in vier Teile, nämlich einem Überblick über die Vorlage der Regierung, die Haltung der Kommission im Grundsatz, dem Standpunkt der Kommissionsminderheit und einige Schlussbemerkungen.

Die Vorlage und die Kommissionsarbeit: Während Jahrtausenden hat die Menschheit vom Fliegen geträumt. Seit ein paar Jahrzehnten erst hat der Mensch die Schwerkraft tatsächlich überwunden. Heute träumen viele von einem andern Fliegen: vom stillen Fliegen, vom weniger Fliegen oder vom gar nicht mehr Fliegen. Die vorberatende Kommission für das Flughafengesetz hat weder geträumt noch abgehoben. Sie hat vielmehr auf dem harten Boden der Politik gearbeitet und am Text der Regierungsvorlage eine ganze Reihe von Änderungen und Ergänzungen vorgenommen. Die Mehrheit der Kommission – eine knappe Mehrheit – hat sich überzeugen lassen, dass nur die Überführung in ein marktorientiertes und wettbewerbsfähiges Unternehmen dem Flughafen Zürich-Kloten seine fundamentale Bedeutung für die wirtschaftliche Existenz der Grossregion Zürich, ja der ganzen Schweiz, erhalten kann.

Die Kommission hat die Vorlage in sieben Sitzungen beraten. Zunächst hat sie Vertreter verschiedenster Interessen und Funktionen angehört, nämlich: die Präsidenten des Schutzverbands der Bevölkerung und der Flughafen-Immobilien-gesellschaft (FIG), den CEO (chief executive officer) der SAir Group, je einen Vertreter des zuständigen Departements in Bern, des UVEK (Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation), des BAZL (Bundesamt für Zivilluftfahrt) sowie den Sekretär des VPOD für Personalbelange. Zwei Vertreter der beauftragten Treuhandgesellschaften legten der Kommission ausführlich die Methode und die Ergebnisse der Bewertung der Fusionspartner dar. Weitere Stellungnahmen wurden schriftlich eingeholt oder gingen ungefragt bei der Kommission ein. Zahlreiche Fragen der Kommissionsmitglieder wurden durch den Volkswirtschaftsdirektor und die Verwaltung in jeweils sehr kurzer Zeit ausführlich beantwortet.

Der Kommissionsantrag im Grundsatz: Die Kommissionsmehrheit erachtet die echte Verselbstständigung des Flughafens in eine privatrechtliche, aber gemischtwirtschaftlichen AG nach Art. 762 OR für erforderlich. Aus den Hearings, die wir durchgeführt haben, ist deutlich hervorgegangen, wie stark und wie rasch sich die Verhältnisse seit der Deregulierung des europäischen Luftverkehrs geändert haben. Bis vor wenigen Jahren war der Flughafen einfach ein Teil der öffentlichen Infrastruktur. Finanziert wurde er über Gebühren. Die Höhe dieser Gebühren ergab sich aus den Kosten. Dies hat sich grundlegend gewandelt: Der Wettbewerb unter den Fluggesellschaften hat sich drastisch verschärft. Mit dem Einbruch der Flugpreise haben die Passagierzahlen enorm zugenommen. Die Flugzeuge sind im interkontinentalen Verkehr aus Kostengründen immer grösser geworden und müssen aus Renditegründen auch gefüllt werden. Deshalb braucht es den Zubringerverkehr zu

einigen wenigen Interkontinentalflughäfen, den so genannten Hubs, das ist das englische Wort für Radnabe. Nur wenige Standorte wie Paris, London oder Frankfurt haben einen genügend grossen Heimmarkt, um Langstreckenflugzeuge gewissermassen aus eigener Kraft füllen zu können. Die Hubs, also die grossen Flughäfen, stehen nun ihrerseits miteinander im Wettbewerb als Unternehmungen, weil der Passagier den Umsteigeort dort wählt, wo das Preis-Leistungsverhältnis am besten ist. Mit andern Worten: Der Flughafen muss attraktiv sein, das heisst schnell, bequem und sicher. Er muss sein Angebot laufend den Marktbedürfnissen anpassen und darf für Transitpassagiere mindestens nicht teurer sein als vergleichbare Konkurrenzflughäfen. Das bedeutet, dass er neben den Gebühren der Passagiere noch andere Einnahmen braucht durch die Vermarktung von Dienstleistungen, durch Vermietung und andere Tätigkeiten, die unter Umständen mit dem Flughafenbetrieb wenig zu tun haben. Er muss sich sehr schnell – manchmal blitzartig – veränderten Konkurrenzbedingungen anpassen können. Ausserdem muss er in der Lage sein, mit anderen Flughäfen Kooperationen einzugehen und sich allenfalls auch an andern Flughäfen zu beteiligen, um die notwendigen Synergien zu erreichen. Zu diesem Zweck muss der Flughafen auch am Kapitalmarkt attraktiv sein. Alle diese Bedingungen erfüllt nur eine Aktiengesellschaft nach Obligationenrecht. Dazu kommt, dass ein funktionierender Hub mindestens eine Standort-Fluggesellschaft braucht, die für ein ausgewogenes Angebot an Verbindungen zu den wichtigsten Destinationen sorgt, namentlich an abgehenden Verbindungen am Morgen. Bei uns ist dies die Swissair, die im gnadenlosen Wettbewerb nur mithalten kann, wenn sie sich den Marktbedingungen optimal anpassen kann.

An dieser Stelle betone ich nochmals, was ich bereits anlässlich der Pressekonferenz ausführte: Es geht nicht darum, den Flughafen Zürich zu einem Hub auszubauen, denn er war seit jeher ein Hub. Nur sagte man dem früher «interkontinentaler Flughafen». Nur dank den interkontinentalen Direktverbindungen hat Zürich seine heutige wirtschaftliche Bedeutung erlangt. Vielmehr will die Kommissionsmehrheit alles daran setzen, die Eigenschaft unseres Flughafens als Hub zu erhalten, und dies bedingt in erster Linie qualitative, in zweiter Linie aber auch quantitative Veränderungen. Die Hubqualität, das heisst das Angebot an Direktverbindungen in alle Welt, kann sehr schnell verloren gehen und ist danach kaum wieder zu erlangen. Es gibt kaum eine europäische Volkswirtschaft, die derart vom Ausland abhängig ist wie die unsere. Deshalb brauchen wir eine Schnittstelle zur Weltwirtschaft. Wir, das ist nicht nur der Kanton Zürich, sondern das ist das ganze Land. Nicht einfach der Flughafen, sondern der Hub Zürich ist einer der wichtigsten

Standortfaktoren, ohne ihn könnte die Wirtschaftsregion Zürich ihre Bedeutung niemals aufrechterhalten, geschweige denn ausbauen.

Der Standpunkt der Kommissionsminderheit: Der Traum vom Fliegen ist für viele zum Albtraum geworden. Es ist unbestritten, dass die positiven Auswirkungen des Flughafens als Arbeitgeber, als Auftraggeber und als wirtschaftlicher Standortfaktor einer breiten Öffentlichkeit zugute kommen, während hauptsächlich die Anwohnerschaft die Immissionen zu tragen hat. Die Kommissionsminderheit hat sich deshalb zum Ziel gesetzt, die Vorlage in einer Richtung zu beeinflussen, welche den Gedanken des Schutzes der Bevölkerung vor den Auswirkungen des Fluglärms, aber auch vor den übrigen Emissionen des Konglomerats Flughafen in den Vordergrund stellt. Sie ist der Ansicht, dass eine rechtliche Form gefunden werden könnte, welche die direkt-demokratische Mitwirkung des Volks sichert und dennoch der auch durch die Minderheit nicht bestrittenen Bedeutung des Flughafens Rechnung trägt. Deshalb beantragt die Minderheit Rückweisung an die Regierung, welche entweder ein Modell mit einer öffentlich-rechtlichen Anstalt oder aber mit einer reinen Betriebsgesellschaft vorlegen soll.

Die Minderheitsanträge, die im Fall ausbleibender Rückweisung gestellt werden, zielen auf eine stärkere Gewichtung der Anwohnerinteressen, so durch eine andere Formulierung des Zwecks, durch eine Festschreibung der heutigen Fluglärmkommission und der heutigen Randstundenregelung der Nachtflüge im Gesetz, durch gesetzliche Zuweisung je eines Verwaltungsratsmandats an die Stadt Zürich und an die übrigen Anliegergemeinden sowie durch Einbezug einer Haftungsregelung auch für so genannte materielle Enteignungen. Schliesslich soll zu Gunsten des Personals ein Firmengesamtarbeitsvertrag vorgeschrieben werden. Die Minderheit will nach wie vor den Kanton als Eigentümer des Flughafens sehen und verspricht sich davon – durch die Beibehaltung des Finanzreferendums – einen stärkeren Einfluss der Anwohner selbst und ihrer Gemeindebehörden auf die Entwicklung des Flughafens. In den Beratungen machte sie ferner geltend, durch die Überführung in eine AG würden die Investitionen der öffentlichen Hand entwertet.

Ich gehe davon aus, dass der Minderheitsstandpunkt in der Debatte noch ausführlich zur Sprache kommen wird.

Schlussbemerkungen: Auch wenn der Antrag der Regierung und das gleich lautende Anliegen der heutigen Flughafen-Immobilien-gesellschaft (FIG) die Kommissionsmehrheit haben überzeugen können, sind die vorgenommenen Änderungen mehr als nur Retuschen. Wir haben zwar das Grundkonzept nicht geändert, weil es keine echten Alternativen gibt, aber wir haben deutliche Akzente zu Gunsten der Transparenz,

des Personals und der Bevölkerung gesetzt. Auch wenn inskünftig Volksabstimmungen entfallen, bleibt über den starken Einfluss der demokratisch gewählten Regierung auf das Betriebsreglement und durch die Oberaufsicht des ebenso demokratisch gewählten Kantonsrates der Einfluss auf den Gang der Dinge bedeutend. Es ist nicht so, dass das neue Gesetz die Demokratie ausser Kraft setzen wird. Es ist auch nicht so, dass die Anwohnerschaft in Zukunft schutzlos den Entscheiden unzugänglicher Gremien ausgeliefert wäre: Der Bund hat ein komplexes und griffiges Instrumentarium geschaffen, und in der Vergangenheit haben die Flughafengegnerinnen und Flughafenkritiker auf dem Rechtsweg – der ihnen erhalten bleibt – mehr erreicht als auf dem politischen Weg.

Die Sorgen und Nöte der Flughafenanwohner sind der Kommissionsmehrheit nicht gleichgültig. Es geht aber nicht an, den Zielkonflikt, in welchem wir uns zweifellos befinden, herunterzuspielen und so zu tun, als könnten wir beides haben: einen international wettbewerbsfähigen Wirtschaftsstandort, auf den unser Land zwingend angewiesen ist und eine ruhige Wohnsituation wenige Kilometer von den Pisten entfernt. Lärm kann belastend sein, Arbeitslosigkeit ist es nicht weniger. Das ist keine billige Polemik, sondern die wirkliche Problematik. Das Schicksal unserer zürcherischen und schweizerischen Volkswirtschaft ist eng verknüpft mit der Zukunft unseres Flughafens. Es gibt keinen mit Zürich vergleichbaren Wirtschaftsschwerpunkt in Europa, der nicht über einen eigenen Hub verfügen würde. Es ist kein Zufall, dass die weitaus meisten Konkurrenz hubs den Schritt zur Privatisierung schon getan haben oder unmittelbar davor stehen. Es geht nicht um ein Wachstum um jeden Preis. Es geht nur um jenes minimale Wachstum, das zum Überleben des Hubs Zürich im Verdrängungswettbewerb der europäischen Flughäfen notwendig ist. Zürich wird trotz aller Bemühungen ein kleiner Hub bleiben, aber es muss ein Hub bleiben. Wenn es ein Hub bleiben soll, dann haben wir keine Zeit zu verlieren, denn die Konkurrenz ist uns bereits vorausgeeilt. Sollten wir den Zug oder vielmehr das Flugzeug verpassen, hätten wir bald mehr Ruhe in unserem Luftraum, als selbst den Anliegergemeinden lieb sein kann. Denn es würde dann auch beängstigende Ruhe in zahlreichen Werkstätten, Lagerhallen, Labors, Büros, Hotels, Wirtschaften und so weiter herrschen.

Ich komme zum Dank. Es liegt mir daran, allen Kommissionsmitgliedern für die kooperative und faire Zusammenarbeit zu danken. Gerade bei einer derart umstrittenen Vorlage ist dies nicht selbstverständlich. Ich würde mir diesen ruhigen und sachlichen Ton auch für die anschliessende Debatte wünschen, ohne allerdings angesichts der Tribüne – die voll besetzt ist – und der Presse in Illusionen zu verfallen.

Mein Dank gilt sodann dem Direktor der Volkswirtschaft, Regierungsrat Ernst Homberger, welcher an allen Sitzungen teilgenommen und sich bereitwillig der Sitzungsplanung des Kommissionspräsidenten gefügt hat. Grosse Arbeit geleistet hat auch der Mitarbeiterstab aus seiner eigenen Direktion und aus der Flughafendirektion (FDZ). Ich erwähne mit Namen Pascal Erni, der dem straffen Zeitregime nicht selten Nachtarbeit zu verdanken hatte. Danken schliesslich muss und darf ich der Kommissionssekretärin Marianne Heusi für die speditive und kompetente Protokollführung. Letzte Adressaten des Danks sind jene unter Ihnen, welche diesem Referat trotz geringen Neuigkeitswerts ihre Aufmerksamkeit geliehen haben.

Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten und habe den Auftrag, mitzuteilen, dass die FDP-Fraktion dies ebenfalls tun wird.

Hans-Peter Portmann (CVP, Zürich): Ein Zusammenschluss von FIG und FDZ trägt zur Steigerung der internationalen Konkurrenzfähigkeit des Flughafens Zürich bei. Ein Flughafen als Publikumsgesellschaft würde gleichzeitig den Finanzplatz Zürich stärken. Mit dieser Begründung habe ich zusammen mit FDP und SVP im Juni 1997 jene Motion eingereicht, deren Inhalt nun in dieser Vorlage ebenfalls verwirklicht werden soll. Eingereicht wurde diese Motion in einer Zeit, in der wir uns in diesem Haus ständig darüber ausgelassen haben, wie wir in unserem Kanton die Konjunktur ankurbeln, wie wir unsere Standortattraktivität steigern und wie wir unsere Arbeitslosigkeit bekämpfen könnten. Eine Zeit, in der die Schweiz beim Wirtschaftswachstum international das Schlusslicht war. Eine Zeit, in der wir eine Arbeitslosigkeit von über sechs Prozent hatten. Eine Zeit, in der wir uns noch einig darüber waren, dass wir unsere strukturellen Probleme zu lösen haben, damit wir den Anschluss an die Weltwirtschaft wieder finden werden. Vergessen wir bei der heutigen Beratung diese Grundanliegen nicht. Werfen wir jetzt kurz vor dem Ziel unsere eingeleiteten Massnahmen nicht kopflös einfach wieder über Bord.

Eine Rezession wie wir sie anfangs und Mitte der 90er-Jahre erlebt haben, kann wieder kommen; vielleicht sogar schneller als es uns lieb ist. Dann werden wir daran gemessen, welche Lehren wir aus der vergangenen Zeit gezogen und welche präventiven Massnahmen wir eingeleitet haben. Ich will in meinem Eintretensvotum nicht mehr alle Details der Vorlage begründen. Der Kommissionspräsident hat dies sehr kompetent getan. Ich werfe jedoch die Frage auf, welchen Entscheid wir eigentlich mit einer Annahme oder einer Ablehnung dieser Vorlage treffen. Die Ausgangslage ist klar. Wir entscheiden heute, ob der Flughafen Zürich im europäischen Raum konkurrenzfähig bleiben soll und

damit der Standort Zürich für die Weltwirtschaft seine Attraktivität behält oder nicht. Wir entscheiden mit dieser Vorlage nicht, ob mehr oder weniger Flugbewegungen erlaubt werden, ob es mehr oder weniger Lärm geben wird, wie ein künftiges Nachtflugverbot aussehen wird, ob es Entschädigungszahlungen geben wird und wer diese zu leisten hat. All dies hat nichts mit dieser Vorlage zu tun, denn dies betrifft vor allem andere Gesetze und Verordnungen auf Bundesebene.

Es ist richtig, dass in der Flugverkehrsplanung noch viele offene Fragen sind. Ebenso ist auf nationaler Ebene vieles bezüglich des Flugverkehrs im Fluss, dessen mögliche Auswirkungen noch nicht definierbar sind. Es ist auch richtig, dass die nähere Umgebung des Flughafens immer mehr den wachsenden Flugverkehr zu spüren bekommt. Hier hat der Staat flankierende Massnahmen zu ergreifen, um die Beeinträchtigungen auf einem so tiefen Niveau wie nur möglich halten zu können. Ich verstehe die Anliegen der geplagten Flughafenbevölkerung und bin der Meinung, dass wir einiges verschlafen haben, was wir nachzuholen haben. Basierend auf diesen Umständen kann die CVP nicht mit voller Begeisterung und geintem Herzen hinter der Vorlage stehen. Nicht, dass man gegen eine Verselbstständigung des Flughafens wäre, sondern man hätte mit diesem Schritt gerne noch zugewartet, bis die offenen Fragen und Probleme geklärt sind.

Ich habe mich in der Kommissionsarbeit überzeugen können, dass sich mit oder ohne Verselbstständigung nichts am weiteren Verlauf der offenen Probleme ändern wird. Jedoch wurde ich in meiner Überzeugung bestärkt, dass der Flughafen Zürich so rasch als möglich neue und moderne Strukturen benötigt. Ebenfalls zeigen die neusten Erfahrungen, dass der Staat im neu geschaffenen internationalen Umfeld der Airports nicht mehr die alte Rolle übernehmen kann. Wagen wir den Schritt der Verselbstständigung als letzte in Europa nicht, gehen wir in Bezug auf die weitere Wirtschaftsentwicklung nicht abschätzbare Risiken ein. Hier wende ich mich an die Gegner des Flughafens Zürich, vor allem an die SP. Wenn Sie glauben, Sie könnten die Flugbewegungen einschränken, indem Sie alle Veränderungen auf dem Flughafen Zürich bekämpfen, dann unterliegen Sie nicht nur einem Irrtum, sondern Sie spielen für die ganze Flughafenregion mit dem Feuer. Wenn Sie sich schon als Anwalt für die Flughafenbevölkerung ausgeben wollen, sagen Sie Ihren Klienten aber auch, dass Arbeitsplätze und Gemeindesteuersätze aufs Spiel gesetzt werden, dass viele Gemeinden vom Flughafen bis heute profitiert haben und dass Sie mit all Ihren Einsprachen auch ökologische Verbesserungen verhindern, so zum Beispiel den Einsatz der umweltfreundlicheren Grossraumflugzeuge. Letztlich erklären Sie dem ganzen Schweizer Volk, dass Sie in Ihrer Interessensabwägung

lieber eine Verhinderungspolitik betreiben, um regionale Sympathien zu erhaschen, als einen nationalen, ökonomischen Standard zu sichern. Soziale Gerechtigkeit und sozialer Friede können nur über eine konkurrenzfähige und arbeitsplatzschaffende Volkswirtschaft erreicht werden. Dazu braucht es in jedem Land funktionierende Schlüsselinfrastrukturen. Unser nationaler Flughafen ist eine davon. Wir entscheiden heute nicht über Flugbewegungen oder Fluglärm, sondern über die Zukunft einer solchen Schlüsselinfrastruktur. Dabei müssen wir die anderen Probleme nicht einfach vernachlässigen, sondern diese dort lösen, wo Instrumente dazu vorhanden sind. Gefährden wir den Wirtschafts- und Arbeitsplatz Schweiz und Zürich nicht. Wir müssen jetzt für unseren Flughafen handeln. Setzen wir jetzt die richtigen Prioritäten. Treten Sie auf die Vorlage ein!

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich): Die Sozialdemokratische Fraktion wird keinen Antrag auf Nichteintreten stellen. Wir haben einen Antrag auf Rückweisung. Wenn wir die Vorlage rückweisen wollen, müssen wir auf sie eintreten. Wir würden einen allfälligen Nichteintretensantrag auch nicht unterstützen.

Hans-Peter Portmann hat soeben die Behauptung aufgestellt, die SP sei Gegnerin des Flughafens. Das muss ich hier korrigieren und einmal mehr unsere Haltung zum Flughafen zu Protokoll geben. Die Sozialdemokratische Fraktion ist sich voll bewusst, welche Bedeutung der Flughafen Zürich in wirtschaftlicher Hinsicht hat. Bis Ende der 40er-Jahre war es die Eisenbahn mit dem Hauptbahnhof in Zürich als Knotenpunkt, die als Katalysator für die wirtschaftliche Entwicklung und damit für den Wohlstand unserer Gesellschaft verantwortlich war. In den frühen 50er-Jahren folgte aber die Ablösung der Bahn durch das Flugzeug, das heute längst als öffentliches Verkehrsmittel etabliert ist. Nun ist es der Flughafen Zürich, der die wirtschaftliche Entwicklung massgebend mitsteuert und dem unsere Gesellschaft ihren Wohlstand verdankt. Die SP weiss, dass das durch den Flughafen generierte Volkseinkommen im Kanton Zürich bei rund 3,3 Mrd. Franken liegt. Sie zweifelt keinen Augenblick daran, dass Zehntausende von Privathaushalten ganz oder teilweise, also direkt oder indirekt, durch den Flughafen alimentiert werden.

Die Sozialdemokratische Fraktion ist sich aber ebenso bewusst, welche Bedeutung der Flughafen Zürich in ökologischer Hinsicht hat. Wenn 200'000 Menschen in der Flughafenregion diesen Flughafen weitgehend als Belästigung empfinden, kann die SP nicht darüber hinwegsehen. Deshalb setzt sich die SP mit aller Vehemenz dafür ein, dass zwischen den beiden Gruppen, jener, die vom Flughafen vorwiegend profitiert, und jener, die sich vom Flughafen vorwiegend belästigt fühlt, ein Ausgleich geschaffen wird. Unsere Politik zielt auf eine Versöhnung der Wirtschaft mit der Umwelt. So viel zum Grundsatz.

Der Ratspräsident hat vorhin erläutert, wie er den heutigen Morgen strukturieren will. Er will zuerst über das Eintreten debattieren und erst in einem zweiten Durchgang über unseren Rückweisungsantrag. Dieses Vorgehen ist sehr korrekt. Ich zweifle allerdings daran, dass sich der Rat genau daran halten wird. Ich weiss, dass es der Kommissionspräsident tun wird. Ich werde auch zum Minderheitsantrag, den ich zu vertreten habe, nochmals sprechen.

Hier sage ich Ihnen klar und deutlich, dass wir die Vorlage zurückweisen wollen. Wir haben in der laufenden Legislatur mehrmals darauf hingewiesen, dass wir gegen ein neues Rechtskleid für den Flughafen nichts einzuwenden hätten. Voraussetzung war aber immer, dass die demokratische Einflussnahme auf die Entwicklung des Flughafens weitgehend erhalten bleibt, dass der Volksflughafen nicht verscherbelt wird und dass die ökologischen Notwendigkeiten mit den ökonomischen Erfordernissen versöhnt werden. Mit dem von der Kommissionmehrheit vorgelegten Gesetz ist keine unserer drei Voraussetzungen erfüllt.

Zur staatspolitischen Voraussetzung: Der Wegfall des Finanzreferendums verunmöglicht dem Volk – insbesondere der direkt betroffenen Bevölkerung – jegliche Mitsprache. Aktienkapital und Verwaltungsratssitze, die durch den Staat gehalten werden, sind in der vorgesehenen Form keine genügende Kompensation.

Zur ökonomischen Voraussetzung: Im Laufe der letzten 50 Jahre sind 1,1 Mrd. Franken an Steuergeldern in den Flughafen geflossen. Nach heutigem Wert entspricht dies etwa zwei bis drei Milliarden Franken. Der Wiederherstellungswert des Flughafens erreicht sogar fünf bis sieben Milliarden Franken. Die kürzlich vorgenommene Bewertung des Flughafens, also FIG plus FDZ, ergab aber bloss etwa 1,65 Mrd. Franken. Mit dem Gang an die Börse schmilzt somit das «Volksvermögen Flughafen» auf die Hälfte seines eigentlichen Werts. Zudem werden die Dividenden für den Kanton eher tiefer ausfallen als die heute an den Kanton fallenden Gebühren. Die Furcht, dass der «Volksflughafen» verscherbelt wird, ist im Elektorat weit verbreitet.

Zur ökologischen Voraussetzung: Mit der Privatisierung entfällt die Globalbudgetierung. Damit sind keine ökologischen Leistungsvorgaben mehr möglich. Es besteht die Gefahr, dass sich die Interessen der Shareholder gegen die Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner durchsetzen. Denn umweltrelevante Entscheide fällt allein der Verwaltungsrat, welcher gemäss Obligationenrecht dem Unternehmenserfolg verpflichtet ist, nicht der Umwelt und nicht der Flughafenbevölkerung. Diese drei Voraussetzungen sind aber wesentlich, damit der Flughafen eine neue Rechtsform erhält. Die SP weist die Vorlage deshalb an den Regierungsrat zurück, damit er eine bessere Vorlage ausarbeiten kann, und zwar eine, die auch beim Volk auf Zustimmung stösst. Mit der Rückweisung wird der Regierung ermöglicht, unverzüglich eine neue Rechtsform für den Flughafen zu suchen, welche unsere Vorbehalte ausräumt.

Wir haben in der Kommission seriös und umsichtig mitgearbeitet. Kommissionspräsident und Verwaltung haben uns das erleichtert, wofür wir bestens danken. Wir von der SP sind in der Kommission stets davon ausgegangen, ein Flughafengesetz zu erarbeiten, das vor dem Volk Bestand hat. Kommt es im Rat nicht zu wesentlichen Verbesserungen des Gesetzes, wird es vor dem Volk scheitern. Die Rückweisung böte jedoch die Gelegenheit, sehr bald zu einem mehrheitsfähigen Flughafengesetz zu kommen.

Rolf Sägesser (FDP, Greifensee): Der Flughafen hat im regulierten Markt der Vergangenheit sehr erfolgreich operiert, Jahr für Jahr Gewinn abgeworfen und die Darlehen des Kantons verzinst. Der Strukturwandel, dem die Luftverkehrsgesellschaften unterworfen sind, ergreift auch die Flughäfen. Um den bisherigen Erfolg weiterzuführen, muss sich der Flughafen deshalb in Organisation, Struktur und Rechtsform den veränderten Verhältnissen anpassen. Die Vorlage will den Flughafen in das Gewand einer gemischtwirtschaftlichen Aktiengesellschaft kleiden als adäquate Lösung für unsere zürcherischen Interessen. Der Flughafen Zürich braucht moderne Strukturen für die Zukunft.

Dazu vier Gründe: Erstens kann sich der Flughafen in der heutigen Organisationsform nicht genügend auf die Konsequenz der Liberalisierung des Flugverkehrs ausrichten. Der Konkurrenzkampf um die Kunden ist voll entbrannt. Wir alle sind auch solche Kunden. Ein rascheres Handeln und eine Ausweitung der Geschäftsfelder werden zu wesentlichen Erfolgsfaktoren. Wenn der Flughafen verselbstständigt ist, kann er sich in Organisation und Geschäftsausrichtung auf die veränderten Marktverhältnisse besser ausrichten.

Zweitens kann sich der Flughafen in der heutigen Rechtsform das für Investitionen benötigte Kapital nur unter erschwerten Bedingungen beschaffen. Während für den Hochbau das Kapital über die FIG am Kapitalmarkt beschafft werden kann, muss der Flughafen beispielsweise für Arbeiten an den Standplätzen oder für Pistensanierungen Kredite beim Kanton einholen. Wenn er verselbstständigt ist, kann er sich direkt über den Kapitalmarkt finanzieren.

Drittens verhindern die heutigen Strukturen, dass der Flughafen Zürich mit andern Flughäfen effektiv zusammenarbeiten kann. Gegenseitige Beteiligungen, Dienstleistungsverträge für den Betrieb oder Unterhalt anderer Flughäfen und anderes mehr ist nicht möglich. Dies wird jedoch für die Zukunft des Flughafens von grosser Bedeutung sein.

Viertens hat der Kanton heute zwei Hüte an, denjenigen des Flughafenbetreibers und jenen des Flughafenüberwachers. Diese Doppelrolle des

Flughafenhalters als politische Behörde und als Flughafenbetreiber schafft Rechtsunsicherheit. Sie hält falsche Erwartungen an die viel beschworene demokratische Mitsprache am Leben.

Zu dieser demokratischen Mitsprache ein paar Gedanken: Seit der Annahme des Luftverkehrsgesetzes bestimmt im Wesentlichen der Bund, was auf den schweizerischen Flughäfen geschieht. Solange der Kanton als Konzessionsnehmer im Sinne des Bundes handelt, das heisst notwendige Vorhaben finanziert, spürt man Bern nicht und hat den Eindruck, selbst zu bestimmen. Gerade die eben erst erlebte Vernehmlassung zum SIL (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) hat die realen Zuständigkeiten eindrücklich demonstriert. Auch dieses Parlament sollte die geltenden Souveränitäten zur Kenntnis nehmen. Selbstverständlich kann ein Flughafen nicht gegen die Bevölkerung betrieben werden. Der weitverbreitete Unmut über Fluglärm und Flugbewegungen ist verständlich und verlangt nach Lösungen, aber eben heute fast ausschliesslich auf Bundesebene. Eine Bekämpfung des vorliegenden Flughafen-gesetzes aus diesen Gründen schießt jedoch komplett am Ziel vorbei. Wir schlagen damit – wie so oft in der Politik – wieder einmal den Sack und meinen den Esel. Während die betriebsrelevanten Zuständigkeiten beim Bund liegen, sind die wirtschaftlichen Folgen vorab für unsere Region, das heisst Stadt und Kanton Zürich, enorm. Wir haben den grössten Nutzen vom Erfolg. Wir werden den grössten Schaden bei einem Misserfolg haben.

Gerade deshalb hat sich die Kommission sehr gründlich mit der Wahrung der Interessen des Kantons und der Bevölkerung auseinandergesetzt. Das Ergebnis ist ausgewogen. Die Vorlage sichert der Demokratie einen fairen Einfluss. Festlegungen wie die Beaufsichtigung der An- und Abflugverfahren, die Sanktionierung der Informationspflicht inklusive den runden Tisch, überhaupt die Form der gemischtwirtschaftlichen Aktiengesellschaft und die einschneidenden Übergangsbestimmungen verdienen das Vertrauen breiter Kreise, im Gegensatz zur Illusion einer Betriebsgesellschaft. Das Modell einer so genannten Betriebsgesellschaft, wie sie die Gegner der Vorlage propagieren, ist absolut unrealistisch, betriebswirtschaftlich ein Unding und volkswirtschaftlich – das heisst für den Steuerzahler – kostspielig und insbesondere ökologisch keineswegs besser. Warum?

Erstens würden die Flughafenaufgaben bei einer reinen Betriebsgesellschaft weiterhin von zwei Stellen wahrgenommen werden. Der Kanton wäre dabei Inhaber der Konzessionen. Er ist dem Bund gegenüber verantwortlich für die Tätigkeiten am Flughafen. Damit er die Betriebsgesellschaft entsprechend überwachen kann, muss das Know-how für den Betrieb des Flughafens sowohl in der Betriebsgesellschaft als auch

beim Kanton vorhanden sein, aber nur die Fähigkeiten der Betriebsgesellschaft können international vermarktet werden, die Fähigkeiten der kantonalen Unternehmensteile dagegen nicht. Damit hätten wir eine gegenüber heute unveränderte oder noch ineffizientere Struktur.

Zweitens ist eine Kapitalaufnahme über die Börse mit einer Betriebsgesellschaft nicht möglich. Damit bleibt der Steuerzahler alleine in der Pflicht, sollten auch einmal wirtschaftlich schwierigere Zeiten anbrechen. Gleichzeitig würden kleinere Erträge anfallen und vor allem würde die FIG gar nicht mitmachen beziehungsweise mitmachen können, aber nur, wenn man die Aktionäre für viel Geld ausbezahlen würde. Dasselbe würde für die Form einer öffentlich-rechtlichen Gesellschaft gelten. Ohne Kauf und Verstaatlichung der FIG, was uns Hunderte von Millionen Franken kosten würde, sind diese alternativen Rechtsformen nicht zu haben.

Ich nehme an, dass dem Schutzverband und der SP diese Argumente bestens bewusst sind. Aber, anstatt Nein sagen zu müssen, fällt es ihnen leichter, sich hinter ein rechtlich und betrieblich unrealistisches Modell zu stellen.

Unser Flughafen, wenn er sich den Veränderungen nicht anpassen kann, wird über kurz oder lang weiter an Bedeutung verlieren. Dann gibt es nichts mehr zu verdienen und auch nichts mehr zu verscherbeln. Er wurde vor wenigen Monaten von München überholt und hält jetzt noch Platz 10 in Europa. Ein privatisierter Flughafen kann dagegen qualitativ wachsen. Das erreichen wir mit dieser Vorlage.

Ich bitte Sie, auch im Namen unserer Fraktion, auf die Vorlage einzutreten und sämtliche Minderheitsanträge abzulehnen.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Die EVP-Fraktion wird auf die Vorlage eintreten und später dem Rückweisungsantrag zustimmen. Ich trage meine materielle Begründung dann vor.

Es ist uns bewusst, Hans-Peter Portmann, dass wir selbstverständlich mit dieser Vorlage weder die Flugzahlen, die Planung noch die Entschädigungsfragen diskutieren. Wir diskutieren darüber, welche Signale wir aussenden, ob wir auch die Anliegen der Bevölkerung und der Umwelt ernst nehmen oder ob wir sie einfach kampflos abgeben und sagen, das sei nur noch eine privatwirtschaftliche Frage. Hier unterscheiden wir uns. Wenn Sie uns nun in eine Ecke stellen möchten, die aussagt, auf dieser Seite sind die Flughafenbefürworter und dort die Flughafengegner, dann irren Sie sich. So lassen wir uns nicht in eine Ecke stellen. Ich gehe davon aus, dass auch die Medien dies so aufnehmen, dass die Gegner dieser Vorlage nicht gegen den Flughafen sind.

Wir sind der Meinung, dass wir Alternativen prüfen müssen. Es gibt andere Formen als eine Aktiengesellschaft, die Beteiligungsmöglichkeiten und eine internationale Tätigkeit zulassen. Wir müssen nicht so tun, als ob dieser Flughafen vor dem Kollaps steht, wenn die Vorlage nicht angenommen wird. Die Kommissionsarbeit – ich danke ausdrücklich Lukas Briner, er hat die Kommission sehr umsichtig und gut geleitet – wurde allerdings unter so einem Zeitdruck durchgeführt, als ob dieser Kollaps vor der Tür steht. Das bezweifle ich. Ich bin überzeugt, dass wir Zeit gehabt hätten und uns, wenn die Rückweisung beschlossen wird, Zeit nehmen müssen, um auch Alternativmodelle wie zum Beispiel eine öffentlich-rechtliche Anstalt zu prüfen, damit wir im Zeitablauf im internationalen Konkurrenzkampf bestehen können.

Ich bitte Sie, den Rückweisungsantrag ernst zu nehmen. Im Grundsatz werden wir auf die Vorlage eintreten. Wir sind auch für den Flughafen und eine Weiterentwicklung, aber nicht so.

Helen Kunz (LdU, Opfikon): Die LdU-Fraktion wird für Eintreten stimmen, obwohl dieses Gesetz kein Meisterstück darstellt. Nur so können wir aber den Rückweisungsantrag stellen, weil dieses Gesetz aus fünf Gründen zum völlig falschen Zeitpunkt kommt. Erstens sind die Immissionsgrenzwerte noch nicht festgesetzt. Zweitens ist der SIL in der Vernehmlassung. Drittens läuft die Betriebskonzession erst 2001 ab und wird dann an die Privaten weiter erteilt. Viertens ist die Verlängerung der Piste 16 noch nicht spruchreif. Es ist noch nicht darüber entschieden. Fünftens ist die Entschädigungsfrage offen. Warum diese fünf Punkte so wichtig sind, werde ich beim Rückweisungsantrag erläutern.

Es gibt bessere Modelle, die eine demokratische Mitsprache ermöglichen. Wir sind nicht gegen ein sinnvolles Zusammenlegen von FDZ und FIG. Es besteht aber in keiner Art und Weise Eile zur Privatisierung. Die Euphorie der Kommissionsmehrheit vom Flughafen als Mittelpunkt der Welt darf nicht über die Lebensqualität der Bevölkerung um den Flughafen gestellt werden.

Es geht in diesem Gesetz eben doch um Flugbewegungen und um An- und Abflugverfahren, weil hier die Weichen gestellt werden. Mit diesem Gesetz geben wir dies alles aus der Hand. Es stimmt deshalb nicht, was Hans-Peter Portmann gesagt hat, dass alles davon abhängt und auch die demokratischen Rechte gewährt sind. Wir müssen ehrlich bleiben und sagen, dass wir alles aus der Hand geben. Dem können wir in keiner Art und Weise zustimmen.

Noch ein Wort zu den Arbeitsplätzen: Ich dachte mir, dass dieses liebe Wort wieder kommen würde. Es stimmt überhaupt nicht, dass die Arbeitsplätze am Flughafen von dieser Privatisierungsvorlage abhängen. Die gleichen Argumente haben wir bei der 5. Ausbautappe gehört. Da wurde der Teufel an die Wand gemalt. Was ist geschehen? Kaum war die Volksabstimmung über die Bühne, wurden Arbeitsplätze zu Tausenden abgeschafft. Niemand kümmerte sich darum. Es gehörte dazu. Die Arbeitsplätze am Flughafen unterliegen einem völlig anderen Gesetz. Da wird Personal gekündigt, neu eingestellt und ausgelagert, gerade wie es den Fluggesellschaften passt und am rentabelsten ist. Das müssen wir uns vor Augen halten. Arbeitsplätze sind in diesem Zusammenhang kein Thema.

Ich bitte Sie, für Eintreten zu stimmen.

Rudolf Ackeret (SVP, Bassersdorf): Der Flughafen Zürich-Kloten ist ein entscheidender Wirtschaftsfaktor für die Region, den Kanton und auf nationaler Ebene. Tausende von Arbeitsplätzen hängen vom Wohlergehen dieses Betriebs ab, denn Zehntausende arbeiten direkt am Flughafen, sind als Lieferanten oder in anderer Weise im Zusammenhang mit dem Flughafen tätig. Aber nicht nur das, die Verknüpfung unseres Wirtschaftsraums mit der Welt, die praktische Gewährleistung des direkten Zugangs von und zur Schweiz bedeutet für unseren Kanton ein enormes Potenzial an Entfaltung und Weltoffenheit. Glücklicherweise haben dies weitsichtige Pioniere vor mehr als 50 Jahren gesehen und ist der Flughafen Zürich ein international bekannter Betrieb geworden und bislang geblieben. Damit der interkontinentale Flughafen auch in Zukunft effizient und wirtschaftlich funktionieren kann, muss seine Organisationsform, wie man das von jedem andern Betrieb verlangt, der heutigen Zeit angepasst und müssen die Grundlagen für eine rationellere Führung des Flughafens geschaffen werden. Das Nebeneinander von Flughafendirektion und FIG ist, wenn man die heutigen Betriebsabläufe und Bedürfnisse in Betracht zieht, zu schwerfällig. Weshalb der Kanton Zürich den Betrieb des Flughafens von Staates wegen mit der Flughafendirektion selber führen soll, ist nicht einsichtig. Was die Rahmenbedingungen betrifft, sind diese grundsätzlich ohnehin Bundessache. Wenn gegen die Privatisierung unter anderem Umweltschutzgründe geltend gemacht werden, so sind solche Einwendungen nicht stichhaltig. Wohl ist es richtig, dass den Umweltschutzbedingungen grosses Gewicht beigemessen und dass die diesbezüglichen Anliegen der Bevölkerung ernst genommen werden. Mögliche Verbesserungen im Umweltbereich müssen realisiert werden. Es muss das Bestreben sein, dass Flugzeuge mit modernen und leiseren Triebwerken nach Zürich

eingesetzt werden. Mit kürzeren und ökologisch sinnvollen Abflugrouten muss zum Beispiel auch der «right-turn» zugelassen werden. Diese Massnahmen haben aber mit der Privatisierung nichts zu tun. Die Flugzeuge fliegen nicht leiser, wenn der Flughafen wie bisher staatlich verwaltet wird. Mit der Privatisierung des Flughafens werden die baulichen, organisatorischen und betrieblichen Mittel in einer Gesellschaft zusammengefasst. Diese ist Flughafenbetreiber und gegenüber dem Bund verantwortlicher Flughafenkonzessionär. Aufgrund des gemischtwirtschaftlichen Charakters der Gesellschaft bleibt dem Kanton Zürich ein massgeblicher Einfluss auf die Betriebsführung gewahrt. Die Rücksichtnahme auf die Anliegen der Bevölkerung wird im Zweckartikel der neuen Gesellschaft ausdrücklich statuiert. Gegenüber baulichen Vorhaben stehen im Übrigen dieselben Einsprache- und Rekursgründe zur Verfügung wie sie aufgrund der Bau- und Umweltschutzgesetzgebung schon bisher bestanden haben. Das Flughafengesetz schafft somit die Grundlage für eine wirtschaftlich sinnvolle unternehmerische Verselbstständigung des Flughafens, wobei die umweltrechtlichen Rahmenbedingungen nach wie vor bestehen bleiben. Von der neuen Unternehmung kann der Wirtschaftsraum Zürich nur profitieren. Zudem kann sich, wer an der Willensbildung und Entwicklung der neuen Unternehmung teilnehmen will, an der Gesellschaft beteiligen. Das kann auch Hartmuth Attenhofer.

Wir beantragen Ihnen aus all diesen Gründen, auf die Vorlage einzutreten und die Rückweisung abzulehnen.

Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümliang): Im Namen der Grünen Fraktion beantrage ich, auf die Vorlage einzutreten, um anschliessend den Rückweisungsantrag unterstützen zu können.

Für uns sind die Belastungen für Bevölkerung und Umwelt von zentraler Bedeutung. Diese Belastungen dürfen nicht noch weiter zunehmen. Die Grenze des Zumutbaren ist definitiv schon heute überschritten. Ursprünglich hat der Regierungsrat der Bevölkerung versprochen, dass der Ausbau des Flughafens keine Mehrbelastungen mit sich bringen wird. Das ist Schnee von gestern. Die ergänzenden Umweltverträglichkeitsberichte aufgrund der neuen Verkehrsprognosen und der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt sollen ein grenzenloses Wachstum ermöglichen mit massiven Mehrbelastungen für Bevölkerung und Umwelt. Anliegen der Bevölkerung werden dabei nicht berücksichtigt. Das sind erschreckende Zukunftsszenarien, die nichts Gutes ahnen lassen. Die Interessen der Anwohnerinnen und der Umwelt müssen aber mindestens ebenso hoch gewichtet werden wie die Luftverkehrs-Wachstumswünsche. Deshalb müssen klare Rahmenbedingungen gewährleisten, dass die Belastungen nicht noch weiter zunehmen. Lebensqualität stellt auch einen wichtigen Standortfaktor dar und darf aus volkswirtschaftlichen Gründen nicht vernachlässigt werden. Diese Meinung teilt übrigens ein grosser Teil der sehr wohl bürgerlichen Exekutiven in der Flughafenregion, wie die zahlreichen Stellungnahmen zum Sachplan Infrastruktur Luftfahrt und zum Umweltverträglichkeitsbericht deutlich aufzeigen.

In diesem Umfeld, welches unter dem Zeichen des ungebremsten Wachstums steht, unterbreitet nun der Regierungsrat das vorliegende Gesetz zur Verselbstständigung des Flughafens. Mit dieser sehr weit gehenden Verselbstständigung würden die Bevölkerung und die Gemeinden ihre direkten und indirekten Mitbestimmungsrechte verlieren. Dem Verwaltungsrat würden unter anderem folgende Kompetenzen unübertragbar gegeben: der Entscheid über weitere zukünftige Ausbauten des Flughafens oder die Änderung des Betriebsreglements mit den Nachtflugbeschränkungen und den An- und Abflugrouten. Das geltende Betriebsreglement des Flughafens mit der Nachtflugsperreordnung nützt heute den Handlungsspielraum des Bundesrechts während der Nachtrandzeiten maximal aus. Eines ist sicher: Mit der vorliegenden Verselbstständigung würde früher oder später die heutige Nachtflugsperreordnung fallen, das heisst die nicht leiseren Flugzeuge fliegen dann auch nachts. An dieser Tatsache ändert nichts, dass der Kanton drei Mitglieder direkt in den Verwaltungsrat delegieren kann. Auch

diese Verwaltungsräte sind gesetzlich dem Unternehmenserfolg verpflichtet, welcher unvereinbar ist mit Anwohnerinnen- oder Umweltschutz. Zudem ist eine Stimmrechtsbindung der kantonalen Vertreterinnen rechtlich nicht möglich. Die vorliegende Verselbstständigung ist das Instrument, um die Bevölkerung und die Gemeinden definitiv auszuschalten. Hauptziel der Flughafenverantwortlichen ist es, ein ungebremstes Wachstum im Luftverkehr zu jedem Preis zu ermöglichen. Daran ändert auch die nachträglich vorgenommene Kosmetik am Flughafengesetz überhaupt nichts. Der Gewinn soll privatisiert werden, während die negativen Folgen von der Allgemeinheit getragen werden sollen. Die Kommissionsmehrheit war nicht dazu bereit, die raumplanerischen Folgekosten von materiellen Enteignungstatbeständen von der neuen Gesellschaft übernehmen zu lassen. Diese Forderungen, die in der Grössenordnung von mehreren Hundert Millionen Franken anfallen können, sollen von der Allgemeinheit getragen werden. Stellt man diese für den Kanton nicht refinanzierbaren Folgekosten dem geschätzten Wert des Flughafens zusammen mit der FIG von rund 1,65 Mrd. Franken gegenüber, so wird der Flughafen im wahrsten Sinne des Wortes verscherbelt.

Es ist unbestritten, dass die komplizierten Abläufe am Flughafen dringend vereinfacht werden müssen. Dagegen wehren wir uns absolut nicht. Eine Teilprivatisierung hat diesbezüglich dieselben Vorteile wie die vollständige Verselbstständigung ausser, dass der Bevölkerung ihre direkten und indirekten Mitbestimmungsrechte nicht entzogen werden.

Wir Grünen unterstützen eine Teilprivatisierung, wie sie der Schutzverband schon der Kommission vorgeschlagen hat. Der Rat hat nun die Chance, die Vorlage an der Regierungsrat zurückzuweisen. Mit der Rückweisung wird wertvolle Zeit für die Ausarbeitung einer Teilprivatisierung des Flughafens gewonnen. Dem vorliegenden Gesetz geben wir in einer Volksabstimmung keine grosse Chance. Zahlreiche bürgerliche Exekutiven in der Flughafenregion setzen sich vehement für die Teilprivatisierung ein. Das sollte uns aufhorchen lassen. Ein reibungsloser Betrieb des Flughafens ist letztlich nur im Einvernehmen mit der betroffenen Region möglich. Es kann nicht Ziel sein, dass die Anwohnerinnen nur noch über Rechtsmittel ihre Interessen wahrnehmen dürfen.

Luzia Lehmann Cerquone (SP, Oberglatt): Eine Verkehrsanlage mit solchen Auswirkungen und einem solchen Konfliktpotenzial ist ungeeignet für eine Privatisierung, da diese dem Unternehmensgewinn zu einseitig den Vorrang vor den Interessen der Region, der Gesundheit und der Lebensqualität gäbe. Das Gesetz ist aus Sicht der

Flughafenregion zurückzuweisen. Die Flughafengemeinden – wohlverstanden mit bürgerlichen Gemeinderäten – lehnen das Gesetz denn auch ab. Zum Demokratiedefizit kommen viele offene und unbefriedigt gelöste Fragen. Da die Interessen der Region zu lange nicht ernst genommen worden sind, hat die Bevölkerung in Flughafenfragen das Vertrauen in die Behörden verloren. Ein Ja zur Privatisierung käme dem Verkauf der Katze im Sack gleich.

Die Gründe: Einmal wird ein privatisierter Flughafen nicht demokratischer, wenn es mit etwas «rundem Tisch» angereichert wird, im Gesetz «konsultative Konferenz» genannt. Es wird argumentiert, die Gemeinden hätten nach der Privatisierung noch ein Anhörungsrecht. Es zeugt auch von einem zynischen Demokratieverständnis, wenn auf den verbleibenden Rechtsweg verwiesen wird. Ebenso zynisch ist der Vorwurf an die Bevölkerung der Region, sie müssten ja nicht dort wohnen, da schon lange alles voraussehbar gewesen sei. Dies stimmt nicht, wie uns der Regierungsrat jüngst glauben machen wollte; will er doch im Jahre 1995 noch nichts von einer extremen Luftverkehrszunahme und schlechter Luft gewusst haben.

Auch weckt das Vorgehen der Regierung zur Verlängerung der Piste 16 kein Vertrauen. Auf Anfang 1999 wurde eine Vorlage versprochen. Es kam aber keine. Warum auch? Eine privatisierte Aktiengesellschaft kann eine solche Entscheidung im Verwaltungsrat fällen. Warum sich mit der Bevölkerung und dem Pferdefuss Demokratie herumschlagen?

Der Regierungsrat verscherbelte auch Vertrauen, weil er bis zum Bundesgerichtsentscheid über die Rahmenkonzession der Bevölkerung immer weisgemacht hat, dass der Flughafen mit Lebensqualität vereinbar ist. Er macht im gleichen Stil weiter und behauptet in seinem Bericht zu den Legislatorschwerpunkten 1995–1999, dass das Luftprogramm 1996 plangemäss voranschreitet und die Zielsetzungen weitgehend erreichbar sind. Die neuesten Luftverkehrsprognosen und der neue Umweltverträglichkeitsbericht belehren uns eines Besseren. Weiter schönfärbt der Regierungsrat in diesem Bericht, dass aufgrund des kantonalen Richtplans in den regionalen Richtplänen und kommunalen Nutzungsplänen «die raumplanungsrechtlichen Voraussetzungen für die Ansiedlung der angestrebten Nutzungen geschaffen wurden». Nichts davon steht, dass die Planung für die Flughafenregion binnen fünf Jahren zur Makulatur wird. Die Planungsgruppe Zürcher Unterland redet deshalb gar von Gefährdung der Rechtssicherheit.

Die Gemeinden müssen zuschauen, wie ihr die guten Steuerzahler und -zahlerinnen davonlaufen. Alle kennen Sie das Klagelied, es seien angeblich die Steuern, weswegen die Reichen aus Zürich wegziehen. Wenn hingegen der Fluglärm die Leute zum Verlassen einer Gemeinde

bewegt, wie das in Opfikon bei 70 % der Wegziehenden letztes Jahr der Fall war, wird trotzdem zum Privatisierungsmarsch geblasen. Dabei führt der Wegzug der Bessergestellten zu einer sozialen Entmischung in Richtung Ghettoisierung. Soll die Region zum «Flughafenmüll» werden, in Anlehnung an die menschenverachtende Wortkreation «Wohlstandsmüll»?

Wenn dem Regierungsrat Klarheit und Transparenz wichtig wären, er sich also um Vertrauen in der Bevölkerung bemühen würde, dann käme die Verselbstständigung in anderer Form beziehungsweise zu einem andern Zeitpunkt. Die Flughafengemeinden müssen völlig überfordert, fast gleichzeitig zu laufenden Baukonzessionsverfahren, zum Umweltverträglichkeitsbericht und zum Sachplan Infrastruktur Luftfahrt Stellung nehmen und jetzt kommt die Privatisierung. All dies, ohne Vorliegen eines Gesamtkonzepts zur Pistenbenützung – Stichwort Pistenverlängerung nach Norden – vor Bekanntwerden der Lärmgrenzwerte für Landesflughäfen und vor Bekanntwerden des Inhalts der Betriebskonzession von 2001.

Überhaupt sprechen die ungelösten raumplanerischen Auswirkungen gegen diese Vorlage. Gemeinden, Eigentümer und Eigentümerinnen haben ein Recht auf Klarheit bezüglich Enteignungstatbeständen wie Minderwerte und Bauverbote. Wer welche Entschädigungen bezahlen wird, sollte heute klar sein. Gerade dies wollte aber die unflexible Mehrheit der Kommission ausklammern. Mit diesem Gesetz sollen wir in Kauf nehmen, dass die Gemeinden und der Kanton, das heisst die Steuerzahler, für die Auswirkungen des Flugverkehrs aufkommen, während die private Flughafen AG die Gewinne nach Hause nimmt.

Auch wenn viele Flughafenfragen nicht mehr kantonal geregelt werden, das Gewicht des Zürcher Regierungsrates kann in Bern so gering nicht sein, wenn er sich nur ernsthaft einsetzen würde. Wenn der Regierungsrat zum heutigen Zeitpunkt nur mit der Extremvariante Privatisierung kommt, diese aber mit Verweis auf wirtschaftlichen Druck durchpeitschen will, dann handelt die Regierung unverantwortlich, nicht die Befürworter einer gemässigten Form der Verselbstständigung.

Auch was die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Bahn anbelangt, verdient die Vorlage kein Vertrauen. Es gibt heute kein Gesamtkonzept der verschiedenen Verkehrsträger. Alle tun zwar so, als ob sie die Verlegung der Kurzstreckenflüge auf die Schiene befürworteten, getan wird aber wenig. Nicht einmal das Gespräch zwischen den Verkehrsträgern funktioniert, wie wir kürzlich in der Neuen Zürcher Zeitung lesen konnten. Ein privatisierter Flughafen wird sich noch weniger um die Verlagerung auf die Schiene kümmern, sondern die Kapazitätserhöhung anstreben. Einmal geschaffene Kapazitäten sind die vollendeten Tatsachen von morgen.

Zu guter Letzt wird der Bevölkerung mit der Privatisierungsvorlage implizit in einem andern Bereich falsche Sicherheit vorgegaukelt. So wird behauptet, der Flughafen – und damit die Arbeitsplätze – könnte nur überleben, wenn er privatisiert wird. Verschwiegen werden mögliche Konsequenzen der Deregulierung im Bereich der Flughäfen. Gemäss Branchenprognosen werden in zehn bis fünfzehn Jahren noch ein paar wenige Flughafen-Betriebsgesellschaften existieren, veritable Flughafen-Multis. Wer weiss, ob der Flughafen Zürich, gute Standortbedingungen hin oder her, einmal das Schicksal der Firma Schneider in Bülach erleben muss.

Wenn Philippe Bruggisser, Chef der SAir Group, meint, «letztlich entscheidet der Markt», mag das noch angehen. Sie aber, meine Damen und Herren, sitzen nicht in Geschäftsleitung oder Verwaltungsrat, sondern in einem Parlament. Wen, wenn nicht Sie, müsste die umfassende Frage nach einer Abwägung der verschiedenen Interessen kümmern? Wollen Sie den Markt entscheiden lassen, was Gesundheit ist?

Ich bitte Sie, den Rückweisungsantrag, der später gestellt wird, zu unterstützen.

Regula Götsch Neukom (SP, Kloten): Ich betone nochmals, dass die SP Rückweisung beantragt und nicht Nichteintreten. Dies tut sie, weil sie bereit ist, dem Flughafen mehr Selbstständigkeit zu gewähren. Alle getroffenen Abklärungen haben aber sehr deutlich gezeigt, dass mit der jetzt gewählten Rechtsform der Unternehmung zum Beispiel bezüglich

demokratischer Mitsprache der betroffenen Bevölkerung zur Nachtsperreordnung oder zum Schutz der Bevölkerung und der Natur keine Auflagen gemacht werden können. Wir können zwar fromme Wünsche formulieren, sie werden aber keine Wirkung entfalten. Beachten Sie, dass immer und nicht nur von uns, von der Wahl der Rechtsform die Rede ist, denn tatsächlich, wir haben die Wahl. Deshalb schlagen wir Ihnen eine andere Rechtsform vor, wie dies bereits Vorrednerinnen und -redner erwähnt haben. Wir befinden uns in guter, zum Teil auch überraschender Gesellschaft.

Hans-Peter Portmann, wir müssen uns nicht einschmeicheln. Die Wahlen sind vorbei, und wir haben einen Auftrag, den wir vertreten. Ich bin wieder gewählt. Sozusagen alle Gemeinden rund um den Flughafen und auch weiter entfernte haben eine ähnliche Meinung formuliert, wie wir dies tun. Sie sagen Ja zur Verselbstständigung, wenn ihre Bedingungen erfüllt werden. Diese Bedingungen lauteten zusammengefasst etwa so: Erstens gesetzliche Verankerung der Nachtsperreordnung und der Randstundenbeschränkung. Der Bund hat aber nicht vor, die Nachtsperreordnung in einem Gesetz zu regeln. Sie wird weiterhin lediglich in einer Verordnung geregelt bleiben. Das heisst, sie kann relativ einfach geändert, sprich gelockert werden. Dies wird auch nötig sein, wenn die Flughafen AG die geplanten Kapazitäten wirklich abwickeln will. Die Flughafen AG wird kein Interesse an einer griffigen und nützlichen Nachtsperreordnung haben. Die Flughafen AG wird es in Zukunft sein, die die Entscheidungsfindung der Bundesbehörden am meisten beeinflusst, so wie das heute die Flughafendirektion tut. Nur macht die Flughafendirektion dies aufgrund demokratisch abgestützter Beschlüsse.

Zweitens verlangten die Gemeinden eine verbindliche Festschreibung von Belastungsmaxima bezüglich Bewegungen, Lärm und Schadstoffe, die nicht überschritten werden dürfen. Dieses Ansinnen ist bei dieser Rechtsform absolut chancenlos. Dies ist das Ergebnis der Antworten, die wir auf unsere Fragen erhalten haben. Eine Firma wie die künftige Flughafen AG kann nicht mit solchen Auflagen belastet werden. Dasselbe gilt für die Einrichtung von lärmfreien Zeiten.

Drittens – für mich am wichtigsten – verlangten die mehrheitlich bürgerlich regierten Gemeinden Mitsprache bei Betriebsänderungen und Änderungen der Flughafeninfrastruktur. Auch hier muss man sagen: chancenlos. Die Kompetenzen sind festgelegt. Wer die Betriebskonzession hat, hat das Sagen. Das wird in Zukunft die Flughafen AG sein. Die Mitsprache der betroffenen Gemeinden und der Bevölkerung wird sich auf eine Meinungsäusserung via Vernehmlassung beschränken und deshalb völlig unverbindlich sein. Den Verweis auf den Rechtsweg an dieser Stelle halte ich für perfid, denn erstens ist das nicht die

Demokratie, die wir meinen und zweitens sehen wir, was geschieht, wenn Leute den Rechtsweg beschreiten. Von Ihrer Seite werden sie mit Häme und üblen Vorwürfen überschüttet, wie wir das bei der 5. Ausbaustufe sehen.

Auch die Sitze im Verwaltungsrat verbessern die Situation nicht, da diese drei oder vier Leute keine Möglichkeit haben, ihre Haltung irgendwie demokratisch abzusichern. Sie können nicht kommen und sagen, sie wüssten nicht genau, wie sie abstimmen sollen und ob sie schnell eine Volksabstimmung haben könnten. Die so genannte Sperrminorität des Kantons bezieht sich nur auf die Generalversammlung, die keinen Einfluss auf die betrieblichen Entscheide hat. Ulrich Bremi, Verwaltungsratspräsident der FIG, sagte im Tages-Anzeiger vom 30. April 1999: «Der Flughafen könnte mit der neuen Rechtsform für den Kanton mehr Geld verdienen, als er es bereits heute tut.» Für uns ist es besser, wenn er dies nicht tut. Weil er heute kein Betrieb ist, der einzig dem möglichen Gewinn verpflichtet ist, kann er auf die Anliegen der Bevölkerung und der Natur Rücksicht nehmen. Dies ist der Grund, weshalb in der Bevölkerung immer eine grosse Unterstützung für den Flughafen vorhanden war. Ich bin sicher, dass er sich mit dieser Unterstützung weiterhin entwickeln können, allerdings so, dass Natur und Bevölkerung nicht unter die Räder oder die Flügel kommen.

Dazu muss erst einmal diese Vorlage an den Regierungsrat zurückgewiesen werden, damit er eine neue Vorlage bringen kann, die die Forderungen der Gemeinden und damit der Bevölkerung besser berücksichtigt. Unsere Vorschläge dazu kennen Sie. Wenn Sie jetzt Ja sagen zur Privatisierung, gelingt Ihnen vielleicht der zweite Versuch, einem abtretenden Regierungsmitglied ein Abschiedsgeschenk zu machen. Dieses Geschenk wird die betroffene Bevölkerung bezahlen müssen. Ich bin mir sicher, dass sie dies nicht tun will.

Georg Schellenberg (SVP, Zell): Als ich 1994 zusammen mit Bruno Kuhn unseren Vorstoss für eine selbstständige Anstalt des Flughafens einreichte, mussten wir auf Verlangen der Regierung unsere Motion in ein Postulat umwandeln. Dies nicht etwa, weil man die Privatisierung wollte, sondern weil man auf politischer Ebene noch nicht so weit war. Unseren Vorstoss machten wir vor allem aus zwei Gründen. Erstens hatte der Flughafen Genf damals die Umwandlung in eine selbstständige Anstalt vollzogen. Anlässlich eines Besuchs in Genf konnte man gute Erfahrungen hören. Da kam für uns die Frage auf: Warum nicht auch für Zürich? Heute arbeitet der Flughafen Genf an der Privatisierung.

Zweitens ergab sich aufgrund von Gesprächen mit den Führungskräften des Flughafens, dass es fast nicht mehr möglich ist, in diesem staatlichen Korsett den betrieblichen Anforderungen gerecht zu werden, denn der Flughafen steht in einem wirtschaftlichen Umfeld, in dem der Wettbewerb andere Gesetzmässigkeiten setzt, als viele Politiker und Beamte wahrhaben wollen. Die Vergangenheit hat deutlich gezeigt, hätte man sich früher von gewissen staatlichen Fesseln gelöst, wäre ein vermeintlicher Absturz zu vermeiden gewesen.

Heute haben wir die Vorlage für eine Privatisierung auf dem Tisch. Diese Vorlage hat den Vorteil, dass die FIG auch in ein Gesamtsystem integriert wird, was viele Doppelspurigkeiten und Kosten vermeidet. Das wäre mit der selbstständigen Anstalt nicht möglich. Dies ist für mich ein wichtiges Element der Vorlage. Wenn wir schon Veränderungen vornehmen, machen wir dies richtig, schaffen wir einfache Strukturen und verwenden die verbleibenden Kräfte nach aussen und für interne Angelegenheiten oder Auseinandersetzungen. Gerade nach aussen, das heisst im Wettbewerb mit andern Flughäfen, aber vor allem gegenüber den vom Flughafen betroffenen Gemeinden, ist das neue Management des Flughafens stark gefordert. Das wird es künftig noch viel mehr sein. Ich bin überzeugt, dass eine private Firma diese so genannte Aussenpolitik besser macht als eine staatliche Institution. Für viele in diesem Saal ist eine börsenkotierte Firma etwas Negatives. Eine solche Firma hat aber den Vorteil, dass sich Negativmeldungen sehr schlecht auf ihr Image auswirken. Jedes Management wird versuchen, mit seinen Gegnern «ein gutes Einvernehmen» zu haben.

In der Kommissionsarbeit machten die Vertreter der SVP den Vorschlag, den Boden im Besitz des Staats zu behalten und das Flughafenareal im Baurecht der Gesellschaft zur Verfügung zu stellen. Von dieser Idee sind wir abgekommen, nachdem wir gesehen haben, dass die Nachteile stark überwiegen. Auch wenn die Firma ihre Tätigkeit einmal einstellen würde und das Land einer anderen Nutzung zugewiesen

werden könnte – was heute zwar noch unvorstellbar ist –, so bestimmt das nicht die neue Firma, sondern weiterhin der Bund respektive die Kantone und die Gemeinden. Darum macht der Minderheitsantrag bezüglich Rückweisung keinen Sinn. Wir haben uns in der Kommission eingehend mit verschiedenen Fragen auseinander gesetzt. Die auf dem Tisch liegende Lösung ist die Beste, die zurzeit machbar ist. Wir müssen nun einmal zur Kenntnis nehmen, dass in der Fliegerei der Bund bestimmt und nicht die Kantone. Den Spielraum, den wir auf kantonaler Ebene haben, haben wir in das Gesetz eingebracht. Heute ist der Kanton Betreiber des Flughafens und gleichzeitig Aufsichtsorgan. Das ist nach meinem Dafürhalten schlecht und wird in Zukunft besser. Der Staat ist zwar vorerst noch Grossaktionär an der neuen Gesellschaft. Er kann aber seine Aufsichtspflicht besser wahrnehmen als bisher, vor allem die politische.

Ich bitte Sie, unser Postulat KR-Nr. 106/1994 und die Motion 228/1997 abzuschreiben, denn sie sind mit dieser Vorlage erfüllt. Gleichzeitig bitte ich Sie, die Minderheitsanträge nicht zu unterstützen. Sie sind weitgehend erfüllt und ein Verschern des Flughafens, wie es Hartmuth Attenhofer heute Morgen geschildert hat, findet nicht statt. Hartmuth Attenhofer hat in seinem Votum erklärt, die Kommission habe seriös und umsichtig gearbeitet. Das ist richtig. Deshalb ist dies eine gute Vorlage.

Liselotte Illi (SP, Bassersdorf): Das vorliegende Flughafengesetz ist zwar ein schlankes Gesetz. Dies ist aber für die SP sicher nicht das massgebende Kriterium. Die bisher gehörten Voten der rechten Ratsseite haben mich nicht überzeugt. Sie haben vielfach am heissen Brei vorbeigeredet. Sie konnten den Hauptmangel, dass Volk und Parlament die demokratische Mitsprache praktisch verlieren, nicht entkräften. Natürlich ist niemand gegen eine effizientere Organisationsform. Das Gesetz geht aber viel zu wenig auf die Anliegen der Bevölkerung rund um den Flughafen ein. Die Ratsmehrheit und der Regierungsrat sollten endlich zur Kenntnis nehmen, dass die Flughafenregion genug hat von beschwichtigenden Worten. Noch und noch wurden die Erwartungen nämlich enttäuscht. Regierungsrat Ernst Homberger hat in seinem Eintretensvotum in der vorberatenden Kommission gesagt, dass es Ziel der neuen Flughafengesellschaft sein muss, die Belastung der Flughafen-anwohner etwa beim heutigen Umfang zu stabilisieren. Da gehe ich sogar einig mit dem Volkswirtschaftsdirektor. Wir müssen die Belastung plafonieren, auf welchem Niveau, bliebe noch auszuhandeln. Wie glaubhaft sind solche Zielsetzungen? Wer von den Flughafenprivatisierern garantiert uns, dass die Umweltbelastung, der Lärm und der

Schadstoffausstoss wirklich nicht weiter zunehmen? Ein privatisierter Flughafen muss in erster Linie wirtschaftliche Interessen vertreten. Wenn es dem Regierungsrat wirklich ernst wäre mit der Belastungsstabilisierung, würde die Reihenfolge umgekehrt sein und die Diskussion über die Organisations- und Rechtsform des Flughafens käme erst am Schluss. Zuerst sind endlich die Rahmenbedingungen bezüglich Emission, Bewegungen und Sicherheit zu überarbeiten und die offenen Fragen zu entscheiden. Stichworte: Emissionsgrenzwerte, SIL, Pistenverlängerung, Betriebskonzession. Hier müssen wir zuerst Klarheit haben. Vor den Wahlen haben die meisten bürgerlichen Ratsmitglieder aus der Flughafenregion auch flankierende Massnahmen gefordert. Ich erwarte, dass sie ihre Wahlversprechen erfüllen und zuerst die Rahmenbedingungen festlegen und deshalb mit uns für die Rückweisung stimmen.

Regierungsrat Ernst Homberger: Um die Vorlage, die Sie heute zu entscheiden haben, in einem grösseren Zusammenhang zu sehen, bedarf es einiger Erläuterungen zum Umfeld und zu den Gründen, weshalb der Regierungsrat gerade diesen und nicht einen anderen Weg gewählt hat. Die lang anhaltende Rezession hat uns allen deutlich vor Augen geführt, wie verletzlich wir im sich mehr und mehr globalisierenden Umfeld geworden sind. Unser Land und unser Kanton stehen auf allen Gebieten – nicht nur im Luftverkehr – in einem harten Wettbewerb mit andern Ländern und Regionen, die sich, um einen Begriff aus dem Radsport zu wählen, in einem horrenden Tempo auf der Aufholjagd befinden. Es ist nicht so, dass wir schlechter geworden sind, aber die andern sind schneller und besser geworden und haben den Ehrgeiz, uns zu überholen.

Der Flughafen Zürich ist der einzige schweizerische Landesflughafen, dem das Prädikat eines interkontinentalen Hubs zukommt. Er ist deshalb, und darin besteht in allen Lagern Konsens, einer der wichtigsten Standortfaktoren für unser Land und einer der entscheidendsten Motoren unserer Wirtschaft. Gestritten wird darüber, ob wir in der A-Liga oder in der B-Liga spielen wollen. Von unserer Wirtschaft, egal ob Grossfirmen oder KMU, erwarten wir Topleistungen und sehen es als ganz selbstverständlich an, dass diese an der Spitze mitmischen. Nicht umsonst werden zwei von drei Franken im Ausland verdient. Dazu braucht es auch eine entsprechende Infrastruktur. Ein guter Flughafen zu sein, heisst beileibe nicht, dass wir der grösste werden wollen. Wir wollen aber qualitativ der Beste sein und bleiben und uns dem Marktwachstum entsprechend entwickeln können. Um dies zu gewährleisten, ist eine Betriebsstruktur notwendig, die den heutigen Anforderungen entspricht. Beim vorliegenden Gesetzesentwurf geht es nicht um

Luftfahrtpolitik, nicht um Umweltpolitik und nicht um Sinn oder Unsinn des Fliegens. Das vorgeschlagene Gesetz ist ein reines Zweckgesetz, das die neue Organisationsstruktur des Flughafens regelt. Damit wollen wir Folgendes erreichen: eine moderne, zweckmässige, effiziente Struktur und klare Verhältnisse zwischen Konzessionsgeber, Konzessionsnehmer und Aufsicht. Nicht mehr, aber auch nicht weniger.

Zu den Bundeskompetenzen und den kantonalen Kompetenzen: Der Bund hat mit der Änderung des Luftfahrtrechts – die dazugehörige Bundesgesetzesvorlage wurde vom Volk am 20. Februar 1994 angenommen und ist seit 1995 in Kraft – klar die primäre Bundeszuständigkeit für die Luftfahrt festgesetzt. Der Bund hat damit, ohne Abstriche am Rechtsschutzinteresse der Betroffenen, überschaubarere Bewilligungsverfahren eingeführt, jedoch nur auf Bundesstufe. Neu war somit die ausschliessliche Bundeskompetenz. Damit konnten die auf verschiedenen Stufen unterschiedlichen Bewilligungs- und Beschwerdewege zu Gunsten eines koordinierten Bewilligungsverfahrens eliminiert werden. Damit verschwand aber auch ein Teil der kantonalen Zuständigkeit. Wir haben uns damit abzufinden. Diese Neuerung macht heute sowohl den betroffenen Anwohnern, deren Mitwirkung zwar nach wie vor voll garantiert ist, als auch dem Kanton Mühe. Letzterem, weil er einerseits seine Anliegen im Kanton aufgrund der Konzession als Betreiber des Flughafens, andererseits auch die landesweiten Bundesinteressen vertreten und die Aufsichtsfunktionen übernehmen muss. Hinzu kommt das unkoordinierte Vorgehen des Bundes bei der Reihenfolge der noch vorzulegenden Erlasse aufgrund der Bundesgesetzänderung. Als Basis für alle Entscheide hätten zuerst die Lärmgrenzwerte für Landesflughäfen festgelegt werden müssen. Sie sind nach wie vor ausstehend. Darauf können wir keinen Einfluss nehmen. Dafür wurde der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt vorgezogen und praktisch parallel zur Vernehmlassung zum Umweltverträglichkeitsbericht für die 5. Ausbaustufe in die Vernehmlassung geschickt. Beide Vernehmlassungsberichte mussten deshalb mit provisorischen Lärmgrenzwerten aufgelegt werden. Dass unter diesen Umständen eine Verärgerung bei den Betroffenen festzustellen ist, ist nicht verwunderlich. Diese Faktoren, da haben wir sehr viel Verständnis für den aufgeregten Unmut bei der betroffenen Bevölkerung, machen es denn auch recht schwierig, die vorliegende Vorlage emotional gegenüber den auf Bundesebene festzulegenden Normen, die für die Bevölkerung in der Auswirkung viel gravierender sind, abzugrenzen. Es ergibt sich so ein Zustand, den man – Rolf Sägger hat es gesagt – am besten beschreiben kann mit: «Man schlägt den Sack und meint den Esel.»

Es war deshalb verständlich, dass versucht worden ist, in diesem reinen Zweckgesetz Anliegen regeln zu können, die nach dem geänderten Luftfahrtrecht heute eindeutig in der Kompetenz des Bundes liegen, was auch der Vertreter des UVEK in der Anhörung deutlich gemacht hat. Es ging dabei vor allem um die Lärmgrenzwerte, die Nachtflugordnung, den SIL sowie um Änderungen am Betriebsreglement, um nur die wichtigsten zu nennen.

Die Vorlage ist die erste seit 1995, mit der die Zürcher Stimmberechtigten wieder einmal zum Flughafen Stellung nehmen können. Obwohl es sich um eine Vorlage handelt, die sich ausschliesslich mit der Organisations-, Führungs- und Kapitalstruktur des Flughafens befasst und keinen Einfluss auf die vom Bund getroffenen oder zu treffenden Entscheide über Lärm, Luft oder Raumplanung hat, besteht die Gefahr, dass mit einem emotionalen Nein dem Ärger über die Bundesentscheide Luft gemacht wird. Das könnte sich rächen, denn damit würden Sie einem so genannten Wink mit dem Zaunpfahl an die Bundesbehörden eine dringend notwendige Anpassung der Betriebs- und Organisationsstruktur verhindern oder verzögern. Bei allem Verständnis für die Anliegen der Anwohner müssen Sie sich bewusst sein, dass Sie mit einer Rückweisung oder Ablehnung dieses Gesetzes weder am gegenwärtigen, noch am künftigen Flughafenbetrieb oder an den sich daraus ergebenden Immissionen wesentlich etwas ändern können. Dies ist nur möglich über das Mitwirkungs- und Beschwerderecht zu den diese Materie betreffenden Bundeserlassen, die nun von Bundesseite und ohne unser Zutun in kurzen Abständen zur Stellungnahme auf Sie zukommen werden.

Es wäre unvollständig, wenn ich nicht auch auf die wegfallenden Kompetenzen von Parlament und Souverän bei Tiefbauinvestitionen am Flughafen eingehen würde. Die Hochbauten, das wissen Sie, sind nicht dem Finanzreferendum unterstellt. Schon heute hätte der Bund aufgrund seiner Zuständigkeit das Recht, kantonale Entscheide zu korrigieren, wenn diese Landesinteressen erheblich tangieren würden. Aus Rücksicht auf die Souveränität der Kantone und auf die traditionell gute Zusammenarbeit täte er dies allerdings nur im äussersten Notfall.

Das Finanzreferendum ist aber auch an sich zu relativieren. Es entfaltet seine Wirkung nicht nur bei einem Nein, sondern auch bei einem Ja. Gerade hierin zeigt sich die Schwierigkeit im Umgang mit den verschiedenen Hierarchieebenen. Was nützt denn eigentlich ein positives Abstimmungsresultat zu einer Kreditvorlage mit hoher Ja-Stimmenzahl, wenn durch Beschwerden Einzelner trotzdem alles blockiert oder verzögert werden kann? Das bedeutet doch und gibt den Beweis, dass das Mitwirkungsrecht bei den Vernehmlassungen und das

Beschwerderecht nach dem Entscheid wesentlich stärkere Instrumente sind als das Finanzreferendum an sich. Gerade diese starken Instrumente werden, weil bundesrechtlich geregelt, durch unsere Vorlage in keiner Art und Weise tangiert, das heisst es entsteht für die betroffene Bevölkerung überhaupt kein Abbau ihrer heutigen Rechte.

Zur Wahl der Unternehmensform: Wir haben bewusst die Form einer privatrechtlich organisierten, gemischtwirtschaftlichen Gesellschaft nach Art. 762 OR gewählt. Das ist übrigens die FIG schon heute. In dieser Rechtsform kann der Staat seine Interessen am besten einbringen. Er kann sich als einziger Beteiligter mit mehr als einem Drittel, jedoch weniger als 50 % und mit entsprechendem Stimmrecht am Kapital beteiligen. Dadurch, dass der Staat mehr als einen Drittel der Verwaltungsräte delegieren kann und wichtige Beschlüsse des Verwaltungsrates der Zweidrittels-Mehrheit unterstellt sind, hat er auch da ein wirkungsvolles Instrument. Eine rein privatrechtliche Organisation nach Art. 620 OR, das heisst eine volle Privatisierung, hätte dem Kanton nur Einfluss im Rahmen seiner Kapitalbeteiligung gewährt und seine Vorschläge für Verwaltungsräte hätten von der Generalversammlung bestätigt werden müssen. Mit der vorgeschlagenen Form kann er drei von sieben oder vier von neun Verwaltungsräten delegieren. Wir haben also dem Kanton ganz bewusst eine starke Stellung eingeräumt und es war nicht von vornherein selbstverständlich, dass dies von den FIG-Aktionären goutiert wurde.

Um der festgestellten Ängste Rechnung zu tragen, wird im Fusionsvertrag festgelegt, dass Änderungen am Betriebsreglement einer Zweidrittels-Mehrheit im Verwaltungsrat bedürfen. Dadurch wird sichergestellt, dass der Kanton mitbestimmt, welche Anträge der Konzessionsbehörde vorgelegt werden. Änderung der Statuten bedürfen ohnehin einer Zweidrittels-Mehrheit an der Generalversammlung. Somit ist auch da den Befürchtungen ein Riegel geschoben. Verwaltungsrat und Generalversammlung könnten schon kurz nach der Neugründung einfach die Statuten ändern und sich so über den Kanton hinweg Erleichterungen verschaffen.

Der Fusionsvertrag liegt im Entwurf auf der Basis der Vorlage 3659a vor. Regierungsrat und Verwaltungsrat der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft haben ihm grundsätzlich zugestimmt. Die Schlussredaktion und Genehmigung können erst erfolgen, wenn feststeht, welche Änderungen – es stehen mehrere Minderheitsanträge zur Debatte – in den Kantonsratsberatungen allenfalls noch vorgenommen werden. Bis zur Unterschrift bleibt er vertraulich.

Zur Bewertung: Der Auftrag zur Bewertung der beiden Einheiten Flughafendirektion und Flughafen-Immobilien-Gesellschaft und für das neu entstehende Unternehmen wurde nach durchgeführter Submission den gemeinsam offerierenden Firmen PricewaterhouseCoopers und Warburg Dillon Read erteilt. Die Bewertung wurde für das neue Unternehmen nach der Discount- und Cashflow-Methode auf der Basis des neu erarbeiteten Business Plans vorgenommen, wobei zur Überprüfung der Plausibilität so genannte Market Multiples, das heisst Vergleiche mit bereits privatisierten Flughäfen Europas herangezogen wurden. Der Wert der FIG wurde mit der Substanzwertmethode ermittelt, weil sich diese für Immobilienunternehmen besser eignet. Dieser so ermittelte Substanzwert wurde vom Gesamtwert subtrahiert, um den Wert der Flughafendirektion zu erhalten.

Was Hartmuth Attenhofer gesagt hat, stimmt natürlich nicht, denn die Steuergelder, die investiert wurden, sind alle zurückbezahlt worden. In der Bilanz hat der Flughafen gegenüber dem Kanton lediglich noch Finanzschulden von 75 Mio. Franken, das heisst das investierte Kapital ist verzinst und abgeschrieben worden. Der Wert des Unternehmens besteht so, wie er heute ermittelt worden ist.

Der Gesamtwert von 1,65 Mrd. Franken mit Anteilen von 470 Mio. Franken – das sind 28,5 % für die FIG – und 1,18 Mrd. Franken – das sind 71,5 % für die FDZ – ergibt ein Austauschverhältnis von 1 : 2,51. Wenn Sie heute die Bilanz der Flughafendirektion anschauen, liegt diese bei 800 Mio. Franken, dies als grober Vergleich, der zwar auch etwas hinkt. In diese Bewertung ist das Risiko für

Entschädigungszahlungen aus allfälligen Forderungen für Schallschutzmassnahmen und formelle Enteignungen auf der Basis des Expertenberichts des BUWAL (Bundesamt für Umwelt, Wald und Landwirtschaft) eingeflossen. Zu den materiellen Enteignungen werde ich mich in der Detailberatung äussern. Parallel dazu ist das Recht eingeflossen, nach der Übertragung der Konzession an die Gesellschaft entsprechende Sondergebühren zur Refinanzierung bei Lokalpassagieren erheben zu können. Das heisst es kommt das gleiche Szenario zur Anwendung, das der Kanton als Flughafenbetreiber im Falle seiner Zuständigkeit vorgesehen hat. Der Kanton hat damit eine wesentliche Hypothek auf die Gesellschaft übertragen können.

PricewaterhouseCoopers und die Revisionsgesellschaft der FIG, die KPMG Fides Peat, haben zuhanden der Entscheidungsgremien, also Verwaltungsrat und Regierungsrat, eine Fairness Opinion abgegeben und Gesamtwert und Austauschverhältnis als fair bezeichnet. Die Volkswirtschaftsdirektion und die Finanzdirektion ihrerseits haben bei der Firma Mc Kinsey eine Second Opinion als Entscheidungsgrundlage für den Regierungsrat eingeholt. Auch Mc Kinsey kam zum Schluss, Austauschverhältnis und Gesamtwert seien fair bewertet.

Der Kanton Zürich wird zum Zeitpunkt der Fusion 78,1 % des Aktienkapitals besitzen. Mit dem vorgesehenen etappierten Abbau seines Anteils auf unter 50 % können dem Kanton zwischen 500 und 800 Mio. Franken zufließen. Um den Charakter eines Volksflughafens zu wahren, an dem die neue Unternehmung natürlich sehr interessiert ist, wird der Nominalwert der Aktie von 500 Franken auf 50 Franken herabgesetzt. Dies ermöglicht es jedermann und jederfrau, Aktien zu erwerben.

Ein letztes Wort zum Personal: Im Fusionsvertrag wurde festgelegt, dass die neue Gesellschaft das Personal der Flughafendirektion mit allen Rechten und Pflichten und unter Anrechnung der bisherigen Dienstjahre übernimmt. Die dannzumal gültigen Anstellungsverhältnisse – wir haben auch den Wechsel auf den 1. Juni 1999 – werden in privatrechtliche Anstellungsverhältnisse umgewandelt. Die Arbeitsverträge des FIG-Personals werden weitergeführt. Ein Personalabbau ist nicht vorgesehen. Der Personalabbau, der kritisiert worden ist, hat nichts mit der 5. Ausbaustufe zu tun gehabt, sondern mit dem Luftverkehr und den Luftverkehrsgesellschaften. Die neue Gesellschaft schliesst für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Flughafendirektion mit der Beamtenversicherungskasse einen vorerst für fünf Jahre gültigen Anschlussvertrag ab. Zurzeit werden zwei Anstellungsmodelle erarbeitet, eines auf der Basis von Einzelarbeitsverträgen und flankiert von gewissen Rahmenbedingungen, das andere in Zusammenarbeit mit der VPOD auf einem Gesamtarbeitsvertrag basierend. Beide Modelle sollen der

gesamten Belegschaft zur Diskussion und zum Entscheid vorgelegt werden.

Ich werde in der Detailberatung noch Gelegenheit haben, zu den Minderheitsanträgen die Haltung der Regierung zu erläutern. Ich bitte Sie im Namen des Regierungsrates und zum Wohl für unseren ganzen Kanton, auf die Vorlage einzutreten und den Rückweisungsantrag abzulehnen. Die im Rückweisungsantrag vorgestellten Modelle wurden in der Kommission im Detail diskutiert. Wir haben begründet, weshalb der Regierungsrat bei seiner Variante, die er für die zukunftsträchtigste für den Flughafen Zürich anschaut, bleibt und nicht davon abweicht.

Ratspräsident Kurt Schellenberg: Nachdem alle anwesenden Kommissionsmitglieder gesprochen und noch sieben weitere Mitglieder des Rates zum Eintreten sprechen möchten, beantrage ich Ihnen, für den Rest der Eintretensdebatte die Redezeit auf fünf Minuten zu beschränken. Sie sind damit einverstanden.

Ruedi Keller (SP, Hochfelden): Es ist mir eine grosse Ehre, nach dem Regierungsrat sprechen zu dürfen.

In letzter Zeit ist es dem Volkswirtschaftsdirektor nicht mehr besonders wohl, wenn er zu einer Veranstaltung in die Flughafenregion eingeladen wird. Der vormalige Wahlkämpfer und baldige Regierungsrat Rudolf Jeker hat es tunlichst vermieden, sich während des Wahlkampfes im Unterland kontradiktorisch zur Flughafenfrage zu äussern.

Seit einiger Zeit beginnt die Stimmung in der Flughafenregion zu kippen. Immer mehr Leute fühlen sich von der Politik der Flughafenverantwortlichen verschaukelt. Auch bürgerlich gesinnten und wählenden Leuten fällt auf, dass ihre Liegenschaften durch die zunehmende Belastung des Flughafens an Wert verlieren und dass immer mehr Bewohnerinnen und Bewohner an der Zukunftstauglichkeit der Flughafenregion als Wohngebiet zu zweifeln beginnen. Die ersten Wohnghettos bestehen längst. Die Entmischung der Bevölkerung ist im Gange. Sie wird sich noch verstärken. Die Vorlage mit dem vorliegenden SIL kombiniert wäre für das Unterland die Katastrophe. Es fällt auf, wie unterschiedlich das Tempo zur Realisierung verschiedener Anliegen rund um den Flughafen ist. Sind es Fragen, die das Wachstum des Luftverkehrs bremsen könnten, wie die vertragliche Regelung mit Deutschland oder die Festsetzung der Lärmgrenzwerte, so wird ein Anliegen mit stillschweigender Billigung des Regierungsrates jahrelang verzögert oder verschleppt. Geht es aber darum, das ungebremste Wachstum des Flugverkehrs zu sichern, einer bestimmten Wirtschaftsbranche auf

Kosten der Wohnbevölkerung Vorteile zu verschaffen, so übt er sich in vorauseilendem Gehorsam. Als die Belastung der Stadt Opfikon und der südlichen Gemeinden mit der Einführung der vierten Welle unerträglich anstieg, nahm der Regierungsrat dies mit einem Schulterzucken einfach hin. Als dann in den belasteten Gemeinden der Volkszorn angeschwollen ist, hat Regierungsrat Ernst Homberger in seiner Not einen neuen Joker gezogen. Die Piste 16 soll nach Norden verlängert werden, und zwar subito, als Beitrag zur Lärmbekämpfung. Damit bricht die Regierung ein Versprechen, das sie anlässlich der 5. Ausbautappe gegeben hat, nämlich am Pis-tensystem nichts zu verändern. Erst Monate später müssen auch die Flughafenverantwortlichen zugeben – was sie zunächst bestritten haben –, dass dadurch die Kapazität des Flughafens um rund 100'000 Bewegungen jährlich gesteigert werden kann und dass die Gemeinden im Norden des Flughafens auch ohne diese zusätzlichen Bewegungen deutlich stärker belastet werden.

Nachdem der Widerstand durch jahrelanges Taktieren und Lamentieren auf allen Seiten des Flughafens immer stärker wird, kommt nun der letzte Schritt: die Vollprivatisierung des Flughafens. Auf diese Weise wird man diese heisse Kastanie los, kann sich zurücklehnen, die Hände reiben und später einmal bedauern, dass man zum Flughafen nichts mehr zu sagen hat. Der Zürcher Regierungsrat schleicht sich aus der Verantwortung und lässt die Unterländer Bevölkerung im Regen stehen. Der vorliegende Antrag beweist es. Der Regierungsrat ist nicht in der Lage gewesen, ein Konzept zu entwickeln, das die Forderungen der Wirtschaft und die berechtigten Anliegen der Bevölkerung unter einen Hut bringen würde. Einen Konsens zu finden, wäre dann möglich gewesen, wenn der Regierungsrat zwischen den unterschiedlichen Interessen vermittelt hätte. Dazu war er weder fähig noch willens. Er hat weder den Schutzverband noch die Anliegen der Bevölkerung, vertreten durch den Schutzverband, ernst genommen. Der Schutzverband ist ihm lästig, nicht mehr und nicht weniger. Mangels eigenem Konzept hat er das Konzept der Wirtschaftslobby übernommen. Statt zu führen, hat er sich führen lassen.

Diese Vorlage ist abzulehnen und zurückzuweisen, erstens weil ein privater Flughafen mit der Mitsprache der Bevölkerung, also der direkten Demokratie, nicht vereinbar ist. Die direkte Demokratie und ein Rechtsmittelstaat sind nicht dasselbe. Zweitens, weil sie das ungebremste Wachstum zu Lasten der Flughafenregion ermöglichen wird. Drittens, weil der volkswirtschaftliche Schaden zu gross wird, indem ein grosser Teil des Kantons Zürich im wirklichen Sinne entwertet wird. Aus diesen Gründen kann der Privatisierung aus Sicht der Flughafenregion nicht zugestimmt werden. Diese Vorlage ist ein troyanisches

Pferd, das der Region unermesslichen, später nicht wieder gutzumachenden Schaden zufügt.

Namens der Sozialdemokratischen Fraktion beantrage ich

Rückweisung unter Namensaufruf.

Bruno Grossmann (SVP, Wallisellen): Die enorme Zunahme der Flugbewegungen in den letzten Jahren und die damit verbundenen Immissionen führten bei sehr vielen Anwohnern der Flughafenregion zu Vorbehalten gegenüber weiteren Kapazitätssteigerungen des Flughafens. Viele Fragen sind offen und bis heute nicht beantwortet. Bleibt das Nachtflugverbot erhalten? Wie wird es geregelt und garantiert, oder wird es weiterhin unterwandert? Dies ist eine zentrale Frage für alle Anwohner. Wann endlich und wie werden die Lärmgrenzwerte festgelegt? Wie könnten durch ein griffiges Lärmmanagement die Luftverkehrsimmissionen besser verteilt werden? Wie werden An- und Abflugrouten festgelegt? Soll die Piste 16 verlängert werden? Bis wann ist sie betriebsbereit? Bleibt die Stadt Zürich weiterhin verschont, oder wird der von den Südgemeinden geforderte «right-turn» Tatsache? Wie sieht schliesslich die heute in Vernehmlassung stehende Infrastruktur SIL des Bundes aus? Heute kursieren Ideen von grösseren Umstrukturierungen des Siedlungsraums in Flughafennähe. Ich zitiere aus der Neuen Zürcher Zeitung vom 13. April 1999: «Statt den Flughafen Dübendorf dem Zivilflugverkehr zu öffnen, sollte dieser aufgehoben und das Gelände für eine Entlastungswohnstadt für das gesamte Glatttal gewonnen werden. Dies als Gegengewicht zum Flughafengebiet Kloten–Opfikon, das vermehrt Arbeitsfunktionen vorbehalten bliebe.» Eine prüfungswürdige Idee, die aber einschneidende Auswirkungen für die Raumplanung in den betroffenen Gemeinden zur Folge haben würde. Es ist zu befürchten, dass allfällige Forderungen aus den in der Flughafenregion erforderlichen Umzonungen, so genannte materielle Enteignungen sowie Aufwendungen der Gemeinde für die Anpassung der RPG-konformen Planung am Kanton oder an den Flughafen-Gemeinden hängen bleiben könnten. Dies alles sind Fragen, welche die Flughafenanwohner und die Behörden der Gemeinden beschäftigen. Eine offene Informationspolitik der Flughafendirektion und des Regierungsrates ist vor der Volksabstimmung dringend notwendig, um Ängste bei der Flughafenbevölkerung abzubauen.

Zweifellos darf der Kommission attestiert werden, dass sie die Vorlage des Regierungsrates verbessert hat. Der Flughafen Kloten hat unbestritten eine zentrale Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung des Kantons und der gesamten Schweiz. Er muss die Möglichkeit haben,

sich unter den Rahmenbedingungen, die zum Schutz der Bevölkerung rund um den Flughafen dringend notwendig sind, weiterentwickeln zu können. Ob sich der Flughafen nach der Privatisierung am Markt behaupten kann, bleibt offen. Mit der Privatisierung geben wir ihm jedoch die Chance, sich zu bewähren. Ohne Privatisierung bleiben die Entscheidungsabläufe zu träge. Der Flughafen wäre zu wenig flexibel, um sich den schnell ändernden Bedürfnissen des Markts anzupassen. Die meisten grösseren europäischen Flughäfen haben den Schritt bereits vollzogen. Die Umweltschutzgesetzgebung des Bundes wird dazu beitragen, dass auch bei einer Zunahme des Flugverkehrs die Immissionen mindestens auf dem heutigen Stand gehalten werden können. Ich vertraue auf die Technik, die in diesem Sinne weiter vorangetrieben wird. Die neue Unternehmung wird den Flughafen nicht ohne die Akzeptanz und Unterstützung der rund 200'000 Anwohner betreiben können. Massnahmen im Interesse der Bevölkerung und der Umwelt werden weiterhin eine zentrale Aufgabe bleiben, wobei der Dialog mit den Gemeinden und den Anwohnern wichtig ist und gegenüber heute wesentlich verbessert werden muss.

Unter Abwägung der Vor- und Nachteile einer Privatisierung, auch unter Einbezug und hoher Gewichtung der Anliegen der Anwohner und der Gemeinden rund um den Flughafen, ist die Verselbstständigung in der vorliegenden Form der vernünftigste Weg. Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten.

Hans-Peter Züblin (SVP, Weiningen): Seit Jahren ist die Baubewilligung für den Flughafen ausgebaut vorhanden. Seit Jahren aber werden Einsprache um Einsprache gegen diesen Volksentscheid gemacht; eine reine Verzögerungs- und Verhinderungstaktik. In andern Ländern und Städten nicht weit von Zürich, zum Beispiel in München oder Mailand sind in derselben Zeit ganze Flughäfen ausgebaut worden respektive entstanden. In Zürich aber ist noch keine einzige Baumaschine für den vom Volk bewilligten Ausbau vorgefahren. Viele Gemeinden in der grösseren und näheren Umgebung des Flughafens torpedieren zurzeit ebenfalls diesen durch das Volk bewilligten Ausbau und treten sogar dem Flughafenschutzverband bei, der zum grossen Teil doch überdimensionierte Forderungen hat; notabene Gemeinden, die durch die Nähe zum Flughafen in den letzten Jahrzehnten nur profitiert haben, sei dies durch indirekte Steuereinnahmen, durch die am Flughafen Beschäftigten oder durch Steuereinnahmen der Gewerbebetriebe, die Arbeiten am Flughafen ausführen konnten. Sind sich diese Gemeinden wirklich bewusst, wie viele Einwohner ihrer Gemeinden auch heute noch direkt oder indirekt ihre Arbeitsstelle durch den Flughafen

gesichert sehen? Wollen sie wirklich diese Arbeitsplätze – um diese Sicherung geht es auch hier – aufs Spiel setzen? Der Hub Zürich ist für den Kanton Zürich, ja für die ganze Schweiz einer der wichtigsten Standortfaktoren der Zukunft. Wenn dieser Hub an einen andern europäischen Flughafen, zum Beispiel München, Stuttgart oder Mailand verloren geht, gehen Tausende von Arbeitsplätzen direkt am Flughafen und in der Agglomeration verloren; aber auch Tausende von Arbeitsplätzen von Firmen, die Zürich und die Schweiz nicht mehr als wichtigsten Standortfaktor in Europa ansehen; von neuen Firmenzuzügen überhaupt nicht zu sprechen.

Sie tun also gut daran, wenn Sie Arbeitsplätze erhalten und weitere dazugewinnen wollen, dass Sie dem Vorschlag der Kommission zustimmen. Die gleichen Leute, die hier alles zu verhindern versuchen, fordern auf der andern Seite zur gleichen Zeit, sichere Arbeits- und Ausbildungsplätze. Der Schutz der Bevölkerung und auch das Nachtflugverbot müssen uns ein grosses Anliegen sein, das aber nicht dazuführen darf, dass in diesem Masse Arbeitsplätze aufs Spiel gesetzt werden und man jegliche Realität verliert.

Wir können und dürfen uns dem Fortschritt der Zukunft nicht verschliessen. Treten Sie zum Wohl des Kantons Zürich und der sicheren Arbeitsplätze auf diese Vorlage ein und stimmen Sie der Kommission zu.

Franziska Frey-Wettstein (FDP, Zürich): Erlauben Sie mir ein kurzes Votum als enttäuschte Stadtzürcherin.

Es ist so, dass es heisst, wir spielten beim Flughafen Kloten nurmehr in der B-Liga. Dass dies der Präsident des Schutzverbands sagt, ist seine Sache, dass aber offensichtlich die SP-Mehrheit des Stadtrates von Zürich sich dieser Meinung anschliesst, bedeutet für uns Stadtbewohnerinnen und -bewohner eine grosse Enttäuschung. Dass der Wirtschaftsstandort Zürich geschwächt wird, dass wir Gefahr laufen, Arbeitsplätze zu verlieren, dass ganz sicher keine neuen Arbeitsplätze geschaffen werden und dass die Vorteile für den Kultur- und Bildungssektor verloren gehen, scheint im Moment niemanden mehr zu kümmern. Unter Führung von Stadtpräsident Josef Estermann will die Mehrheit des Stadtrates dem Schutzverband beitreten. Offenbar fehlt ihm aber der Mut, einen solchen Beitritt selbstständig zu beschliessen. Mit einer Weisung an den Gemeinderat soll nun ein Kredit von sage und schreibe 12'000 Franken gesprochen werden, der die Mitgliedschaft im Schutzverband bestätigt. Als einzig ehrlichen Grund für einen Beitritt wird die grosse politische Tragweite eines solchen Entscheids aufgeführt. Ansonsten spricht der Stadtrat, dass endlich die Statuten dieses Zweckverbands geändert worden sind, damit ein Beitritt überhaupt möglich wird.

Der Stadtrat kann auch – so seine Argumentation – leichter seinen Standpunkt einbringen, wenn er dem Schutzverband beiträgt. Als ob der Stadtrat von Zürich keine andere Möglichkeit hätte, seine Meinung zum Flughafen zu äussern! Diese Mitgliedschaft soll weiter – so wird angepriesen – auch gegen die Spaltung von Stadt und Land nützlich sein. Man schliesst auch nicht aus – hier vielleicht ein kleiner Hoffnungs-schimmer –, dass man einmal eine andere Meinung als der Schutzverband vertreten könnte. Die klare Stellungnahme für die Interessen der betroffenen Bevölkerung der Stadt ist ein weiterer Punkt. Die Vorlage soll ab 1. Januar 1999 in Kraft treten. Offenbar hat man abgewartet, bis der Lastenausgleich von der Bevölkerung bewilligt worden ist und somit die Luft wieder rein ist, um eine andere Position zu vertreten.

Kein Wort steht mehr über die Bedeutung des Wirtschaftsstandorts Zürich. Sein Wahlversprechen hat der Stadtrat offenbar vergessen. Aber auch seine Mitgliedschaft in der vom Kanton und den Städten Zürich und Winterthur getragenen Stiftung «Greater Zurich Area Standortmarketing» scheint im Moment von zweitrangiger Bedeutung zu sein. Alle Dinge im Umweltbereich, die getan wurden, die noch getan werden sollen und zum Teil nicht getan werden können, weil die Bundesgesetzgebung fehlt, finden keinen Eingang in diese Weisung. Damit setzt der Stadtrat von Zürich ein falsches politisches Signal in einem Zeitpunkt, in dem es um die Selbstständigkeit des Flughafens geht und ganz klar um seine Wettbewerbsfähigkeit.

Wir erwarten als Stadtzürcherinnen und Stadtzürcher, dass der Stadtrat nochmals über die Bücher geht, eine Interessensabwägung vornimmt und sich klar für den Flughafen einsetzt. Ein Flughafen kann nicht auf die Wettbewerbsfähigkeit verzichten. Es kann auch nicht sein, dass wir plötzlich in der B-Liga mitspielen. Dann werden wir sehr viel mehr verlieren, als wir heute überhaupt abschätzen können.

Ich bitte Sie, auf die Weisung einzutreten.

Hans-Jacob Heitz (Liberale, Winterthur): Wir sagten Ja zu GATT/WTO, also müssen wir auch Farbe bekennen zur Liberalisierung in der Zivilluftfahrt. Wenn die Schweizer Volkswirtschaft mit den Entwicklungen der irreversiblen Globalisierung Schritt halten will, kommen wir nicht darum herum, unseren Flughafen technisch, kapazitätsmässig und juristisch dafür fit zu machen. Mit anderen Worten, sowohl der Ausbau als auch die Verselbstständigung sind zwingende Massnahmen. Nun haben wir uns ein ernst zu nehmendes Problem angelacht, denn die Opposition quer durch alle Parteien gegen einen Ausbau und damit verknüpft auch gegen eine Verselbstständigung zur privatrechtlichen

Aktiengesellschaft unseres Flughafens wächst ungebremst. Immer neue Gemeinden schliessen sich dem Schutzverband an. Deren Befürchtungen und die daraus formulierten Forderungen sind klar und unmissverständlich. Bereits sind wieder Gerichte beschäftigt. Ohne im Detail auf die bekannten Ursachen für die verfahrenere Situation einzugehen, steht für mich fest, dass die Politik in dieser Frage bislang versagt hat. Allzusehr soll der runde Tisch mehr von Befehlsgehabe, denn Konsenssuche geprägt gewesen sein. Mir fehlt der Glaube, dass dem neuen Regierungsrat – die neuen Mitglieder haben sich zu sehr aus dem Fenster gelehnt – der Spagat gelingen wird, diesen gotischen Knoten sowohl im Interesse unserer Volkswirtschaft als auch zum Wohl unserer Bevölkerung rechtzeitig durchschlagen zu können. Auch die Minderheitsanträge von SP und Verbündeten sind dazu nicht geeignet. Im Gegenteil, dieselben sind eher geeignet, bei der Bevölkerung noch mehr Verwirrung zu stiften. Der Rückweisungsantrag ist bei Lichte besehen in der Konsequenz nichts anderes als ein Nichteintreten. Nur lässt sich damit besser Politik machen.

Die Zukunft unseres internationalen Flughafens ist für die Entwicklung nicht nur der Zürcher, sondern auch der Schweizer Volkswirtschaft von entscheidender Bedeutung. Was nützen uns vorübergehend ausgeglichener Finanzhaushalt, liberalisierte Erbschaftssteuern, Standortmarketing und anderes, wenn wir nicht in der Lage sind, in dieser existenziell so wichtigen Frage nicht nur marktgerecht, sondern rechtzeitig und insbesondere im Einvernehmen mit unserer Bevölkerung zu entscheiden. Mit dem Arbeitsplatzargument wäre ich vorsichtig, denn schon bei der EWR-Abstimmung wurde dasselbe erfolglos, ja sogar kontraproduktiv bemüht. Apropos Hub stellt sich die Frage, ob wir einen Hub Zürich oder einen Hub Schweiz wollen, basierend auf optimiert bahnvernetzten Flughäfen wie Zürich, Basel, Genf und Bern. Es steht die Befürchtung, dass mangels Konsensszenario die Volksabstimmung über das Flughafengesetz in ein Plebiszit über den Flughafenausbau ausufert. Ein Nein, welches mit Blick auf die wiederholt öffentliche Thematisierung von Dübendorf nicht mehr a priori von der Hand zu weisen ist, wäre verhängnisvoll. Nimmt man zudem die Rechtsverfahren hier und die kritischen Stimmen aus dem süddeutschen Raum wahr, welche mittels Staatsvertrag den Ausbau verhindern wollen, muss gar befürchtet werden, dass selbst ein Ja von Kantonsrat und Volk Flughafen und SAir Group nicht weiterhilft. Das wäre in der Tat, Regula Götsch, ein Danaer-Geschenk.

Wie weiter also? So oder so wären das Departement Moritz Leuenberger und die Zürcher Regierung gut beraten, diese Diskussion zu entpolitisieren und zu versachlichen. Nur, die Sache eilt. Ein Weg dazu kann

sein, eine nicht nur national, sondern auch international angesehene Persönlichkeit als Mediator zu berufen, welche grenzüberschreitend zwischen allen Beteiligten vermittelt und rechtzeitig eine für alle tragbare Lösung garantiert. Was dem Jura recht war, könnte unserem Flughafen billig sein.

Schutzverband und Task Force Lärm billige ich zu, dass sie nicht aus fundamentalem Antrieb, sondern aus achtenswerten Sachgründen opponieren. Ein Flugzeug zur Nachtzeit mag noch so leise sein, es bleibt eben doch laut. Dieselben halte ich grundsätzlich für gesprächsbereit, da sie für Konkurrenzfähigkeit von Flughafen und Swissair einstehen. Eine denkbare, weil zweifellos unbestechliche Wahl zum Mediator wäre beispielsweise ein alt Bundesrat wie etwa Arnold Koller. Mediation nicht etwa anstatt, sondern flankierend nach der Grundregel, das eine tun, ohne das andere zu lassen. Schon Mao sinnierte bekanntlich: «Der Weg ist das Ziel.» (Die Redezeit ist abgelaufen.)

Daniel Vischer (Grüne, Zürich): Herr Regierungsrat Homberger, Sie haben uns heute in einem eindrücklichen Votum klar gemacht, wie dringlich und unerlässlich diese Vorlage ist. Ich frage Sie: Warum haben Sie vier Jahre gebraucht, um diese Dringlichkeit zu merken? Warum haben Sie diese Vorlage nicht bereits vor vier Jahren gebracht? Ich frage das natürlich auch alt Regierungsrätin Hedi Lang. Sie hätte sich von Hartmuth Attenhofer beraten lassen können, der in Flughafenfragen Spezialist ist. Sie hätte eine vergleichbar unerlässliche Vorlage schon vor acht Jahren bringen können.

Also diese Töne der Unerlässlichkeit sind mir etwas verdächtig. Ich bin auch nicht überzeugt, dass die FIG immer so klar sah, dass sie das wollte, was sie heute will. Das Problem im Diskurs über den Luftverkehr ist, dass immer alle wahnsinnig von der Wichtigkeit des Flughafens und des Luftverkehrs beeindruckt sind. Meistens gehen die Leute aber von falschen Prognosen aus. Die Swissair meinte noch lange, die Deregulierung gehe an ihr vorbei und sie könne die erste Klasse ausbauen. Ein richtiger Schub punkto modernem Management begann eigentlich erst 1996 mit Philippe Bruggisser. Ich sage dies deshalb, weil es mir ein bisschen verdächtig ist, all die grossen Pathostöne hier zu hören zwischen der Konnexität von Wirtschaft – übrigens was heisst schon Wirtschaft, nicht jeder Wirtschaftsbereich ist gleichermassen an den Flughafen geknüpft –, Flughafen und Fluggesellschaft. Richtig ist, dass die SAir Group heute Schwierigkeiten hat, sich zu positionieren. Sie macht das nicht ungeschickt. Der Hub spielt in dieser Positionierung eine zentrale Rolle. Ob Kloten in den nächsten zehn Jahren der Haupthub bleibt oder Ausweichmöglichkeiten über Brüssel geschaffen werden, müssen wir abwarten. Ich wäre jedenfalls vorsichtiger, das

Schicksal der Menschheit und der Wirtschaft in diesem Kanton einfach so unbesehen vom Flughafen abhängig zu machen. Die Flughafengegner haben legitime Interessen. Es wird keinen sinnvollen Ausbau des Flughafens geben ohne deren Berücksichtigung. Insofern braucht es ein demokratisches Instrumentarium, das erhalten bleiben wird. Allerdings hat Lukas Briner Recht und das haben die Leute, die drauskommen, schon lange gemerkt: Das Problem sind die Rechtsmittel. Diese sollen und werden erhalten bleiben.

Ich spreche auch als Vertreter eines Personalverbands des Bodenpersonals des Luftverkehrs. Ich sehe nicht ein, weshalb ausgerechnet der Kanton Zürich der erste Kanton ist, der bei einer Privatisierungsvorlage nicht analog zum Bund die Verrechtlichung eines Gesamtarbeitsvertrags vorsieht. Ich denke, dass Bundesgesetze auch für unseren Kanton einen gewissen Vorbildcharakter haben. Es sind in diesen Kommissionen beim Bund auch freisinnige Vertreterinnen und Vertreter gewesen, die etwas von Wirtschaft verstehen. So treten sie jedenfalls auf. Sie haben diesen Kompromiss ausgehandelt, dass der Gesamtarbeitsvertrag Bestandteil der Gesetzesvorlagen ist, siehe SBB und PTT. Mich wundert es, dass wir heute im Kanton Zürich nicht soweit sind und einen analogen Schritt vollziehen. Ich plädiere dringend, den entsprechenden Minderheitsantrag zu unterstützen. Es gibt ein Argument, es gäbe einzelne Leute, die gar keinen Gesamtarbeitsvertrag wollen. Das gibt es immer. Wer das sagt, hat nicht begriffen, was das kollektive Arbeitsvertragsrecht darstellt. Dieses ist immer eine gewisse Korrektur gegen individuelle Interessen. Es gibt immer individuelle Interessen, die dem kollektiven Arbeitsvertragsrecht entgegenlaufen. Das ist kein Grund, Gesamtarbeitsverträge hereinzunehmen. Es fragt sich ohnehin, ob die neue OR-Gesetzgebung nicht gilt und ob im Falle einer Privatisierung eine Status-quo-Gewährleistung von einem Jahr bestehen bleiben muss. (Die Redezeit ist abgelaufen.)

Martin Mossdorf (FDP, Bülach): Richtig, Franziska Frey, eine Nationalliga B genügt für Zürich nicht. Unser Flughafen darf nicht zweitrangig werden. Was wäre unsere Region ohne Flughafen? Wo würden wir heute stehen? Die grosse nationale und internationale Bedeutung unseres Flughafens Kloten hat zweifellos eine ganz besondere regionale Ausstrahlung. Dies muss in jedem Fall in der Relation zu den übergeordneten gesamtheitlichen Interessen beurteilt werden. Der Flughafen hat regionale, bauliche, wirtschaftliche und soziale Akzente gesetzt, auf die wir nicht verzichten können. Der Flughafen schickt auch positive Signale für unsere Jugend aus, gerade im Bereich Ausbildung und Forschung. Der Flughafen muss als realistische Tatsache und als

wirtschaftliche Notwendigkeit erkannt werden und damit ins tägliche Leben miteinbezogen werden; allerdings, da gebe ich Ihnen Recht, nicht um jeden Preis. Bei einer ganzheitlichen Beurteilung dürfen die Nachteile nicht einfach übersehen werden. Die Bevölkerung um den Flughafen bringt ein hohes Opfer, auch wenn sie vom Flughafen profitiert. Der Fluglärm hat Immissionen gebracht, die ernst genommen werden müssen. Sie werden zwar subjektiv verschieden beurteilt, aber wegdiskutieren kann man sie nicht, auch wenn es Ortschaften um den Flughafen gibt, die immer noch in der Flugschneise Neubauten errichten.

Bei dieser Vorlage geht es aber nicht um die Ausbautetappe, sondern darum, ob die Region – unsere Bürgerinnen und Bürger – ihre Rechte weiterhin wahrnehmen kann, auch wenn der Flughafen verselbstständigt wird. Die heutige Vorlage sieht Verbesserungen vor, die zum Schutze der Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flughafenbetriebs dienen. Dabei stellt sich die wichtigste Frage: Hat dann das Volk überhaupt noch etwas zu sagen? Seit der Annahme des Luftverkehrsgesetzes bestimmt im Wesentlichen der Bund, was auf den schweizerischen Flughäfen passiert. Heute entscheidet das Volk über die Bewilligung von Krediten für den Flughafen-Tiefbau, sofern 45 Kantonsräte oder 5000 Stimmberechtigte dies fordern. Alle bisherigen Einsprachemöglichkeiten bleiben jedoch bestehen. Weil der Kanton im Verwaltungsrat sehr gut vertreten ist, kann er weitreichende Entscheidungen massgeblich beeinflussen. Deshalb dürfen wir davon ausgehen, dass die Rechte gewahrt bleiben. Über die geplante Pistenverlängerung wird das Volk entscheiden. Ich werde mich für eine gerechtere Lärmbelastung einsetzen, sowie ich das Bestreben nach Gerechtigkeit für den Lastenausgleich gewahrt habe, unter dem Motto: «Stadt und Land mitenand».

In dieser Gesetzesvorlage wurden zahlreiche Änderungen und Verbesserungen vorgenommen, so werden zum Beispiel das Nachtflugverbot und der runde Tisch beibehalten. Die Zuständigkeit für die passiven Schallschutzmassnahmen wird garantiert. Das von der FDP geforderte Lärmmanagement wird und muss umgesetzt werden. Dafür muss auch der neue Regierungsrat sorgen.

Ich stehe für dieses Flughafengesetz ein. Die Privatisierung hat nichts mit dem Wachstum des Flugverkehrs zu tun. Dieses hängt allein von der Nachfrage ab. Sämtliche heute zur Verfügung stehenden Rechtsmittel stehen auch gegenüber einem privatisierten Flughafen ohne jede Einschränkung zur Verfügung. Ein Flughafen kann nicht gegen die Bevölkerung betrieben werden. Dessen ist sich auch die Flughafenleitung voll bewusst. Wir brauchen jedoch einen gut funktionierenden und konkurrenzfähigen Flughafen. Deshalb kann es nicht angehen, dass der schweizerische Flughafen abgewertet wird, gleichsam in eine Nationalliga B.

Hans Frei (SVP, Regensburg): Die verschiedenen Wortmeldungen aus den umliegenden Gemeinden des Flughafen haben auch mich zu einer differenzierten Haltung herausgefordert.

Wir haben heute Morgen verschiedentlich gehört, dass die grösste Sorge der Flughafengemeinden die akustische Wahrnehmung der Entwicklung auf unserem Flughafen ist. Es ist eine Sorge, die unsere Bürgerinnen und Bürger betrifft und heute im Vordergrund diskutiert wird. Eine Sorge, die jetzt weniger diskutiert wird, aber vor allem die Gemeindeexekutiven parallel dazu beschäftigen, herausfordern und zur Beurteilung miteinbeziehen muss, ist die Situation, wenn der Flughafen letztlich an unserem Wettbewerb und am Markt nicht mehr bestehen kann und ein Glied zurücktreten muss.

Da gab es heute Morgen eine zentrale Aussage eines sehr guten Kenners der Flughafensache, Hartmuth Attenhofer. Er sagte, es sei wichtig, eine Politik der Verzögerung der Wirtschaft zu Gunsten der Umwelt zu führen. Ich wäre falsch verstanden, wenn ich das Gegenteil sagen würde, zu Lasten der Umwelt habe die Wirtschaft Vorrang. Aber um höchste Qualität am Flughafen zu erbringen, bedingt es, dass die Wirtschaft nicht um eine Nasenlänge zurückgestellt wird. Sie vertreten, dass man die Wirtschaft zurückbindet. Dies kann in der heutigen Zeit nicht angehen. Die Leistungen müssen erfüllt werden können. Man muss am Wettbewerb gewinnen und entscheidend mitrealisieren können. Da ist der Flughafen gefordert. Falsche Signale diesbezüglich betreffen aber nicht nur den Flughafen, sondern auch alle Unternehmungen, vor- und nachgelagert, die um den Flughafen verantwortlich sind für die Beschäftigung und die Arbeitsplatzsicherung. Hier gilt es, in den Exekutiven ein hohes Augenmerk zu haben und den Standort des Flughafens nicht zusätzlich zu benachteiligen.

Die Vorlage, wie sie heute vorliegt, ist nicht diejenige der Regierung. Sie wurde in der Kommissionsarbeit zusammengeschnitten. Es wurden Punkte aufgenommen – da unsere Bevölkerung noch das Sagen hat – für die Weiterentwicklung wie auch zur Konzession. Daher gehöre ich zu jenen Vertretern, die diese Vorlage unterstützen können. Es ist nichts so flexibel wie ein Flughafen, der seine Tätigkeit verlegen und die Leistungen an einem andern Ort erbringen kann. Das dürfen wir uns nicht leisten. Wir sind gut beraten, dieser Vorlage zuzustimmen.

Ruedi Keller (SP, Hochfelden): Ich stelle mit Verwunderung fest, dass uns die Befürworter der Vorlage auf den Rechtsmittelweg verweisen. Sind nicht genau dieselben Politiker gegen das Verbandsbeschwerderecht? Gleichzeitig beklagen Sie, der Flughafen ausbau werde durch Beschwerden blockiert, zum Beispiel weil der Umweltverträglichkeitsbericht völlig mangelhaft war.

Franziska Frey, vielleicht sind Sie Mitglied einer Konsumentenorganisation. Der Schutzverband rund um den Flughafen ist eine ähnliche Interessenvertretung der Anwohnerschaft. Dazu gehören rund 50 Gemeindevertreter und -vertreterinnen. In die Regel sind die Gemeinden durch ihre Exekutiven vertreten. Zu über 90 % sind es Vertreter aus SVP und FDP. Haben Sie doch ein Minimum an Vertrauen in diese Leute. Es gibt darunter sehr viele anständige.

Sie tun so, als gäbe es nur eine einzige Lösung für den Flughafen. Überall sonst entwirft man mehrere Szenarien und fixiert sich nicht auf ein einziges, das in einem derart sensiblen Bereich nur die Interessen der einen vertritt. Wer alles oder nichts fordert, handelt fundamentalistisch. Es geht hier nicht um die Existenz des Flughafens, sondern nur darum, welche Rechtsform für unsere Verhältnisse adäquat ist.

Helen Kunz (LdU, Opfikon): Die Voten von einigen bürgerlichen Vertretern der Flughafenregion haben mich herausgefordert, vor allem das letzte Votum von Hans Frei. Ich wollte dies bei der Begründung des Rückkommensantrags bringen, sage es aber jetzt. Man kann nicht den Fünfer und das Weggli haben. Wenn Sie sagen, Sie seien voll für die Privatisierung, aber die Bevölkerung könne trotzdem mitreden, stimmt das einfach nicht. Hans Frei und Johann Jucker, ich habe mir die Voten sehr gut gemerkt, die Sie unlängst vor den Wahlen im Bezirk gehalten haben. Ich möchte es nicht unterlassen zu zitieren, dass Sie dort öffentlich gesagt haben, die Sicherheit müsse bestehen und die demokratische Mitsprache bei der zukünftigen Gestaltung erhalten bleiben. Ich glaube, diese Aussage ist von Hans Frei. Weiter: «Die Verlängerung der Piste 16 muss aber unbedingt vor der Verselbstständigung entschieden werden.» Dies ist der schönste Satz: «Ein Nachtflugverbot muss verankert werden. Es soll» – hören und staunen Sie – «von 22.00 bis 06.00 Uhr, für Abflüge bis 23.00 Uhr, gelten. Bei Enteignungen muss entschädigt werden.» Das sind Voten, die so nicht hingenommen werden können, wenn Sie jetzt wieder etwas völlig anderes sagen. Die Umwelt und die Wirtschaft können so nicht in den Griff bekommen werden, wenn Sie sagen, Sie seien voll für die Umwelt, aber noch mehr für den Flughafen. Seien und bleiben Sie ehrlich. Das bereitet mir immer Mühe.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein Antrag auf Nichteintreten gestellt worden ist.

Minderheitsantrag Hartmuth Attenhofer, Barbara Hunziker Waner, Regula Götsch Neukom, Helen Kunz, Luzia Lehmann Cerquone, Peter Reinhard, Christoph Schürch in Vertretung von Liselotte Illi:

Die Vorlage 3659 wird an den Regierungsrat zurückgewiesen mit dem Auftrag, für den Flughafen Zürich eine Rechtsform auszuarbeiten, mit welcher entweder

- der Betrieb ausgegliedert wird, während der Staat Eigentümer der Flughafentiefbauten bleibt, oder*
- eine öffentlichrechtliche Anstalt analog ZKB, GVZ oder Uni gebildet werden kann.*

Lukas Briner (FDP, Uster): Ich spreche zum Rückweisungsantrag der Kommissionsminderheit: Natürlich, auf den ersten Blick klingt es sympathisch und einleuchtend, eine Lösung zu vertreten, die scheinbar dem Flughafen seinen Erfolg und dem Volk seine Mitwirkung sichert. Man kann so alle zufrieden stellen, indem man zwar ein Bekenntnis zum Flughafen ablegt – fast hätte ich gesagt, ein Lippenbekenntnis, aber der Kommissionspräsident soll sich der Polemik enthalten – und gleichzeitig die Kritiker in ihren Bestrebungen unterstützt. Das Bekenntnis zum Flughafen reicht aber nicht. Es braucht ein Bekenntnis zum Hub, zum Langstreckenflughafen. Ein solches habe ich nicht gehört. Der Hub, Ruedi Keller, ist in Gefahr in einem knallharten Wettbewerb, der in sehr kurzer Zeit sehr viel in Europa verändert. In diesem Sinne besteht tatsächlich eine Gefahr.

Es ist aber allzu einfach, mit dem Rückweisungsantrag von der Regierung die Suche nach etwas zu verlangen, das sie bereits gesucht, aber beim besten Willen nicht gefunden hat, weil es gar nicht gefunden werden kann. Auch die Kommission hat sowohl das Modell einer Betriebsgesellschaft wie auch einen Verbleib von Grund und Boden beim Kanton prüfen lassen. Es wäre billig, hier die Untersuchung der Verwaltung als parteiisch abzustempeln. Ihre Stellungnahme ist differenziert und höchst korrekt abgefasst worden. Aber sie hat gezeigt, dass beide Varianten das Problem nicht lösen, sondern sie würden im Gegenteil neue Probleme schaffen.

Die heutige Organisation krankt daran, dass ein Teil des Flughafens, nämlich die Hochbauten, nicht dem Betreiber und Konzessionsinhaber, also dem Kanton, gehören, sondern einer privatrechtlichen Aktiengesellschaft, der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft. Auch wenn Sie aus der Flughafendirektion eine selbstständige Anstalt machen, bleibt die FIG bestehen. Ohne sie und ihr privates Kapital gäbe es den heutigen Flughafen gar nicht. Deshalb ist sie damals gegründet worden. Weder rechtlich noch finanziell wäre es im Entferntesten denkbar, die privaten Aktionäre der FIG auszukaufen oder gar zu enteignen. Wir hätten also weiterhin die schwerfällige Doppelspurigkeit und ein komplexes Vertragswerk zwischen den beiden Organisationen. Mit einer solchen Struktur verliert man jeden Wettbewerb.

Eine reine Betriebsgesellschaft löst das Problem ebensowenig. Hier bliebe eine Doppelspurigkeit, denn der Betrieb erfordert immer wieder Investitionen – auch solche, die nichts mit der Kapazität zu tun haben – wie die Verlegung von Schaltern, Läden oder Diensten und Modernisierungen aller Art. Vor allem aber bekäme die Betriebsgesellschaft die Konzession gar nicht. Das haben die Vertreter der Bundesbehörden klar gesagt, weil die Betriebsgesellschaft ohne Verfügungsgewalt über die Immobilien nicht selbst für die Aufrechterhaltung des Betriebs gegenüber dem Bund garantieren kann. Konzessionsnehmer wäre weiterhin der Kanton. Die Betriebsgesellschaft operierte an einem notwendigerweise kurzen Gängelband, ohne den im Wettbewerb erforderlichen Handlungsspielraum. Es spielte dabei keine Rolle, ob der Kanton die Konzession allenfalls ganz oder teilweise auf die Betreiberin übertragen dürfte – was die Bundesvertreter nicht so sehen – und ob er dies auch tun würde. Der Kanton wäre nach wie vor dem Bund gegenüber verantwortlich und müsste ein recht straffes Überwachungsregime mit entsprechendem Zeitverlust für Genehmigungen aller Art aufrecht erhalten. Die Doppelspurigkeiten, die man dringend eliminieren muss, kämen durch die Hintertür der Überwachung wieder herein. Entscheidend ist, dass jene Körperschaft, die den Flughafen betreibt und das kommerzielle Unternehmerrisiko trägt, ihre Anträge den Bewilligungs- und Genehmigungsbehörden unterbreiten und sie dort vertreten können muss. Denken Sie bitte nochmals daran: In Zukunft kann der Flughafen aus Wettbewerbsgründen die anfallenden Kosten nicht mehr einfach durch entsprechend hohe Gebühren decken. Diese Zeiten sind vorbei. Er muss sie teilweise selbst auf andere Weise erwirtschaften. Unter solchen Umständen wäre es völlig undenkbar, dass die heutige FIG auch die Aufgaben einer Betriebsgesellschaft übernehmen würde. Die heutigen privaten Aktionäre würden ein solches Risiko nicht übernehmen, und künftige Investoren blieben mit Sicherheit aus. Wer investiert

schon in ein Unternehmen, das ausser den rechtlichen Rahmenbedingungen – und seien sie auch noch so streng – auch politische Unwägbarkeiten in Rechnung stellen muss.

Schliesslich ein entscheidender Punkt: In beiden Fällen – öffentlich-rechtliche Anstalt oder Betriebsgesellschaft – wären echte Allianzen mit anderen Flughäfen nicht denkbar, denn Allianz bedeutet Einkauf, Aktientausch oder andere Formen kapitalmässiger Verflechtung, nicht einfach Absprachen. Bloss Absprachen sind kündbar. Denken Sie an die Allianzen der Fluggesellschaften.

Ich bitte Sie, aus all diesen Gründen, den Rückweisungsantrag abzulehnen. Er ist auf Illusionen gegründet.

Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich): Hans Frei hat mich vorhin bezichtigt, ich hätte hier im Rat gesagt, es gelte, die wirtschaftliche Entwicklung zu behindern oder zu verzögern. Einen solchen Stuss, Hans Frei, habe ich hier in diesem Rat bestimmt nicht gesagt. Ich habe Ihnen offeriert, Sie könnten mein Manuskript ansehen und mir dann beweisen, ob ich so etwas im Rat gesagt hätte. Sie haben die Entgegennahme des Manuskripts verweigert, weil Sie sich – wie Sie gesagt haben – auf Ihre Ohren verlassen würden. Ich denke, Sie müssen Ihre Ohren einmal durchputzen lassen, denn sie scheinen mir ideologisch verstopft.

Der Volkswirtschaftsdirektor hat in seinem Eintretensreferat von den 1,1 Mrd. Franken gesprochen, die das Volksvermögen des Flughafens beinhalten, weil das Volk insgesamt 1,1 Mrd. Franken Steuergelder in den Flughafen einbezahlt hat. Er hat gesagt, diese 1,1 Mrd. Franken seien längst zurückgezahlt, man hätte nämlich bis auf 75 Mio. Franken abgeschrieben. Mein lieber Herr Volkswirtschaftsdirektor, eine Abschreibung ist doch keine Rückzahlung. Sie haben weiter gesagt, die Bevölkerung hätte von der Verzinsung dieses Kapitals leben können. Da muss ich Ihnen sagen, mein lieber Herr Volkswirtschaftsdirektor, wenn wir diese 1,1 Mrd. Franken auf ein Sparheft der Kantonalbank einbezahlt hätten, hätten wir heute ungefähr 2,5 Mrd. Franken, aber jetzt haben wir noch 75 «Milliönchen». Das ist doch keine Rechnung, Herr Volkswirtschaftsdirektor!

Ein Wort zu Franziska Frey: Als ich Ihnen zuhörte, habe ich den Eindruck bekommen, ich sässe im Gemeinderat. Was Sie hier gesagt haben, sollten Sie eigentlich dem Stadtrat von Zürich sagen und im Gemeinderat platzieren. Sie sind jetzt natürlich hier im Kantonsrat und insofern ist es falsch am Platz, was Sie gesagt haben. Sie haben auch den Stadtrat nur teilweise zitiert, indem Sie nur jene Teile gesagt haben, die den Beitritt zum Schutzverband betreffen. Der Stadtrat hat aber ganz

klar Stellung zu diesem Flughafen bezogen. Er hat das bereits 1995 getan, als er eine Ja-Parole für die 5. Ausbautappe des Flughafens bekannt gab. An dieser Aussage hat der Stadtrat von Zürich kein Jota geändert. Nach wie vor steht der Stadtrat hundert Prozent hinter dem Flughafen. Lesen Sie die Weisung, die der Stadtrat an den Gemeinderat verschickt hat. Darin steht: «Der Stadtrat hat zu diversen Malen seine Haltung zum Flughafen kundgetan und betont, dass ein konkurrenzfähiger, starker Flughafen wichtig ist für die Region und die Stadt.» Wenn der Stadtrat jetzt also die Meinung hat, man könne in den Schutzverband eintreten, ist dies letztlich wahrscheinlich deshalb, weil gemäss Statuten dieser neuen Gesellschaft, die uns heute vorliegen und über die wir jetzt debattieren, der Stadtrat aus dem Verwaltungsrat ausgebootet worden ist. Möglicherweise hat der Stadtrat versucht, mit dem Eintritt in den Schutzverband wenigstens einen Schuh in der ganzen Flughafengeschichte drinhalten zu können. Im Übrigen kann der Stadtrat jederzeit aus dem Schutzverband wieder austreten.

Zum Rückweisungsantrag: Wir haben Rückweisung beantragt, weil wir eine bessere Ausgangslage für dieses Flughafengesetz wollen. Dies bedeutet, dass wir ein Flughafengesetz wollen, das bei der Bevölkerung Bestand hat und hinter dem auch die Bevölkerung um den Flughafen herum stehen kann. Die Zeitverzögerung, die jetzt verschiedentlich moniert worden ist – das haben wir bereits von Daniel Vischer gehört –, liegt nicht an uns, sondern klar auf Seiten der Regierung. Im Übrigen hat die Nachfolgerin – ich bezeichne sie jetzt mal so – von Volkswirtschaftsdirektor Ernst Homberger, Dorothée Fierz, im Tagblatt der Stadt Zürich in einem Interview gesagt, dass man diesen Flughafen jetzt nicht über das Knie brechen darf und dass die Ansprüche der Bevölkerung um den Flughafen herum berücksichtigt werden müssen. Ich habe grosses Vertrauen in den Regierungsrat, gerade wenn Dorothée Fierz die Volkswirtschaftsdirektion übernimmt, dass wir dann ein gutes Gesetz, das mehrheitsfähig ist, bekommen werden.

Zum Inhalt unseres Rückweisungsantrags: Die SP favorisiert die zwei Modelle «Ausgliederung des Betriebs» beziehungsweise «Auslagerung». Bei beiden Modellen soll die Möglichkeit, Allianzen eingehen zu können, eingebaut werden.

Beim Modell «Ausgliederung des Betriebs» soll der Kanton Eigentümer der Flughafentiefbauten bleiben. Das böte den Vorteil, dass der Pistenbereich in baulicher Hinsicht wie bisher voll in der Kompetenz des Kantons läge. Veränderungen und Erweiterungen des Pistensystems unterlägen dem Finanzreferendum. Die Flughafendirektion würde so zu einem Zweimensch-Betrieb schrumpfen und die Staatsrechnung würde ganz massiv erleichtert. Die Betriebsgesellschaft andererseits

könnte sich voll auf den Betrieb des Flughafens in allen seinen Ausdehnungen konzentrieren. Das FDZ-Personal könnte sie nahtlos übernehmen. Reibungsverluste mit dem Kanton wären gänzlich ausgeräumt.

Das zweite von uns vorgeschlagene Modell will aus dem Flughafen eine öffentlichrechtliche Anstalt analog der Zürcher Kantonalbank, der Gebäudeversicherung oder der Universität machen. Die Vorteile einer solchen Organisationsform liegen auf der Hand, haben doch Rat und Volk diesen drei wichtigen Anstalten mit grosser Mehrheit zugestimmt. Der Kanton ist mit diesen Rechtsformen sehr gut gefahren. Wenn eine Rechtsform analog Zürcher Kantonalbank den Flughafen bezüglich Allianzen zu sehr einschränken sollte, so lässt sich dieser Mangel mit entsprechenden Bestimmungen im neuen Flughafengesetz heilen. Wenn die Zürcher Kantonalbank mit ihrer heutigen modernen und flexiblen Rechtsform das Prädikat «Triple-A» bekommt, dann wird diese Rechtsform auch dem Flughafen sicher wohl bekommen.

Mit unserem Rückweisungsantrag möchten wir auch den bürgerlichen Ratsmitgliedern eine Tür öffnen, denn die bürgerliche Ratsmehrheit steht im Begriff, in eine Spaltung hineinzulaufen. Sie wissen ganz genau, dass sehr viele bürgerliche Politikerinnen und Politiker, insbesondere auf Gemeindeebene, klar gegen dieses Flughafengesetz eingestellt sind. Einige sitzen oben auf der Tribüne und beobachten, was Sie tun. Wenn Sie das Gesetz zurückweisen, können Sie sich aus dieser Breddouille hinausbringen und nachher an einem guten, mehrheitsverträglichen Gesetz mitarbeiten. Bezüglich der bürgerlichen Politikerinnen und Politiker wird Ihnen Liselotte Illi noch einiges sagen.

Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang): Ich habe es beim Eintreten schon erwähnt, mit dieser sehr weit gehenden Verselbstständigung würden die Bevölkerung und die Gemeinden ihre direkten und indirekten Mitbestimmungsrechte verlieren. Der Verwaltungsrat allein wird unübertragbar umweltrelevante Entscheide fällen wie weitere zukünftige Ausbauten des Flughafens oder die Änderung des Betriebsreglements mit den Nachtflugbeschränkungen und den An- und Abflugrouten. Die Verwaltungsräte sind aber gesetzlich dem Unternehmenserfolg verpflichtet, welcher unvereinbar ist mit Anwohnerinnen- oder Umweltschutz.

In der Vergangenheit war es doch so, dass aufgrund des politischen Drucks die bestehende Nachtflugsperrordnung, wie wir sie heute am Flughafen Zürich kennen, erreicht worden ist. Dieser politische Druck reichte sogar bis nach Bern. Die geltende Verordnung des Bundes kennt keine Nachtflugsperrordnung, sie behält aber den Betriebsreglementen weitergehende Bestimmungen vor. Somit konnte trotz nachträglicher Bundesverordnung die Zürcher Nachtflugsperrordnung erhalten bleiben; soviel zum Erfolg von indirekten politischen Mitspracherechten der Bevölkerung. Dem ergänzenden Umweltverträglichkeitsbericht können wir heute zum Beispiel entnehmen, dass die Bewegungen in den Nachtrandstunden um den Faktor drei zunehmen sollen und die Kapazität in den Nachtrandstunden absolut noch nicht ausgeschöpft sind. Mit der vorliegenden Vorlage würde eher früher als später die heute geltende Nachtflugsperrordnung definitiv fallen.

Es ist unbestritten, dass die komplizierten Abläufe am Flughafen dringend vereinfacht werden müssen. Dagegen wehren wir uns absolut nicht. Eine Teilprivatisierung hat diesbezüglich dieselben Vorteile wie die vollständige Verselbstständigung, ausser dass der Bevölkerung ihre direkten und indirekten Mitbestimmungsrechte nicht entzogen würden. Es kann nicht sein, dass die Anwohnerinnen nur noch über langwierige Rechtsmittelverfahren ihre Interessen wahrnehmen dürfen, denn genau sie bekämpfen das Verbandsbeschwerderecht. Der Rat hat nun die Chance der Rückweisung der Vorlage an den Regierungsrat. Mit der Rückweisung wird wertvolle Zeit für die Ausarbeitung einer Teilprivatisierung des Flughafens gewonnen. Deshalb beantrage ich im Namen der Grünen Fraktion, diese Vorlage an den Regierungsrat zurückzuweisen.

Helen Kunz (LdU, Opfikon): Ich habe in der Eintretensdebatte darauf hingewiesen, dass es diese wichtigen fünf Punkte sind, die für eine Rückweisung sprechen und die ein Zuwarten geradezu bedingen.

Der erste wichtigste Punkt ist: Die Grenzwerte für Landesflughäfen sind noch nicht festgesetzt. Diese fehlenden Grenzwerte haben auf zwei Punkte eine eminente Bedeutung. Der erste Punkt ist die Nachtflugordnung. Das Bundesgericht hat klar entschieden, dass in Bezug auf das Umweltschutzgesetz keine Beschwerden gegen die Nachtflugordnung geltend gemacht werden können. Das ist sehr wichtig. Dieser Entscheid kam zum Tragen bei einer Beschwerde, die die Stadt Opfikon gegen die Kontingente des Nichtlinienverkehrs an das Bundesgericht einreichte. Das Bundesgericht hat klar gesagt, die fehlenden Grenzwerte rechtfertigten es nicht, dass das Umweltschutzgesetz angewandt werden kann. Das ist ein wesentlicher Entscheid. Ebenso ist dieser Entscheid wichtig für die Entschädigungsfragen. Sie wissen genau, dass die Liegenschaftsbesitzer aus der Flughafenregion geklagt haben. Bis jetzt ist erwiesen, dass die Liegenschaftsbesitzer vor 1961 und über 65 Dezibel für die Klage berechtigt sind. Das ist das Bundesgerichtsurteil im Fall Genf. Es hat aber noch viel mehr Liegenschaftsbesitzer, die ebenso lang in dieser Region wohnen. Die Grenzwerte liegen aber unter 65 Dezibel, weshalb sie noch nicht klagen können. Sie müssen warten, bis die Immissionsgrenzwerte festgelegt sind. Ich sage Ihnen, wenn diese festgelegt sind, sprechen wir nicht von Millionen Franken, sondern von Milliarden Franken. Das ist auch ein Punkt, weshalb die Grenzwerte noch nicht festgesetzt sind. Man will die Schmerzgrenze ausloten. Alle Grundlagen sind bereit, man könnte sie jederzeit – auch schon gestern – festlegen. Dies hängt aber sehr stark mit der Privatisierung zusammen. Also warten wir ab. Dieses Druckmittel dürfen wir nicht aus den Händen geben. Wenn die Privatisierung zurückgestellt wird, dann garantiere ich Ihnen, kommen die Immissionsgrenzwerte.

Der zweite Grund ist der Sachplan Infrastruktur. Auch dagegen sind mehrere hundert Einwendungen eingegangen. Wenn er so vom Bundesrat festgelegt wird, wie er jetzt in der Vernehmlassung ist, wird das katastrophale Folgen für die Gemeinden um den Flughafen haben, und zwar nicht nur für die engsten Gemeinden. Man spricht von 30 Gemeinden. Wer diese Entschädigungsforderungen bezahlt, ist auch noch nicht gelöst.

Der dritte Punkt ist die Betriebskonzession, die 2001 abläuft. Sie wird dann mit den Privaten erneuert. Es ist schon mehrfach darauf hingewiesen worden, dass die private Gesellschaft mit dem BAZL direkt aushandeln kann, wie die Konzession aussehen soll. Darin sind die wichtigen An- und Abflugverfahren festgelegt. Das ist etwas vom Wichtigsten in Bezug auf die Kapazitäten des Flughafens. Wenn das so ist, ist der Einfluss der Swissair noch viel grösser als heute. Dann wird nur

noch volle Kapazität gefordert. Was das für Folgen für die Bevölkerung haben wird, können Sie sich ausmalen.

Der letzte Punkt ist die Verlängerung der Piste 16. Wenn diese nicht vor der Privatisierung kommt – das müsste vor dem 1. Januar 2000 stattfinden –, werden wir nichts mehr zu sagen haben. Die Piste 16 hat einen riesigen Einfluss auf die Lebensqualität der Flughafenregion. Ich glaube, bei der Verlängerung der Piste 16 muss unbedingt das Volk das letzte Wort haben. Dies wäre auch nicht der Fall, wenn wir so schnell privatisieren.

Sie sehen, es gibt keine Eile. Im Gegenteil, diese fünf Punkte müssen abgewartet werden, bis wir über die Privatisierung – wie auch immer sie aussehen wird – diskutieren können. Wenn ich heute Morgen zugehört habe, stelle ich fest, dass die Behördenvertreter, die sehr zahlreich auf der Tribüne sitzen, die Vorlage besser studiert haben als Sie. (Die Redezeit ist abgelaufen).

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Ich schliesse an Hartmuth Attenhofer an und weise darauf hin, dass wir die Rückweisung unterstützen, weil wir der Meinung sind, dass eine Vorlage, die nur eine Aktiengesellschaft als Variante aufweist, zu wenig ist. Es gibt Alternativen, zum Beispiel öffentlichrechtliche mit Beteiligungsmöglichkeiten an anderen Flughäfen. Es gibt die Möglichkeit der Betriebsgesellschaft, die man wohl prüfen lassen hat. Es stellt sich aber die Frage, ob man sie nicht weiter prüfen sollte. Auch die Variante der Teilprivatisierung ist möglich.

Wir wollen die Vorlage zurückweisen, weil wir der Meinung sind, dass diese Möglichkeiten auf denselben gesetzlichen Stand gebracht werden sollen wie die Vorlage, die wir heute auf dem Tisch haben. Erst dann können wir entscheiden, ob es gut und recht ist. Es verwundert mich etwas, wenn ich sehe, wie wir in früheren Flughafenvorlagen in epischer Breite alle Eventualitäten abgeklärt haben. Wir haben über Institute und andere rechnen lassen, wie ein Lärmmanagement gemacht werden kann. Hier geht es nur um eine Jahrhundertvorlage! Diese können wir in sieben Sitzungen abhandeln. Selbstverständlich muss das reichen, weil man vor den Wahlen eine Vorlage durchboxen will. Nochmals – das behaupte ich hier –, es ist nicht so, dass wir vor einer maroden Bude stehen, die kurz vor dem Konkurs ist.

Lukas Briner, ich gebe Ihnen ausdrücklich das Bekenntnis zum Hub, möchte aber nicht, dass wir hier einen Schlagabtausch machen und Sie mir vorwerfen, wir würden Lippenbekenntnisse machen. Ich sage auch nicht, Ihre Reihen würden solche zugunsten einer Ökologie oder der Umwelt machen. Sie nehmen dies ernst, wir nehmen dies aber auch

ernst und sagen Ja zum Flughafen, zum Wachstum, zu einer wirtschaftlichen Entwicklung, aber wir wollen, dass wir weiterhin von *unserem* Flughafen sprechen können. Wenn wir von unserem Flughafen sprechen wollen, dann müssen auch die demokratischen Mitwirkungsrechte gewährleistet sein. Das sind sie leider mit dieser Vorlage nicht mehr. Mit der Abschaffung des Finanzreferendums – das ist klar – gibt es keine Mitsprache mehr. Es reicht nicht, wenn ein Stadtrat in Kloten zum Beispiel schreibt, er sei für die Vorlage, wenn gewisse Rahmenbedingungen erfüllt würden und die Bevölkerung mitsprechen könne. Sie kann es nicht mehr.

Was mich bewogen hat, den Rückweisungsantrag zu unterstützen, ist ein Artikel der SVP. Er hat mich überzeugt, dass man der Rückweisung zustimmen muss. Die SVP schreibt im Zürcher Unterländer vom 14. April 1999, welches die Rahmenbedingungen sind, die sie dazu bewegen könnten, der Vorlage zuzustimmen oder sie abzulehnen. Unter Punkt eins wird festgehalten: «Die Privatisierung – auch das ist die Meinung der SVP – des Flughafens wird befürwortet, aber unter ganz klaren Bedingungen.» Zum Beispiel steht: «Es muss die Sicherheit bestehen, dass die demokratische Mitsprache bei der zukünftigen Gestaltung bestehen bleibt.» Unter Punkt 3 – da geht die SVP wesentlich weiter als wir – wird festgehalten: «Das heute gültige Nachtflugverbot muss verankert werden. Es soll von 22.00 bis 06.00 Uhr, für Abflüge bis 23.00 Uhr, gelten. Die Immissionsgrenzwerte dürfen nicht überschritten werden.» Das waren Johann Jucker und Hans Frei, die dies gesagt haben. Weiter hat Christian Huber mitgeteilt, dass der komplexe Sachverhalt eine komplexe Stellungnahme in dieser kurzen Zeit nicht ermöglicht. Dies alles zusammen ist etwa das, was auf unserer Linie liegt. Deshalb bin ich froh, dass wir von der SVP, mindestens von den regionalen Vertretern, Unterstützung erhalten, wie Sie sie auch der Bevölkerung vor den Wahlen mitgeteilt haben.

Was auch zur Unterstützung des Rückweisungsantrags führt, sind die offenen Fragen. Ich möchte nicht jede einzelne erläutern. Ich möchte sie aber antönen. Der SIL, die Entschädigungsfragen, die Planungsfragen, die Lärmzonenpläne, die Konzessionsfrage und ihr Inhalt sind offen. Wenn Sie davon ausgehen, dass dies wesentliche Elemente sind, die die Zukunft der Flughafenentwicklung beeinflussen, frage ich mich doch, ob es sinnvoll ist, in einem Zeitpunkt etwas zu privatisieren und jeden Einfluss aus den Händen zu geben, wenn man nicht weiss, was die Zukunft letztlich bringt.

Ich komme zum Schluss. Ich bin gegen die Vorlage.... (Die Redezeit ist abgelaufen).

Ordnungsantrag

Thomas Dähler (FDP, Zürich): Es kommt nicht ganz von ungefähr, dass ich von diesem Sitzplatz aus spreche. Ich beantrage Ihnen,

die Rednerliste zu schliessen.

Es sind noch fünf Rednerinnen und Redner auf der Liste. Ich denke, wir sollten heute Klarheit darüber haben, ob Rückweisung beschlossen wird oder nicht, damit wir wissen, wie wir über die restliche Zeit dieser Legislatur verfügen können.

Ratspräsident Kurt Schellenberg: Es wird kein anderer Antrag gestellt. Die Rednerliste ist geschlossen.

Ich mache Sie darauf aufmerksam, dass beantragt worden ist, die Abstimmung unter Namensaufruf durchzuführen. Wenn Sie das aneinander reihen, wird es heute relativ spät. Ich empfehle Ihnen, dass jetzt noch das letzte Kommissionsmitglied spricht: Liselotte Illi, Bassersdorf. Nachher werden wir die Sitzung abbrechen. (Unruhe). Sie sind nicht einverstanden. Die Beratungen werden fortgesetzt.

Liselotte Illi (SP, Bassersdorf): Ich rufe Ihnen in Erinnerung, wie sich regionale Kantonsratsmitglieder vor den Wahlen zur Flughafenprivatisierung geäußert haben. Helen Kunz und Peter Reinhard haben auch einige Beispiele erwähnt.

Ich zitiere aus der Wahlbeilage des Zürcher Unterländers vom 26. März 1999. Kantonsratskollege Rudolf Ackeret aus Bassersdorf ist für die Privatisierung, sagt aber: «Wichtig ist, dass die Rahmenbedingungen wie Nachsperrordnung und Mitwirkung bei Pistenveränderungen gewahrt bleiben.» Rudolf Ackeret, Sie wissen ganz genau, dass dies mit dieser Gesetzesvorlage nicht der Fall sein wird. Da haben wir zu Pistenveränderungen nichts mehr zu sagen.

Hans Rutschmann, Rafz, sagt: «Eine Privatisierung ist für mich jedoch nur mit flankierenden Massnahmen denkbar, beispielsweise beim Nachtflugverbot und eine maximale Anzahl Flugbewegungen.» Man höre und staune, ein SVP-Kantonsrat verlangt eine Plafonierung der Flugbewegungen. Weiter verlangt er Massnahmen beim Pistensystem oder der Routenwahl. Hier will er die Entscheidungskompetenz klar bei den politischen Behörden haben. Auch das ist nicht mehr gewährleistet, wenn wir dem Flughafengesetz in der vorliegenden Form zustimmen.

Martin Mossdorf aus Bülach sagt: «Trotz Privatisierung wird die kantonale Mitsprache auch zukünftig gewährleistet, indem der Kanton die Aktienmehrheit halten wird. Der Einfluss der Gemeinden ist

beizubehalten.» Sie wissen genau, dass über kurz oder lang der Kanton höchstens noch einen Drittel der Aktien halten wird.

Johann Jucker aus Neerach sagt: «Zu einer Verselbstständigung sage ich erst definitiv Ja, wenn das Nachtflugverbot klar geregelt ist. Die Entscheide über das Pistensystem, Abflugrouten, Lärm- und Luftbelastungen müssen demokratisch ausgehandelt und verankert werden. Eine Optimierung zwischen Wirtschaft und Bevölkerungsschutz muss sichergestellt werden.» Das ist genau das Gleiche, was auch die SP fordert. Weiter zitiere ich: «Die Rechte der Bewohner um den Flughafen müssen vollumfänglich gewährleistet werden.» Ich frage Sie, Johann Jucker, wie Sie dies mit dieser Gesetzesvorlage machen wollen.

Markus Werner aus Niederglatt: «Die Privatisierung des Flughafens macht nur dann einen Sinn, wenn die demokratischen Mitspracherechte von Parlament und Bevölkerung bei der Festlegung der betrieblichen Rahmenbedingungen nicht beschnitten werden.» Ich glaube, dass Markus Werner auch zu dieser Aussage stehen und konsequent abstimmen wird.

Bei den übrigen bin ich gespannt, wie sie abstimmen werden. Ich weiss es nicht.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich halte mich an die Anweisungen des Präsidenten und spreche erst jetzt zur Rückweisung.

Mit dem Eintreten hat der Rat signalisiert, dass er grundsätzlich eine andere Rechtsform wünscht, vor allem aus wirtschaftlichen Gründen. Mit der Rückweisung brächten wir zum Ausdruck, dass wir bessere Vorlagen – ich betone die Pluralform – wünschen; Gesetzesvorlagen ohne offene Fragen. Wenn Sie diese Vorlage allenfalls mit einigen Retuschen zur Abstimmung bringen, würde das Volk schnell merken, dass ihm da mindestens drei Katzen im Sack verkauft werden. Es wüsste, dass die Katzen angesichts der erschreckenden Prognosen rasch zu gefährlichen Tigern mutieren würden. Da helfen auch alle Versuche nichts, uns weiszumachen, die Tiger blieben immer Katzen, die leicht zu zähmen seien. Nun, diese drei Katzen haben Namen. Daniel Vischer hat noch eine vierte erwähnt. Erstens – dies wurde schon betont –: die materiellen Entschädigungsforderungen, die am Kanton und vor allem an den Gemeinden hängen blieben. Zweitens: Eine schweizerische Luftverkehrsplanung, die den Flughafen Zürich in Absprache mit Deutschland entlasten müsste, wofür aber überhaupt keine Ansätze auszumachen sind. Drittens: Der Ausbau bedarf eines landseitigen öffentlichen Zubringerverkehrs.

Ich kann mir durchaus vorstellen, dass der Bund dannzumal für eine möglichst umweltfreundliche Abwicklung des Flugverkehrs sorgen würde, Grenzwerte ein- und einen Modal-Split durchführte. Die meisten Minderheitsanträge würden deshalb doppelt nâhen. Das Problem liegt aber beim Wachstum des Flugverkehrs, das wir nach einer Privatisierung über Ausbauten nicht mehr beeinflussen könnten. Wir könnten nicht einmal mehr Druck auf den Bund ausüben, den Flugverkehr besser zu verteilen. Dies wäre durchaus möglich, ohne die Hub-Funktion Zürichs aufzugeben, sofern zumindest nach Basel-Mülhausen eine schnelle Schienenverbindung realisiert würde. Ich verweise auf entsprechende Überlegungen in der Neuen Zürcher Zeitung vom 17. April 1999. Solche Gedanken sind beim Bund und bei den SBB offenbar noch kaum gemacht worden. Dafür gibt es Beweise. Überlegungen, wie der Kurzstreckenverkehr auf die Schiene verlagert werden könnte, wurden bisher nur der Beruhigung halber angestellt. Warum sonst wird gerade in diesen Tagen darauf verzichtet, den Pendolino Stuttgart-Winterthur-Zürich über den Flughafen verkehren zu lassen? Warum wird der Kürzest-Streckenverkehr Zürich-Stuttgart mit der Crossair nächstens sogar massiv ausgebaut?

Zum öffentlichen Landverkehr als Zubringer: Ich fiel aus allen Wolken, als aus der Kommission und der Flughafendirektion berichtet wurde, zusätzlicher Zubringerverkehr per Bahn, Stadtbahn oder Bus, der wegen der Auflagen des Bundes stark zu Buche schlagen dürfte, würde vom Flughafen finanziert oder zumindest stark mitfinanziert. Dabei erschien gleichzeitig zu den Kommissionsberatungen die ablehnende Antwort des Regierungsrates auf die Motion Willy Germain und Rudolf Aeschbacher, worin der Regierungsrat das Anliegen der Mitfinanzierung des öffentlichen landseitigen Zubringerverkehrs durch den Flughafen ablehnt. Schon heute bezahlt die Flughafendirektion eine Million Franken an die Stadt Kloten. Sie finanziert auch einen Buskurs. Trotzdem möchte der Regierungsrat gemäss seiner Antwort keinen Präzedenzfall schaffen und den Flughafen nicht als Sonderfall behandeln. Was heisst das, zu Ende gedacht? Je mehr der Flugverkehr wächst, umso mehr Gelder des Zürcher Verkehrsverbands müssen in den Zubringerverkehr zum Flughafen fliessen. Bei gleich bleibendem Rahmenkredit hiesse dies klar: Abbau in den Randregionen und in den Städten. Dies müsste zum Beispiel die SVP einigen Gemeindepräsidenten kommunizieren können.

Ich habe von Anfang an signalisiert, dass ich eine Verselbstständigung des Flughafens befürworte, wenn die Rahmenbedingungen stimmen, das heisst wenn dem Kanton und den Gemeinden keine Folgekosten entstehen. (Die Redezeit ist abgelaufen).

Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden): Gestatten Sie mir, dass ich mein Votum aus der Sicht meiner Wohngemeinde Glattfelden halte, einem typischen SVP-Dorf, wie es die meisten im Zürcher Unterland sind. Einem Dorf, welches sowohl der 5. Ausbautappe wie auch den neuen Flugzeugstandplätzen zugestimmt hat. Glattfelden fand sich bis anhin mit den noch erträglichen Schadstoffen und dem Lärm des Flughafens ab. Es hatte das Vertrauen, dass die Entwicklung auf dem Flughafen immer unter Berücksichtigung der Anliegen der Bevölkerung geschehen wird. Letzten Sommer aber erhielt dieses Vertrauen den ersten markanten Riss, nämlich als für uns völlig unerwartet der Side-step-Versuch gestartet wurde. Mit der Veröffentlichung des neuen Umweltverträglichkeitsberichts und des Sachplans Infrastruktur im Februar 1999 ging das Vertrauen endgültig in die Brüche. Glattfelden und mit ihm viele andere Gemeinden erwachten aus dem Dornröschenschlaf und realisierten endlich, was mit ihrer Lebensqualität geschieht. Auf einmal merkten die Leute, dass man bei der Abstimmung um die 5. Ausbautappe mit falschen Zahlen operiert hatte und dass damit die Bevölkerung hintergangen worden war. Die Menschen realisierten, dass die Aussagen des Regierungsrates überhaupt nicht stimmten, wonach sowohl die vom Flughafen verursachte Luftverschmutzung als auch die Fluglärmbelastung nicht weiter zunehmen würden. Glattfelden bekam zu spüren, dass seine eingereichte Petition und der Protest des Gemeinderates gegen den Side-step in keiner Weise respektiert wurden. Diese Ereignisse führten dazu, dass nicht nur Glattfelden, sondern auch viele andere Gemeinden auf die Barrikaden gingen. In meinem Dorf bildete sich eine Gruppe aus allen Parteien, die sich mit den Vernehmlassungen beschäftigte. In diesen Berichten stehen Forderungen, die sich mit den Forderungen der Grünen absolut decken. Stichwort: Verankerung des Nachtflugverbots. Wohlverstanden, diese Forderungen stammen nicht etwa aus grüner Feder, sondern aus der Feder von bürgerlich zusammengesetzten Gremien. Diese Tatsache lässt wirklich aufhorchen. Das Misstrauen gegenüber dem neuen Flughafengesetz und damit gegenüber einer Verselbstständigung des Flughafens ist eine Retourkutsche an Regierungsrat Ernst Homberger.

Die Menschen um den Flughafen ertragen keine zusätzlichen Luftschadstoffe und Fluglärm mehr. Sie sind nicht bereit, die resultierenden Entwertungen der Liegenschaften und des Grundeigentums hinzunehmen und den Sommer hinter Schallschutzfenstern zu verbringen. Die Flughafenbevölkerung will nach allem, was passiert ist, ihre heutigen Rechte auf Mitbestimmung auf keinen Fall aus der Hand geben. Sie tut gut daran.

Ich bitte Sie alle, auch diejenigen, welche entfernt vom Flughafen wohnen: Denken Sie an die Anliegen der Flughafenbevölkerung. Denken Sie an die Parteikolleginnen und -kollegen, zum Beispiel der SVP, die sich als Gemeinderäte und als Flughafenkommissionsmitglieder gegen das grenzenlose Wachstum auf dem Flughafen wehren, auch wenn ihnen ihr Parteiguru sagt, sie müssten dann bei der Privatisierung unbedingt Ja stimmen. Ich bitte Sie, weisen Sie das Flughafengesetz an den Regierungsrat zurück. Geben Sie einer Alternative wie zum Beispiel einer Teilprivatisierung eine Chance, und lassen Sie dem Volk das demokratische Recht bei wichtigen umweltrelevanten Entscheidungen.

Markus J. Werner (CVP, Niederglatt): Das – abgesehen von wenigen Ausnahmen – von SVP und FDP dominierte Unterland hat die 5. Ausbaustufe seinerzeit grossmehrheitlich unterstützt. In den letzten Wochen und Monaten hat ein sehr grosses Umdenken stattgefunden. Man wird sich fragen, weshalb das nun so ist.

Im Nachgang zu diesem Abstimmungsergebnis wurde die Öffnung der Piste 16 nach Süden für alle Jets veranlasst. Man hat die Starts Richtung Norden, vor allem abends, intensiviert. Man hat das Nachtflugverbot beziehungsweise das Randstundenkonzept geritzt und den Spielraum in dieser, für das menschliche Wohlbefinden sehr heiklen Zeit zwischen 22.00 und 24.00 Uhr sehr ausgereizt. Ich glaube, dass es letztlich der nunmehr prognostizierte Bewegungszuwachs auf rund 401'000 Linien- und Charterbewegungen plus 20'000 General-Aviation ist, die all diese Leute, notabene bürgerliche Kolleginnen und Kollegen, mobilisiert hat. Man kann auf diese Frage unterschiedlich antworten. Man kann sagen, wir könnten später darüber sprechen. Lassen wir die Vorlage laufen und dann sehen wir weiter. Auch die Leute im Unterland haben natürlich die Einsicht, dass der Flughafen für unsere Region sehr wichtig ist. Man teilt aber noch lange nicht die etwas blauäugige Ansicht, dass alle Flüge, die in der Vergangenheit aufgestockt worden sind, auch wirtschaftlich Sinn machen und in einem vitalen Interesse unseres Standorts sind. Ein Blick auf die Statistik zeigt recht deutlich, dass eine überproportionale Zunahme im Bereich der superbilligen und zum Teil lächerlich billigen Ferienfliegerei stattgefunden hat. Wo hier der grosse volkswirtschaftliche Nutzen sein soll, ist nicht ersichtlich.

Lukas Briner hat es sehr treffend gesagt: Wenn man einer privaten Firma dieses Bienenhaus Flughafen zum Betrieb übergeben will, findet sich niemand, weil die politischen Unwägbarkeiten zu gross sind. Genau das hat man mit dem Flughafengesetz versucht zu machen, indem man die heiklen Fragen ausgeklammert hat und die kritischen Geister,

auch im bürgerlichen Lager – in der CVP-Fraktion wird keine einhellige Unterstützung dieser Vorlage stattfinden, sondern man ist für eine kritische Rückweisung – festgestellt haben, dass wir hier und heute ein klares Bekenntnis dazu ablegen müssen, dass die wichtigen Fragen der Gesundheit und der Lebensqualität auf den Tisch kommen und nicht a priori der Wirtschaftsfrage geopfert werden.

Wir haben gesagt – das ist manchmal wirklich eine Ausrede –, es sei ein ungünstiger Zeitpunkt, um über diese Vorlage zu befinden. Tatsache ist, das kann niemand vom Tisch weisen, dass wir auf Bundesebene aber auch auf kantonaler Ebene verschiedene gesetzliche Reformvorhaben pendent haben. Wir wissen – das finde ich das Beschämende – nicht einmal genau, was uns dieser Verkauf des Flughafens letztlich unter dem Strich einbringen wird. Wir wissen nicht, welche Eventualverbindlichkeiten vorhanden sind. Seien Sie ehrlich, wer von dieser Kommission weiss ganz genau, wie die Bewertung letztlich zu Stande gekommen ist. Ich weiss nur, dass wir vor nicht allzu langer Zeit Landpreise, Mietbetroffnisse, Zinssätze und so weiter von einem Tag auf den andern revidieren konnten. Man sieht allein aus diesen Vorgängen, dass die Bewertungsfrage sehr kritisch betrachtet werden muss. Wenn Sie heute in der Lage sind, einen Persilschein mit dem grössten Staatschatz, den wir noch haben, einfach so zu erteilen, mache ich ein sehr grosses Fragezeichen.

Stimmen Sie der Rückweisung zu. Wir sind es den Leuten, aber auch der Sache selbst schuldig, weil wir die kritische Prüfung nicht vorgenommen haben. Für mich ist es ein Affront, dass man in einem so entscheidenden Moment die politische Verantwortung abgeben möchte. Die politische Verantwortung, die wir haben,.... (Die Redezeit ist abgelaufen).

Thomas Büchi (Grüne, Zürich): Ich habe mich immer gefragt, welche bürgerlichen Kreise für Lukas Briner die Kirche ersetzen können. Ich habe das Vergnügen gehabt, bei den Veranstaltungen der finanziellen Hautevolee eingeladen zu sein. Lukas Briner, als Vertreter der Handelskammer vertritt gewisse handfeste Interessen, die nicht nur unter die Interessensbindung im Kantonsrat fallen – er kann ruhig Präsident sein – und die so in ein Netzwerk verknüpft sind, dass es entscheidend ist, wie sich der Flughafen entwickelt. Wenn Sie ihm zuhören und er vom Bekenntnis zum Hub spricht, sehen Sie, dass das goldene Kalb immer noch trollt. Die juristische Form der Aktiengesellschaft dient einem einzigen Zweck und hat immer einem einzigen Zweck gedient. Ob das eine gemischtwirtschaftliche oder eine reine Aktiengesellschaft ist, es geht um die Gewinnmaximierung des Kapitals, das eingeschossen

wird. Ich staune, wenn ich auf meinem Schreibtisch keine Woche vor einer so wichtigen Vorlage in ein paar kurzen Absätzen, wie das Markus Werner angetönt hat, höre, dass Pricewaterhouse mit sehr schönen englischen Worten eine klare Beurteilung der finanziellen Verpflichtung und der Erträge vorgenommen hat und auf 1,65 Mrd. Franken gekommen ist. Am Schluss werden für den Kanton 500 bis 800 Mio. Franken Gewinn heraus schauen. Wo ist dieser Gewinn investiert worden? An der letzten Sitzung haben wir von Regierungspräsident Eric Honeggers Wahl zum Verwaltungsratspräsidenten der SAir Group Kenntnis genommen. Sie wissen, *de mortuis nil nisi bene*, aber schon sein Vater war mit dem Flughafen eng verknüpft, indem er jahrelang der FIG vorstand. Ich mache Ihnen die Voraussage, wenn die Vorlage heute durchkommt, dass die FIG-Aktien einen Sprung tun werden. Es ist sinnlos, hier so zu tun, als ob diese Lippenbekenntnisse – Liselotte Illi hat sie vorgelesen – auch nur einen Pfifferling wert sein werden, wenn Sie der Vorlage zustimmen. Diese Vorlage will und kann nur eines – und das Volk hat es gemerkt –, nämlich: Die Erträge und Gewinne sollen privatisiert werden. Die finanziellen wie die umweltrelevanten Belastungen sollen der Allgemeinheit aufgebürdet bleiben. Darum geht es beim Namensaufruf, um nichts weniger und nichts mehr. Es ist verantwortungslos. Selbst eine Fusion der Allgroup und Viag ist mit besseren Daten, als wir heute darüber abstimmen, von Wirtschaftsführern verweigert worden. Es ist nicht möglich, bei all den offenen Punkten, die Ihnen einige Male vorgeführt worden sind – der nicht genehmigte SIL-Plan, die nicht genehmigten Lärmschutzwerte und die unklare materielle Entschädigung für Forderungen –, heute dem Gesetz zuzustimmen. Das würde heissen, die Bevölkerung des Kantons Zürich für dumm zu verkaufen, oder aber, das goldene Kalb so anzubeten, dass Sie Ihr Bekenntnis dem Hub zu Füs-sen legen. Was soll denn diese Sprachregelung? Wachen Sie doch auf! Wenn Sie da drüben uns bekennen wollen, nur damit die Aktionäre nachher ihren Gewinn auf Kosten einer Entwicklung steigern können, die dieser Platz nicht verträgt. Wir haben kein Gesamtverkehrskonzept. Das brauchen wir in diesem kleinräumigen Europa und in dieser noch kleinräumigeren Schweiz. Atlanta liegt in den Wäldern. Amerika hat Steppen, wo es die Flugzeuge starten und landen lassen kann. Wir haben sie nicht. Wir haben eine Bevölkerung, die Gott sei Dank bisher von schweren Unglücken verschont worden ist. Das liegt nicht so sehr in unseren Händen als in denen Gottes.

Die Schadstoff- und Lärmbelastung, die wir heute haben, dazu müssen wir kreative und neue – es gibt solche – Vorlagen durchdenken und Lösungen finden. Das wollen wir mit der Rückweisung. Die Vorlage auf dem Tisch mit allen Verbesserungen, die unsere

Kommissionsmitglieder zusammen mit SP und anderen versucht haben, kann nicht genügen. Sie ist eine reine Finanzvorlage: Die Gewinne ein paar wenigen, die Belastungen der ganzen Bevölkerung.

Wir bitten Sie, die Vorlage zurückzuweisen.

Regierungsrat Ernst Homberger: Auch ich stelle ernüchtert fest, dass sehr viele selektiv verstopfte Ohren vorhanden sind.

Zum Rückweisungsantrag, den Hartmuth Attenhofer vorgestellt hat, hat der Regierungsrat Stellung genommen. Die Kommission hatte ein Papier, auf dem jeder Vor- und jeder Nachteil aufgelistet worden war. Wir sind zur Überzeugung gelangt, dass vieles machbar wäre, dass die heutigen Mängel mit dieser Form aber nicht behoben würden und dass sich die Schnittstellenproblematik erhöhen, also in die falsche Richtung gehen und der organisatorische Ablauf komplizierter würde. Das Entscheidende daran ist, dass bei diesen Vorschlägen die Änderung im Bundesrecht – ich habe versucht, es Ihnen darzulegen – nicht berücksichtigt werden. Es hat Leute hier drin, die so tun, als ob sie in diesem Parlament oder mit einer Volksabstimmung zur Nachtflugordnung, zu den Lärmgrenzwerten, zum SIL oder zur Konzession etwas zu sagen hätten. Mitnichten, Sie haben heute noch mit dem Finanzreferendum etwas über Tiefbauten zu sagen. Dies ist die Wahrheit. Es macht wenig Sinn, sich darüber zu streiten.

Was Liselotte Illi und andere zitiert haben, können Sie absolut auch in der umgekehrten Form darlegen. So war es vielleicht sogar im Wahlkampf gemeint. Man will das Nachtflugverbot verankert haben. Es kann aber nicht in diesem Gesetz verankert werden. Es ist auf Bundesebene verankert. Ebenso sind die Lärmgrenzwerte auf Bundesebene verankert. Sie können sie nicht in diesem Gesetz regeln. Das sind die Schwierigkeiten, die Sie, wenn Sie dem Rückweisungsantrag zustimmen, der Regierung wieder auf das Pult legen. Für die Regierung wird es schwierig, die Varianten, die sie bereits geprüft hat, nämlich die unselbstständige Anstalt, die selbstständige Anstalt des öffentlichen Rechts, Art. 762 OR wie es Ihnen vorliegt und Art. 620 OR die totale Privatisierung – auch was wir Ihnen vorlegen, ist im Grunde genommen eine Teilprivatisierung, denn ein Drittel bleibt mindestens beim Kanton, ist also privatrechtlich organisiert – in eine Vorlage einzupacken, die nachher in andern Gremien entschieden werden.

Ich bitte Sie deshalb im Namen des Regierungsrates, die Rückweisung abzulehnen.

Ratspräsident Kurt Schellenberg: Ruedi Keller hat den Antrag gestellt, die Abstimmung über den Rückweisungsantrag unter Namensaufruf durchzuführen. Dazu braucht es 30 Stimmen.

Abstimmung

Für den Antrag, die Abstimmung über den Rückweisungsantrag der Vorlage 3659a unter Namensaufruf durchzuführen, stimmen deutlich sichtbar mehr als 30 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 30 Stimmen erreicht. Die Abstimmung wird unter Namensaufruf durchgeführt.

Ratspräsident Kurt Schellenberg: Wir stimmen wie folgt ab: Wer für Rückweisung der Vorlage 3659a an den Regierungsrat ist, stimmt mit Ja. Wer gegen die Rückweisung der Vorlage 3659a an den Regierungsrat ist, stimmt mit Nein.

Abstimmung unter Namensaufruf

Für die Rückweisung der Vorlage 3959a an den Regierungsrat stimmen folgende 71 Ratsmitglieder:

Aeschbacher Rudolf (EVP, Zürich); Amstutz Hanspeter (EVP, Fehraltorf); Arnet Esther (SP, Dietikon); Attenhofer Hartmuth (SP, Zürich); Baggenstos Toni (Grüne, Erlenbach); Balocco Claudia (SP, Zürich); Bapst-Herzog Regina (SP, Zürich); Bolleter-Malcom Nancy (EVP, Seuzach); Bornhauser Martin (SP, Uster); Brändli Sebastian (SP, Zürich); Brunner Roland (SP, Rheinau); Bucher Adrian (SP, Schleinikon); Buchs Hugo (SP, Winterthur); Büchi Thomas (Grüne, Zürich); Büsser-Beer Marie-Therese (Grüne, Rüti); Cahannes Franz (SP, Zürich); Derisiotis-Scherrer Elisabeth (SP, Zollikon); Egg Bernhard (SP, Elgg); Fahrni Hans (EVP, Winterthur); Fehr Mario (SP, Adliswil); Fischer Gerhard (EVP, Bäretswil); Förtsch Peter (Grüne, Zürich); Gerber Rüeegg Julia (SP, Wädenswil); Germann Willy (CVP, Winterthur); Götsch Neukom Regula (SP, Kloten); Gschwind Benedikt (LdU, Zürich); Guler Anna (SP, Zürich); Gurny Cassee Ruth (SP, Maur); Guyer-Vogelsang Esther (Grüne, Zürich); Hallauer-Mager Elisabeth (SP, Zürich); Hollenstein Erich (LdU, Zürich); Hunziker Wanner Barbara (Grüne, Rümlang); Illi Liselotte (SP, Bassersdorf); Kamm Silvia (Grüne, Bonstetten); Keller Ruedi (SP, Hochfelden); Kessler Gustav (CVP, Dürnten); Kohler Trudi (SP, Pfäffikon); Kunz Helen (LdU, Opfikon); Lalli Emy (SP, Zürich); Lehmann Cerquone Luzia (SP, Oberrglatt); Mägli Ueli (SP, Zürich); Marty Kälin Barbara (SP, Gossau); Mittaz Germain (CVP, Dietikon); Moser-Cathrein Susi (SP, Urdorf); Müller Felix (Grüne, Winterthur); Müller Heidi (Grüne, Schlieren); Müller Thomas (EVP, Stäfa); Oser Peter (SP, Fischenthal); Petri Gabriele (Grüne, Zürich); Reinhard Peter (EVP, Kloten); Rihs-Lanz Susanne (Grüne, Glattfelden); Schaller Anton (LdU, Zürich); Scherrer Werner (EVP, Uster); Schmid Hansruedi (SP, Richterswil); Schmid Ingrid (Grüne, Zürich); Schürch Christoph (SP, Winterthur); Schwitter Stephan (CVP, Horgen); Speerli Madeleine (SP, Horgen); Stirnemann Peter (SP, Zürich); Talib-Benz Ursula (Grüne, Pfäffikon); Vischer Daniel (Grüne, Zürich); Vogel Josef (SP, Zürich); Volland Bettina (SP, Zürich); Vonlanthen Peter (SP, Oberengstringen); Waldner Liliane (SP, Zürich); Weber Peter (Grüne, Wald); Weisshaupt Crista D. (SP, Uster); Werner Markus J. (CVP, Niederglatt); Ziegler-Leuzinger Regula (SP,

Winterthur); Ziltener Erika (SP, Zürich); Zumbrunn Esther (DaP/LdU, Winterthur).

Gegen die Rückweisung der Vorlage 3659a an die Regierung stimmen folgende 76 Ratsmitglieder:

Abplanalp Peter (SVP, Oetwil a. S.); Achermann Christian (SVP, Winterthur); Ackeret Rudolf (SVP, Bassersdorf); Bachmann Oskar (SVP, Stäfa); Badertscher Hans (SVP, Seuzach); Baumgartner Michel (FDP, Rafz); Bernasconi-Aeppli Susanne (FDP, Zürich); Berset René (CVP, Bülach); Bertschi Jean-Jacques (FDP, Wettswil a. A.); Biemann Peter F. (CVP, Zürich); Binder Fredi (SVP, Knonau); Bosshard Kurt (SVP, Uster); Bretscher Christian (FDP, Birmensdorf); Briner Lukas (FDP, Uster); Brunner Ernst (SVP, Illnau-Effretikon); Chanson Robert (FDP, Zürich); Clerici Max F. (FDP, Horgen); Dähler Thomas (FDP, Zürich); De-Boni Emil (FDP, Hinwil); Dürr Lucius (CVP, Zürich); Egloff Hans (SVP, Aesch b. Birmensdorf); Eugster Yvonne (CVP, Männedorf); Fierz Dorothée (FDP, Egg); Frei Hans Peter (SVP, Embrach); Frei Hans (SVP, Regensdorf); Frey-Wettstein Franziska (FDP, Zürich); Gattiker Caspar-Vital (FDP, Zürich); Grossmann Bruno (SVP, Wallisellen); Gubler Bernhard Andreas (FDP, Pfäffikon); Gubser Werner (SVP, Zürich); Haderer Willy (SVP, Unter-engstringen); Hartmann Hansruedi (FDP, Gossau); Hatt Ruedi (FDP, Richterswil); Heer Alfred (SVP, Zürich); Heitz Hans-Jacob (Liberale, Winterthur); Hirt Richard (CVP, Fällanden); Hösly Balz (FDP, Zürich); Honegger Andreas (FDP, Zollikon); Honegger Werner (SVP, Bubikon); Isler Ulrich (FDP, Seuzach); Jeker Rudolf (FDP, Regensdorf); Jucker Johann (SVP, Neerach); Jud Ernst (FDP, Hedingen); Krähenbühl Vilmar (SVP, Zürich); Krebs Kurt (SVP, Zürich); Kübler Eduard (FDP, Winterthur); Kuhn Bruno (SVP, Lindau); Leuthold Jürg (SVP, Aeugst a. A.); Leuthold Theo (SVP, Volketswil); Metz Hans Rudolf (SD, Regensdorf); Mörgeli Christoph (SVP, Stäfa); Mossdorf Martin (FDP, Bülach); Peter Werner (SVP, Bülach); Portmann Hans-Peter (CVP, Zürich); Reber Klara (FDP, Winterthur); Rissi Alfred (FDP, Zürich); Rutschmann Hans (SVP, Rafz); Sägesser Rolf (FDP, Greifensee); Schaub Theo (FDP, Zürich); Schellenberg Georg (SVP, Zell); Schibli Ernst (SVP, Otelfingen); Schmid Hansjörg (SVP, Dinhard); Schneebeli Hanspeter (FDP, Zürich); Schneider-Schatz Annelies (SVP, Bäretswil); Stucki Richard (FDP, Andelfingen); Styger Laurenz (SVP, Zürich); Suter Arnold (SVP, Kilchberg); Thalman-Meyer Regula (FDP, Uster); Trachsel Jürg (SVP, Richterswil); Weber Doris (FDP, Zürich); Weilenmann Richard (SVP, Buch am Irchel); Weiss Karl (FDP, Schlieren); Wietlisbach Paul

(SD, Zürich); Zopfi Helga (FDP, Thalwil); Züblin Hans-Peter (SVP, Weiningen); Zuppiger Bruno (SVP, Hinwil).

Der Stimme enthalten hat sich folgendes Ratsmitglied:
Schreiber Kurt (EVP, Wädenswil).

Abwesend sind folgende 31 Ratsmitglieder:

Aisslinger Peter (FDP, Zürich); Bachmann Roland (FPS, Horgen); Cavagn Reto (FDP, Oberengstringen); Dobler Bruno (parteilos, Lufingen); Galladé Chantal (SP, Winterthur); Gut Ulrich E. (FDP, Küsnacht); Heinimann Armin (FDP, Illnau-Effretikon); Hess Felix (SVP, Mönchaltorf); Holm Esther (Grüne, Horgen); Isler Thomas (FDP, Rüschlikon); Jaun Dorothee (SP, Fällanden); Kugler-Biedermann Astrid (LdU, Zürich); Marti Peter (SVP, Winterthur); Niederhauser Peter (FDP, Wallisellen); Ott Fritz (FPS, Dübendorf); Peyer Jürg (FDP, Zürich); Pfister-Esslinger Regula (FDP, Zürich); Rappold Jörg N. (FDP, Küsnacht); Riedi Anna Maria (SP, Zürich); Rusca Speck Susanna (SP, Zürich); Schwendimann Werner (SVP, Oberstammheim); Spieler Willy (SP, Küsnacht); Spillmann Charles (SP, Ottenbach); Stirnimann Isidor (FDP, Wädenswil); Stocker-Rusterholz Ernst (SVP, Wädenswil); Troesch-Schnyder Franziska (FDP, Zollikon); Vollenwyder Martin (FDP, Zürich); Weil-Goldstein Anjuska (FraP!, Zürich); Wenger Robert (SD, Zürich); Winkler Ruedi (SP, Zürich); Zweifel Paul (SVP, Zürich).

Der Rat setzt sich gegenwärtig aus 180 Mitgliedern zusammen. Nicht gestimmt hat der Ratspräsident.

Der Kantonsrat beschliesst mit 76 : 71 Stimmen, bei einer Enthaltung, die Vorlage 3659a nicht an den Regierungsrat zurückzuweisen.

Ratspräsident Kurt Schellenberg: Am nächsten Montag werden wir die Detailberatung dieses Geschäfts durchführen.

Die Beratungen werden unterbrochen.

Verschiedenes

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Förderung des privaten Wohneigentums im Sinne des Verfassungsauftrages**
Parlamentarische Initiative *Hans Egloff (SVP, Aesch b. Birmensdorf), Kurt Bosshard (SVP, Uster) und Rudolf Ackeret (SVP, Basersdorf)*
- **Kreditvorlage für den Bau von zusätzlichen Gefängnisplätzen**
Motion *Alfred Heer (SVP, Zürich) und Christoph Mörgeli (SVP, Stäfa)*
- **Rückschaffung von kriminellen Personen aus dem Kosovo**
Postulat *Alfred Heer (SVP, Zürich) und Christoph Mörgeli (SVP, Stäfa)*
- **Ansiedlung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der öffentlichen ALK Kanton Zürich in den Regionalen Arbeitsvermittlungszentren**
Anfrage *Franz Cahannes (SP, Zürich)*
- **Denkmalverschiebeaktion in der Stadt Zürich**
Anfrage *Vilmar Krähenbühl (SVP, Zürich)*
- **Stellungnahme der Zürcher Regierung in Fragen der Euthanasie**
Anfrage *Nancy Bolleter-Malcom (EVP, Seuzach)*
- **Wohnraum für Asylsuchende**
Anfrage *Elisabeth Derisiotis-Scherrer (SP, Zollikon)*

Schluss der Sitzung: 12.30 Uhr

Zürich, den 3. Mai 1999

Die Protokollführerin:
Barbara Schellenberg

Vom Büro des Kantonsrates in seiner Sitzung vom 27. Mai 1999 genehmigt.