


98. Sitzung, Montag, 23. Februar 2009, 8.15 Uhr

 Vorsitz: *Regula Thalmann (FDP, Uster)*
Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen *Seite 6278*
- Begrüssung der Tribünenbesucher..... *Seite 6279*
- Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage*..... *Seite 6278*

2. Änderung der Verordnung über den Gemeindehaushalt («Professionalisierung» der Rechnungsprüfungskommission)

 Postulat von Martin Farner (FDP, Oberstammheim),
 Hans Heinrich Raths (SVP, Pfäffikon) und Ernst
 Stocker (SVP, Wädenswil) vom 9. Februar 2009
 KR-Nr. [36/2009](#), Antrag auf Dringlichkeit..... *Seite 6279*
3. Unabhängiger Bericht zur medizinischen Situation im Flughafengefängnis

 Postulat von Marcel Burlet (SP, Regensdorf), Markus
 Bischoff (AL, Zürich) und Julia Gerber (SP,
 Wädenswil) vom 9. Februar 2009
 KR-Nr. [37/2009](#), Antrag auf Dringlichkeit..... *Seite 6284*
4. Beschluss des Kantonsrates über die Volksinitiative «Für eine faire und ausgewogene Verteilung des Fluglärms um den Flughafen Zürich (Verteilungsinitiative)»

 Antrag des Regierungsrates vom 12. Dezember 2007
 und gleich lautender Antrag der KEVU vom
 2. Dezember 2008 [4459](#) *Seite 6287*

5. Beschluss des Kantonsrates über die Behördeninitiative von 69 Gemeinden des Kantons Zürich betreffend Änderung des Gesetzes über den Flughafen Zürich (Beschränkung der Flugbewegungen bei 320'000 pro Jahr und mindestens acht Stunden Nachtsperrezeit)

Antrag des Regierungsrates vom 7. Mai 2008 und geänderter Antrag der KEVU vom 2. Dezember 2008

4504a..... Seite 6312

Verschiedenes

– Fraktions- oder persönliche Erklärungen

- *Erklärung der Grünen Fraktion zur Finanzierung der geplanten Feier anlässlich der Eröffnung der N4* Seite 6311

Geschäftsordnung

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Das Wort wird nicht verlangt. Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf sechs Anfragen zugestellt:

KR-Nrn. [381/2008](#), [382/2008](#), [388/2008](#), [391/2008](#), [392/2008](#), [3/2009](#).

Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegen zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 95. Sitzung vom 27. Januar 2009, 19.30 Uhr
- Protokoll der 97. Sitzung vom 9. Februar 2009, 8.15 Uhr.

Begrüssung der Tribünenbesucher

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Ich begrüsse auf der Tribüne diverse Gemeindevertreter sowie den Landtagspräsidenten des Landes Baden-Württemberg, Doktor Peter Straub.

2. Änderung der Verordnung über den Gemeindehaushalt («Professionalisierung» der Rechnungsprüfungskommission)

Postulat von Martin Farner (FDP, Oberstammheim), Hans Heinrich Raths (SVP, Pfäffikon) und Ernst Stocker (SVP, Wädenswil) vom 9. Februar 2009

KR-Nr. [36/2009](#), Antrag auf Dringlichkeit

Martin Farner (FDP, Oberstammheim): Kürzlich hat der Regierungsrat in der Verordnung über den Gemeindehaushalt festgelegt, dass die Finanzhaushalte der Gemeinden durch unabhängige und fachkundige Organe zu prüfen seien. Diese Regelung stösst in verschiedenen Gemeinden zu Recht auf grossen Widerstand und Unverständnis. Das Problem betreffend Fachkundigkeit stellt sich in aller Regel nicht bei Personen, die in eine Rechnungsprüfungskommission (RPK) gewählt werden. Die neue Verordnung beziehungsweise das Kreisschreiben widerspricht unserem Milizsystem. Wo sonst wird eine Anforderung zur Fachkunde an ein Milizsystem oder an eine Behördentätigkeit gefordert? Ein weiterer fraglicher Umstand ist, dass das Gemeindeamt, das die Federführung bei der Verordnung und beim erwähnten Kreisschreiben hatte, einen grossen Teil der kostenpflichtigen Kontrollaufgaben in Zukunft übernehmen wird. Darüber hinaus muss im Sinne des Gewaltentrennungsprinzips eine schnelle Anpassung dieses eher fraglichen und unverständlichen Umstandes gemacht werden. Es muss sogar die Frage in den Raum gestellt werden, ob derartige Änderungen, die den Begriff «Fachkundigkeit» anders definieren als der Verfassungsgeber es tat, aus juristischer Sicht überhaupt in Form einer Verordnung zulässig sind. Das Kreisschreiben ist vom Regierungsrat und nicht vom Gesetzgebungsverfahren verfasst worden.

Die Gemeindeautonomie wird grundlos und nachhaltig verletzt. Es kommen neue enorme Kosten auf die Gemeinden zu. Ebenso möchten wir darauf hinweisen, dass bereits in zwölf Monaten Erneuerungswahlen durchzuführen sind und die Fristen für einen geordneten Systemwechsel zu kurz und nicht umsetzbar sind.

Wir danken Ihnen für die Unterstützung der Dringlichkeit.

Ueli Annen (SP, Illnau-Effretikon): Mit einer Motion (256/2006) setzte die SVP im Jahre 2006 Druck auf. Jetzt sei vorwärts zu machen mit der Umsetzung der Verfassung, ohne Verzug! Schliesslich stünde das sogar explizit im Artikel 136. Jetzt, drei Jahre später und fünf Jahre nach Inkrafttreten der Verfassung, geben sich bürgerliche Gemeindepräsidenten einer plumpen Verhinderungsübung hin. (*Unruhe auf der rechten Ratsseite.*) Ich weiss nicht, geschätzte Postulanten, welche Interessen Sie vertreten. Aber ich als einfacher, Steuern zahlender Bürger möchte die Gewissheit haben, dass die von unserem Finanzvorstand in guten Treuen erstellte Rechnung auch in finanztechnischen Belangen geprüft worden und durchgesehen ist von jemandem, der drauskommt. Das ist nicht zu viel verlangt, hat nichts mit Beschneidung von Gemeindeautonomie zu tun. Und es ist verfassungsmässige Pflicht dieser Regierung, dies zu verlangen.

Nun geht es ja heute um die Dringlichkeit. Soll man dafür vielleicht Verständnis haben? Nun schauen Sie diesen Vorstoss an! Trotz eines dreiseitigen Begründungsgeschwafels – ich brauche diesen Ausdruck bewusst – wird nicht klar, was denn konkret für Dringlichkeit spricht. Dagegen spricht sehr vieles: Erstens ist die Verordnung bereits in Kraft. Zweitens: Auch in diesem Frühling 2010, wenn dann der Bericht herauskommt, wird die Verfassung noch gelten. Drittens: An den gemeindeinternen politischen Strukturen braucht man nichts zu ändern. Also der Hinweis auf den Wahltermin ist «Chabis». Viertens: Die Fragen, die man sich im Zusammenhang mit der neuen Verordnung stellen kann, sind in der dringlichen Anfrage (386/2008) von Jean-Philippe Pinto ausführlich beantwortet.

Fazit: Dringlich ist dieses Postulat höchstens für den heutigen Güdelmontag. Was Sie ohnehin tun werden, müssen Sie ohne uns tun.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Ist es tatsächlich zwingend, dass die RPK in der heutigen Form bestehen bleiben? In dieser absoluten Form wird das nicht von allen in unserer Fraktion unterstützt. Und die Frage nach der Fachkundigkeit dieser Personen in der RPK stellt sich eben sehr wohl. Trotzdem gibt es aus unserer Sicht Argumente, die für Unterstützung der Dringlichkeit sprechen: Erstens ist die Vorlaufzeit für die Gemeinden tatsächlich knapp bemessen. Die Verfügbarkeit von Buchprüfern, welche in Gemeindehaushalten spezialisiert sind, ist

auch nicht beliebig. Zweitens ist im Gemeindeamt auch nicht alles Gold, was glänzt. Drittens vermissen wir die grundsätzliche Diskussion über den Aufsichtsmeccano zum internen Kontrollsystem der Verwaltung bis zur Revision durch die Bezirksräte. Mehr und teurer heisst hier nicht besser. Ich erinnere auch daran, dass wir hier teilweise sehr sensible Daten haben. Viertens ist es grundsätzlich fragwürdig, die Kompetenzen einer Milizbehörde von Fachausweisen abhängig zu machen.

Ein Teil der Fraktion wird die Dringlichkeit unterstützen.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Die neue Verordnung über den Gemeindehaushalt beziehungsweise das Kreisschreiben über den Gemeindehaushalt vom 1. Januar 2009 stellt verschiedene Gemeinden vor grosse Herausforderungen, unter anderem was die Zusammensetzung ihrer Rechnungsprüfungskommission anbelangt. Aus diesem Grund stiess die vom Regierungsrat geforderte Regelung, dass die Finanzhaushalte der Gemeinden durch unabhängige und fachkundige Organe zu prüfen seien, in der Vernehmlassung bei den Gemeinden auf breiten Widerstand. Zu Recht wehren sich nun zahlreiche Gemeindevertreter dagegen. Entsprechend haben wir ja bereits Ende November 2008 in einer dringlichen Anfrage (386/2008) auf diese Problematik hingewiesen. Um unnötige Kosten und Lehrläufe zu verhindern, ist es wichtig, dass das zur Diskussion stehende Postulat möglichst rasch behandelt wird. Nur so erhalten die Gemeinden Klarheit, welche unnützen Massnahmen sie nun einleiten müssen und auf welche verzichtet werden kann. Klarheit ist besonders wichtig, da die Kommunalwahlen kurz vor der Tür stehen.

Die CVP-Fraktion wird die Dringlichkeit deshalb unterstützen.

Hans Heinrich Raths (SVP, Pfäffikon): Ziel des vorliegenden dringlichen Postulates, Ueli Annen, ist es, die zukünftige Stellung der RPK und die Anforderungen in Bezug auf die Fachkunde im Gemeindegesetz und nicht, wie geschehen, in einer Verordnung zu regeln. Die Anforderungen an die so genannte Fachkunde sind zu hoch. Sie tragen der unterschiedlichen Grösse unserer Städte und Gemeinden in keiner Art und Weise Rechnung. Das Milizsystem wird unnötig weiter ausgehöhlt. Die neue Regelung entspricht auch nicht der Absicht der Verfassungsgeber. Der Gemeindepräsidentenverband hat sich im April 2007 im Rahmen seiner Vernehmlassung bereits ablehnend zum Ent-

wurf der Regierung geäussert. An seiner Sitzung vom 30. Januar 2009 hat der leitende Ausschuss der Gemeindepräsidenten seine Ablehnung der Verordnung betreffend der RPK bekräftigt und das dringliche Postulat, das jetzt vorliegt in der Angelegenheit, ausdrücklich begrüsst.

Wie zu Beginn meines Votums erwähnt, sollen Aufgaben und Anforderungen an die RPK im Gemeindegesetz geregelt werden. Der Zeitpunkt dafür, Ueli Annen, ist ideal, steht doch der Start für die Revision des Gemeindegesetzes unmittelbar bevor. Seitens der Regierung ist eine Einladung für März 2009 vorgesehen, um die Revisionsarbeiten an die Hand zu nehmen. Die wichtige Frage in Bezug auf die RPK muss nochmals überprüft werden.

Die SVP-Fraktion unterstützt das vorliegende dringliche Postulat. Ich lade Sie im Interesse der Sache dazu ein, die Dringlichkeit ebenfalls zu unterstützen. Vielen Dank.

Thomas Hardegger (SP, Rümlang): Ich war Mitglied des Verfassungsrates und dort Mitglied der Kommission «Finanzordnung», die das diskutiert hat. Ich erinnere mich sehr gut an diese Diskussionen. Diese Fehlinterpretationen über das, was diskutiert wurde, ärgern mich; das muss endlich aufhören! Es geht nicht darum, dass die Gemeinden gegen den Kanton ausgespielt werden. Richtig ist tatsächlich, wie der Erstpostulant (*Martin Farnet*) das genannt hat: Den Gemeindegemeinden wurde sehr, sehr gross Rechnung getragen – und auch dem Stichwort «Gemeindeautonomie». Aber in der Kommission waren sehr viele Gemeindevertreter, Mitglieder der Exekutiven und Mitglieder auch verschiedener RPK. Und im Wissen um das kostbare Gut der Gemeindeautonomie und im Wissen um die Haltung des Gemeindepräsidentenverbandes hat sich die Kommission ganz bewusst im Interesse einer guten Haushaltsführung in den Gemeinden für die Forderung ausgesprochen, fachkundige Organe für die Prüfung der Finanzhaushalte zu fordern. Es geht hier um den finanztechnischen Bereich der Rechnung, dass wir dort Qualität haben. Es geht nicht um den politischen Einfluss. Und trotz grosser bürgerlicher Mehrheit in der Kommission wurde der Artikel mit 13 zu 2 Stimmen so verabschiedet; deutliche Mehrheit trotz grosser bürgerlicher Mehrheit in der Kommission. Im Verfassungsrat wurde der Artikel gar nicht mehr diskutiert, so einstimmig wurde der Artikel in diesem Wortlaut unterstützt. Und die Volksabstimmung hat die Haltung des Verfassungsrates wieder unterstützt.

Ich muss Ihnen sagen: Als Finanzvorstand einer Gemeinde lasse ich mich bei der Buchführung lieber von einer fachkundigen Person auf sachlicher Ebene auf ein Risiko hinweisen als in einer politisch motivierten Konfrontation. Dringlich wäre gewesen, wenn sich die Gemeinden beim ersten Entwurf der Verordnung auf die Änderung eingestellt hätten. Haben sie es nicht gemacht ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Ernst Meyer (SVP, Andelfingen): Lieber Ueli Annen und mein Vordredner Thomas Hardegger, im Protokoll des Verfassungsrates steht natürlich etwas anderes: Wenn eine RPK bereits über fachkundige Mitglieder verfügt, so kann sie die Prüfung der RPK allein überlassen. Und dann geht es weiter, wo drin steht, was denn eine fachkundige Prüfung ist. Und da steht klipp und klar, dass die fachkundige Prüfung das enthält, was die Direktion des Innern oder das Gemeindeamt bis jetzt angeboten haben. Und das war zum Zeitpunkt des Verfassungsrates. Da wissen wir, welche Kurse damals angeboten wurden. Es spricht überhaupt niemand von einer schweizerisch anerkannten Fachkundigkeit. Das ist eigentlich die Realität und die Wahrheit über das, was in diesem Protokoll steht. Bei Ueli Annen habe ich das Gefühl, dass sein Votum eher für die Tribüne und die mediale Präsenz gestaltet war – und nicht für das Problem der RPK!

Abstimmung

Der Antrag auf Dringlicherklärung wird von 125 Ratsmitgliedern unterstützt. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen erreicht. Das Postulat ist dringlich erklärt. Der Regierungsrat hat dazu innert vier Wochen begründet Stellung zu nehmen.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Unabhängiger Bericht zur medizinischen Situation im Flughafengefängnis

Postulat von Marcel Burlet (SP, Regensdorf), Markus Bischoff (AL, Zürich) und Julia Gerber (SP, Wädenswil) vom 9. Februar 2009

KR-Nr. [37/2009](#), Antrag auf Dringlichkeit

Marcel Burllet (SP, Regensdorf): Auch bei diesem Geschäft geht es um den Flughafen, aber in einer ganz andern Weise. Das Postulat will einen unabhängigen schnellen Bericht, sofortige Massnahmen gegen die unhaltbaren medizinischen Zustände im Flughafengefängnis. Sie konnten die rapportierten gravierenden Vorkommnisse der Mängel und Unzulänglichkeiten in der Begründung des Postulates einsehen. Das sind der Tatsachen genug. Wir wissen es: Im Asylwesen im Kanton Zürich steckt der Wurm drin. Dies alles erfordert ein schnelles Handeln. Und deshalb ist das Postulat als dringlich einzustufen.

Der Todesfall im Jahr 2008 im Flughafengefängnis, eine wachsende Zahl von Tuberkuloseerkrankungen und die Infizierung von Angestellten in den Einrichtungen des Asylwesens mit Tuberkulose sind ein Alarmsignal. Sie bedeuten auch eine Gefährdung für die Bevölkerung. Die einzige offizielle Information des Regierungsrates ist eine beschwichtigende und die Realität nur verzerrt wiedergebende Antwort des Regierungsrates auf eine Anfrage (192/2008) aus dem Kantonsrat. Diese Informationsverweigerung verhindert, dass sich die Mitarbeitenden der vielen offiziellen Stellen und der freiwilligen Unterstützungsnetzwerke, die regelmässigen Kontakt mit Flüchtlingen haben, sachgerecht vor der Gefahr einer TB-Ansteckung schützen können. Hier ist ein schneller Bericht zu den Zuständen im Flughafengefängnis dringend notwendig. Dazu soll der Regierungsrat die im Bericht festgestellten Mängel schnell beheben.

Unterstützen Sie die Dringlichkeit!

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Die unflätige Art und Weise, wie hier gegenüber dem Justizpersonal in den Gefängnissen Unterstellungen, Verdächtigungen und Falschaussagen gemacht werden, ist himmelschreiend. Wenn das, was Sie schreiben, nur teilweise zutreffen würde, dann hätten wir in unseren Gefängnissen offensichtlich Zustände, die schlimmer sind als in Thailand oder in Südamerika. Ja, man könnte grad sagen, es sei überhaupt nicht möglich, einige Monate hier in unseren Gefängnissen so zu überleben. Es ist wirklich Dringlichkeit angesagt, aber Dringlichkeit gegenüber solchen Machenschaften und «Augenauf». Machen Sie wirklich Ihre Augen auf! Öffnen Sie Ihre Augen! Aber so, dass Sie etwas sehen und dass Sie etwas wahrnehmen! Und benutzen Sie Ihren Mund und Ihre Ohren, damit Sie kommunizieren können, damit Sie sich informieren können und damit Sie dann, wenn Sie das Gehirn eben auch noch zu Hilfe nehmen, auch

überlegen können, was Sie tun! Es ist unflätig gegenüber diesem Personal! Im Übrigen sind Sie ja nie zimperlich, wenn man in kleinster Weise gegen die Justiz Vorbehalte hat. Sie stellen sich immer wieder vor die gesamte Justiz. Aber gegen diese Beamten, die die Arbeit tun müssen, die wir «verbrechen», weil die Leute nicht rechtzeitig ausgeschafft werden, gegen diese Leute können Sie schiessen, die sind ja anonym und Ihnen zum Schuss freigegeben!

Ich bitte Sie, beachten Sie einmal Ihr eigenes Gewissen und überlegen Sie, was Sie hier tun, bevor Sie diese Dringlichkeit und auch das Postulat unterstützen!

Christoph Holenstein (CVP, Zürich): Es geht hier um die Tuberkulosefälle, die vor allem im Flughafengefängnis aufgetreten sein sollen, und die damit einhergehende Seuchenprävention. Die CVP unterstützt die Dringlichkeit dahingehend, damit möglichst rasch eine inhaltliche Stellungnahme zur Situation beziehungsweise den Vorwürfen vorliegt. Es bleibt aber klarzustellen, dass dies kein Exklusivproblem des Flughafengefängnisses ist. Alle Personen, welche Kontakt zu Personen aus Tuberkulose-Hochrisikoländern haben, sind einem erhöhten Ansteckungsrisiko ausgesetzt. Dies gilt also generell für Mitarbeitende des Gesundheitswesens, der Institutionen des Strafvollzugs und des Asylwesens. Hier muss die Tuberkulose-Prävention überall ein Thema sein. Inhaltlich wird man die Problematik mit dem Postulat wohl nicht lösen können.

Eine Lösung des Problems bringt nur die Wiedereinführung der obligatorischen grenzsanitären Untersuchung betreffend Tuberkuloseerkrankung, die der Bund im Jahr 2006 aus Spargründen abgeschafft hat. Die Einreisenden aus TB-Hochrisikoländern müssen systematisch bei der Einreise auf Tuberkulose überprüft werden. So können die im Postulat aufgeworfenen Folgeprobleme, wie mögliche Todesfälle von Asylbewerbern, mögliche Ansteckung von Personal, spätere Untersuchungen durch medizinisch nicht genügend geschultes Personal und so weiter, weitgehend vermieden werden. Dafür wäre aber klar das Bundesamt für Gesundheit zuständig. Ein Blick in die Bundesverfassung zeigt nämlich, dass für die Bekämpfung übertragbarer Krankheiten der Bund zuständig ist, der anscheinend seine Aufgaben hier zu wenig wahrnimmt. Besten Dank.

Markus Bischoff (AL, Zürich): Wenn ich Willy Haderer zuhöre, dann habe ich das Gefühl, es gehe hier um eine hochideologische Debatte. Um das geht es nicht! Es geht schlicht und einfach um Leben und Tod und um die Gesundheit! Wir wissen: Tuberkulose ist eine ansteckende Krankheit, und es gibt dieses Problem. Es ist das Personal im Asylwesen betroffen. Dort haben sich auch Leute mit dieser Tuberkulose angesteckt. Ich denke, wenn es um Leben geht, dann sollte man nicht politisieren, dann sollte man handeln! Mit dem Leben kann nicht gespielt werden. Dass diese Sache nun wirklich dringend ist, ist ja offensichtlich, weil diese Todesfälle vorgekommen sind. Wir müssen Transparenz schaffen. Dann können wir allenfalls auch die entsprechenden Massnahmen beschliessen, damit das in die richtige Richtung geht. Ich bitte Sie, die Dringlichkeit zu unterstützen.

Jean-Luc Cornaz (FDP, Winkel): Die FDP unterstützt die Dringlichkeit des Postulates nicht. Die Postulanten verweisen auf verschiedene Missstände im Flughafengefängnis. Es geht in der Hauptsache um Todesfälle, Seuchenprävention insbesondere bei Tuberkuloseerkrankungen, nicht eingehaltene Standards, falsche medizinische Behandlungen. Zusätzlich hat sich – ich zitiere – «die Kritik an den Haftbedingungen im Flughafengefängnis und dem dafür zuständigen Asylarzt verstärkt». Diese Behauptungen sind weder bewiesen noch widerlegt. Um sie zu bestätigen oder zu entkräften, braucht es eine sorgfältige Untersuchung, also keine, welche im Falle einer Dringlichkeit innert nur einem Monat durchgeführt werden müsste. Verschiedene Direktionen sind von den Vorwürfen betroffen. Damit wird die Untersuchung erschwert. Die FDP-Fraktion will allein schon aus diesem Grund der Untersuchung die notwendige Zeit verschaffen. Aus diesen Gründen lehnt die FDP die Dringlichkeit des Postulates ab.

Julia Gerber (SP, Wädenswil): Lieber Willy (*Willy Haderer*), du forderst uns auf, die Augen aufzumachen, die Ohren aufzumachen, das Hirn einzuschalten. Sorry, aber das muss ich jetzt zurückgeben. Du hast gar nicht begriffen, wovon wir sprechen. Wir kümmern uns um die Gesundheit des Personals, um die Gesundheit der ganzen Bevölkerung im Kanton Zürich und auch um die Gesundheit der Menschen, die eingereist und in den Gefängnissen hier inhaftiert sind. Ich bitte dich wirklich: Lies es noch einmal genau! Mach die Ohren auf! Mach die Augen auf und schalte das Hirn ein! Danke.

Abstimmung

Der Antrag auf Dringlicherklärung wird von 71 Ratsmitgliedern unterstützt. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen erreicht. Das Postulat ist dringlich erklärt. Der Regierungsrat hat dazu innert vier Wochen begründet Stellung zu nehmen.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Beschluss des Kantonsrates über die Volksinitiative «Für eine faire und ausgewogene Verteilung des Fluglärms um den Flughafen Zürich (Verteilungsinitiative)»

Antrag des Regierungsrates vom 12. Dezember 2007 und gleich lautender Antrag der KEVU vom 2. Dezember 2008 [4459](#)

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Eintreten auf Volksinitiativen ist obligatorisch.

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Die Kommission empfiehlt dem Kantonsrat einstimmig, die Volksinitiative abzulehnen. Die Umsetzung der Initiative würde gerade nicht zu einer «fairen und ausgewogenen Verteilung des Fluglärms» führen. Bei gleich bleibendem Pistensystem ist durch die topographischen und meteorologischen Gegebenheiten ein gerechtes Rotationssystem nicht möglich, selbst wenn dieses nicht mit exakten Zeitlimiten arbeitet. Eine Rotation im Sinne der Initiative würde in der Praxis keine gerechtere Verteilung der Lasten bewirken.

Lassen Sie mich das ausführen: Die Volksinitiative setzt sich für eine «faire und ausgewogene Verteilung» der An- und Abflüge am Flughafen Zürich ein und richtet sich damit grundsätzlich gegen eine Kanalisierung der Flugbewegungen. Diese nach Meinung der Initianten gerechte Verteilung der Flugbewegungen soll mittels Zeitfenstern und Rotation erreicht werden. Die Abflüge sollen, sofern flugtechnisch möglich und zulässig, möglichst rasch nach dem Start Richtung Destination erfolgen, während die Anflüge gemäss den historischen Gegebenheiten grundsätzlich von Norden auf die Pisten 14 und 16 geleitet werden sollen. Während der Sperrzeiten über Süddeutschland sollen

die Anflüge, sofern flugtechnisch möglich und zulässig, unter Beachtung von Zeitfenstern und Rotation auf die Pisten 14, 28, 32 und 34 geleitet werden. Die mit der Initiative verlangte Ergänzung des Flughafengesetzes würde darauf hinauslaufen, dass der Regierungsrat bei den hierfür zuständigen Instanzen, der Flughafen Zürich AG, der Skyguide und dem Bundesamt für Zivilluftfahrt vorstellig werden müsste, mit der Forderung, den Fluglärm im Sinne der Initiative zu verteilen.

Ich gehe nicht länger darauf ein, dass erstens die positive Beeinflussung der genannten Stellen ein schwieriges und unsicheres Unterfangen sein dürfte und dass zweitens die Verteilung von Lärm eben konkret dem Umweltrecht des Bundes zuwiderläuft, das verlangt, dass möglichst wenige Menschen von lästigen Einflüssen betroffen sein sollen. Der Widerspruch zu geltendem Recht ist ein zentrales Argument: Wenn dem so ist, müssen wir hier nämlich gar nicht mehr weiter argumentieren und diskutieren.

Mindestens ebenso gravierend scheint mir allerdings, dass sich die Volksinitiative in der Praxis gar nicht umsetzen lässt. Das ist so, selbst wenn man ihre Ziele absolut gutheissen würde, es keinerlei rechtlichen Einwände gäbe und der Einfluss der Zürcher Regierung auf alle involvierten Stellen und die Bundesbehörden ein geradezu diktatorischer wäre. Die Umsetzung der Initiative würde nämlich in der Praxis entgegen ihrem Wortlaut nicht einer «fairen und ausgewogenen, die Rechtsgleichheit aller Menschen im Umkreis des Flughafens berücksichtigende Verteilung der Flugbewegungen» gleichkommen, sondern letztlich die Gebiete im Osten des Flughafens entlasten, und dies aus folgendem Grund: Die direkte Führung der Abflüge in Richtung ihrer Destination würde vor allem die Abflüge in Richtung ihrer Destination, vor allem die Abflüge nach Süden betreffen, die regelmässig direkt über die dicht besiedelten Gebiete im mittleren Glatttal und über Teile der Stadt Zürich erfolgen müssten. Die im SIL-Prozess (*Sachplan Infrastruktur Luftfahrt*) vorgenommenen Lärmberechnungen zeigen, dass diese Betriebskonzepte die meisten Menschen mit Fluglärm belasten würden. Die Verteilung der Anflüge würde nach dem Willen der Volksinitiative nur während der deutschen Sperrzeiten vorgenommen, nicht jedoch tagsüber ausserhalb der Sperrzeiten. Die für die Sperrzeiten geforderte Pistenbenützung ist aus sicherheitstechnischen Gründen nur sehr beschränkt möglich und könnte die Vorstellungen der Initianten für ein Rotationssystem nicht erfüllen.

Die Piste 32, die gemäss Initiative für Landungen aus Südosten verwendet werden soll, ist aus Sicherheitsgründen für Landungen nicht

geeignet. Die Piste 28 ist mit ihrer heutigen Länge von 2500 Metern für Landungen von Grossraumflugzeugen ausser bei starkem Westwind ebenfalls weitgehend ungeeignet und steht deshalb erst abends ab 20 Uhr, wenn in der Regel keine Landungen von Grossraumflugzeugen mehr stattfinden, zur Verfügung. Diese Einschränkung würde erst bei einer Verlängerung der Piste 28 wegfallen. Der gekröpfte Nordanflug auf die Piste 14 ist wegen der damit verbundenen Kapazitätseinschränkung praktisch auf die erste Betriebsstunde beschränkt, auf eine Zeit also, in der überwiegend Landungen stattfinden.

Die KEVU empfiehlt Ihnen deshalb einstimmig, die «Fairflug»-Volksinitiative abzulehnen. Danke.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Eine zustande gekommene Initiative ist gültig, wenn sie die Einheit der Materie wahrt, nicht gegen übergeordnetes Recht verstösst und nicht offensichtlich undurchführbar ist. Nach dieser formellen Feststellung ist einer zustande gekommenen Volksinitiative der nötige Respekt entgegenzubringen, umso mehr, weil das angestrebte Ziel, die Wohnbevölkerung vor übermässigem Lärm zu schützen, ohne negative oder einschränkende Auswirkungen auf die Wirtschaft zu unterstützen ist. Auslöser der Initiative war die durch unseren Nachbarstaat Deutschland einseitig erlassene Verordnung DVO zur Benützung des Luftraumes. Nebeneinander existieren heisst nicht, sich auch kennen. Was sich als tolerant ausgibt, ist nicht bloss gegenseitiger Respekt, sondern oft gegenseitige Gleichgültigkeit: Man lässt einander leben, ohne sich allzu gross zu beachten. Im Falle Baden-Württemberg ist es mit Sicherheit nicht so.

Die Initianten dieser Volksinitiative sind zwei gefährlichen Irrtümern aufgesessen. Offensichtlich glaubt man, a) es bestehe ein Mangel an Ideen, das Fluglärmproblem zu lösen und b) nur die BVO und die Flugbewegungen während der Sperrzeiten seien eine Belastung und als solche umstritten. Beides ist falsch und trägt nicht zu einer verbesserten Situation oder Akzeptanz bei.

Zu Punkt a): Es besteht in keiner Art und Weise ein Mangel an Ideen und Vorschlägen. Entscheidend ist die Realisierbarkeit einer Idee. Und das vorgeschlagene Rotationsprinzip besteht eine eingehende Prüfung für die reale Umsetzung in mehrer Hinsicht nicht. Ein potenzielles Sicherheitsrisiko in Kauf zu nehmen, nur um dem planerischen Wert einer gleichmässigen Belastung gerecht zu werden, ist flugverkehrstechnisch und politisch unannehmbar.

Zu Punkt b): Eines der Ziele der kantonalen Flughafenpolitik ist es, die Zahl der von den lästigen oder schädlichen Auswirkungen des Fluglärms Betroffenen zu begrenzen und zu verringern. Der Weg dieser Politik führt über eine politische Einigung mit Deutschland darüber, dass der Schutz der Bevölkerung insgesamt, das heisst beidseits der Landesgrenzen, betrachtet werden muss. Dabei kann es Deutschland nicht egal sein, 2000 Einwohner zu schützen und gleichzeitig 200'000 Einwohner, darunter schätzungsweise 20'000 deutsche Staatsbürger, zu belasten. Hier besteht Handlungsbedarf. Diese Volksinitiative stützt aber die Position des Kantons Zürich nicht. Sie bringt auch keinen brauchbaren Lösungsansatz. Somit ist sie abzulehnen. Die SVP-Fraktion unterstützt diese Volksinitiative nicht. Wir lehnen sie wie auch der Regierungsrat und die vorberatende Kommission KEVU ab.

Priska Seiler (SP, Kloten): Dass wir heute nicht weniger als drei Flughafenvorlagen behandeln, ist kein Zufall. Sie sind nämlich das Ergebnis der Flughafenpolitik der letzten Jahre, einer Flughafenpolitik, der es an Vertrauen vonseiten der Bevölkerung fehlte. Zu oft wurde die Bevölkerung nämlich in der Vergangenheit über den Tisch gezogen. Diese drei Initiativen zeigen aber auch, dass der Leidensdruck der Bevölkerung rund um den Flughafen immer noch gross ist. Hier reden also die Betroffenen. Dabei spielt nicht nur der vermehrte Fluglärm eine Rolle, sondern auch die Angst vor einem unbegrenzten übermässigen Wachstum. Unzählige Nachfrageprognosen, die von der Zürcher Regierung in Auftrag gegeben wurden, haben diese Ängste zusätzlich geschürt. Zugegeben, in der momentanen Wirtschaftslage scheinen solche Prognosen eh nur noch ein schlechter Witz zu sein. Trotzdem: Alle drei vorliegenden Anliegen müssen ernst genommen werden. Sie haben durchaus ihre Berechtigung, jedes mit seinem eigenen Fokus.

So wurden sie denn auch in der Kommission und in den Fraktionen ausgiebig diskutiert. Es zeichnete sich da schnell ab, dass die Behördeninitiative «Kein Pistenausbau» – dazu kommen wir später – von allen Parteien als das zentralste Anliegen gewertet wurde. Ich kann gleich sagen: Die SP wird heute beide Behördeninitiativen unterstützen. Sie entsprechen exakt unserer eigenen Haltung in der Flughafenpolitik. Die «Fairflug»-Volksinitiative – und um die geht es ja jetzt bei diesem ersten Flughafen-Traktandum – werden wir jedoch, etwas ungerne zwar, aber dann doch bestimmt, ablehnen. Dazu möchte ich al-

lerdings klar vorausschicken, dass die ursprüngliche Absicht, nämlich ein Verteilen der Lasten des Fluglärms durchaus berechtigt und verständlich ist.

Die Volksinitiative wurde vom Osten initiiert. Das ist kein Zufall. Es ist der Osten, der bis jetzt am meisten zusätzliche Flugbewegungen schlucken musste seit dem Inkrafttreten der deutschen Verordnung. Die Grundidee ist denn auch so einfach wie gerecht: Alle Regionen profitieren vom Flughafen Zürich, darum sollen dessen Lasten auch verteilt werden. Während den deutschen Sperrzeiten sollen die An- und Abflüge mittels Zeitfenster und Rotation gleichmässig verteilt werden, Kommissionspräsident Ruedi Menzi hat das schon erwähnt. Das könnte auf den ersten Blick tatsächlich bestechen. Leider ist dieses Modell in der Praxis so nicht durchführbar. Gerade auf dem Flughafen Zürich eben nicht, da müssen wir ehrlich sein. Die Topografie ist und bleibt schwierig. Das Wetter spielt einem sehr oft einen Streich. Zudem wäre es unabdingbar, dass Pisten ausgebaut würden, damit sie wirklich unabhängig und flexibel immer in alle Richtungen benutzt werden könnten. Ein Konzept also, das nicht realisierbar ist.

Die SP-Fraktion hat zudem auch andere Prioritäten: Zuerst muss ein Deckel drauf, das sagen wir immer noch, dann erst kann über eine Verteilung nachgedacht werden. Wir werden damit diese Volksinitiative nicht unterstützen, anerkennen aber die hehre Absicht der Initianten.

Und zum Schluss noch etwas in eigener Sache: Als Klotenerin muss ich jetzt schon sagen, dass ich einem Anflug auf die Piste 32, so wie sie auch vorgeschlagen wird in der Volksinitiative, in keinster Weise zustimmen kann. Erstens ist der Anflug gar nicht publiziert und zweitens würde er direkt über das Zentrum von Kloten führen. Also das noch in eigener Sache. Wir werden also die Initiative ablehnen.

Beat Walti (FDP, Zollikon): Vorab meine Interessenbindung: Ich bin Vorstandsmitglied des Vereins «Pro Flughafen». Mit diesem Amt sind keinerlei Entschädigungen, finanzielle oder andere persönliche Vorteile verbunden, sondern lediglich Fronarbeit. Ich habe mich zur Mitwirkung bei «Pro Flughafen» entschlossen, weil die internationale Erreichbarkeit und damit der Flughafen Zürich ein entscheidender Standortfaktor für unsere Region und für die ganze Schweiz ist. Aus diesem Grund bin ich zutiefst davon überzeugt, dass wir eine nachhaltige und sinnvolle Entwicklung des Flughafens Zürich ermöglichen

und unterstützen müssen. Im Sinne der Ratseffizienz werde ich Ihnen in der Folge als Fraktionssprecher der FDP die Gründe für die Ablehnung aller drei Initiativen darlegen. Dann kann ich nur noch spezifisch auf gewisse Aspekte der einzelnen Vorlagen eingehen.

Wir dürften uns in diesem Saal einig sein, dass wir gerade angesichts der schwarzen Wolken am Konjunkturhimmel alles daran setzen müssen, den Standort Zürich attraktiv zu halten. Um den Verlust von Arbeitsplätzen in der Finanzbranche und andernorts auch nur annähernd auszugleichen, werden wir auf einen starken Zuwachs in andern Wirtschaftszweigen angewiesen sein. Dafür werden halt in allererster Linie international tätige Unternehmen mit einem grossen Bedarf an hochqualifizierten Arbeitskräften und einem grossen Bedarf an Mobilität für Personen und Güter den Ausschlag geben. Motor für Arbeitsplätze und Wohlfahrt sind nicht nur grosse internationale Firmen, sondern vor allem auch hunderte international ausgerichteter KMU im Grossraum Zürich. Sie schaffen Arbeitsplätze, wenn sie hier gute Rahmenbedingungen vorfinden, und dazu gehört die Erreichbarkeit. Und natürlich leben auch weite Bereiche der Binnenwirtschaft und des Gewerbes in ganz erheblichem Masse von dieser Erreichbarkeit und dem Erfolg in diesen Branchen.

Wieso diese wirtschaftspolitischen Ausführungen? Ich bin klar der Meinung, dass Luftfahrtpolitik in erster Linie Standortpolitik ist. Wir betreiben einen Flughafen nicht um seiner selbst willen. Wie sehr der Flughafen ein Motor für die Entwicklung unseres ganzen Lebens- und Wirtschaftsraums ist, zeigt die beispiellose Entwicklung des Glatttals. Die Flughafenregion ist die am stärksten wachsende Region, nicht nur im Kanton Zürich, sondern in der ganzen Schweiz. Und dies nicht trotz, sondern eben wegen des Flughafens. Es ist auch bezeichnend, mit welcher Entschlossenheit und Vehemenz die Flughafengemeinden dafür kämpfen, ihr Siedlungsgebiet möglichst nahe an den Flughafen heran auszudehnen, um dann alsbald die Belastung durch den Fluglärm zu beklagen. Wenn ich das sage, will ich die Belastung, die Lärm darstellen kann, in keiner Art und Weise in Abrede stellen. Ich bin mir bewusst, dass Lärm die Lebensqualität erheblich beeinträchtigen kann. Aber ich plädiere für mehr Augenmass bei der Diskussion über den Fluglärm und vor allem für mehr Sachlichkeit bei der Suche nach Problemlösungen. Was wir in den letzten Wochen an gedruckter und elektronischer Post aus allen möglichen Himmelsrichtungen in die Haushaltungen zugestellt erhalten haben, zeigt, dass viele dieses Augenmass verloren haben. Das ist nicht nur bedauerlich, sondern in

höchstem Mass gefährlich. Vergessen wir nicht, in unserem Kanton werden um ein Vielfaches mehr Menschen durch Strassen- und Bahnlärm belastet als durch Fluglärm. Und ganz im Gegensatz zum Strassen- und Bahnlärm hat der Fluglärm in den vergangenen 20 Jahren deutlich abgenommen; dies nicht zuletzt deshalb, weil der Flughafen Zürich früh eine Pionierrolle in der Lärmbekämpfung eingenommen hat.

Während wir uns hier unterhalten, in welchem Mass wir den Flughafen Zürich weiter beschränken wollen, gehen unsere Nachbarländer und die mit Zürich konkurrierenden Wirtschaftsstandorte den gegenteiligen Weg. Sie bauen ihre Flughäfen aus, und zwar mit breitester politischer Unterstützung von Links bis Rechts. Besonders interessant ist dies ja mit Blick auf Deutschland. Hier erhalten die Flughafenbetreiber in Frankfurt und München dicke Zuckerbrote, während gegenüber dem südlichen Nachbarn mit der Peitsche geknallt wird. Aber das kennen wir ja nun auch von andern Orten. Der massive Kapazitätsausbau im Ausland zeigt ebenso wie die deutsche Machtpolitik gegenüber der Schweiz, welche Bedeutung diese Länder einer guten Luftverkehrsanbindung für den wirtschaftlichen Erfolg beimessen. Bei uns aber scheint sich kaum jemand daran zu stossen, dass die gleichen Kreise gleichzeitig lauthals nach Konjunkturförderungsmassnahmen rufen und einen unserer zentralsten Standortfaktoren erheblich schwächen wollen. Ich rufe Sie dazu auf und bitte Sie im Interesse einer konsistenten Politik, diesen Widersinn nicht mitzumachen. Versuchen wir auch nicht, mit untauglichen Mitteln wieder einmal ein so genanntes Zeichen zu setzen. Das ist der Ernsthaftigkeit der Situation nicht angemessen. Tun wir deshalb mit allen drei überholten und inhaltlich verfehlten Initiativen, was erfreulicherweise die KEVU einstimmig für die Verteilungsinitiative beantragt: Legen wir sie ad acta! Nur so schaffen wir Raum für weitaus sinnvollere Schritte in der Luftfahrtpolitik. Und es ist ja nicht so, dass es keine sinnvolleren Alternativen geben würde. Ich zähle nur einige auf: Da wären eine rasche Einigung mit Deutschland über die künftige Ausrichtung des Flughafens oder das entschlossene Vorantreiben der Entwicklung von modernen lärm- und emissionsärmeren Anflugverfahren oder eine stärkere Bündelung der An- und Abflüge über wenig besiedelten Gebieten, und zwar unabhängig von der Himmelsrichtung. Ein definitiver Verzicht auf unrealistische Ausbaupläne wie Parallelpisten oder Abflüge in Südrichtung ist glücklicherweise bereits angedacht. Dies Aufzählung ist natürlich nicht abschliessend. Aber schon diese wenigen Beispiele zeigen, wo

das Potenzial liegt: Im Fortschritt und in der Entwicklung, nicht im Stillstand. Selbstverständlich gilt bei all diesen Stossrichtungen, dass sich die Politik sehr ernsthaft mit den siedlungspolitischen Realitäten und den Belastbarkeitsgrenzen der Bevölkerung befassen und diese respektieren muss. Ich bin überzeugt, dass alle Parteien hier drin dies verstanden haben.

Lassen Sie mich abschliessend noch in wenigen Sätzen die Gründe für das einstimmige Nein der FDP-Fraktion zur Verteilungsinitiative zusammenfassen: Wir folgen im Wesentlichen der KEVU und dem Regierungsrat. Die Verteilungsinitiative unterläuft in erster Linie das Ziel der Reduktion der Lärmbetroffenheit. Die Verteilung von An- und Abflügen nach dem Rotationsprinzip würde dafür sorgen, dass der Fluglärm nach dem Giesskannenprinzip über den ganzen Kanton verteilt würde. Das wäre unsinnig und das Gegenteil dessen, was wir im Strassen- und Schienenverkehr seit vielen Jahren diskussionslos und mit grösster Selbstverständlichkeit tun. Niemandem käme es in den Sinn, den Schwerverkehr statt über definierte Umfahrungen und Hauptverkehrsachsen gleichmässig in alle Quartiere und Dörfer zu leiten. Darüber hinaus fordert die Initiative An- und Abflüge auf Pisten, die aufgrund der topografischen Begebenheiten und der Beschaffenheit der Pisten zum Teil gar nicht möglich sind. Bitte empfehlen Sie den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern zusammen mit der geschlossenen SVP – äh – FDP-Fraktion (*Heiterkeit*) – das andere wäre ja auch nicht falsch – oder der SP-Fraktion, die Verteilungsinitiative abzulehnen. Die Mitglieder des Initiativkomitees möchte ich aufrufen, aus der absehbaren klaren Ablehnung die einzig sinnvolle Konsequenz zu ziehen und die Initiative zurückzuziehen. Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Lieber Beat Walti, die Grünen wehren sich auch in Deutschland gegen den Ausbau der Luftfahrt, das einfach zur Kenntnisnahme. Über den Rest Ihrer Aussagen werde ich mich dann bei der Behördeninitiative auslassen.

Nun zur «Fairflug»-Initiative. Geteiltes Leid sei halbes Leid, sagt der Volksmund. Fairness bedeutet, dass nicht ein Teil der Bevölkerung alle Lasten zu tragen hat, der andere Teil der Bevölkerung ausschliesslich von den Vorteilen profitieren kann. Umweltschutz – und dazu gehört der Lärmschutz – hat aber mit Fairness – und in diesem Fall wäre es einfach Elendverteilung – nichts zu tun. Umweltschutz geht davon

aus, dass der Schaden an der Quelle zu mindern ist und die Auswirkungen möglichst weitgehend unterhalb von Grenzwerten stattzufinden haben. Ein Klassiker bürgerlicher Umweltpolitik ist der Gewässerschutz. Lange Zeit versuchte man, die Problematik mit Verdünnen der Schadstoffe zu lösen. Erst als man dazu überging, das Schmutzwasser an der Quelle zu fassen und nach einer Reinigung in die Gewässer zu leiten, kam es zu einer verbesserten Gewässerqualität. Schadeinwirkung ist an der Quelle einzuschränken. Lärmschutz ist etwas komplizierter, da man Lärm nicht in Röhren ableiten kann. Fluglärm ist ganz speziell schwierig, weil der Schall von oben kommt und deshalb der Lärmschutz nicht wie beim Strassen- oder Eisenbahnlärm seitlich erfolgen kann. Die eidgenössische Lärmschutzverordnung genügt beim Fluglärm nicht. Zum einen sind die Grenzwerte zu hoch, zum andern wird mit dem LEQ (*Lärmäquivalenter Dauerschallpegel*) wohl physikalisch sauber ermittelt, der gemittelte LEQ sagt aber nur wenig über die effektive Belästigung aus. Der ZFI (*Zürcher Fluglärmindex*) bildet hier die Situation besser ab. Was die Initiativen wollen, wäre eine Maximierung des ZFI. Das kann nicht das Ziel sein!

Die «Fairflug»-Initiative ist ein untauglicher Versuch und verwechselt Lärmschutz und Lärmverteilung. Wir lehnen sie deshalb ab.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich nehme es vorweg: Die Verteilungsinitiative lehnen wir ab, ebenso die Behördeninitiative 1 und den Gegenvorschlag dazu. Die Behördeninitiative 2 unterstützen wir mehrheitlich. Ich möchte aber die drei Initiativen in einen grösseren Zusammenhang stellen. Ich gehe später auf die Behördeninitiativen noch ein.

Erlauben Sie mir vorerst einen Blick zurück und eine Prognose. Zuerst den Blick voraus: Aufgrund ziemlich unangenehmer Erfahrungen, langer Erfahrungen mit der Zürcher Flughafenpolitik habe ich folgende Befürchtung: Das Schlimmste, was dem Kanton mit seinem City-Flughafen blühen könnte, wäre ein markanter Kapazitätsausbau des Flughafens. Darunter würden dank einer immer besseren Navigationstechnik sehr wahrscheinlich alle grösseren Regionen um den Flughafen leiden. Darunter würde die Lebensqualität in etwa der Hälfte des Kantons beeinträchtigt und ein wichtiger Standortfaktor würde verschlechtert. Nun, eine Kapazitätserweiterung würde möglich durch einen Pistenausbau, verbunden eben mit besserer Navigationstechno-

logie. Das ist die drohende Gefahr für alle im Hintergrund. Eine Sankt-Florians-Politik, wobei dank Pistenausbauten Lärm bloss verlagert oder verteilt würde, wäre also eine kurzsichtige Scheinlösung. Als «worst case» würde die «Fairflug»-Initiative, kombiniert mit Pistenausbauten, eine massive so genannte Flexibilisierung und Ausweitung des Flugbetriebs zulassen und damit viel mehr Belastungen auslösen, und zwar für mehrere Regionen. Zusätzliche Nordanflüge über Deutschland aber wären dann nicht mehr zu erwarten. Damit habe ich auch begründet, warum die CVP die «Fairflug»-Initiative ablehnt. Es spielen aber auch technische und topografische Gründe gegen diese Volksinitiative; wir haben die Argumente bereits gehört.

Nun den grösseren Zusammenhang: In keinem Bereich der Zürcher Politik herrscht gegenüber den Behörden ein derartiges Misstrauen wie in der Flugverkehrspolitik. Das Misstrauen ist berechtigt. Das Misstrauen löste die drei Initiativen aus, auch die frühere Initiative, über die wir da vor wenigen Jahren befunden haben. Das Misstrauen herrscht vorerst gegenüber dem Bund, der im Hintergrund kräftig auf eine Kapazitätserhöhung hinwirkt und zum Beispiel sanftere Anflugverfahren wie den gekröpften Nordanflug aus politischen Gründen verhindert. Ich möchte daran erinnern, dass der Bund nach wie vor hartnäckig an seiner sturen Nachfragepolitik festhält und die Anliegen der Zürcher Bevölkerung hintanstellt. Misstrauen ist aber auch gegenüber der Regierung berechtigt. Sie hat zum Beispiel noch vor wenigen Jahren behauptet, Pläne für eine Parallelpiste wären längst endgültig begraben, hat aber gleichzeitig Land im Raum der Parallelpiste zu Spottpreisen an die Unique verschachert, gerade als die Pläne für eine Parallelpiste wieder auftauchten. Ich bin nach wie vor überzeugt, dass weder für den Bund noch für die Flughafen AG die Parallelpiste für alle Zeiten begraben ist. Der Verzicht auf die Option Parallelpiste war ein geschickter Schachzug unter dem Titel «Teile und herrsche!». Nur mit der Zustimmung zur Behördeninitiative 2 ist eine Parallelpiste garantiert für alle Zeiten vom Tisch.

Ein Blick zurück erklärt auch das Misstrauen und die sture Haltung der Süddeutschen, die von Schweizer Behörden fast jahrzehntelang für dumm verkauft wurden. Die Schweiz war in ihrer Flugverkehrspolitik nie berechenbar. Mit einer Option «Ausbau des Pistensystems» wäre sie weiterhin auf mehrere Jahre hinaus nicht berechenbar. Nur ein jetziges Ja zu Pistenausbauverbot macht die Flugverkehrspolitik der Schweiz berechenbar. Es gibt aber auch das Misstrauen gegenüber der Unique und gegenüber einzelnen Verbänden, die vordergründig so

tun, als ob die Existenz Zürichs von Pistenausbauten abhinge. Vordergrundig spricht man von Lärmoptimierung, ein Unwort! Aber in Tat und Wahrheit möchte man hier in einem wahnsinnigen Wachstumswettbewerb mit den grossen Hubs Europas mithalten können. Das eigentliche Wettbewerbsproblem gegenüber anderen Hubs besteht aber bei der Nachtsperre. Acht Stunden Nachtsperre wären tatsächlich sehr schmerzhaft für den Hub Zürich. Acht Stunden wären tatsächlich eine Belastung für die Zürcher Volkswirtschaft. Das ist mitunter ein Grund für die CVP, die Behördeninitiative 1 abzulehnen. Ein Blick zurück beweist auch, dass die Angstmacherei, die wir in den letzten Wochen wieder erlebt haben, überhaupt nicht neu ist. Die Materialien zu den früheren Flughafenvorlagen beweisen aber: Das heutige Pistensystem hat immer noch viel Spielraum für ein Wachstum. Aber da darf angesichts klimapolitischer Herausforderungen auch hier drin einmal die Frage erlaubt sein: Warum wird in der ganzen CO₂-Diskussion der Flugverkehr einfach ausgeklammert? Warum die Wachstumsideologie gemäss einer simplen Nachfrageorientierung? Warum nehmen selbst tausende von Klima- und Sozialexperten, die mit dem Flugzeug nach Bali oder nach Belem reisen, nach wie vor blindlings ein Wachstum des Flugverkehrs in Kauf? Soll tatsächlich jede Nachfrage zum Beispiel nach landwirtschaftlichen Produkten aus Afrika, Asien oder Südamerika befriedigt werden zulasten unserer Landwirtschaft? Ist zweitägiger Einkaufsverkehr nach London für unsere Wirtschaft tatsächlich sinnvoll oder eine Woche Badeferien auf den Malediven, solange die Inseln dort noch nicht überflutet sind? Ist jeder Businessverkehr von Boni-Protzen mit firmeneigenen Jets überlebenswichtig für unsere Wirtschaft? Kurz: Soll der City-Flughafen Zürich den noch anhaltenden Wachstumswettbewerb beim Flugverkehr unbedingt mitmachen? Oder soll er eher auf qualitatives Wachstum und Weitsicht setzen? Weitsicht hiesse Folgendes: Gerade aus klimapolitischen Gründen wird der Flugverkehr global früher oder später bestimmt verteuert werden. Das Wachstum würde gebremst. Grosszügige Flughafenausbauten könnten dann zu Investitionsruinen werden.

Schon vor Jahren hat die CVP ähnlich wie der damalige Runde Tisch versucht, eine konstruktive Verkehrspolitik einzuschlagen. Wir haben die von unserer Basis festgelegte Politik während all den Jahren konsequent eingehalten, und sie soll uns auch heute Leitlinie sein, auch wenn einzelne Fraktionskolleginnen und -kollegen regionalpolitische Erwartungen und Interessen höher gewichten müssen. Das gilt aber offenbar fast für jede Fraktion. Eines hat die CVP schon früh erkannt:

Eine bloss Sankt-Florians-Politik lenkt von grossen Problemen ab und lässt dem Bund und der Unique freie Hand. Das gilt auch für eine bloss Verteilpolitik. Dann spielt nämlich das Prinzip «Teile und herrsche!» und am Schluss haben alle die Nachteile. Die Sankt-Florians-Politik bringt aber auch angesichts einer Raum- und Verkehrsordnung nichts, die in den letzten Jahren auf den Flugverkehr nur ungenügend abgestimmt war oder umgekehrt. Das wird sich auch mit der Revision des nächsten Siedlungsplans nicht ändern. Gerade noch der taufrische Verkehrsrichtplan ist der beste Beweis dafür, dass keine Abstimmung zwischen Luftverkehr und dem Bau künftiger Verkehrsinfrastruktur für den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr stattfand. Je nach neuen Anflugverfahren wäre zum Beispiel ein Teil der Glatttalbahn eine glatte Fehlinvestition. Was der Kanton und die Gemeinden brauchen, ist Rechtssicherheit, vor allem in der Raumplanung. Diese Rechtssicherheit könnte dieses Jahr geschaffen werden, entweder heute im Rat oder dann in einer Volksabstimmung. Ich hoffe, diese Volksabstimmung komme zustande. Sie wäre ungut für einzelne Parteien, eine Belastung für die meisten Parteien sogar, aber sie würde Klarheit schaffen.

Ich gehe dann bei den Behördeninitiativen noch auf einige Probleme, vor allem auf die Nordausrichtung ein.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Wir müssen heute aufpassen, dass wir hier nicht eine Abrechnungspolitik diskutieren, sondern eine Zukunftspolitik für den Flughafen und seine umliegenden Gemeinden und die Bevölkerung. Dass wir in die Zukunft schauen, beweisen wir von der EVP schon seit Jahrzehnten immer wieder. (*Heiterkeit.*) Ich würde auch so lachen, wenn man die Zwei am Rücken hat. Wir haben zum Beispiel die lärmgebundenen Landegebühren ins Gesetz gebracht. Wir haben einen Antrag gestellt, der durchgekommen ist, dass man Pistenveränderungen vors Volk bringen muss. Und die Einzelinitiative (201/2000) von Peter Schächli für sieben Stunden Nachtruhe hat hier eine Mehrheit gefunden. Also wenn Sie dann sagen, das seien nicht aktuelle Themen, dann muss oder darf ich Ihnen sagen, dass Sie ruhig weiterlachen dürfen.

Ich spreche hier zu allen drei Vorlagen und möchte eine Gesamtsicht dazu machen, weil es nicht möglich ist, einzelne Behördeninitiativen oder die Volksinitiative als solche allein zu beurteilen. Es ist so, dass wir davon ausgehen, dass der Schutz der Bevölkerung legitim und

notwendig ist. Ich glaube, hier sind wir uns alle einig. Es ist aber auch so, dass wir wirtschaftliche Interessen haben; auch diese sind legitim und notwendig. Denn alle diese Leute, die einen Schutz brauchen, brauchen auch eine wirtschaftliche Existenz. Und selbstverständlich lässt sich hier ein Interessenkonflikt nicht immer verhindern. Wir sagen auch Ja zu einem Alpen-Hub. Ein Alpen-Hub heisst ein kleiner Hub und nicht ein Riesen-Hub, der unbegrenztes Wachstum hat. Wir sind selbstverständlich – und das als Rahmenbedingung – auch der Meinung, dass der Lärmschutz an der Quelle die effektivste Massnahme ist, um die Bevölkerung zu schützen.

Zur Verteilungsinitiative: Es ist ja so, dass Deutschland den Nordanflug eingeschränkt hat, wir aber auch nicht sehr konzilient waren in den letzten Jahrzehnten in Verhandlung mit den Deutschen. Hier haben wir wahrscheinlich ein Eigentor geschossen. Was ist nun eine gerechte Verteilung eines Fluglärms, wie es die Initianten fordern? Ist das eine Verteilung der Anzahl Flugbewegungen? Ist es die Personenzahl, die betroffen ist? Ist es die Sicherheit? Also all diese Aspekte können Sie nicht einfach subsumieren und sagen, was gerecht oder ungerecht ist. Entsprechend ist diese Initiative wohl schön in der Lesart. Sie ist auch schön, wenn man sie so interpretiert und sagt: «Gerechtigkeit ist immer gut.» Aber sie lässt sich nicht umsetzen, und es ist für die EVP-Fraktion klar, dass wir sie grossmehrheitlich nicht unterstützen werden.

Die Frage der Behördeninitiative über 320'000 Flugbewegungen als Begrenzung und acht Stunden Nachtruhe werden wir in dieser Form grossmehrheitlich nicht unterstützen. Wir sind der Meinung, dass ein Hub-Betrieb mit acht Stunden nicht möglich ist. Aber einen Minderheitsantrag auf sieben Stunden können wir durchaus bejahen, und dann wird auch die Fraktion, wenn das mehrheitsfähig ist, einer Behördeninitiative entsprechend zustimmen können. Wir haben ja als Begrenzungsmassnahme den ZFI heute in Kraft. Und wir müssen Ihnen sagen, dass wir den auch als sehr komplex anschauen. Wir können Regierungsrätin Rita Fuhrer unterstützen, wenn man sagt, dieses Modell sei so für den Bürger so nicht einfach nachvollziehbar. Hier drauszukommen – um das zu zitieren – ist relativ schwierig. Wir glauben, dass das kein taugliches Mittel ist und hätten – und haben das auch gesagt – lieber gehabt, wenn man das mal versuchsweise eingeführt hätte neben bestehenden Instrumenten, um zu schauen, wie sich das überhaupt bewährt. Dann hätte man international weiter miteinander sprechen können, was davon umgesetzt werden soll oder nicht.

Jetzt haben wir es aber, aber nach wie vor nicht mit grosser Begeisterung und auch nicht in der Meinung, dass das gut ist. 320'000 Bewegungen und sieben Stunden Nachtruhe hingegen ist etwas, mit dem der Flughafen, mit dem die Unique gut leben könnte, mit dem die Swiss gut leben könnte, mit dem die Bevölkerung leben könnte. Ich weiss gar nicht, warum man so kompliziert sein muss, wenn es eigentlich auch einfacher gehen würde. In diesem Sinne 320'000 und acht Stunden: Nein. 320'000 und sieben Stunden: Ja der EVP.

Kommen wir zur letzten Behördeninitiative, zur Pistenveränderung. Da muss ich einfach fragen: Glauben Sie an den Storch? Oder glauben Sie daran, dass der Flughafen oder sonst jemand aus humanitären Gründen, um die Bevölkerung zu schützen, einfach Pistenveränderungen vornimmt? Also das glaubt ja nur jemand, der relativ sehr naiv ist. Ich gehe davon aus, dass eine Pistenverlängerung dazu dient, Kapazitäten umzuverlagern beziehungsweise zu erhöhen. Nichts anderes kann hier der Sinn sein, wenn man x Millionen in ein Pistensystem investiert. In diesem Sinne wäre es aber auch ein falsches Signal nach Deutschland, wenn wir die Pisten verändern würden. Dann haben wir dort weiterhin eine Bestärkung von Positionen, die wir hier in der Schweiz nicht gerade so überwältigend gut finden und so bezeichnen würden. Wir gehen davon aus, dass es richtig ist, dass die Kapazitäten an natürlichen Grenzen limitiert werden. Man hat genügend Spielraum in diesem System, um Kapazitäten der Fluggäste zu erhöhen, ohne deswegen mit den Flugzahlbewegungen spielen zu müssen. Die EVP-Fraktion wird in diesem Sinne – bis jetzt war das immer einstimmig – die Behördeninitiative unterstützen.

Benno Scherrer (GLP, Uster): Die Flughafendebatte wird seit Wochen angekündigt und unsere Mailboxen haben sich mit Informationen zum Flughafen gefüllt, der Briefkasten ebenso, mit vielen gut gemeinten Ratschlägen, mit vielen Forderungen, weil man ja gewählt worden sei, zum Teil auch von Leuten aus anderen Wahlkreisen. Der Flughafen bewegt und polarisiert. Er bringt uns berechnete Volksinitiativen, berechnete Behördeninitiativen. Im Norden wehren sich die Deutschen gegen die Flüge, im Süden die Südschweizer, im Osten der Bürgerprotest. Und doch wird oft geflogen, zu oft wahrscheinlich. Es ist bekannt, dass viele Flugbewegungen am Flughafen Zürich auf das Konto von so genannten Billigflügen gehen. Dann gibt es diese unsinnigen Flüge, bei denen es billiger ist, mit einer Swiss-Maschine ab Deutschland mit einer Zwischenlandung in Zürich in die Welt hinaus-

zufliegen als direkt ab Zürich oder auch als direkt an die Destination. Verstehen Sie uns richtig: Der Flughafen Zürich ist eminent wichtig. Internationale und interkontinentale Direktverbindungen erachten wir als eminent wichtig. Aber wir müssen uns fragen, wie viele Flüge Zürich braucht und wie viele Flüge nach Zürich auf welchen Routen es auch verträgt. Es geht um die Lebensqualität im Kanton, und massiver Fluglärm ist dieser Lebensqualität definitiv abträglich. In diesem Spannungsfeld bewegen wir uns. Hier liegt es an uns, Leitplanken zu setzen.

Nun, vielleicht ist das schon zu viel gesagt, denn Flughafenpolitik wird ja nicht hier in diesem Saal entschieden, sondern in den Sitzungszimmern der Zürcher Regierung und der Flughafen AG vorbereitet und dann als Antrag nach Bern geschickt, dort geprüft und letztlich genehmigt oder nicht. Trotzdem, die Bevölkerung erwartet von uns Antworten oder mindestens klare Signale.

Heute haben wir also drei Vorlagen auf dem Tisch. Eine lehnen wir ab – die Verteilungsinitiative. Zu einer Behördeninitiative haben wir einen eigenen griffigeren und realistischeren Vorschlag. Und eine Vorlage, die Behördeninitiative «Keine Neu- und Ausbauten von Pisten» unterstützen wir. Die «Fairflug»-Initiative will, dass der Fluglärm verteilt wird. Aber von den Initianten fehlt jegliches Bekenntnis zu einer Beschränkung der Flugbewegungen. Das einzige, was sie dazu sagen – im Übrigen als letzten Punkt unter «Was bringt Fairflug?» auf ihrer Internetseite – ist, dass die Initiative mit den hängigen Behördeninitiativen kombiniert werden könnte. Die Initianten sagen selber, dass der Lärmverdünnungseffekt von «Fairflug» zu einer Zunahme von Personen führt, die mässig Fluglärm haben. Aber dafür wird die Anzahl der über dem Grenzwert lebenden Anwohner stark reduziert. Eine so vorgesehene Verteilung ermöglicht also fast ungebremstes Wachstum des Flugbetriebs und des Flughafens. Damit widerspricht die Initiative dem Umweltgesetz, dem Raumplanungsgesetz und dem grünliberalen Ziel, auf eine Lärmverteilung in alle Himmelsrichtungen zu verzichten, auch weil wir von der GLP die nationalen Gesetze ernst nehmen. Die Flugbewegungen sollen möglichst wenige neue Gebiete belasten und die stark belasteten Gebiete endlich mit einer Forcierung von höheren Gebühren für lärmige Flugzeugtypen auch entlastet werden.

Kurz: Wir Grünliberalen lehnen diese Volksinitiative klar ab.

Michael Welz (EDU, Oberembrach): Wenn unsere Präsidentin nichts dagegen hat, werde ich gleich zu allen drei Geschäften sprechen.

Die EDU ist sich bewusst, dass der Flughafen Kloten zum Bauchnabel der Schweiz gehört. Im ganzen Flugbetrieb gilt es aber, Bevölkerungsschutz und Wirtschaftsinteressen unter einen Hut zu bringen. Und dies geschieht nur, wenn alle Beteiligten die nötige Kompromissbereitschaft aufweisen. Die EDU-Fraktion möchte einen gangbaren und so rasch wie möglich eindeutigen und klaren Kurs in der Flughafenpolitik, das heisst: Die Gemeinden und die Bevölkerung rund um den Flughafen müssen endlich eine verbindliche Planungssicherheit erhalten und sich den langjährigen Fesseln einer ungewissen Flughafenpolitik entbinden können. Die Bevölkerung soll die ihnen zustehende Nachtruhe von acht Stunden erhalten, das heisst eine absolute Nachtruhe von 23 Uhr bis 6 Uhr. Der Flugbetrieb soll trotzdem die wirtschaftlichen Interessen wahren können und der Flughafen nicht zum Prärieflughafen verkommen. Das bestehende Pistensystem soll zuallererst bestmöglich ausgenutzt werden, bevor Erweiterungspläne geschmiedet werden dürfen. Keine besonderen Fluglärmprivilegien, das heisst keine Gebiete, die man speziell vom Fluglärm entlastet.

Die Delegierten der EDU Zürich haben sich nebst der CVP als einzige Partei Ende 2007 gegen den ZFI sowie gegen die Plafonierungs-Initiative ausgesprochen. Wir verwiesen damals auf die heutigen Initiativen. Bis heute und auch anhand der ersten Ergebnisse des ZFI-Berichtes ist unsere Skepsis gegenüber dem ZFI nicht ganz unberechtigt. Insbesondere die Auswertungen, welche seit 2005 eine grosse Bevölkerungszunahme in ausgerechnet vom Fluglärm stark belasteten Wohngebieten aufzeigen, deuten klar darauf hin, dass mit solchen Entwicklungen durch den ZFI nie Ruhe in die Fluglärmthematik einkehren wird. Der Flughafen Zürich ist mit dem heutigen Pistensystem auf maximal 320'000 bis 350'000 Flugbewegungen beschränkt. Die EDU ist aber überzeugt, dass auch mit dieser Begrenzung eine attraktive globale Verbindung für unser Land gewährleistet werden kann sowie auch ein sinnvoller aber übermässiger Hub betrieben werden kann. Daher wird die Mehrheit der EDU der Behördeninitiative 2, welche Änderungen am Pistensystem unterbindet, zustimmen. Wir begrüssen die damit verbundene natürliche Regelung der Flugbewegungen.

Die Argumente, dass der Wirtschaftsstandort Schweiz durch diese Initiative zementiert und eingeschränkt wird, können mit der Tatsache widerlegt werden, dass im Jahr 2007 lediglich rund 268'500 Flugbe-

wegungen stattfanden, und dies bei florierender Wirtschaftslage. Der Flughafen behält also einen Spielraum von zusätzlichen 50'000 bis 80'000 Bewegungen, welche bei einer optimalen Koordination und Auslastung der Flugzeuge für die nächsten Jahrzehnte ausreichen wird und muss. Persönlich wäre mir jedoch ein zeitlich begrenztes Pistenausbaumoratorium sympathischer. Über diese Variante können wir jedoch zurzeit nicht befinden. Der ehemalige Flugplatz Dübendorf soll ebenfalls als strategische Reserve für Kleinflugzeuge erhalten bleiben. Zudem ist die EDU überzeugt, dass das bestehende Pistensystem den Witterungsbedingungen bestens gerecht wird und dadurch auch eine sinnvolle Verteilung der Flugrouten beziehungsweise des Fluglärms ermöglicht. Nicht die vermeintlichen Mängel am Pistensystem stellen ein Problem dar, sondern die vom Fluglärm privilegierten und mehrheitlich verschonten Bevölkerungsgebiete behindern einen rationellen und optimalen Flugbetrieb. Daher wollen wir Unique und BAZL (*Bundesamt für Zivilluftfahrt*) auffordern, zuerst die Hausaufgaben zu lösen, bevor über Pistenerweiterungen diskutiert werden darf.

Die EDU möchte ebenfalls eine faire Fluglärmverteilung. Es hat aber nichts mit «Fairlärm» zu tun, wenn Initiativen möglichst viel Lärm und Flugbewegungen dem Norden überlassen möchten und der geringe Rest dann noch fair verteilt werden soll. Wir erhalten unweigerlich eine faire Fluglärmverteilung, wenn die Süd- und Südwestbewohner gewillt sind, etwas mehr Überflüge zu gewähren. Der Norden ist an den Landeanflug gewöhnt und hat diesen seit Jahren erduldet. Für ihn stellt dieser auch mehrheitlich nicht das Problem dar. Soll aber dem Norden zusätzlich der grösste Startlärm aufgebürdet werden, hat dies nichts mit fairer Fluglärmverteilung zu tun. Deshalb wird die EDU die «Fairflug»-Initiative nicht unterstützen.

Die Behördeninitiative 1 mit acht Stunden Nachtruhe und 320'000 Flugbewegungen wird ein Teil unserer Fraktion unterstützen. Die andern berufen sich auf die nun geltende Regelung des ZFI.

Luzius Rüegg (SVP, Zürich): Unser Flughafen ist nicht nur das Herz der Agglomeration Zürich, sondern der ganzen Schweiz, und das schon seit über 60 Jahren. Mit den drei für mich verfehlten Flughafen-Initiativen wird versucht, einen Herzinfarkt mit verheerenden Folgen auszulösen, und das in einer höchst angespannten, ungünstigen Wirtschaftslage, wo weltweit ganze Branchen am Rande eines Kollapses stehen. Nationalrat Urs Hany, CVP, schrieb sein Postulat [257/2005](#)

mit der Begründung – ich zitiere: «Der Flughafen Zürich ist für das Volk, die Wirtschaft und für das ganze Land nicht mehr wegzudenken und somit notwendig.» Die Verteilungsinitiative verlangt die Verteilung des Fluglärms auf die ganze Bevölkerung rund um den Flughafen. Das ist ein völlig verkehrter Ansatz und führt dazu, dass mehr statt weniger Menschen vom Fluglärm betroffen sind. Die Verteilungsinitiative ist von der KEVU einstimmig abgelehnt worden und hätte eigentlich einen Rückzug der Initiative nach sich ziehen müssen.

Die Plafonierungs-Initiative 2 wurde am 25. November 2007 vom Stimmvolk deutlich abgelehnt. Eine achtstündige Nachtflugsperrung würde unseren Flughafen zu einem Regionalflughafen deklassieren. Übrigens wissen es ja alle: Kein anderer europäischer Flughafen unterliegt einer so restriktiven Nachtflugsperrung. Wer hat nicht schon selbst erlebt, dass der Flughafen Zürich nach einem 12- bis 14-stündigen Flug dank Jetstream eine halbe bis eine Stunde früher hätte erreicht werden können. Grenzt es nicht an ökologischen und ökonomischen Blödsinn, wenn dann eine Maschine bis zur erlaubten Landezeit kreisen muss? Nichts gegen den subventionierten ÖV. Hier wird verlangt, dass Tram, Bus und Bahn die ganze Nacht verkehren und alle ihren Freizeitvergnügen nachgehen können. Wo bitte bleibt denn der gesunde Menschenverstand? Beim erwähnten ÖV sind zudem mehr Personen dem Lärm vor allem nachts ausgesetzt, als beim Flugverkehr in den Randstunden zwischen 6 Uhr und 22.30 Uhr.

Zur Bauverbotsinitiative: Diese Initiative bringt keinen zusätzlichen Schutz für die Bevölkerung. Das Flughafengesetz sorgt heute schon dafür, dass gegen den Willen des Volkes keine neuen Pisten gebaut werden können. Ein unnötiges Verbot mit vielen negativen Auswirkungen! Eine Verlängerung der Piste 10-28, Westpiste, würde nur Vorteile bringen. Neben der zusätzlichen Sicherheit gäbe es weniger Lärm und weniger CO₂-Ausstoss. Dies, weil die landenden Flugzeuge die längere Piste schneller verlassen und für nachfolgende freimachen könnten. Es gäbe also weniger Durchstarts. Ich begreife nicht, warum sich bürgerliche Kantonsrätinnen und Kantonsräte von Fluglärmorganisationen unter Druck setzen lassen. Diese Organisationen sind ja nicht gegen den subventionierten ÖV-Lärm von Bus, Tram und Bahn. Regionalpolitisch lösen Sie nur Frustrationen aus. Sie gaukeln Lösungen vor, die keine sind. Sie wecken Erwartungen, die Sie nicht erfüllen können.

Ich bitte Sie, übergeordnete Interessen an einem starken Flughafen höher zu gewichten als lokale Befindlichkeiten. Wirtschaftspolitisch

setzen Sie falsche Signale. Eine Knebelung des Wirtschaftsmotors Flughafen im aktuellen konjunkturellen Umfeld ist wirtschafts- und standortpolitisch wohl das Falscheste, was man tun kann. Stimmen Sie also dreimal Nein zu den verfehlten Flughafen-Initiativen! Es braucht sie nicht.

Peter Anderegg (SP, Dübendorf): Noch kurz ein Wort zu Kollege Michael Welz: Wenn er denkt, dass wir den Flugplatz Dübendorf offen halten sollten, dann wird er sich natürlich täuschen. Dieser Flugplatz wird geschlossen. (*Heiterkeit.*)

Ich möchte aber noch etwas zur «Fairflug»-Initiative sagen. Ich bin schon ein wenig erstaunt, wie ambivalent und wohlwollend wir dieser Initiative trotzdem gegenüberstehen. Sie scheint mir nämlich die untauglichste aller drei Initiativen, die wir heute Morgen beraten werden, um die Problemlösung am Flughafen Zürich weiter zu fördern. Sie widerspricht dem Umweltschutzgesetz, sie widerspricht der Lärmschutzverordnung, denn dort steht eigentlich klar, dass man möglichst wenige Menschen belärmen soll. Sonst müssten wir das Umweltschutzgesetz ändern. Eine so genannte faire oder demokratische Fluglärmverteilung, wie das immer wieder genannt wird, gibt es einfach nicht und würde die Umweltschutzgesetzgebung völlig untergraben. Lehnen Sie aus diesem Grund die Initiative ab.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Ich habe tatsächlich sehr lange nachgedacht, was ich Ihnen heute zum ganzen Flughafen, zu seinen Vorteilen, zu seinen Nachteilen, zu seinen Belastungen, die er mit sich bringt, aber auch zu den Freuden, die man durch ihn erleben kann, was ich Ihnen dazu noch sagen soll, was Sie eigentlich nicht schon wissen oder wissen würden, wenn Sie mit sich selbst ganz ehrlich sind. Ich habe mich entschieden, einmal mehr ganz sachlich auf die verschiedenen Themen einzugehen, so wie ich das in den vergangenen Jahren immer getan habe oder zumindest immer versucht habe, auch auf die andere Seite in dieser sachlichen Art einzuwirken.

Der Regierungsrat hat die drei Flughafen-Initiativen, über die Sie heute diskutieren und über die Sie heute zu entscheiden haben, abgelehnt, klar und ohne Gegenvorschlag. Die Gründe dafür hat er in seinen jeweiligen Beschlüssen auch ausführlich dargelegt. Ich werde im Einzelnen darauf zurückkommen. Aber an dieser Stelle möchte ich zuerst ein paar allgemeine Dinge sagen. Ich möchte zuerst den Mitgliedern

der KEVU und ihrem Präsidenten danken für die Zeit, die sie sich genommen haben, um sich mit den Initiativen und den Argumenten der Regierung echt auseinanderzusetzen.

Bevor ich zu den Initiativen nun Stellung nehme, noch etwas, etwas Allgemeines, denn ich möchte Ihnen von einer Begegnung erzählen, die letztlich dann doch für dieses Thema wichtig ist; eine Begegnung aus der Zeit im Spätherbst. Es ist ja so, dass wir alle immer wieder mit vielen Menschen zusammenkommen und zu tun haben, aber auch manchmal ganz spontan auf der Strasse angesprochen werden. Das ist mir auch an einem Montagmorgen passiert auf dem Weg zurück von einer kurzen Kantonsrats Sitzung ins Kaspar-Escher-Haus. Mir kam eine alte – oder heute sagt man ältere – Frau entgegen. Sie lachte mich von Weitem an. Sie war ebenso herzlich wie direkt, schüttelte mir ganz heftig die Hand und sagte sofort, dass sie nun schon ziemlich alt sei, nämlich 83, und dass sie sich aber für alles noch interessiere und dass sie sich wundere, wie ich das alles aushalte, was da auf mich zukomme. Sie habe aber schon viel erlebt in ihrem Leben und es sei immer wieder auf und ab gegangen. Sie kenne so viele Dinge, die die Jungen nur noch vom Hörensagen kennen würden oder aus den Geschichtsbüchern. Da hat sie natürlich Recht mit ihren 83 Lebensjahren. Und sie meinte, sie hätte die Wirtschaftskrise der Dreissigerjahre erlebt, die ihren Vater arbeitslos gemacht habe. Sie erzählte vom Zweiten Weltkrieg, von der Anbauschlacht. Sie erzählte von der Zeit, als man auf der Sechseläutenwiese Kartoffeln angebaut hatte. Ob Sie es hören wollen oder nicht, es war eine Zeit, die erlebt wurde – ist noch nicht allzu lange her. Sie erzählte dann vom Bergauf in den Fünfzigerjahren und schliesslich meinte sie, es sei aber heute ja gerade wieder so schlimm wie damals. Es mache ihr Angst, was man da lese und bei der Tagesschau im Fernsehen höre. Jeden Tag schlimme Dinge, sagte sie. Und sie meinte, um es nicht wieder so weit kommen zu lassen wie früher, gäbe es viel zu tun für die Politiker. Ich bin sicher, dass auch Sie solches hören. Ich persönlich empfinde diese Begegnungen als sehr bereichernd und wichtig für die Arbeit von uns Politikern. Sie kommen mir direkt und ungefiltert entgegen und sie erzählen frisch von der Leber weg, was sie denken. Es sind Menschen, die mir sagen, was sie freut und was ihnen Sorgen macht und zwar – und das ist jetzt wichtig an diesen Begegnungen – nicht organisiert, nicht medial aufbereitet, nicht opportunistisch schielend auf irgendeine Wahl, die sie dann wieder zu bestehen hätten, oder andere Vorteile. Zuerst auf dem Sorgenbarometer dieser Schweizerinnen und Schweizer ste-

hen seit langer Zeit und unangefochten die Angst vor einer Rezession und die Angst vor dem Verlust des Arbeitsplatzes. Es gibt also viel zu tun für die Politiker.

In der Begründung zu der Ende Oktober 2008 eingereichten Interpellation ([351/2008](#)) mit dem Titel «Finanzmarktkrise – der Kanton muss sich rüsten» hiess es wörtlich: «Die negativen Folgen der Finanzmarktkrise treffen auch den Kanton Zürich. Zu erwarten sind Steuerausfälle bei Firmen, insbesondere im Bankensektor, aber auch in der Industrie, ebenso bei den natürlichen Personen. Zu erwarten sind weiter eine Dämpfung der Konjunktur und damit Auswirkungen auf die gesamte Wirtschaft, verbunden mit einem Anstieg der Arbeitslosigkeit.» Dabei wurde unter anderem angeregt, die Konjunktur im Grossraum Zürich durch ein Investitionspaket zu stärken. In seiner Antwort vom 17. Dezember 2008 auf diese Interpellation hat der Regierungsrat ausführlich dargestellt, in welchen Bereichen ein Vorziehen von geplanten Vorhaben, die im Budget eingestellt sind, allenfalls möglich wäre. Dabei wurde der Bogen vom Gesundheitswesen über den Bereich Verkehr und Infrastruktur, die Bauinvestitionen im Bildungsbereich bis hin zur allenfalls möglichen Freigabe der Arbeitsbeschaffungsreserven durch den Bund gespannt. Ich will mich an dieser Stelle nun nicht weiter zur gegenwärtigen Wirtschaftslage äussern oder dazu, wie der Rezession begegnet werden kann, auf die Europa und damit auch die Schweiz zusteuert oder in der wir uns allenfalls bereits befinden. Ich möchte Sie jedoch bitten, auch wenn Sie vorhin ab und zu vielleicht aus Verlegenheit gelacht haben, bei der nun kommenden Debatte zu den Flughafen-Initiativen stets daran zu denken, dass unser Flughafen Gott sei Dank als Arbeit- und Auftraggeber ein äusserst potenter Wirtschaftsmotor und für den Wirtschafttraum Zürich ein wichtiger Standortfaktor ist.

Davon gehen auch die Leitvorstellungen der Standortförderung Winterthur aus. Sie sind aus dem Jahre 2006. Sie fordern, von der Zürcher Hochschule Winterthur unterstützt, bisher erfolgreich die Clusterbildung erstens: von Gesundheit/Medizin, zweitens: Hightech-Sektor, drittens: Versicherungen und Unternehmensberatungen. Dabei sind die internationalen Kontakte und Verknüpfungen zentral. Dies vor allem bei den Clustern des Hightech-Sektors und auch bei den wissensintensiven Bereichen Gesundheit/Medizin-Cluster. Eine Umfrage im Dezember 2005 bei den neuen Unternehmen in Winterthur hat bestätigt: Die Nähe zum Flughafen mit internationalen Direktflügen ist eines der wichtigsten Argumente, um in Winterthur angesiedelt zu sein.

Das hat leider der Stadtrat von Winterthur in seinem Brief an Sie alle vergessen zu schreiben.

Dieser Flughafen als wichtiger Standortfaktor soll nun nicht heissen, dass die gegenwärtige Wirtschaftslage als Ausrede dafür genutzt werden soll, die unbestrittenermassen vorhandenen negativen Aspekte des Flughafens, vorab das Lärmproblem, auszublenden. Das Gegenteil ist der Fall: Wie Sie wissen, arbeiten verschiedene meiner Mitarbeiter zusammen mit den Flughafenpartnern mit Hochdruck daran, mögliche Massnahmen zu evaluieren, zu bewerten und, falls möglich und angezeigt, dem Regierungsrat und wenn nötig auch dem Kantonsrat – dann nämlich, wenn er zuständig ist – vorzuschlagen; Massnahmen, mit denen die Zahl der vom Fluglärm stark belästigten Personen beschränkt werden kann. Aber gerade weil sich der Regierungsrat der Flughafenproblematik bewusst ist und gerade weil zuerst entsprechende Massnahmen evaluiert werden, dürfen wir – dürfen Sie und letztlich auch die Stimmberechtigten des Kantons Zürich – nicht der Versuchung erliegen, den Wirtschaftsmotor Flughafen Zürich abzuwürgen, und das erst noch mit Massnahmen, die auch nicht ansatzweise geeignet sind, das Fluglärmproblem zu lösen. Es steht viel zu viel auf dem Spiel.

Einer meiner Mitarbeiter hat kürzlich gemeint, ein Ja zu diesen drei Initiativen und ihrer Umsetzung würde heissen, den Ast, auf dem wir sitzen, abzusägen und seelenruhig zuzuschauen, wie die darunter liegende Gans, die goldene Eier legt, plattgedrückt wird. Ich nehme an, dass er mit dem Ast den Flughafen Zürich gemeint hat und mit der Gans die Swiss, die allein im Jahr – und in diesem Jahr wieder – 200 bis 300 neue Stellen schaffen will. Aber eben, wenn diese Gans nur nicht schnattern würde! Und weil sie schnattert, haben wir nun diese drei Initiativen zu bearbeiten, zu diskutieren und letztlich auch zu entscheiden.

Ich komme nun kurz zur Volksinitiative. Der Regierungsrat hat in seinem Bericht vom 12. Dezember 2007 ausführlich dargelegt, weshalb er dem Kantonsrat die Initiative zur Ablehnung empfiehlt. Die KEVU hat sich dieser Argumentation angeschlossen und die Initiative mit 15 zu 0 Stimmen und damit querbeet durch alle Parteien ebenfalls abgelehnt. Ich beschränke mich darauf, die allerwichtigsten Gründe kurz zu rekapitulieren: Einerseits hinterlässt die Initiative den Eindruck, als ob die heutigen An- und Abflüge am Flughafen Zürich vollständig konzentriert über ein paar wenige Gebiete erfolgen würden. Das ist definitiv nicht der Fall. Auch nach den einseitigen Festlegungen

Deutschlands erfolgen ausserhalb der deutschen Sperrzeiten gut 70 Prozent der Anflüge von Norden her, vorab auf die Piste 14, knapp 20 Prozent von Osten auf die Piste 28 und knapp 10 Prozent von Süden auf die Piste 34. bei den Starts sieht die Situation wie folgt aus: Etwa zwei Drittel aller Starts erfolgen auf die Piste 28 nach Westen, gut ein Fünftel auf den Pisten 32 und 34 Richtung Norden und gut 10 Prozent auf Piste 16 nach Süden. Von einer Konzentration der Flugbewegungen auf wenige Gebiete kann also auch heute nicht die Rede sein. Andererseits ist die Initiative entgegen ihrem Wortlaut alles andere als fair und schon gar nicht ausgewogen. Denn die Initiative verlangt, dass Landungen grundsätzlich konzentriert von Norden her zu erfolgen haben, während den Sperrzeiten über Deutschland jedoch auf die übrigen Himmelsrichtungen verteilt werden müssen. Im Klartext bedeutet dies aber vor allem eine Entlastung des Ostens und eine Mehrbelastung des Südens und damit des wohl am dichtesten besiedelten Gebietes der Schweiz. Die Mehrbelastung des Südens hätte auch die Forderung zur Folge, wonach die Starts möglichst in Richtung der jeweiligen Destinationen zu erfolgen haben. Die im Rahmen des SIL-Prozesses vorgenommenen Untersuchungen und Lärmberechnungen zu den Betriebskonzepten und auch zu einem derartigen Betriebskonzept zeigen, dass die höchste Lärmbelastung mit den meisten Betroffenen diese Art des Fliegens zur Folge haben würde. Dies würde im klaren Widerspruch zum Umweltrecht stehen. Das Bundesgericht hat im Jahr 2004 in einem Grundsatzurteil festgestellt – und ich zitiere nun: «Indessen steht ausser Frage, dass gemäss den umweltrechtlichen Prinzipien danach zu trachten ist, die Zahl der Anwohner, die von Lärmeinwirkungen über den Emissionsgrenzwerten betroffen werden, möglichst klein zu halten. In diesem Lichte steht das Bestreben, neben den regelmässigen morgendlichen Landungen vermehrt auch abendliche Anflüge über den dicht besiedelten Süden des Flughafens zu leiten, mit dem öffentlichen Interesse im Widerspruch.» Ähnliche Vorgaben kennt auch das für die Schweiz verbindliche Recht der Europäischen Union. Und zur Rechtfertigung einer gleichmässigen Verteilung von Umweltbelastungen und damit auch von Fluglärm kann das Rechtsgleichheitsgebot nicht herangezogen werden.

Im Falle einer Annahme der Initiative müsste darauf hingewirkt werden, dass neue An- und Abflugrouten und -verfahren sowie ein neues Pistenbenützungskonzept ausgearbeitet werden. Diese müssten, falls die Flughafen Zürich AG diese Arbeiten an die Hand nehmen und umsetzen würde, ins Betriebsreglement des Flughafens einfließen und

vom Bundesamt für Zivilluftfahrt genehmigt werden. Angesichts der eben erwähnten Ziele des schweizerischen Umwelt- und Europarechts, der Luftfahrtpolitik des Bundes und der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist davon auszugehen, dass das BAZL derartige Änderungen nicht genehmigen würde. Und ich bitte Sie deshalb, dem Antrag des Regierungsrates und dem einstimmigen Antrag der KEVU zu folgen und die Verteilungsinitiative abzulehnen. Besten Dank.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 161 : 4 Stimmen (bei 3 Enthaltungen), dem Antrag des Regierungsrates und der vorberatenden Kommission zuzustimmen und die Volksinitiative abzulehnen.

II., III. und IV.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

Erklärung der Grünen Fraktion zur Finanzierung der geplanten Feier anlässlich der Eröffnung der N4

Hans Lüubli (Grüne, Affoltern a.A.): Im Namen der Fraktion der Grünen verlese ich Ihnen folgende Erklärung: Dass die Eröffnung eines Autobahnabschnitts gefeiert wird, eine Regierungsrätin und ein Bundesrat ein Band durchschneiden, die Bevölkerung eingeladen wird, den Autobahnabschnitt nochmals zu Fuss zu durchschreiten und dann an einem Trinkstand mit einem billigen, zu überhöhtem Preis angebotenen Schaumwein oder einem Bier auf die Landschaftszerstörung anzustossen, ist seit der Eröffnung des damaligen N1-Teilstückes im

Berner Grauholz am 10. Mai 1962 eine ebenso unvermeidliche wie traditionelle, rituelle und banale Sache.

Dass aus der Eröffnung der N4 ein Volksfest werden soll, welches die Bevölkerung gar nicht will, ist eine fragwürdige Sache. Keine Gemeinde beteiligt sich daran, im Gegenteil. Einzelne Gemeinden im betroffenen Bezirk boykottieren das Fest sogar hoch offiziell, weil sie sich durch die Verkehrspolitik, die ihnen statt der versprochenen Verkehrsentslastung eine massive Mehrbelastung bringt, betrogen fühlen. Dass dieses festliche Vergnügen trotzdem auf ein Millionen-Event ausgedehnt wird, das zu über der Hälfte aus dem Strassenbaufonds finanziert wird, kann – allenfalls mit klammheimlicher Freude – noch geschluckt werden. So passiert mit diesen Millionen zumindest nichts Dümmeres. Dass dann aber, nachdem keine betroffene Gemeinde einen finanziellen Beitrag zu leisten bereit ist, zu der Viertelmillion aus dem Strassenbaufonds noch eine halbe Million aus dem Lotteriefonds für diese blödsinnige Chilbi ausgegeben wird, haut dem Fass den Boden raus! Jeder und jede, der oder die mit Kultur oder mit gemeinnütziger Arbeit zu tun hat, weiss, wie schwierig es ist, aus dem Lotteriefonds, der ausdrücklich für kulturelle und gemeinnützige Zwecke reserviert ist und dessen Beiträge an rigorose Bestimmungen geknüpft sind, einen Beitrag zu erhalten und wie rigide und genau die Bestimmungen einzuhalten sind. Dieser Beitrag, den der Regierungsrat letzte Woche für dieses Autobahneröffnungs-Fest gesprochen hat, widerspricht den Bestimmungen des Lotteriefonds.

Die Grünen nehmen diese Art des Umgangs mit für kulturelle und gemeinnützige Zwecke bestimmten Mitteln nicht hin und verlangen, dass die diesbezüglichen Bestimmungen vom Regierungsrat auch für seine eigenen Feste eingehalten werden, so wie sie von kulturellen und gemeinnützigen Organisationen eingehalten werden müssen. Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Hans Läubli, ich darf Sie darauf aufmerksam machen, dass die Federführung dieses Festes bei der Baudirektion liegt.

5. Beschluss des Kantonsrates über die Behördeninitiative von 69 Gemeinden des Kantons Zürich betreffend Änderung des Gesetzes über den Flughafen Zürich (Beschränkung der Flugbewegun-

gen bei 320'000 pro Jahr und mindestens acht Stunden Nachsperrzeit)

Antrag des Regierungsrates vom 7. Mai 2008 und geänderter Antrag der KEVU vom 2. Dezember 2008 **4504a**

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Eintreten auf diese Behördeninitiative ist obligatorisch. Es liegen zwei Minderheitsanträge vor, einer von Priska Seiler, Kloten, und Mitunterzeichnenden und einer von Benno Scherrer, Uster. Wir gehen wie folgt vor: Wir führen zuerst die Grundsatzdebatte, bei welcher auch beide Minderheitsanträge begründet werden. Dann stimmen wir über den Minderheitsantrag von Priska Seiler ab. Wird die Behördeninitiative abgelehnt, behandeln wir den Minderheitsantrag von Benno Scherrer. Eintreten auf den Gegenvorschlag ist nicht obligatorisch. Wird der Behördeninitiative zugestimmt, ist das Geschäft erledigt und der Gegenvorschlag kommt nicht zur Behandlung.

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Die Mehrheit der Kommission empfiehlt dem Kantonsrat nach intensiven Erwägungen dafür und dagegen, die Behördeninitiative abzulehnen. Ausschlaggebend für den Entscheid war, dass das Anliegen der Behördeninitiative in modifizierter Form im Gegenvorschlag «ZFI plus» zur Volksinitiative «Für eine realistische Flughafenpolitik» am 25. November 2007 vom Volk angenommen wurde. Die Mehrheit sieht im «ZFI plus» ein geeignetes Instrument, die Ziele der Behördeninitiative auf andere Art zu erreichen. Durch den Bericht der Regierung zum ZFI 2007 vom 16. Dezember 2008 findet sich diese Mehrheit bestätigt. Es ist nun am Regierungsrat, die nötigen Massnahmen zu ergreifen.

Eine erste Minderheit stimmt der Behördeninitiative zu. Sie sieht im «ZFI plus» ein zu wenig griffiges Instrument und verweist darauf, dass die Behördeninitiative einem breit getragenen Kompromissvorschlag zur Lösung des Fluglärmproblems entspricht.

Der Vertreter der zweiten Minderheit sieht im «ZFI plus» ebenfalls ein zu wenig griffiges Instrument und legt einen Gegenvorschlag vor, der allerdings mit sieben Stunden Nachtruhe die Hub-Funktion des Flughafens nicht einfach verunmöglichen soll. Als Präsident der vorberatenden Kommission muss ich darauf hinzuweisen, dass dieser

Minderheitsantrag so spät einging, dass er nicht rechtlich geprüft werden konnte.

Im Namen der vorberatenden Kommission bitte ich Sie, dem Antrag der Mehrheit der Kommission Folge zu leisten und diese Behördeninitiative abzulehnen.

Minderheitsantrag von Priska Seiler, Peter Anderegg, Sabine Ziegler, Robert Brunner:

I. In Zustimmung zur Behördeninitiative KR-Nr. 195/2006 betreffend Änderung des Gesetzes über den Flughafen Zürich (Beschränkung der Flugbewegungen bei 320'000 pro Jahr und mindestens acht Stunden Nachtsperrezeit) wird nachfolgende Gesetzesänderung beschlossen:

Gesetz über den Flughafen Zürich

(Flughafengesetz)

(Änderung vom; 320'000 Flugbewegungen pro Jahr, mindestens acht Stunden Nachtsperrezeit)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in die Anträge des Regierungsrates vom 7. Mai 2008 und der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 2. Dezember 2008,

beschliesst:

I. Das Gesetz über den Flughafen Zürich (Flughafengesetz) vom 12. Juli 1999 wird wie folgt geändert:

§ 1. Abs. 2 Flughafengesetz (neu)

Unter Vorbehalt zwingender Bestimmungen des Bundesrechts setzt sich der Staat – auch im Rahmen seiner Stellung als Aktionär und als Verwaltungsratsmitglied – für eine Regelung ein, wonach die jährliche Zahl der Flugbewegungen auf dem Flughafen Zürich 320'000 nicht überschreitet und die Nachtflugsperrzeit mindestens acht Stunden beträgt.

II. Diese Gesetzesänderung untersteht dem fakultativen Referendum.

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

Priska Seiler (SP, Kloten): Diese Behördeninitiative 1 wurde zuerst eingereicht und von nicht weniger als 69 Gemeinden unterschrieben. Das sind immerhin 40 Prozent aller Zürcher Gemeinden. Sie kommen

aus allen Himmelsrichtungen des Kantons. Wer schon einmal mit Gemeindeexekutiven zu tun gehabt hat, weiss, dass darin viel Überzeugungskraft und Überzeugungsarbeit steckt. Diese schien erfolgreich zu sein, immerhin wurde die Behördeninitiative im Juli 2006 eingereicht. Damals wusste man noch nicht, in welche Richtung sich der SIL-Prozess entwickeln würde. Diese Behördeninitiative und dann auch die zweite nachher waren also als Antwort auf die Flughafen-Initiative gedacht.

Die Forderung dieser Behördeninitiative ist denn auch absolut logisch und verständlich. Da niemand weiss, wer in Zukunft mit wie viel Fluglärm beglückt wird, muss unbedingt zuerst ein Deckel her. So hat man wenigstens eine fixe Grenze, an welcher man sich orientieren kann; ebenfalls nicht unentscheidend für die Raumplanung der Gemeinden. Die SP-Fraktion steht hinter den Eckwerten dieser Behördeninitiative. Darum stellen wir auch den Minderheitsantrag, da sie ja leider in der Kommission abgelehnt wurde.

320'000 Bewegungen pro Jahr ist auch diejenige Zahl, die im Flughafengesetz mit dem ZFI niedergeschrieben wurde. Nur ist es hier tatsächlich ein klarer Plafond. Beim «ZFI plus» macht man bei 320'000 Bewegungen erst mal einen Marschhalt – und dann schauen wir weiter, was passiert.

Noch wichtiger für uns ist aber die zweite Forderung der Initiative, die acht Stunden Nachtruhe. Eine Verlängerung der Nachtruhe bringt der Bevölkerung in Flughafennähe am meisten punkto Lebensqualität; das haben wir hier drin auch schon mehrfach betont. Egal, wie dieser Flughafen auch immer beflogen wird, eine garantierte Nachtruhe hat man auf sicher. Darum sollte sie so lange wie nur irgend möglich sein. Wir sind der Meinung, dass acht Stunden ein gangbarer Kompromiss zwischen den Interessen der Bevölkerung und denjenigen des Flughafens darstellt. Ob brutto oder netto wäre noch Verhandlungssache. Wir sind überzeugt, dass die Flugplangestaltung dieser Herausforderung gewachsen ist.

Der neuste ZFI-Bericht, das Lärm-Monitoring, funktionierte übrigens erstklassig, da sind wir sehr erfreut. Der neuste ZFI-Bericht hat denn auch deutlich gezeigt, warum die Anzahl der stark gestörten Personen so angestiegen ist. Hauptgrund neben anderen Gründen waren die vermehrten Flüge in den sensiblen Randstunden, also in den Nachtzeiten, und dies zudem noch mit grösseren und darum lauterer Flugzeugen. Eine Verlängerung der Nachtruhe um eine Stunde wäre unseres

Erachtens eine mögliche und längst fällige Massnahme, um den ZFI wieder ins Lot zu bringen. Wir warten übrigens gespannt auf die Massnahmenvorschläge der Regierung. Vielleicht sieht sie das nun ähnlich in diesem Bericht.

Da wir bezüglich Nachtruhe keine halben Sachen akzeptieren wollen, lehnen wir den Gegenvorschlag der Grünliberalen Partei ab. Für sieben Stunden in einer allfälligen Volksabstimmung zu kämpfen, ist für uns zu wenig. Denn schliesslich stehen sieben Stunden bereits im Flughafengesetz. An dieser Stelle mein dringlicher Appell an Regierungsrätin Rita Fuhrer, sich mit allen Mitteln dafür einzusetzen, dass diese sieben Stunden endlich Realität werden.

Bitte folgen Sie der SP-Fraktion und unterstützen Sie diese Behördeninitiative im Originalwortlaut beziehungsweise eben unseren Minderheitsantrag. Danke.

Minderheitsantrag von Benno Scherrer:

II. Nachfolgende Gesetzesänderung wird als Gegenvorschlag beschlossen:

Gesetz über den Flughafen Zürich

(Flughafengesetz)

(Änderung vom; 320'000 Flugbewegungen pro Jahr, mindestens sieben Stunden Nachtsperrezeit)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in die Anträge des Regierungsrates vom 7. Mai 2008 und der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 2. Dezember 2008,

beschliesst:

I. Das Gesetz über den Flughafen Zürich (Flughafengesetz) vom 12. Juli 1999 wird wie folgt geändert:

§ 10. Die Gesellschaft stellt sicher, dass ohne Zustimmung der Vertretung des Staates im Verwaltungsrat keine Gesuche an den Bund über Änderungen der Lage und Länge der Pisten und Gesuche um Änderungen des Betriebsreglementes mit wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung – insbesondere mehr als 320'000 Flugbewegungen oder eine Änderung der Nachtflugsperrzeit von 7 Stunden – beschlossen werden können.

§ 19. ¹ Für Beschlüsse des Verwaltungsrates, welche Gesuche an den Bund über Änderungen der Lage und Länge der Pisten und Gesuche

um Änderungen des Betriebsreglementes mit wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung – insbesondere mehr als 320'000 Flugbewegungen oder eine Änderung der Nachtflugsperrre von 7 Stunden – betreffen, erteilt der Regierungsrat der Staatsvertretung im Verwaltungsrat Weisungen.

² *Weisungen betreffend die Zustimmung zu Gesuchen an den Bund über die Änderung der Lage und Länge der Pisten – über mehr als 320 000 Flugbewegungen oder eine Änderung der Nachtflugsperrre von 7 Stunden – genehmigt der Kantonsrat in der Form des referendumsfähigen Beschlusses.*

II. Diese Gesetzesänderung untersteht dem fakultativen Referendum.

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

Benno Scherrer (GLP, Uster): Im Vorfeld der heutigen Debatte wurde kaum noch von der Behördeninitiative 1 gesprochen, welche eine Beschränkung auf 320'000 Bewegungen und acht Stunden Nachtruhe fordert. Ein Drittel der Gemeinden, ein Drittel der Einwohner aus allen Himmelsrichtungen rund um den Flughafen haben sich dafür stark gemacht. Nun ist es weitgehend still geworden. Es ist schon so, die Behördeninitiative hat nicht mehr die Unterstützung der Gemeinden, die sie eigentlich haben müsste, denn inhaltlich wurde sie mit der letzten Revision des Flughafengesetzes mehr oder minder umgesetzt. Dennoch, können wir es uns leisten, jetzt einfach Nein zu sagen? Reicht das aktuelle Flughafengesetz? Es reicht nicht. In der letzten Flughafendebatte wurden sämtliche Anträge der Grünliberalen, welche zum Ziel hatten, das Handeln des Regierungsrates im Verwaltungsrat verbindlich festzuhalten und damit einen echten Plafond zu verankern, abgelehnt. Wir Grünliberalen haben bei den letzten Flughafenabstimmungen versprochen, dass wir den Plafond von 320'000 Flugbewegungen und sieben Stunden mit einem verbindlichen Handlungsauftrag an den Regierungsrat und den Flughafen im Gesetz verankern wollen. Von daher ist für uns Grünliberale ein Nein ohne Gegenvorschlag eine verpasste Chance, denn die Verankerung ist für fast alle Seiten eine akzeptable, sinnvolle obere Begrenzung, die sowohl die Anliegen der Bevölkerung wie der Wirtschaft berücksichtigt.

Nur: Eine Nachtflugsperrre von acht Stunden gefährdet die Funktion des Flughafens. Sieben Stunden Nachtruhe auch in den entscheidenden Paragraphen des Flughafengesetzes festzuschreiben, ist sinnvoll.

Mit sieben Stunden sind auch viele Initianten der Behördeninitiative einverstanden. Sieben Stunden sind bereits im Flughafengesetz Paragraph 3 Abschnitt 3 festgehalten. Und wenn wir sieben Stunden sagen, dann meinen wir sieben Stunden, und das ist ehrlicher, als acht Stunden zu fordern, um sich dann bei den Ausnahmen ausnehmend flexibel zu zeigen. Auch sind die 320'000 Bewegungen im Flughafengesetz bereits insofern aufgenommen, als, falls unabhängig vom ZFI-Richtwert 320'000 Bewegungen erreicht werden, der Kantonsrat auf Antrag des Regierungsrates Beschluss darüber fasst, ob der Staat auf eine Bewegungsbeschränkung hinwirken soll. Und dieser Beschluss des Kantonsrates untersteht dann dem Referendum. Wir haben also die Zahl 320'000 bereits im Gesetz. Nur bis dann wirklich gehandelt werden muss, kann viel, zu viel Zeit vergehen. Und es ist doch nicht sinnvoll, bei einem so wichtigen Gesetz unklar zu bleiben. Daher haben wir Grünliberalen einen Gegenvorschlag eingereicht, der die Anliegen der Behördeninitiative aufgreift und nicht im Gegensatz zum Flughafengesetz steht.

Ziel dieser Behördeninitiative war, dass sich der Staat auch als Aktionär und Verwaltungsratsmitglied für eine Regelung einsetzt, wonach die jährliche Zahl der Flugbewegungen von 320'000 nicht überschritten wird. Nun geht es darum, wie das sichergestellt werden kann. Es geht darum, dass der Staat seinen Einfluss im Verwaltungsrat geltend macht. Es macht doch keinen Sinn, wenn der Verwaltungsrat des Flughafens einen Antrag auf eine Änderung des Betriebsreglements machen kann, der Paragraph 3 zuwiderläuft, konkret: wenn mehr als die frei zugestandenen 320'000 Bewegungen oder eine weitere Einschränkung der Nachtruhe gefordert würden. Was wir wollen, ist, dass der Regierungsrat, Staatsvertretung im Verwaltungsrat, Weisung erteilt, nicht nur bezüglich Lage und Länge der Pisten, wie bereits festgehalten, sondern auch bezüglich der Nachtruhe und der Flugbewegungen. Wir wollen auch die Verbindlichkeit von Entscheiden im Flughafengesetz verankern. Was wir fordern, ist also nicht einmal neu, sondern nur eine klarere Formulierung und eine Stärkung des Flughafengesetzes, das 2008, also nach Einreichung der Behördeninitiative, geändert wurde. Es ist eine klare und einfache Formulierung und fokussiert auf das wesentliche Problem.

Dieser Vorschlag stärkt und klärt auch Abschnitt 5: «Die Behörden des Kantons Zürich wirken darauf hin, dass der Richtwert nicht überschritten wird. Sie ergreifen rechtzeitig die in ihrer Kompetenz stehenden Massnahmen und nehmen Einfluss auf die Flughafenbetriebe-

rin und auf den Bund.» Genau das macht dieser Gegenvorschlag. Sie werden nun vielleicht sagen: «Das geht so nicht.» Bedenken Sie aber, dass die anderen Parameter, Änderung der Lage und Länge der Pisten und Gesuche um Änderung des Reglements, auch hier verankert sind. Und wenn Sie glauben, dass dieser Gegenvorschlag nichts bringt, dann müssen Sie sich und damit der Bevölkerung ehrlicherweise auch eingestehen, dass der grösste Teil des Flughafengesetzes nichts bringt. Und dann lohnt es sich vielleicht doch, wenigstens das Zeichen zu setzen, unmissverständlich und klar.

Daher empfehlen wir Ihnen, die vorliegenden Ergänzungen zu den Paragrafen 10 und 19 zur Annahme. Unterstützen Sie diesen Gegenvorschlag! Herzlichen Dank.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Diese Behördeninitiative kam im Zuge der Flughafen-Initiative zustande und ist eigentlich verspätet eingereicht worden, denn zur Abstimmung der Flughafen-Initiative konnte sie nicht mehr zugelassen werden. Nach erfolgter Diskussion und Volksabstimmung über die Plafonierungs-Initiative sowie «ZFI plus» erstaunt es jetzt, dass zu dieser Vorlage zwei Minderheitsanträge aus der vorberatenden Kommission hervorgegangen sind. Mit dem Kopf durch die Wand, könnte man sagen, unter Missachtung eines deutlichen Volksentscheides erfolgt die erneute erzwungene Diskussion eines Bewegungsplafonds und der Sperrzeiten. Ich möchte diese zwei Punkte, Bewegungsbeschränkungen und Sperrzeiten, unter heute herrschenden Bedingungen kurz politisch und wirtschaftlich beleuchten.

Mit der Beschränkung der Flugbewegungen bei 320'000 Bewegungen pro Jahr mit dem ZFI, der Festlegung eines Entscheidungswertes von 320'000 Bewegungen im Flughafengesetz, ist diese Forderung bereits erfüllt. Zudem ist die Verankerung eines fixen Plafonds kein Mehrwert, somit untauglich und volkswirtschaftlich falsch.

Zu der Verlängerung der Nachtflugsperrenzeiten von sieben auf acht Stunden, das heisst um eine Stunde: Alle, die den ersten ZFI-Bericht gelesen haben, wissen von der Bedeutung des Gewichts der Randstunden sowohl für den Betrieb als auch für den entsprechenden Niederschlag im ZFI. Sogar die CVP anerkennt die Gefährdung des Hubs bei acht Stunden Nachtflugsperrenzeit; das hat Willy Germann in seinem ersten Votum bestätigt. Stellen Sie nun den Nutzen dem Schaden gegenüber, so muss schon heute den festgehaltenen, gesetzlich verankerten sieben Stunden Genüge getan werden. Es heisst also, eine Auswei-

tung der Sperrzeiten bringt es nicht. Der Kanton Zürich würde Schaden erleiden, vor allem die Volkswirtschaft des Kantons Zürich.

Wer für einen der beiden Minderheitsanträge einsteht, verkennt also die Situation und das wirtschaftliche Umfeld. Die SVP unterstützt den Regierungsantrag und lehnt beide Minderheitsanträge klar ab, also auch den Gegenvorschlag von Nationalrat Martin Bäumle, der sich noch auf den Gründungsparagrafen der Flughafen Zürich AG als öffentlichrechtliche Gesellschaft bezieht. Auch dieser ist veraltet. Und Gründungsparagrafen im Gesetz zu ändern, nachdem die Gesellschaft schon langjährig besteht, Benno Scherrer, das funktioniert nicht!

Nochmals: Die Gemeinden stehen nicht mehr vollumfänglich hinter den Forderungen der Behördeninitiative. Lehnen Sie diese beiden Minderheitsanträge und die Behördeninitiative ab!

Beat Walti (FDP, Zollikon): Die vorliegende Behördeninitiative stellt zwei Forderungen auf. Die eine davon ist durch die Abstimmung vom 25. November 2007 überflüssig geworden. Die andere würde uns allen massiv schaden und Tausende von Arbeitsplätzen gefährden. Der von der Bevölkerung im Jahr 2007 mit Zweidrittelmehrheit angenommene «ZFI plus» sieht vor, dass der Kantonsrat bei Erreichen von 320'000 Flugbewegungen pro Jahr auf Antrag des Regierungsrates Beschluss darüber fasst, ob der Staat auf eine Bewegungsbeschränkung hinwirken soll. Damit ist in der Sache das Anliegen der Behördeninitiative erfüllt. Bei 320'000 Flugbewegungen muss die Zürcher Politik aktiv werden. Das ist auch deshalb sinnvoll, weil die systembedingte Kapazitätsgrenze des Flughafens Zürich offensichtlich bei 350'000 Bewegungen liegt. Und wenn Sie, Priska Seiler oder auch Benno Scherrer, lieber einen starren Plafond hätten, weil Sie sich vor der politischen Diskussion dannzumal fürchten, ist das Ihr Problem. Wir stellen uns dieser Diskussion zu den dannzumaligen Gegebenheiten gern. Wenn sich der Verkehr auf dem Flughafen dieser Grenze also nähert, ist eine grundsätzliche politische Weichenstellung mehr als angebracht. Wir dürfen im Übrigen davon ausgehen, dass dieses Vorgehen nicht nur inhaltlich sinnvoller und zweckmässiger ist, sondern auch eine deutlich stärkere Wirkung entfaltet als die starre Forderung der Initiative, den Regierungsrat darauf hinwirken zu lassen, dass 320'000 Bewegungen nicht überschritten werden. Vergessen wir nicht: Luftfahrtpolitik ist Bundessache. Über einen Bewegungsplafond wird – wenn

überhaupt – nicht in Zürich entschieden, sondern in Bern. Insofern ist die Behördeninitiative also überflüssig geworden.

Es bleibt die Forderung nach Ausdehnung des Nachtflugverbotes auf acht Stunden. Und über diese Forderung haben wir auch schon im Vorfeld des Beschlusses über den Gegenvorschlag zur Plafonierungs-Initiative eingehend diskutiert. Weil aber die politische Diskussion immer wieder von akuter partieller Amnesie geprägt ist, will ich die schlagenden Gründe gegen diese Forderung noch einmal kurz zusammenfassen: Die schon heute geltende Nachtsperre, hinter der wir stehen – das möchte ich hier explizit betonen – ist bereits eine massive Einschränkung gegenüber den ausländischen Konkurrenzflughäfen. Insbesondere die Swiss würde durch eine noch längere Nachtsperre geschädigt und gefährdet. Eine Verlängerung der Nachtsperre auf acht Stunden führt dazu, dass bestehende Flüge gestrichen werden müssten. Wichtige Verbindungen nach Amerika und insbesondere Asien würden verschwinden. Dadurch würde die internationale Erreichbarkeit von Zürich erheblich eingeschränkt und der Wirtschaftsstandort entsprechend geschädigt. Dass wir uns dies und den damit verbundenen Verlust von Arbeitsplätzen gerade jetzt nicht leisten können und dürfen, müsste eigentlich klar sein. Ich ersuche Sie deshalb im Namen der einstimmigen FDP-Fraktion, die Behördeninitiative abzulehnen.

Im Sinne der Ratseffizienz nehme ich bei dieser Gelegenheit auch gleich Stellung zum Gegenvorschlag von Benno Scherrer. Er sieht statt einer achtstündigen eine siebenstündige Nachtflugsperrung vor. Dieser Gegenvorschlag ist ebenso ganz und gar überflüssig – das muss ich hier feststellen –, denn die Forderung wurde wie gesagt bereits im Rahmen des «ZFI plus» ins Flughafengesetz übernommen. Dort heisst es seit dieser Abstimmung wortwörtlich: «Der Staat wirkt darauf hin, dass eine Nachtflugsperrung von sieben Stunden eingehalten wird.» Den Rest, das heisst die Plafonierung, hatten wir schon. Ich möchte Sie also im Namen der einstimmigen FDP-Fraktion ersuchen, auch den überflüssigen Gegenvorschlag abzulehnen. Ich danke Ihnen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Wir haben hier ein «déjà vu». Diese Behördeninitiative wurde als Gegenvorschlag zur Plafonierungs-Initiative eingereicht. Damals habe ich ihn als Erstunterzeichner als Minderheitsantrag eingebracht und auch hier vertreten. Die Mehrheit des Kantonsrates hat sich dann dafür entschieden, dem Volk den «ZFI plus» als Gegenvorschlag zu unterbreiten. Dieser wurde be-

kanntlich vom Volk angenommen. Wir waren unsicher, ob der Zürcher Fluglärmindex tatsächlich als Fieberthermometer funktioniert. Eine Mehrheit der KEVU hatte damals eine Validierung verlangt. Das Volk hat den ZFI auch ohne Validierung akzeptiert, und die ZFI-Berichte 2006 und 2007 zeigen, dass tatsächlich ein Validierungsbedarf bestand. Im ZFI-Bericht 2007 konnten wir aber sehen, dass man an den Grundlagen weitergearbeitet hat, was ich anerkenne. Es wurde spätestens mit dem ZFI-Bericht 2007 aber auch klar, dass der Anteil Nachtruhestörung die Zunahme im Index entscheidend beeinflusst. Seitens der Initianten der «Fairflug»-Initiative wurde grundsätzliche Kritik am ZFI geäußert, namentlich, dass der ZFI die Realität nicht genau genug abbilde. Das mag zutreffen. Das ist aber nicht das Entscheidende. Entscheidend ist hier die Frage, ob der ZFI eine Interpretation zulässt, mit der dann auch Steuerungsinstrumente definiert werden können. Und diese Frage würde ich heute mit Ja beantworten. Selbstverständlich kann man wesentlich differenziertere Erhebungen machen. Ob das Fieberthermometer ein Grad mehr oder weniger anzeigt, ist in der Medizin entscheidend, beim ZFI nicht. Das Resultat des ZFI-Berichts 2007 zeigt, wo der Hebel angesetzt werden muss, nämlich bei der Verlängerung der Nachtsperrezeit auf acht Stunden. Die Grünen werden deshalb diese Behördeninitiative definitiv unterstützen.

Zum Minderheitsantrag der Grünliberalen. Dieser Antrag ist ebenfalls ein «déjà vu», Thomas Weibel hat ihn vor zwei Jahren eingebracht und ist damals relativ knapp gescheitert. Damals haben wir diesen Antrag unterstützt. Heute werden wir das grossmehrheitlich nicht mehr unterstützen, aus folgenden Gründen: Sieben Stunden haben wir bereits im Gesetz. Und mit dem Rest in einen Abstimmungskampf zu gehen, hat nun wirklich wenig Fleisch am Knochen. Neu ist, dass sie auch auf den Paragraphen 10 losgehen. Und dort macht eine Änderung tatsächlich wenig Sinn, da gehe ich mit Lorenz Habicher einig. Ich verstehe auch nicht, wieso sie vor zwei Jahren schon diese Anträge eingereicht haben, zurückgezogen haben, wieder eingereicht haben, ohne dass jemals eine fundierte Diskussion darüber möglich war. Es wäre grundsätzlich ein interessantes Thema, aber als Gegenvorschlag zur Behördeninitiative 1 taugt er nicht. Danke.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich habe es bereits erwähnt, die CVP lehnt die zwei Minderheitsanträge ab, also die Behördeninitiative 1 und den Gegenvorschlag von Benno Scherrer. Eine Begründung

vorweg: Wir handeln nach der Strategie, sich auf die wichtigste der Initiativen zu konzentrieren, also auf die Behördeninitiative 2. Denn verzetteln hiesse wiederum: «Teile und herrsche!» Wir haben heute gesehen, es ist nötig, dass wir uns auf eine der Initiativen beschränken, weil in eine Ablehnung aller Flughafen-Initiativen nun Kraut und Rüben hineinprojiziert werden; so unter anderem die Finanzmarktkrise, die Konjunkturflaute, Arbeitsplätze und so weiter. Einzig die Einführung einer längeren Nachtsperre hätte eine mehr oder weniger unmittelbare Wirkung. Alles andere ist Zukunftsmusik. Völlig abwegig ist – das muss ich in diesem Zusammenhang auch noch sagen –, völlig abwegig ist es, in diesem Zusammenhang so zu tun, als ob der Stadtrat von Winterthur die sofortige Aufhebung des Flughafens forderte, also keine Direktflüge mehr.

Und jetzt noch an Luzius Rüegg: Völlig abwegig ist es auch, den Erstpostulanten Urs Hany anhand eines Zitates zu unterstellen, er sei eigentlich für den Pistenausbau. Das Gegenteil ist nach wie vor der Fall. Urs Hany ist nach wie vor gegen einen Pistenausbau. Er kennt aber die Bedeutung des Flughafens genau wie wir fast alle auch. Und wie wir alle weiss auch Urs Hany um die Reserven von 50'000 bis 80'000 zusätzlichen Flugbewegungen. Aber Urs Hany setzt sich in Bern für bessere Lösungen als für Pistenausbauten ein, so unter anderem für einen gekröpften Nordanflug. Das musste ich noch loswerden. Die KEVU-Mehrheit unterlag bekanntlich bei der letzten Flughafen-Abstimmung hier im Rat knapp mit einem Antrag, der ursprünglich von der CVP eingebracht wurde: 320'000 Flugbewegungen und sieben Stunden. Dies entspricht auch dem CVP-Memorandum, das die Parteibasis verabschiedet hat. Sieben Stunden sind jetzt im Gesetz enthalten, allerdings exklusiv Verspätungsabbau. 320'000 Flugbewegungen finden sich auch im gültigen Recht, ebenfalls aber nur als Denkpause. Aber immerhin. Es ist noch nicht viele Jahre her, da hat einer der wichtigsten Repräsentanten der Zürcher Flugverkehrspolitik in unserer Fraktion auf eine entsprechende Frage verblüffend ehrlich geantwortet: Von den drei so genannten Übeln Plafonierung oder acht Stunden Nachtsperre oder Pistenausbau sei ganz klar eine Nachtsperre von acht Stunden das grösste Übel, ein gewaltiger Wettbewerbsnachteil. Die CVP ist dem nachgegangen und hat sich damals überzeugen lassen, dass sieben Stunden nach wie vor die oberste Schmerzgrenze sind, vor allem beim Flugverkehr zu fernen Destinationen. Das ist ein weiterer Grund, weshalb wir die Behördeninitiative 1 ablehnen.

Wir haben allerdings angekündigt, dass wir zu dieser Behördeninitiative wiederum einen Gegenvorschlag mit den gleichen Zahlen einbringen werden, also 320'000 und sieben Stunden. Wir tun dies angesichts einer völlig anderen Ausgangslage nicht. Und wir unterstützen ebenfalls den Antrag von Benno Scherrer nicht. Ich möchte daran erinnern, dass die Behördeninitiative, über die wir jetzt sprechen, als Gegenvorschlag zur Plafonierungs-Initiative gedacht war, also zu den 250'000 Bewegungen. Es kamen sich dann allerdings die Fristen in die Quere. Das ist auch der Grund, weshalb das Feuer der Gemeinden für diese Initiative ziemlich erloschen ist. Nun, das Hauptproblem sind jetzt die sieben Stunden. Was heisst sieben Stunden? Netto oder brutto? Mit oder ohne Verspätungsabbau? Das kann im Gesetz nicht formuliert werden. Aber ich erinnere daran zuhanden der Materialien: In der letzten Phase der Beratungen der Plafonierungs-Initiative und des regierungsrätlichen Gegenvorschlags wurde formuliert, dass der Verspätungsabbau nicht inklusiv sei, also dass jetzt effektiv sechseinhalb Stunden gelten sollen. Bei einer Volksabstimmung über diese Initiative hätten wir einen unglaublichen Erklärungsnotstand. Ich bitte Sie also, den Antrag von Benno Scherrer unter diesem Aspekt ein bisschen anzuschauen und sich vorzustellen, ob das Volk diesen Antrag verstehen würde, falls das Referendum ergriffen würde.

Und noch etwas gilt es zu bedenken: Sowohl die «Fairflug»-Initiative als auch die Behördeninitiative 1 stellen nichts anderes als Empfehlungen an den Bund dar. Beim Pistenausbau hat das Zürcher Volk das letzte Wort. Im Antrag von Benno Scherrer wird aber beides vermengt. Die Einheit der Materie wäre nicht gewährleistet. Also genau weil kantonales und eidgenössisches Recht vermengt werden, hätten wir wahrscheinlich Probleme bei einer Volksabstimmung. Und es ist ausserdem nicht unbedingt die Unique, die Gesuche an den Bund richtet, schon gar nicht solche betreffend Pistenveränderungen. Kurz: Der Antrag von Benno Scherrer ist gut gemeint, aber kontraproduktiv.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Heute sind faktisch sechs Stunden die Realität, sieben Stunden wären eine Verbesserung für die Bevölkerung. Ich komme noch darauf zurück, welche sieben Stunden. Der ZFI ist sehr schwammig, wird nicht begriffen, ist auch nicht sehr beliebt, würde ich sagen. Eine klare Regelung ist deswegen durchaus sinnvoll und erwünscht. Eine klare Regelung ist eben auch eine Grössenordnung, an die man sich halten kann, bei der man nachher nicht irgendwelche regierungsrätlichen oder Unique-mässigen oder Swiss-

mässigen Interpretationen zulassen muss. Wir sind – ich habe das eingangs erwähnt – für einen Alpen-Hub. Wir sind der Meinung, dass hier ein Transit stattfinden muss. Wir meinen daher, dass die Behördeninitiative mit 320'000 Bewegungen und acht Stunden so nicht unterstützt werden kann. Wir gehen auch davon aus, dass dies im Rat so beschlossen wird. Dann ist die Frage des Gegenvorschlags mit 320'000 und sieben Stunden in Diskussion. Im Gegensatz zu meinem Vorredner bin ich der Meinung, dass wir das nicht nur taktisch anschauen können, sondern auch materielle Positionen zu beziehen haben. Und zur materiellen Position: Ich habe es gesagt, die Einzelinitiative von Peter Schächli (201/2000) hat sieben Stunden verlangt, wir haben das eingereicht. Es wurde im Gesetz verankert. Und es soll nun mit einer Unterstützung dieses Gegenvorschlags endlich auch Nachachtung erhalten und auch entsprechend umgesetzt werden. Das ist von der Bevölkerung durchaus noch zu begreifen und zu verstehen. So doof ist die Bevölkerung eigentlich nicht, dass sie da nicht mitkommen würde.

Ich gebe aber meinem Vorredner Recht, dass der Schwerpunkt klar beim Pistensystem sein muss und dass, wenn diese Initiative oder der Gegenvorschlag nicht mehrheitsfähig wird, die ganzen Kräfte auf dieses konzentriert werden müssen. Aber wir sind auch der Meinung, dass man mit einem Schwert auf zwei Seiten schlagen kann. Deshalb werden wir auch die 320'000 und sieben Stunden unterstützen. Das würden wir in dem Falle klar einstimmig machen. Bei 320'000 und acht Stunden werden wir grossmehrheitlich ablehnen. Danke.

Ursula Moor (SVP, Höri): Im Gegensatz zu meiner SVP-Fraktion werde ich den Gegenvorschlag der Behördeninitiative unterstützen.

Die Flughafendebatte erstreckt sich nun bereits über Jahrzehnte, seit einigen Jahren immer vehementer, ja man muss es leider sagen: gehässiger. Wir haben es nicht nur so weit gebracht, uns zum Teil gegen unsere Nachbarkantone und unseren Nachbarn Deutschland zu stellen, sondern wir haben auch angefangen, uns gegenseitig anzugreifen. Es steht links gegen rechts, Wirtschaft gegen die Interessen der flughafennahen Bevölkerung und vor allem der Süden gegen den Norden, Westen und Osten des eigenen Kantons. Und viele fühlen sich von der eigenen Regierung falsch verstanden und erhoffen sich in der Interessenvertretung gegenüber Bern nicht mehr viel. So darf es nicht mehr weitergehen. Viele von Ihnen sind es leid, über den Flughafen zu dis-

kutieren. Besonders die Bevölkerung hat genug davon, dass wir uns nur als Vertreter von Partikularinteressen sehen und zu keiner tragfähigen Lösung kommen. Wir müssen zurückkehren zu einer verständlichen und gerechten Luftfahrtpolitik. Mit den heute zur Debatte stehenden Behördeninitiativen haben wir die einmalige Gelegenheit, wieder klare Eckwerte zu definieren und Transparenz in eine schon bald nur noch von Experten durchschaubare Materie zu bringen.

Als Gemeindepräsidentin von Höri, dem letzten Dorf vor der Landeschwelle auf Piste 14 und 16, und als Vizepräsidentin des Schutzverbandes der Bevölkerung um den Flughafen Zürich, einer Interessengemeinschaft von 70 Gemeinden, weiss ich, wovon ich spreche. Und als Vertreterin einer bürgerlichen Partei weiss ich auch um die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens. Der Flughafen wird durch die Behördeninitiative nicht in Frage gestellt, wie es viele immer wieder behaupten. Als Tor zur Welt hat Zürich-Kloten zweifellos seine Berechtigung. Für eine funktionierende Wirtschaft braucht es aber mehr. 2007 wurden 270'000 Flugbewegungen registriert. Die Wirtschaft war in bester Verfassung. 2008 hat der Flugverkehr zugenommen, aber wir stehen vor einer Rezession. Im Wettbewerb um Standortvorteile brauchen wir nicht nur einen funktionierenden Anschluss an den internationalen Luftverkehr. Wir brauchen auch attraktive Siedlungsgebiete und intakte Gewerberäume. Mit übermässigem Fluglärm zerstören wir dieses wirtschaftliche Fundament. Ich bin zudem überzeugt, dass eine massvolle Beschränkung der Flugbewegungen durchaus wirtschaftliche Anreize setzen kann. Noch heute starten zahlreiche Flüge unausgelastet. Das ist wirtschaftlich und ökologisch nicht sinnvoll. Die Plafonierung bei 320'000 Flügen ist eine vernünftige, einfach kontrollierbare und für die Bevölkerung verständliche Lösung. Mehr als 320'000 Flüge will die Bevölkerung um den Flughafen nicht ertragen. Nicht ohne Grund stehen 69 Gemeinden hinter dem Begehren. Wir müssen jetzt die richtigen Akzente setzen, damit künftigen Generationen, wie jetzt bestehende Studien prognostizieren, nicht 450'000 Flüge pro Jahr zugemutet werden. Eine massvolle Plafonierung berücksichtigt auch die Anliegen des Flughafens und der Wirtschaft. 2008 verzeichnete Zürich-Kloten gut 230'000 Linien- und Charterflüge. Da bestehen noch grosszügige Wachstumsreserven.

Fluglärm hat erwiesenermassen negative Auswirkungen auf die Gesundheit der Menschen – gerade während den Nachtstunden. Für die Lebensqualität der Anwohner ist deshalb eine angemessene Nachtruhe zwingend. Die Einhaltung einer mindestens siebenstündigen Nacht-

flugsperre schafft die Voraussetzung für eine erholsame Nachtruhe der Flughafenanwohner. Mit diesem Zeitfenster kann der Flughafen seine Hubfunktion immer noch ausüben. Die Debatten in der KEVU haben verdeutlicht, dass die geforderten acht Stunden Nachtruhe kaum mehrheitsfähig sind. Ich unterstütze deshalb aus pragmatischen Gründen den Minderheitsantrag von Benno Scherrer: 320'000 Flugbewegungen pro Jahr mit mindestens sieben Stunden Nachtsperrezeit.

Susanne Rihs (Grüne, Glattfelden): Ich spreche gleich zu beiden Behördeninitiativen.

Wie oft haben wir doch in diesem Saal schon über die Anzahl Flugbewegungen gestritten und uns über die verschiedenen An- und Abflugsysteme die heftigsten Diskussionen geliefert. Genützt haben sie alle nichts. Die Vertreterinnen und Vertreter der verschiedenen Himmelsrichtungen haben keinen Konsens gefunden. Wir sind in den letzten zehn Jahren keinen Schritt weitergekommen. Mit der Annahme der zwei Behördeninitiativen könnte sich dieser Zustand ändern. Mit einer definitiven Beschränkung der Flugbewegungen, mit der Festlegung der Nachtruhestunden und mit einem Neu- und Ausbaustopp der Pisten schaffen wir endlich Klarheit und Vertrauen in der Flughafenpolitik. Von der Annahme der beiden Behördeninitiativen profitieren alle Menschen in diesem Kanton, ob sie nun im Norden, Osten, Westen oder Süden leben. Denn diese Behördeninitiativen berücksichtigen sowohl die ökonomischen wie die ökologischen Anliegen der Bevölkerung. Die 69 Gemeinden, welche die Behördeninitiative 1 unterschrieben haben, und die 42 Gemeinden der Behördeninitiative 2 wissen das. Ihre Bewohnerinnen und Bewohner sind keine Utopisten. Es sind Realisten, die einen gut funktionierenden Flughafen wollen. Aber es sind auch Menschen, die sich zu Recht für ihre Lebensqualität und ihre Gesundheit einsetzen. Es ist eine Tatsache, dass mit dem heutigen Pistensystem 320'000 bis 350'000 Flugbewegungen abgewickelt werden können und dass dabei keine Region durch Fluglärm übermässig belastet wird. Es ist aber auch eine Tatsache, dass es in Zukunft keine Region mehr geben wird, die keinen Fluglärm ertragen muss. Wer fliegen will, hat auch die negativen Folgen mitzutragen. Da darf es keine Ausnahmen geben.

Das müsste sich diejenige Region, die heute für einen Pistenausbau plädiert, endlich bewusst sein. Die Versprechen ihrer Drahtzieher in Sachen Nullbelastung ihrer Region werden sich nicht erfüllen, im Ge-

genteil: Jede Pistenverlängerung wird eine Kapazitätssteigerung hervorrufen. Davor müssen wir uns alle in Acht nehmen, besonders aber auch die Bevölkerung im Süden und im Zürcher Oberland. Es könnte sehr wohl sein, dass gerade sie die Auswirkungen der Verlängerung der Piste 28 am meisten zu spüren bekommen. Eines ist jedenfalls klar: Der Flughafen ist aus meiner Sicht gebaut. Wir brauchen weder neue Pisten noch deren Verlängerung. 320'000 Flugbewegungen reichen aus, um einen wirtschaftlich gesunden, umweltverträglichen Flughafen zu betreiben. Wer heute noch einseitig auf Wachstum setzt, hat nichts begriffen. Er hat weder vom Grounding der Swissair etwas gelernt noch von der Finanzkrise, hervorgerufen durch Banken, die eben einseitig auf Wachstum setzen. Und was noch schlimmer ist: Er nimmt die Auswirkungen der Klimaerwärmung nicht ernst. Wer so handelt, handelt verantwortungslos; nicht vor allem gegen sich selbst, sondern gegenüber den kommenden Generationen.

Aus all diesen Gründen bitte ich Sie, beide Behördeninitiativen zu unterstützen.

Thomas Maier (GLP, Dübendorf): Schon wieder! Schon wieder in zweifacher Hinsicht: Schon wieder diskutieren wir hier drin über das Flughafengesetz. Es sind zwar noch keine zwei Jahre seit dem Volksentscheid über den ZFI vergangen, aber wir diskutieren schon wieder eine Änderung dieses Gesetzes. Immerhin lässt sich festhalten, dass die Regierung in den letzten zwei Jahren nicht eben viel für das Wohl der Bevölkerung rund um den Flughafen unternommen hat, und sich damit die Ausgangslage nicht gross verändert hat. Einzig der ZFI-Wert ist in dieser Zeit etwas angestiegen. Da ihn aber sowieso niemand verstehen darf, spielt das wohl in der politischen Diskussion nur eine kleine Rolle, respektive wird von Unique und Regierung dann schon richtig hingebogen. Schon wieder, und das zum Zweiten, geht es beim Thema Flughafen heute einmal mehr nur um Signale. Warum? Die Antwort auf diese Frage trifft nun leider auf beide Behördeninitiativen zu, mit Ausnahme des Antrags der Grünliberalen zur Behördeninitiative 1. Beide Behördeninitiativen wollen im Gesetzestext mit den allgemeinen Zielsetzungen ihre Grundsätze reinschreiben. Einmal geht es um 320'000 Bewegungen als Plafond mit den acht Stunden Nachtruhe und ein andermal geht es darum, dass das bestehende Pistensystem nicht verändert werden darf. Das ist ja beides wunderbar als Ziel, hat aber einen entscheidenden Haken, den wir Grünliberalen schon vor vielen Jahren, unter anderem eben auch bei

der Behandlung des ZFI in diesem Rat, mit eigenen Anträgen zu korrigieren versucht haben. Die Regierung wird mit diesen Zielsetzungen nicht im Geringsten dazu verpflichtet, dies auch so umzusetzen. Ohne einen verbindlichen Text am richtigen Ort im Gesetz bleiben leider beide Anliegen, wie die vergangenen Jahre gezeigt haben, toter Buchstabe.

Also: Wir Grünliberalen wollen mit unserem Antrag nichts Einfacheres, als der Regierung Weisung zu erteilen, sich mit ihrer Sperrminorität im Verwaltungsrat von Unique entsprechend diesen Grundsätzen einzusetzen, respektive eben ihre Sperrminorität, wenn es dann darauf ankommt, einzusetzen. Einzelne, unter anderem Lorenz Habicher, werden nun einwenden, dass der geänderte Paragraph 10 ohne die Zustimmung der Unique gar nicht möglich sei. Dies ist nur teilweise richtig. Erstens ist der Antrag der Grünliberalen nur eine Präzisierung des bisher Gültigen, da sowohl eine Ausdehnung der Nachtruhe als auch eine Zunahme der Bewegungen über 320'000 per se wesentliche Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung haben, aber nicht unbedingt eine Änderung des Betriebsreglements erfordern. Bei gutem Willen könnte der Regierungsrat dies schon heute tun. Aber er will offensichtlich nicht. Mit der Ergänzung der Grünliberalen jedoch kann der Kanton Zürich als Hauptaktionär mit 33 Prozent und sicher zusammen mit der Stadt Zürich – gegen 38 Prozent – mit allerhöchster Wahrscheinlichkeit eine solche Statutenänderung durchsetzen, wenn der Regierungsrat dies gestützt auf dieses Gesetz tun muss. So wird die Regierung verpflichtet, nicht wie in der Vergangenheit immer und einzig und allein im wirtschaftlichen Interesse von Unique abzustimmen, sondern im Sinne des Gesamtwohls des Kantons Zürich. Und Angst, Regierungsrätin Rita Fuhrer, Angst ist leider ein ganz schlechter Ratgeber. Und ich möchte davon abraten, hier oder auch im Zusammenhang mit der Finanzkrise mit Angst zu operieren.

Das Gesamtwohl des Kantons Zürich sehen wir Grünliberalen ebenfalls seit vielen Jahren klar bei den Eckwerten 320'000 als Plafond, sieben und zwei Nachtrandstunden und keine Veränderungen am Pistensystem. Diese Eckwerte sind ein über viele Jahre entstandener sinnvoller Kompromiss zwischen berechtigten wirtschaftlichen Anliegen des Flughafens und den Bedürfnissen nach einer ausgewogenen Lebensqualität mit Ruhe und Erholungsräumen für Hunderttausende, die rund um den Flughafen wohnen. Gefährlich wird es, wenn man anfängt, mit der Einheit der Materie zu argumentieren, wie dies Willy Germann getan hat. Wenn man es genau nimmt, ganz genau nimmt,

dann passen beide Behördeninitiativen, sowohl die erste wie auch die zweite, nicht mehr in die heutige Gesetzeslandschaft, denn beide basieren auf einem Gesetzestext vor der Abstimmung über den ZFI. Wir brauchen für unseren Lebens- und Wirtschaftsraum einen funktionierenden Flughafen. Aber wie immer im Leben ist das Entscheidende das gesunde Mass.

Ich bitte Sie daher, unserem Antrag zuzustimmen.

Arnold Suter (SVP, Kilchberg): Das Volk hat vor gut einem Jahr klar gesagt, was es flughafenpolitisch will und was nicht. Bei aller Wertschätzung der Gemeindeautonomie und deren Vertreter, die ja letztlich wiedergewählt werden wollen, müssen gewisse Entscheide im Gesamtinteresse der Bevölkerung des Kantons Zürich und der Eidgenossenschaft getroffen werden, und zwar aus ökologischen, ökonomischen und damit vor allem aus Gründen der Arbeitsplatzsicherheit und der jungen Menschen. Es braucht eben etwas Mut, Kraft und vor allem Ehrlichkeit und Weitsicht, um den Stimmberechtigten klar zu machen, dass man nicht alles gleichzeitig haben kann. Über die wirtschaftliche Bedeutung mit all den Zusammenhängen, die unser Flughafen erfüllt, haben wir heute in der Breite erst vor kurzem ausgiebig diskutiert.

Alle beiden Behördeninitiativen wurden in einer Hochkonjunktur eingereicht, wo man sich noch kaum vorstellen konnte, wie schnell das Pendel auf die andere Seite schlagen kann. Heute werden von allen Seiten Vorstösse eingereicht, in denen die Regierung gefragt wird, was für Massnahmen sie zu treffen gedenke, um der bevorstehenden Rezession zu begegnen. Was nützen da Impulsprogramme, die Sie fordern, wenn Sie das Wichtigste, den Flughafen Zürich, künstlich beschneiden wollen? Allein die Annahme einer dieser beiden Behördeninitiativen sendet ein verheerendes Signal aus und nährt die Unsicherheit – ich betone: die Unsicherheit – zusätzlich. Das können wir uns jetzt nicht leisten! Jetzt, wo auch gut ausgebildete junge Menschen grösste Schwierigkeiten haben, eine Arbeit zu finden, ist die Politik endlich gefragt, klare Entscheide zu treffen, und zwar für die Wirtschaft, für unsere Arbeitsplätze und für unsere Jungen. Erkennen Sie den Ernst der Lage! Denken Sie über Ihren regionalen Horizont hinaus und treffen Sie einen klaren zukunftsträchtigen Entscheid zum Wohle unserer Arbeitstätigen und des Wirtschaftsstandortes! Lehnen

Sie deshalb folgerichtig beide Behördeninitiativen ab und schaffen Sie damit Klarheit und Sicherheit!

Noch ein Satz zum Schluss (*Heiterkeit*): Selbstverständlich sind die Flughafengemeinden ebenfalls auf eine Rechtssicherheit in ihrer Planung angewiesen. Und auch hier sind Regierung und Bund gefordert, rasch klare Entscheide zu fällen, um dieser untragbaren Situation zu begegnen. Und zum Schluss (*Heiterkeit*) möchte ich Ihnen danken für den klaren Entscheid bei der Volksinitiative. Schliessen Sie sich dem Entscheid von vorhin an und treffen Sie auch hier zwei klare Entscheide gegen die Behördeninitiativen! Danke.

Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt): Wachstum ist nachhaltig oder es ist nicht! Wer das noch nicht begriffen hat, hat möglicherweise in den letzten zwei Jahren keine Zeitungen gelesen und auch sonst ein recht kurzes Gedächtnis. Insofern habe ich durchaus Sympathie für die Idee, dass 320'000 Flugbewegungen genug sein könnten. Als wirtschaftliche Zielnorm machen sie sogar sehr viel Sinn, lassen sie doch, wie meine Kollegin Ursula Moor bereits ausgeführt hat, ein sehr beträchtliches wirtschaftliches Wachstum zu. Allerdings sind sie als Instrument meiner liberalen Seele aus tiefster Seele zuwider. Ich wünsche mir keine Plafonierungen als Instrument, sondern ich wünsche mir, wenn schon, wirtschaftlich vertretbare Zielnormen, die auch ökologisch und sozial vertretbar sind und einen vernünftigen Ausgleich zwischen diesen drei wesentlichen Faktoren einer Volkswirtschaft darstellen.

Die Behördeninitiative verlangt eine achtstündige Nachtruhe. Damit zielt sie auf das Lärmthema. Das wirtschaftliche Thema bei der Bewegungsbeschränkung hat selbstverständlich auch eine Lärmkomponente, blendet aber aus, was die Flughafenbevölkerung sehr genau weiss und auch erlebt hat. Ich selber lebe seit 56 Jahren mit einem Unterbruch von zehn Jahren in dieser Region und durfte feststellen: Es gibt eine wirtschaftliche Entwicklung, eine technische Entwicklung, die dafür gesorgt hat, dass die heutigen Flugzeuge wesentlich leiser sind als diejenigen vor 20 oder 30 Jahren; das hört respektive bemerkt man. Diese Massgabe blendet aus, wer zur Plafonierung der Bewegungen rät. Was wesentlich ist, ist die Anzahl gestörter Menschen, ist insbesondere eine überdurchschnittliche Belärmung der Bevölkerung. Acht Stunden Lärmsperre in der Nacht, das tönt verlockend und es wäre schön. Aber seien wir ehrlich: Wer in diesem Saal schläft tat-

sächlich mehr als sieben Stunden? (*Heiterkeit.*) Seien wir auch ehrlich: Wollen wir, dass wir von Asien in die Schweiz fliegen können? Und wollen wir, dass der Südamerikaner in Zürich landet? Wenn wir das wollen, sind acht Stunden definitiv zu viel; das haben sämtliche Abklärungen ergeben.

Warum denn nicht auf den Gegenvorschlag der Grünliberalen eintreten? Das hat Willy Germann sehr sauber ausgeführt. Es geht darum, die Kräfte dort zu konzentrieren, wo keine falschen Instrumente geschaffen werden, nämlich bei der Behördeninitiative 2, der ich aus voller Überzeugung zustimmen werde. Und im Übrigen stimme ich mit der Fraktion Nein zur Behördeninitiative 1. Ich danke Ihnen.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Ganz generell gilt: Im Falle der Annahme dieser Behördeninitiative könnte der Kanton Zürich die Forderungen nicht selbstständig umsetzen. Hierzu wäre einzig der Bund kompetent. Es ist aber davon auszugehen, dass der Bund die Initiativziele aus übergeordneten rechtlichen, wirtschaftlichen und auch aus politischen Interessen nicht umsetzen könnte. Dies hat die Regierung in ihrem Bericht vom 7. Mai 2008 auch ausführlich und detailliert dargelegt. Am 25. November 2007 haben die Stimmberechtigten die Volksinitiative «Für eine realistische Flughafenpolitik», die so genannte Plafonierungs-Initiative, deutlich abgelehnt. Die Initiative verlangte eine Beschränkung der Flugbewegungen bei 250'000 pro Jahr und eine mindestens neunstündige Nachtflugsperrung. Angenommen wurde hingegen der Gegenvorschlag des Kantonsrates, der so genannte «ZFI plus», der aus folgenden drei Elementen besteht. Erstens nämlich: Hinwirken auf eine sieben Stunden dauernde Nachtflugsperrung. Zweitens: Eine neue Lagebeurteilung bei Erreichen von 320'000 Flugbewegungen pro Jahr, wobei der Kantonsrat dannzumal entscheidet, ob der Kanton beim Bund auf eine Bewegungsbeschränkung hinwirken will oder nicht. Und drittens: Die Einführung des Zürcher Fluglärminindex. Die neue, vom Regierungsrat angeregte und vorläufig im Betriebsreglement festgelegte siebenstündige Nachtsperrordnung ist, wie bereits verschiedentlich erwähnt, noch nicht in Kraft, weil eine Vielzahl von Beschwerden gegen das vorläufige Betriebsreglement noch vor dem Bundesverwaltungsgericht hängig ist. Nach verschiedenen Schriftenwechseln hat das Gericht den fast 80 Beschwerdeführern Frist gesetzt bis anfangs Februar 2009 zur Einreichung der Schlussbemerkungen. Ich gehe deshalb davon aus, dass das Beschwerdever-

fahren vor dem Bundesverwaltungsgericht in absehbarer Zeit abgeschlossen sein wird.

Die Behördeninitiative verlangt nun aber eine Ausdehnung der Nachtflugsperrung um eine weitere Stunde auf acht Stunden. Dies würde den Hub-Betrieb am Flughafen Zürich und die Netzwerkgesellschaft Swiss in höchstem Masse gefährden. Der Regierungsrat hat dies in seinem Bericht vom 7. Mai 2008 ausführlich begründet, und die KEVU hat sich diesen Argumenten angeschlossen. Ich verzichte deshalb auf weitere Ausführungen zu diesem Punkt.

Kurz halten kann ich mich auch betreffend der Plafonierung der Flugbewegungen bei 320'000 pro Jahr, wie sie die Behördeninitiative bereits heute fordert. Der vom Souverän am 25. November 2007 angenommene Gegenvorschlag zur seinerzeitigen Plafonierungs-Initiative geht zwar von der gleichen Bewegungszahl aus. Aber es gibt einen Unterschied. Im Unterschied zur vorliegenden Behördeninitiative soll dem Bund eine solche Plafonierung erst dann beantragt werden, wenn sich der Kantonsrat, gestützt auf die dazumaligen Verhältnisse, dafür ausspricht, wobei der entsprechende Kantonsratsbeschluss dem fakultativen Referendum untersteht. Abgesehen davon, dass eine direkte Plafonierung nach Auffassung des Regierungsrates gegen die Luftfahrtpolitik des Bundes und gegen EU-Recht verstösst, besteht kein Grund, sich bereits heute für eine derart einschneidende Massnahme einzusetzen. Warten wir doch ab, wie sich der Flugbetrieb Zürich und die Fluglärmsituation darstellen, wenn dieser Schwellenwert erreicht wird. Dies wird wahrscheinlich innerhalb der nächsten zehn Jahre der Fall sein.

Und nun zum ZFI. Der Regierungsrat hat den ZFI-Bericht 2007 am 3. Dezember 2008 verabschiedet und auch den Mitgliedern des Kantonsrates zugestellt. Wie Sie wissen, wies der Monitoring-Wert im Berichtsjahr rund 46'300 vom Fluglärm stark belästigte beziehungsweise gestörte Personen auf. Damit lag er nur knapp unter dem vom Regierungsrat festgelegten Richtwert von 47'000 Personen. Deshalb hat der Regierungsrat die Volkswirtschaftsdirektion beauftragt, zusammen mit der Baudirektion unverzüglich eine Planung und Evaluation von erfolgversprechenden Massnahmen vorzunehmen, mit dem Ziel, den Monitoring-Wert auf lange Sicht so tief wie nur möglich zu halten. Über die Ergebnisse ist dem Regierungsrat bis November 2009 Bericht zu erstatten. Die Projektorganisation für dieses komplexe Vorhaben steht und der Projektauftrag ist bereits erteilt. Ich bin erfreut, wie gut der ZFI von den Gemeindevertretern verstanden wird. Sie haben

da offensichtlich den Kantonsräten etwas voraus. Sie haben nämlich die Zusammenhänge vom Betriebssystem am Flughafen, dem Bevölkerungswachstum im ZFI-Gebiet und dem ZFI-Monitoring-Wert sehr gut erkannt. Und sie engagieren sich in unterschiedlicher Art und Weise für die Lösung des Problems der Gemeinden, nämlich des Problems des Bevölkerungswachstums und der gewünschten Entwicklung.

Das Ziel der Behördeninitiative, die Bevölkerung vor Fluglärm zu schützen, ist grundsätzlich zu unterstützen. Die Forderungen der Initiative schiessen aber über dieses Ziel hinaus. Würde die Initiative wider Erwarten dennoch umgesetzt, hätte dies zur Folge, dass der von den Stimmberechtigten am 25. November 2007 deutlich angenommene Gegenvorschlag des Kantonsrates zur seinerzeitigen Volksinitiative «Für eine realistische Flughafenpolitik» bereits wieder hinfällig würde. Deshalb bitte ich Sie, dem Antrag des Regierungsrates und dem Mehrheitsantrag der KEVU zu folgen und die Initiative und damit auch den Minderheitsantrag der KEVU definitiv abzulehnen. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 110 : 60 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Minderheitsantrag von Priska Seiler und damit die Behördeninitiative abzulehnen.

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Nun kommen wir noch zum Gegenvorschlag, dem Minderheitsantrag von Benno Scherrer. Ich habe Ihnen vorher gesagt, Eintreten auf den Gegenvorschlag ist nicht obligatorisch. Wird das Wort zum Eintreten auf den Gegenvorschlag gewünscht? Das ist nicht der Fall. Somit haben Sie Eintreten beschlossen.

Wird das Wort zum Gegenvorschlag nochmals gewünscht? Das ist auch nicht der Fall. Somit kommen wir nun zur Abstimmung. Nein, Moment, ich habe einen Fehler gemacht. Wenn Sie auf den Gegenvorschlag eintreten, müssen wir nun die erste Lesung des Gegenvorschlags und in vier Wochen die Redaktionslesung zum Gegenvorschlag machen und dann darüber abstimmen.

6334

Arnold Suter (SVP, Kilchberg): Ich mache es kurz, ich habe vorhin genug lange gesprochen:

Ich beantrage Nichteintreten.

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Es wurde ein Antrag auf Nichteintreten gestellt. Wird das Wort zum Nichteintretensantrag weiter gewünscht? Das ist nicht der Fall. Dann stimmen wir ab.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 141 : 24 Stimmen (bei 2 Enthaltungen), auf den Gegenvorschlag nicht einzutreten.

Das Geschäft ist erledigt.

Schluss der Sitzung: 11.45 Uhr

Es findet eine Nachmittagssitzung mit Beginn um 14.30 Uhr statt.

Zürich, den 23. Februar 2009

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 2. März 2009.